

**ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ
ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**



ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΜΑΡΙΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Π.Μ.Σ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Επιβλέπων Καθηγητής: κ. Βλάχος Γ. Π. (Καθηγητής)

Εξεταστική Επιτροπή: κ. Γουλιέλμος Α. Μ. (Καθηγητής)
κ. Γκιζιάκης Κ. (Καθηγητής)

Φιλοξενούσα Επιχείρηση: Εργαστήριο Ναυτιλιακής Οικονομίας, Διοίκησης και
Ναυτικών Ατυχημάτων

Περίοδος Εκπόνησης: Απρίλιος 2004- Σεπτέμβριος 2004

Ημερομηνία Παρουσίασης: 27/1/2005

Φοιτητής: Γεωργακόπουλος Μάριος

Αρ. Μητρώου: MN/ 020215

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

Εισαγωγή.....	5
---------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Παγκοσμιοποίηση

1.1.Ιστορική Αναδρομή.....	8
----------------------------	---

1.2.Παγκόσμια Διαμάχη.....	10
----------------------------	----

1.2.1.Προσπάθεια κατηγοριοποίησης του φαινομένου.....	10
---	----

1.2.2.Ο παγκόσμιος διάλογος.....	11
----------------------------------	----

1.2.3.Ιδεολογικό Υπόβαθρο.....	12
--------------------------------	----

1.2.4.Οι συμμετέχοντες στην διαμάχη.....	12
--	----

1.2.5.Σχολές Σκέψης στο οικονομικό επίπεδο.....	13
---	----

1.3.Παγκοσμιοποίηση σε κάθε Επίπεδο.....	14
--	----

1.4.Παγκοσμιοποίηση και Οικονομία.....	19
--	----

1.4.1.Η κρίση του Κεϋνσιανού- Φορντικού υποδείγματος.....	19
---	----

1.4.2.Η πτώση του «υπαρκτού σοσιαλισμού».....	19
---	----

1.4.3.Η οικονομία ως βασικός πυλώνας της παγκοσμιοποίησης.....	20
--	----

1.4.4.Σχέσεις μεταξύ εθνικών οικονομιών σε Διεθνές Επίπεδο.....	20
---	----

1.4.5.Οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις.....	21
---------------------------------------	----

1.4.6.Ξένες Μετοχικές Επενδύσεις.....	24
---------------------------------------	----

1.4.7.Εξαγορές και Συγχωνεύσεις.....	25
--------------------------------------	----

1.4.8.Η Ανταγωνιστικότητα των Επιχειρήσεων.....	26
---	----

1.4.9.Οι Πολυεθνικές ως βασικοί φορείς της Παγκοσμιοποίησης.....	27
--	----

1.4.10.Η Παγκοσμιοποίηση του Χρηματοπιστωτικού Συστήματος.....	31
--	----

1.4.11.Το δόγμα του ελεύθερου εμπορίου.....	32
---	----

1.4.12.Η σημασία της τεχνολογίας.....	33
---------------------------------------	----

1.4.13.Η θέση της περιφέρειας.....	34
------------------------------------	----

1.5.Η αμφισβήτηση της παγκοσμιοποίησης.....	36
---	----

1.6.Συνέπειες της παγκοσμιοποίησης.....	38
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Οι Αναγκαίες Προσαρμογές της Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής

2.1.Η Ελληνική ,Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Ναυτιλία.....	40
---	----

2.1.1.Γενικά περί ναυτιλίας.....	40
----------------------------------	----

2.1.2.Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλίας.....	40
---	----

2.1.3.Η Παγκόσμιος Ναυτιλία.....	41
----------------------------------	----

2.1.4.Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία.....	44
---------------------------------	----

2.1.5.Η Ελληνική Ναυτιλία και η προσφορά της στην Οικονομία.....	44
2.2.Ο Προστατευτισμός στη Ναυτιλία.....	56
2.2.1.Ιστορικά στοιχεία.....	56
2.2.2.Μορφές Ναυτιλιακού Προστατευτισμού.....	57
2.3.Η GATT(General Agreement on Trade and Tarriffs).....	67
2.3.1.Η δημιουργία της GATT.....	67
2.3.2.Η δομή της GATT.....	68
2.3.3.Λειτουργία της GATT.....	70
2.4.Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO).....	71
2.5.Η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές σε Τομέα Υπηρεσιών (GATS).....	75
2.6.Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρώπης.....	80
2.7.Η πολιτική Διεθνών Οργανισμών.....	86
2.7.1.Η πολιτική του ΟΟΣΑ.....	87
2.7.2.η πολιτική του ΙΜΟ.....	88
2.8.Η Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική.....	90
2.8.1.Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδος στα πλαίσια της ΕΕ.....	92
2.8.2.Η πολιτική στα πλαίσια του ΠΟΕ.....	93
2.9.Συμπεράσματα.....	95
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	103
ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ.....	105
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	109
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	112

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σήμερα μία από τις πολυσυζητημένες έννοιες της καθημερινής μας ζωής είναι και αυτή της παγκοσμιοποίησης. Ο όρος παγκοσμιοποίηση χαρακτηρίζεται από μια σειρά από τάσεις οι οποίες έγιναν πιο εμφανείς μετά από την πτώση του ανατολικού μπλοκ και τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, μπορούμε να διακρίνουμε δύο αντιμαχόμενα στρατόπεδα. Το ένα είναι αυτό των υποστηρικτών της παγκοσμιοποίησης και το άλλο είναι αυτό των πολέμιων αυτής.

Ως υποστηρικτές μπορούμε να θεωρήσουμε τις διάφορες κυβερνήσεις, Διεθνείς Οργανισμούς και εταιρείες που τη θεωρούν χρήσιμη μιας και συμπεριλαμβάνει την αυξανόμενη αλληλοσυσχέτιση των εθνικών οικονομιών μέσω της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, των επενδύσεων και των ροών κεφαλαίων.

Από την άλλη πλευρά, οι πολέμιοι καταδικάζουν την παγκοσμιοποίηση ως ένα μέσο το οποίο οδηγεί σε ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα το οποίο κυριαρχείται από το υπερεθνικό εμπόριο μεταξύ των επιχειρήσεων και τους τραπεζικούς οργανισμούς τα οποία δεν σχετίζονται με δημοκρατικές διαδικασίες και Εθνικές κυβερνήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, ο κόσμος σήμερα είναι αντιμέτωπος με μια σειρά γεγονότων:

- Εικόνες και πληροφορίες κινούνται ελεύθερα στο χωροχρόνο πέρα από τα συμβατικά εθνικά σύνορα
- Η ιεραρχία παραχωρεί τη θέση της στα δίκτυα
- Οι ιδέες και το κεφάλαιο μετακινούνται ελεύθερα μέσα σε ένα παγκόσμιο δίκτυο κυβερνήσεων, επιχειρήσεων και μη-κυβερνητικών οργανισμών

Ο ίδιος ο όρος παγκοσμιοποίηση (αόριστος και πολύπλοκος στη ουσία του) χρησιμοποιείται από όλους για την απόδοση μιας σειράς θεμάτων. Αυτό που είναι χαρακτηριστικό είναι πως ένας συγκεκριμένος και παγκοσμίως αποδεκτός ορισμός δεν υπάρχει. Ο καθένας τον χρησιμοποιεί κατά το δοκούν, αναλόγως των πολιτικό-ιδεολογικών και κοινωνικό-οικονομικών του πεποιθήσεων και απόψεων.

Αναφερόμενοι στο οικονομικό επίπεδο (που μας ενδιαφέρει εδώ περισσότερο) η παγκοσμιοποίηση της αγοράς, ο μετασχηματισμός του καπιταλισμού και η λογική που τους διέπει αποτελούν το επίκεντρο των διαφωνιών. Για κάποιους αποτελεί τη δυτικοποίηση της οικονομίας μέσω της αντίστοιχης δυτικοποίησης του τρόπου ζωής, ενώ για κάποιους άλλους αποτελεί βασικό τρόπο και μοναδική ελπίδα για την ανάπτυξη του Τρίτου Κόσμου. Αντίστοιχες διαφωνίες υπάρχουν και σε άλλα επίπεδα, όπως για παράδειγμα αυτό της κουλτούρας και του πολιτισμού όπου κάποιοι πιστεύουν πως υπάρχει μια επικοινωνία και ανταλλαγή πολιτισμών, τεχνών και παραδόσεων, την ώρα που κάποιοι άλλοι μιλούν για πλήρη Δυτικοποίηση μέσω αντίστοιχων τάσεων.

Η κινητήριο 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). Από την πλευρά τους οι Εθνικές Κυβερνήσεις θεωρούν πως με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους θα επιτύχουν τη βελτίωση του εισοδήματος των εργαζομένων, όπως και την αύξηση της απασχόλησης. Οι ραγδαίες εξελίξεις στις τηλεπικοινωνίες, τις μεταφορές και την τεχνολογία γενικότερα, ενισχύουν τις παραπάνω πεποιθήσεις, τάσεις και εξελίξεις.

Για τη ναυτιλία, η πρώτη βασική παρατήρηση που πρέπει να γίνει είναι πως το δια θαλάσσης εμπόριο αποτελεί ίσως την πιο διεθνοποιημένη επιχειρηματική δραστηριότητα αυτή τη στιγμή. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα κατά το οποίο ένα πλοίο με σκοπό τη μείωση του κόστους παραγωγής του, μπορεί να ανήκει σε ένα πλοιοκτήτη μιας εθνικότητας, να έχει κατασκευαστεί σε μια άλλη χώρα, να έχει χρηματοδοτηθεί από μια τρίτη και να έχει ναυλωθεί σε μια τέταρτη .

Σύμφωνα με τους Sletmo και Holste¹, η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας είχε 4 βασικά στάδια:

1. Το πρώτο είναι η περίοδος των θαλάσσιων εξερευνήσεων
2. Το δεύτερο είναι της θαλάσσιας εμπορικής κυριαρχίας συγκεκριμένων κρατών (Μεγ. Βρετανία, Γαλλία, Ολλανδία)
3. Το τρίτο είναι μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Διεθνοποίηση της ναυτιλίας) με κυριότερο χαρακτηριστικό τη δυνατότητα αλλαγής σημαίας
4. Το τελευταίο φυσικά είναι αυτό της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας (στην ουσία δηλαδή της διεθνοποίησης του management σε χώρες διαφορετικές από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη).

Στα δύο τελευταία στάδια σημαντική είναι η επίδραση διεθνών συμφωνιών και Οργανισμών όπως η GATT, ο WTO και η GATS της οποίες θα δούμε αναλυτικά παρακάτω.

Για την Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους εν δυνάμει σημαντικότερους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας με σημαντικότερη προσφορά και στον τομέα της Άμυνας. Είναι χαρακτηριστικό πως σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (στοιχεία της Lloyd's Register – Fairplay), ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε τον Μάρτιο του 2004, 3.379 πλοία, χωρητικότητας 180.140.898 dwt (108.929.135 gt).

Όπως είναι φυσιολογικό η παγκοσμιοποίηση έχει σημαντικές επιδράσεις και στη ναυτιλία. Βασικές αλλαγές σήμερα οι οποίες επηρεάζουν και τη χώρα μας (σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη²) είναι οι παρακάτω:

- Η ποσοτική και ποιοτική αύξηση των μεταφορών εξαιτίας της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας
- Οι αλλαγές στους θαλάσσιους περιορισμούς, η ποικιλία των φορτίων, η αύξηση των αποστάσεων και η ανάπτυξη νέων μεγάλων οικονομιών σε Ασία, Αφρική και Νότιο Αμερική
- Οι νέοι κανονισμοί σε θέματα ασφάλειας των πλοίων και του περιβάλλοντος
- Αλλαγές που παρατηρούνται σε τρόπο χρηματοδότησης των νέων επενδύσεων
- 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.

Δεδομένου ότι η ελληνική ναυτιλία είναι cross-trader, δηλαδή ελλείπει σημαντικής εθνικής παραγωγής απασχολείται στο εμπόριο μεταξύ τρίτων χωρών, μπορούμε να καταλήξουμε στις βασικές αρχές της Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής οι οποίες συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Στην επικράτηση της σταθερότητας του διεθνούς θεσμικού πλαισίου
- Στην επικράτηση παγκοσμίως του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, παράλληλα με την κατάργηση των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων

- Στην υποστήριξη των ρητρών “Most Favoured Nation” και “National Treatment” οι οποίες μετουσιώνουν σε πράξη τις βασικές επιδιώξεις της ναυτιλιακής πολιτικής μας, κυρίως για την εξάλειψη κάθε διάκρισης βάσει της σημαίας

Ο στρατηγικός στόχος των παραπάνω είναι φυσικά η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού .



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η παγκοσμιοποίηση «πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της οικονομίας της αγοράς, της ανάπτυξης του ελεύθερου εμπορίου, της ενδυνάμωσης των διεθνών οργανισμών και της δημιουργίας συλλογικών συστημάτων ασφαλείας» (Ρουμελιώτης Π., Το αύριο της Ευρώπης). Είναι -στην ουσία- μια διαδικασία η οποία αφορά όλες τις πλευρές της ζωής μας.

Θεωρώ σκόπιμο να κάνω μια ιστορική αναδρομή σχετικά με αυτή τη διαδικασία που τείνει (αν δεν το έχει κάνει ήδη) να κυριαρχήσει στην καθημερινή ζωή και πρακτική του καθενός από εμάς.

Σύμφωνα με τον Σταύρο Τομπάζο, «η συζήτηση περί παγκοσμιοποίησης δεν άρχισε τα τελευταία χρόνια. Υπήρχε από τον καιρό που κυριάρχησε ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Πριν από 150 χρόνια ο Μαρξ και ο Ένγκελς έγραφαν στο Κομμουνιστικό Μανιφέστο: “Η μπουρζουαζία, ωθούμενη από τη συνεχή ανάγκη νέων αγορών, εισβάλλει σε ολόκληρο τον πλανήτη. Της είναι αναγκαίο να διεισδύσει παντού, να εγκατασταθεί παντού, να δημιουργήσει παντού μέσα επικοινωνίας” »³

Παράλληλα οι ιστορικοί της οικονομίας κάνουν λόγο για μια αύξηση της εμπορικής αλληλεξάρτησης μεταξύ των εθνικών οικονομιών από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα ως αποτέλεσμα της βελτίωσης των μέσων μεταφοράς της εποχής. Ανάλογη εξέλιξη υπήρξε και πρόσφατα (αύξηση του διεθνούς εμπορίου) εξαιτίας της συνεχούς βελτίωσης της τεχνολογίας και της κατάρτησης των δασμών.

Για το διεθνές εμπόριο, το οποίο οδηγεί σε μια αύξηση της αλληλεξάρτησης των εθνικών οικονομιών (και επομένως αποτελεί βασικό φορέα της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης), θα πρέπει να γίνει μια αναφορά στις μεταπολεμικές τάσεις αυτού, οι οποίες –σύμφωνα με τον Στ. Τομπάζο- είναι οι παρακάτω:

Από 1950: Το διεθνές εμπόριο αρχίζει να αυξάνεται ταχύτερα από το ΑΕΠ

Αρχές δεκαετίας 1970: Παρατηρείται μια πτώση του ποσοστού μεγέθυνσης του εμπορίου με συνέπεια τη μείωση της απόκλισης του και της παγκόσμιας παραγωγής

1984-1994: Το εμπόριο των χωρών που ανήκουν στον ΟΟΣΑ αυξάνεται κατά 5,3% ανά έτος ενώ το ΑΕΠ κατά 1,9% ανά έτος.

Το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται από τις ανεπτυγμένες χώρες με συνέπεια μια περιθωριοποίηση της περιφέρειας. Ακόμα και οι αναπτυσσόμενες χώρες συναλλάσσονται κυρίως με τις ανεπτυγμένες. Τα παρακάτω στοιχεία μαρτυρούν την κατάσταση που περιγράφηκε προηγουμένως:

- Η αξία του εμπορίου των ανεπτυγμένου κόσμου είναι της τάξεως των 1.922 δις δολαρίων με το σύνολο της αξίας του παγκόσμιου εμπορίου να ανέρχεται στα 2.495 δις δολάρια .
- Οι 7 ισχυρότερες οικονομικά χώρες (G7- Η.Π.Α., Καναδάς, Ιαπωνία, Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Μεγ. Βρετανία) πραγματοποιούν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου (Πίνακας 1.1).

ΠΙΝΑΚΑΣ1.1 Εμπορικές συναλλαγές των G-7 (1977,1993)		
	1977	1993
Εξαγωγές	50,5%	53%
Εισαγωγές	51%	50%

Πηγή: Τομπάζος Στ. ,1999

Η παγκοσμιοποίηση ως μια γενικότερη διαδικασία, σύμφωνα με τον Robertson, ακολουθώντας μια χρονική-ιστορική ανάλυση, μπορούμε να διακρίνουμε πέντε βασικές φάσεις εξέλιξης αυτής⁴:

- **Γενετική Φάση** (αρχές 15^{ου} –μέσα 18^{ου} αιώνα): Βαθμιαία διάλυση του φεουδαλικού οικονομικού και πολιτικού συστήματος και αντικατάστασή τους από ενιαία συγκεντρωτικά κράτη και ανάδυση των εθνών.
- **Εναρκτήρια Φάση** (μέσα 18^{ου}- 1870): Κυριαρχία συγκεντρωτικών εθνικών κρατών και αποκρυστάλλωση των διεθνών σχέσεων. Παράλληλα η εποχή χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία της Ευρωπαϊκής Ηπείρου
- **Φάση Απογείωσης** (1870-δεκαετία 1920): Αρχή επικράτησης διαδικασίας παγκοσμιοποίησης, αλματώδης αύξηση μορφών επικοινωνίας, κινήματα διεθνούς χαρακτήρα, οικουμενικές τελετουργίες και δραστηριότητες (π.χ. Ολυμπιακοί Αγώνες, διάφορες Εκθέσεις κλπ.) και έντονος οικονομικός και πολιτικός-στρατιωτικός ανταγωνισμός είναι μερικά από τα φαινόμενα της φάσης αυτής
- **Διεκδίκηση Παγκόσμιας Ηγεμονίας** (δεκαετία 1920-μέσα δεκαετίας 1960):Εντονότερα τα φαινόμενα της προηγούμενης περιόδου, μετατόπιση παγκόσμιας ηγεμονίας από Μεγ. Βρετανία σε Η.Π.Α., εκδήλωση του Ψυχρού Πολέμου και ίδρυση του ΟΗΕ
- **Φάση Αβεβαιότητας** (1960-1990):Ραγδαίες εξελίξεις με τέλος του Ψυχρού Πολέμου, διαστημική εποχή, ρευστότητα του παγκόσμιου συστήματος, αύξηση Διεθνών Οργανισμών και μη κυβερνητικών οργανώσεων, καθιέρωση παγκόσμιων επικοινωνιακών δικτύων και διεθνοποίηση ραδιοτηλεοπτικών προγραμμάτων.

Είναι προφανές από τα παραπάνω πως η παγκοσμιοποίηση δεν είναι ένα νέο φαινόμενο. Είναι μια διαδικασία η οποία έχει ξεκινήσει 5-6 αιώνες πριν, έστω και αν έχει επικρατήσει σήμερα να θεωρούνται ως παγκοσμιοποίηση οι δύο τελευταίες φάσεις της ανάλυσης του Robertson.

Ενισχυτική της παραπάνω άποψης είναι και η θεωρία των κοσμοσυστημάτων του Im. Wallerstein, την οποία και εμπνεύστηκε από τις θέσεις του Γάλλου ιστορικού Fernand Braudel, σύμφωνα με την οποία το σύγχρονο κοσμοσύστημα έχει τις ρίζες του στον 16^ο αιώνα και αποτελεί τη συνέχεια μιας διαδικασίας διαδοχής ηγεμονικών κύκλων που ξεκίνησε από τότε. Σύμφωνα πάντα με τον ίδιο, οι τρεις ηγεμονικοί κύκλοι στην ιστορία του σύγχρονου κοσμοσυστήματος είναι οι παρακάτω:

1. **Ολλανδικός:** από 16^ο μέχρι 18^ο αιώνα
2. **Βρετανικός:** από 18^ο μέχρι αρχές 20^{ου} αιώνα
3. **Αμερικανικός:** από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα

Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι πως θεωρείται ότι ο αμερικανικός κύκλος (ο οποίος είχε την ακμή του μεταξύ 1945-1971) έχει φτάσει στο τέλος του και πως το κοσμοσύστημα έχει εισέλθει σε μια νέα φάση εξέλιξής του, χωρίς όμως να έχει διαφανεί μέχρι στιγμής η δύναμη εκείνη η οποία θα αντικαταστήσει τις Η.Π.Α. στην ηγεμονία του νέου αυτού κύκλου.

1.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΜΑΧΗ

Στο σημείο αυτό, σκόπιμο είναι να γίνει μια ανάλυση του διαλόγου που υπάρχει παγκοσμίως σχετικά με την παγκοσμιοποίηση μεταξύ εκείνων που υποστηρίζουν το φαινόμενο αυτό και εκείνων οι οποίοι αντιτίθενται σε αυτό.

1.2.1 Προσπάθεια κατηγοριοποίησης του φαινομένου

Σύμφωνα με τον Held⁵, « Ως παγκοσμιοποίηση μπορούμε να θεωρήσουμε αρχικά τη διεύρυνση, εμβάθυνση και επιτάχυνση της παγκόσμιας διασύνδεσης όλων των πλευρών της σύγχρονης κοινωνικής ζωής, από την κουλτούρα στην εγκληματικότητα και από το οικονομικό στο πνευματικό» .

Ο ίδιος , αφού παρατηρεί πως το φαινόμενο μπορεί να ιδωθεί καλύτερα ως ένα σύνολο διαδικασιών παρά ως μία μεμονωμένη, κάνει μια προσπάθεια καταγραφής των διαφόρων πλευρών αντιμετώπισής της. Πιο συγκεκριμένα διακρίνει τους εξής:

- **Hypoglobalisers:** Σύμφωνα με αυτούς η παγκοσμιοποίηση αποτελεί μια νέα εποχή στην οποία ο κόσμος υπόκειται όλο και περισσότερο στους νόμους της παγκόσμιας αγοράς
- **Sceptics:** Οι σκεπτικιστές υποστηρίζουν πως η παγκοσμιοποίηση είναι στην πραγματικότητα ένας μύθος ο οποίος και συγκαλύπτει την πραγματικότητα, η οποία είναι μια διεθνής οικονομία η οποία διαιρείται όλο και περισσότερο σε τρεις βασικούς πόλους (Τριαδικότητα οικονομίας- Κυριαρχία Η.Π.Α., Ιαπωνίας και Ευρώπης) στον καθένα από τους οποίους οι εθνικές κυβερνήσεις παραμένουν ισχυρές.
- **Transformationalists:** Οι «μετασχηματιστές» υποστηρίζουν πως «οι σύγχρονες μέθοδοι της παγκοσμιοποίησης, οι οποίες και ιστορικά θεωρούνται ανεπανάληπτες, είναι τέτοιες ώστε οι κοινωνίες ανά την υφήλιο να βιώνουν μια διαδικασία βαθιάς αλλαγής στην προσπάθειά τους να προσαρμοστούν σε ένα περισσότερο “συνδεδεμένο” αλλά με υψηλή αβεβαιότητα κόσμο»⁶

Από την πλευρά του ο Scholte⁷ διαχωρίζει την παγκοσμιοποίηση σε πέντε βασικούς ορισμούς:

1. **Internationalisation:** Ο όρος διεθνής χρησιμοποιείται απλώς για την περιγραφή των σχέσεων μεταξύ χωρών (πέραν των συνόρων) κι η «παγκοσμιοποίηση» σημαίνει μια ανάπτυξη στις διεθνείς συναλλαγές και αλληλεξάρτηση
2. **Liberalisation:** Η παγκοσμιοποίηση αναφέρεται σε μια διαδικασία αφαίρεσης των επιβληθέντων από τις κυβερνήσεις περιορισμών στις κινήσεις μεταξύ των χωρών στην προσπάθεια δημιουργίας μιας «ανοικτής», «χωρίς σύνορα» παγκόσμιας οικονομίας

3. **Universalisation:** Παγκοσμιοποίηση είναι η διαδικασία εξάπλωσης διαφόρων αντικειμένων και εμπειριών σε ανθρώπους σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.
4. **Westernisation ή Modernisation:** Η παγκοσμιοποίηση αποτελεί σύμφωνα με αυτό τον ορισμό μια δυναμική κατά την οποία οι κοινωνικές δομές του εκμοντερνισμού (καπιταλισμός, εξορθολογισμός, βιομηχανοποίηση, γραφειοκρατία κλπ.) εξαπλώνονται ανά τον κόσμο, καταστρέφοντας προϋπάρχουσες κουλτούρες και τον τοπικό «αυτό-ορισμό» (αυτοδιάθεση) κατά τη διαδικασία αυτή.
5. **Deterritorialisation:** Η παγκοσμιοποίηση περιλαμβάνει μια αναδιαμόρφωση της γεωγραφίας έτσι ώστε ο κοινωνικός χώρος να μην απεικονίζεται με όρους εδαφικών αποστάσεων, χώρων και συνόρων.

Ο Hay⁸ από την πλευρά του υποστηρίζει πως η παγκοσμιοποίηση παρουσιάζεται συχνά ως το «άπλωμα» των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών διαδικασιών στο χώρο και πέρα από σύνορα και δικαιοδοσίες, ενώ διακρίνει συνολικά επτά (7) διαστάσεις της όλης διαδικασίας:

- **Ethno-scapes:** Ροές ανθρώπων (τουρίστες, μετανάστες, πρόσφυγες, εξόριστοι κλπ.)
- **Techno-scapes:** Ροές τεχνολογίας και πληροφοριών πέρα από χωρικά και πολιτισμικά σύνορα (internet, δορυφόροι κλπ.)
- **Finan-scapes:** Ροές κεφαλαίου –ένα εικονικό επίπεδο που συνίσταται από τις αγορές συναλλάγματος, την κερδοσκοπία επί συναλλάγματος κλπ.
- **Ideo-scapes:** Η πολιτική και στρατηγική διασπορά εικόνων από τα κράτη και οι αντίθετες ροές/ κινήσεις
- **Media-scapes:** Ροές των media και η διασπορά των εικόνων
- **Commodity-scapes:** Ροές εμπορευμάτων, οι οποίες υποβοηθούνται από πιο «ανοικτές» οικονομίες και από το καθεστώς του ελεύθερου εμπορίου
- **Investment-scapes:** Ένα μη εικονικό τοπίο που αποτελείται από ροές κεφαλαίου για επενδύσεις στην παραγωγική διαδικασία με τη μορφή των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων (πιο αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο)

Η Smith σαν τον Held κάνει λόγο για ένα σύνολο διαδικασιών. Υποστηρίζει πως η παγκοσμιοποίηση δεν είναι μια στατική διαδικασία και ότι είναι αποτέλεσμα και ταυτόχρονα παράγοντας επηρεασμού των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών σχέσεων πέραν των συμβατικών συνόρων. Είναι δηλαδή για αυτήν η ταχεία συνένωση της οικονομικής δραστηριότητας και η σχετική εφαρμογή των τεχνολογιών της πληροφορίας.

1.2.2. Ο παγκόσμιος διάλογος

Οι δύο βασικές αντιμαχόμενες παρατάξεις στα πλαίσια αυτού του διαλόγου είναι οι υπέρμαχοι της παγκοσμιοποίησης από τη μία πλευρά και από την άλλη οι πολέμοί της .

1. **ΥΠΕΡΜΑΧΟΙ:** Είναι γενικά υπέρμαχοι των νέων τεχνολογιών διαφημιστές, δημοσιογράφοι υπέρ του καπιταλισμού, πολιτικοί και άλλοι υπέρμαχοι αυτού του φαινομένου (αναλυτικότερα παρακάτω)

2. **ΠΟΛΕΜΙΟΙ:** Διάφοροι ακτιβιστές (π.χ. οικολόγοι, ειρηνιστές κ.α.) και διαφωνούντες ακαδημαϊκοί, θρησκευτικοί φονταμενταλιστές και αντιδρούντες εθνικιστές

1.2.3. Ιδεολογικό Υπόβαθρο

Σύμφωνα με τους Held και McGrew⁹ υπάρχουν 6 διαφορετικές (αλλά ορισμένες φορές αλληλοεπικαλυπτόμενες) πολιτικές θέσεις και τάσεις σχετικές με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης:

A) ΥΠΕΡΜΑΧΟΙ:

1. **Neoliberals:** Οι νεοφιλελεύθεροι πιστεύουν πως η πολιτική και οικονομική ζωή είναι θέμα της ατομικής ελευθερίας του καθενός. Υποστηρίζουν δε την περαιτέρω μείωση της κρατικής παρεμβατικότητας και έχουν ως απώτερο στόχο την πραγματοποίηση μιας πλήρους ελεύθερης αγοράς
2. **Liberal Internationalists:** Πιστεύουν πως η πολιτική συγκυρία της εποχής απαιτεί μια πιο συνεργατικού τύπου παγκόσμια τάξη βασισμένη σε τρεις έννοιες: Αυξανόμενη αλληλεξάρτηση, Δημοκρατία και Παγκόσμιους Θεσμούς. Δίνουν παράλληλα ιδιαίτερη έμφαση σε διεθνείς οργανισμούς, διεθνή καθεστώτα και παγκόσμια διακυβέρνηση. Υποστηρίζουν την απελευθέρωση του εμπορίου και απώτερος στόχος τους είναι η δημιουργία μιας παγκόσμιας υπηκοότητας
3. **Institutional Reformers:** Σύμφωνα με αυτούς απαιτούνται μια σειρά από μεταρρυθμίσεις για τη διεύρυνση της πολιτικής συμμετοχής και την ασφαλή προμήθεια των παγκόσμιων αγαθών

B) ΠΟΛΕΜΙΟΙ:

1. **Global Transformers:** Υποστηρίζουν πως η παγκοσμιοποίηση ως φαινόμενο το οποίο επηρεάζει και μεταβάλλει τις κοινωνικοοικονομικές σχέσεις και τη χωρική οργάνωση δεν είναι νέα ούτε στην ουσία της αντι-δημοκρατική. Προτείνουν την ανακατασκευή της παγκόσμιας διακυβέρνησης μέσω του εκδημοκρατισμού των κρατών, της πολιτικής κοινωνίας και των υπερεθνικών θεσμών.
2. **Statists-Protectionists:** Υποστηρίζουν πως η έκταση της παγκοσμιοποίησης υπερβάλλεται. Γενικά πιστεύουν πως υποτιμάται η δύναμη των εθνικών κυβερνήσεων να ρυθμίζουν την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Προτεραιότητα για αυτούς έχει η δημιουργία ανταγωνιστικών κρατών για την ύπαρξη αποτελεσματικότερης γεωπολιτικής.
3. **Radicals:** Κάνουν λόγο για την ύπαρξη ανάγκης για εναλλακτικούς μηχανισμούς διακυβέρνησης βασισμένους σε εγκαθίδρυση αυτοκυβερνητών κοινοτήτων.

1.2.4. Οι συμμετέχοντες στη διαμάχη

Βασιζόμενοι για μία ακόμη φορά στο διαχωρισμό υπέρμαχων και πολέμιων της παγκοσμιοποίησης, μπορούμε να δούμε ποιοι ανήκουν σε κάθε «στρατόπεδο»:

A) ΥΠΕΡΜΑΧΟΙ:

- **World Trade Organisation:** Υποστηρίζει σε γενικές γραμμές πως η ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των χωρών αυξάνει την περιουσία όλων και θα πρέπει να βοηθηθεί μέσω της εξάλειψης κάθε είδους εμποδίου (δασμών, επιδοτήσεων κλπ.)
- **International Monetary Fund:** Η παγκόσμια ευημερία προάγεται μέσω των πάσης φύσεως ανταλλαγών μεταξύ των εθνών και αυτό μπορεί να υποβοηθηθεί μέσω της ύπαρξης κανονισμών με παγκόσμια ισχύ.
- **World Bank:** Προβαίνει σε δανειοδοτήσεις των φτωχότερων κρατών για αναπτυξιακά και προγράμματα υποδομής όπως επίσης και για προγράμματα προσαρμογής αυτών στα διεθνή δεδομένα.
- **United Nations:** Σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, απαιτείται η ύπαρξη παγκοσμίων θεσμών λόγω της ευθύνης των κρατών τόσο απέναντι στους υπηκόους τους, όσο και απέναντι στους πολίτες όλου του κόσμου
- **UNCTAD:** Υποστηρίζει τη μεγιστοποίηση του εμπορίου και τις αναπτυξιακές ευκαιρίες για τα αναπτυσσόμενα κράτη, όπως επίσης και τη βοήθεια προς αυτά για την ευκολότερη ένταξή τους στην παγκόσμια οικονομία
- **ΟΟΣΑ:** Παρέχει στατιστικά στοιχεία για τη θετική προσφορά των πολυεθνικών επιχειρήσεων στην οικονομική ανάπτυξη κλπ.
- **Άλλοι παράγοντες:** Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ ,International Chamber of Commerce (ICC), διάφοροι μη κυβερνητικοί Οργανισμοί κ, η NAFTA, η GATS και άλλοι.

B) ΠΟΛΕΜΙΟΙ:

Το κίνημα κατά της παγκοσμιοποίησης αποτελεί στην ουσία μια προσπάθεια ενάντια στις αλλαγές που αυτή σημαίνει. Χαρακτηρίζεται ως κίνημα από μεγάλη ετερογένεια και περιλαμβάνει απόψεις οι οποίες στη βάση τους θεωρούνται ως τελείως αντίθετες (βλ. Κεφ. 1.2.2.) .

Βασικό πρόβλημα που προκύπτει από αυτό το γεγονός είναι πως ως κίνημα δεν προτείνει μια εναλλακτική λύση και απλώς περιορίζεται στην καταδίκη της παγκοσμιοποίησης. Αντ'αυτού παρουσιάζει μια ευρύτητα στόχων, όπως ο φεμινισμός, το περιβάλλον, η προστασία των πολιτισμών, η αντίθεση στον καπιταλισμό και άλλα. Μια βασική κοινή γραμμή που υπάρχει παρόλα αυτά είναι η εναντίωση στην Παγκόσμια Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για την προσπάθειά τους (που τους καταλογίζουν) για αποδυνάμωση των τοπικών αποφάσεων.

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος εκδήλωσης του κινήματος είναι η διοργάνωση μαζικού τύπου διαδηλώσεων στα μέρη εκείνα στα οποία συνέρχονται για συνελεύσεις τα μέλη των οργανισμών στους οποίους εναντιώνονται.

1.2.5. Σχολές σκέψης στο οικονομικό επίπεδο

Ιδιαίτερα σημαντικό για την πληρέστερη κατανόηση των σύγχρονων εξελίξεων σε παγκόσμια κλίμακα είναι να δούμε και τις δύο βασικές σχολές σκέψης που

επικρατούν σήμερα στο οικονομικό επίπεδο. Σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη¹⁰, αυτές είναι οι εξής:

- **Ρεαλιστική ή Ριζοσπαστική:** Σύμφωνα με αυτήν, η δομή του διεθνούς συστήματος καθορίζεται από τον συσχετισμό δυνάμεων και δυνατοτήτων μεταξύ των κρατών
- **Νεοφιλελεύθερη:** Υποστηρίζει το λεγόμενο μονοπολικό σύστημα, δηλαδή αυτό κατά το οποίο μία και μόνη χώρα αποτελεί την ηγέτιδα δύναμη του παγκοσμίου συστήματος και είναι αυτή η οποία καθορίζει τις εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ενώ οι υπόλοιπες χώρες ακολουθούν τις επιταγές αυτής.

Το μονοπολικό αυτό σύστημα (που παλαιότερα ονομαζόταν ουνιβερσαλισμός) είναι σήμερα αυτό που ονομάζουμε παγκοσμιοποίηση και το οποίο *«πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της δημοκρατίας, τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την οικονομία της αγοράς, την εξάπλωση του ελεύθερου εμπορίου, την ενδυνάμωση των διεθνών οργανισμών και τη δημιουργία συλλογικών καθεστώτων ασφαλείας.*

Το μεγάλο μειονέκτημά της όμως είναι ότι μεγιστοποιεί την ασύμμετρη αλληλεξάρτηση των κρατών και κατ' αυτόν τον τρόπο μειώνεται αυτομάτως το δικαίωμα της εθνικής ασφαλείας και της ανεξαρτησίας της κάθε χώρας»¹¹.

1.3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΚΑΘΕ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η παγκοσμιοποίηση δεν είναι ένα μονοδιάστατο φαινόμενο, αλλά περισσότερο είναι ένα σύνολο αλληλοεπικαλυπτόμενων και αλληλοδιαπλεκόμενων διαδικασιών που εκτείνονται σε όλα τα επίπεδα του σύγχρονου κοινωνικού γίγνεσθαι. Χαρακτηριστικός είναι άλλωστε και ο ορισμός που δίνει ο Giddens: Είναι *«οι κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές σχέσεις που διαπερνούν τα σύνορα και διαμορφώνουν αποφασιστικά την τύχη εκείνων που ζουν σε κάθε μια από αυτές»¹².* Ποιες είναι λοιπόν οι επιδράσεις αυτού του φαινομένου στα διάφορα επίπεδα της καθημερινής μας ζωής?

- **ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ:** Βασική επίπτωσή της είναι οι αλλαγές που έχει επιφέρει στα επίπεδα τα οποία διαχειριζόταν το κράτος. Τέτοια είναι οι εθνικές πολιτικές, η υπηκοότητα, η οικονομική διαχείριση κ.ο.κ. Σύμφωνα με την άποψη των πολέμιών της, η παγκοσμιοποίηση υποβοηθά τις πολυεθνικές σε βάρος του κράτους, επηρεάζοντας τις δυνατότητες του κράτους να ασκεί φορολογική και συναλλαγματική πολιτική, αλλά και την ικανότητά του να επιβάλει κανονισμούς στη δράση των επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα αυτών είναι οι λιγότερο ισχυρές χώρες του κόσμου να εξαρτώνται πολιτικά, οικονομικά, τεχνολογικά και πολιτισμικά από τις ισχυρότερες. Το κράτος τείνει να περιορίζεται απλώς στο ρόλο του «προσαρμοστή» των εθνικών πολιτικών στις απαιτήσεις της παγκοσμιοποίησης. Σύμφωνα με αρκετούς διεθνολόγους, στο μέλλον, κέντρα λήψης αποφάσεων δεν θα είναι μόνο τα κράτη, αλλά και διάφοροι Οργανισμοί, Ενώσεις (π.χ. ΕΕ) κλπ.
- **ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:** Οι υπέρμαχοι υποστηρίζουν πως η παγκοσμιοποίηση οδηγεί σε μια άνευ προηγουμένου εκδημοκράτηση των κοινωνικών – οικονομικών και πολιτικών δομών. Από την άλλη, οι πολέμιοι κάνουν λόγο

για μονιμοποίηση του κινδύνου για συνέχιση του χάους και της αποσύνθεσης του διεθνούς συστήματος.

- **ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ:** Το καίριο ζήτημα εδώ είναι το κατά πόσο οδηγούμαστε σε ένα πιο ομογενοποιημένο πολιτισμικά κόσμο. Και πάλι οι απόψεις δίστανται. Κάποιοι μιλούν περί δημιουργίας μιας παγκόσμιας και βασισμένης στα δυτικά πρότυπα κουλτούρας. Από την άλλη πλευρά, κάποιοι άλλοι πιστεύουν πως η παγκοσμιοποίηση όξυνε την διαφορετικότητα μέσω της προώθησης της παγκόσμιας επικοινωνίας και των ανοικτών αγορών. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε και την θεωρία που ανέπτυξε ο Σ. Χάντιγκτον στο βιβλίο του «Η σύγκρουση των πολιτισμών και ο Ανασχηματισμός της Παγκόσμιας Τάξης» (Εκδ. Simon & Schuster, 2002), σύμφωνα με την οποία στην παγκόσμια πολιτική οι συμμαχίες που δημιουργούνται πλέον βασίζονται σε κριτήρια πολιτισμικά. Οι βασικοί σύγχρονοι πολιτισμοί (στους οποίους βασίζονται οι παραπάνω συμμαχίες) είναι ο Δυτικός, ο Λατινοαμερικανικός, ο Αφρικανικός, ο Ισλαμικός, ο Σινικός, ο Ορθόδοξος, ο Ινδουιστικός, ο Ιαπωνικός και ο Βουδιστικός. Τα νέα σύνορα που «χαράσσονται» βασίζονται σε πολιτισμικά, θρησκευτικά και πολιτιστικά κριτήρια και δημιουργούνται έτσι νέες «πολιτισμικές κοινότητες»
- **M.M.E.:** Ο Giddens κάνει λόγο για την εμφάνιση μιας Παγκόσμιας Πληροφοριακής Τάξης, δηλαδή για ένα διεθνές σύστημα παραγωγής, διανομής και κατανάλωσης πληροφοριών¹³. Στη δημιουργία αυτής της νέας τάξης οδήγησαν φυσικά οι νέες εξελίξεις στην τεχνολογία των τηλεπικοινωνιών και των δορυφορικών συστημάτων. Αυτό που έχει ενδιαφέρον εδώ είναι η παρατήρηση που κάνει ο Giddens, ο οποίος τονίζει πως αυτή η Παγκόσμια Πληροφοριακή Τάξη (όπως και οι υπόλοιπες πλευρές της παγκοσμιοποίησης) αναπτύχθηκε άνισα, με συνέπεια να αντανακλούνται και εδώ οι διαφορές μεταξύ ανεπτυγμένων και υποανάπτυκτων κρατών .
- **INTEPNET:** Δεν υπάρχει κατά την άποψή μας καλύτερος εκπρόσωπος των εξελίξεων της παγκοσμιοποίησης από το Διαδίκτυο. Όπως χαρακτηριστικά τονίζει και ο Giddens, το διαδίκτυο είναι ένα παγκόσμιο σύστημα διασυνδεδεμένων υπολογιστών, οι οποίοι γίνονται τα τεμαχικά πληροφοριών για γεγονότα που συμβαίνουν σε ένα δίκτυο που επεκτείνεται σε ολόκληρο τον πλανήτη και το οποίο δεν ανήκει σε κανένα άτομο ή εταιρεία .
- **ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ:** Σύμφωνα με την Sassen «η σύγχρονη εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας δημιούργησε ένα στρατηγικό ρόλο για τις μεγάλες πόλεις. Οι περισσότερες από τις πόλεις αυτού του τύπου υπήρξαν για μεγάλο διάστημα κέντρα διεθνούς εμπορίου, τώρα όμως έχουν αποκτήσει τέσσερα νέα χαρακτηριστικά»¹⁴:
 1. Έχουν εξελιχθεί σε κέντρα που κατευθύνουν και διαμορφώνουν την πολιτική της παγκόσμιας οικονομίας
 2. Είναι τα κεντρικά σημεία εγκατάστασης εταιρειών χρηματοοικονομικών και εξειδικευμένων υπηρεσιών
 3. Είναι τόποι παραγωγής και καινοτομίας στις επεκτεινόμενες νέες βιομηχανίες
 4. Είναι οι τόποι αγοραπωλησίας των προϊόντων των βιομηχανιών χρήματος και υπηρεσιών

Οι σύγχρονες πόλεις λοιπόν είναι στην ουσία κέντρα συντονισμού των παγκόσμιων εξελίξεων (αφού είναι εγκατεστημένα εκεί τα κέντρα αποφάσεων

των μεγάλων πολυεθνικών) και παράλληλα τόποι αγοραπωλησίας χρηματοοικονομικών προϊόντων και υπηρεσιών.

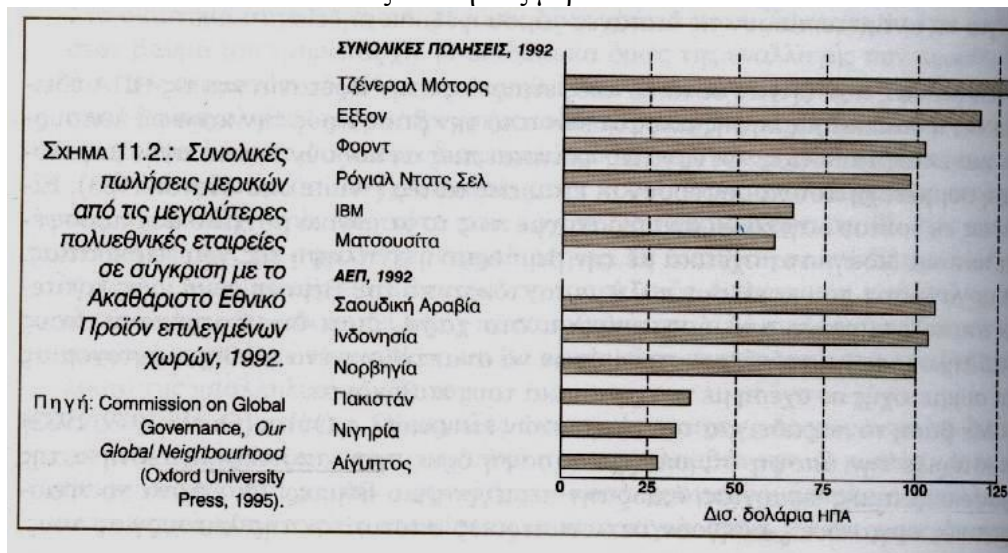
- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:** Σύμφωνα με τους Βαβούρα/ Βλάχο/ Παπαγιαννούλη (στο άρθρο «Οι επιδράσεις της παγκοσμιοποίησης στην Εμπορική Ναυτιλία»), υπάρχουν τέσσερις βασικοί τρόποι με τους οποίους οι εθνικές οικονομίες ολοκληρώνονται μεταξύ τους. Αυτοί είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η κατάκτηση της διαδικασίας παραγωγής αναλόγως του συγκριτικού πλεονεκτήματος της κάθε περιοχής, η αύξηση των διασυνοριακών χρηματοοικονομικών ροών και μέσω των διεθνών συνθηκών και θεσμών. Και πάλι όμως εδώ υπάρχουν βασικές διαφωνίες για τις επιδράσεις του φαινομένου. Οι πολέμιοι υποστηρίζουν πως έχει ως βασικό αποτέλεσμα την διεύρυνση του χάσματος μεταξύ πλουσίων και φτωχών, ενώ από την άλλη οι υποστηρικτές λένε πως βοηθά στη μείωση των ανισοτήτων, καθώς οι αγορές που είναι ανοικτές στο παγκόσμιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία γενικότερα, έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να αναπτυχθούν. Σύμφωνα με την έκθεση “Globalisation ,Growth and Poverty: Building an Inclusive World Economy”¹⁵ 24 αναπτυσσόμενες χώρες οι οποίες «άνοιξαν» τα σύνορά τους στην παγκόσμια οικονομία για πάνω από δύο δεκαετίες, κατάφεραν να αυξήσουν το εισόδημα, τον μ.ο. ζωής και την εκπαίδευση των πολιτών τους. Επίσης το Cato Institute αναφέρει πως η παγκοσμιοποίηση προσφέρει στις λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομίες πρόσβαση σε ξένα κεφάλαια, ανεπτυγμένη τεχνολογία, παγκόσμιες εξαγωγικές αγορές, αλλά και σπάσιμο των μονοπωλίων του εσωτερικού. Ο αντίλογος εδώ προέρχεται από τον Oxfam¹⁶ ο οποίος κάνει λόγο για δυνατότητα μεν, για απροθυμία δε των ισχυρότερων κρατών να βοηθήσουν τα λιγότερο ισχυρά και το βασίζει στα παρακάτω στοιχεία:

- Ø Οι χώρες του ΟΟΣΑ ξόδεψαν μόνο το 0,23% του ΑΕΠ για βοήθεια το 1998 σε σύγκριση με το 0,37% του 1980 και το 0,48% του 1965
- Ø Οι αναπτυσσόμενες χώρες ξόδεψαν περίπου το 20% των συνολικών τους εξαγωγών για την ξεχρέωση του χρέους τους το 1998
- Ø Οι G-7 υποσχέθηκαν 100 δις\$ για τη μείωση του χρέους 33 χωρών , αλλά μόνο 9 χώρες είχαν πάρει βοήθεια

Η διαφωνία εδώ προέρχεται από τον Legrain ο οποίος φέρνει το παράδειγμα της Κίνας. Η οικονομία της κατάφερε μέσα σε 20 χρόνια να μεγαλώσει 8 φορές, ενώ ο μέσος Κινέζος να είναι 6 φορές πλουσιότερος. Αυτό επετεύχθη μέσα από την απελευθέρωση της οικονομίας της χώρας και την στροφή της προς τον υπόλοιπο κόσμο.

- **ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ:** Σύμφωνα με τον Giddens, πολυεθνική (ή υπερεθνική όπως προτιμάει ο ίδιος) είναι μια εταιρεία η οποία έχει γραφεία σε δύο ή περισσότερες χώρες. Οι μεγαλύτερες δε από αυτές έχουν τέτοια δύναμη ώστε η αξία των πωλήσεων τους να ξεπερνάει ακόμα και το ΑΕΠ πολλών χωρών όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1.1:

ΕΙΚΟΝΑ 1.1: Συνολικές Πωλήσεις μερικών πολυεθνικών 1992



Πηγή :Giddens A., Κοινωνιολογία, 2002, σελ. 406

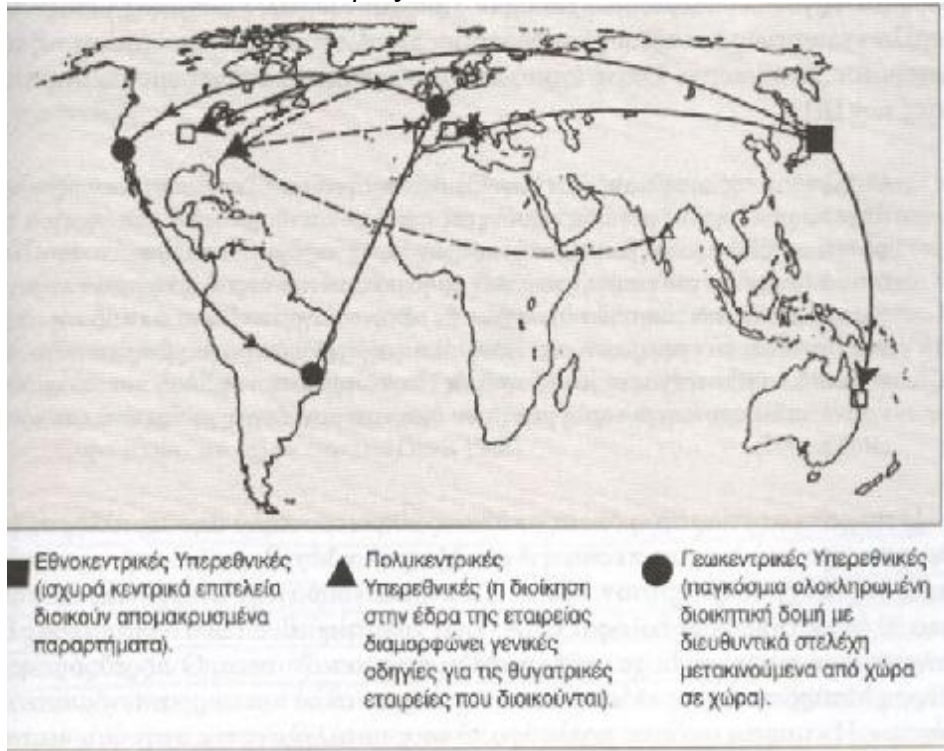
Χαρακτηριστικό είναι, τονίζει ο Giddens ,πως οι μισές από τις 100 μεγαλύτερες οικονομικές μονάδες όλου του κόσμου είναι πολυεθνικές επιχειρήσεις .Άλλα βασικά στοιχεία που παραθέτει¹⁷ είναι τα παρακάτω:

- Οι 600 από τις μεγαλύτερες πολυεθνικές παράγουν πάνω από το 20% της παγκόσμιας παραγωγής.
- Γύρω στις 70 από αυτές πραγματοποιούν το 50% του συνόλου των παγκόσμιων πωλήσεων
- Στη διάρκεια των τελευταίων 20 ετών οι δραστηριότητές τους γίνονται όλο και πιο παγκόσμιες. Το 1950 μόνο 3 από τις 315 μεγαλύτερες εταιρείες είχαν θυγατρικές σε πάνω από 20 χώρες, ενώ σήμερα αυτές ξεπερνούν τις 50
- 80 από τις 200 μεγαλύτερες πολυεθνικές έχουν την έδρα τους στις Η.Π.Α. αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 50% του συνόλου των πωλήσεων
- Το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεών τους βρίσκεται στις χώρες του ανεπτυγμένου βιομηχανικού κόσμου, αν και η παρουσία του είναι έντονη και στις χώρες του Τρίτου Κόσμου και στις αναπτυσσόμενες (ιδιαίτερα σε αυτές).

• **ΤΥΠΟΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ:** Σύμφωνα με τον X. B. Περλμούτερ υπάρχουν τρεις τύποι αυτών των επιχειρήσεων¹⁸ (Εικόνα 1.2). Ο πρώτος τύπος είναι αυτός της **εθνοκεντρικής** όπου η πολιτική της εταιρείας καθορίζεται από τα κεντρικά γραφεία στη χώρα αρχικής εγκατάστασης. Οι θυγατρικές της ανά τον κόσμο αποτελούν στην ουσία προεκτάσεις αυτής. Ο δεύτερος τύπος είναι της **πολυκεντρικής** όπου οι θυγατρικές ανά τον κόσμο διοικούνται από εταιρείες στην κάθε χώρα. Τα κεντρικά γραφεία της μητρικής εταιρείας δίνουν απλώς γενικούς κανόνες και κατευθυντήριες γραμμές. Τέλος, ο τρίτος τύπος είναι αυτός της **γεωκεντρικής** στις οποίες τα συστήματα διοίκησης είναι ολοκληρωμένα σε παγκόσμια βάση, ενώ τα

ανώτατα διοικητικά στελέχη μετακινούνται από χώρα σε χώρα ανάλογα με τις απαιτήσεις της επιχείρησης.

ΕΙΚΟΝΑ 1.2: Τρεις τύποι πολυεθνικών



Πηγή: Giddens A., Κοινωνιολογία, 2002, σελ. 409

▼ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ: Όπως υποστηρίζει και ο St. Davis¹⁹, οι επιχειρήσεις μετατρέπονται όλο και περισσότερο σε δίκτυα, με συνέπεια να χάνεται η ιεραρχική μορφή οργάνωσης και η λήψη των αποφάσεων να γίνεται πια από κάτω προς τα πάνω. Ο κυριότερος λόγος για αυτήν την αλλαγή είναι ο παράγοντας χρόνος. Οι εταιρείες πιέζονται να παραδώσουν το προϊόν το συντομότερο δυνατό σε ένα πελάτη ο οποίος μπορεί να βρísκεται ακόμα και στην άλλη άκρη του κόσμου. Για αυτόν τον λόγο εισήχθη στην οργάνωση των επιχειρήσεων ο τύπος του δικτύου, αλλά και στο επίπεδο παραγωγής η μέθοδος «Just-in-Time» κατά την οποία όλοι οι συμμετέχοντες στην παραγωγή (ακόμα και τα ανώτερα διοικητικά στελέχη) έχουν οργανωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε σπατάλη χρόνου.

Παρατηρούμε επομένως (όπως τονίστηκε και παραπάνω) πως η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο το οποίο επιδρά πολλαπλά και σύνθετα σε κάθε επίπεδο της καθημερινής μας ζωής. Βεβαίως οι επιδράσεις της σε οικονομικό επίπεδο είναι πολύ σημαντικές και για αυτό στο επόμενο κεφάλαιο θα αναφερθούμε εκτενέστερα σε αυτές τις επιδράσεις, τη σημασία και τα αποτελέσματά τους.

1.4. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η παγκοσμιοποίηση δεν είναι ένα φαινόμενο νέο . Από τα μέσα όμως της δεκαετίας του '70 και μετά είμαστε αντιμέτωποι με μια νέα φάση διεθνοποίησης (ιδιαίτερα του οικονομικού τομέα), η οποία οφείλεται σε δύο βασικές αιτίες. Η πρώτη είναι η κρίση του επονομαζόμενου φορντικού- κεϋνσιανού υποδείγματος και η δεύτερη είναι η πτώση του «υπαρκτού σοσιαλισμού». Πάμε όμως να δούμε τι σημαίνει η κάθε μία από αυτές τις αιτίες:

1.4.1. Η κρίση του Κεϋνσιανού-Φορντικού υποδείγματος

Η βασική αιτία η οποία οδήγησε στην πτώση αυτού του υποδείγματος ρύθμισης, σύμφωνα με τον Κ. Μελά¹⁹, είναι ότι το σύστημα αυτό έφτασε τα όριά του γύρω στις αρχές της δεκαετίας του '70. Το βασικό χαρακτηριστικό λειτουργίας του ήταν η τόνωση της ζήτησης με την χρήση δημοσιονομικών και νομισματικών πολιτικών επέκτασης. Τη δεκαετία όμως του '70 αυτές οι πολιτικές οδήγησαν σε αύξηση του πληθωρισμού, πτώση των κερδών, πάγωμα των επενδύσεων και αύξηση της ανεργίας. Παράλληλα, άρχισε να κάνει την εμφάνισή της και άρχισε να κυριαρχεί η νεοφιλελεύθερη ιδεολογία .

Όσον αφορά το ζήτημα της εργασίας, αυτή είχε οργανωθεί -σύμφωνα με την τεϋλοριστική αντίληψη- στη βάση του «μαζικού» ανειδίκευτου εργάτη ο οποίος είχε την καταναλωτική εκείνη δύναμη η οποία ήταν απαραίτητη για την πραγματοποίηση του κέρδους. Τα αποθέματα όμως της παραγωγικότητας αυτού του τρόπου οργάνωσης κάποια στιγμή εξαντλήθηκαν και αυτό σε συνδυασμό με της ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας είχαν ως συνέπεια την εξάλειψη του «μαζικού» εργάτη και επομένως του «μαζικού» καταναλωτή. Αυτό βέβαια σήμαινε και την δυσλειτουργία του μοντέλου.

Μία παράλληλη εξέλιξη της εποχής ήταν και η κρίση του κράτους προνοίας, το οποίο ήταν απαραίτητο προκειμένου και οι άνεργοι να διατηρούν μια κάποια καταναλωτική δύναμη .Διάφοροι λόγοι όμως (όπως η δύναμη των εργατικών συνδικάτων και οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της οικονομίας την εποχή της δεκαετίας του '70) οδήγησαν σε αυτή την κρίση .

Ταυτόχρονα ,εκείνη την εποχή βρέθηκε σε κρίση και το παρεμβατικό «φορντικό» κράτος. Το κράτος αυτό αποτελούσε στην ουσία τον διαμεσολαβητή μεταξύ κεφαλαίου και εργατών. Το άνοιγμα όμως των αγορών της εποχής του '70 είχε ως βασική συνέπεια να χάσει το κράτος τη δυνατότητα που είχε για άσκηση «δομικής πολιτικής προσαρμογής»²⁰.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι ταυτόχρονα είχαν ως συνέπεια την κρίση του υποδείγματος αυτού και αποτέλεσαν την πρώτη βασική αιτία για τη νέα φάση της διεθνοποίησης της οικονομίας. Η δεύτερη είναι η πτώση του «υπαρκτού σοσιαλισμού» και αναλύεται παρακάτω.

1.4.2. Η πτώση του «υπαρκτού σοσιαλισμού»

Η βασική επίπτωση αυτής της πτώσης των καθεστώτων του λεγόμενου «υπαρκτού σοσιαλισμού» ήταν –σύμφωνα με τον Κ. Μελά- η εξαφάνιση του δεύτερου πόλου στο διπολικό σύστημα Δύσης (Καπιταλισμού)-Ανατολής (Σοσιαλισμού). Αυτός ο δεύτερος πόλος ήταν ουσιαστικής σημασίας για τις

παγκόσμιες εξελίξεις ,γιατί –μεταξύ άλλων- καθόριζε και σε μεγάλο βαθμό τις επιλογές των Δυτικών κρατών. Η πτώση του λοιπόν ,άφησε ελεύθερο το πεδίο δράσης στον (Δυτικό) καπιταλισμό .Οι συνέπειες ήταν αρκετές:

- ✓ Διάβρωση του κράτους πρόνοιας
- ✓ Όξυνση κοινωνικών ανισοτήτων
- ✓ Απορύθμιση προστατευτικών για την κοινωνία ρυθμίσεων κ.α.

Η πτώση αυτή των ανατολικών καθεστώτων (και φυσικά το συνακόλουθο τέλος του Ψυχρού Πολέμου) ,έδωσε στον Φ. Φουκουγιάμα το έναυσμα να κάνει λόγο για το περίφημο «Τέλος της Ιστορίας» και την ολοκληρωτική επικράτηση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής .Η παγκοσμιοποίηση απλώς ήρθε να καλύψει το κενό που έμεινε μετά τον Ψυχρό Πόλεμο .

1.4.3. Η οικονομία ως βασικός πυλώνας της παγκοσμιοποίησης

Βασική εξέλιξη στην εποχή μας είναι η κυριαρχία του καπιταλισμού και της νέο-φιλελεύθερης ιδεολογίας. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Κ. Μελάς η ιδεολογία αυτή υποστηρίζει πως «για να επιτευχθεί η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η ευημερία του παγκόσμιου πληθυσμού φτάνει να απελευθερωθεί η οικονομία από οποιαδήποτε μορφή κρατικής ή κοινωνικής παρέμβασης. Αρκεί να λειτουργήσουν οι κανόνες της ελεύθερης οικονομίας και το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα βρει την ισορροπία του, θα αυτορυθμισθεί μακριά από οποιαδήποτε παρέμβαση πολιτικής υφής»²¹.

Είναι προφανές πως όταν μιλάμε για την οικονομία ως βασικό πυλώνα της παγκοσμιοποίησης, αυτό σημαίνει πως το κέντρο βάρους της λήψης των αποφάσεων έχει περάσει από το πολιτικό στο οικονομικό επίπεδο. Αντί των εθνικών κυβερνήσεων, κυρίαρχο ρόλο παίζουν σήμερα Διεθνείς (οικονομικού περιεχομένου) Οργανισμοί όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, η Παγκόσμια Τράπεζα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Παράλληλα, όπως τονίστηκε και παραπάνω, είναι χαρακτηριστικό πως η δύναμη των πολυεθνικών επιχειρήσεων έχει φτάσει σε τέτοιο μέγεθος, ώστε η αξία των πωλήσεων των μεγαλύτερων από αυτές να ξεπερνούν πολλές φορές και το ΑΕΠ ολόκληρων χωρών. Επίσης, οι εκατό ισχυρότερες από αυτές μπορούν να ασκήσουν μεγάλη επιρροή σε πολλά επίπεδα τόσο στην χώρα που βρίσκεται η έδρα τους όσο και στο εξωτερικό, διαθέτουν πρόσβαση στην τελευταία λέξη της τεχνολογίας όπως επίσης και «στους επονομαζόμενους τομείς αιχμής, σε εκείνους δηλαδή, στους οποίους στηρίζεται η σύγχρονη ισχύς και θεμελιώνονται τα μελλοντικά μονοπώλια»²².

Καταλήγουμε λοιπόν εύκολα στο συμπέρασμα πως το οικονομικό επίπεδο παίζει κυρίαρχο ρόλο στην καθημερινή ζωή και αποτελεί τον βασικό φορέα της όλης διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης .

1.4.4. Σχέσεις μεταξύ Εθνικών Οικονομιών σε διεθνές επίπεδο

Ένα ακόμα βασικό χαρακτηριστικό της σύγχρονης πραγματικότητας της παγκοσμιοποίησης είναι και η αυξημένη αλληλεξάρτηση που παρατηρείται μεταξύ των εθνικών οικονομιών ανά τον κόσμο. Αυτή η αλληλεξάρτηση είναι πιο προφανής αν εξετάσουμε δύο παράγοντες. Τις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου μεταπολεμικά

και την πορεία των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων. Αν εξετάσουμε τις τάσεις του σύγχρονου εμπορίου συμπεραίνουμε πως αυτό πραγματοποιείται κατά βάση από τις ανεπτυγμένες οικονομίες, ενώ και τα αναπτυσσόμενα κράτη συναλλάσσονται κυρίως με αυτές τις χώρες. Το αποτέλεσμα είναι η περιθωριοποίηση της περιφέρειας. Επίσης να θυμίσουμε την κύρια τάση του μεταπολεμικού εμπορίου να μεγεθύνεται με ρυθμό μεγαλύτερο από αυτόν της παγκόσμιας παραγωγής .

1.4.5. Οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις

Όπως υποστηρίζει ο Κ. Μελάς, ενώ κατά την περίοδο 1960-1980 βασικός μοχλός της διεθνοποίησης του κεφαλαίου ήταν το εμπόριο, από το 1980 και μετά αυτό έδωσε τη θέση του στις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις (Πίνακες 1.2 και 1.3)

Πίνακας 1.2 : Εξέλιξη παγκόσμιων εξαγωγών και παγκόσμιου προϊόντος (1960-1991)-δείκτης 1960=100		
Έτη	Παγκόσμιες εξαγωγές	Παγκόσμιο Προϊόν
1960	100	100
1965	140	130
1970	210	118
1975	278	205
1980	370	255
1985	400	275
1990	530	320

Πηγή: Μελάς Κ., Παγκοσμιοποίηση :Νέα Φάση διεθνοποίησης της Οικονομίας , 1999, σελ. 130

Πίνακας 1.3 : Τρέχουσα αξία παγκόσμιων εξαγωγών και άμεσων ξένων επενδύσεων (1975-1989)- δείκτης 1975=100		
Έτη	Εξαγωγές	Άμεσες Ξένες Επενδύσεις
1975	100	100
1980	220	200
1985	160	150
1989	310	680

Πηγή: Μελάς Κ. ,ο.π. ,1999, σελ.130

Όπως είναι φυσιολογικό να υποθέσουμε, οι φορείς αυτών των άμεσων ξένων επενδύσεων, δεν είναι άλλοι από τις πολυεθνικές επιχειρήσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών των κρατών στα οποία ανήκουν και απολαμβάνουν για αυτόν τον λόγο μια σειρά προνομίων και διευκολύνσεων .

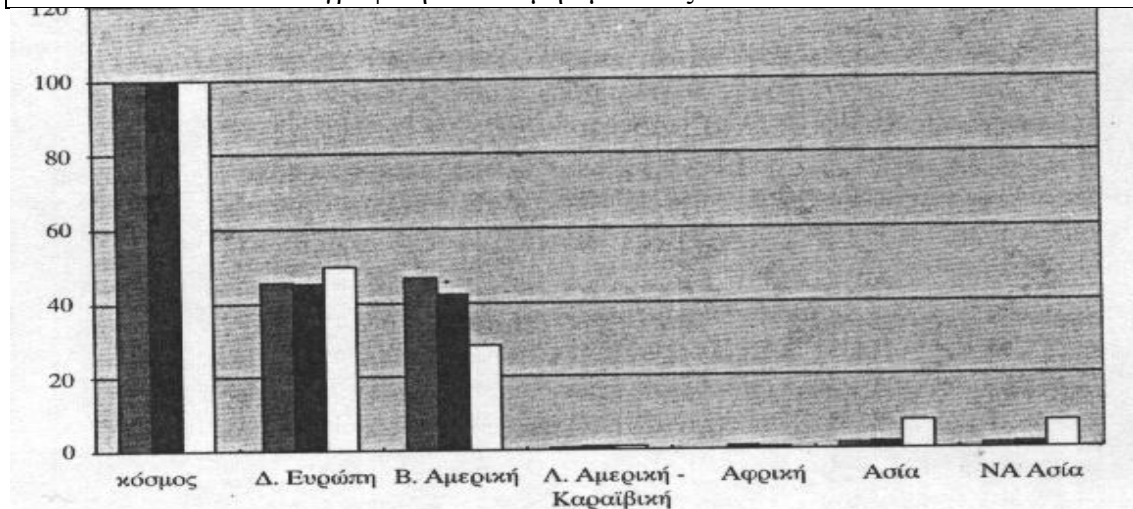
Οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις ορίζονται ως «επενδύσεις που συνδυάζουν τόσο μια μακροχρόνια σχέση, όσο και ένα διαρκές ενδιαφέρον και έλεγχο μιας εγχώριας “οντότητας”, μιας οικονομίας...με μια εγχώρια επιχείρηση μιας άλλης οικονομίας διαφορετικής από αυτή που χρησιμοποιεί ως έδρα ο αυτόνομος εξωτερικός επενδυτής είτε αυτός είναι εγχώρια, είτε θυγατρική επιχείρηση»²³. Αυτού του είδους οι επενδύσεις εμφανίζονται με τις ακόλουθες μορφές:

- Ø Μετοχικό κεφάλαιο
- Ø Επανεπενδυμένα κέρδη

- Ø Ενδοεπιχειρηματικά δάνεια ή ενδοεπιχειρησιακές πιστώσεις
- Ø Απόθεμα Άμεσων Ξένων Επενδύσεων
- Ø Μη μετοχική μορφή αυτόνομων ξένων επενδύσεων

Η γεωγραφική κατανομή των άμεσων ξένων επενδύσεων παρουσιάζεται στο διάγραμμα 1.1.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1.Γεωγραφική κατανομή άμεσων ξένων επενδύσεων*



Πηγή: Μελάς Κ., ο.π., σ.144

*Γκρι=1980

Μαύρο= 1985

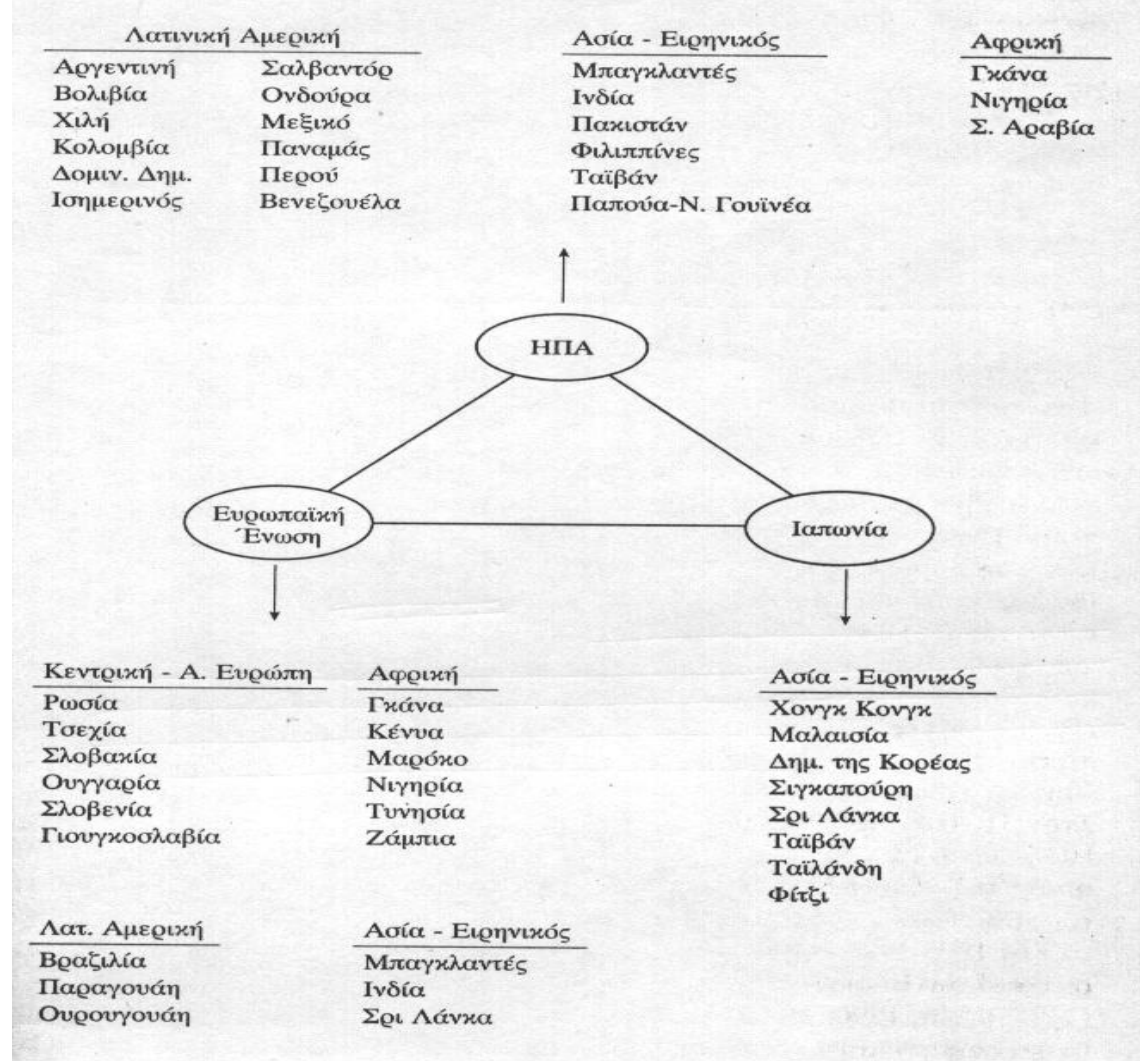
Άσπρο= 1996

Εξάγουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Ø Η Δυτική Ευρώπη λαμβάνει το 49,89% του συνόλου των άμεσων ξένων επενδύσεων το 1996 έναντι 45,25% το 1985 και 45,59% το 1980
- Ø Η Βόρεια Αμερική λαμβάνει 28,48%, 42,29% και 46,78%
- Ø Η Λατινική Αμερική και η Καραϊβική 0,9%, 1,04% και 0,56%
- Ø Στην Ασία είχαμε 7,47%, 1,8% και 1,8% ,εκ των οποίων το 7,13% , 1,53% και 1,27% αφορούσε τις χώρες της ΝΑ Ασίας
- Ø Η Αφρική ελάμβανε 0,49% , 0,92% και 0,1%

Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται προφανές πως επιβεβαιώνεται η θεωρία για την τριπολικότητα του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, καθώς το μεγαλύτερο μερίδιο φαίνεται να πηγαίνει σε Ευρώπη, Βόρεια Αμερική (ουσιαστικά Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής) και Ασία (κυρίως σε Ιαπωνία), με τις χώρες της ΝΑ Ασίας (ή Ασιατικές τίγρεις όπως αποκαλούνται) να παίρνουν και αυτές τα τελευταία χρόνια ένα σημαντικό μερίδιο. Οι τρεις αυτοί πόλοι παράλληλα φαίνεται να απορροφούν και να διοχετεύουν το μεγαλύτερο όγκο των επενδύσεων αυτών.

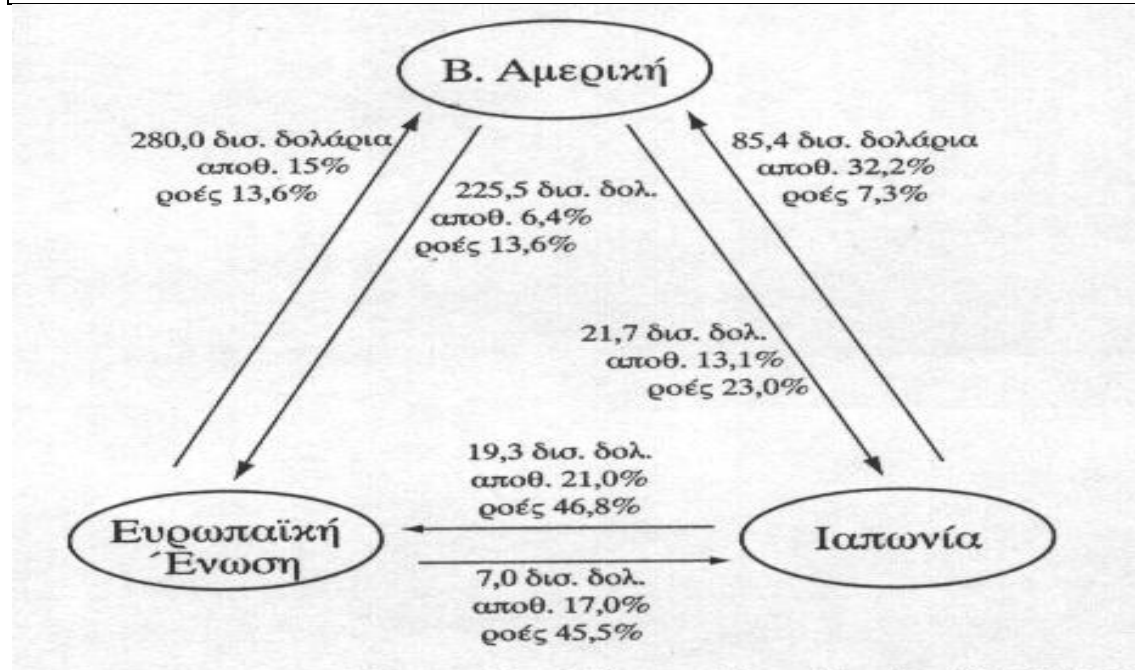
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2: Ζώνες επιρροής των τριών πόλων



Πηγή: Μελάς Κ. ,ο.π. ,σ.153

Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο το οποίο θα πρέπει να τονιστεί σχετικά με τις ροές των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων είναι πως εξίσου σημαντικές είναι οι σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί στο εσωτερικό των τριών πόλων, δηλαδή μεταξύ Ευρώπης, Η.Π.Α. και Ιαπωνίας. Οι σχέσεις αυτές φαίνονται στο διάγραμμα 1.3, στο οποίο μπορούμε να παρατηρήσουμε τις χρηματικές ροές που υπάρχουν μεταξύ των τριών βασικών κέντρων της παγκόσμιας οικονομίας.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3: Κατανομή Α.Ξ.Ε. μεταξύ των τριών πόλων



Πηγή: Μελάς Κ. ,ο.π. ,σελ.152

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν η δημιουργία περιφερειών ανά τον κόσμο, η κάθε μία από τις οποίες, κατά κάποιο τρόπο, «ανήκει» σε κάποιο πόλο και με το οποίο παρουσιάζει και τις μεγαλύτερες σχέσεις .

Επίσης φαίνεται να επιβεβαιώνεται και μία ακόμη άποψη που υποστηρίζουν πολλοί, αυτή δηλαδή της περιθωριοποίησης της περιφέρειας (υποανάπτυκτες χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου).

1.4.6. Ξένες Μετοχικές Επενδύσεις

Οι επενδύσεις αυτού του είδους αποτελούν μία ακόμη σημαντική πηγή εισροών κεφαλαίου κυρίως για τις αναπτυσσόμενες χώρες και επομένως μια σύντομη ανάλυσή τους παρουσιάζει ενδιαφέρον. Το ενδιαφέρον αυτό εστιάζεται κυρίως στο γεγονός πως «συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων, έχοντας έτσι τη δυνατότητα να καθοδηγήσουν τις εξελίξεις στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων»²⁴ .

Οι κυριότεροι μηχανισμοί που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση αυτού του είδους των επενδύσεων είναι κατά τον Κ. Μελά οι παρακάτω:

- Ø **Διεθνή μετοχικά επενδυτικά κεφάλαια:** τα οποία αποτελούνται από τη συγκέντρωση μικρότερων κεφαλαίων για να τοποθετηθούν πιο αποτελεσματικά
- Ø **Αμερικανικές και Παγκόσμιες αποδείξεις καταθέσεων:** Είναι στην ουσία πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται από κάποια τράπεζα των Η.Π.Α. η οποία είναι γνωστή ως φύλακας-αποθήκη. Αυτά πιστοποιούν την ιδιοκτησία χρεογράφων από εταιρείες οι οποίες βρίσκονται εκτός των Η.Π.Α. και τα οποία βρίσκονται στην κατοχή μιας τράπεζας η

οποία και βρίσκεται στην χώρα όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης αυτής.

Ø **Μετατρέψιμα ομόλογα και ομόλογα με παραστατικό δικαιώματος αγοράς μετοχών:** Είναι στην ουσία είδος χρεογράφων τα οποία έχουν παραστατικά δικαιώματος αγοράς μετοχών εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου

Ø **Επιχειρηματικά καινοτομικά κεφάλαια υψηλού ρίσκου**

Οι Ξένες Μετοχικές Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου, έχουν ενδιαφέρον κυρίως για τις αναπτυσσόμενες χώρες και η εκκίνησή τους τοποθετείται γύρω στις αρχές της δεκαετίας του '90. Οι δύο βασικές αιτίες οι οποίες οδήγησαν σε αυτή την εξέλιξη είναι η διεθνοποίηση (και φιλελευθεροποίηση) των αγορών παγκοσμίως και η συγκέντρωση οικονομικών πόρων από τους λεγόμενους θεσμικούς επενδυτές. Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας είναι «η θεσμική διαχείριση της συσσώρευσης αποταμιεύσεων και επενδύσεων στα ανεπτυγμένα κράτη»²⁵.

1.4.7. Εξαγορές και Συγχωνεύσεις

Μια εξίσου σημαντική πτυχή της παγκοσμιοποίησης είναι οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων, οι οποίες παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο για την καθοδήγηση των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων. Είναι χαρακτηριστικό πως σύμφωνα με στοιχεία για το 1996, το 47% των συνολικών εισροών των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων χρησιμοποιήθηκε για αυτό το σκοπό.

«Το 1995 πραγματοποιήθηκαν περίπου 4.600 τέτοιες συμφωνίες, σε σύγκριση με τις 1700 του έτους 1990. Οι συμφωνίες λαμβάνουν μέρος κυρίως μεταξύ των επιχειρήσεων οι οποίες έχουν την έδρα τους στις ανεπτυγμένες χώρες : οι επιχειρήσεις των Η.Π.Α. συμμετέχουν σε ποσοστό 80% σε αυτές, οι επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 40% και οι Ιαπωνικές επιχειρήσεις κατά 38%»²⁶. Οι επιχειρήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών συμμετέχουν και αυτές στην διαδικασία, αλλά περιορίζονται κυρίως στον τομέα της υψηλής τεχνολογίας.

Στατιστικά στοιχεία για τις εξαγορές και συγχωνεύσεις παρουσιάζουν οι δύο παρακάτω πίνακες (1.4 και 1.5)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4: Οι 15 πρώτες χώρες στη παγκόσμια αγορά εξαγορών και συγχωνεύσεων (σε δις δολάρια ΗΠΑ)					
ΑΓΟΡΕΣ			ΠΩΛΗΣΕΙΣ		
ΧΩΡΕΣ	Συμφωνίες	Αξία	ΧΩΡΕΣ	Συμφωνίες	Αξία
ΗΠΑ	1655	81.8	ΗΠΑ	937	65.1
Ελβετία	170	38.7	Μεγ. Βρετανία	551	55.4
Μεγ. Βρετανία	642	32.4	Γερμανία	333	19,3
Καναδάς	444	24.4	Γαλλία	387	13.9
Γαλλία	388	21.1	Αυστραλία	139	12.7
Ολλανδία	316	21,7	Βραζιλία	131	12.6
Γερμανία	324	16,0	Καναδάς	298	11,0
Ισπανία	85	13,0	Κίνα	379	9,1
Ιαπωνία	313	11,7	Ιταλία	179	8,8

Αυστραλία	80	09,9	Ολλανδία	131	8,0
Κορέα	77	06,7	Μεξικό	70	6,7
Σουηδία	133	06,2	Βενεζουέλα	21	6,4
Χονγκ-Κονγκ	127	05,5	Βέλγιο	58	6,2
Σιγκαπούρη	71	04,8	Ισπανία	142	6,2
Κίνα	28	04,6	Χονγκ-Κονγκ	71	5,9

Πηγή: Μελάς Κ., ο.π., σελ.174 (από OECD, Financial Market Trends, 6.1998)

Πίνακας 1.5: Διασυννοριακές συγχωνεύσεις και εξαγορές ανά γεωγραφική περιοχή 1997 (σε εκατ. Δολάρια)

	ΠΩΛΗΣΕΙΣ			ΑΓΟΡΕΣ		
	Περιπτώσεις	Αξία	%	Περιπτώσεις	Αξία	%
ΣΥΝΟΛΟ	5726	341	100	5726	341	100
Δ. Ευρώπη	2350	118	35	2620	168	49
Β. Αμερική*	1305	86	25	2111	107	31
Ασία	830	34	11	821	46	13
Ιαπωνία ,Αυστραλία , Ν. Ζηλανδία	77	2	1	390	18	5
ASEAN	264	13	4	174	10	3
Υπόλοιπη Ασία**	489	19	6	257	18	5
Ν. Αμερική	330	22	9	38	4	1
Κεντρική-Ανατολική Ευρώπη	154	5	1	6	3	0

*ΗΠΑ ,Καναδάς ,Μεξικό

** Ταϊβάν ,Χονγκ-Κονγκ ,Κορέα ,Κίνα

Πηγή:Μελάς Κ. ,ο.π. ,σελ.174

1.4.8. Η Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Στο σημείο αυτό, και αφού έγινε αναφορά στις συγχωνεύσεις και εξαγορές μεταξύ των επιχειρήσεων, σκόπιμο είναι να αναφέρουμε τον λόγο για τον οποίο αυτές γίνονται, τον λόγο για τον οποίο η παγκοσμιοποίηση ξεκίνησε και κυριάρχησε. Αυτός δεν είναι άλλος από την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Αυτή ακριβώς οδήγησε τις επιχειρήσεις να λάβουν την μορφή των πολυεθνικών κολοσσών με θυγατρικές σε όλο τον κόσμο. Και φυσικά όλα αυτά αποτελούν μια νέα πολιτική και μια νέα οργάνωση των επιχειρήσεων (προσαρμοσμένων φυσικά στα νέα οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά δεδομένα) για την επίδιωξη του βασικού στόχου της κάθε εταιρείας που δεν είναι άλλος από την μεγιστοποίηση των κερδών (που σε τελευταία ανάλυση είναι και η κινητήρια δύναμη αν όχι του συνόλου, τουλάχιστον του μεγαλύτερου μέρους των εξελίξεων).

Οι ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία σε τομείς όπως οι τηλεπικοινωνίες, οι μεταφορές, η πληροφορική, η τηλεματική, η βιοτεχνολογία κλπ., βοήθησαν στην

ευκολότερη και γρηγορότερη εφαρμογή και εξάπλωση του φαινομένου, μειώνοντας σε πολλές περιπτώσεις το κόστος των επιχειρήσεων .

“Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κ. Ν. Παπαγιαννούλης²⁷ :

«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» .

Εδώ πρέπει να τονιστεί πως εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο για την ανταγωνιστικότητα ή μη μιας επιχείρησης αποτελεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της χώρας , αλλά και όλης της περιφέρειας στην οποία ανήκει (πχ Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση αντίστοιχα). Και η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μιας χώρας εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων όπως για παράδειγμα το κόστος παραγωγής και εργασίας. Επίσης ενδιαφέρον έχει πως για ένα κράτος ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των επιχειρήσεων σημαίνει μεταξύ άλλων και εξαγορές και συγχωνεύσεις που οδηγούν σε ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές καταστάσεις .

1.4.9. Οι πολυεθνικές ως βασικοί φορείς της παγκοσμιοποίησης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και παραπάνω οι βασικοί φορείς των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων και επομένως γενικότερα της όλης διαδικασίας της διεθνοποίησης της οικονομίας είναι οι πολυεθνικές εταιρείες με τις θυγατρικές τους. Ακολουθεί μια ιστορική αναδρομή της εξέλιξής τους²⁸:

Α' Περίοδος (1850-1914)

Οι πρώτες επιχειρήσεις αυτού του είδους εμφανίζονται κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα. Η εμφάνιση αυτή υποβοηθήθηκε από τις εξελίξεις εκείνης της εποχής στον τεχνολογικό τομέα, που έδωσαν την δυνατότητα στις επιχειρήσεις εκείνης της εποχής να επεκτείνουν τις δυνατότητές τους σε διεθνές επίπεδο .

Οι εξελίξεις αυτές ήταν κυρίως στον τομέα των μεταφορών (ηλεκτρισμός και μηχανή εσωτερικής καύσεως), στις τηλεπικοινωνίες, στις τεχνικές αποθήκευσης και στην οργάνωση και διοίκηση των επιχειρήσεων και οι οποίες έδωσαν τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις του βιομηχανικού τομέα να επεκταθούν και να απολαμβάνουν τις ευεργετικές συνέπειες των οικονομιών κλίμακας. Βασικός μοχλός όλης αυτής της διαδικασίας ήταν οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις .

B' Περίοδος (1918-1939)

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος είχε σημαντικότερες επιδράσεις σε όλα τα επίπεδα και για όλο τον κόσμο. Όπως είναι λογικό να υποθέσουμε σημαντική ήταν και η επίδραση στον οικονομικό τομέα και επομένως και στις πολυεθνικές επιχειρήσεις που είχαν αρχίσει να κάνουν την εμφάνισή τους. Οι αλλαγές στα σύνορα αρκετών χωρών, οι καταβολές αποζημιώσεων και εν γένει οι καταστροφές ενός τέτοιου πολέμου, οδήγησαν στη σημαντική μείωση της δράσης των πολυεθνικών ευρωπαϊκών συμφερόντων, ενώ οι αντίστοιχες αμερικανικές συνέχισαν τη δραστηριότητά τους χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα .

Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, η δραστηριότητα των πολυεθνικών συνεχίστηκε, αλλά σε επίπεδα χαμηλότερα από τα προπολεμικά. Μια βασική στρατηγική που χρησιμοποιήθηκε αυτή την περίοδο από τις πολυεθνικές ήταν η δημιουργία καρτέλ με σκοπό την προστασία τους από διάφορους δασμολογικούς περιορισμούς που είχαν επιβάλει κάποια κράτη .

Γ' Περίοδος (1945-1960)

Βασικό χαρακτηριστικό της τρίτης περιόδου εξάπλωσης των πολυεθνικών επιχειρήσεων είναι η συνεχής εξάπλωση του παγκόσμιου εμπορίου και των διεθνών επενδύσεων. Κυρίαρχη θέση σε αυτή παίζουν οι προερχόμενες από τις Ηνωμένες Πολιτείες επιχειρήσεις .

Άλλα δύο χαρακτηριστικά της περιόδου είναι ότι το σύνολο των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων αυξήθηκε με μέτριο ρυθμό (35% περίπου το 1960) και τα μεγάλα προγράμματα εθνικοποιήσεων (και επομένως από-επενδύσεων) από τις πολυεθνικές της εποχής εκείνης .

Δ' Περίοδος (1960-1990)

Η περίοδος αυτή αποτελεί την περίοδο της ραγδαίας επέκτασης των πολυεθνικών και τις πραγματοποιήσεις μεγάλου αριθμού Άμεσων Ξένων Επενδύσεων. Νέοι παραγωγικοί τομείς, νέες στρατηγικές και νέες μορφές οργάνωσης κάνουν την εμφάνισή τους .

Παράλληλα με τα παραπάνω αυξάνεται το διεθνές εμπόριο, το θεσμικό πλαίσιο αρχίζει σιγά-σιγά να προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα και απαιτήσεις, ενώ η απελευθέρωση των αγορών αρχίζει να πραγματοποιείται .

Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΗΕ (Πίνακας 1.6), το 1996 δραστηριοποιήθηκαν παγκοσμίως 44.000 πολυεθνικές επιχειρήσεις έχοντας υπό τον έλεγχό τους 280.000 επιχειρήσεις. Από αυτές οι 36.380 έχουν την έδρα τους στις ανεπτυγμένες χώρες , ενώ οι 7.932 στις αναπτυσσόμενες . Χαρακτηριστικό είναι πως πάνω από τις μισές (σύνολο 26.161) έχουν την έδρα τους στην Δυτική Ευρώπη .

Πίνακας 1.6: Αριθμός θυγατρικών επιχειρήσεων ανά περιοχή (1997)

περιοχή υποδοχής	μητρικές επιχειρήσεις χωροθετημένες στην περιοχή	αλλοδαπές θυγατρικές χωροθετημ. στην περιοχή
<i>αναπτυγμένες χώρες</i>	36.380	93.628
Δυτική Ευρώπη	26.161	61.902
Ευρωπαϊκή Ένωση	22.111	54.862
άλλες δυτικοευρωπαϊκές χώρες (Ισλανδία, Νορβηγία, Ελβετία)	4.050	7.040
ΗΠΑ	3.470	18.608
Ιαπωνία	3.967	3.405
<i>άλλες αναπτυγμένες χώρες</i> (Αυστραλία, Καναδάς, Νέα Ζηλανδία, Νοτιοαφρικανική Δημ.)	2.782	9.713
<i>αναπτυσσόμενες χώρες</i>	7.932	129.771
Αφρική	30	134
Λατινική Αμερική και Καραϊβική	1.099	24.267
Νότια, Ανατολική & ΝΑ Ασία	6.242	99.522
Δυτική Ασία	449	1.948
Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη	196	53.260
Συν. Παγκοσμ. Οικονομία	44.508	276.659

Πηγή: Μελάς Κ., ο.π., σελ.182

Κάνοντας μια σύντομη αναφορά στη δραστηριότητα των 100 μεγαλύτερων πολυεθνικών επιχειρήσεων του κόσμου, βλέπουμε ότι:

- Ø Τα στοιχεία του ενεργητικού που είναι επενδυμένα στο εξωτερικό έφταναν το 1995 τα 1,7 τρις δολάρια ,ενώ σε σχέση με το 1993 είχαν παρουσιάσει αύξηση της τάξης του 30%
- Ø Οι πωλήσεις στο εξωτερικό το έτος 1995 ανήλθαν στα 2,0 τρις δολάρια παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με το 1993 κατά 26%
- Ø Η απασχόληση στο εξωτερικό ανήλθε σε 5.800.000 εργαζόμενους, 4% αυξημένη σε σχέση με το 1993
- Ø Από τις 100 μεγαλύτερες πολυεθνικές, οι 87 ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και την Ιαπωνία, ενώ μόνο δύο ανήκαν στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Ø Οι κύριοι τομείς δραστηριότητάς τους είναι η αυτοκινητοβιομηχανία , το πετρέλαιο, τα ορυκτά και η ηλεκτρονική .
- Ø Οι πωλήσεις τους (στοιχεία 1987) στην χώρα που έχουν την έδρα τους και στην περιφέρεια που ανήκουν αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των συνολικών τους πωλήσεων(Πίνακες 1.7,1.8 και 1.9)

Πίνακας 1.7: Ποσοστιαία κατανομή πωλήσεων των πολυεθνικών ανά περιοχή και χώρα εγκατάστασης

	ΗΠΑ	Καναδάς	Ην. Βασίλειο	Γερμανία	Ιαπωνία
ΗΠΑ/ Καναδάς	70	72	21	16	20
Ευρώπη/ Εγγύς Ανατολή /Αφρική	13	17	66	72	13
Ασία Ειρηνικός	3	3	5	6	64

Κ. Αμερική	2	6	2	4	1,5
Λοιπές Χώρες	12	4	6	2	1,5

Πηγή: Μελάς Κ., ο.π., σ. 193

Πίνακας 1.8: Ποσοστιαία κατανομή πωλήσεων πολυεθνικών ανά περιοχή και χώρα(1987)

	<i>Ιαπωνία</i>	<i>Μεγ. Βρετανία</i>	<i>ΗΠΑ</i>
ΗΠΑ /Καναδάς	15	20	93
Ευρώπη /Μέση Ανατολή /Αφρική	0	75	5
Ασία /Ειρηνικός	80	3	0
Λατ. Αμερική /Κ. Αμερική	0	0	0
Άλλες Χώρες	5	2	2

Πηγή: Μελάς Κ., ο.π., σ.194

Πίνακας 1.9: Ποσοστιαία κατανομή πωλήσεων πολυεθνικών ανά περιοχή και χώρα(1987)

	<i>Καναδάς</i>	<i>Μεγ. Βρετανία</i>	<i>ΗΠΑ</i>
ΗΠΑ/ Καναδάς	74	33	67
Ευρώπη /Μ. Ανατολή /Αφρική	10	52	13
Ασία /Ειρηνικός	2	3	3
Λατ. Αμερική / Κ. Αμερική	8	4	4
Λοιπές Χώρες	6	8	13

Πηγή:Μελάς Κ., ο.π., σ.195

Σε αυτό το σημείο και αφού είδαμε σε γενικές γραμμές τη δραστηριότητα των πολυεθνικών επιχειρήσεων, καλό είναι να τις διακρίνουμε από τις παγκόσμιες επιχειρήσεις .

Πολυεθνικές είναι οι επιχειρήσεις οι οποίες απετέλεσαν την συνέχεια των μεγάλων εταιρειών εμπορίου του 19^{ου} αιώνα και αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του διεθνούς οικονομικού συστήματος που αποκαλείται **διεθνής οικονομία**. Βασικά χαρακτηριστικά τους είναι η εγκατάσταση του κέντρου αποφάσεων σε μία χώρα, η μεταφορά κεφαλαίων και η δημιουργία θυγατρικών επιχειρήσεων ανά τον κόσμο ως προσπάθεια για μείωση του κόστους παραγωγής επωφελούμενες από τους χαμηλότερους μισθούς και το «ενοικότερο» θεσμικό πλαίσιο που επικρατεί σε κάποιες χώρες .

Από την άλλη πλευρά, **παγκόσμια επιχείρηση** «είναι μια επιχείρηση χωρίς ιδιαίτερη εθνική ταυτότητα με διεθνοποιημένες διοικήσεις, 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»²⁹. Για να λειτουργήσει μια τέτοιας δομής εταιρεία θα πρέπει να βρίσκεται σε ένα κατάλληλο οικονομικό πλαίσιο το οποίο αποτελεί η **παγκόσμια οικονομία**. Στην παγκόσμια αυτή οικονομία όλες οι εθνικές οικονομίες ανά τον κόσμο διαρθρώνονται και αλληλοδιαπλέκονται σε ένα ενιαίο σύστημα μέσω διεθνών διαδικασιών και συναλλαγών. Είναι λογικό να υποθέσουμε πως η παγκόσμια

επιχείρηση και η παγκόσμια οικονομία αποτελούν τη λογική συνέχεια της πολυεθνικής επιχείρησης και διεθνοποιημένης οικονομίας αντίστοιχα .

1.4.10. Η παγκοσμιοποίηση του Χρηματοπιστωτικού Συστήματος

Η εξελίξεις και σε αυτόν τον τομέα τα τελευταία χρόνια μπορούν να χαρακτηριστούν ως εντυπωσιακές .Αποφασιστικής σημασίας για την έναρξη αυτών των αλλαγών υπήρξε η Σύνοδος των πέντε ισχυρότερων κρατών του κόσμου (G-5) στο Τόκυο το 1979 .

Τα βασικά χαρακτηριστικά τα οποία οδήγησαν στην παγκοσμιοποίηση του χρηματοπιστωτικού συστήματος είναι ³⁰:

- 1) **Νεοφιλελεύθερη στροφή:** Στην σύνοδο του Τόκυο, για να αντιμετωπιστούν τα υψηλά επίπεδα πληθωρισμού της εποχής, αλλά και οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του ΑΕΠ, αποφασίστηκε η αλλαγή της δημοσιονομικής πολιτικής που ακολουθείτο μέχρι τότε. Αποφασίστηκε συγκεκριμένα η εγκατάλειψη του κεϋνσιανού- φορντικού μοντέλου ρύθμισης και η υιοθέτηση μιας πιο φιλελεύθερης οικονομικής πολιτικής. Χαρακτηριστικά αυτής της πολιτικής ήταν τα υψηλά επιτόκια, η μείωση των κρατικών δαπανών και ο περιορισμός της ρυθμιστικής και παρεμβατικής δύναμης τους κράτους .
- 2) **Ρόλος ΗΠΑ και δολαρίου:** Εξαιρετικής σημασίας για τη παγκοσμιοποίηση του χρηματοπιστωτικού συστήματος υπήρξαν η αύξηση των επιτοκίων και η διόγκωση του δημοσιονομικού ελλείμματος των ΗΠΑ. Τα επιτόκια επηρεάζουν την συναλλαγματική τιμή του δολαρίου. Αύξηση των επιτοκίων αυξάνει και την τιμή συναλλαγής του. Κατ' επέκτασιν όμως αυξάνεται και το δημοσιονομικό έλλειμμα. Κατ' αυτόν τον τρόπο διαιωνίζεται το έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών και δημιουργείται η ανάγκη για εξωτερικό δανεισμό (εκ μέρους των ΗΠΑ). Αυτές οι εξελίξεις οδήγησαν στην λεγόμενη κρίση του χρέους
- 3) **Η κρίση του Χρέους:** Το έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών των ΗΠΑ πήρε ιδιαίτερα μεγάλες διαστάσεις στις αρχές της δεκαετίας του '60 λόγω των επενδύσεων που γινόντουσαν στο εξωτερικό, της χρηματοδότησης του πολέμου στο Βιετνάμ και των επιτοκίων που ενθάρρυναν την εξωτερική δανειοδότηση. Η αύξηση των επιτοκίων αυτών, αύξησε και την επιβάρυνση του χρέους των Χωρών του Τρίτου Κόσμου (που δανείστηκε με χαμηλά και έπρεπε να πληρώσει με υψηλά επιτόκια) την κρίση αυτή.
- 4) **Στροφή στην οριζόντια Χρηματοδότηση:** Από τη δεκαετία του '80 οι ΗΠΑ, αντικατέστησαν τα αναπτυσσόμενα κράτη στο ρόλο που είχαν ως εισαγωγείς κεφαλαίων και εμπορευμάτων, ενώ τον ρόλο των ευρωπαϊκών τραπεζών (οι οποίες μπορούσαν να δανειοδοτούν χωρίς πχ. να τις απασχολούν τα θεσμοθετημένα όρια περί αποθεμάτων- άρα ήταν ιδιαίτερος ανταγωνιστικές) ανέλαβαν οι Ιαπωνία και Γερμανία περνώντας έτσι από την κάθετη στην οριζόντια χρηματοδότηση .
- 5) **Η άμεση διεθνής χρηματοδότηση:** Αυτή αντικατέστησε την τραπεζική χρηματοδότηση υπό την εποπτεία του κράτους. Τα διάφορα κράτη και επιχειρήσεις προτίμησαν αυτόν τον τρόπο χρηματοδότησης (μέσω της

έκδοσης πχ ομολογιών του δημοσίου ή ομολογιακών δανείων υψηλού κινδύνου) προκειμένου να αποφύγουν την προμήθεια που παίρνουν οι τράπεζες. Κινητήρια δύναμη και εδώ του περάσματος από τον ένα τρόπο στον άλλον ήταν η κρίση του χρέους και οι ανάγκες εξωτερικής χρηματοδότησης του δημοσιονομικού ελλείμματος των ΗΠΑ .

- 6) **Ο ρόλος των θεσμικών επενδυτών:** Τα διάφορα ταμεία κατάφεραν να συγκεντρώσουν την απαραίτητη οικονομική δύναμη ώστε να επιβάλλουν τα δικά τους κριτήρια διαχείρισης των επιχειρήσεων .

Όλες οι παραπάνω εξελίξεις ταυτόχρονα είχαν ως βασικό αποτέλεσμα την παγκοσμιοποίηση μιας ακόμα πλευράς της οικονομικής πραγματικότητας, δηλαδή αυτής του Χρηματοπιστωτικού συστήματος .

1.4.11 Το δόγμα του ελεύθερου εμπορίου

Το συγκεκριμένο δόγμα αποτελεί σήμερα μια από τις κυριότερες πτυχές της διαδικασίας που ονομάζουμε παγκοσμιοποίηση. Αποτελεί μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις και ταυτόχρονα μια από τις βασικότερες απαιτήσεις αυτής.

Η ακόλουθη πρόταση αποτελεί τη βασική δεοντολογική τοποθέτηση της συγκεκριμένης θεωρίας: *«Για να μεγιστοποιήσει το όφελος από το διεθνές εμπόριο μια χώρα, πρέπει να εξάγει τα προϊόντα που χρησιμοποιούν εντατικότερα τον “εν αφθονία” συντελεστή παραγωγής, παράλληλα κάθε κρατική παρέμβαση που εμποδίζει αυτή τη φυσική και επιθυμητή από κάθε πλευρά εξέλιξη, είναι καταδικαστέα και βλαβερή για το σύνολο των χωρών που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο»³¹ .*

Ιστορικά, η πρώτη χώρα που καθιέρωσε ένα «καθεστώς» ελεύθερου εμπορίου ήταν η Αγγλία (δεύτερο μισό 19^{ου} αιώνα), βασιζόμενη στην κυριαρχία της στερλίνας και τον κανόνα του χρυσού. Αυτό φυσικά έγινε από τη στιγμή που η Αγγλία άρχισε να γίνεται υπερδύναμη καθότι αυτό ήταν το συμφέρον της. Την αμέσως προηγούμενη περίοδο, ακολουθούσε και αυτή επιλεκτική πολιτική αναφορικά με τις εισαγωγές. Πιο συγκεκριμένα από το 1860 έως το 1873 απετέλεσε τον πυρήνα ενός παγκόσμιου συστήματος ροής κεφαλαίων, αγαθών και εργασίας. Όλες οι χώρες της εποχής (με εξαίρεση τις ΗΠΑ) προσαρμόστηκαν στα νέα δεδομένα και κατήργησαν αρκετούς τελωνειακούς δασμούς .

Από το 1870 όμως η Αγγλία αρχίζει να χάνει την πρωτοκαθεδρία της και οι οικονομικές κρίσεις που χαρακτήρισαν την περίοδο 1873-1890 είχαν ως βασικό αποτέλεσμα οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες (εκτός από Αγγλία και Κάτω Χώρες) να επαναφέρουν διάφορα είδη προστατευτισμού στο εμπόριο .

Κατά την περίοδο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, και εξαιτίας της συνολικής (οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής) κατάστασης που επικρατούσε παγκοσμίως, οι περισσότερες χώρες ανά τον κόσμο αναγκάστηκαν -για να προστατευτούν από την ύφεση οι ίδιες και οι βιομηχανίες τους- να επιβάλλουν μια σειρά από προστατευτικά μέτρα. Στην ίδια κατεύθυνση πορεύτηκαν και οι ΗΠΑ επιβάλλοντας σειρά από δασμούς .

Τα τελευταία χρόνια αρκετές χώρες εξακολουθούν να ακολουθούν «προστατευτική» πολιτική με κυριότερο παράδειγμα τέτοιου είδους ανάπτυξης να αποτελούν οι «τίγρεις» της Νοτιοανατολικής Ασίας, οι οποίες ακολούθησαν μια πολιτική ποικίλων παρεμβάσεων σε διάφορα επίπεδα. Τέτοιες ακριβώς πολιτικές είναι αντίθετες με το συμφέρον της χώρας μας (σε ναυτιλιακό επίπεδο) και είναι

αυτές που προσπαθούν να αντιμετωπίσουν διεθνείς συμφωνίες (GATT, GATS κλπ.) και διεθνείς Οργανισμοί (π.χ. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου και άλλοι) .

1.4.12. Η σημασία της τεχνολογίας

Το οικονομικό επίπεδο (και ιδιαίτερα το δόγμα της ελεύθερης αγοράς ως βασική απαίτηση της επικρατούσης νεοφιλελεύθερης ιδεολογίας) κυριαρχεί στις σύγχρονες εξελίξεις. Οποιαδήποτε χώρα επιθυμεί να αναπτυχθεί πρέπει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα και να ανοίξει την οικονομία της στο διεθνές εμπόριο .

Η τεχνολογία βρίσκεται ακριβώς στον πυρήνα αυτής της διαδικασίας αναγκαίας προσαρμογής που περιγράφηκε παραπάνω .Το χαρακτηριστικό της σύγχρονης εποχής είναι πως «βρισκόμαστε αντιμέτωποι με ένα υπόδειγμα τεχνολογικού ντετερμινισμού... Η τεχνολογία αναπτύσσεται ανεξάρτητα από την κοινωνία, στη συνέχεια της επιβάλλεται και το μόνο που μπορεί να πράξει η κοινωνία είναι να “προσαρμοστεί” στην παραχθείσα αυτόνομη “νέα τεχνολογική πραγματικότητα”»³² .

Η τεχνολογία όμως αποτελεί μια πανάκριβη οικονομικά δραστηριότητα και για αυτό το λόγο έχει την τάση να συγκεντρώνεται στα χέρια των λίγων και δυνατών οι οποίοι έχουν την απαραίτητη οικονομική ευρωστία για να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις χρηματοδότησης της Έρευνας και Ανάπτυξης η οποία και τους προσφέρει το πολυπόθητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αυτοί ακριβώς οι λίγοι και δυνατοί δεν είναι άλλοι από τις πανίσχυρες πολυεθνικές επιχειρήσεις οι οποίες καταφέρνουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις για την παραγωγή και διάχυση της τεχνολογίας .

Αυτό που είναι χαρακτηριστικό για τη σύγχρονη πραγματικότητα είναι η ύπαρξη ενός παγκόσμιου εμπορίου της τεχνολογίας το οποίο εντοπίζεται κυρίως στους τρεις βασικούς πόλους της παγκόσμιας οικονομίας (ΗΠΑ, Ιαπωνία, Ευρώπη- Πίνακας 1.10) και αφορά όπως είναι φυσιολογικό τις πολυεθνικές επιχειρήσεις .

Πίνακας 1.10:Γεωγραφική κατανομή δαπανών για R&D την περίοδο 1986-87 (σε δις δολάρια- σταθερή αξία 1982)

Ανεπτυγμένες Χώρες	\$	%	\$	%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ			105,6	46,3
<i>Ην. Πολ. Αμερικής</i>	100,8	44,2		
Δ. ΕΥΡΩΠΗ			71,7	31,2
<i>Γερμανία</i>	19,4	8,5		
<i>Μεγ. Βρετανία</i>	13,8	6,1		
<i>Γαλλία</i>	13,7	6		
<i>Ιταλία</i>	7,4	3,2		
<i>Σουηδία</i>	4	1,8		
ΙΑΠΩΝΙΑ			39,1	17,2
<i>Άλλες ανεπτυγμένες</i>			2,2	1
Αναπτυσσόμενες Χώρες			9,9	4,3
<i>Ινδία</i>	1,5	0,7		
<i>Βραζιλία</i>	1,4	0,6		
<i>Ν. Κορέα</i>	1,3	0,6		
<i>Αργεντινή</i>	1,1	0,5		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΩΝ			22,9	100

Πηγή: Μελάς Κ. ,ο.π. ,σελ. 99

Χαρακτηριστικά επίσης είναι τα ακόλουθα μεγέθη:

- ✓ Την περίοδο 1986-87 ,το 82% των παγκόσμιων δαπανών για Έρευνα και Ανάπτυξη δαπανήθηκαν στις ανεπτυγμένες χώρες, ενώ μόνο το 4,3% δαπανήθηκε στις αναπτυσσόμενες
- ✓ Την περίοδο 1978-1988, το 90% των δαπανών για Έρευνα και Ανάπτυξη πραγματοποιήθηκε από πολυεθνικές με έδρα στις ΗΠΑ, Ιαπωνία, Ελβετία και Ολλανδία³³

Τέλος, ενδιαφέρον έχουν και κάποιες εξελίξεις (σχετικά πρόσφατες) σχετικά με τις τεχνολογικές ροές³⁴ :

- ΰ Η κυριαρχία των από Αμερικής (ΗΠΑ) προερχόμενων επιχειρήσεων σε εισροές από πληρωμή δικαιωμάτων και προμηθειών
- ΰ Ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης στις ανεπτυγμένες χώρες των παραπάνω εισροών
- ΰ Η μικρή τεχνολογική ροή και ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες
- ΰ Οι διαφοροποιήσεις στο είδος των τεχνολογικών ροών μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων κρατών

1.4.13. Η θέση της περιφέρειας

Έγινε λόγος για «αναγκαία προσαρμογή στις σύγχρονες εξελίξεις». Αυτό σημαίνει πως οι χώρες του κέντρου (ανεπτυγμένες χώρες) τείνουν να επιβάλλουν τη διαχειριστική τους λογική και στις χώρες τις περιφέρειας μέσω συγκεκριμένων πολιτικών που περιλαμβάνουν:

- ✓ Σταθεροποίηση των μακροοικονομικών ισορροπιών (χρήμα ,δημόσιες δαπάνες κλπ.)
- ✓ Πλήρη απελευθέρωση των αγορών
- ✓ Διαχωρισμό του κράτους από την παραγωγή και τη διανομή
- ✓ Επιβολή δημοσιονομικής πειθαρχίας υπό τον έλεγχο διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών (Παγκόσμια Τράπεζα, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κλπ.)

Εξαιτίας της σύγχρονης τάσης για οργάνωση των πάντων με τη μορφή δικτύων , το παραδοσιακό σχήμα Κέντρο –Περιφέρεια φαίνεται να έχει αρχίσει να χάνει την σημασία του. Σήμερα και οι δύο αυτές έννοιες υπόκεινται στην αλληλοδιείσδυση και συνεχή διασύνδεση μέσω των παγκόσμιων δικτύων που έχουν εγκαθιδρυθεί . Παράλληλα τα παραπάνω συνοδεύονται από το φαινόμενο της κοινωνικο-οικονομικής πόλωσης και ενδοδιάσπασης (δηλαδή της δημιουργίας πόλων στο εσωτερικό των δικτύων και της ταυτόχρονης ύπαρξης σε αυτά πλουσίων και φτωχών, δυνατών και αδυνάτων) .

Παρόλα αυτά, χαρακτηριστικό είναι επίσης ότι παρά την ύπαρξη Κέντρου και Περιφέρειας ,σήμερα κάνει την εμφάνισή της μια νέα έννοια -αυτή της Αποκλεισμένης Περιφέρειας και της δημιουργίας ενός Τέταρτου Κόσμου. Στην ουσία πρόκειται για εκείνα τα κράτη τα οποία βρίσκονται έξω από το παγκόσμιο σύστημα, εκείνα δηλαδή τα οποία δεν είναι ανοικτά στο παγκόσμιο εμπόριο και τα οποία υπόκεινται σε όλα τα δεινά και σε όλες τις συνέπειες της μη συμμετοχής τους σε αυτό. Όπως λέει και ο M. Castells:

«Η κοσμοοικονομία περικλείει ολόκληρο τον πλανήτη, αλλά όχι όλες τις περιφέρειες και τους ανθρώπους του πλανήτη. Στην πραγματικότητα, μόνο μια μειονότητα των ανθρώπων είναι πραγματικά ενσωματωμένη σε αυτήν, αν και όλα τα κύρια οικονομικά και πολιτικά κέντρα από τα οποία εξαρτώνται οι άνθρωποι είναι ενσωματωμένα στα παγκόσμια δίκτυα»³⁵ .

Άποψή μας είναι πως το συγκεκριμένο απόσπασμα περιγράφει με τον καλύτερο τρόπο την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στο παγκόσμιο σύστημα .

Από την πλευρά τους οι χώρες τις περιφέρειας (αναπτυσσόμενες και χώρες του Τρίτου Κόσμου), έχουν αλλάξει την στάση τους απέναντι στις πολυεθνικές επιχειρήσεις, των οποίων τις επενδύσεις προσπαθούν να προσελκύσουν. Οι επενδύσεις όμως των τελευταίων σε αυτές τις χώρες αντιστοιχούν σε ένα πολύ μικρό κλάσμα των πραγματοποιηθέντων Άμεσων Ξένων Επενδύσεων. Η κατανομή δε αυτών των επενδύσεων (όπως δείξαμε και στο κεφάλαιο 1.4.5.) είναι ανισομερής υπέρ των αποκαλούμενων Νέων Βιομηχανικών Χωρών, οι οποίες γίνονται όλο και περισσότερο δέκτες αυτών .

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία που υπάρχουν διεθνώς, μπορούμε να κάνουμε τις παρακάτω παρατηρήσεις:

- ▼ Τα 2/3 των μέσων ετήσιων ροών Άμεσων Διεθνών Επενδύσεων κατευθύνονται στις 10 πρώτες χώρες-αποδέκτες αυτών (Μεξικό, Βραζιλία , Αργεντινή, Κίνα, Χονγκ-Κονγκ, Ταϊβάν, Ταϊλάνδη, Μαλαισία, Σιγκαπούρη , Ινδονησία (Andreff ,1996)
- ▼ Το 66% των πραγματοποιηθέντων επενδύσεων (1992) στις αναπτυσσόμενες χώρες και πάλι αφορούν τις παραπάνω, ενώ οι υπόλοιπες «λιγότερο ανεπτυγμένες» παραμελούνται (σύνολο 77 χώρες τις περιφέρειας) με τις χώρες της Αφρικής να εγκαταλείπονται σχεδόν τελείως (UNCTC :1991)

Με αυτόν τον τρόπο καταλήγουμε στο συμπέρασμα, πως στο εσωτερικό της λεγόμενης περιφέρειας δημιουργούνται δύο πόλοι. Πρόκειται για την ενδοδιάσπαση που αναφέραμε λίγο νωρίτερα. Από τη μία πλευρά έχουμε τη συνδεδεμένη περιφέρεια (αναπτυσσόμενες χώρες) και από την άλλη την αποσυνδεδεμένη περιφέρεια. Χαρακτηριστική είναι η άποψη του Andreff:

«Υπάρχουν όλο και περισσότερο για τις πολυεθνικές επιχειρήσεις δύο “Τρίτοι Κόσμοι” ,αυτοί όπου επενδύουν –οι Νέες Βιομηχανικές Χώρες –και οι υπόλοιπες χώρες, που εγκαταλείπονται στην αναπτυξιακή βοήθεια των κρατών του Κέντρου. Για το σύνολο των 44 λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, οι Άμεσες Διεθνείς Επενδύσεις δεν υπερέβησαν ποτέ το 5% του συνόλου των χρηματοοικονομικών ροών από το εξωτερικό, για το σύνολο δε των αναπτυσσόμενων χωρών ο δείκτης δεν υπερέβη ποτέ το 20% από το 1975, ενώ η αναπτυξιακή βοήθεια ξεπερνά το 30%» (Andreff ,1996)

Η δημιουργία αυτή των δύο πόλων στο εσωτερικό της Περιφέρειας, φαίνεται και από έκθεση του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για την Ανάπτυξη, η οποία αναφέρει πως για τέσσερις ομάδες κρατών η αποτυχία οικονομικής ανάπτυξης είναι εμφανής:

- Ø Υποσαχάριες χώρες Αφρικής
- Ø Μεγάλο μέρος των χωρών της Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής
- Ø Αρκετές Αραβικές χώρες
- Ø Χώρες της ανατολικής Ευρώπης και της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (PNUD 1996)

Αυτά όσον αφορά την κατάσταση και τη θέση της περιφέρειας (αλλά και την διάσπαση και πόλωση στο εσωτερικό αυτής) στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα.

1.5. Η ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Προτού κλείσουμε την αναφορά μας στην έννοια της παγκοσμιοποίησης με τις πιθανές συνέπειες αυτής, θα πρέπει να τονιστεί πως υπάρχει ένας αριθμός ατόμων οι οποίοι την αμφισβητούν. Δεν διαφωνούν για το πρωτοφανές των συνθηκών που επικρατούν, αλλά περισσότερο διαφωνούν σε βασικά σημεία της όλης επιχειρηματολογίας υπέρ της παγκοσμιοποίησης.

Σύμφωνα με τους Hirst και Thompson, 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. Κεντρικό σημείο σε αυτήν την αντίληψη αποτελεί η ραγδαία εξελισσόμενη διαδικασία της οικονομικής παγκοσμιοποίησης»³⁶.

Οι ίδιοι όμως πιστεύουν πως η όλη έννοια της παγκοσμιοποίησης αποτελεί ένα μύθο, κάτι το οποίο το στηρίζουν στους παρακάτω λόγους:

- ✓ Η σε υψηλό βαθμό διεθνοποιημένη οικονομία σήμερα δεν είναι πρωτοφανής για τα ιστορικά δρώμενα. Τονίζουν μάλιστα πως σήμερα από μια πλευρά είναι λιγότερο διεθνοποιημένη από ότι ήταν την περίοδο 1870-1914
- ✓ Οι πραγματικά πολυεθνικές εταιρείες φαίνεται να είναι λίγες σε αριθμό, μιας και οι περισσότερες εμφανίζονται να έχουν εθνική βάση και πραγματοποιούν μόνο την εμπορική τους δραστηριότητα σε πολυεθνικό πεδίο
- ✓ Η κινητικότητα του κεφαλαίου δεν φαίνεται να έχει ως αποτέλεσμα τη μαζική μετατόπιση των επενδύσεων από τις ανεπτυγμένες χώρες στις υπό ανάπτυξη. Μάλιστα όπως δείξαμε και παραπάνω, οι επενδύσεις φαίνεται να κινούνται περισσότερο μεταξύ των τριών βασικών πόλων της οικονομίας.
- ✓ Αυτό ακριβώς το γεγονός αποτελεί και ένα ακόμη λόγο. Δηλαδή η παγκόσμια οικονομία δεν φαίνεται να δικαιολογεί επακριβώς αυτόν τον όρο μιας και εμπόριο, επενδύσεις και χρηματοοικονομικές ροές φαίνονται να συγκεντρώνονται μεταξύ Αμερικής, Ιαπωνίας και Ευρώπης.

- ✓ Οι παγκόσμιες αγορές δεν δείχνουν να είναι πραγματικά απελευθερωμένες μιας και οι τρεις προαναφερθέντες πόλοι έχουν τη δυνατότητα όποτε το θελήσουν να τους ασκούν ισχυρές πιέσεις, αλλά και να δημιουργούν οικονομικές τάσεις .

Σύμφωνα με μια άλλη άποψη, ο μετασχηματισμός του εθνικού κράτους και των λειτουργιών του (ως συνέπεια της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης), παρότι το αποδυναμώνει δεν συνεπάγεται και την πλήρη εξάλειψή του. Από την άλλη πλευρά, οι μεγάλες επιχειρήσεις παρά την αυξανόμενη διεθνοποίησή τους, δεν αποποιούνται την εθνική τους βάση, ενώ η βοήθεια που τους προσφέρεται από τα εθνικά κράτη κρίνεται απολύτως απαραίτητη στρατηγικά .

Ο Κ. Μελάς από την πλευρά του τονίζει τα παρακάτω σημεία για να υποστηρίξει την άποψη πως οι οικονομία δεν είναι παγκοσμιοποιημένη:

- ✓ Η ανάπτυξη, όχι μόνο δεν διαχέεται ομοιόμορφα όπως λένε οι υποστηρικτές της, αλλά αντίθετα παρουσιάζεται με τη μορφή τριών πόλων (Β. Αμερική – Ενωμένη Ευρώπη –ΝΑ Ασία)
- ✓ Την τελευταία εικοσαετία ο βασικός μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας δεν υπήρξε το διεθνές εμπόριο, αλλά οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις

Το συμπέρασμα είναι πως «με τον τριαδισμό της παγκόσμιας οικονομίας, την απομόνωση ανάμεσα στις ηπείρους, την υπερσυγκέντρωση της οικονομικής και τεχνολογικής δύναμης σε όλο και πιο ψηλά κοινωνικά στρώματα στους κόλπους των περισσότερο εκβιομηχανισμένων χωρών, η παγκόσμια οικονομία δίνει την εντύπωση ότι κάθε άλλο παρά παγκόσμια κοινότητα είναι»³⁷ .

Για να βρούμε όμως πως καθιερώθηκε ο συγκεκριμένος μύθος της παγκόσμιας οικονομίας, οι Hirst και Thompson υποστηρίζουν πως θα πρέπει να αναλύσουμε τις εξελίξεις της περιόδου 1972-73. Εκείνη λοιπόν την εποχή συνέβησαν οι παρακάτω αλλαγές:

- ü Αναταραχή και αστάθεια σε όλες τις μεγάλες οικονομίες ως συνέπεια της κατάρρευσης του συστήματος Bretton Woods και της πετρελαϊκής κρίσης του ΟΠΕΚ
- ü Οι προσπάθειες των χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων και του τομέα μεταποίησης είχαν ως συνέπεια την αντιστάθμιση της εσωτερικής αβεβαιότητας του συστήματος της αναζήτησης νέων ευκαιριών επένδυσης και νέων αγορών
- ü Επιταχύνθηκε η δημόσια πολιτική για τη διεθνοποίηση των χρηματοοικονομικών αγορών
- ü Η τάση αποβιομηχάνισης σε ΗΠΑ και Μεγ. Βρετανία και η αύξηση της μακροπρόθεσμης ανεργίας προήγαγαν σε αυτές τον φόβο για τον ξένο ανταγωνισμό (κυρίως από την Ιαπωνία)
- ü Η σχετικά απότομη ανάπτυξη των Νέων Βιομηχανικών Χωρών και η διεύρυσή τους στον Πρώτο Κόσμο

- Η μετατόπιση από τη μαζική παραγωγή του κεϋνσιανού-φορντικού μοντέλου σε πιο σύγχρονες και πιο ευέλικτες μορφές παραγωγής

Όλες οι παραπάνω αλλαγές σε συνδυασμό με «την απόλεια του εθνικού ελέγχου, την αυξημένη αβεβαιότητα, τη μη προβλεψιμότητα των οικονομικών σχέσεων και τη γρήγορη θεσμική αλλαγή»³⁸, είχαν ως αποτέλεσμα όλοι αυτοί οι οποίοι πίστευαν πως η ανεργία, η φτώχεια και οι οικονομικοί κύκλοι μπορούσαν να αντιμετωπιστούν από μια οικονομική οργάνωση που βασιζόταν στην επιδίωξη του κέρδους, να υποστούν ένα ψυχολογικό σοκ .

Τονίζουν επίσης πως στα τέλη της δεκαετίας του '80 και τις αρχές αυτής του '90 κυριαρχούσε η αντίληψη πως η οικονομία βρισκόταν εκτός ελέγχου και ο μόνος τρόπος για να μην είναι κάποιος χαμένος ήταν να είναι ανταγωνιστικός. Καταλήγουν δε με την διαπίστωση πως οι παγκόσμιες αγορές -με την εξάντληση των ορίων της δυτικής κοινωνικής δημοκρατίας και του σοβιετικού σοσιαλισμού- δεν διατρέχουν κανένα απολύτως κίνδυνο .

Επομένως από τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως οι δύο βασικές αιτίες για την επικράτηση του μύθου της παγκοσμιοποίησης ήταν οι έξι αλλαγές της περιόδου 1972-73 σε συνδυασμό με την εξάντληση των ορίων των ιδεολογιών του σοβιετικού σοσιαλισμού και της κοινωνικής δημοκρατίας της Δύσης .

1.6 ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Στο σημείο αυτό καλό είναι να γίνει μια σύντομη αναφορά στις βασικές επιπτώσεις που παρουσιάζει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη (στο βιβλίο «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», σελ. 217) αυτές είναι:

- 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, έλλειψη συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης και πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος δεν θα μπορούν να βελτιώσουν την κοινωνική θέση των υπηκόων τους
- Μία ακόμη κοινωνική συνέπεια μπορεί να είναι η αύξηση της ανεργίας λόγω της υπερεπάρκειας των αγαθών και υπηρεσιών, με λογική συνέπεια τη μείωση των τιμών
- Η συνεχής υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η 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 ανεπτυγμένο 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.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :

ΟΙ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

2.1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ,ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1.1. Γενικά περί ναυτιλίας

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σήμερα μια από τις πιο διεθνοποιημένες βιομηχανίες στον κόσμο. Όταν μιλάμε για ναυτιλιακή βιομηχανία είναι φυσικό να αναφερόμαστε στη διακίνηση αγαθών (δια θαλάσσης) που παράγονται σε μία χώρα, αλλά και αγαθών που ανταλλάσσει αυτή με άλλες χώρες. Υπό αυτήν την έννοια οι θαλάσσιες μεταφορές (και γενικότερα οι μεταφορές) έχουν σημαντικότερη επίδραση στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας. Το βασικό πλεονέκτημα που παρουσιάζουν οι μεταφορές δια θαλάσσης είναι το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς σε συνδυασμό με τις πολύ μεγαλύτερες ποσότητες που μπορούν να μεταφερθούν κάθε φορά .

2.1.2. Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλίας και εμπορίου

Ιστορικά η εξέλιξη τους διεθνούς ελεύθερου εμπορίου ξεκινά τον 16^ο αιώνα, με τους Ολλανδούς να καθιερώνουν μία «ελευθερία στις θάλασσες» εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού που υπήρχε τότε μεταξύ αυτών και της άλλης μεγάλης υπερδύναμης της εποχής, δηλαδή των Άγγλων .

Ακολούθησε ο ναυτιλιακός φιλελευθερισμός, ο οποίος οδήγησε στη δημιουργία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και των συνακόλουθων Διασκέψεων, ενώ η περαιτέρω εξέλιξη αυτών ήταν η δημιουργία των σημαίων ευκαιρίας .

Σε ιδεολογικό επίπεδο –όπως αναφέρει και ο Κ. Ν. Παπαγιαννούλης (στο βιβλίο «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, σελ. 28) δύο υπήρξαν οι βασικότερες σχολές σκέψης. Από τη μία η **σχολή της ελεύθερης αγοράς**, η οποία υποστηρίζει τη διατήρηση της παρούσης κατάστασης στη ναυτιλία και ότι θα πρέπει οι ναυτιλιακές υπηρεσίες να παρέχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις μέσα σε ένα πλαίσιο ελεύθερου ανταγωνισμού. Παράλληλα, θα πρέπει η ναυτιλιακή βιομηχανία ως σύνολο να είναι το δυνατόν περισσότερο διεθνοποιημένη χωρίς την ύπαρξη εμποδίων στη ροή των εμπορευμάτων.

Από την άλλη πλευρά έχουμε τη **σχολή του ναυτιλιακού προστατευτισμού** , κατά την οποία «οι κυβερνήσεις των χωρών πρέπει να έχουν την τελική ευθύνη για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπό την εθνική τους σημαία και ότι η ευθύνη αυτή μπορεί να εκπληρωθεί με διάφορα μέσα προστατευτισμού όπως είναι η προτίμηση φορτίου, η διάκριση σημαίας, οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, οι διμερείς σχέσεις και οποιοδήποτε άλλο είδος»³⁹ .

Η πρώτη χώρα η οποία υιοθέτησε την αρχή του προστατευτισμού δεν ήταν άλλη από την Αγγλία (η οποία σήμερα αποτελεί μια από τις βασικότερες υπερμάχους της

αντίθετης θεωρίας) τον 16^ο αιώνα (π.χ. νόμοι του Ο. Κρόμγουελ για την προστασία του αγγλικού θαλάσσιου εμπορίου) .

Όπως αναφέρουμε και παραπάνω, οι τελευταία εξέλιξη στην σχολή του φιλελευθερισμού ήταν η δημιουργία των ανοικτών νηολογίων. Αυτά αποτέλεσαν συνέπεια της προσπάθειας των αναπτυσσόμενων –κυρίως- χωρών για τη δημιουργία των δικών τους εθνικών στόλων, μιας και είχαν να αντιμετωπίσουν προβλήματα όπως η έλλειψη της κατάλληλης τεχνολογίας, η έλλειψη του κατάλληλου προσωπικού, η ανυπαρξία κατάλληλης λιμενικής υποδομής αλλά και της απαραίτητης τεχνογνωσίας .

Περνώντας τώρα σε καθαρά επίπεδο εξελίξεων στο διεθνές εμπόριο, σύμφωνα με τον Γ. Βλάχο⁴⁰, μπορούμε να διακρίνουμε τρεις περιόδους:

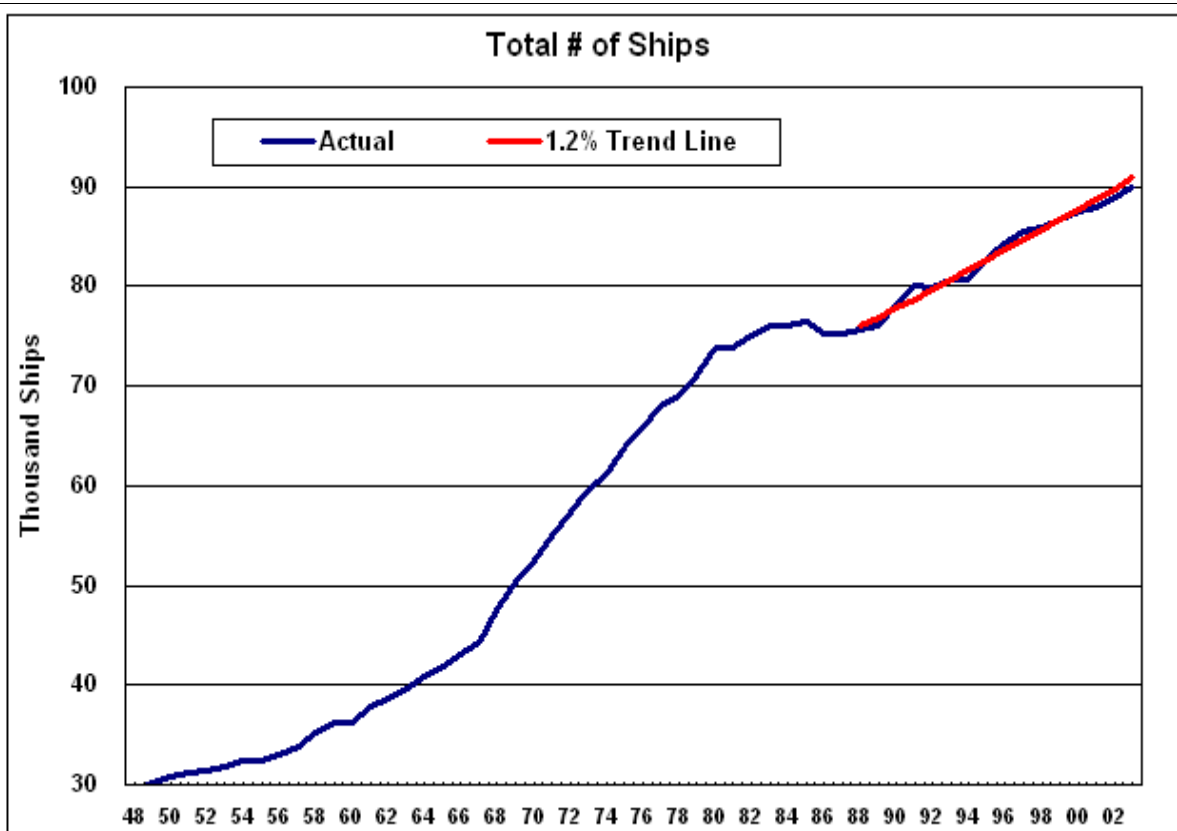
1. Μέχρι τον 15^ο αιώνα: Σε αυτήν την περίοδο η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης ήταν περιορισμένη τόσο σε όγκο, όσο και σε έκταση. Η τεράστια όμως σημασία αυτής ξεκίνησε να φαίνεται από την εποχή των Φοινίκων, των Αρχαίων Ελλήνων, των Ρωμαίων και το Βυζάντιο .
2. Μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα: Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων, όπου οι μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα αποκτούν ιδιαίτερη σημασία. Η συγκεκριμένη περίοδος είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας, μιας και σε αυτήν η ναυτιλία συνέβαλε τα μέγιστα στην διεύρυνση των κατοικημένων περιοχών του πλανήτη και επειδή έκανε δυνατές τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ και των πιο απομακρυσμένων περιοχών του πλανήτη .
3. Υπόλοιπο 19^{ου} έως και σήμερα: Είναι η περίοδος μετά τη βιομηχανική επανάσταση που χαρακτηρίζεται από τη ταχύτατη ανάπτυξη του εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο και τις ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία. Ταυτόχρονα , έγινε δυνατή η ύπαρξη τακτικών δρομολογίων για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων. Όλες οι παραπάνω εξελίξεις συνετέλεσαν στο να καταστούν τα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από την περιοχή εγκατάστασής τους τόσο σε επίπεδο πρώτων υλών, όσο και καυσίμων .

2.1.3. Η παγκόσμιος ναυτιλία

Για να μπορέσουμε να κάνουμε σε αργότερο στάδιο τις απαραίτητες συγκρίσεις για το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου, καλό είναι πρώτα να δούμε τα μεγέθη και την πορεία εξέλιξης πρώτα του παγκόσμιου στόλου και εν συνεχεία του ευρωπαϊκού. Σύμφωνα με στοιχεία που υπάρχουν η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ακολούθησε την πορεία που φαίνεται στο Διάγραμμα 2.1 (βλ. και Παράρτημα 2). Στο Διάγραμμα αυτό φαίνεται και η έκρηξη στο μέγεθος του παγκόσμιου στόλου που πραγματοποιήθηκε την δεκαετία του '70.

Στον Πίνακα 2.1 παρουσιάζεται η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου από το 1998 μέχρι το 2003, κατά την οποία είναι εμφανής η αυξητική τάση σε αυτόν, τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε χωρητικότητα (gt). Έτσι λοιπόν από τα 85.258 πλοία και τους 531.893.000 κόρους του 1998, φτάσαμε στα 89.899 πλοία και τους 605.218.000 κόρους του 2003.

Διάγραμμα 2.1: Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου (1948-2002)



Πηγή: www.coltoncompany.com

Πίνακας 2.1.: Μέγεθος παγκοσμίου στόλου 1998-2003

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	.000 gt
1998	85.258	531.893
1999	86.817	543.610
2000	87.546	553.054
2001	87.939	574.551
2002	89.010	585.583
2003	89.899	605.218

Πηγή: www.coltoncompany.com

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, τόσον όσον αφορά τους εμπορικούς στόλους των μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών όσο και την κατανομή της ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, παρουσιάζουν και οι δύο παρακάτω πίνακες 2.2 και 2.3:

Πίνακας 2.2: Εμπορικοί στόλοι μεγαλύτερων ναυτιλιακών κρατών (σε χιλιάδες gt)

ΧΩΡΑ	2000	2001	2002
Παναμάς	105248	114383	122352
Λιβερία	54107	51451	51784
Μπαχάμες	29486	31445	33384
Ελλάδα	24833	26402	28678
Μάλτα	28205	28170	27053
Κύπρος	23641	23206	22762

<i>Νορβηγία</i>	23446	22604	22591
<i>Σιγκαπούρη</i>	21780	21491	21023
<i>Κίνα</i>	16315	16499	16646
<i>Ιαπωνία</i>	17063	15257	14565
<i>Χονγκ Κονγκ</i>	7973	10242	13710
<i>Ηνωμένο Βασίλειο</i>	9512	11568	12904
<i>Νησιά Μάρσαλ</i>	6762	9745	11719
<i>ΗΠΑ</i>	12026	11111	10907
<i>Ρωσία</i>	10649	10486	10248
<i>Ιταλία</i>	8048	9049	9655
<i>Δανία</i>	5888	6901	7109
<i>Κάτω Χώρες</i>	5923	6403	6855
<i>Γερμανία</i>	6514	6552	6300
<i>Γαλλία</i>	4925	4816	4578
<i>Σουηδία</i>	2947	2887	2958
<i>Ισπανία</i>	1903	2030	2148
<i>Φινλανδία</i>	1658	1620	1595
<i>Λουξεμβούργο</i>	1343	1079	1469
<i>Πορτογαλία</i>	1165	1191	1199
<i>Ιρλανδία</i>	219	248	300
<i>Βέλγιο</i>	132	144	151
<i>Αυστρία</i>	71	90	35
ΣΥΝΟΛΟ	543610	558054	574555

Πηγή: Βλάχος Γ. ,Ναυτιλιακή Οικονομική ,Β Έκδοση, σελ. 419

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, ο Παναμάς κατέχει τον μεγαλύτερο στόλο, ακολουθούμενος από Λιβερία, Μπαχάμες, Μάλτα και Ελλάδα .

Ένα ακόμα πολύ βασικό σημείο που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι η συνεχής αύξηση που παρουσιάζει ο παγκόσμιος στόλος στο σύνολό του. Έτσι από τα 543.610.000 gt του 2000, πήγε στα 558.054.000gt το 2001 και στα 574.555.000gt το 2002

Πίνακας 2.3.1.: Κατανομή ηλικίας παγκοσμίου στόλου κατά τύπο πλοίου

ΕΤΟΣ	1998			1999			2000		
	No	1000gt	%	No	1000gt	%	No	1000gt	%
Ηλικία									
0-4	9624	118851	22,3	9518	126591	23,3	9413	135921	24,4
5-9	10241	86657	16,3	9943	91840	16,9	9836	98588	17,7
10-14	11704	80190	15,1	11384	75160	13,8	11051	72421	13,0
15-19	14223	85050	16,0	13681	88653	16,3	13090	92306	16,5
20-24	14618	112014	21,1	14633	102659	18,9	14663	91628	16,4
25+	25418	49131	9,2	27658	58707	10,8	29493	67190	12,0
ΣΥΝΟΛΟ	85828	531893	100	86817	543610	100	87546	558054	100

Πηγή: Βλάχος Γ. ,ο.π. ,σελ. 416

Πίνακας 2.3.2.: Κατανομή ηλικίας παγκοσμίου στόλου κατά τύπο (έτος 2002)			
ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ	1000 GT	ΠΟΣΟΣΤΟ
0-4	7.016	124.265	7,8
5-9	10.108	119.185	11,3
10-14	10.392	86.790	11,7
15-19	11.704	79.908	13,1
20-24	13.915	80.637	15,6
25+	35.875	94.799	40,3
ΣΥΝΟΛΑ	89.010	585.583	100,0
Πηγή: Korean Maritime Institute (στοιχεία Lloyd's Reg. Of Shipping 2002)			

Από τα στοιχεία του Πίνακα 2.3.1. παρατηρούμε πως το μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων είναι τα νεότευκτα πλοία (24,4% το 2000) ενώ ακολουθούν τα επίσης καινούργια ηλικίας 5-9 ετών, φτάνοντας μαζί το 42,1% του παγκόσμιου στόλου, ενώ τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία (20 ετών και πάνω) αντιστοιχούν στο 28,4%

Σημασία έχει επίσης πως τα νεότευκτα παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις καθώς από το 22,3% του 1998, πήγαν στο 23,3% το 1999 και στο 24,4% το 2000, πράγμα ενδεικτικό για την (καλή) κατάσταση της αγοράς και κυρίως για τις (θετικές) προσδοκίες των πλοιοκτητών.

Στον Πίνακα 2.3.2 (Αναλυτικά στο Παράρτημα ΙΙΙ) παρατηρούμε μια αντιστροφή των παραπάνω, μιας και τα νέα πλοία (0-4 και 5-9 έτη) αντιστοιχούν στο 19,1% του συνόλου του παγκοσμίου στόλου, ενώ τα μεγαλύτερα (25+ έτη) στο 40,3%. Πρόσθετα, παρατηρούμε ότι τα πλοία μικρότερης ηλικίας (νεότευκτα) είναι μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, γεγονός το οποίο μπορεί να αποδοθεί (μερικώς) στην αύξηση της ζήτησης του θαλάσσιου μεταφορικού έργου.

2.1.4. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία

Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης κρίνεται ως πολύ μεγάλη, καθότι αφορά ένα πολύ μεγάλο φάσμα επιχειρήσεων ναυτιλιακών, ναυπηγικών, παραναυτιλιακών (ασφάλειες, τράπεζες, πράκτορες κλπ.) και παραναυπηγικών .

Προτού περάσουμε να δούμε με στοιχεία το επίπεδο στο οποίο βρίσκεται ο Ευρωπαϊκός στόλος, είναι χρήσιμο να γίνουν ορισμένες παρατηρήσεις σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία :

- Η Ευρώπη αποτελεί τη σημαντικότερη εμπορική περιοχή στον κόσμο, μιας και οι συναλλαγές της φτάνουν το 20% των συνολικών εμπορικών συναλλαγών
- Αναφορικά με το δια θαλάσσης εμπόριο η Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών και το 1/7 των παγκόσμιων εξαγωγών
- Περίπου το 90% των εξωτερικών συναλλαγών και το 25% των εσωτερικών συναλλαγών της γίνονται δια θαλάσσης
- Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακινούν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων τους με πλοία τα οποία φέρουν την εθνική τους σημαία (αλλά και με πλοία παράλληλων νηολογίων)

- Η ναυτιλία έχει ως αποτέλεσμα την εισροή συναλλάγματος απαραίτητου για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης
- Ο ευρωπαϊκός στόλος μπορεί σε περίπτωση ανάγκης να προσφέρει και σε θέματα αμύνης
- Η προσφορά της ναυτιλίας στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη γίνεται μεταξύ άλλων και μέσω των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ξηρά

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register για το 2002 (τα οποία παρουσιάστηκαν και παραπάνω) οι στόλοι των Ευρωπαϊκών χωρών είχαν ως εξής:

Πίνακας 2.4: Εμπορικοί στόλοι Ευρωπαϊκών κρατών (σε .000 gt)			
ΧΩΡΑ	2000	2001	2002
<i>Ελλάδα</i>	24833	26402	28678
<i>Ηνωμένο Βασίλειο</i>	9512	11568	12904
<i>Ιταλία</i>	8048	9049	9655
<i>Δανία</i>	5888	6901	7109
<i>Κάτω Χώρες</i>	5923	6403	6855
<i>Γερμανία</i>	6514	6552	6300
<i>Γαλλία</i>	4925	4816	4578
<i>Σουηδία</i>	2947	2887	2958
<i>Ισπανία</i>	1903	2030	2148
<i>Φινλανδία</i>	1658	1620	1595
<i>Λουξεμβούργο</i>	1343	1079	1469
<i>Πορτογαλία</i>	1165	1191	1199
<i>Ιρλανδία</i>	219	248	300
<i>Βέλγιο</i>	132	144	151
<i>Αυστρία</i>	71	90	35

Πηγή: Βλάχος Γ., ο.π., σελ. 419

Από τα στοιχεία του συγκεκριμένου πίνακα συμπεραίνουμε πως ο στόλος των Ευρωπαϊκών Χωρών για το 2002 κυμάνθηκε στα επίπεδα των 108.525.000gt, ενώ αντίστοιχα του παγκοσμίου ήταν 574.555.000gt που σημαίνει ότι ο ευρωπαϊκός στόλος ήταν το 18,8% του παγκοσμίου, πράγμα το οποίο δείχνει τη σημασία του ευρωπαϊκού στόλου για τις χώρες της Ευρώπης. Ενδεικτικός είναι και ο Πίνακας 2.5, στον οποίο έχουμε μια σύγκριση ευρωπαϊκού και παγκόσμιου στόλου για τα έτη 1985-1998:

Πίνακας 2.5: Σύγκριση ευρωπαϊκού και παγκόσμιου στόλου				
	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ		ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	
ΕΤΟΣ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.
1985	9742	109.953.078	38048	395.759.917
1990	7659	72.326.475	38221	383.954.550
1995	7116	83.133.146	42121	458.447.731
1996	6902	81.937.738	42987	464.605.398
1997	6740	80.633.495	44130	483.707.936

1998	6640	78.355.893	44715	494.323.806
Πηγή: Βλάχος Γ. ,Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ,σελ. 384				

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο Πίνακας 2.6, ο οποίος παρουσιάζει την δυναμικότητα (σε κ.ο.χ.) της κάθε χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου:

Πίνακας 2.6: Δυναμικότητα στόλου χωρών Ε.Ε. ως ποσοστό του παγκοσμίου στόλου (1996)		
ΧΩΡΑ	Κ.Ο.Χ.	% Παγκόσμιου Στόλου
Ελλάδα	27.507.109	5,4
Ιταλία	6.594.302	1,3
Μ. Βρετανία	3.871.768	0,7
Γερμανία	5.842.091	1,1
Δανία	684.182	0,1
Γαλλία	1.756.663	0,3
Ολλανδία	3.994.632	0,7
Ισπανία	1.184.453	0,2
Πορτογαλία	264.626	0,06
Βέλγιο	277.869	0,06
Λουξεμβούργο	878.477	0,1
Ιρλανδία	218.990	0,5
Αυστρία	94.671	0,01
Σουηδία	3.001.719	0,6
Φινλανδία	1.511.403	0,3
ΣΥΝΟΛΟ	57.683.955	11,43
Πηγή: Βλάχος Γ. ,ο.π. ,σελ.387		

Το συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από τα παραπάνω στοιχεία και το οποίο μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι πως οι Ευρωπαϊκές χώρες κατέχουν περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου και η χώρα μας αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ιδιαίτερα μετά την διεύρυνση της ΕΕ (βλ. Παράρτημα V και VI) από 1^{ης} Μαΐου του 2004, με την είσοδο των 10 νέων χωρών μελών (Κύπρος, Τσεχία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία και Σλοβενία) η δυναμικότητα (και παράλληλα η σημασία) της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας ως προς την παγκόσμια αυξήθηκε σημαντικά.

2.1.5. Η ελληνική ναυτιλία και η προσφορά της στην οικονομία

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα θέση διεθνώς, ειδικά στον τομέα της tramp ναυτιλίας. Εάν στα υπό ελληνική σημαία πλοία προσθέσουμε και τα ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι υπό ξένη σημαία, τότε η ελληνική ναυτιλία είναι στην κορυφή της παγκόσμιας, προσδίδοντας έτσι μια ιδιαίτερη δυναμική για τη χώρα μας σε αυτόν τομέα. Αν σε αυτά συνυπολογιστεί και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης, τότε εύκολα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα γιατί η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εξαιρετικής σημασίας για την χώρα μας. Το πιο σημαντικό στοιχείο δε –και βασικός παράγοντας διαμόρφωσης της

ναυτιλιακής πολιτικής και στρατηγικής μας- είναι πως η ελληνική ναυτιλία είναι cross-trader, που σημαίνει πως ελλείπει σημαντικής εγχώριας παραγωγής, ασχολείται κυρίως με την μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ τρίτων χωρών .

Η προσφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι πολύ μεγάλη. Αν και το συγκεκριμένο σημείο θα αναλυθεί παρακάτω διεξοδικότερα, εν τούτοις προς το παρόν θα αρκεστούμε να αναφέρουμε ορισμένα βασικά σημεία της προσφοράς αυτής σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη (στο βιβλίο Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, σελ. 157):

- ✓ Η πρώτη βασική κατηγορία προσφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Ως τέτοιο θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα ποσά για επισκευές και μετασκευές, οι εισφορές προς το ΝΑΤ και οι φόροι προς το Δημόσιο.
- ✓ Μια δεύτερη βασική προσφορά είναι οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί τόσο στη θάλασσα πάνω στο πλοίο, όσο και στην ξηρά σε ναυτιλιακές, παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες.
- ✓ Φυσικά, ως προσφορά της ναυτιλίας θεωρείται και η ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο «μέσα» όσο και «γύρω» από αυτήν και τις οποίες ονομάσαμε παραναυτιλιακές. Όπως έχει τονιστεί και νωρίτερα, τέτοιες επιχειρήσεις είναι οι Τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρείες, διάφορα πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κλπ.
- ✓ Η κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας σε επίπεδα 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 αυτήν την έννοια, η Ελλάδα με τον πολιτισμό και την κουλτούρα της, ακούγεται στα πέρατα του κόσμου, με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται
- ✓ Το γεγονός πως ο ελληνικός στόλος είναι ο πρώτος στον κόσμο έχει και άλλη μία πτυχή. Αυτή είναι η διαπραγματευτική δύναμη που προσδίδει στη χώρας μας σε διεθνείς Οργανισμούς και φόρα.
- ✓ Επίσης σημαντικό στοιχείο είναι πως η ελληνική ναυτιλία (με εξαίρεση την ακτοπλοΐα και τον θαλάσσιο τουρισμό) αναπτύσσεται «δυναμικά και αυτόνομα, με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια οικονομία»⁴². Αυτό σημαίνει πως η ναυτιλία δεν απαιτεί την πλήρη εκροή συναλλάγματος από τη χώρα μας (για την πραγματοποίηση –για παράδειγμα- επενδύσεων) όπως συμβαίνει στο ταξιδιωτικό και το 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 όμως είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα –γύρω στο 1 με 2%)
- ✓ Η προσφορά της ναυτιλίας γίνεται κάτω από τους καλύτερους για το κοινωνικό σύνολο όρους, πράγμα που σημαίνει πως η μόνη θυσία στην οποία αυτό υποβάλλεται είναι οι δαπάνες για τη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης της ναυτιλίας και των λιμένων. Αντίθετα, όπως είπαμε, τα οφέλη είναι πολλαπλάσια
- ✓ Η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο, με την έννοια ότι και συμβάλει στην δημιουργία θέσεων εργασίας, αλλά και συνδέει (η ακτοπλοΐα) τις πιο απόμακρες περιοχές, βοηθώντας έτσι στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και πολλές φορές και στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών
- ✓ Τέλος, πολύ σημαντικό είναι το γεγονός πως αν οι συνθήκες το απαιτήσουν η ναυτιλία μπορεί να προσφέρει και στον τομέα της Εθνικής Άμυνας (π.χ. στις μεταφορές και στον ανεφοδιασμό)

Σύμφωνα με στοιχεία της Lloyd's Register of Shipping, ο ελληνόκτητος στόλος το Μάρτιο του 2001 ανερχόταν στα 3618 πλοία που αντιστοιχούσαν σε 168.430.000 dwt και σε 100.220.000 gt. (Πίνακας 2.7.1.). Αυτό που θα πρέπει να τονιστεί είναι πως σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, το 1998 (ενδεικτικά για την κατάσταση που επικρατεί, ανάλογη είναι και η κατάσταση σήμερα) ο ελληνόκτητος στόλος σε ότι αφορά τον αριθμό πλοίων αποτελούσε το 9,3% του παγκόσμιου στόλου, αναφορικά με τη μεταφορική ικανότητα το 14,58% και αναφορικά με την ολική χωρητικότητα το 14%. Αντίστοιχα, στον Πίνακα 2.7.2. εμφανίζεται ο ελληνόκτητος στόλος για τα έτη 2002-2004, ενώ στον Πίνακα 2.7.3. ο στόλος που βρίσκεται εγγεγραμμένος στο Εθνικό Μηολόγιο.

Πίνακας 2.7.1.:Ελληνόκτητος Στόλος 1988-2001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Αρ. πλοίων	DWT(10.000)	Gt(10.000)
Μάρτιος 1988	2.487	8.504	4.726
Μάρτιος 1989	2.428	8.192	4.555
Φεβρουάριος 1990	2.426	8.443	4.658
Μάρτιος 1991	2.454	8.710	4.790
Μάρτιος 1992	2.688	9.821	5.389
Μάρτιος 1993	2.749	10.395	5.691
Μάρτιος 1994	3.019	12.065	6.634
Μάρτιος 1995	3.142	12.612	7.166
Μάρτιος 1996	3.246	12.973	7.515
Μάρτιος 1997	3.204	12.778	7.498
Φεβρουάριος 1998	3.358	13.364	7.890
Μάρτιος 1999	3.424	13.925	8.345
Μάρτιος 2000	3.584	15.096	9.022
Μάρτιος 2001	3.618	16.843	10.022

Πηγή: Βλάχος Γ. ,Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική ,σ.204

Πίνακας 2.7.2.:Ελληνόκτητος Στόλος 2002-2004

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Αρ. Πλοίων	DWT(10.000)	GT(10.000)
Μάρτιος 2002	3.480	16.461	9.819
Μάιος 2003	3.355	17.159	10.380
Μάρτιος 2004	3.379	18.014	10.892

Πηγή:Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (www.nee.gr)

Πίνακας 2.7.3.:Πλοία στο Εθνικό Μηολόγιο (άνω των 100gt)

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Αρ. Πλοίων	GT
31.12.1983	3.422	37.707.377
31.12.1984	2.788	32.334.886
31.12.1985	2.456	28.646.166
31.12.1986	2.138	24.792.516
31.12.1987	2.061	22,706,257
31.12.1988	2.015	21,368,976

31.12.1989	2.004	20,898,119
31.12.1990	2.031	22,524,329
31.12.1991	2.062	24,082,483
31.12.1992	2.095	26,055,932
31.12.1993	2.166	29,671,983
31.12.1994	2.149	30,535,560
31.12.1995	2.051	30,220,636
31.12.1996	2.013	27,935,053
31.12.1997	1.927	25,708,074
31.12.1998	1.876	25,689,500
31.12.1999	1.850	25,002,463
31.12.2000	1.905	26,769,502
31.12.2001	1.956	29,038,847
31.12.2002	1.967	29,970,053

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ο.π.)

Αναλύοντας τα στοιχεία του Πίνακα 2.8, ο οποίος αφορά το ποσοστό του Ελληνόκτητου Στόλου κατά τύπο πλοίου, παρατηρούμε πως (το 2000) την πρώτη θέση κατέχουν τα Ore και Bulk Carriers με ποσοστό 23,2%, τη δεύτερη θέση έχουν τα Oil Tankers με ποσοστό 16,2% και ακολουθούν Combination Carriers και Passenger με 15,5% και 11,2% αντίστοιχα. Αυτό είναι απολύτως φυσιολογικό μιας και η ελληνική ναυτιλία είπαμε δραστηριοποιείται περισσότερο στην μεταφορά χύδην φορτίων, δηλαδή στην tramp ναυτιλία.

Πίνακας 2.8: Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου στους κύριους τομείς πλοίων (1999-2000)

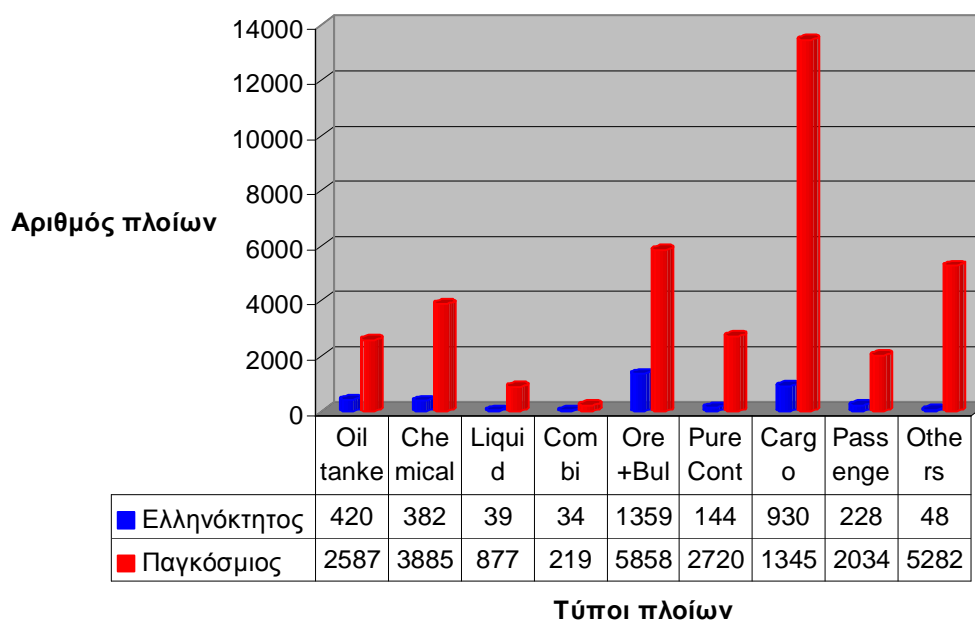
<i>ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</i>	<i>% κατά αρ. πλοίων 1999</i>	<i>% κατά αρ. πλοίων 2000</i>	<i>% κατά ολικό DWT 1999</i>	<i>% κατά ολικό DWT 2000</i>
Oil Tankers	15,6	16,2	18,2	19,7
Chemical & Products Carriers	9,5	9,8	18,1	18,1
Liquid Gas	4,3	4,4	4,6	4,7
Combination Carriers	16,7	15,5	20,3	17,5
Ore & Bulk Carriers	21,4	23,2	20,6	22,7
Containers	5,1	5,3	5,2	5,7
Other Cargo Ships	6,9	6,9	9,7	9,8
Passenger	10,6	11,2	10,9	11,4

Πηγή: Βλάχος Γ, ο.π. ,σ. 206

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε και τη σύγκριση μεταξύ ελληνόκτητων πλοίων και του παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου που αποτελεί ένα ακόμα μέτρο της σημασίας και του μεγέθους του ελληνικού στόλου:

Διάγραμμα 2.2.

Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου κατά κύριους τύπους πλοίων



Πηγή: Βλάχος Γ., Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, σελ. 207

Μελετώντας τις σημαίες τις οποίες φέρουν τα πλοία του ελληνόκτητου στόλου, παρατηρούμε πως τα περισσότερα πλοία είναι υπό ελληνική σημαία (909) ενώ ακολουθούν Κύπρος με 729, Μάλτα με 646, Παναμάς με 579 και Μπαχάμες με 202. Αυτό είναι και το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία, ότι δηλαδή για λόγους κόστους (κυρίως) οι έλληνες πλοιοκτήτες αναγκάζονται να σηκώνουν στα πλοία τους ξένες σημαίες και δη από δεύτερα και ανοικτά νηολόγια (Πίνακας 2.9).

Πίνακας 2.9: Ανάλυση σημαίας ελληνόκτητου στόλου (πλοία άνω των 1000gt και εν παραγγελία στις 1/3/2000

Σημαία	Αρ. Πλοίων	DWT	GT
Μπαχάμες	202	8.835.481	5.357.329
Μπαρμπάντος	1	44.999	28.337
Βολιβία	1	3.750	2.426
Νησιά Κέϋμαν	21	533.276	349.158
Κύπρος	729	24.993.150	15.336.844
Εκουαδόρ	1	610	2.329
Αίγυπτος	6	326.991	183.863
Γιβραλτάρ	5	160.441	94.893
Ελλάδα	909	49.923.270	29.532.532
Ονδούρα	36	171.989	117.390
Ιταλία	1	6.700	3.000
Λίβανος	8	223.978	134.140

Λιβερία	182	12.348.461	6.983.253
Λουξεμβούργο	2	8.600	98.000
Μαλβίδες	1	3.577	2.898
Μάλτα	646	26.378.553	15.432.400
Νησιά Μάρσαλ	21	3.822.351	1.986.855
Ολλανδία	2	5.000	49.000
Νορβηγία	1	2.499	1.731
Παναμάς	579	19.024.295	11.774.776
Φιλιππίνες	4	100.754	57.322
Πορτογαλία	1	4.256	2.803
Αγ. Βικέντιος & Γρεναδίνες	151	2.346.691	1.503.846
Σιγκαπούρη	9	672.940	495.394
Σρι Λάνκα	1	6.106	2.934
Συρία	1	5.912	3.775
Ταϊλάνδη	2	39.626	24.449
Ηνωμένα Αρ. Εμιράτα	1	9.079	5.611
Ην. Βασίλειο	7	22.103	30.140
Άγνωστο	53	940.986	648.063

Πηγή: Βλάχος Γ. ,ο.π. ,σ.217

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστούν δύο βασικές ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας (θα πρέπει να θυμίσουμε το γεγονός του ότι είναι cross-trader) :

1. Η ελληνική ναυτιλία ασχολείται κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίων (περίπου κατά 95%), ενώ η συμμετοχή στη liner ναυτιλία είναι πολύ μικρή (γύρω στο 5%)
2. Η χρηματοδότησή της γίνεται ως επί το πλείστον από ξένους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, ενώ στη χώρα μας δεν υπάρχουν διάφορα οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα τα οποία έχουν υιοθετήσει άλλες χώρες (π.χ. επιδοτήσεις και επιχορηγήσεις)

Περνάμε τώρα στο θέμα της συνεισφοράς της Ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία της χώρας μας. Η ανάλυση που ακολουθεί βασίζεται σε Έρευνα που πραγματοποιήθηκε σχετικά με το θέμα από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου του Πειραιά, με επιστημονικό υπεύθυνο τον κύριο Ιωάννη Τζοάννο .

Σύμφωνα λοιπόν με αυτήν την έρευνα, το 2000 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.374 πλοία άνω των 1000gt, εκ των οποίων μόνο το 26% ήταν εγγεγραμμένο στο Ελληνικό Νηολόγιο (κάτι που αναφέραμε πως αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της ναυτιλίας μας) .

Ένα σημείο το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται «ότι τα πλοία της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας από τη φύση τους δεν μπορούν να περιορίσουν το οικονομικό τους ενδιαφέρον σε μία συγκεκριμένη οικονομική επικράτεια. Επί πλέον τα ελληνόκτητα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία νηολογίου, ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν ως επί το πλείστον την κατοικία ή την έδρα τους εκτός ελληνικής επικράτειας. Οι ιδιαιτερότητες αυτές έχουν ως αποτέλεσμα ότι οι πλοιοκτήτες των ελληνόκτητων πλοίων της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας κατατάσσονται στους “μη μόνιμους κατοίκους”... Επομένως τα κτώμενα εισοδήματαδεν περιλαμβάνονται στο Ακαθάριστο Εγχώριο

Προϊόν της Ελλάδος και οι εισπράξεις και πληρωμές συναλλάγματος αποτελούν οικονομικές συναλλαγές της Ελληνικής Οικονομίας με τον υπόλοιπο κόσμο και κατατάσσονται στην κατηγορία Εξαγωγών και Εισαγωγών Υπηρεσιών του Ισοζυγίου Πληρωμών που καταρτίζεται από την Τράπεζα της Ελλάδος»⁴³.

Μία από τις βασικότερες επιδράσεις της ναυτιλίας είναι όπως είπαμε η δημιουργία ενός αρκετά μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με στοιχεία πρόσφατων ερευνών, ο αριθμός των απασχολούμενων Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία (ελληνόκτητα) ανέρχεται σε 140.000 άτομα. (Πίνακας 2.10.). Επίσης, θα πρέπει να τονιστεί υπολογίστηκε ότι από το σύνολο των αμοιβών των απασχολούμενων ναυτικών και των δαπανών εκμετάλλευσης των πλοίων:

- ✓ Οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών και οι εισφορές στο ΝΑΤ αφορούν το 42,7%
- ✓ Οι δαπάνες για τη λειτουργία των πρακτορείων και γραφείων εγκατεστημένων στην Ελλάδα συνυπολογιζόμενων των αμοιβών των εργαζομένων φτάνουν το 12%
- ✓ Οι δαπάνες για επισκευές και συντήρηση σε ελληνικά ναυπηγεία αντιστοιχούν στο 8%
- ✓ Οι δαπάνες για καύσιμα είναι το 7,2%
- ✓ Οι χρηματοοικονομικές δαπάνες σε αντίστοιχα ελληνικά ιδρύματα είναι το 5,1% του συνόλου

Πίνακας 2.10 : Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και Ξένων ναυτικών σε Ελληνόκτητα φορτηγά πλοία κατά είδος πλοίου (έτος 2000)

	Δ/ Ξ	Ξηρού Φορτίου	Containers	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	71,4	68,8	81,7	71,9
Ξένοι	28,6	31,2	18,3	28,1
ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΙ	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	21,2	21,1	26,8	22,2
Ξένοι	78,8	78,9	73,2	77,8
ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	40,5	39,5	47,6	41,3
Ξένοι	59,5	60,5	52,4	58,7

Πηγή: Οι επιδράσεις της Ελληνόκτητου Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του Κ.Ε.Π. του Παν. Πειραιώς ,σ.11

Τις υπόλοιπες επιδράσεις της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, μπορούμε να τις χωρίσουμε στις παρακάτω κατηγορίες (και τις οποίες θα αναλύσουμε μία προς μία):

- Ø Επιδράσεις από δραστηριότητα εκτός Ελλάδος
- Ø Επιδράσεις από δραστηριότητα εντός Ελλάδος
- Ø Επιδράσεις στο Ισοζύγιο Πληρωμών
- Ø Επιδράσεις στα Φορολογικά Έσοδα

A) ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΕΚΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Οι συγκεκριμένες επιδράσεις περιλαμβάνουν την απασχόληση των Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα πλοία και τις εισφορές των Ελλήνων στο Ν.Α.Τ. Όπως είπαμε από το σύνολο των 85.000 ναυτικών οι Έλληνες ήταν περίπου 35.000. Αν συνοπολογιστεί και το γεγονός πως οι Έλληνες κατά τη διάρκεια ενός έτους απασχολούνται γύρω στους 7 μήνες στα πλοία, τότε –σύμφωνα με την έρευνα- το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών ανέρχεται στις 60.000 με συνολικές αμοιβές περί τα 656 δις δραχμές .

B) ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στη συγκεκριμένη κατηγορία μπορούμε να διακρίνουμε ανάμεσα σε δύο υποκατηγορίες. Η πρώτη είναι η απασχόληση στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας και η δεύτερη, οι δαπάνες εκμετάλλευσης των πλοίων για αγορά αγαθών και υπηρεσιών εντός της χώρας .

Όσον αφορά τις αμοιβές των εργαζομένων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας, υπολογίστηκε πως το 2000 υπήρχαν 10.537 εργαζόμενοι με αμοιβές που άγγιζαν τα 48 δις δραχμές.

Σχετικά με τις δαπάνες για αγαθά και υπηρεσίες, μπορούμε να δούμε πως οι δαπάνες του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισήχθη ανήλθε στο ποσό των 1.535 δις δραχμών έχοντας τόσο άμεσες όσο και έμμεσες επιδράσεις στην Ακαθάριστη Αξία της Παραγωγής της χώρας .Αυτή η Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής περιλαμβάνει:

- Ø Την αξία των αγαθών και υπηρεσιών που χρησιμοποιήθηκαν ως ενδιάμεσες αναλώσεις στην παραγωγή
- Ø Τις αμοιβές των πρωτογενών συντελεστών παραγωγής, οι οποίες διακρίνονται σε αποζημιώσεις των εργαζομένων και σε αμοιβές των υπολοίπων συντελεστών της παραγωγής

Το σύνολο των αμοιβών όλων των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιήθηκαν αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία. Οι συνολικές επιδράσεις σε αυτήν για το 2000 ανήλθαν στο ποσό των 991 δις δρχ. αντιστοιχώντας στο 2,8% της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας της χώρας. Το συγκεκριμένο ποσό αντιστοιχεί περίπου στο 65% του εισαχθέντος ναυτιλιακού συναλλάγματος. Από τα 991 δις, το 43% αφορούσε τις αμοιβές εργασίας ενώ το 57% ήταν το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα. Επίσης, η ποσοστιαία κατανομή του μεταξύ άμεσων και έμμεσων επιδράσεων ήταν 67% και 33% αντίστοιχα.

Αναφορικά με τις επιδράσεις για τους μισθούς, αυτές ανήλθαν στο ποσό των 428,2 δις δρχ. αντιστοιχώντας στο 3,1% των συνολικών αμοιβών εργασίας στην Ελλάδα.

Σχετικά με τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις μπορούμε να παρατηρήσουμε τα παρακάτω:

- ü Από το ποσό των 428,2 δις, τα 308,6 δις (72%) αφορούσαν τις αμοιβές των εργαζομένων που καταβλήθηκαν άμεσα από τους επί μέρους κλάδους της οικονομίας
- ü Επειδή όμως καθένας από αυτούς τους κλάδους παρήγαγε προϊόντα και υπηρεσίες και έτσι απασχόλησε εργαζόμενους, τα υπόλοιπα 119,5 δις αφορούν αυτές τις έμμεσες επιδράσεις.

Πάμε τώρα στη δεύτερη κατηγορία της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας, δηλαδή το **Ακαθάριστο Λειτουργικό Πλεόνασμα**. Αυτό ανήλθε το 2000 στο ύψος των 563,1 δις δρχ. Από αυτά το 63,6% (358,1 δις) αφορά την αμοιβή παραγωγικών συντελεστών (π.χ. κεφάλαιο και φυσικοί πόροι) που ο κάθε κλάδος άμεσα κατέβαλε σε αυτούς, ενώ το υπόλοιπο 36,4% (ήτοι 205 δις) αφορά τις έμμεσες επιδράσεις .

Όσον αφορά τις επιδράσεις των δαπανών της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στις Εισαγωγές, θα πρέπει να παρατηρήσουμε πως αυτές έφτασαν στο ύψος των 502,7 δις δρχ. (ή 3,3% του συνόλου των εισαγωγών αντίστοιχα) με το 63,5% αυτών να αφορά τις άμεσες επιδράσεις και το υπόλοιπο 36,5% να αφορά τις έμμεσες (μέσω δηλαδή των σχέσεων των κλάδων μεταξύ τους) επιδράσεις .

Σχετικά με τις επιδράσεις στην Απασχόληση, παρατηρούνται στην έρευνα τα παρακάτω. Η συνολική απασχόληση που δημιουργήθηκε στην Ελληνική Οικονομία το έτος 2000 ως αποτέλεσμα των δαπανών της ποντοπόρου ναυτιλίας, ανέρχεται στα 122.782 άτομα που αντιστοιχεί στο 3,2% της συνολικής απασχόλησης στην Ελληνική Επικράτεια. Από αυτήν το 64,1% αφορά άμεσες επιδράσεις και το 35,9% έμμεσες .

Γ) ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Από το Ισοζύγιο Πληρωμών το οποίο καταρτίστηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος για το συγκεκριμένο έτος, βλέπουμε πως οι καθαρές εισροές συναλλάγματος από τις μεταφορές αγαθών δια της θαλάσσης έφτασαν στο ποσό των 1.535 δις δρχ. το οποίο και κάλυψε κατά 20,1% το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας μας. Θα πρέπει να τονιστεί πως κατά το ίδιο έτος οι εισροές από την Ευρωπαϊκή Ένωση κάλυψαν αντίστοιχα το 18,1% (Πίνακας 2.11)

	1993	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Ναυτιλιακό Συναλλάγμα</i>	12,9	10,0	8,7	10,1	15,4	20,1
<i>Μεταβιβάσεις Από Ε.Ε.</i>	32,3	27,5	26,6	29,2	25,2	18,1

Πηγή: Τζοάννος Ι. ,ο.π. ,σ. 53

Εδώ θα πρέπει να πούμε ότι το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου επιβαρύνθηκε από τις εισαγωγές που δημιουργήσαν οι δαπάνες στο εσωτερικό κατά 502,7 δις (ή αντίστοιχα κατά 6,6% του ελλείμματος) .

Δ) ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Τα έσοδα του δημοσίου (από την δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας) προέρχονται από δύο βασικές πηγές. Την έμμεση φορολογία (που συνίσταται στον Φ.Π.Α. και τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης) και την άμεση φορολογία .

Για το εξεταζόμενο έτος η έμμεση φορολογία απέφερε 80 δις δρχ., ενώ η άμεση έφτασε στο ύψος των 7 δις, δηλαδή σύνολο 87 δις δρχ. που αντιστοιχούσε στο 0,8% των συνολικών εσόδων του κράτους από τη φορολογία. Τα νούμερα αυτά θα πρέπει

να τονιστεί ότι αφορούν μόνο τα πλοία με ελληνική σημαία ή τα συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ., δηλαδή περίπου το 25% του στόλου .

Επίσης σημαντικό είναι να τονιστεί ότι όλα τα παραπάνω οφέλη από την ποντοπόρο ναυτιλία πραγματοποιούνται χωρίς να υπάρχει καμιά ιδιαίτερη επένδυση από την πλευρά του κράτους και ιδιαίτερα του Υ.Ε.Ν. Πιο συγκεκριμένα οι δαπάνες του τελευταίου ανήλθαν σε 205 δις δρχ. από τα οποία όμως τα 446 δις αφορούσαν την κάλυψη του ελλείμματος του Ν.Α.Τ.

Ε) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα παραπάνω μπορούμε με άνεση να εξάγουμε το συμπέρασμα πως η προσφορά της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι ιδιαίτερος σημαντική. Τα οφέλη που προκύπτουν από αυτήν μπορούν να χωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες:

1. Οφέλη από δραστηριότητα στο εξωτερικό (Απασχόληση Ελλήνων σε ποντοπόρα πλοία, αμοιβές απασχολούμενων σε πλοία και λειτουργικό πλεόνασμα επενδυμένου κεφαλαίου)
2. Οφέλη από δραστηριότητα στο εσωτερικό (Απασχόληση και αμοιβές εργαζομένων σε ναυτιλιακά γραφεία, επιδράσεις δαπανών από εκμετάλλευση πλοίων στο εσωτερικό και επιδράσεις σε εισοδήματα και απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ίδιας μελέτης, χαρακτηριστικά (για τη συμβολή της ναυτιλίας) είναι τα παρακάτω μεγέθη:

- ü Απασχόληση: Ο συνολικός αριθμός των απασχολούμενων Ελλήνων άγγιζε το 2000 τα 194.000 άτομα (5% συνολικής απασχόλησης)
- ü Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία: Άγγιζε το ίδιο έτος τα 1695 δις δρχ., δηλαδή έφτανε το 4,7% της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας της οικονομίας
- ü Εισοδήματα Εργασίας: Ανήλθαν στο ποσό των 1132 δις δρχ. που αντιστοιχούσε στο 8,3% των συνολικών εισοδημάτων
- ü Ακαθάριστο Λειτουργικό Πλεόνασμα: Έφτασε το ποσό των 563,1 δις δρχ., δηλαδή αποτελούσε το 2,5% του συνολικού Ακαθάριστου Λειτουργικού Πλεονάσματος της οικονομίας
- ü Ισοζύγιο Πληρωμών: Η προσφορά της ναυτιλίας έφτασε στο ποσό των 1032,3 δις δρχ. που αντιστοιχούσε στο 13,5% του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου
- ü Φορολογικά Έσοδα: Ανήλθαν στο ποσό των 87 δις δρχ. (ή στο 0,8% των συνολικών εσόδων της οικονομίας από τη φορολογία)

Τέλος, σημαντικό είναι να τονιστεί ότι όλη αυτή η προσφορά της ναυτιλίας δεν εξαρτάται από κάποιο σημαντικό ποσό κρατικών επενδύσεων. Χαρακτηριστικό είναι πως κατά το 2000, το πρόγραμμα επενδύσεων του ΥΕΝ αντιστοιχούσε μόλις στο 1,5% του συνόλου του κρατικού προϋπολογισμού του αντίστοιχου έτους.

2.2. Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.2.1. Ιστορικά στοιχεία

Το φαινόμενο του προστατευτισμού στη διεθνή ναυτιλία δεν είναι νέο. Είναι ένα εργαλείο το οποίο κατά καιρούς χρησιμοποιήθηκε τόσο από αναπτυσσόμενες, όσο και από ανεπτυγμένες χώρες, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους αναλόγως και των συνθηκών που επικρατούσαν στην κάθε εποχή. Οι αναπτυσσόμενες χώρες τον χρησιμοποίησαν μετά την ανεξαρτητοποίησή τους για να ενισχύσουν την εθνική τους κυριαρχία, αλλά και για να δημιουργήσουν και να προστατέψουν τον δικό τους στόλο, ενώ οι ανεπτυγμένες χώρες τον χρησιμοποίησαν για να προστατέψουν τη δική τους ναυτιλία έναντι των ανερχόμενων δυνάμεων, είτε για να βελτιώσουν την κατάσταση της οικονομίας τους .

Σύμφωνα με τον Γ. Βλάχο⁴⁴, οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους μπορεί να ληφθούν μέτρα προστατευτισμού (και επομένως στρέβλωσης του ελεύθερου ανταγωνισμού) είναι οι παρακάτω:

- ü Προώθηση και προστασία της εμπορικής ναυτιλίας για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας
- ü Ενίσχυση της εγχώριας απασχόλησης
- ü Προστασία της εμπορικής ναυτιλίας ιδιαίτερα σε περιόδους «σκληρού ανταγωνισμού»
- ü Αντιμετώπιση της πολιτικής προτίμησης (και όλων των υπόλοιπων πολιτικών διάκρισης) που εφαρμόζονται εκ μέρους των ναυτιλιακών Διασκέψεων
- ü Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού στόλου
- ü Αποζημίωση των εθνικών μεταφορέων λόγω ζημιάς που υπέστησαν από κάποια υπερεκτίμηση της τιμής του συναλλάγματος
- ü Εξοικονόμηση συναλλάγματος
- ü Ενίσχυση των εμπορικών συναλλαγών με άλλες χώρες (ιδιαίτερος της πρώην αποικιακές)
- ü Ενίσχυση της «νηπιακής ναυτιλίας» βάση της θεωρίας της «προστασίας νεαρής βιομηχανίας»
- ü Ενίσχυση του γοήτρου και του εθνικού κύρους

Η προστατευτική πολιτική αυτή παίρνει συνήθως διάφορες μορφές, όπως οι παρακάτω:

- Ø Πολιτική διαφύλαξης φορτίου
- Ø Ανάθεση μεταφοράς φορτίων στρατιωτικών αγαθών ή επισιτιστικής βοήθειας ή στρατηγικής σημασίας σε πλοία εθνικής σημαίας
- Ø Κρατική παρέμβαση για ρύθμιση των ναύλων
- Ø Περιορισμοί σε ελευθερία εγκατάστασης και λειτουργίας σε εταιρείες που έχουν υπό την κατοχή τους και διαχειρίζονται πλοία με αλλοδαπή σημαία
- Ø Προνομιακή μεταχείριση πλοίων με εθνική σημαία
- Ø Παραχώρηση άμεσων και έμμεσων επιδοτήσεων και πιστωτικών και φορολογικών διακανονισμών για την εξυπηρέτηση πλοίων με σημαία της χώρας

- Ø Διμερείς συμφωνίες για την προστασία των εθνικών μεταφορέων και τον αποκλεισμό του ανταγωνισμού από τρίτες χώρες για συγκεκριμένες αγορές και θαλάσσια δρομολόγια
- Ø Σύναψη περιφερειακών συμφωνιών με σκοπό την προάσπιση και προώθηση των κοινών συμφερόντων των συμμετεχόντων .

Η έννοια του ναυτιλιακού προστατευτισμού έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών η οποία πρεσβεύει «το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες υπό την προϋπόθεση ότι οι θάλασσες αυτές παρέχουν τα απαραίτητα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και είναι απαραίτητη η ελεύθερη χρήση τους για τις διεθνείς συναλλαγές και το εμπόριο»⁴⁵. Φυσικά αυτό δεν σημαίνει πως δεν θα πρέπει να υπάρχει ένα νομικό καθεστώς το οποίο θα αποτελεί και το πλαίσιο για τη διεξαγωγή του εμπορίου. Στην ουσία υποστηρίζει πως δεν θα πρέπει κάποιος να νομοθετεί μονομερώς, και πως η ύπαρξη κανονισμών θα πρέπει να αποσκοπεί στο καλό όλων, χωρίς τον αποκλεισμό κανενός .

2.2.2. Μορφές Ναυτιλιακού Προστατευτισμού

Οι κυριότερες μορφές τις οποίες παίρνει ο ναυτιλιακός προστατευτισμός (ο οποίος όπως θα δούμε παρακάτω έρχεται σε σύγκρουση με τα συμφέροντα της χώρας μας σε ναυτιλιακό επίπεδο) είναι:

1. Προτίμηση Σημαίας
2. Διάκριση Σημαίας
3. Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις
4. Κρατικός Παρεμβατισμός

1) ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΣΗΜΑΙΑΣ:

Ως προτίμηση σημαίας «ορίζεται η κρατική ναυτιλιακή πολιτική που κάνει διακρίσεις μεταξύ διαφορετικών σημαιών και δίνει φορτία με προτίμηση ή με προτεραιότητα προς την εθνική του σημαία»⁴⁶. Οι κύριες κατηγορίες αυτής της μορφής προστατευτισμού είναι οι παρακάτω:

1. Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου

- Ø Επιμερισμός (ή καταμερισμός ή διαμοίραση) φορτίου

Ιστορικά, πρόκειται για την πρώτη μορφή προστατευτισμού που έκανε την εμφάνισή της. Σύμφωνα με αυτήν την πρακτική κάποιο κράτος (για τους δικούς του λόγους) μπορεί να προτιμήσει να μοιράσει τα φορτία του μεταξύ των πλοίων με τη σημαία ενός άλλου κράτους, αντί για αυτά με τη σημαία ενός τρίτου. Πρόκειται για μια από τις πιο ήπιες μορφές, ενώ χρησιμοποιείται συνήθως από αναπτυσσόμενες χώρες

Ø Προτίμηση Φορτίου

Σύμφωνα με αυτή τη μορφή, όταν υπάρχει κάποιο διαθέσιμο φορτίο του οποίου η κατανομή γίνεται στη βάση της κρατικής παρέμβασης υπέρ κάποιας άλλης χώρας, όταν σε αυτή την άλλη χώρα δεν υπάρχει ελεύθερη χωρητικότητα, τότε προτιμούνται άλλοι –ξένοι- μεταφορείς οι οποίοι διατηρούν φιλικές σχέσεις με την χώρα στην οποία ανήκει το φορτίο

Ø Διαφύλαξη Φορτίου

Παρουσιάζει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με τον Επιμερισμό και την Προτίμηση Φορτίου, αυτό όμως που έχει ενδιαφέρον εδώ είναι η επίδραση που έχει το φορτίο στην παρακράτηση ενός συγκεκριμένου μέρους των εξαγωγών και εισαγωγών του για πλοία με εθνική σημαία. Χρησιμοποιείται από αναπτυσσόμενες χώρες κυρίως, αλλά και από ορισμένες ανεπτυγμένες

2. Εμπορικές Συμφωνίες

Πρόκειται για διάφορους τρόπους εξαίρεσης και αποκλεισμού τους οποίους εφαρμόζει ένα κράτος ή μια ομάδα κρατών εναντίον κάποιου άλλου κράτους ή ομάδας κρατών

Ø Μονομερής Περιορισμός

Είναι το γνωστό cabotage, δηλαδή η απόλυτη εξαίρεση μιας ή περισσότερων χωρών από μια περιοχή. Όταν ένα κράτος εξαιρεί τις ξένες σημαίες από το εσωτερικό του εμπόριο, τότε αυτομάτως αποκλείει και τον «ξένο» ανταγωνισμό, βοηθώντας έτσι στην ανάπτυξη του εθνικού του εμπορικού στόλου στην περιοχή αυτή. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι από 1/ 1/ 2004 το cabotage έχει καταργηθεί και στην χώρα μας (για την ακτοπλοΐα).

Ø Διμερείς Συμφωνίες

Αποτελούν συμφωνίες μεταξύ δύο κρατών για την κατανομή των φορτίων τους μεταξύ των πλοίων που φέρουν τις εθνικές σημαίες των δύο αυτών κρατών, χωρίς όμως αυτή η συμφωνία να είναι περιοριστική και για τις δύο πλευρές. Χρησιμοποιείται κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες

Ø Πολυμερείς Συμφωνίες

Είναι στην ουσία συμφωνίες μεταξύ τριών και περισσότερων κρατών. Αποτελεί την πιο φιλελεύθερη μορφή συμφωνίας ακριβώς για τον λόγο ότι συμμετέχουν περισσότερα του ενός κράτη. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας συμφωνίας

είναι η διαμοίραση φορτίων βάση του Κώδικα Τακτικών Γραμμών της UNCTAD για την ποσοστιαία κατανομή τους βάση του 40 /40/ 20 .

3. Κρατικά Χρηματοδοτούμενα Φορτία

Χρησιμοποιείται κυρίως από τα δυνατότερα οικονομικά κράτη προς τα πιο ασθενέστερα, μιας και αυτά είναι που προσφέρουν στα δεύτερα οικονομική, αλλά και άλλων μορφών βοήθεια .

Ø Προτίμηση Φορτίων Ξένης Βοήθειας

Η πρώτη χώρα που προσέφερε βοήθεια προς άλλα κράτη ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Το βασικό χαρακτηριστικό αυτού του τύπου είναι «*ότι η αμερικανική βοήθεια παρέχεται προς τα άλλα κράτη χωρίς κάποιους όρους για ανταπόδοση και περιλαμβάνει συνήθως βοήθεια από φορτία ή εμπορεύματα ξεπερασμένης τεχνολογίας, τα οποία στην πραγματικότητα πωλούνται στην ονομαστική τους αξία ή δίνονται ως δείγματα πωλήσεων*»⁴⁷. Η αρμόδια υπηρεσία λοιπόν πρέπει να εξασφαλίσει σε αυτές τις περιπτώσεις την μεταφορά τους με (τουλάχιστον κατά 50% της χωρητικότητας) πλοία της εθνικής σημαίας όταν αυτά είναι διαθέσιμα και σε φυσιολογικές τιμές.

Ø Φορτία επισιτιστικής βοήθειας

Χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. στον πόλεμο της Κορέας από τα αποθέματα της αγροτικής παραγωγής της ίδιας. Όπως αναφέρει η Αμερικανική Νομοθεσία, τα αγροτικά φορτία που χρηματοδοτούνται από κρατικά δάνεια πρέπει να μεταφέρονται από πλοία εγγεγραμμένα στο αμερικανικό νηολόγιο .

Ø Προτίμηση κυβερνητικών- χρηματοδοτούμενων φορτίων

Ο συγκεκριμένος τύπος, χρησιμοποιείται για συναλλαγές μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών και παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με τους δύο προηγούμενους. Η βασική του διαφορά έγκειται στο ότι η κυβέρνηση της ανεπτυγμένης χώρας χρηματοδοτεί με δάνεια των αγοραστών (που προέρχεται από την αναπτυσσόμενη χώρα), χρηματοδοτώντας έτσι έμμεσα την ίδια την αναπτυσσόμενη χώρα .

4. Άλλοι τύποι προτίμησης σημαίας

Εδώ θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία σε δύο βασικούς όρους πάνω στους οποίους (όπως θα δούμε) βασίζεται και η στρατηγική της χώρας μας. Αυτοί είναι:

- i. Η ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Έθνους
- ii. Η Εθνική Μεταχείριση

Η Εθνική Μεταχείριση θεωρείται ότι αποτελεί ένα πολύ υψηλό επίπεδο χρηματοδότησης προς ένα κράτος, μιας και προσφέρεται με αυτόν τον τρόπο προς τους υπηκόους αυτού του κράτους η ίδια ακριβώς μεταχείριση με τους υπηκόους του κράτους το οποίο προβαίνει σε αυτήν την χρηματοδότηση .

Από την άλλη, η Ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Έθνους χρησιμοποιείται συνήθως σε πολυμερείς συμφωνίες. Σύμφωνα με αυτήν, τα προϊόντα μιας χώρας που εισέρχονται στα λιμάνια μιας άλλης δεν υπόκεινται σε δασμούς υψηλότερους από αυτούς που επιβάλλονται για τα ίδια αγαθά οποιασδήποτε άλλης χώρας και αντίστροφα.

2) ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΣΗΜΑΙΑΣ:

Η διάκριση σημαίας αποτελεί ένα μέτρο με το οποίο ένα κράτος μπορεί να προσφέρει λιγότερο ευνοϊκούς όρους (π.χ. στα λιμενικά τέλη, τα προξενικά τέλη κλπ.) σε κάποιες άλλες σημαίες εκτός από τη δική του. Υπάρχουν διάφοροι τύποι διάκρισης σημαίας οι οποίοι είναι οι παρακάτω:

1. Λιμενικές Επιβαρύνσεις

Û Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού

Ο συγκεκριμένος τύπος αποτελεί την πιο γνωστή μορφή διάκρισης σημαίας. Στην ουσία πρόκειται για την επιλογή από πλευράς διοίκησης ενός λιμανιού χειρότερης θέσης ελλιμενισμού για τα πλοία μιας συγκεκριμένης σημαίας, εμποδίζοντας έτσι την ομαλή φορτοεκφόρτωση του πλοίου με συνέπεια τη δημιουργία καθυστερήσεων και επομένως και την αύξηση του κόστους. Άλλος τρόπος για παράδειγμα είναι να μην προτιμούνται πλοία τα οποία έχουν φθάσει πρώτα, αλλά κάποια άλλα τα οποία φέρουν μια συγκεκριμένη σημαία η οποία «ευνοείται» στο συγκεκριμένο λιμάνι.

Σημαντικό είναι να τονιστεί πως πολλές φορές η απόφαση για τη λήψη τέτοιων μέτρων είναι καθαρά πολιτική, όπως για παράδειγμα συνέβαινε στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες ή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει επιβληθεί εμπάργκο σε κάποια χώρα.

Û Τέλη και Επιβαρύνσεις

Αποτελούν μέσο το οποίο χρησιμοποιείται κατά κόρον από τις φτωχότερες χώρες και συνίσταται στην επιβολή τελών και άλλων επιβαρύνσεων σε πλοία τα οποία προσεγγίζουν λιμάνια των χωρών αυτών. Σε αυτήν την περίπτωση υπάρχουν διάφορες πρακτικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την αύξηση των επιβαρύνσεων, όπως ο διαφορετικός τρόπος καταμέτρησης της χωρητικότητας, η επιβολή υψηλών προξενικών τελών ή η χρέωση υψηλότερων τελών πλοήγησης.

2. Προγραμματισμένα Φορτία

Ο συγκεκριμένος τύπος χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες μια χώρα πιστεύει πως κάποια συγκεκριμένα φορτία της είναι στρατηγικής σημασίας για τα εθνικά της συμφέροντα ή της προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων χωρών

Û Μοναδοποιημένα φορτία

Η συγκεκριμένη μέθοδος χρησιμοποιείται για την μεταφορά μεγάλης σημασίας φορτίων από μια χώρα χρησιμοποιώντας δικά της πλοία, αποκλείοντας με αυτόν τον τρόπο τη μεταφορά αυτών των προγραμματισμένων φορτίων από πλοία με σημαία άλλης χώρας .

Û Μεταφορά Ενέργειας

Αναφέρεται στην ζωτικής σημασίας πολλές φορές ανάγκη μιας χώρας να μεταφέρει πετρέλαιο ή αποθέματα ενέργειας με δικά της πλοία. Αυτό συμβαίνει κυρίως για λόγους άμυνας και όχι τόσο για οικονομικής φύσεως αιτίες .

Û Μεταφορές άμυνας και ασφάλειας

Χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις που αγαθά και φορτία σχετικά με την άμυνα μια χώρας μεταφέρονται σε στρατιωτικές βάσεις του εξωτερικού, είτε από πλοία με σημαίας της ίδιας της χώρας είτε συμμάχων αυτής

Û Κυβερνητικές Προμήθειες

Αφορά φορτία τα οποία ελέγχονται από την κυβέρνηση και τα οποία είτε προορίζονται για χρήση από την ίδια, είτε για ερευνητικά προγράμματα ή για οποιαδήποτε άλλη χρήση .

3. Κύριες Εμπορικές Γραμμές

Ο τύπος αυτός χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου κάποια κυβέρνηση επιθυμεί να αποκλείσει πλοία με διαφορετικές σημαίες να συμμετέχουν στις μεταφορές εμπορευμάτων σε συγκεκριμένες γραμμές. Αυτό μπορεί να γίνει για λόγους οικονομικούς- εμπορικούς, για λόγους πολιτικής στρατηγικής κλπ.

4. Άλλοι τύποι (CIF, FOB κλπ.)

Û CIF:

Οι φορτωτικές αυτές αφορούν την φόρτωση εμπορευμάτων στην περίπτωση που η συμφωνία μεταξύ αγοραστή και πωλητή περιλαμβάνει το κόστος, την ασφάλεια και τον ναύλο του φορτίου

Û FOB:

Οι συγκεκριμένες φορτωτικές περιέχουν μόνο την υποχρέωση του πωλητή για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου .

Και οι δύο αυτοί τύποι φορτωτικών αφήνουν πολλά περιθώρια για την εφαρμογή πολιτικών διάκρισης σημαίας. Άλλοι τύποι είναι οι **διακριτικές κυρώσεις** στις οποίες μια χώρα μπορεί να επιβάλει επιβαρύνσεις σε κάποια άλλη χώρα, στην περίπτωση που για παράδειγμα έχουν διαφορές στο πολιτικό επίπεδο. Επίσης υπάρχει και η **διάκριση από φυσικά ή νομικά πρόσωπα**, κατά την οποία ιδιωτικοί φορείς μπορούν να επιβάλλουν πολιτικές διάκρισης χωρίς να φαίνεται πουθενά η εμπλοκή κάποιου κρατικού φορέα .

Οι παραπάνω εμπορικοί όροι είναι μόνο δύο από τους συνολικά δεκατρείς που γίνονται αποδεκτοί παγκοσμίως και οι οποίοι είναι γνωστοί ως International Commercial Terms (IN.CO.TERMS- βλ. Παράρτημα VII). Οι όροι αυτοί χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες οι οποίες είναι:

1. Εμπορικοί όροι κατάλληλοι για κάθε είδος μεταφοράς (μαζί και οι συνδυασμένες μεταφορές) όπως οι EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP
2. Όροι κατάλληλοι για τις αεροπορικές μεταφορές (FCA)
3. Όροι που συναντώνται συνήθως στις σιδηροδρομικές μεταφορές (FCA)
4. Εμπορικοί όροι που αφορούν τις θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές (FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ)

3) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ:

Οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις αφορούν συνήθως την πάσης φύσεως οικονομική και φορολογική βοήθεια προς επιχειρήσεις του κλάδου της ναυτιλίας και της ναυπηγικής. Μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικές κατηγορίες ναυτιλιακών επιχορηγήσεων. Αυτές είναι οι Άμεσες και οι Έμμεσες. Οι λόγοι για την προσφυγή σε επιχορηγήσεις μπορεί να είναι η προσπάθεια του κράτους για την ανάπτυξη εθνικού εμπορικού στόλου, η λειτουργία των επιχειρήσεων του κλάδου με υψηλό (λειτουργικό) κόστος και άλλοι.

1) Άμεσες Επιχορηγήσεις:

Οι επιχορηγήσεις αυτής της μορφής δίνονται σε επιχειρήσεις τόσο του κλάδου της ακτοπλοΐας όσο και της ποντοπόρου ναυτιλίας από ανεπτυγμένα και αναπτυσσόμενα κράτη. Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες άμεσων επιχορηγήσεων . Αυτές είναι:

ο Λειτουργικές Επιχορηγήσεις

Οι συγκεκριμένες αφορούν την προσπάθεια για διατήρηση χαμηλού λειτουργικού κόστους, «δηλαδή την ασφάλεια, τη συντήρηση, τις επισκευές που δεν αποζημιώνονται από την ασφάλεια, τους μισθούς των αξιωματικών και του πληρώματος»⁴⁸.

ο Κατασκευαστικές Επιχορηγήσεις

Όπως προδίδει και το όνομα τους, αφορούν επιχορηγήσεις οι οποίες δίνονται για την κατασκευή νέων πλοίων σε ναυπηγεία της χώρας με σκοπό διττό. Από τη μία τη μείωση του κόστους κατασκευής για τη ναυτιλιακή επιχείρηση και από την άλλη για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας στο (ή στα) ναυπηγείο/α.

ο Επιχορηγήσεις Εκσυγχρονισμού

Οι συγκεκριμένες δίνονται στην προσπάθεια του κράτους για την ανανέωση του εμπορικού στόλου της χώρας. Η πιο συνηθισμένη μορφή αφορά την επιχορήγηση για τη διάλυση ενός παλαιού πλοίου για την κατασκευή ενός νεότερου και πιο εξελιγμένου

- Επιχορηγήσεις Πραγματικής Απόσβεσης

Ως γνωστόν, το ποσό της ετήσιας απόσβεσης εξαρτάται από δύο παράγοντες. Ο πρώτος είναι η αρχική τιμή αγοράς του περιουσιακού στοιχείου και ο δεύτερος είναι η προσδοκώμενη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής αυτού .

Η ωφέλιμη ζωή από την άλλη εξαρτάται από τη χρήση του περιουσιακού αυτού στοιχείου (του πλοίου στη συγκεκριμένη περίπτωση) και η συγκεκριμένη μέθοδος υπολογίζει την απόσβεση βάση αυτού ακριβώς του παράγοντα, δηλαδή της χρήσης του

- Επιχορηγήσεις Ταχύτερης Απόσβεσης

Η συγκεκριμένη μέθοδος «αναφέρεται σε απόσβεση με ποσοστό μεγαλύτερο από το συνηθισμένο και εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ειδικών συνθηκών ή κατόπιν κρατικών φορολογικών διευκολύνσεων, με σκοπό την απόσβεση στοιχείων του ενεργητικού σε χρονικό διάστημα μικρότερο από το κανονικό»⁴⁹ .

- Επιχορηγήσεις Δανείων

Αφορά δάνεια τα οποία δίνονται για ναυπηγήσεις, επισκευές και μετασκευές πλοίων της ακτοπλοΐας, ενώ αντίστοιχα για την ποντοπόρο δίνονται μόνο στην περίπτωση που οι παραπάνω εργασίες γίνονται σε ναυπηγεία της ίδιας χώρας .

- Επιχορηγήσεις Επιτοκίων

Μπορεί να δοθεί με δύο τρόπους. Ο πρώτος είναι να δοθεί ως συνέχεια και ενίσχυση κάποια επιχορήγησης δανείου και ο δεύτερος να δοθεί ανεξάρτητα. Σε αυτήν την περίπτωση αφορά την επιχορήγηση του επιτοκίου ενός δανείου το οποίο έχει δοθεί για εμπορικούς λόγους (αγορά πλοίου, μηχανών κλπ.)

2) Έμμεσες Επιχορηγήσεις:

- Επιδότηση Επενδύσεων

Οι επιδοτήσεις αυτές αφορούν ένα είδος φορολογικών ελαφρύνσεων για τις επιχειρήσεις και περιλαμβάνουν τις επιδοτήσεις προώθησης των επενδύσεων και τις επιχορηγήσεις επενδύσεων .

- Εγγύηση Επενδύσεων και Προθεσμιακές Πιστώσεις

Η εγγυήσεις επενδύσεων αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για τις επιχειρήσεις οι οποίες για παράδειγμα επιθυμούν να κάνουν σε κάποια άλλη χώρα μια επένδυση (π.χ. αγορά πλοίου) και δεν έχουν τρόπο να προστατευτούν από τις διάφορες καταστάσεις που μπορεί να αντιμετωπίσουν σε αυτές τις περιπτώσεις (π.χ. συναλλαγματικός κίνδυνος, κίνδυνος κατάσχεσης κλπ.)

Στην προθεσμιακή πίστωση από τη άλλη πλευρά «μεταφέρονται για φορολογική ελάφρυνση οι ζημίες προηγούμενων χρήσεων από τα κέρδη της τρέχουσας και των επόμενων»⁵⁰ .

- ο Φορολογικά οφέλη

Έχει σχέση καθαρά με το φορολογικό σύστημα που ακολουθείται από κάθε χώρα για τη ναυτιλία. Αφορά τα αποκομιζόμενα οφέλη από την άμεση φορολογία και τις απαλλαγές για τα τελωνειακά τέλη .

- ο Κατασκευαστικές Προκαταβολές

Η συγκεκριμένη περίπτωση είναι εκείνη όπου «ένας πλοιοκτήτης επιθυμεί να προκαταβάλει τα ποσά για την κατασκευή ενός σκάφους, τα οποία όμως δεν μειώνουν άμεσα το φορολογητέο εισόδημα, αλλά θεωρούνται ότι είναι απαλλαγή και έτσι υπολογίζονται στη μείωση της φορολογίας»⁵¹ .

ΰ Τελωνειακές Απαλλαγές

Ο τύπος αυτός παρουσιάζει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με τον προηγούμενο . Για παράδειγμα στην Αυστραλία, εάν κάποια μηχανήματα είναι απαραίτητα σε ένα ναυπηγείο της χώρας για να κατασκευάσει ένα καινούργιο πλοίο και δεν τα κατασκευάζει καμία εγχώρια επιχείρηση, τότε μπορούν να εισαχθούν από το εξωτερικό αφορολόγητα .

ΰ Επιχορήγηση Αποζημίωσης

Η συγκεκριμένη περίπτωση αφορά τις κυβερνήσεις και την οικονομική πολιτική που αυτές ακολουθούν. Αν για παράδειγμα μία χώρα επιθυμεί να διατηρήσει ένα υψηλό βιοτικό επίπεδο (ή θέλει να το αυξήσει), λαμβάνει διάφορα μέτρα τα οποία θα επηρεάσουν το εισόδημα και την απασχόληση. Τα μέτρα όμως αυτά (έστω και εμμέσως) θα επηρεάσουν και την ναυτιλιακή βιομηχανία .

ΰ Επιχορηγήσεις Τιμαριθμικές και Ασφάλειας

Αφορούν τις αναγκαίες τιμαριθμικές αναπροσαρμογές στις οποίες προβαίνει η κάθε κυβέρνηση για να μην πληγεί η βιομηχανία από κάποιες (μεγάλες ή μικρές) αυξήσεις στο κόστος παραγωγής .

ΰ Κοινωνικές παροχές προς ναυτικούς

Οι συγκεκριμένες παροχές αποσκοπούν στο να διατηρήσουν τους υπάρχοντες ναυτικούς στο επάγγελμα, αλλά και στην προσέλκυση νέων. Επίσης για να δοθούν επιπλέον κίνητρα ώστε να μείνουν σε πλοία της εθνικής σημαίας (και να μην πάνε σε κάποια άλλη) ,όπως και για να επιστρέψουν σε αυτήν .

ΰ Επιχορηγήσεις προς Ναυτιλιακά Ερευνητικά Κέντρα

Για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους (αλλά και για λόγους εθνικού συμφέροντος) τα παραδοσιακά μεγάλα ναυτιλιακά κράτη χρηματοδοτούν και επιχορηγούν κάθε ερευνητική προσπάθεια και πρόγραμμα στα πλαίσια της ναυτιλίας.

4) ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ

Ο Παρεμβατισμός αναφέρεται ως η εμπλοκή του κράτους με οποιοδήποτε τρόπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, με σκοπό (συνήθως) να ευνοήσει τις επιχειρήσεις που προέρχονται από αυτό ή γενικότερα τη ναυτιλία της χώρας αυτής. Υπάρχουν τρία βασικά είδη κρατικού παρεμβατισμού και τα οποία αναλύονται παρακάτω .

1) Κρατικός Έλεγχος

Û Εποπτικός Σχεδιασμός

Κατά τον τρόπο που είναι δυνατόν ένα κράτος να ρυθμίζει ταυτόχρονα την οικονομική δραστηριότητα πολλών χωρών, έτσι είναι δυνατόν να συμβεί και με την ναυτιλιακή βιομηχανία .

Û Κυβερνητικές Οδηγίες και Εγκρίσεις

Οι οδηγίες αυτές σχετίζονται με θέματα όπως η ανάπτυξη της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, η μείωση των φόρων, η μείωση των επιτοκίων και γενικά κάθε προσπάθεια για αύξηση της αγοραστικής ικανότητας των πλοιοκτητών και της ενθάρρυνσης των επενδύσεων

Û Ρυθμιστικές Υπηρεσίες

Αφορά διάφορους οργανισμούς, επιτροπές και υπηρεσίες οι οποίες παρεμβαίνουν στη ναυτιλία συνήθως προς όφελος των επιχειρήσεων. Είναι αρκετά διαδεδομένη μορφή στη ναυτιλία τακτικών γραμμών

Û Έλεγχος Ξένης Συμμετοχής

Πρόκειται στην ουσία για προσπάθεια ελέγχου των επενδύσεων που γίνονται στο εσωτερικό της χώρας, σε μια προσπάθεια για να ευνοηθούν αυτές στις οποίες έχουν προβεί οι εγχώριες επιχειρήσεις .

2) Κρατική Συμμετοχή

Είναι αποτέλεσμα της πεποίθησης αρκετών κυβερνήσεων πως ο καλύτερος τρόπος για τον έλεγχο της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι μέσω της ενεργούς συμμετοχής του κράτους σε αυτήν μέσω της χρηματοδότησης και διαχείρισης κρατικών επιχειρήσεων. Υπάρχουν οι παρακάτω βασικοί τρόποι συμμετοχής του κράτους:

Û Μικτές επιχειρήσεις

Πρόκειται για την περίπτωση της ενεργούς συμμετοχής του κράτους ή ενός κρατικού οργανισμού σε μια επιχείρηση παράλληλα με έναν ή περισσότερους ιδιώτες. Η συγκεκριμένη επιχείρηση υπόκειται σε κρατικούς κανονισμούς και έτσι η ευθύνη των ιδιωτών δεν είναι απεριόριστη. Στις αναπτυσσόμενες χώρες συνηθίζεται

μάλιστα οι κρατικοί φορείς να είναι και οι κύριοι μέτοχοι ώστε να διατηρούν και τον έλεγχο των επιχειρήσεων .

Û Εθνικοποίηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και Ναυπηγείων

Με το πρόσχημα της αύξησης της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και την εισροή δημόσιων κεφαλαίων, η κυβέρνηση ενός κράτους αποκτά τον έλεγχο μιας ναυτιλιακής ή ναυπηγικής επιχείρησης, η οποία προηγουμένως ανήκε σε κάποιον ιδιώτη .

Û Κρατική Ναυτιλία

Είναι η περίπτωση όπου το κράτος αναλαμβάνει τον πλήρη έλεγχο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης όντας ταυτόχρονα πλοιοκτήτης και διαχειριστής. Το κράτος επιλέγει τη διοίκηση και τους διευθυντές, καθορίζει τον ναύλο και τις τιμές των προσφερόμενων υπηρεσιών. Είναι η μορφή που εχρησιμοποιείτο ως επί το πλείστον από τις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ .

Û Κρατικές Αγορές

Πρόκειται για μία παλιότερη τακτική κατά την οποία το κράτος διατηρώντας ενεργό ρόλο στην όλη διαδικασία, επιχορηγούσε τους ιδιώτες για την αγορά πλοίων .

Û Κρατικές Συμβάσεις

Είναι η περίπτωση όπου το κράτος προωθεί τη ναυπήγηση νέων πλοίων, μέσω κρατικών συμβάσεων, για να ενισχύσει τα εθνικά ναυπηγεία. Για παράδειγμα όπως ακριβώς συμβαίνει με Ελληνικά ναυπηγεία που λαμβάνουν κρατικές παραγγελίες για την Άμυνα .

3) Κρατική Βοήθεια σε Ποντοπόρο Ναυτιλία

Û Κίνητρα Εξαγωγών

Είναι από τους καλύτερους τρόπους για να αναπτυχθεί η ποντοπόρος ναυτιλία και περιλαμβάνει ρυθμίσεις όπως η απαλλαγή φορολογίας για πλοία με την εθνική σημαία τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξαγωγή προϊόντων αυτής της χώρας

Û Προώθηση Εξαγωγών

Πρόκειται για αντίστοιχο τρόπο παρέμβασης με τον προηγούμενο κατά τον οποίον προωθούνται οι εξαγωγές εμπορευμάτων με πλοία τα οποία φέρουν την εθνική σημαία .

Û Απαλλαγές Ξένου Συναλλάγματος

Η επιβολή συναλλαγματικών περιορισμών σε μια χώρα γίνεται σε περίπτωση που υπάρχει έλλειμμα στο Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας αυτής. Για να αντιστραφεί αυτή η κατάσταση, το Ισοζύγιο χρηματοδοτείται από το αποθεματικό ξένου συναλλάγματος ή μέσω εξωτερικού δανεισμού .

Û Περιορισμοί Ξένου Συναλλάγματος

Οι περισσότερες χώρες προκειμένου να αντιμετωπίσουν καταστάσεις σαν την προηγούμενη «προτιμούν να έχουν περιοριστικές ρυθμίσεις στο ξένο συναλλάγμα και να δίνουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρόσθετα ποσοστά όταν ανταλλάσσουν ξένο συναλλάγμα»⁵².

Û Περιορισμοί στις Εισαγωγές

Για να μπορέσουν ορισμένες χώρες να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνές εμπόριο και να αναπτύξουν την ανταγωνιστικότητά τους θέτουν περιορισμούς στα εισαγόμενα προϊόντα, όπως για παράδειγμα δασμούς και άλλα μέτρα .

4) Άλλοι τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού

Û Εθνικό Νηολόγιο

Ένα κράτος προκειμένου να επιτύχει την προστασία και ανάπτυξη της εθνικής του σημαίας, προβαίνει στην παροχή μεγαλύτερων δικαιωμάτων και ευκολιών στα πλοία που φέρουν την εθνική του σημαία

Û Ξένο Νηολόγιο

Πρόκειται για την ακριβώς αντίθετη με την παραπάνω περίπτωση. Εδώ το κράτος παρεμβαίνει για να εμποδίσει τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία (και ιδιαίτερα εκείνα τα οποία φέρουν σημαίες δεύτερου και ανοικτού νηολογίου)

2.3. Η GATT (General Agreement on Trade and Tariffs)

2.3.1. Η δημιουργία της GATT

Λίγο πριν την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν φανερό από τις διάφορες εμπορικές συμφωνίες που συνάπτονταν μεταξύ των διαφόρων κρατών , πως τα όποια σχετικά προβλήματα υπήρχαν εκείνη την εποχή ήταν δυνατόν να επιλυθούν μόνο μέσω πολυμερών διαπραγματεύσεων μεταξύ των κρατών.

Με τη λήξη του Πολέμου και τη Συμφωνία της Γιάλτας, είχε ήδη αρχίσει να γίνεται φανερή η επικράτηση των εξ Αμερικής προερχόμενων φιλελεύθερων ιδεών και αυτό ενισχύθηκε και από το γεγονός πως η ανοικοδόμηση της Ευρώπης βασίστηκε σε αμερικανική βοήθεια (σχέδιο Μάρσαλ), όπως το ίδιο συνέβη και με την Ιαπωνία. Η κυριαρχία των συγκεκριμένων ιδεών, έκανε περισσότερο από ποτέ εκείνη τη στιγμή αποδεκτή την απελευθέρωση του εμπορίου.

Οι συνθήκες λοιπόν ήταν κατάλληλες για τη δημιουργία ενός κατάλληλου πλαισίου που θα ρύθμιζε το παγκόσμιο εμπόριο και ενός οργανισμού ο οποίος –σε στενή συνεργασία με τους υπόλοιπους σχετικούς οργανισμούς –θα εξέφραζε τις νέες αυτές αντιλήψεις .

Υπό αυτές τις συνθήκες, στην περίοδο μεταξύ 1946-1948 περισσότερες από 50 χώρες βρισκόντουσαν σε διαπραγματεύσεις για την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου (ΙΤΟ). Όπως τονίσαμε, αυτός μαζί με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΙΜΦ) και την Παγκόσμια Τράπεζα θα αποτελούσαν τους τρεις βραχίονες λειτουργίας

του ισχύοντος συστήματος του Bretton- Woods. Τον Μάρτιο μάλιστα του 1948 σε διαπραγματεύσεις που γίνονταν στην Αβάνα (στα πλαίσια της UN Conference on Trade and Employment) οι συμμετέχοντες κατέληξαν στην υιοθέτηση του αποκαλούμενου Χάρτη της Αβάνας, σύμφωνα με τον οποίο ιδρύονταν ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου και περιγράφονταν οι λειτουργίες του. Το κείμενο όμως αυτό ποτέ δεν εγκρίθηκε από τις διάφορες κυβερνήσεις και έμεινε έτσι στα χαρτιά .

Οι 23 από τις χώρες που συμμετείχαν στις παραπάνω συζητήσεις, μπήκαν στη συνέχεια σε νέες διαπραγματεύσεις για τους δασμούς που ίσχυαν εκείνη την εποχή και οποίοι είχαν υιοθετηθεί από το 1930. Με σκοπό να διαφυλαχθούν οι συμφωνίες που έγιναν κατά τη διάρκεια των συνομιλιών, ιδρύθηκε η GATT, η οποία περιλάμβανε μεταξύ άλλων και δεσμεύσεις για τη μείωση 45.000 δασμών οι οποίοι είχαν επίδραση στο 1 /5 περίπου του εμπορίου ανά τον κόσμο. Η GATT υπεγράφη την 30^η Οκτωβρίου του 1947 και τέθηκε σε ισχύ από 1.1.1948 στη Γενεύη. Τα 23 ιδρυτικά μέλη ήταν : Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Βιρμανία, Καναδάς, Σρι Λάνκα , Χιλή , Κίνα, Κούβα, Τσεχοσλοβακία, Γαλλία, Ινδία, Λίβανος, Λουξεμβούργο , Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Ζιμπάμπουε, Συρία, Νότιος Αφρική , Ηνωμένο Βασίλειο και Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής .

Είναι χαρακτηριστικό πως κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο ίσχυε η GATT, μειώθηκαν οι δασμοί για βιομηχανικά προϊόντα από το 40% σε μέσο όρο 4% για το έτος 1997 ,ενώ το 99% από αυτούς είχε ανώτατο όριο. Το αποτέλεσμα αυτών ήταν η απελευθέρωση (ως ένα σημείο φυσικά) και ραγδαία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο όπως έχουμε πει ξεπέρασε (σε ρυθμούς ανάπτυξης) ακόμη και την παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή .

Βάση στοιχείων που υπάρχουν το 1992 τα Συμβαλλόμενα Μέρη της είχαν φτάσει τον αριθμό των 103 τακτικών και 29 συνδεδεμένων. Προτού προχωρήσουμε σε μια σύντομη ανάλυση της λειτουργίας της GATT, θα πρέπει να τονίσουμε πως αυτή στην ουσία είναι μια Συμφωνία και όχι ένας Οργανισμός. Είναι μια συμφωνία η οποία «*περιέχει το σύνολο των αρχών και κανονισμών που ρυθμίζουν τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών και ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται ως το Σύνταγμα του Διεθνούς Εμπορίου*»⁵³ .

2.3.2. Η δομή της GATT

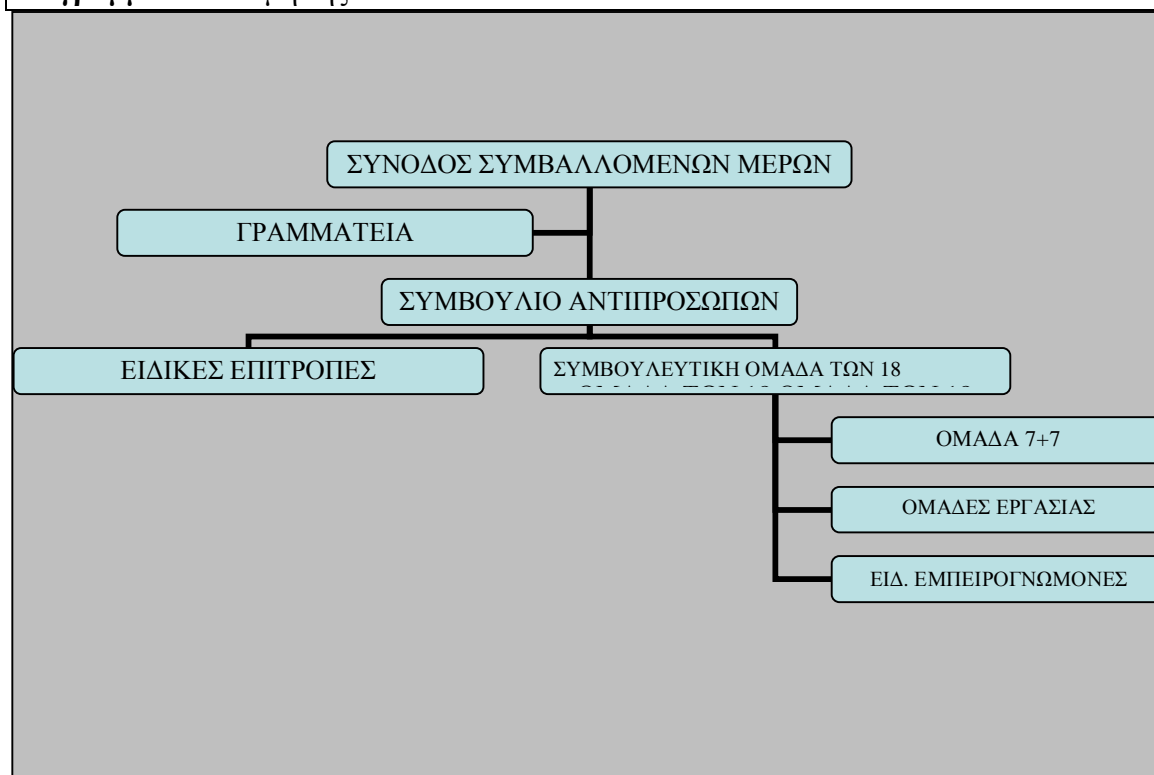
Η GATT αποτελείται από:

- ü Γραμματεία: εδρεύει στη Γενεύη και συνεχίζει ως η γραμματεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Αριθμεί περίπου 400 στελέχη και διευθύνεται από τον Γενικό Διευθυντή
- ü Σύνοδος Συμβαλλόμενων Μερών: Είναι το ανώτατο όργανο της GATT και συνέρχεται μία φορά το χρόνο
- ü Συμβούλιο των Αντιπροσώπων: Αποτελείται από τους εκπροσώπους των Συμβαλλόμενων Μερών και συνέρχεται 9 φορές το χρόνο .Λαμβάνει αποφάσεις για τρέχοντα και έκτακτα ζητήματα
- ü Ειδικές Επιτροπές: Ασχολούνται με ζωτικά θέματα της GATT όπως οι αιτήσεις συμμετοχής σε αυτήν, η ομαλότητα στην άσκηση πολιτικής εκ μέρους των Συμβαλλόμενων Μερών, η κατάρτιση του προϋπολογισμού και

άλλα. Βασικότερες επιτροπές είναι αυτή του Εμπορίου και Ανάπτυξης και αυτή του Ισοζυγίου Πληρωμών.

- ü Συμβουλευτική Ομάδα των 18: Αποτελείται από τους εκπροσώπους των 18 κυριότερων συμμετεχόντων και έχει ως βασικό σκοπό την παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων στο εμπόριο και τον συντονισμό της GATT με τους άλλους δύο βασικούς οργανισμούς, δηλαδή το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Παγκόσμια Τράπεζα
- ü Ομάδα 7+7: Η ομάδα αυτή απαρτίζεται από τους εκπροσώπους των 7 ανεπτυγμένων χωρών και των 7 αναπτυσσόμενων. Βασικός σκοπός της είναι η ομαλότητα στις σχέσεις μεταξύ των δύο αυτών ομάδων και η επίλυση των όποιων προβλημάτων
- ü Ομάδες Εργασίας: Βασική τους δουλειά είναι η ενασχόληση με συγκεκριμένα προβλήματα και η εκπόνηση διαφόρων μελετών
- ü Ειδικές Ομάδες Εμπειρογνομόνων: Αποτελούνται από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες οι οποίοι συμμετέχουν ως διαιτητές στους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών της GATT.

Διάγραμμα 2.3: Δομή της GATT



Πηγή: Παπαγιαννούλης Κ. Ν., Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία ,σ.304

2.3.3. Λειτουργία της GATT

Οι αρχές στις οποίες βασιζόταν η όλη λειτουργία της GATT ήταν οι τρεις παρακάτω:

1. Η απελευθέρωση των διεθνών εμπορικών ανταλλαγών
2. Η απουσία κάθε είδους διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ των μερών της
3. Η ακεραιότητα στην κάθε συναλλαγή μεταξύ των μερών αυτών .

Για την ομαλή λειτουργία της και την τήρηση των παραπάνω αυτών βασικών αρχών ,εφαρμόστηκαν τρεις κύριοι θεσμικοί μηχανισμοί:

- **Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου**

Σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη⁵⁴ οι κυριότεροι κανόνες λειτουργίας αυτής είναι οι παρακάτω:

- Ø Η διεξαγωγή των διεθνών εμπορικών συναλλαγών χωρίς την διακριτική μεταχείριση κάποιου κράτους (Ρήτρα Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους)
- Ø Η προστασία της εγχώριας βιομηχανίας μόνο μέσω δασμών και όχι με τη χρήση άλλων μέσων, ενώ και αυτοί σταδιακά θα πρέπει να καταργηθούν
- Ø Η αποθάρρυνση της χρήσης του μέτρου των ποσοτικών περιορισμών
- Ø Η δυνατότητα χρήσης ρητρών διαφυγής άμεσα στην περίπτωση που ένα μέλος αντιμετωπίζει προβλήματα με την οικονομία του μέσω εξαιρέσεων που παρέχονται είτε αυτές είναι ήδη γραμμένες στο κείμενο της GATT είτε όταν υπάρξει αίτηση από το ενδιαφερόμενο μέρος .

- **Οι Κώδικες**

Οι κώδικες αυτοί αποτελούν ξεχωριστές συμφωνίες μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, στα πλαίσια πάντα της GATT, που έχουν ως βασικό σκοπό τον περιορισμό συγκεκριμένων προστατευτικών μέτρων που εφαρμόζονται .Οι σημαντικότεροι από αυτούς είναι οι παρακάτω:

- Ø Για τις επιδοτήσεις και το dumping
- Ø Για την τελωνειακή εκτίμηση των εισαγόμενων προϊόντων
- Ø Για τις δημόσιες αγορές και τις κρατικές προμήθειες
- Ø Για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο
- Ø Για τις διαδικασίες σχετικά με θέματα αδειών εισαγωγής

- **Οι Τομεακές Συμφωνίες**

Οι συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν διάφορες ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση προβλημάτων σε διάφορους τομείς του εμπορίου. Τέτοιες είναι για παράδειγμα οι παρακάτω:

- Ø Η Πολυϊνική Συμφωνία
- Ø Η συμφωνία για το εμπόριο των αεροσκαφών
- Ø Η συμφωνία για τα Γαλακτοκομικά προϊόντα

Ø Η συμφωνία για το βοδινό κρέας και άλλες

2.4. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Την υπογραφή της GATT στην Γενεύη, ακολούθησαν 7 γύροι διαπραγματεύσεων οι οποίοι παρουσιάζονται παρακάτω :

- 1949 στο Annecy της Γαλλίας στην οποία 13 χώρες υπέγραψαν συμφωνία που επηρέαζε 5.000 δασμούς
- 1951 στο Torquay στο οποίο 38 χώρες υπέγραψαν συμφωνία που αφορούσε 8.700 δασμούς
- 1956 στη Γενεύη 26 χώρες υπέγραψαν συμφωνία για τη μείωση δασμών αξίας 2,5 δις δολαρίων
- 1960 στη Γενεύη όπου 26 χώρες συμφώνησαν για τη μείωση δασμών συνολικής αξίας 4,9 δις δολαρίων (Γύρος Dillon)
- 1964-67 στη Γενεύη κατά την οποία 62 χώρες υπέγραψαν συμφωνία για τη μείωση κατά 50% δασμών για βιομηχανικά προϊόντα. Παράλληλα υπογράφηκαν και συμφωνίες για τον τομέα των χημικών και για μέτρα anti-dumping. (Γύρος Kennedy)
- 1973-79 στη Γενεύη όπου υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ 102 χωρών για τη μείωση δασμών συνολικής αξίας 300 δις δολαρίων (Γύρος Tokyo)
- 1986-94 ο Γύρος της Ουρουγουάης κατά τον οποίο υπήρξαν συμφωνίες για τη μείωση δασμών, ιδρύθηκε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου και υπογράφηκαν συμφωνίες όπως η GATS, η TRIPS κ.α.

Συνοπτικά οι Γύροι αυτοί παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα 2.14:

Πίνακας 2.14: Γύροι Διαπραγματεύσεων έως δημιουργία Π.Ο.Ε.			
<i>Date</i>	<i>Round</i>	<i>Number of countries</i>	<i>Major Accomplishments</i>
1947	Original talks in Geneva	23	tariff concessions (45,000 concessions, accounting for one fifth of world trade at the time)
1949	"Annecy"	13	tariff concessions (5,000 additional concessions)
1951	"Torquay"	38	tariff concessions (8,700 additional concessions)
1955-56	"Geneva"	26	tariff concessions (amounting to \$2.5 billion)
1960-62	"Dillon"	26	tariff concessions (amounting to \$4.9 billion)
1964-67	"Kennedy"	62	tariff concessions (amounting to \$40 billion)
1973-79	"Tokyo"	102	tariff concessions (amounting to more than \$300 billion), anti-dumping rules, government procurement, subsidies and countervailing measures, etc.
1986-94	"Uruguay"	123	tariff concessions, creation of WTO, additional annexes on agriculture and textiles and clothing to GATT, new agreements such as GATS, TRIPS, etc.

Πηγή: www.peaceandjustice.org

Σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη⁵⁵, το κύριο αντικείμενο το οποίο απασχόλησε τους Γύρους αυτούς ήταν η μείωση δασμών που επηρέαζαν τις εισαγωγές μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών .

Η μείωση των δασμών που επετεύχθη κατά τον Τέταρτο και Πέμπτο Γύρο ήταν αισθητά μικρότερη κάτι που δικαιολογείται από την διεθνή οικονομική ύφεση που είχε αρχίσει να κάνει την εμφάνισή της εκείνη ακριβώς την εποχή .

Στον Γύρο Κέννεντυ, για πρώτη φορά συζητήθηκαν και θέματα τα οποία σχετιζόντουσαν με την αντιμετώπιση πρακτικών οι οποίες στρέβλωναν τον ανταγωνισμό στο διεθνές εμπόριο (dumping και επιδοτήσεις), αλλά και οι θέσεις των αναπτυσσόμενων χωρών .

Στα χρόνια που διήρκεσε ο Γύρος του Τόκιο και σε αυτά μέχρι την έναρξη του επόμενου (της Ουρουγουάης) «η κατάσταση στην παγκόσμια οικονομία άλλαξε πολύ γρήγορα. Έτσι η πολύ μεγάλη επιδείνωση του Ισοζυγίου Πληρωμών των Η.Π.Α. έφερε ως αποτέλεσμα να μην έχουν αυτές πλέον τον ηγετικό και προστατευτικό ρόλο που είχαν ως τότε στην GATT. Κατά το ίδιο διάστημα η οικονομική άνοδος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ιαπωνίας στο διεθνή χώρο ήταν τόσο μεγάλη που η θέση της Αμερικανικής εμπορικής πολιτικής έγινε πιο αμυντική. Τέλος, παρατηρήθηκε ότι για πρώτη φορά στο Γύρο του Τόκιο οι αναπτυσσόμενες χώρες που συμμετείχαν σε αυτόν ήταν περισσότερο οργανωμένες από κάθε άλλη φορά και είχαν συγκεκριμένες θέσεις»⁵⁶. Τα παραπάνω γεγονότα οδήγησαν στο συμπέρασμα πως η GATT δεν αντιπροσώπευε με τον καλύτερο τρόπο την κατάσταση που επικρατούσε και έτσι άρχισε να γεννάται η απαίτηση αλλαγής αυτής .

Στον Γύρο της Ουρουγουάης που ακολούθησε, η σημαντικότερη εξέλιξη που σημειώθηκε ήταν η δημιουργία του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO), ο οποίος περιλαμβάνει την τροποποιημένη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) και τη νέα Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών (GATS), όπως και τη Νέα Συμφωνία για τα Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας στον τομέα του Εμπορίου (TRIPS). Η συμφωνία δημιουργίας του Οργανισμού υπεγράφη την 15^η Απριλίου του 1994 στο Μαρακές του Μαρόκου, ενώ η βασική εξέλιξη που επέφερε ήταν η επέκταση του συστήματος του εμπορίου και στις υπηρεσίες και τη προστασία των πνευματικών δικαιωμάτων (μέσω των παραπάνω συμφωνιών) .

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου είναι στην ουσία η νέα διεθνής συμφωνία η οποία αντικατέστησε την GATT. Η έδρα του βρίσκεται στη Γενεύη, ενώ χρησιμοποιεί το κτίριο της GATT, όπως και τη γραμματεία αυτής. Αριθμεί 142 μέλη τα οποία αντιπροσωπεύουν το 90% του παγκόσμιου πραγματοποιούμενου εμπορίου. Ενδιαφέρον έχει ότι τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετέχουν σε αυτόν και έχουν δικαίωμα ψήφου, αλλά όλες οι διαπραγματεύσεις πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (η οποία αν και αποτελεί ανεξάρτητο μέλος, δεν έχει δικαίωμα ψήφου) .

Ο Οργανισμός διοικείται από την **Υπουργική Διάσκεψη** οι οποία συνέρχεται κάθε δύο χρόνια. Το έργο της Διάσκεψης εποπτεύεται από το **Γενικό Συμβούλιο** . Αυτό λειτουργεί ως όργανο επίλυσης των όποιων διαφορών προκύψουν στα πλαίσια του Οργανισμού, ενώ έχει τη δυνατότητα να συγκαλέσει και το **Μηχανισμό Ελέγχου Εμπορικών Πολιτικών** (TPRM). Για κάθε επιμέρους συμφωνία σχετική με το εμπόριο, υπάρχει αντίστοιχο επικουρικό όργανο. Αντί του Γενικού Διευθυντή της GATT, ο ΠΟΕ έχει τον **Γενικό Γραμματέα**. Τέλος, υπάρχει και το **Όργανο Ελέγχου Εμπορικών Πολιτικών** (TPRB) το οποίο έχει επιφορτιστεί το έργο του τακτικού ελέγχου των εθνικών οικονομικών των κρατών μελών του οργανισμού .

Τα θέματα τα οποία άπτονται του τομέα θαλάσσιων μεταφορών έχουν ενταχθεί στην συμφωνία GATS για την οποία θα γίνει αναφορά στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο. Εδώ θα τονίσουμε απλώς πως στον ΠΟΕ, τα θέματα αυτά έχουν χωριστεί σε τρεις βασικές κατηγορίες:

1. Διεθνείς Μεταφορές Φορτίων και Επιβατών
2. Βοηθητικές Υπηρεσίες
3. Υπηρεσίες Ελλιμενισμού

Τα μέλη του Οργανισμού στα πλαίσια αυτού έχουν αναλάβει μια σειρά υποχρεώσεων τις οποίες και ονομάζουν «προσφορές». Βασικός στόχος είναι να υπάρξουν υποχρεώσεις για όλα τα κράτη σε όλους τους τομείς του θαλάσσιου εμπορίου και έτσι προοδευτικά να καταργηθούν όλοι οι περιορισμοί που υπάρχουν. Για τον σκοπό αυτό δημιουργήθηκε η Διαπραγματευτική Ομάδα για τις Υπηρεσίες Θαλασσίων Μεταφορών (NGMTS) στην οποία συμμετέχουν 40 μέλη, ενώ γίνονται προσπάθειες ώστε να λάβουν μέρος σε αυτήν και οι αναπτυσσόμενες χώρες.

Η πρώτη συνάντηση της Ομάδας αυτής πραγματοποιήθηκε το Μάιο του 1994. Στα πλαίσια αυτής, η κάθε διαπραγματευτική ομάδα (μία για κάθε υπηρεσία) θα πρέπει να κάνει τέτοιες συμφωνίες ώστε η κάθε μία υπηρεσία να συμμορφώνεται με της αρχές οι οποίες είχαν προσυμφωνηθεί στον Γύρο της Ουρουγουάης .

Επειδή θεωρήθηκε πως ένας αριθμός από τους ισχύοντες περιορισμούς δεν θα μπορούσε να επηρεαστεί, οι διαπραγματεύσεις *«επικεντρώθηκαν τόσο στην κατάργηση των πρακτικών επιμερισμού του φορτίου μεταξύ των μεταφορέων και μονομερούς κράτησης των φορτίων (πρώτη κατηγορία υπηρεσιών) όσο και στη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης των θαλάσσιων μεταφορών, με τη χρησιμοποίηση πολλαπλών μεταφορικών μέσων ,καθώς και της ελεύθερης διάθεσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών (δεύτερη κατηγορία υπηρεσιών). Η τρίτη κατηγορία , πρόσβαση και χρησιμοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων, θεωρήθηκε ως απαραίτητο συμπλήρωμα που εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα των μέτρων απελευθέρωσης που έχουν ληφθεί»⁵⁷ .*

Για να πετύχει τον σκοπό της η Ομάδα αυτή θα έπρεπε να έχει πετύχει μια «κρίσιμη μάζα» κρατών είτε να αναλαμβάνει υποχρεώσεις για την πλήρη εξάλειψη των περιορισμών, είτε να αποδεχθεί ένα σχέδιο με ελάχιστες αποκλίσεις από την επίτευξη της πλήρους ελευθερίας .

Προτού προχωρήσουμε στο τι έγινε τελικά με τις διαπραγματεύσεις αυτές θα πρέπει να κάνουμε μια αναφορά στην αρχή της «ελευθερίας του εμπορίου», που αποτελεί τη βασική αρχή την οποία υποστηρίζει και προωθεί ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (επομένως αποτελεί και τη βασική επιδίωξη της ΟΔΥΘαΜ) .

Η βασική επιδίωξη λοιπόν του συστήματος του ελεύθερου εμπορίου είναι *«η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε όλες τις αγορές, συμπεριλαμβανομένου ενός αριθμού υπηρεσιών, μία εκ των οποίων είναι και η ναυτιλία»⁵⁸ .* Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τη ναυτιλία μπορούμε να κάνουμε τις εξής σχετικές παρατηρήσεις:

- ✓ Η κάθε κυβέρνηση είχε τη δυνατότητα να απαιτήσει την εξαίρεσή της από την απελευθέρωση δραστηριοτήτων για τις οποίες δεν ήταν έτοιμη να προχωρήσει
- ✓ Ακόμα και αν επέτρεπε την πρόσβαση, είχε στη διάθεσή της μέσα για να κάνει αυτή την πρόσβαση δυσχερή
- ✓ Καταρτίστηκαν κατάλογοι που περιελάμβαναν τις απαλλαγές γεγονός που μπορούσε σε συγκεκριμένες περιπτώσεις να οδηγήσει σε προβλήματα πρόσβασης σε κάποιες δραστηριότητες
- ✓ Ο ΠΟΕ ασχολείτο κυρίως με περιορισμούς που επιβάλλονταν από τις κυβερνήσεις άμεσα, αλλά δεν ενδιαφερόταν και τόσο πολύ για αντίστοιχους περιορισμούς όπου η παρέμβαση του κράτους δεν ήταν φανερή

- ✓ Συνέχισε να υπάρχει το πρόβλημα με τα substandard πλοία τα οποία ήταν ελεύθερα στην ουσία να συναγωνίζονται με τα άλλα και επομένως είχαν πλεονέκτημα .

Τα παραπάνω πέντε σημεία αποτέλεσαν παράγοντα ανάσχεσης στην προσπάθεια που έγινε για την καθιέρωση της αρχής του ελεύθερου εμπορίου. Έτσι λοιπόν, αν και η αρχή αυτή υιοθετήθηκε από αρκετές χώρες στα πλαίσια του Γύρου της Ουρουγουάης, πολλές χώρες εξακολούθησαν να την αντιμετωπίζουν με δυσπιστία .

Επανερχόμενοι (μετά από αυτήν την απαραίτητη παρένθεση) στην ΟΔΥΘαΜ και την πορεία των διαπραγματεύσεων , παρατηρούμε πως κατά τη διάρκεια αυτών (από Μάιο 1994 έως Νοέμβριο του 1995) το μόνο στο οποίο προέβη η Ομάδα αυτή ήταν η εκπόνηση ενός ερωτηματολογίου. Οι διαπραγματεύσεις μπορούν να χωριστούν στις παρακάτω περιόδους:

1^η Περίοδος (μέχρι Νοέμβριο 1995):

Η μοναδική εξέλιξη που σημειώθηκε σε αυτήν την περίοδο ήταν οι συζητήσεις επί του ερωτηματολογίου το οποίο εστάλη από την Ομάδα αυτή. Το συμπέρασμα που βγήκε ήταν πως υπήρχε μεν ικανοποίηση για τις απαντήσεις, αλλά ταυτόχρονα εκφράστηκαν αμφιβολίες για την ειλικρίνεια και ακρίβεια αυτών και επομένως ζητήθηκαν από τους αντιπροσώπους των κρατών διευκρινίσεις .

2^η Περίοδος (από Δεκέμβριο 1995):

Κατά την συγκεκριμένη περίοδο, η ΟΔΥΘαΜ αναλώθηκε στο να πάρει διαβεβαιώσεις από τα διάφορα κράτη («κρίσιμη μάζα») για το κατά πόσο αυτά είναι διατεθειμένα να αναβάλουν –ή τουλάχιστον να καθυστερήσουν- την εφαρμογή περιοριστικών μέτρων τα οποία θα στρέβλωναν τον ανταγωνισμό και θα εμπόδιζαν έτσι την επίτευξη της πλήρους απελευθέρωσης στην ναυτιλία. Το βασικό όμως πρόβλημα (ειδικά σε αυτήν την περίοδο) ήταν η άρνηση εκ μέρους των Ηνωμένων Πολιτειών να υποχωρήσουν στο θέμα των περιοριστικών μέτρων .

Το βασικό λοιπόν αποτέλεσμα ήταν πως οι διαπραγματεύσεις οδηγήθηκαν σε ναυάγιο, καθώς η ΟΔΥΘαΜ δεν πέτυχε τον σκοπό της, δηλαδή την επίτευξη -όπως είπαμε- της δέσμευσης επί του θέματος των περιοριστικών μέτρων από μια «κρίσιμη μάζα» κρατών .

Έτσι λοιπόν στις 28 Ιουνίου αποφασίστηκε από τον ΠΟΕ (από τα κράτη μέλη δηλαδή) η διακοπή των διαπραγματεύσεων για την πρόσβαση στην αγορά για τον τομέα της ναυτιλίας. Τα βασικά σημεία της απόφασης αυτής ήταν τα παρακάτω⁵⁹ :

- Η διακοπή της συγκεκριμένης διαπραγματευτικής διαδικασίας
- Τη μη εφαρμογή της ρήτρας του Most Favoured Nation της GATS για τον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών
- Την επανέναρξη των διαπραγματεύσεων το έτος 2000 βάση των δεσμεύσεων που ήδη είχαν γίνει

- Κατά τη διάρκεια αυτού του «κενού» διαπραγματεύσεων οι χώρες δεν θα μπορούσαν να υιοθετήσουν νέα προστατευτικά μέτρα

Η αποτυχία των διαπραγματεύσεων οφείλεται στο γεγονός της απροθυμίας των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής να υπογράψουν την οποιαδήποτε συμφωνία για την απελευθέρωση του ναυτιλιακού κλάδου. Ο λόγος αυτής της προστατευτικής πολιτικής είναι σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη η «*διατήρηση της ελάχιστης χωρητικότητας που είναι αναγκαία από στρατηγική άποψη*»⁶⁰.

Η εξέλιξη των νέων διαπραγματεύσεων του 2000 θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο, αφού πρώτα γίνει μια αναφορά στην GATS και τη σημασία αυτής για το διεθνές εμπόριο.

2.5. Η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές σε Τομέα Υπηρεσιών (GATS)

Η GATS αποτελεί προϊόν των διαπραγματεύσεων του γύρου της Ουρουγουάης και αποτελεί την «απάντηση» στην αλματώδη ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών των τελευταίων 30 χρόνων. Πρόκειται στην ουσία για το πρώτο και μοναδικό σετ κανονισμών που ρυθμίζουν το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών. Οι βασικές αρχές οι οποίες την διέπουν (όπως παρουσιάζονται από τον ίδιο τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου⁶¹) είναι οι παρακάτω:

- Όλες οι υπηρεσίες καλύπτονται από την Συμφωνία
- Η ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους ισχύει για όλες τις Υπηρεσίες εκτός από τις -για μία φορά προσωρινές- εξαιρέσεις (one-off temporary exemptions)
- Η «Εθνική Μεταχείριση» ισχύει σε περιοχές όπου έχουν αναληφθεί δεσμεύσεις
- Διαφάνεια στους κανονισμούς, σημεία έρευνας (inquiry points)
- Οι κανονισμοί πρέπει να είναι αντικειμενικοί και βασισμένοι στη λογική
- Οι διεθνείς πληρωμές κανονικά δεν περιορίζονται
- Οι δεσμεύσεις εκ μέρους των χωρών είναι αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων και δεσμευτικές για αυτές
- Μέσω περαιτέρω διαπραγματεύσεων επιδιώκεται η προοδευτική απελευθέρωση

Η GATS καλύπτει σήμερα άνω του 90% των συνολικών παγκόσμιων συναλλαγών στον τομέα των Υπηρεσιών και χωρίζεται σε τρία βασικά μέρη. Το **κυρίως κείμενο** το οποίο περιλαμβάνει γενικές υποχρεώσεις και ρυθμίσεις, δεύτερον **κεφάλαια με κανονισμούς** για συγκεκριμένους τομείς και τρίτον, τις **δεσμεύσεις** που έχουν αναληφθεί από μεμονωμένες χώρες για την απελευθέρωση της πρόσβασης στις αγορές τους καθώς και ενδείξεις για το ποιες χώρες και που δεν εφαρμόζουν την ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους.

Το **Κυρίως Κείμενο** (Γενικές Υποχρεώσεις και Ρυθμίσεις) αναφέρεται κυρίως σε έννοιες όπως οι παρακάτω (βλ. και Παράρτημα):

Πλήρης κάλυψη:

Η συμφωνία καλύπτει όλες τις διεθνώς συναλλασσόμενες υπηρεσίες όπως για παράδειγμα

- Û Υπηρεσίες επιχειρήσεων και ελεύθερων επαγγελματιών
- Û Υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών
- Û Κατασκευές και υπηρεσίες μηχανικού
- Û Υπηρεσίες διανομής
- Û Εκπαιδευτικές υπηρεσίες
- Û Υπηρεσίες σχετικές με το περιβάλλον
- Û Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες
- Û Ασφαλιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες
- Û Υπηρεσίες υγείας και κοινωνικής ασφάλισης
- Û Υπηρεσίες που σχετίζονται με τον Τουρισμό
- Û Υπηρεσίες ψυχαγωγικού και επιμορφωτικού χαρακτήρα
- Û Μεταφορικές υπηρεσίες κ.ο.κ.

Παράλληλα διευκρινίζονται και τέσσερις τρόποι εμφάνισης των σχετικών με το εμπόριο υπηρεσιών:

1. Υπηρεσίες που προσφέρονται από τη μία χώρα στην άλλη (cross- border supply, mode 1)
2. Καταναλωτές ή επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μια υπηρεσία σε μια άλλη χώρα ,όπως για παράδειγμα είναι ο τουρισμός (consumption abroad , mode 2)
3. Μια ξένη εταιρεία εγκαθιστά θυγατρικές της ή τμήματά της σε κάποια άλλη χώρα (commercial presence, mode 3)
4. Άτομα τα οποία πάνε μόνα τους σε μια άλλη χώρα για την παροχή υπηρεσιών (presence of natural persons, mode 4)

Ρήτρα Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους:

Η ρήτρα αυτή σημαίνει πως αν μια χώρα επιτρέψει την είσοδο σε ένα τομέα και στον ξένο ανταγωνισμό, τότε θα πρέπει σε αυτόν τον τομέα να δίνονται ίσες ευκαιρίες σε αυτούς που προσφέρουν τις υπηρεσίες και προέρχονται από κράτη μέλη του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Αν και η ρήτρα ισχύει για όλες τις υπηρεσίες ,επετράπησαν κάποιες προσωρινές εξαιρέσεις από αυτήν. Αυτό συνέβη διότι όταν άρχισε να ισχύει η GATS, κάποιες χώρες είχαν ήδη υπογράψει κάποιες συμφωνίες προτίμησης είτε διμερώς, είτε μεταξύ λίγων χωρών. Για την προστασία όμως της ρήτρας αυτής, οι παραπάνω εξαιρέσεις επετράπησαν μόνο για μία φορά και με την προϋπόθεση πως στις παραπάνω συμφωνίες που ήδη είχαν γίνει δεν θα προστεθεί τίποτα .

Δεσμεύσεις για πρόσβαση στην αγορά και την Εθνική Μεταχείριση:

Το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων που είχαν προηγηθεί ήταν να υπάρξουν δεσμεύσεις από κάποιες χώρες για το άνοιγμα των αγορών τους σε συγκεκριμένους τομείς. Αυτές οι δεσμεύσεις βρίσκονται σε «προγράμματα» (schedules) τα οποία αναφέρουν τους τομείς που ανοίγουν ,την έκταση της απελευθέρωσης αυτών και τους όποιους περιορισμούς στην Εθνική Μεταχείριση .

Οι υποχρεώσεις αυτές που λαμβάνονται εκ μέρους των κρατών είναι απολύτως δεσμευτικές και οι μοναδικές αλλαγές που μπορούν να γίνουν πρέπει να είναι αποτέλεσμα εκ νέου διαπραγματεύσεων .

Από την GATS έχουν εξαιρεθεί μόνο οι «κυβερνητικές υπηρεσίες» και μάλιστα δεν υπάρχει πουθενά μέσα στη συμφωνία αναφορά ότι θα πρέπει οι κυβερνήσεις να προχωρήσουν σε ιδιωτικοποιήσεις αυτών. (Όταν φυσικά κάνουμε λόγο για κυβερνητικές υπηρεσίες, εννοούμε υπηρεσίες οι οποίες προσφέρονται από το ίδιο το κράτος) .

Διαφάνεια:

Η GATS υποχρεώνει όλες τις κυβερνήσεις για λόγους διαφάνειας να εκδίδουν όλους τους νόμους και κανονισμούς και να καθορίζουν συγκεκριμένα σημεία (inquiry points) στα γραφειοκρατικά τους συστήματα τα οποία και θα ελέγχουν όλους τους τομείς ,ώστε να είναι δυνατόν σε όλους να παίρνουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κατάσταση που επικρατεί σε αυτούς .

Κανονισμοί:

Εξαιτίας του γεγονότος πως οι εσωτερικοί κανονισμοί και νόμοι αποτελούν τα κυριότερα μέσα για την άσκηση πίεσης αλλά και πολιτικής στον τομέα των υπηρεσιών, η συμφωνία προβλέπει πως οι κυβερνήσεις θα πρέπει να ρυθμίζουν αυτόν τομέα λογικά ,αντικειμενικά και ουδέτερα .

Ταυτόχρονα, οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται για την περαιτέρω απελευθέρωση δεν σημαίνουν πως το κράτος χάνει τη δυνατότητα για τον καθορισμό των επιθυμητών επιπέδων ποιότητας, ασφάλειας και τιμών ή ακόμα και της προώθησης κανονισμών για την επίτευξη του οποιουδήποτε σκοπού .

Αναγνώριση:

Όταν δύο ή περισσότερες κυβερνήσεις έχουν προχωρήσει στη σύναψη συμφωνιών αναγνώρισης των προτύπων τους (qualifications), σύμφωνα με την GATS θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα και σε άλλα μέλη να διαπραγματευτούν αντίστοιχες συμφωνίες .

Διεθνείς πληρωμές και μεταβιβάσεις:

Από τη στιγμή που μια κυβέρνηση έχει προχωρήσει σε μία δέσμευση για το άνοιγμα ενός τομέα στον ξένο ανταγωνισμό, τότε υποχρεώνεται από τη συμφωνία να μην περιορίζει την εξαγωγή χρήματος (με τη μορφή πληρωμών για τις υπηρεσίες που προσεφέρθησαν) από την επικράτειά της .

Προοδευτική Απελευθέρωση:

Για το συγκεκριμένο θέμα, η GATS απαιτεί την ύπαρξη επιπλέον διαπραγματεύσεων, οι οποίες ξεκίνησαν το Φεβρουάριο του 2000 και ενώ είχε προηγηθεί η αποτυχία της υπουργικής διάσκεψης στο Σηάτλ το 1999. Ο βασικός στόχος τους είναι η προώθηση της απελευθέρωσης μέσω της αύξησης του επιπέδου των δεσμεύσεων εκ μέρους των κρατών .

Το έτος 2000 αναλώθηκε βασικά στην «στην εξέταση των διαδικασιών της προγραμματισμένης διαπραγματευτικής διαδικασίας καθώς και στην καταγραφή γενικών διαπραγματευτικών αρχών. Τον Μάιο του 2000 συμφωνήθηκε ένα κατ' αρχήν

χρονοδιάγραμμα της διαπραγματευτικής διαδικασίας "Road Map", το οποίο προέβλεπε την υποβολή γενικών διαπραγματευτικών προτάσεων έως τον Δεκέμβριο του 2000 [σημειώνεται ότι τόσο οι ΗΠΑ, όσο η Ε.Ε. και η Ιαπωνία υπέβαλαν σχετικές προτάσεις]. Τέλος, τον Οκτώβριο του 2000 στο πλαίσιο του Συμβουλίου Εμπορίου και Υπηρεσιών του ΠΟΕ υποβλήθηκε κείμενο σχετικό με την διαπραγματευτική διαδικασία στις ναυτιλιακές μεταφορές από ομάδα κρατών, η οποία αποτελείτο από την Ε.Ε., την Ιαπωνία, την Κορέα, το Χονγκ-Κονγκ (Κίνα), την Νορβηγία και την Σιγκαπούρη»⁶².

Το 2001 σε συναντήσεις του Συμβουλίου για το Εμπόριο και τις Υπηρεσίες του ΠΟΕ που πραγματοποιήθηκαν υποβλήθηκαν προτάσεις για τις ακολουθούμενες διαδικασίες διαπραγμάτευσης, καθώς και ειδικές προτάσεις διαπραγμάτευσης για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Βασικό ρόλο στα παραπάνω έπαιξε η Υπουργική Διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Doha του Qatar και η οποία κήρυξε την επανέναρξη των διαπραγματεύσεων (αναλυτικότερα για την υπουργική αυτή διάσκεψη θα κάνουμε λόγο παρακάτω).

Το δεύτερο μέρος (**Κεφάλαια**), αναφέρει πως το εμπόριο στον τομέα των υπηρεσιών είναι αρκετά πολύπλοκο και για αυτό τα κεφάλαια είναι με τέτοιο τρόπο δομημένα ώστε να ανακλούν (ως ένα βαθμό) αυτή τη πολυπλοκότητα και διαφοροποίηση που υπάρχει :

Κίνηση Φυσικών Προσώπων:

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αναφέρεται στα δικαιώματα των ατόμων να μένουν προσωρινώς σε μία χώρα για να προσφέρουν κάποιες υπηρεσίες. Δεν περιλαμβάνει όμως τις περιπτώσεις αναζήτησης μόνιμης κατοικίας και εργασίας στο εξωτερικό όπως και την περίπτωση απόκτησης ξένης ιθαγένειας.

Οικονομικές Υπηρεσίες:

Το κεφάλαιο αυτό δίνει τη δυνατότητα στις κυβερνήσεις να λάβουν (προνοητικά) μέτρα προστασίας των επενδυτών, καταθετών κλπ και ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την σταθερότητα και ακεραιότητα του οικονομικού συστήματος. Στη συμφωνία δεν συμπεριλαμβάνονται μόνο οι παρεχόμενες από το κράτος υπηρεσίες τις οποίες χρησιμοποιεί αυτό για να ελέγξει το οικονομικό σύστημα (π.χ. Κεντρική Τράπεζα)

Τηλεπικοινωνίες:

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο κεφάλαιο οι κυβερνήσεις πρέπει να εξασφαλίσουν πως οι ξένοι παροχείς τέτοιου είδους υπηρεσιών θα έχουν πλήρη πρόσβαση στα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, χωρίς καμία διάκριση εις βάρος τους.

Υπηρεσίες Αεροπορίας:

Η GATS δεν περιλαμβάνει καμία πρόβλεψη για θέματα όπως τα εναέρια δικαιώματα και σχετικές δραστηριότητες. Αντιθέτως περιλαμβάνει κατηγορίες όπως η συντήρηση και επισκευή αεροσκαφών, το marketing της βιομηχανίας αυτής και οι υπηρεσίες ηλεκτρονικής κράτησης εισιτηρίων .

Όπως τονίστηκε και παραπάνω, οι νέες διαπραγματεύσεις σχετικά με την GATS ξεκίνησαν και πάλι από το 2000. Παρακάτω θα κάνουμε μία μικρή αναφορά για τις εξελίξεις που έχουν λάβει μέρος τα τελευταία χρόνια σχετικά με την Συμφωνία αυτή.

Διαπραγματεύσεις:

Η πρώτη φάση των νέων διαπραγματεύσεων έληξε τον Μάρτιο του 2001 όταν τα κράτη μέλη που συμμετείχαν συμφώνησαν σε κάποιες γενικές γραμμές και διαδικασίες που θα έπρεπε να ακολουθηθούν κατά τη διάρκειά των. Καθορίστηκαν παράλληλα, η μέθοδος που θα ακολουθείτο και οι γενικοί στόχοι .

Οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές που υιοθετήθηκαν (και θα έπρεπε να ακολουθηθούν από τα κράτη μέλη) ήταν ευαίσθητες όσον αφορά θέματα κοινωνικής πολιτικής (π.χ. δημόσια υγεία, εκπαίδευση, πολιτισμός-κουλτούρα κλπ.)

Το 2001 οι διαπραγματεύσεις αυτές εντάχθηκαν στο καλεντάρι της Υπουργικής Διάσκεψης στην Doha του Qatar. Η βασική μέθοδος που υιοθετήθηκε και εκεί ήταν αυτή της προσέγγισης με αιτημάτων –προσφορών μα καταληκτική ημερομηνία την 1η Ιανουαρίου του 2005. Το χρονικό διάστημα για την κατάθεση αρχικών αιτημάτων (initial requests) ήταν μεταξύ 30.6.2002 και 31.3.2003. Μεταξύ της δεύτερης ημερομηνίας και του Οκτωβρίου του 2003 39 μέλη είχαν υποβάλει αρχικές προσφορές (initial offers). Αυτά τα κράτη ήταν τα παρακάτω:

Αργεντινή, Αυστραλία, Μπαχρέιν, Βολιβία, Βουλγαρία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα , Κινεζική Ταϊπέι, Κολομβία, Τσεχία, Ευρωπαϊκή Κομισιόν, Φίτζι, Γουατεμάλα, Χονγκ Κονγκ, Ισλανδία, Ισραήλ, Ιαπωνία, Κορέα, Λιχτενστάιν, Μακάο, Μεξικό, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Παναμάς, Παραγουάη, Περού, Πολωνία, Σενεγάλη, Σιγκαπούρη, Σλοβακία, Σλοβενία, Σρι Λάνκα, Σεν Κρίστοφερ και Νέβις, Ελβετία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένες Πολιτείες και Ουρουγουάη .

Στην παρούσα φάση τα μέλη του ΠΟΕ εξακολουθούν να τοποθετούν σε πίνακες προτάσεις που αφορούν τόσο τη δομή, όσο και το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων που έχουν ξεκινήσει όπως είπαμε από το 2000.

Νόμοι της GATS:

Οι διαπραγματεύσεις για το συγκεκριμένο θέμα ξεκίνησαν το 1995 και συνεχίζουν ακόμα. Η κύρια σημασία μέχρι στιγμής δόθηκε στους προσωρινούς περιορισμούς στην πρόσβαση στις αγορές. Η καταληκτική ημερομηνία ήταν ο Μάρτιος του τρέχοντος έτους .

Κανονισμοί Εσωτερικού (κρατών):

Και εδώ η έναρξη δόθηκε το 1995, προκειμένου να δοθούν στα κράτη μέλη κατευθυντήριες γραμμές. Τον Δεκέμβριο του 1998, τα μέλη συμφώνησαν για κάποιες αναφορικά με τον τομέα λογιστικής. Από τότε οι διαπραγματεύσεις έχουν επικεντρωθεί στην εύρεση και υπόδειξη κατευθυντήριων γραμμών για όλες τις υπηρεσίες και οποτεδήποτε κρίνεται σκόπιμο και για επιμέρους τομείς .

Εξαιρέσεις από Ρήτρα Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους:

Οι διαπραγματεύσεις εδώ ξεκίνησαν το 2000. Όπως είπαμε αρχικά είχαν επιτραπεί κάποιες συγκεκριμένες εξαιρέσεις με την ύπαρξη ταυτόχρονα περιορισμών σε αυτές (όπως για παράδειγμα να μην προστεθεί τίποτα και ότι θα ισχύουν για το πολύ 10 χρόνια). Προς το παρόν, όλες αυτές οι εξαιρέσεις επανεξετάζονται προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο ισχύουν ακόμα οι συνθήκες εκείνες που οδήγησαν στην υιοθέτησή τους .

«Αυτόνομη» Απελευθέρωση:

Κάποιες χώρες οι οποίες προχώρησαν από μόνες τους στην απελευθέρωση για την οποία γίνεται λόγος, όπως είναι λογικό επιθυμούν να ληφθεί υπόψιν αυτή τους η πρωτοβουλία. Τον Μάρτιο του 2003 τα μέλη κατέληξαν σε συμφωνία για την ύπαρξη συγκεκριμένων κριτηρίων ως προς αυτό το θέμα .

Ειδική αντιμετώπιση υπο-ανάπτυκτων κρατών:

Η GATS επιβάλλει στα μέλη της να βρουν τρόπους για την παροχή ειδικής μεταχείρισης σε αυτές τις χώρες. Οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν τον Μάρτιο του 2000 και τα μέλη τελικά κατέληξαν σε συμφωνία στις 3 Σεπτεμβρίου του 2003 .

Εκτίμηση Εμπορίου Υπηρεσιών:

Η GATS υποχρεώνει τα μέλη κράτη να προβούν σε μια εκτίμηση του εμπορίου στον τομέα των υπηρεσιών, έχοντας παράλληλα υπόψιν και τον στόχο για την αύξηση της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών σε αυτό. Τα μέλη γενικώς συμφώνησαν για την έλλειψη πληθώρας στοιχείων και πληροφοριών καθώς και για τα μεθοδολογικά προβλήματα που υπάρχουν για να γίνει μια τέτοια εκτίμηση . Παρόλα αυτά οι προσπάθειες προς αυτήν την κατεύθυνση συνεχίζονται .

Υπηρεσίες Αεροπορίας:

Προς το παρόν –όπως ήδη έχει τονιστεί- το μεγαλύτερο μέρος του τομέα αυτού βρίσκεται εκτός προβλέψεων της GATS. Τα μέλη έχουν ήδη ξεκινήσει από το 2000 μια αναθεώρηση της κατάστασης αυτής .

2.6. Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρώπης

Προτού προχωρήσουμε να δούμε το πώς διαμορφώνεται η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και στρατηγική, για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τα γενικά πλαίσια μέσα στα οποία αυτή διαμορφώνεται, χρήσιμο είναι να δούμε την πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση –κατά πρώτο λόγο- και ακολούθως δύο μεγάλοι παγκόσμιοι οργανισμοί (στους οποίους φυσικά συμμετέχει και η χώρα μας) όπως είναι ο ΟΟΣΑ και ο ΙΜΟ .

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση διακινείται το 20% περίπου του παγκοσμίου εμπορίου, ενώ όπως είδαμε και παραπάνω ο ευρωπαϊκός στόλος αποτελεί περίπου το 18,8% του παγκοσμίου. Ταυτόχρονα παραπάνω από 12.000.000 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από τις εξαγωγές. Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν την εξαιρετικά σημαντική θέση της Ευρώπης στο διεθνές στερέωμα, αλλά και την τεράστια σημασία που έχει η ευρωπαϊκή ναυτιλία για την Ευρώπη την ίδια, αλλά και για τον κόσμο ολόκληρο .

Στις γενικές επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούμε να αναφέρουμε κατ' αρχάς την επιθυμία της για την ολοκλήρωση της περιφεριοποίησής της (γεωπολιτικά), την ενοποίηση της αγοράς της, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεών της και ταυτόχρονα τις συμπράξεις αυτών με άλλες μέσω της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης .

Προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε η Συνθήκη του Μάαστριχτ, η οποία είχε ως βασικό σκοπό την «*προώθηση της φιλελευθεροποίησης των αγορών στο βαθμό που η ύπαρξη ανοικτών αγορών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη διεθνή ανταγωνιστικότητα*»⁶³. Ταυτόχρονα, η Συνθήκη του Άμστερνταμ αφορά θέματα όπως η απασχόληση, η προστασία των ατομικών δικαιωμάτων και η προστασία του περιβάλλοντος.

Τα βασικά προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει η ΕΕ στην προσπάθειά της αυτή, είναι σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη⁶⁴ τα παρακάτω:

1. Η ανεργία (η οποία εμφανίζεται οξύτερη από ότι σε ΗΠΑ και Ιαπωνία)
2. Η ανάπτυξη μέσω της διαδικασίας περιφεριοποίησης θα ευνοήσει την πολιτική της παγκοσμιοποίησης των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων με συνέπεια τις συμπράξεις αυτών και την κατάργηση των κρατικών ενισχύσεων
3. Μια πιο ευρωκεντρική πολιτική για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων που προέρχονται από αυτήν
4. Υιοθέτηση μια μικτής πολιτικής (παγκοσμιοποίησης και περιφερειακής αμυντικής πολιτικής) ανάλογα με τις απαιτήσεις του κάθε τομέα

Αυτό που μπορούμε να εξάγουμε ως γενικό συμπέρασμα από την ακολουθούμενη πολιτική της ΕΕ είναι πως ευνοεί την «*ύπαρξη ανοικτών αγορών που καθορίζουν την ανταγωνιστική της θέση, ενώ η παγκοσμιοποίηση δυσκολεύει την εφαρμογή μέτρων προστασίας των επιχειρήσεων σε εθνική ή περιφερειακή βάση*»⁶⁵.

Ιστορικά, υπήρξαν διάφορα στάδια από τα οποία πέρασε η δημιουργία της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρώπης. Η αρχή έγινε από την εποχή της ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, στην οποία το άρθρο 84 (1957) αναφερόταν στην ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, «*όριζε ότι στη διαμόρφωση κανόνων για μια Κοινή Πολιτική Μεταφορών (Common Transport Policy) εξαιρούνται οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές*»⁶⁶.

Και ενώ την δεκαετία του '60 δεν υπήρξε κάποια ιδιαίτερη εξέλιξη ως προς το θέμα, την επόμενη δεκαετία υπήρξε μια σειρά ενεργειών προς την συγκεκριμένη κατεύθυνση. Οι ενέργειες αυτές, κατά τον Γ. Βλάχο ήταν αποτέλεσμα μιας σειράς γεγονότων και εξελίξεων οι οποίες μπορούν να συνοψισθούν στις παρακάτω:

- Παρουσία Αγγλίας και Δανίας από το 1973 στην Κοινότητα
- Την παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση του ίδιου έτους η οποία είχε ως βασικό χαρακτηριστικό την υπερπροσφορά τονάζ (κυρίως σε αγορά των τάνκερ)
- Την αύξηση των φαινομένων της διάκρισης σημαίας και της προστατευτικής πολιτικής, οι οποίες εφαρμόστηκαν γενικά στο θαλάσσιο 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

Τον Νοέμβριο του 1976 το Συμβούλιο των Υπουργών αποφάσισε να υιοθετήσει τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων Πλοίων Γραμμών της UNCTAD, ενώ τον Μάιο του 1979 προχώρησε και στην έκδοση σχετικού κανονισμού. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των σχέσεων με κράτη τα οποία δεν αποτελούσαν μέλη αυτής, αλλά και στην ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών σχετικών με τη ναυτιλία.

Την ίδια περίοδο –και για πρώτη φορά– ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην προστασία του περιβάλλοντος και προς αυτήν την κατεύθυνση 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 Νο 147. Τέλος, σχετικό ήταν και ένα μνημόνιο (memorandum of understanding 1978) για τα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών που υπεγράφη από της παράκτιες της Βόρειας Θάλασσας χώρες .

Η δεκαετία του 1980 ξεκινά με την υποβολή προς το Συμβούλιο των Υπουργών (από την Επιτροπή) ενός χρονοδιαγράμματος για τις ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν και τις αποφάσεις που θα έπρεπε να υιοθετηθούν. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στη δημιουργία ενός συστήματος ελέγχου των δραστηριοτήτων τρίτων χωρών, στη θεσμοθέτηση κανονισμών για την ασφάλεια των πλοίων στα λιμάνια της Ένωσης, καθώς και στις διάφορες κρατικές και κοινωνικές παροχές προς τον κλάδο .

Τον Σεπτέμβριο του 1981, η ΕΕ προχώρησε στη διεξαγωγή μιας έρευνας σχετικά με τα ναυτιλιακά συστήματα βοήθειας από την ξηρά. Το επόμενο έτος επεκτάθηκε το πρόγραμμα συλλογής πληροφοριών για τις μεταφορές φορτίων από πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ της ΕΕ και χωρών της Ανατολικής Αφρικής και Κεντρικής Αμερικής. Το 1982 υπογράφηκε το μνημόνιο του Παρισιού σχετικά το σύστημα λιμενικού ελέγχου (port state control), ενώ το 1983 τα κράτη μέλη ενθαρρύνθηκαν για την επικύρωση της σύμβασης για την ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση του IMO (SAR 1979).

Με αυτόν τον τρόπο, η ιδιαίτερη έμφαση που δίνει η ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών οδήγησε στην ανάπτυξη του συστήματος λιμενικού ελέγχου (για το οποίο έγινε λόγος παραπάνω), στην έρευνα για την καθιέρωση ενός συστήματος (coastal navigational system) ασφάλειας για τις περιοχές κοντά στις ακτές της Κοινότητας και τέλος στην προσπάθεια για συνεννόηση με τις αναπτυσσόμενες χώρες προς την κατεύθυνση της καλύτερης εκπαίδευσης των πλοιάρχων και πληρωμάτων που προέρχονται από αυτές τις χώρες .

Την δεκαετία του 1990 δόθηκε και πάλι ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια. Έτσι υιοθετήθηκε για παράδειγμα από το Συμβούλιο των Υπουργών μια απόφαση για την βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των επιβατηγών /οχηματαγωγών πλοίων. Η συρρίκνωση όμως που άρχισε να παρουσιάζει ο Κοινοτικός στόλος προκάλεσε ιδιαίτερη ανησυχία στις τάξεις της ΕΕ (εξαιτίας του σημαντικού ρόλου που αυτός παίζει για την Ένωση ως σύνολο όπως έχουμε τονίσει), με συνέπεια την απόφαση για λήψη κατάλληλων μέτρων και την υιοθέτηση μιας πιο επιθετικής πολιτικής .

Επειδή στη ναυτιλία δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί μια προστατευτική πολιτική, βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής πολιτικής είναι η εφαρμογή μιας φιλελεύθερης προσέγγισης, παράλληλα με τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού Ευρωπαϊκού στόλου .Επίσης βασική συνιστώσα της Ευρωπαϊκής πολιτικής είναι και η εφαρμογή της «Λευκής Βίβλου» για την απελευθέρωση του συνόλου του εμπορίου στο εσωτερικό της Ένωσης .

Η δημιουργία της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της ΕΕ που ισχύει σήμερα , άρχισε ουσιαστικά το 1985 με το «Μνημόνιο της Επιτροπής για την Κοινή Πολιτική των Μεταφορών». Το 1989, νέα μέτρα προτάθηκαν από την Κοινότητα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας αυτής της Κοινής Πολιτικής. Αυτά αφορούσαν την δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού παράλληλου νηολογίου (του γνωστού EUROS), πρόταση όμως που δεν εγκρίθηκε ποτέ. Παράλληλα μέσα σε αυτά τα μέτρα υπήρχε και μία πρόταση για την απελευθέρωση των μεταφορών στο εσωτερικό της Ένωσης.

Τελικά τον Φεβρουάριο του 1993 ανακοινώθηκε η εφαρμογή κοινής πολιτικής για τη ασφάλεια και η οποία (σύμφωνα με τον Κ. Ν. Παπαγιαννούλη⁶⁷) έχει τις παρακάτω συνιστώσες:

- Ενίσχυση του ρόλου του κράτους ελλιμενισμού αναφορικά με τη δυνατότητα επιθεώρησης των πλοίων
- Δημιουργία κατάλληλης τεχνολογικά υποδομής για την ναυτική ασφάλεια

- Εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας εντός των ευρωπαϊκών υδάτων
- Υποστήριξη των διεθνών οργανισμών στην υιοθέτηση και εφαρμογή διαφόρων προτύπων

Συνολικά λοιπόν, η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ, βασίζεται στους τέσσερις παρακάτω άξονες:

- ΰ Αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες και προώθηση μιας πολιτικής ανοικτών αγορών
- ΰ Εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος
- ΰ 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
- ΰ Ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών και βελτίωση της αποδοτικότητάς τους. Επίσης, θέσπιση κανονισμών για την τήρηση και εφαρμογή των κανόνων του θεμιτού ανταγωνισμού

Ενδιαφέρον παρουσιάζει να δούμε συγκεκριμένα την πολιτική που εφαρμόζεται από την ΕΕ για επιμέρους τομείς της ναυτιλίας. Για την **ενίσχυση**, λοιπόν, **του νηολογίου των κρατών μελών**, η ΕΕ έχει υιοθετήσει (ήδη από τις 7 Ιουλίου του 1997) μια σειρά από κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ενισχύσεις για τον τομέα της ναυτιλίας. Σκοπός τους είναι η εναρμόνιση των κρατικών πολιτικών επιδοτήσεων των μελών της . Βασίζονται στην άποψη ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν έναντι των άλλων για φορολογικούς λόγους και για αυτόν τον λόγο δίνουν την δυνατότητα στα κράτη μέλη να προχωρήσουν σε φορολογικές απαλλαγές η απαλλαγές από κοινωνικές εισφορές. Από την άλλη όμως πλευρά ,απαγορεύουν τις επιδοτήσεις επενδύσεων, γιατί οδηγούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό για τα ναυπηγεία. Η συγκεκριμένη πολιτική έχει φέρει αποτελέσματα και κάποια νηολόγια κατάφεραν να γίνουν αρκετά ελκυστικά .

Σχετικά με τη **Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA)**, πρώτα θα πρέπει να αναφέρουμε το τι είναι αυτή. Για την ΕΕ λοιπόν, Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι *«οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, οι θαλάσσιες ή/ και ποτάμιες μεταφορές από και προς τα λιμάνια της ευρωπαϊκής ενδοχώρας , συμπεριλαμβανομένων δηλαδή και των ακτοπλοϊκών μεταφορών»*⁶⁸. Η ΕΕ έχει ορίσει 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 /Ην. Βασίλειο –Ιρλανδία
6. Μπενελούξ –Γερμανία /Μαύρη Θάλασσα
7. Ιταλία –Παραδουνάβιες χώρες

Τα βασικά πλεονεκτήματα της NMA, τα οποία και ώθησαν την ΕΕ στην λήψη μέτρων για την ανάπτυξη και προώθησή της είναι ότι είναι φιλική προς το περιβάλλον, οικονομική από την άποψη της κατανάλωσης καυσίμων και τα έξοδα μεταφοράς, συμβάλει έτσι στη διατήρηση χαμηλών τιμών στα προϊόντα, ενώ είναι και συμβατή με το υπάρχον συγκοινωνιακό σύστημα της ηπείρου.

Σε αυτό το σημείο, και προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση της ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ, θα πρέπει να γίνει και μια σύντομη αναφορά για τα ανοικτά νηολόγια της Ευρώπης. Η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλία που υπήρχε πριν λίγα χρόνια, είχε ως αποτέλεσμα να πληγούν ιδιαίτερος οι εθνικοί στόλοι των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην προσπάθειά τους οι διάφορες χώρες να αντιμετωπίσουν αυτήν την αρνητική κατάσταση, οδηγήθηκαν στη δημιουργία των αποκαλούμενων offshore registries, έτσι ώστε να περιορίσουν το φαινόμενο της φυγής πλοίων από την εθνική τους σημαία .

Τα βασικά χαρακτηριστικά των νηολογίων αυτών (που αποτελούν φυσικά και τους λόγους για τους οποίους είναι και τόσο θελκτικά για τους επιχειρηματίες) είναι τα παρακάτω:

1. Μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με τη νηολόγηση και επάνδρωση των πλοίων
2. Παροχή φορολογικών διευκολύνσεων
3. Ίδρυση σε χώρα η οποία σχετίζεται με την «μητρόπολη» με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι μεν ανεξάρτητο το νέο νηολόγιο, ταυτόχρονα όμως να είναι και εθνικό, αφού το πλοίο φέρνει την εθνική σημαία της ευρωπαϊκής χώρας
4. Λέγοντας μειωμένες απαιτήσεις στη νηολόγηση, εννοούμε λιγότερο αυστηροί κανόνες ασφαλείας, μικρότερη φορολόγηση και διάφορες άλλες διευκολύνσεις οι οποίες και μειώνουν το κόστος παραγωγής του πλοίου.

Οι χώρες τώρα που έχουν τέτοια νηολόγια φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 2.15: Ανοικτά Νηολόγια Ευρωπαϊκών Χωρών	
ΧΩΡΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ
1.ΔΑΝΙΑ	Danish International Ship Registry
2.ΓΑΛΛΙΑ	Νηολόγιο σε νήσο Kerguelen
3.ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	Νηολόγιο σε νήσο Aland
4.ΙΣΠΑΝΙΑ	Νηολόγιο σε Κανάριους Νήσους
5.ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	MAR (δεύτερο νηολόγιο)
6.ΓΕΡΜΑΝΙΑ	International Ship Registry (Διεθνές τμήμα Γερμανικού Νηολογίου)
7.ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Ειδικού τύπου νηολόγιο σε Αντίλλες
8.ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	Αριθμός νηολογίων σε Ην. Βασίλειο και Commonwealth
9.ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Νηολόγιο (δεύτερο) σε νήσους Spitzbergen
Πηγή: Παπαγιαννούλης Κ. Ν., Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία ,σ. 190	

Από τις υπόλοιπες χώρες, η **Ιταλία** εξέταζε την περίπτωση ίδρυσης τέτοιου νηολογίου, η **Σουηδία** πέτυχε να εφαρμόσει φορολογικές εκπτώσεις και μειωμένη συμμετοχή των επιχειρηματιών στην κοινωνική ασφάλιση, οι **Αυστρία**, **Βέλγιο**, **Ιρλανδία** και **Λουξεμβούργο** δεν έχουν δεύτερο νηολόγιο, ενώ στην **Ελλάδα** γίνεται εδώ και χρόνια εκτεταμένη χρήση ξένων σημαίων ευκαιρίας .

Επανερχόμενοι στο θέμα της ναυτιλιακής πολιτικής που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, σημαντικό είναι να τονιστεί πως το 1993 –και με προοπτική για το μέλλον- ανακοίνωσε τη «Λευκή Βίβλο» για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την ανταγωνιστικότητα του υπό Κοινοτική σημαία στόλου και την

απασχόληση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η βάση πάνω στην οποία στηρίζεται αυτή είναι πως «για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ, η στρατηγική που προτάθηκε αφορά ενέργειες για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοικτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας»⁶⁹.

Αναλύοντας περαιτέρω τα βασικότερα σημεία αυτής, θα πρέπει πρώτα να σταθούμε στην έννοια του θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς αγορές. Για να υπάρξουν συνθήκες πλήρους και θεμιτού ανταγωνισμού στη παγκόσμια ναυτιλία, η ΕΕ επιδιώκει –μέσω των GATT, GATS και ΟΔΥΘαΜ- την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης των πάντων σε όλες τις αγορές ανά τον κόσμο. Οι δύο βασικές αρχές οι οποίες επιβάλλεται να καθιερωθούν για την επιτυχία της συγκεκριμένης επιδίωξης είναι αυτές του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους και της Εθνικής Μεταχείρισης .

Για να εξασφαλιστεί επίσης η ύπαρξη ανταγωνισμού σε ανοικτές αγορές , πρέπει να ισχύσουν παγκοσμίως οι διεθνείς κανόνες που υπάρχουν για την προστασία του περιβάλλοντος και να πραγματοποιούνται οι απαραίτητοι έλεγχοι των πλοίων για το επίπεδο της ποιότητάς τους, με σκοπό την μείωση του κινδύνου που προέρχεται από τα sub-standard πλοία .

Παράλληλα, πρέπει τα νηολόγια όλων των κρατών να προσαρμοστούν αναλόγως για να ανταποκρίνονται στις όλο και μεγαλύτερες απαιτήσεις των σύγχρονων συνθηκών της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω στοιχεία ως απαραίτητα :

- Πλήρης επιθεώρηση του πλοίου κατά την εγγραφή του
- Κατοχή από το πλήρωμα των απαραίτητων πιστοποιητικών ικανοτήτων
- Διενέργεια διαφανών ερευνών στην περίπτωση ατυχημάτων

Επιπλέον μέτρα τα οποία κρίθηκαν απαραίτητα ήταν η δημιουργία και εφαρμογή ενός συνολικού νομοθετικού πλαισίου το οποίο να κατοχυρώνει όλες τις προαναφερθείσες υποχρεώσεις, ενώ θα πρέπει την ίδια στιγμή να ενισχυθεί και ο ρόλος του κράτους ελλιμενισμού στην διαδικασία ελέγχου των πλοίων. Την ίδια στιγμή η ΕΕ έχει κρίνει ως απαραίτητη την εφαρμογή και σεβασμό του ISM Code (Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) ο οποίος έχει εγκριθεί από τον IMO .

Τέλος, στα πλαίσια της επιδίωξης της αύξησης της ανταγωνιστικότητας, οι προβλέψεις και επιδιώξεις της ΕΕ είναι:

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

Συνολικά λοιπόν μπορούμε να συμπεράνουμε πως η πολιτική που ακολουθεί η ΕΕ μπορεί να συμπυκνωθεί στα εξής: Επιδίωξη της πλήρους απελευθέρωσης της ναυτιλίας (που όπως θα δούμε παρακάτω είναι και η βασική επιδίωξη της χώρας μας) με την άρση κάθε είδους προστατευτισμού και παράλληλα επιδίωξη της αειφόρου ανάπτυξης μέσω της προώθησης νέων μέσων, τεχνολογιών και πολιτικών φιλικών προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, με πρωταρχικό ενδιαφέρον να δίνεται και στην ασφάλεια .

2.7. Η πολιτική Διεθνών Οργανισμών

2.7.1. Η πολιτική του ΟΟΣΑ

Η Σύμβαση για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη υπεγράφη στις 24 Δεκεμβρίου του 1960 από 20 χώρες. Η αρμόδια επιτροπή για τα ναυτιλιακά θέματα στα πλαίσια του ΟΟΣΑ είναι η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών Θεμάτων. Οι δραστηριότητές της είναι:

- Ø Η προώθηση των ναυτιλιακών σχέσεων με τις Κεντρο-ανατολικές Ευρωπαϊκές Χώρες
- Ø Η δυναμική ανάπτυξη των οικονομιών των χωρών της Ασίας
- Ø Αντιμετώπιση του σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας
- Ø Η διατήρηση συνθηκών ανταγωνισμού στην Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία
- Ø Η Ζήτηση και Προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών με ιδιαίτερη αναφορά στις διαλύσεις πλοίων

Στα πλαίσια του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, τα κράτη μέλη (Πίνακας 2.16) συμφώνησαν (μαζί με τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης) για την υιοθέτηση κοινών αρχών στα πλαίσια της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την επίτευξη και διασφάλιση του διεθνούς ανταγωνισμού .

ΧΩΡΑ	ΕΤΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ
Αυστραλία	1971
Καναδάς	1961
Φινλανδία	1969
Ελλάδα	1961
Ιρλανδία	1961
Κορέα	1996
Ολλανδία	1961
Πολωνία	1996
Σουηδία	1961
Ηνωμένο Βασίλειο	1961
Αυστρία	1961
Τσεχία	1995
Γαλλία	1961
Ουγγαρία	1996

Ιταλία	1962
Λουξεμβούργο	1961
Νέα Ζηλανδία	1973
Πορτογαλία	1961
Ελβετία	1961
Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	1961
Βέλγιο	1961
Δανία	1961
Γερμανία	1961
Ισλανδία	1961
Ιαπωνία	1964
Μεξικό	1994
Νορβηγία	1961
Ισπανία	1961
Τουρκία	1961
Σλοβακία	2000
Πηγή: Βλάχος Γ. ,Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ,σελ. 228	

Τα βασικά θέματα τα οποία αφορά η παραπάνω συμφωνία στα πλαίσια του ΟΟΣΑ είναι τα παρακάτω:

- Βελτίωση της πρόσβασης στις υπηρεσίες της διεθνούς ναυτιλίας μέσω της επιδίωξης του θεμιτού ανταγωνισμού
- Κατά συνέπεια την παροχή της δυνατότητας σε όλους τους φορείς του κλάδου για ελεύθερη επιλογή των υπηρεσιών που επιθυμούν
- Αντιμετώπιση των οποιοδήποτε εμποδίων παρουσιάζονται στην παραπάνω διαδικασία
- Πιστή εφαρμογή από όλα τα μέρη της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθείται στην αγορά
- Εναρμόνιση των πάντων με τους διεθνώς ισχύοντες κανονισμούς και πρότυπα, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών ,την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος
- Επίτευξη συμφωνίας για τον τρόπο επίλυσης διαφορών που παρουσιάζονται σε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες

Αναφορικά με το θέμα των sub-standard πλοίων, σε συνάντηση που έγινε μεταξύ του Οργανισμού και φορέων της ναυτιλίας συμφωνήθηκε ένα σχέδιο για την απομάκρυνση των πλοίων αυτών και την εξυγίανση της αγοράς. Στα πλαίσια αυτού του σχεδίου , η πιο βασική πρόβλεψη ήταν η δημιουργία ενός δικτύου πληροφόρησης με άμεση πρόσβαση για όλους τους φορείς του κλάδου. Επίσης, απεφασίσθη και η θέσπιση ενός κώδικα συμπεριφοράς έτσι ώστε να μην προωθούνται πλοία αυτού του είδους .

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως στα πλαίσια του ΟΟΣΑ έχει ήδη ξεκινήσει η διαδικασία για την αναθεώρηση και συμπλήρωση των βασικών προβλέψεων και σημείων της ακολουθούμενης κοινής πολιτικής. Οι νέες προτάσεις αναφέρονται σε θέματα όπως:

- Τις βοηθητικές της ναυτιλίας υπηρεσίες
- Τις συνδυασμένες μεταφορές

- Τα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος
- Την πολιτική νηολόγησης πλοίων

2.7.2. Η πολιτική του IMO

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του κυρίου Ευθυμίου Μητρόπουλου (Γενικού Γραμματέα του IMO) στην εφημερίδα Καθημερινή (στις 13.6.2004), *«η πολιτική του IMO δεν είναι άλλη από τη διασφάλιση ενός ενιαίου πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ώστε να αποφεύγονται τυχόν στρεβλώσεις σε όλα τα επίπεδα, αλλά και επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο»*. Βλέπουμε δηλαδή ότι και η πολιτική του IMO κινείται και αυτή στα ίδια πλαίσια με αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ, δηλαδή την ελεύθερη και απρόσκοπτη διακίνηση των αγαθών .

Παράλληλα αναφορικά με το θέμα της ποιότητας της εκπαίδευσης των ναυτικών -και επειδή μετά από έρευνα που είχε γίνει είχε αποδειχθεί ότι θα υπήρχε πρόβλημα σε αυτόν τον τομέα- ο Οργανισμός προωθεί την πιστοποίηση της ναυτικής ικανότητας μέσω διαφόρων παγκοσμίως αποδεκτών προτύπων. Για παράδειγμα, η αναγνώριση της ναυτικής ικανότητας γίνεται μέσω των προτύπων εκπαίδευσης και πιστοποίησης του κώδικα STCW '95 .

Από έρευνα που είχε διεξαχθεί για τον IMO, είχε αποδειχθεί πως για το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος των αξιωματικών ή του πλοιάρχου. Για την βελτίωση της κατάστασης αυτής ο Οργανισμός έθεσε σε εφαρμογή τον γνωστό σε όλους ISM Code (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) ο οποίος σε γενικές γραμμές προβλέπει την καθιέρωση ενός συγκεκριμένου προτύπου οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων , ειδικά όσον αφορά θέματα ασφαλείας. Επίσης σχετικά με το θέμα της εκπαίδευσης των πληρωμάτων προβλέπει συγκεκριμένη διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί, ενώ την ίδια ώρα καθορίζει και συγκεκριμένες ευθύνες των πλοιοκτητών και των ανώτερων στελεχών των επιχειρήσεων για την ασφάλεια των πλοίων. Ο Κώδικας αυτός τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Ιουλίου του 1998 .

Πιο συγκεκριμένα, οι βασικοί στόχοι του Κώδικα είναι η ασφάλεια των πλοίων, η αποφυγή ατυχημάτων, η προστασία του περιβάλλοντος και η προστασία της περιουσίας των επιχειρήσεων. Επιβάλλει δε την πιστή τήρηση των διεθνών συμβάσεων που ήδη είναι σε εφαρμογή, όπως οι STCW '95, MARPOL και SOLAS. Η βασικότερη δε πρόβλεψή του είναι η εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) το οποίο διασφαλίζει:

- Την συμμόρφωση των πλοίων της κάθε επιχείρησης με τους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις, αλλά και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το κάθε πλοίο
- Τη συμμόρφωση με τους Κώδικες, Πρότυπα και Οδηγίες που συνιστώνται από τους διάφορους Διεθνείς Οργανισμούς, τις κρατικές αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες
- Την εφαρμογή του Σ.Α.Δ. το οποίο εφαρμόζεται κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες

Τα οφέλη που προκύπτουν για μια ναυτιλιακή εταιρεία από την εφαρμογή του ISM Code είναι κατά τον Γ. Βλάχο⁷⁰ τα εξής:

1. Λήψη μέτρων πρόληψης για την προστασία του περιβάλλοντος και επομένως βελτίωση και του επιπέδου ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών
2. Μεγαλύτερος βαθμός συμμόρφωσης με τις διεθνείς συνθήκες και κανόνες
3. Εφαρμογή σειράς μέτρων που αποβλέπουν στην αποτροπή και περιορισμό των ατυχημάτων στο προσωπικό και την απόσβεση πιθανών ζημιών στα πλοία ή το φορτίο αυτών
4. Μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας της εταιρείας
5. Εκτέλεση της μεταφοράς στον υψηλότερο δυνατό βαθμό ασφαλείας και αξιοπιστίας με αποτέλεσμα την ικανοποίηση των πελατών και κατά συνέπεια την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας
6. Δημιουργία ενός συστήματος εσωτερικού ελέγχου το οποίο εντοπίζει εγκαίρως και διευθετεί προβλήματα, λάθη και παραλείψεις που μπορεί να προκύψουν από την λειτουργία τόσο του πλοίου, όσο και τις εταιρείας ως σύνολο

Τέλος, θα πρέπει να πούμε ότι ο Κώδικας αυτός «κατανέμει τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες σε όλα τα εμπλεκόμενα στην διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς μέρη. Έτσι, προβλέπονται τόσο οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες της εταιρείας, όσο και αυτές που αφορούν στα μέσα και το προσωπικό, στον Πλοίαρχο και στο κατάλληλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, το οποίο είναι συνολικά υπεύθυνο για την λειτουργία και τις καταστάσεις ανάγκης που δημιουργούνται σε κάθε πλοίο»⁷¹.

Επιστρέφοντας στη γενική πολιτική του IMO και πιο συγκεκριμένα στον στρατηγικό σχεδιασμό αυτού για το μέλλον (με χρονικό ορίζοντα το 2010), σύμφωνα πάντα με τον γ.γ. κύριο Μητρόπουλο πρέπει να υπάρχει «ενότητα ...μεταξύ των μελών του IMO, αλλά και στον ρόλο που διαδραματίζει ο Οργανισμός, στην προσπάθεια για τη θέσπιση ενός ενιαίου πλαισίου κανονισμών κατασκευής ασφαλών πλοίων σε συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Νηογνομόνων (IACS)». Κατά την άποψη του ίδιου, τα ίδια ακριβώς (δηλαδή ύπαρξη νομικού πλαισίου για ενιαία αντιμετώπιση) θα πρέπει να ισχύσουν και στον τομέα της ασφαλείας .

Στην περίπτωση της ασφάλειας, οι εξελίξεις είναι εξόχως σημαντικές. Από 1^{ης} Ιουλίου του τρέχοντος έτους ένα νέο διεθνές καθεστώς ασφάλειας θα ισχύει στη ναυτιλία. Το καθεστώς αυτό είναι αποτέλεσμα των συζητήσεων που έγιναν στα πλαίσια της συνδιάσκεψης του IMO στο Λονδίνο στο διάστημα 9-13 Δεκεμβρίου του 2002 .

Στην συνδιάσκεψη αυτή υιοθετήθηκαν μια σειρά από τροποποιήσεις της SOLAS του 1974, η πιο σημαντική από τις οποίες ήταν η επικύρωση του νέου Κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). Ο Κώδικας αυτός περιέχει μια λεπτομερή περιγραφή των απαιτήσεων για ασφάλεια για τις Κυβερνήσεις, Λιμενικές Αρχές και ναυτιλιακές εταιρείες. Αποτελείται από δύο μέρη , το πρώτο το οποίο είναι υποχρεωτικό και το δεύτερο το οποίο περιέχει οδηγίες για την εφαρμογή του. Επίσης κατά την συνδιάσκεψη αυτή πάρθηκαν και μια σειρά αποφάσεων για την ενθάρρυνση εφαρμογής του .

Περίληπτικά ο Κώδικας αυτός :

- Επιτρέπει την αναγνώριση και παρεμπόδιση των όποιων απειλών μπορεί να υπάρξουν με αναφορά ένα διεθνές πλαίσιο
- Καθορίζει ρόλους και υποχρεώσεις για όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές
- Βοηθά τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια
- Δίνει συγκεκριμένη μεθοδολογία για την εκτίμηση της ασφάλειας
- Εξασφαλίζει την ύπαρξη και εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας

Στις υποχρεώσεις των Λιμενικών Αρχών και των πληρωμάτων των πλοίων περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων και τα παρακάτω:

- ✓ Συλλογή και εκτίμηση πληροφοριών
- ✓ Διατήρηση πρωτοκόλλου επικοινωνίας
- ✓ Περιορισμός πρόσβασης, απαγόρευση οπλοφορίας κλπ.
- ✓ Παροχή δυνατότητας για σήμανση συναγερμού
- ✓ Δημιουργία πλάνων των πλοίων και των λιμανιών και ταυτόχρονα διεξαγωγή ασκήσεων εκπαίδευσης

Η διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί σύμφωνα με τον Κώδικα είναι πρώτα η εκτίμηση εκ μέρους των Κυβερνήσεων των εγκαταστάσεων των λιμανιών . Αφού γίνει αυτή η εκτίμηση, η Κυβέρνηση μπορεί να προβεί σε μια εκτίμηση του κινδύνου ,αφού στην ουσία μιλάμε για μια διαδικασία διαχείρισης κινδύνου. Για να γίνει αυτό υπάρχουν μια σειρά απαιτήσεων για τα πλοία :

1. Σχέδια ασφαλείας για το πλοίο
2. Ύπαρξη ανδρών ασφαλείας σε αυτό
3. Άνδρες ασφαλείας και από την επιχείρηση
4. Ύπαρξη συγκεκριμένου εξοπλισμού

Από την άλλη πλευρά για τις Λιμενικές Αρχές οι αντίστοιχες απαιτήσεις είναι:

1. Σχέδια ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις
2. Προσωπικό ασφαλείας για αυτές
3. Ύπαρξη συγκεκριμένου εξοπλισμού

Επιπλέον υποχρεώσεις για τα πλοία και τις Λιμενικές Αρχές είναι η ύπαρξη συστημάτων παρακολούθησης και η εξασφάλιση της επικοινωνίας για λόγους ασφάλειας. Οι κυβερνήσεις για να μπορούν να ειδοποιήσουν είτε ένα πλοίο, είτε μια Λιμενική Αρχή για την ύπαρξη κινδύνου μπορούν να επιλέξουν μεταξύ τριών επιπέδων ασφαλείας (Security Levels 1,2,3). Ταυτόχρονα τα πλοία υπόκεινται σε διαδικασία ελέγχου, πιστοποίησης και survey για την εξακρίβωση της λήψης των παραπάνω μέτρων. Τέλος, οι Λιμενικές Αρχές υποχρεούνται να γνωστοποιούν στις Κυβερνήσεις στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια, τα οποία με τη σειρά τους οι Κυβερνήσεις θα τα καταθέτουν στον IMO. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν και το μέγεθος της σημασίας που δίνεται από τον IMO για την ασφάλεια, ιδιαίτερα μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 στις ΗΠΑ.

2.8. Η Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική

Από τα παραπάνω μπορούμε εύκολα να εξάγουμε το συμπέρασμα, πως η εθνική ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας θα πρέπει να διαμορφωθεί μέσα στα πλαίσια που επιβάλλονται από τις Διεθνείς Ενώσεις και Οργανισμούς στους οποίους αυτή συμμετέχει. Παράλληλα, μία ακόμη πτυχή του θέματος είναι και οι εξελίξεις που επιβάλλονται από την διαδικασία παγκοσμιοποίησης την οποία ζούμε καθημερινά και οι διάφορες συμφωνίες που γίνονται στα πλαίσια αυτής, οι οποίες πολλές φορές είναι δεσμευτικού χαρακτήρα για όλες τις κυβερνήσεις .

Ιστορικά, η Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 ήταν στραμμένη κυρίως προς την UNCTAD και την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και όχι τόσο πολύ προς τον ΟΟΣΑ. Οι διάφορες μεταβολές που συντελέστηκαν παγκοσμίως είχαν ως αποτέλεσμα μια «στροφή» της πολιτικής μας (κατά την δεκαετία του 1990) προς την GATT και τώρα πια προς τον ΠΟΕ. Φυσικά, δεν θα πρέπει να παραβλέπουμε και τη σημασία που παίζει για τα εθνικά μας συμφέροντα και η Ευρωπαϊκή Ένωση ως πεδίο για την επιδίωξη εκπλήρωσής τους.

Προτού περάσουμε στην ανάλυση της ναυτιλιακής στρατηγικής που έχει η χώρα μας, θα πρέπει να γίνει μια αναφορά στην φύση του ελληνικού στόλου μιας και το συγκεκριμένο στοιχείο παίζει βασικό ρόλο στη διαμόρφωση αυτής. Ο ελληνικός στόλος λοιπόν σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία βρίσκεται στην πρώτη θέση του κόσμου αριθμώντας περίπου 4.000 πλοία με 170.000.000 dwt (ακολουθούμενος από Ιαπωνία και Νορβηγία). Ταυτόχρονα όμως το σύνολο του θαλάσσιου εμπορίου της χώρας μας αντιστοιχεί σε πολύ χαμηλό επίπεδο του παγκοσμίου (περίπου 1%). Αυτό σημαίνει ότι ο ελληνικός στόλος εμπλέκεται στο εμπόριο ανάμεσα σε τρίτες χώρες (είναι δηλαδή αυτό που ονομάζουμε cross-trader).

Η ελληνική λοιπόν ναυτιλιακή πολιτική κινείται προς δύο βασικές κατευθύνσεις. Η πρώτη είναι η διατήρηση και σταθερότητα του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και η δεύτερη είναι η επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με την παράλληλη κατάργηση των οποιοδήποτε εμποδίων και προστατευτικών μέτρων υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών. Στα πλαίσια αυτά, οι δύο βασικές ρήτρες η οποίες μετουσιώνουν τις επιδιώξεις της χώρας μας σε πράξη είναι αυτή του **Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους** και αυτή της **Εθνικής Μεταχείρισης**.

Η ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους σημαίνει πως όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στα διάφορα φόρα, ενώ η ρήτρα της Εθνικής Μεταχείρισης πως δεν θα πρέπει να υπάρχει διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων.

Η ύπαρξη μονομερών μέτρων προστασίας αποτελεί μία ακόμη περίπτωση περιοριστικών μέτρων, τα οποία πολλές χώρες λαμβάνουν για την επιδίωξη διαφόρων εθνικών τους στόχων (όπως για παράδειγμα για επίλυση βραχύ- και μακροχρόνιων προβλημάτων της ναυτιλίας τους, για την ανάπτυξη των εθνικών τους στόλων ή ως αντίδραση σε διάφορα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν). Η χώρα μας όπως είναι και φυσιολογικό να υποθέσουμε ,αντιτίθεται σε κάθε μορφής τέτοια εμπόδια μιας και περιορίζουν την δραστηριότητα των ελληνικών πλοίων σε συγκεκριμένα μέρη του κόσμου.

Η άποψη που υποστηρίζει η Ελλάδα είναι αυτή που λέει πως η ναυτιλία αποτελεί μια διεθνή δραστηριότητα η οποία δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζει πάσης φύσεως εμπόδια και η οποία θα πρέπει να ρυθμίζεται από την ύπαρξη διεθνών κανονισμών με παγκόσμια εφαρμογή. Την ίδια στιγμή (και ως έμπρακτη απόδειξη των παραπάνω), η χώρα μας σέβεται και εφαρμόζει τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982), όπως επίσης και όλες τις διεθνείς συμβάσεις στα πλαίσια του IMO, του ΠΟΕ και της ΕΕ (SOLAS, MARPOL κλπ.). Ο βασικός στρατηγικός στόχος όλων των παραπάνω, δεν μπορεί να είναι άλλος από την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου (κάτι που αποτελεί και βασική επιδίωξη όλων των επιχειρήσεων στα πλαίσια που έχουν διαμορφωθεί από την παγκοσμιοποίηση) και τη βελτίωση της θέσης και κατάστασης του έλληνα ναυτικού.

Οι βασικοί λοιπόν στόχοι οι οποίοι έχουν τεθεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι οι παρακάτω:

- Άρση διεθνώς των εφαρμοζόμενων προστατευτικών μέτρων για τη δημιουργία συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού και με αυτόν τον τρόπο την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου
- Αύξηση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και προστασία του περιβάλλοντος
- Προσέλκυση νέων στο χώρο της ναυτιλίας
- Εξασφάλιση της απασχόλησης των ήδη υπαρχόντων ναυτικών
- Συνεχής επιμόρφωση και βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτεργατών
- Προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στην ελληνική σημαία
- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών της χώρας

Η αναφορά στα προστατευτικά μέτρα αυτά δεν σημαίνει πως η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι μια «ανοικτή» αγορά. Κάθε άλλο μάλιστα, μιας και αποτελεί μια από τις πιο απελευθερωμένες βιομηχανίες. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως δεν υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, τα οποία θα ωφελήσουν ακόμα περισσότερο την ελληνική ναυτιλία, η οποία προσδοκά την πλήρη απελευθέρωση του κλάδου. Αυτό που θα πρέπει να τονιστεί εδώ είναι πως ναι μεν η Ελληνική πλευρά υποστηρίζει τις πολυμερείς διαπραγματεύσεις (π.χ. GATT) και τις αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια αυτών, αλλά θα ήταν προτιμότερο (όπως υποστηρίζει και ο Κ. Ν. Παπαγιαννούλης) οι διάφορες διαπραγματεύσεις να γίνονται στα πλαίσια κάποιου οργανισμού (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση), μιας και στις πολυμερείς διαπραγματεύσεις υπάρχει πάντα ο κίνδυνος κάποιες χώρες προκειμένου να πετύχουν τους στόχους τους σε άλλους πιο σημαντικούς για αυτές τομείς, να θυσιάσουν τις επιδιώξεις τους για την ναυτιλία .

2.8.1. Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδος στα πλαίσια της ΕΕ

Όπως είπαμε και παραπάνω, ένας από τους βασικότερους οργανισμούς στα πλαίσια των οποίων η χώρα μας θα πρέπει να επιδιώκει την εκπλήρωση των συμφερόντων της είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένα βασικό πλεονέκτημα που έχει η χώρα μας στην επιδίωξή της αυτή είναι ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στην Ευρώπη και επομένως προσδίδει διαπραγματευτική δύναμη στην Ελλάδα .

Η πολιτική που ακολουθεί (και θα πρέπει να συνεχίσει να ακολουθεί) η χώρα μας στα πλαίσια της ΕΕ, είναι η επικράτηση των συνθηκών του πλήρους και υγιούς ανταγωνισμού και παράλληλα η κατάργηση των όποιων εμποδίων υπάρχουν στο εμπόριο των αγαθών. Ειδικότερα, όπως αναφέρει και ο Κ. Ν. Παπαγιαννούλης⁷² βασικοί στόχοι τους οποίους θα πρέπει να επιδιώξει η Ελλάδα θα πρέπει να είναι οι εξής:

1. Η δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού, ιδιαίτερα σε σχέση με τα παράλληλα ή δεύτερα νηολόγια
2. Η βελτίωση της εκπαίδευσης των ναυτικών και η επάρκεια προσωπικού
3. Η εξειδίκευση σε συγκεκριμένους τομείς της ναυτιλίας
4. Η ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων
5. Η βελτίωση της λιμενικής υποδομής και των παρεχόμενων υπηρεσιών
6. Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών

Ιδιαίτερα σημαντικό σημείο για την επίτευξη πολλών από τους παραπάνω στόχους, είναι η επιδίωξη (στα πλαίσια της ΕΕ πάντα) για την εξασφάλιση κονδυλίων, αλλά και η εύρεση πόρων για προγράμματα τα οποία θα αφορούν καίριας σημασίας ζητήματα για τη ναυτιλία μας (όπως π.χ. για την ανανέωση του στόλου, για την βελτίωση της εκπαίδευσης κλπ.) .

Συνολικά λοιπόν, η Ελλάδα θα πρέπει στα πλαίσια της ΕΕ να επιδιώκει την απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών από κάθε είδους μορφή προστατευτισμού . Παράλληλα, θα πρέπει να επιδιώκει (στα πλαίσια των οργανισμών που συμμετέχει) την επίτευξη συμφωνιών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την ασφάλεια του κλάδου γενικά. Τέλος, ιδιαίτερα ως προς την Ευρωπαϊκή Ένωση , κρίσιμη είναι η επιδίωξη για την εξασφάλιση πόρων για να προχωρήσουν οι αναγκαίες αλλαγές (που περιγράφηκαν παραπάνω) και οι οποίες θα οδηγήσουν σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας μας .

2.8.2. Η πολιτική στα πλαίσια του ΠΟΕ

Ένας από τους πιο σημαντικούς οργανισμούς παγκοσμίως για την ναυτιλία, είναι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Όπως τονίστηκε και στο αντίστοιχο κεφάλαιο κεντρικής σημασίας στις διαπραγματεύσεις που γίνονται είναι η απόφαση για εξαίρεση της ναυτιλίας από τον τομέα των υπηρεσιών ή αν θα συμπεριληφθεί με την ύπαρξη όρων (επιδίωξη της χώρας μας) ώστε να διατηρηθεί τουλάχιστον η κατάσταση ελευθερίας που ισχύει σήμερα. Ο κίνδυνος ως γνωστόν, προέρχεται από το γεγονός πως ορισμένες χώρες (ιδιαίτερα μεγάλες δυνάμεις) μπορεί να «θυσιάσουν» τις επιδιώξεις τους για απελευθέρωση στον τομέα της ναυτιλίας ώστε να επιτύχουν κάποιους πιο σημαντικούς στόχους για αυτές σε άλλους τομείς .

Ιστορικά η Ελλάδα επιδίωκε την εξαίρεση από την GATT της ναυτιλίας υπό το φόβο το καθεστώ που θα προέκυπτε να είναι πιο «προστατευτικό» από πριν. Αυτή την επιδίωξη την μετέφερε και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία όμως δεν επιθυμούσε κάτι τέτοιο για να μην περάσει αυτή η τακτική και στους άλλους τομείς και οδηγηθούν έτσι οι διαπραγματεύσεις σε ναυάγιο. Τελικά, και όπως ήδη γνωρίζουμε, προτιμήθηκε η διαδικασία των προτάσεων /προσφορών (η οποία σημειωτέως ξανάρχισε όπως είπαμε από το 2000 και ακόμα συνεχίζεται) για την επίτευξη της απελευθέρωσης του τομέα. Αυτό πάντως που είναι γνωστό είναι πως από τη στιγμή που θα λήξει η διαδικασία χωρίς όμως να έχει βρεθεί λύση η οποία θα οδηγηθεί στην απελευθέρωση, τότε η ναυτιλία θα εξαιρεθεί από την GATS.

Σύμφωνα με το ίδιο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (σχετικά με το νέο γύρο των διαπραγματεύσεων), η τακτική που ακολουθείται χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά:

- Ο βασικός σκοπός των διαπραγματεύσεων που είναι σε εξέλιξη συμπίπτει με τις βασικές αρχές που διέπουν την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική. Πιο συγκεκριμένα, ένα χαρακτηριστικό στοιχείο αυτού είναι πως κατά την εφαρμογή από μια χώρα προστατευτικών πρακτικών, θεωρείται πως η καλύτερη μέθοδος για να αρθούν οι συγκεκριμένοι περιορισμοί είναι η άσκηση πίεσης εκ μέρους όλων των κρατών που αντιμετωπίζουν πρόβλημα από τη συγκεκριμένη πρακτική. Εναλλακτικά θεωρείται πως αυτή η πίεση θα πρέπει να ασκηθεί από κάποιον διεθνή Οργανισμό. Οι παραπάνω θέσεις είναι απολύτως σύμφωνες με τις ελληνικές .

Ὑ Στα πλαίσια της τρέχουσας διαπραγματευτικής διαδικασίας για την απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών, σημείο αναφοράς είναι η εθνικότητα του πλοιοκτήτη και όχι η σημαία που φέρουν τα πλοία. Το συγκεκριμένο σημείο αποτελεί -όπως είναι φυσικό- αποφασιστικής σημασίας σημείο για την ελληνική στρατηγική, μιας και βάση αυτού η ελληνική ναυτιλία είναι 1^η στον κόσμο και επομένως η άποψή της αποκτά ανάλογη βαρύτητα .

Ὑ Οι καθορισμένοι στόχοι που επιδιώκονται είναι η ενίσχυση της θέσης της Ελλάδος στους διεθνείς οργανισμούς που αυτή συμμετέχει (π.χ. ΠΟΕ, ΕΕ και ΟΟΣΑ), η διασφάλιση (οικονομικών) πλεονεκτημάτων για την ελληνική ναυτιλία μέσω της απελευθέρωσης του κλάδου και η υπογράμμιση του βασικού ρόλου που παίζει η Ελληνική Διοίκηση στην Ελληνική Ναυτιλία .

Αποτιμώντας λοιπόν όλα τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε πως η βασική Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική συνίσταται στην επιδίωξη (μέσω της συμμετοχής και της υιοθέτησης πρωταγωνιστικού ρόλου στους Διεθνείς Οργανισμούς) της πλήρους απελευθέρωσης του θαλάσσιου εμπορίου, μέσω της άρσης των οποιονδήποτε υπαρχόντων περιορισμών και της επικράτησης συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Στα πλαίσια αυτά οι δύο βασικές ρήτρες η οποίες πραγματώνουν τις ελληνικές θέσεις είναι η ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους και αυτή της Εθνικής Μεταχείρισης. Την ίδια στιγμή, η Ελλάδα σέβεται όλες τις υπάρχουσες διεθνείς συμβάσεις (MARPOL, SOLAS κλπ.) και επιδιώκει την όσο δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια μπορεί να υπάρξει και ταυτόχρονα αγωνίζεται υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος .

Η πλήρης απελευθέρωση του κλάδου της ναυτιλίας συμβαδίζει με τα συμφέροντα της χώρας μιας και η ελληνική ναυτιλία είναι όπως είπαμε cross-trader , δηλαδή εμπλέκεται στο εμπόριο αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών, αφού αν και διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως, το εμπόριο της χώρας μας είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε σχέση με το παγκόσμιο. Επομένως, είναι καθαρά προς το συμφέρον των ελληνικών πλοίων να μην αντιμετωπίζουν τα οποιαδήποτε εμπόδια και να κινούνται ελεύθερα στους ωκεανούς .

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί και ο κίνδυνος που υπάρχει γενικότερα για την πολιτική της χώρας μας. Επειδή, οι υπόλοιποι τομείς (εκτός ίσως του τουρισμού) της οικονομίας της χώρας μας είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο σε σχέση με το παγκόσμιο, είναι φυσικό να επιθυμεί η χώρα μας να προστατέψει αυτούς τους τομείς με την υιοθέτηση προστατευτικών μέτρων, τα οποία όμως δεν επιθυμεί με τίποτα να υπάρχουν στην ναυτιλία. Η αντίφαση (απολύτως λογική πάντως), παράλληλα με το γεγονός πως κάποιες μεγάλες χώρες είναι δυνατόν να εγκαταλείψουν τις απαιτήσεις του για τον τομέα της ναυτιλίας ως προς όφελος κάποιου άλλου τομέα που έχουν μεγαλύτερο συμφέρον, αποτελούν δύο από τα βασικότερα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει η ελληνική πολιτική .

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε πως θα είναι προς όφελος της χώρας μας να επιδιωχθούν με κάθε τρόπο οι παρακάτω βασικοί στόχοι:

- Ø Επιδίωξη για επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του στόλου που βρίσκεται υπό ξένη σημαία με τις κατάλληλες ρυθμίσεις για να επωφεληθεί τα μέγιστα η χώρα μας από τη παγκόσμια δραστηριότητα της ναυτιλίας μας
- Ø Βελτίωση των λιμενικών και άλλων υποδομών, ώστε να μετατραπεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται και για τη ναυτιλία μας και για την χώρα γενικότερα.

Ταυτόχρονα βελτίωση των αντίστοιχων υποδομών και στην υπόλοιπη χώρα για να ωφεληθεί και ο τουρισμός, αλλά και για την σωστή εφαρμογή της απαραίτητης κοινωνικής πολιτικής

- Ø Βελτίωση του επιπέδου και συνεχής εκπαίδευση των ναυτικών, αλλά και γενικότερα όσων ασχολούνται με τη ναυτιλία με σκοπό το όσο το δυνατόν υψηλότερο επίπεδο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.
- Ø Ταυτόχρονα με το παραπάνω σημείο, προσπάθεια και προσφορά ισχυρών κινήτρων και κατάλληλης ενημέρωσης για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα κάτι το οποίο τείνει να γίνει μόνιμο πρόβλημα για τον κλάδο

2.9. Συμπεράσματα

Η παγκοσμιοποίηση συμπερασματικά είναι μια έννοια πολυσύνθετη, που εμφανίζει διάφορες πτυχές και εμφανίζεται, επιδρά και επηρεάζει όλα τα επίπεδα της κοινωνικής μας ζωής, όλη την κοινωνία γενικότερα. Αποτελεί δε ταυτόχρονα και το πιο πρόσφορο πεδίο πολιτικής, οικονομικής και κοινωνιολογικής διαμάχης σχετικά με τις εξελίξεις και τους στόχους αυτής .

Όπως είδαμε, το φαινόμενο δεν είναι κάτι νέο και πρωτόγνωρο. Η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης έχει ξεκινήσει αιώνες πριν όπως αναφέρουν οι Μαρξ και Ένγκελς, από την εποχή δηλαδή που επικράτησε ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Μια νέα ώθηση δόθηκε στον προηγούμενο αιώνα με την εξέλιξη των μέσων μεταφοράς εκείνης της εποχής, ενώ τα τελευταία χρόνια οι ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία, τις τηλεπικοινωνίες και τα μέσα μεταφοράς, όπως και η συνεχής αναζήτηση της αύξησης της ανταγωνιστικότητας και του (ανταγωνιστικού) πλεονεκτήματος έχουν οδηγήσει το φαινόμενο στην πλήρη επικράτησή του .

Ακριβώς για αυτόν τον λόγο, εδώ και κάποια χρόνια βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη ένας διάλογος, μια διαμάχη θα λέγαμε καλύτερα μεταξύ υποστηρικτών και πολέμιων της παγκοσμιοποίησης. Οι υποστηρικτές προβάλλουν κατά βάση το επιχείρημα πως το «άνοιγμα» των αγορών όλων και η συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εμπόριο, μόνο οφέλη και κέρδη μπορεί να προσφέρει στις εθνικές οικονομίες και φέρνουν ως παράδειγμα τέτοιας εξέλιξης την Κίνα. Από την πλευρά τους οι πολέμιοι αντιδρούν στις αλλαγές που αυτή φέρνει και υποστηρίζουν πως η βασική επίδραση που έχει είναι το άνοιγμα του χάσματος μεταξύ 1^{ου} και 3^{ου} κόσμου, παράλληλα με μια διαδικασία αποσάθρωσης των τοπικών κουλτούρων και πολιτισμών. Υπάρχει βέβαια και άλλη μία ομάδα ατόμων, η οποία υποστηρίζει πως η έκταση του φαινομένου υπερβάλλεται και πως το εθνικό κράτος δεν χάνει τελείως την δύναμή του, παραμένοντας κυρίαρχο, ιδιαίτερα στον εθνικό του χώρο .

Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο το οποίο επηρεάζει όλα τα επίπεδα της κοινωνικής μας ζωής. Επηρεάζει πλευρές όπως η κουλτούρα και ο πολιτισμός, η πολιτική, η επικοινωνία, η δημοκρατία, η κρατική κυριαρχία, ακόμα και την φιλοσοφία της αστικής ανάπτυξης .

Ως φαινόμενο όμως ξεκίνησε και είναι κατά βάση οικονομικό. Ως εκ τούτου οι βασικές της επιδράσεις είναι στο οικονομικό επίπεδο. Ενώ παλιότερα ο βασικός φορέας αυτής ήταν το παγκόσμιο εμπόριο, σήμερα κεντρομόλος δύναμη αυτής είναι οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις (χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως το εμπόριο δεν εξακολουθεί να παίζει σημαντικότατο ρόλο). Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει το γεγονός πως 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) .

Μία ακόμα βασική πτυχή του φαινομένου είναι η κυριαρχία και λειτουργία των πολυεθνικών επιχειρήσεων ως βασικών φορέων των σύγχρονων εξελίξεων. Οι

πολυεθνικές επιχειρήσεις, οι οποίες αναζητούν την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού κέρδους, στην προσπάθειά τους αυτή εκμεταλλεύονται κάθε δυνατότητα που έχουν στη διάθεσή τους. Έτσι λοιπόν για παράδειγμα ιδρύουν θυγατρικές ανά τον κόσμο για να επωφεληθούν από το χαμηλότερο κόστος εργασίας και τις φορολογικές ελαφρύνσεις που υπάρχουν σε συγκεκριμένα κράτη. Ταυτόχρονα, για την καλύτερη δυνατή λειτουργία τους έχουν υιοθετήσει τη δικτυακή μορφή οργάνωσης, η οποία τους προσφέρει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα στην αναζήτηση εκπλήρωσης των προαναφερθέντων επιδιώξεών τους .

Παράλληλα, σημαντικότερο ρόλο στην εμφάνιση, εξάπλωση και επικράτηση του φαινομένου παίζουν οι συνεχείς και ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία. Οι νέες αυτές τεχνολογίες έχουν ως βασικό αποτέλεσμα την εκμηδένιση των αποστάσεων και του χρόνου, κάτι το οποίο εξυπηρετεί στο μέγιστο βαθμό τις επιδιώξεις τόσο των πολυεθνικών επιχειρήσεων, όσο και της όλης διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης γενικότερα.

Μέσα στα παραπάνω πλαίσια, μία βασική αρνητική επίδραση του φαινομένου είναι η δεινή θέση στην οποία έχει περιέλθει η περιφέρεια, αλλά και η δημιουργία ενός νέου κόσμου, του 4^{ου} Κόσμου, του οποίου βασικό χαρακτηριστικό είναι ο αποκλεισμός από τις σύγχρονες εξελίξεις και η περιοθωριοποίησή του. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να τονιστεί πως το παλιό μοντέλο διάκρισης κέντρου περιφέρειας τείνει να χάνει την ερμηνευτική του ισχύ, εξαιτίας της επικράτησης της δικτύωσης, βασικό αποτέλεσμα της οποίας είναι η αλληλοδιαπλοκή και αλληλοδιείσδυση μεταξύ των (παλιότερα) δύο αντίθετων πόλων του .

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί πως μερικές μόνο από τις σημαντικότερες συνέπειες τις οποίες μπορεί να έχει η παγκοσμιοποίηση, όπως η συνεχής υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η συνεχής αύξηση της ανεργίας, οι πιθανές οικονομικές κρίσεις, η όλο και μεγαλύτερη υιοθεσία προστατευτικών πολιτικών ως αποτέλεσμα της πίεσης των επιχειρήσεων προς τα κράτη για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους και άλλες.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την ακολουθούμενη Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική, θα πρέπει πρώτα να δούμε τα πλαίσια μέσα στα οποία αυτή διαμορφώνεται, όπως αυτά καθορίζονται από :

- Τις πολυεπίπεδες εξελίξεις της παγκοσμιοποίησης
- Τις εξελίξεις στον παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και ελληνόκτητο στόλο
- Τις διάφορες μορφές προστατευτισμού που ακολουθούνται από κάποιες χώρες (κυρίως τις αναπτυσσόμενες)
- Τους Διεθνείς Οργανισμούς στους οποίους η Ελλάδα συμμετέχει (π.χ. ΕΕ, ΟΟΣΑ, ΠΟΕ κλπ.)
- Τις Διεθνείς Συμβάσεις και Κώδικες που επικυρώνονται και τίθενται σε εφαρμογή από αυτούς τους οργανισμούς (π.χ. GATT, GATS, UNCLOS, SOLAS, MARPOL κλπ.)

Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί σήμερα μια από τις πιο διεθνοποιημένες (ίσως και την πιο διεθνοποιημένη) βιομηχανίες στον κόσμο, μια βιομηχανία η οποία κινείται σε πλαίσια πολύ πιο «απελευθερωμένα» από τους περισσότερους άλλους τομείς της διεθνούς οικονομίας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της tramp ναυτιλίας, η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον επειδή σε αυτήν δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η ιδιαιτερότητα της tramp ναυτιλίας είναι ότι σε αυτήν μπορεί να δραστηριοποιηθεί και μια επιχείρηση η οποία μπορεί να έχει στον έλεγχό της ένα και μόνο πλοίο. Το αποτέλεσμα είναι πως ο αριθμός των ναυτιλιακών μονάδων παγκοσμίως είναι απεριόριστος. Αυτό σημαίνει πως η κάθε μία επιχείρηση μεμονωμένα δεν μπορεί να επηρεάσει τη συνολική

προσφορά (άρα και το σημείο ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης) και επομένως η επικράτηση σε αυτήν την αγορά εξαρτάται από την ικανότητα που έχει η κάθε επιχείρηση να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της μέσω της επίτευξης χαμηλότερου μεταφορικού κόστους.

Προς αυτήν την κατεύθυνση, ο ναυλωτής (από οποιαδήποτε χώρα και να 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. Αν στα παραπάνω προσθέσουμε και το γεγονός ότι τα κύρια κέντρα εξαγωγής χύδην φορτίων είναι διεσπαρμένα ανά τον κόσμο και το μεγαλύτερο μέρος αυτών κατευθύνεται προς Η.Π.Α., Ευρώπη και Ιαπωνία μπορούμε εύκολα να εξάγουμε το συμπέρασμα γιατί η tramp ναυτιλία είναι μια κατ’ εξοχήν διεθνοποιημένη αγορά.

Πέραν αυτών, για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τις συνθήκες λειτουργίας μιας επιχείρησης στην ελεύθερη αγορά (spot market) της tramp ναυτιλίας, θα πρέπει να γίνει και μια αναφορά στις δυσκολίες που παρουσιάζονται και οι οποίες συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Η ζήτηση χωρητικότητας (η οποία όπως είπαμε προέρχεται από ένα πολύ μεγάλο αριθμό φορέων) είναι έντονα παγκοσμιοποιημένη.
- Η ζήτηση αναφέρεται σε ένα μεγάλο αριθμό φορτίων με παρόμοια χαρακτηριστικά, γεγονός το οποίο επηρεάζει τις συνθήκες και το κόστος μεταφοράς
- Ο τόπος, ο χρόνος και οι όροι κάτω από τους οποίους θα γίνουν οι εργασίες συντήρησης ή ανεφοδιασμού του πλοίου
- Το είδος του ναυλοσύμφωνου. Η ναύλωση μπορεί να αφορά ένα ταξίδι ή περισσότερα, μπορεί η μεταφορά να γίνει άμεσα ή μετά την πάροδο κάποιου χρονικού διαστήματος κ.ο.κ.
- Η αστάθεια στην απασχόληση του πλοίου, η οποία έχει ως συνέπεια να δυσχεραίνει την λήψη αποφάσεων για νέες επενδύσεις ή για την εκποίηση κάποιων πλοίων.
- Η ύπαρξη έλλειψης ή πλεονάσματος χωρητικότητας σε κάποιους τομείς δεδομένων των γενικών συνθηκών σχέσης προσφοράς και ζήτησης.
- Το γεγονός ότι η ζήτηση (όπως γνωρίζουμε) είναι δευτερογενής και παρουσιάζει αστάθεια.

Από την άλλη πλευρά, όπως είπαμε, η ναυτιλία αυτού του είδους αποτελεί τον πιο πρόσφορο τομέα της ναυτιλίας για την είσοδο μιας επιχείρησης και αυτό οφείλεται κυρίως στους εξής παράγοντες:

- Η επιχείρηση μπορεί να λειτουργήσει με ένα μόνο πλοίο
- Το φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίων είναι ο λιγότερο δαπανηρός τύπος πλοίου
- Οι περισσότερες νέες επιχειρήσεις δεν επενδύουν στη ναυπήγηση νέων πλοίων, αλλά στην αγορά μεταχειρισμένων με συνέπεια την περαιτέρω μείωση του απαιτούμενου κεφαλαίου
- Δεν είναι υποχρεωτική η επιχειρηματική οργάνωση της εταιρείας, μιας και η διαχείριση των πλοίων μπορεί να ανατεθεί σε μεγαλύτερες επιχειρήσεις (έναντι φυσικά αμοιβής).
- Οι εμπειρικές γνώσεις για τη λειτουργία, συντήρηση του πλοίου και για την εφαρμογή των ναυλοσύμφωνων είναι επαρκείς για τους πλοιοκτήτες.

Ο συνδυασμός των παραπάνω παραγόντων και των δυσχερειών, έχουν ως αποτέλεσμα να είναι ιδιαίτερα πρόσφορος για αυτού του είδους ναυτιλίας ο τύπος της προσωπικής επιχείρησης. Αυτός ο τύπος εξασφαλίζει άλλωστε την απαιτούμενη ταχύτητα και αποφασιστικότητα στην λήψη των διάφορων αποφάσεων. Δεν είναι τυχαίο δε το γεγονός πως οι μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς χύδην φορτίων στον κόσμο είναι προσωπικές επιχειρήσεις.

Τέλος ενδιαφέρον έχει για να αποκτήσουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα για τις ιδιομορφίες της tramp ναυτιλίας (και φυσικά των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν) και το γιατί αυτή είναι μια κατ' εξοχήν διεθνοποιημένη αγορά να δούμε τα γενικά χαρακτηριστικά της ζήτησης, όπως και τα αντίστοιχα της προσφοράς χωρητικότητας:

i. Χαρακτηριστικά ζήτησης χωρητικότητας:

Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η ανελαστικότητά της. Αυτό είναι αποτέλεσμα του είναι παράγωγος ζήτηση, δηλαδή του γεγονότος ότι εξαρτάται από την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και το διεθνές εμπόριο. Βραχυχρόνια η ζήτηση μεταβάλλεται αναλόγως των διακυμάνσεων του οικονομικού κύκλου, μακροχρόνια όμως επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας

ii. Χαρακτηριστικά προσφοράς χωρητικότητας:

Η προσφορά χωρητικότητας εξαρτάται κατά κύριο λόγο από των συνολικό αριθμό προσφερόμενων πλοίων ανά κατηγορία. Συνήθως αυτό που παρατηρείται στη ναυτιλιακή αγορά είναι είτε έλλειψη, είτε υπερπροσφορά χωρητικότητας, ενώ η ύπαρξη ισορροπίας είναι εξαιρετικά σπάνια.

Από τα παραπάνω είναι εύκολο να εξάγουμε το συμπέρασμα, πως η tramp ναυτιλία αποτελεί μια διεθνοποιημένη αγορά, αφού η ζήτηση και εξαρτάται άμεσα από την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και κατανέμεται παγκοσμίως. Επιπλέον, ως αγορά χαρακτηρίζεται ως ελεύθερη, μιας και υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, η είσοδος και έξοδος των επιχειρήσεων είναι απολύτως ελεύθερη και ο μόνος συντονισμός μεταξύ προσφοράς και ζήτησης είναι αυτός που πραγματοποιείται από τις διάφορες μεταβολές των ναύλων.

Αν στην παραπάνω θέση (πως η ναυτιλία είναι η πιο διεθνοποιημένη βιομηχανία παγκοσμίως) προσθέσουμε και το γεγονός πως το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται δια θαλάσσης, τότε εύκολο είναι να κατανοήσουμε το ρόλο που αυτή παίζει τόσο για την παγκόσμια οικονομία, όσο και για την χώρα μας .

Ο ελληνικός στόλος (ιδιαίτερα δε αν προσθέσουμε σε αυτόν και τα ελληνικών συμφερόντων πλοία τα οποία φέρουν ξένες σημαίες), αποτελεί την μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως (άρα και στην ΕΕ, της οποίας ο στόλος το 2002 αποτελούσε το 18,8% του παγκοσμίου). Αυτό φυσικά προσδίδει στην χώρα μας μια σειρά από οφέλη όπως:

- Ø Διαπραγματευτική δύναμη και κύρος στα διεθνή forum και στους διεθνείς Οργανισμούς
- Ø Ναυτιλιακό συνάλλαγμα (το οποίο το 2004 υπολογίζεται να φτάσει τα 12 δις ευρώ) και το οποίο καλύπτει ένα αρκετά μεγάλο μέρος (γύρω στο 20%) του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου

- Ø Δημιουργία ενός μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας στην θάλασσα και στην ξηρά (σε ναυτιλιακές, παραναυτιλιακές, ναυπηγικές και παραναυπηγικές επιχειρήσεις)
- Ø Ενίσχυση και ομαλή λειτουργία των παραπάνω επιχειρήσεων
- Ø Λειτουργία του κάθε πλοίου και του κάθε ναυτικού ως πρεσβευτή της χώρας μας και του πολιτισμού της
- Ø Συμβολή στη διαμόρφωση μιας πολιτικής κοινωνικής συνοχής (με την έννοια ότι ενώνει με την ενδοχώρα και τα πιο απομακρυσμένα νησιά)
- Ø Προσφορά (αν οι συνθήκες το απαιτήσουν) και στον τομέα της εθνικής άμυνας
- Ø Επίσης σημαντικό είναι το γεγονός ότι όλα τα παραπάνω γίνονται κάτω από τους καλύτερους δυνατούς όρους για το κοινωνικό σύνολο, καθώς οι μόνες δαπάνες που απαιτεί η ναυτιλία είναι για την συντήρηση και λειτουργία των κρατικών υποδομών και υπηρεσιών

Από τα παραπάνω είναι δυνατόν να καταλάβουμε την σημασία που έχει η ελληνική ναυτιλία για τη χώρα μας. Για να μπορέσει όμως να αναπτύξει ο ελληνικός στόλος πλήρως τις δυνατότητές του (και επομένως να αποφέρει και τα μέγιστα οφέλη για την χώρα μας) θα πρέπει να μην αντιμετωπίζει εμπόδια στην δραστηριότητά του. Δυστυχώς ακόμα και σήμερα πολλές χώρες (ιδιαίτερα αναπτυσσόμενες) εξακολουθούν να εφαρμόζουν προστατευτικά μέτρα (π.χ. Διάκριση Σημείας, Προτίμηση Σημείας, Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις, Κρατικός Παρεμβατισμός) για διάφορους λόγους (ανάπτυξη εθνικού στόλου, υποστήριξη οικονομίας της χώρας, «προστασία» από ναυτιλιακά ατυχήματα κλπ.) .

Οι παραπάνω συνθήκες καταδεικνύουν και την ανάγκη για ύπαρξη ενός πλαισίου (με παγκόσμια εφαρμογή) το οποίο θα ρυθμίζει την διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου και θα διασφαλίζει παράλληλα και την ομαλότητα αυτού. Η πρώτη συμφωνία ιστορικά που κινήθηκε προς αυτή την κατεύθυνση ήταν η GATT η οποία επικυρώθηκε το 1947 και η οποία ρύθμιζε το παγκόσμιο εμπόριο για περίπου 50 χρόνια. Μέσα στα χρόνια αυτά οι ισχύοντες δασμοί παγκοσμίως μειώθηκαν κατά 40% με συνέπεια την ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου .

Την υπογραφή της GATT ακολούθησαν 7 γύροι διαπραγματεύσεων, με τελευταίο τον γύρο της Ουρουγουάης (1986-94), σημαντικότερο αποτέλεσμα του οποίου ήταν η δημιουργία του γνωστού σε όλους Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Αυτός περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την τροποποιημένη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT), τη νέα Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών (GATS), όπως και τη Νέα Συμφωνία για τα Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας στον τομέα του Εμπορίου (TRIPS). Παράλληλα (και πάντα στα πλαίσια του ΠΟΕ) δημιουργήθηκε η Διαπραγματευτική Ομάδα για τις Υπηρεσίες των Θαλάσσιων Μεταφορών, με σκοπό να εξασφαλίσει δεσμεύσεις από μια «κρίσιμη μάζα» κρατών για την μείωση των εμποδίων στο θαλάσσιο εμπόριο, χωρίς όμως να πετύχει τον σκοπό της. Έτσι λοιπόν οι διαπραγματεύσεις διεκόπησαν για να επανεκκινήσουν το 2000 στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων για την GATS. Αυτή η συμφωνία αποτελεί το μοναδικό σεντ κανονισμών αυτή τη στιγμή το οποίο ρυθμίζει περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Βασικός στόχος της είναι η πλήρης απελευθέρωση αυτού και η λειτουργία του κάτω από τα ρυθμιστικά πλαίσιά της. Προς αυτήν την κατεύθυνση, οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται .

Για να συμπληρώσουμε το παζλ της ακολουθούμενης πολιτικής παγκοσμίως, σημαντικό είναι να γίνει μια αναφορά και στον ΟΟΣΑ και τον ΙΜΟ. Ο ΟΟΣΑ έχει θέσει ως βασικούς στόχους :

- Τη βελτίωση της πρόσβασης στις υπηρεσίες της διεθνούς ναυτιλίας μέσω της επιδίωξης του θεμιτού ανταγωνισμού
- Κατά συνέπεια την παροχή της δυνατότητας σε όλους τους φορείς του κλάδου για ελεύθερη επιλογή των υπηρεσιών που επιθυμούν
- Την αντιμετώπιση των οποιοδήποτε εμποδίων παρουσιάζονται στην παραπάνω διαδικασία
- Την πιστή εφαρμογή από όλα τα μέρη της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθείται στην αγορά
- Την εναρμόνιση των πάντων με τους διεθνώς ισχύοντες κανονισμούς και πρότυπα, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος
- Την επίτευξη συμφωνίας για τον τρόπο επίλυσης διαφορών που παρουσιάζονται σε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες
- Την αντιμετώπιση του θέματος των sub-standard πλοίων

Ο IMO από την πλευρά του επιδιώκει τη διασφάλιση ενός ενιαίου πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ώστε να αποφεύγονται τυχόν στρεβλώσεις σε όλα τα επίπεδα, αλλά και επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Παράλληλα δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε θέματα εκπαίδευσης, προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας γενικότερα του κλάδου. Για τον λόγο αυτό επιβάλλει τη συμμόρφωση όλων των συμμετεχόντων στις ήδη υπάρχουσες συμβάσεις (SOLAS, MARPOL κλπ.), ενώ έχει θέσει σε εφαρμογή και Κώδικες όπως ο ISM, ενώ από τον Ιούλιο θα ισχύει και ο ISPS.

Ως γνωστόν, η Ελλάδα αποτελεί μέλος της ΕΕ και επομένως η ναυτιλιακή πολιτική αυτής επηρεάζει και ενδιαφέρει άμεσα την χώρα μας. Οι βασικές συνιστώσες της ακολουθούμενης από την Ευρωπαϊκή Ένωση πολιτικής είναι :

- 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 βελτίωση της αποδοτικότητάς τους. Επίσης, θέσπιση κανονισμών για την τήρηση και εφαρμογή των κανόνων του θεμιτού ανταγωνισμού

Επιπλέον, στους βασικούς στόχους της ΕΕ συγκαταλέγονται η προσπάθεια για ενίσχυση των κοινοτικών νηολογίων, η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και η αντιμετώπιση του θέματος των ανοικτών νηολογίων. Παράλληλα, έθεσε σε ισχύ τη «Λευκή Βίβλο» για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την ανταγωνιστικότητα του υπό Κοινοτική σημαία στόλου και την απασχόληση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Συνολικά λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική επιδιώκει την πλήρη απελευθέρωση της ναυτιλίας μέσω της άρσης κάθε είδους προστατευτισμού και παράλληλα ευνοεί την αειφόρο ανάπτυξη μέσω της προώθησης νέων μέσων, τεχνολογιών και πολιτικών φιλικών προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, με πρωταρχικό ενδιαφέρον να δίνεται και στην ασφάλεια .

Αφού είδαμε τα πλαίσια μέσα στα οποία διαμορφώνεται, μπορούμε τώρα να δούμε και να κατανοήσουμε ευκολότερα την ακολουθούμενη πολιτική από την Ελλάδα, αλλά και να προχωρήσουμε σε μια σειρά προτάσεων για το μέλλον αυτής.

Η ελληνική λοιπόν ναυτιλιακή πολιτική κινείται προς δύο βασικές κατευθύνσεις. Η πρώτη είναι η διατήρηση και σταθερότητα του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και η δεύτερη είναι η επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με την παράλληλη κατάργηση των οποιοδήποτε εμποδίων και προστατευτικών μέτρων υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών. Στα πλαίσια αυτά, οι δύο βασικές ρήτρες οι οποίες μετουσιώνουν τις επιδιώξεις της χώρας μας σε πράξη είναι αυτή του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους και αυτή της Εθνικής Μεταχείρισης. Την ίδια στιγμή, η χώρα μας σέβεται όλες τις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες που αναφέρονται στη ναυτιλία, την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια.

Ο βασικός κίνδυνος που υπάρχει είναι στην προσπάθεια της χώρας μας για την πτώση κάθε είδους προστατευτικού μέτρου στη ναυτιλία, να θεωρηθεί ότι ακολουθεί αντιφατική πολιτική μιας και σε άλλους τομείς χρησιμοποιεί τέτοια μέτρα για την υποστήριξή τους. Ένας επιπλέον κίνδυνος είναι να χάσει την υποστήριξη κάποιων μεγάλων δυνάμεων οι οποίες είναι δυνατόν να εγκαταλείψουν τις επιδιώξεις τους στη ναυτιλία προς όφελος άλλων τομέων ζωτικότερης σημασίας για αυτές.

Προτού διατυπωθούν οι προτάσεις μας για τα μέτρα τα οποία θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, ενδιαφέρον έχει να δούμε το ποιες είναι οι προβλέψεις για το μέλλον του ναυτιλιακού κλάδου (και επομένως να κατανοήσουμε καλύτερα γιατί είναι ζωτικής σημασίας μια ελληνική ναυτιλία με παγκόσμια δύναμη). Σύμφωνα λοιπόν με τους Βαβούρα/ Βλάχο και Παπαγιαννούλη⁷³, «μελλοντικά, με δεδομένη την διαρκή απελευθέρωση του εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας στις επιχειρήσεις και τις βιομηχανίες, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα αυξάνεται, οπότε και οι αναμενόμενες ροές εμπορευμάτων μέσω των θαλασσίων μεταφορών θα αυξάνονται περαιτέρω». Αυτό θα πρέπει να συνδυαστεί με το γεγονός πως στο μέλλον (και στους περισσότερους τομείς της οικονομίας) αναμένεται να κυριαρχήσουν οι εξαγορές/ συγχωνεύσεις μεταξύ των επιχειρήσεων, με συνέπεια τη δημιουργία οικονομικών γιγάντων (με στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας) και τη στροφή προς ολιγοπωλιακές μορφές οργάνωσης των αγορών. Αυτή η τελευταία εξέλιξη θα επηρεάσει κυρίως την αγορά των τακτικών γραμμών η οποία ήδη βρίσκεται σε μια τέτοια διαδικασία συγχωνεύσεων. Αντίθετα, κάτι τέτοιο είναι δύσκολο να συμβεί στην αγορά χύδην φορτίων λόγω του μεγάλου αριθμού των συμμετεχόντων και του αντίστοιχα μεγάλου αριθμού παραγόντων που επηρεάζουν την αγορά αυτή.

Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία όμως, δεν παρουσιάζει αυτές τις τάσεις παγκοσμιοποίησης. Πρώτον γιατί κατά 95% ασχολείται με τη μεταφορά χύδην φορτίων και δεύτερον γιατί παρουσιάζει έναν οικογενειοκρατικό χαρακτήρα, ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται και από την τάση ταύτισης των εννοιών πλοιοκτήτη και διαχειριστή. Παρόλα αυτά, η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης παίζει σπουδαιότατο ρόλο για την ελληνική πολιτική (και ναυτιλία γενικότερα), γιατί διαμορφώνει τα πλαίσια στα οποία αυτή (-ες) κινείται (-ούνται).

Τέλος, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την παγκόσμια ναυτιλία παρουσιάζει η παγκοσμιοποίηση του χρηματοπιστωτικού συστήματος, μιας και η ναυτιλία αποτελεί έναν κατ' εξοχήν δανειοδοτούμενο κλάδο. Η εξασφάλιση των καλύτερων όρων ενός δανείου αποτελεί ζωτικής σημασίας παράγοντα για την επιτυχία κάθε επενδυτικού σχεδίου. Επομένως, όπως αναφέρουν και οι Βαβούρας/ Βλάχος/ Παπαγιαννούλης «ο στόχος των ναυτιλιακών εταιρειών είναι η επίτευξη του ελάχιστου κόστους και η αποτελεσματική προστασία από πιθανές απότομες μεταβολές στη διεθνή χρηματαγορά»⁷⁴. Προς αυτή την κατεύθυνση ένα σημαντικότερο

(χρηματοοικονομικής φύσεως) εργαλείο στα χέρια των πλοιοκτητών είναι τα παράγωγα προϊόντα των διεθνών χρηματιστηρίων, βασική λειτουργία των οποίων είναι ακριβώς η προστασία από πιθανές ζημιές λόγω μη προβλεφθέντων γεγονότων στην παγκόσμια αγορά.

Αφού λοιπόν εξετάσαμε τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο και τα πλαίσια στα οποία δημιουργείται, είδαμε ποια είναι η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας καθώς και τις προοπτικές της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, μπορούμε τώρα να κάνουμε μια σειρά προτάσεων οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας:

- Ø Επιδίωξη για επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του στόλου που βρίσκεται υπό ξένη σημαία με τις κατάλληλες ρυθμίσεις για να επωφεληθεί τα μέγιστα η χώρα μας από τη παγκόσμια δραστηριότητα της ναυτιλίας μας
- Ø Βελτίωση των λιμενικών και άλλων υποδομών, ώστε να μετατραπεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται και για τη ναυτιλία μας και για την χώρα γενικότερα. Ταυτόχρονα βελτίωση των αντίστοιχων υποδομών και στην υπόλοιπη χώρα για να ωφεληθεί και ο τουρισμός, αλλά και για την σωστή εφαρμογή της απαραίτητης κοινωνικής πολιτικής
- Ø Βελτίωση του επιπέδου και συνεχής εκπαίδευση των ναυτικών, αλλά και γενικότερα όσων ασχολούνται με τη ναυτιλία με σκοπό το όσο το δυνατόν υψηλότερο επίπεδο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.
- Ø Ταυτόχρονα με το παραπάνω σημείο, προσπάθεια και προσφορά ισχυρών κινήτρων και κατάλληλης ενημέρωσης για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα κάτι το οποίο τείνει να γίνει μόνιμο πρόβλημα για τον κλάδο
- Ø Σταθερός προσανατολισμός της χώρας μας προς τους Διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις (π.χ. Ε.Ε., Π.Ο.Ε. κλπ.) στους οποίους συμμετέχει και οι στόχοι των οποίων (απελευθέρωση ναυτιλίας, επικράτηση υγιούς ανταγωνισμού) συμπίπτουν με τους στόχους της πολιτικής της. Παράλληλα, άσκηση πίεσης στα πλαίσια αυτών για να μην γίνει αποδεκτή καμία εξαίρεση από τους στόχους αυτούς.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Παγκοσμιοποίηση αποτελεί λοιπόν σήμερα ένα φαινόμενο το οποίο έχει ήδη κυριαρχήσει και συνεχίζει να επεκτείνεται σε όλο και περισσότερες πλευρές της καθημερινής μας ζωής επηρεάζοντάς την ποικιλοτρόπως. Η διαδικασία αυτή δεν είναι νέα. Η πρώτη προσπάθεια πλήρους διεθνοποίησης έγινε κατά το 19^ο αιώνα, αλλά απέτυχε. Αυτό που είναι σήμερα πρωτοφανές είναι η έκταση που έχει πάρει το φαινόμενο.

Ο βασικός φορέας της όλης διαδικασίας δεν είναι άλλος από τον τομέα της οικονομίας. Ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται είναι μέσω της ανάπτυξης και γιγάντωσης των εμπονομαζόμενων πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες στην αναζήτηση της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους (μέσω της μείωσης του λειτουργικού τους κόστους) εκμεταλλεύονται κάθε δυνατότητα που τους προσφέρεται σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου. Σε αυτήν τους την προσπάθεια, αποφασιστικής σημασίας παράγοντας είναι η τεχνολογία και οι ραγδαίες εξελίξεις που αυτή προκαλεί σε όλα τα επίπεδα.

Βεβαίως, σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί πως όπως και για κάθε φαινόμενο, έτσι και για την παγκοσμιοποίηση οι απόψεις είναι αντικρουόμενες. Από τη μία υπάρχουν οι υποστηρικτές της, οι οποίοι υπερθεματίζουν τα πλεονεκτήματά της, από την άλλη οι πολέμιοι, οι οποίοι τοποθετούνται κριτικά απέναντί της. Υπάρχει και μια τρίτη ομάδα ατόμων οι οποίοι διαφωνούν με την έννοια ως σύνολο και εξακολουθούν να προβάλλουν τον κυρίαρχο ρόλο του εθνικού κράτους.

Η ναυτιλία δεν θα μπορούσε και αυτή να μην επηρεαστεί από την παγκοσμιοποίηση. Βέβαια θα πρέπει να πούμε πως η ναυτιλία αποτελούσε ήδη τον πιο διεθνοποιημένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και επομένως οι νέες εξελίξεις δεν την βρήκαν τελείως απροετοίμαστη.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την ακολουθούμενη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας, θα πρέπει πρώτα να δούμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή κινείται και διαμορφώνεται. Παράλληλα θα πρέπει να σημειωθεί πως ελληνόκτητος στόλος αποτελεί σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία τη μεγαλύτερη δύναμη στον κόσμο. Αυτό φυσικά αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα για τη δύναμη της χώρας μας στον ναυτιλιακό τομέα. Για να μπορέσει αυτός ο στόλος να αποδώσει τα μέγιστα, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να κινείται ελεύθερα ανά τον κόσμο, κάτι το οποίο δεν είναι απολύτως δυνατό μιας και ακόμα και σήμερα αρκετά κράτη (για τους δικούς του λόγους το καθένα) έχουν υιοθετήσει προστατευτικά μέτρα.

Η ακολουθούμενη πολιτική από τους διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις, αφορά την εξάλειψη κάθε είδους μορφής προστατευτισμού, την επικράτηση συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού, την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Προς αυτή την κατεύθυνση η πρώτη συμφωνία ήταν η GATT του 1947, ενώ ακολούθησε η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (μετά από 7 γύρους διαπραγματεύσεων) και η υπογραφή των GATS και TRIPS. Οι συζητήσεις γύρω από την πλήρη ένταξη της ναυτιλίας στην GATS συνεχίζονται ακόμη.

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική από την πλευρά της υποστηρίζει δύο βασικές αρχές. Η πρώτη είναι η διατήρηση και σταθερότητα του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και η δεύτερη είναι η επιδίωξη της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού με την παράλληλη κατάργηση των οποιοδήποτε εμποδίων και προστατευτικών μέτρων υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών.

Ο βασικός κίνδυνος για την χώρα μας προέρχεται από το γεγονός πως ενώ για την ναυτιλία επιθυμεί την πλήρη απελευθέρωση, δεν συμβαίνει το ίδιο και για άλλους τομείς με συνέπεια να δύναται να κατηγορηθεί για αντιφατική πολιτική. Επιπλέον,

υπάρχει και ο κίνδυνος να χάσει την υποστήριξη κάποιων μεγάλων δυνάμεων, οι οποίες μπορεί να προτιμήσουν να αποκομίσουν οφέλη σε κάποιους άλλους τομείς.

Η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη υποστήριξη της ποντοπόρου ναυτιλίας της χώρας μας από την Πολιτεία κρίνεται αναγκαία, ιδιαίτερα αν αναλογιστούμε την πολυεπίπεδη προσφορά της στη χώρα μας, αλλά και τις ευνοϊκές προβλέψεις για το μέλλον της ναυτιλίας εξαιτίας της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης. Προς αυτή την κατεύθυνση, κάποια μέτρα τα οποία θα αποδεικνύονταν ευεργετικά κρίνονται τα παρακάτω:

- Ø Επιδίωξη για επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του στόλου που βρίσκεται υπό ξένη σημαία με τις κατάλληλες ρυθμίσεις για να επωφεληθεί τα μέγιστα η χώρα μας από τη παγκόσμια δραστηριότητα της ναυτιλίας μας
- Ø Βελτίωση των λιμενικών και άλλων υποδομών, ώστε να μετατραπεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται και για τη ναυτιλία μας και για την χώρα γενικότερα. Ταυτόχρονα βελτίωση των αντίστοιχων υποδομών και στην υπόλοιπη χώρα για να ωφεληθεί και ο τουρισμός, αλλά και για την σωστή εφαρμογή της απαραίτητης κοινωνικής πολιτικής
- Ø Βελτίωση του επιπέδου και συνεχής εκπαίδευση των ναυτικών, αλλά και γενικότερα όσων ασχολούνται με τη ναυτιλία με σκοπό το όσο το δυνατόν υψηλότερο επίπεδο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.
- Ø Ταυτόχρονα με το παραπάνω σημείο, προσπάθεια και προσφορά ισχυρών κινήτρων και κατάλληλης ενημέρωσης για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα κάτι το οποίο τείνει να γίνει μόνιμο πρόβλημα για τον κλάδο
- Ø Σταθερός προσανατολισμός της χώρας μας προς τους Διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις (π.χ. Ε.Ε., Π.Ο.Ε. κλπ.) στους οποίους συμμετέχει και οι στόχοι των οποίων (απελευθέρωση ναυτιλίας, επικράτηση υγιούς ανταγωνισμού) συμπίπτουν με τους στόχους της πολιτικής της. Παράλληλα, άσκηση πίεσης στα πλαίσια αυτών για να μην γίνει αποδεκτή καμία εξαίρεση από τους στόχους αυτούς.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και Παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας-επιπτώσεις , Διήμερο Συνέδριο ΑΙΕΕSEC 11-12 /11/ 1997
2. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 263
3. Τομπάζος Στ., Παγκοσμιοποίηση και Ευρωπαϊκή Ένωση , σελ. 26
4. Δεμερτζής Ν., Παγκοσμιοποίηση :Οι διαστάσεις ενός σύγχρονου διαλόγου , στο: Ο Λόγος του Εθνικισμού: Αμφίσημο εννοιολογικό πεδίο και σύγχρονες τάσεις
5. Βελιδάκης Λ. , The great global debate: Pro globalisation vs Anti globalisation , σελ.4
6. Βελιδάκης Λ. , ο.π. , σελ. 4
7. Βελιδάκης Λ. , ο.π. , σελ. 7
8. Βελιδάκης Λ. , ο.π. , σελ. 6
9. Βελιδάκης Λ. , ο.π. , σελ. 11
10. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ.204
11. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 204
12. Giddens A. , Κοινωνιολογία , σελ. 121
13. Giddens A. , ο.π. , σελ. 508
14. Giddens A. , ο.π. , σελ. 643
15. Βελιδάκης Λ. , The great global debate: Pro globalisation vs Anti globalisation , σελ. 26
16. Βελιδάκης Λ. , ο.π. , σελ. 28
17. Giddens A. , Κοινωνιολογία , σελ. 407
18. Giddens A. , ο.π. , σελ. 408
19. Μελάς Κ., Παγκοσμιοποίηση: Η νέα φάση διεθνοποίησης της οικονομίας, σελ. 27
20. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 33
21. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 117
22. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 124

23. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 134
24. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 159
25. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 170
26. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 172
27. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 215
28. Μελάς Κ. , Παγκοσμιοποίηση: Η νέα φάση διεθνοποίησης της οικονομίας , σελ. 175
29. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 206
30. Τομπάζος Στ. , Παγκοσμιοποίηση και Ευρωπαϊκή Ένωση , σελ. 51
31. Μελάς Κ. , Παγκοσμιοποίηση: Η νέα φάση διεθνοποίησης της οικονομίας , σελ. 108
32. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 87
33. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 100
34. Μελάς Κ. , ο.π. , σελ. 101
35. Castells M , 1994
36. Hirst & Thompson , Η παγκοσμιοποίηση σε Αμφισβήτηση , σελ. 17
37. Μελάς Κ. , Παγκοσμιοποίηση: Η νέα φάση διεθνοποίησης της οικονομίας , σελ. 133
38. Hirst & Thompson , Η παγκοσμιοποίηση σε Αμφισβήτηση , σελ. 26
39. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 29
40. Βλάχος Γ. , Ναυτιλιακή Οικονομική , σελ. 35
41. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 183
42. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 159
43. Οι επιδράσεις της Ελληνόκτητου Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του Κ.Ε.Π. του Παν. Πειραιώς, σελ. 5
44. Βλάχος Γ. , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , σελ. 670

45. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 44
46. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 47
47. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 52
48. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 62
49. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 63
50. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 65
51. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 65
52. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 73
53. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 136
54. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ.139
55. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 141
56. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 141
57. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ. 261
58. Βλάχος Γ. , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , σελ. 693
59. από: www.mmm.gov.gr
60. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 263
61. από: www.wto.org
62. από: www.mmm.gov.gr
63. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 219
64. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , ο.π. , σελ.221
65. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., ο.π. , σελ. 221
66. Βλάχος Γ. , Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , σελ. 391
67. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία , σελ. 187
68. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., ο.π. , σελ. 256

69. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., ο.π. , σελ. 238
70. Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική , σελ. 242
- 71.Βλάχος Γ., ο.π., σελ. 243
72. Παπαγιαννούλης Κ. Ν. , Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, σελ. 275
- 73.Βαβούρας Ι./ Βλάχος Γ./ Παπαγιαννούλης Κ., Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στην Εμπορική Ναυτιλία, Άρθρο σε Επιστημονικό Συνέδριο Παν. Πειραιώς “Globalisation: Illusions and Reality”, Πειραιάς 30/11- 1/12/2001
74. Βαβούρας Ι./ Βλάχος Γ./ Παπαγιαννούλης Κ., ο.π., σελ. 10

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α) ΒΙΒΛΙΑ (Ελληνικά):

1) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο:

- **Αλεξανδρόπουλος Αλ.**, *Θεωρίες για τη Συλλογική Δράση και τα Κοινωνικά Κινήματα*, Τόμος Α', Εκδ. Κριτική 2001
- **Γκίντενς Α.**, *Κοινωνιολογία*, Εκδ. Gutenberg, Αθήνα 2002
- **Γκίντενς Α.**, *Ο Τρίτος Δρόμος: Η ανανέωση της Σοσιαλδημοκρατίας*, Εκδ. Πόλις, Αθήνα 1998
- **Δεμερτζής Ν.**, *Παγκοσμιοποίηση: Οι διαστάσεις ενός σύγχρονου διαλόγου*, στο: Ο Λόγος του Εθνικισμού: Αμφίσημο εννοιολογικό πεδίο και σύγχρονες τάσεις , Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα 1996
- **Λυμπεράκη Α. /Ινιάρδος Ρυλμόν Π.**, *Με στόχο ξανά την πλήρη Απασχόληση*, Εκδ. Πόλις, Αθήνα 1998
- **Μελάς Κ.** , *Παγκοσμιοποίηση: Η νέα φάση διεθνοποίησης της οικονομίας*, Εκδ. Εξάντας, 1999
- **Μπάρμπερ Μπ.**, *Ο Κόσμος των Mac κόντρα στους Τζιχάντ*, Εκδ. Καστανιώτη , 2001
- **Μπέκ Ου.**, *Τι είναι Παγκοσμιοποίηση*, Εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα 1999
- **Μπρεζίνσκι Ζ.**, *Η Μεγάλη Σκακιέρα*, Εκδ. Λιβάνης, Αθήνα 1998
- **Πελαγίδης Θ. (επιμ.)**, *Κατανοώντας την Παγκοσμιοποίηση*, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα
- **Prokop D.**, *Η Δύναμη των Μέσων*, Εκδ. Νέα Σύνορα: Λιβάνης, Αθήνα 1979
- **Ραμονέ Ι.**, *Γεωπολιτική του Χάους*, Εκδ. Πόλις, Αθήνα 1998
- **Τομπάζος Στ.**, *Παγκοσμιοποίηση και Ευρωπαϊκή Ένωση*, Εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1999
- **Thompson J.**, *Νεωτερικότητα και Μέσα Επικοινωνίας και η επίδρασή τους στις Μάζες: Μια Ιστορική Ανασκόπηση*, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1998
- **Φουκουγιάμα Φ.**, *Το Τέλος της Ιστορίας και ο Τελευταίος Άνθρωπος*, Εκδ. Νέα Σύνορα ,Αθήνα 1993
- **Χαραλάμπης Δ.**, *Δημοκρατία και Παγκοσμιοποίηση*, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα , Εκδ. Εξάντας, 1998

- **Χάντιγκτον Σ.**, *Η Σύγκρουση των Πολιτισμών και ο Ανασχηματισμός της Παγκόσμιας Τάξης*, Εκδ. Νέα Σύνορα 1997
- **Hirst & Thompson**, *Η παγκοσμιοποίηση σε Αμφισβήτηση*, Εκδ. Παπαζήση

2) ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :

- **Βλάχος Γ.**, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδ. J & J Ελλάς, Πειραιάς 1997
- **Βλάχος Γ.**, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000
- **Βλάχος Γ. /Νικολαΐδης Ε.**, *Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 1999
- **Βλάχος Γ.**, *Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική*, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 2002
- **Παπαγιαννούλης Κ. Ν.**, *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2002
- **Σαμπράκος Ευ.**, *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2001
- *Οι επιδράσεις της Ελληνόκτητου Φορτηγού Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Έρευνα Κέντρου Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς για το Σωματείο «Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών», Επιστημονικός Υπεύθυνος: Ι. Τζοάννος

B) ΒΙΒΛΙΑ (Αγγλικά):

1)ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

- **Heywood A.**, *Political Ideologies: An Introduction*, Palgrave, New York 1998
- **Held D./ Mc Grew A.**, *Globalisation / Anti-Globalisation*, Polity, Cambridge 2002
- **Klein N.**, *Fences and Windows: Dispatches from the front lines of the Globalisation Debate*, Flamingo, London 2002
- **Legrain P.**, *Open World: The truth about Globalisation*, Abacus, London 2002
- **Scholte J. A.**, *Globalisation: A Critical Introduction*, Palgrave, New York 2000
- **Velidakis L.**, *The great global debate: Pro globalisation vs Anti globalisation*, PGDip International Studies –Diplomacy (Dissertation), University of Birmingham, 2003

Γ) INTERNET:

- www.mmm.gov.gr
- www.wto.org
- www.gatt.org
- <http://tsdb.wto.org>
- www.peaceandjustice.org
- <http://egov.yen.gr>
- www.isl.org
- www.coltoncompany.com
- www.cia.com
- www.BRS-Paris.com
- www.kmi.re.kr
- www.nee.gr

Δ) ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:

- **Καπράνος Δημήτρης,** Η μεγάλη «άγνωστη» βιομηχανία μας, εφημερίδα Καθημερινή, 13/6/2004

Ε) ΔΙΑΦΟΡΑ:

- **Βλάχος Γ.,** Σημειώσεις μαθήματος Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής, Π.Μ.Σ. Ναυτιλίας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2004
- **Βαβούρας Ι./ Βλάχος Γ./ Παπαγιαννούλης Κ.,** Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στην Εμπορική Ναυτιλία, Άρθρο σε Επιστημονικό Συνέδριο Παν. Πειραιώς “Globalisation: Illusions and Reality”, Πειραιάς 30/11- 1/12/2001

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΚΥΡΙΩΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ (ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ) GATS

Μέρος 1: Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο I: Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Μέρος 2: Γενικές υποχρεώσεις και ρυθμίσεις

Άρθρο II: Μεταχείριση του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους

Άρθρο III: Διαφάνεια

Άρθρο IIIα: Αποκάλυψη εμπιστευτικών υπηρεσιών

Άρθρο IV: Αυξανόμενη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών

Άρθρο V :Οικονομική Ολοκλήρωση

Άρθρο Va: Συμφωνίες ενοποίησης αγορών εργασίας

Άρθρο VI: Εσωτερικές ρυθμίσεις

Άρθρο VII: Αναγνώριση

Άρθρο VIII: Μονοπωλιακή και κατ' αποκλειστικότητα παροχή υπηρεσιών

Άρθρο IX: Επιχειρηματικές πρακτικές

Άρθρο X: Επείγοντα μέτρα διασφάλισης

Άρθρο XI: Πληρωμές και Μεταβιβάσεις

Άρθρο XII: Περιορισμοί για διασφάλιση ισοζυγίου πληρωμών

Άρθρο XIII: Δημόσιες Συμβάσεις

Άρθρο XIV: Γενικές Εξαιρέσεις

Άρθρο XIVα: Εξαιρέσεις για λόγους ασφαλείας

Άρθρο XV:Επιδοτήσεις

Μέρος 3: Ειδικές Αναλήψεις Υποχρεώσεων

Άρθρο XVI: Πρόσβαση στην αγορά

Άρθρο XVII: Εθνική Μεταχείριση

Άρθρο XVIII: Πρόσθετες αναλήψεις υποχρεώσεων

Μέρος 4: Προοδευτική Απελευθέρωση

Άρθρο XIX: Διαπραγμάτευση συγκεκριμένων αναλήψεων υποχρεώσεων

Άρθρο XX: Πίνακες συγκεκριμένων υποχρεώσεων

Άρθρο XXI: Τροποποίηση πινάκων

Μέρος 5: Θεσμικές Διατάξεις

Άρθρο XXII: Διαβουλεύσεις

Άρθρο XXIII: Επίλυση διαφορών και εκτέλεση υποχρεώσεων

Άρθρο XXIV: Συμβούλιο συναλλαγών σε τομέα υπηρεσιών

Άρθρο XXV: Τεχνική Συνεργασία

Άρθρο XXVI: Σχέση με άλλους διεθνείς οργανισμούς

Μέρος 6: Τελικές Διατάξεις

Άρθρο XXVII: Άρνηση χορήγησης οφελών

Άρθρο XXVIII: Ορισμοί

Άρθρο XXIX: Παραρτήματα

Παραρτήματα:

1. Παράρτημα για απαλλαγές από τις υποχρεώσεις που επιβάλλει το άρθρο 2
2. Παράρτημα για κυκλοφορία των φυσικών προσώπων που παρέχουν υπηρεσίες
3. Παράρτημα για τις υπηρεσίες των αεροπορικών μεταφορών
4. Παράρτημα για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες
5. Παράρτημα για τις τηλεπικοινωνίες
6. Παράρτημα για τις διαπραγματεύσεις στον τομέα των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών

II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1914-2003)

(Πηγή: www.coltoncompany.com)

<i>Year</i>	<i># of Ships</i>	<i>000 GT</i>
1914	24,444	45,404
----- World War I -----		
1919	24,386	47,897
1920	26,513	53,905
1921	28,433	58,846
1922	29,255	61,343
1923	29,246	62,335
1924	29,024	61,514
1925	29,205	62,380
1926	29,092	62,672
1927	28,967	63,267
1928	29,387	65,159
1929	29,612	66,407
1930	29,996	68,024
1931	29,952	68,723
1932	29,932	68,368
1933	29,515	66,628
1934	28,964	64,358
1935	29,071	63,727
1936	29,197	64,005
1937	29,524	65,271
1938	20,409	66,870
1939	29,763	68,509
----- World War II -----		
1948	29,340	80,292
1949	30,284	82,571
1950	30,852	84,583
1951	31,226	87,245
1952	31,461	90,180
1953	31,797	93,352
1954	32,358	97,422
1955	32,492	100,569
1956	33,052	105,200
1957	33,804	110,246
1958	35,202	118,034
1959	36,221	124,935
1960	36,311	129,769
1961	37,792	135,916
1962	38,661	139,980
1963	39,571	145,863
1964	40,859	153,000
1965	41,865	160,392
1966	43,014	171,130
1967	44,375	182,100

1968	47,444	194,152
1969	50,276	211,661
1970	52,444	227,490
1971	55,041	247,203
1972	57,391	268,340
1973	59,606	289,927
1974	61,194	311,323
1975	63,724	342,162
1976	65,887	372,000
1977	67,945	393,678
1978	69,020	406,002
1979	71,129	413,021
1980	73,882	419,991
1981	73,864	420,835
1982	75,151	424,742
1983	76,106	422,590
1984	76,068	418,682
1985	76,395	416,269
1986	75,266	404,910
1987	75,240	403,498
1988	75,680	404,406
1989	76,100	410,481
1990	78,336	423,627
1991	80,030	436,027
1992	79,845	444,305
1993	80,655	457,915
1994	80,676	475,859
1995	82,890	490,662
1996	84,264	507,873
1997	85,494	522,197
1998	85,258	531,893
1999	86,817	543,610
2000	87,546	553,054
2001	87,939	574,551
2002	89,010	585,583
2003	89,899	605,218

III. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

(Πηγή: Korean Maritime Institute 2003)

Age	0~4 years		5~9 years		10~14 years		15~19 years		20~24 years		25+ years		Total	
	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT	No.	1 000 GT
LNG Tanker	30	3 027	32	2 983	12	1 106	5	491	19	1 701	40	2 514	138	11 820
LPG Tanker	119	1 452	167	1 185	199	2 165	96	708	202	1 948	231	1 697	1 014	9 155
Chemical	419	5 655	465	4 282	510	2 225	449	3 280	375	2 716	463	1 809	2 681	19 966
Crude Oil Tanker	365	35 311	300	25 291	408	32 291	224	11 052	255	11 821	220	14 359	1 772	130 125
Oil Products Tanker	222	3 409	474	2 540	633	2 668	573	3 099	866	5 571	395	7 147	5 163	24 434
Other Liquids	9	63	29	62	42	71	43	102	67	84	169	234	359	617
Bulk Dry	852	31 670	1 053	37 288	408	17 244	919	27 080	856	22 793	933	16 504	5 021	152 578
Bulk Dry/Oil	4	254	9	476	35	1 913	40	1 899	61	2 344	31	380	180	7 265
Self-Discharging Bulk Dry	10	279	5	124	16	399	19	322	35	842	85	1 307	170	3 274
Other Bulk Dry	38	548	184	1 976	268	1 640	178	1 134	102	363	346	1 175	1 116	6 837
General Cargo	720	4 205	1 735	6 999	1 830	4 722	2 151	7 924	2	556	7	18 215	16 448	52 097
Passenger/General Cargo	10	37	9	33	21	53	24	52	54	107	224	338	342	621
Container	671	22 409	1 012	23 642	389	9 450	308	8 138	287	5 495	251	3 738	2 918	72 873
Refrigerated Cargo	56	378	117	702	245	1 711	251	1 403	296	1 418	369	1 114	1 334	6 727
Ro-Ro Cargo	225	5 821	219	4 045	178	1 844	299	6 610	437	5 944	546	3 766	1 904	28 031
Passenger/Ro-Ro Cargo	219	2 519	315	2 268	325	2 270	275	1 693	298	1 672	1	4 431	2 671	14 852
Passenger(Cruise)	66	3 633	47	2 231	63	1 426	35	571	24	309	157	1 714	392	9 884
Passenger Ship	198	122	424	236	479	225	371	200	342	139	959	500	2 773	1 422

Other Dry Cargo	8	147	20	111	9	100	33	396	60	562	130	713	260	2 028
Cargo Carrying Ships	4 241	120 938	6 616	116 474	6 070	83 525	6 293	76 154	7 192	75 859	16 244	81 656	46 656	554 606
Fish Catching	1 057	514	1 524	724	2 588	1 504	3 374	1 752	3 491	1 704	11 221	4 510	23 255	10 708
Other Fishing	62	38	90	54	156	280	171	278	128	395	319	662	926	1 707
Offshore Supply	297	621	159	293	89	143	292	377	873	698	1 028	633	2 738	2 765
Other Offshore	50	933	42	626	30	329	66	199	121	494	350	3 657	659	6 238
Research	42	129	61	195	85	163	116	188	149	211	404	399	857	1 286
Towing/Pushing	922	304	1 273	326	922	231	731	215	1 207	393	4 660	1 178	9 715	2 647
Dredging	53	342	68	255	117	177	271	328	151	354	472	827	1 132	2 284
Other Activities	292	445	275	238	335	438	390	416	603	529	1 177	1 277	3 072	3 342
World Total	7 016	124 265	10 108	119 185	10 392	86 790	11 704	79 908	13 915	80 637	35 875	94 799	89 010	585 583

IVi. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

(Πηγή: Korean Maritime Institute 2003)

Country	1998			1999			2000			2001			2002		
	No.	1,000GT	% ²⁾	No.	1,000GT	% ²⁾	No.	1,000GT	% ²⁾	No.	1,000GT	% ²⁾	No.	1,000GT	% ²⁾
Greece	3 144	76 337	4,7	3 243	79 287	3,9	3 251	84 910	7,1	3 151	86 675	2,1	3 101	89 468	3,2
Japan	2 937	65 824	5,8	2 891	65 588	-0,4	2 922	69 222	5,5	2 979	71 620	3,5	2 912	73 280	2,3
Norway	1 615	35 212	1,2	1 632	36 889	4,8	1 688	39 670	7,5	1 708	41 548	4,7	1 691	39 624	-4,6
U.S.A.	1 336	31 172	1,1	1 477	34 238	9,8	1 440	31 882	-6,9	1 465	30 930	-3,0	1 454	30 750	-0,6
Germany	1 786	20 510	23,2	1 937	22 589	10,1	2 103	25 087	11,1	2 212	28 615	14,1	2 301	30 527	6,7
China	2 060	24 925	2,3	2 169	25 739	3,3	2 214	26 494	2,9	2 234	27 203	2,7	2 320	28 609	5,2
Hong Kong	570	18 673	-7,3	552	17 859	-4,4	548	20 104	12,6	555	20 461	1,8	570	21 416	4,7
Korea (South)	863	16 156	0,8	894	16 583	2,6	903	17 368	4,7	872	17 105	-1,5	855	17 152	0,3
U.K.	824	14 353	-6,9	839	14 032	-2,2	819	14 622	4,2	825	15 220	4,1	792	15 105	-0,8
China (Taiwan)	475	11 736	10,0	507	13 197	12,4	519	13 021	-1,3	542	14 783	13,5	528	15 046	1,8
Russia	2 496	13 964	3,6	2 475	13 867	-0,7	2 525	13 772	-0,7	2 511	13 376	-2,9	2 548	13 778	3,0
Denmark	666	9 865	9,3	706	11 399	15,6	732	13 570	19,0	721	13 010	-4,1	690	12 796	-1,6
Singapore	736	12 237	23,6	735	12 102	-1,1	755	13 162	8,8	714	11 114	15,6	714	11 950	7,5
Italy	583	8 646	2,7	630	9 834	13,7	631	9 695	-1,4	645	10 230	5,5	638	10 103	-1,2
India	426	7 327	-2,4	429	7 318	-0,1	407	7 167	-2,1	407	7 083	-1,2	385	6 361	10,2
Saudi Arabia	122	6 250	0,8	118	6 110	-2,2	124	5 940	-2,8	121	5 730	-3,5	121	6 127	6,9
Sweden	402	13 315	7,5	396	10 674	-	361	7 995	-	346	6 736	-	324	6 095	-9,5

						19,8			25,1			15,7			
Turkey	489	5 699	-0,4	546	6 028	5,8	553	5 606	-7,0	562	5 893	5,1	573	5 759	-2,3
Malaysia	288	4 457	30,0	296	4 746	6,5	295	4 760	0,3	312	5 467	14,8	306	5 571	1,9
Netherlands	685	3 901	-0,8	738	4 581	17,4	755	4 767	4,1	810	5 214	9,4	784	5 461	4,7
Switzerland	225	4 448	-0,0	216	4 377	-1,6	246	5 256	20,1	234	4 629	-	237	5 390	16,4
France	283	4 076	27,4	284	4 411	8,2	270	4 464	1,2	283	4 976	11,5	277	5 113	2,8
Canada	289	3 836	3,2	293	3 769	-1,7	309	4 461	18,4	298	4 349	-2,5	327	4 689	7,8
Iran	149	3 283	-7,6	154	3 510	6,9	168	4 162	18,6	163	3 732	-	153	4 126	10,6
Belgium	156	4 292	57,5	163	4 334	1,0	156	3 892	10,2	167	4 509	15,9	153	3 862	14,3
Brazil	192	4 966	11,6	188	5 100	2,7	177	4 504	11,7	179	4 672	3,7	162	3 678	21,3
Philippines	374	3 751	18,3	359	3 410	-9,1	355	3 461	1,5	334	3 405	-1,6	337	3 407	0,1
Indonesia	585	3 257	3,1	596	3 350	2,8	591	3 330	-0,6	605	3 419	2,7	610	3 385	-1,0
Spain	299	2 471	4,9	324	2 602	5,3	325	2 701	3,8	324	2 843	5,3	329	3 179	11,8
UAE	142	2 384	11,9	159	2 209	-7,4	179	2 279	3,2	185	2 506	9,9	195	2 753	9,9
Monaco	107	1 721	0,3	122	1 976	14,8	107	1 692	14,4	103	1 820	7,6	102	2 211	21,5
Australia	87	2 479	5,6	84	2 356	-5,0	89	2 416	2,6	87	2 240	-7,3	87	2 178	-2,7
Finland	162	2 977	6,4	144	2 311	-	149	2 298	-0,6	148	2 176	-5,3	134	2 175	-0,0
Kuwait	37	2 211	18,0	39	2 266	2,5	35	2 201	-2,9	35	2 187	-0,7	32	2 002	-8,5
Ukraine	505	2 987	20,2	485	2 791	-6,6	444	2 470	-	395	2 033	-	384	1 935	-4,8
Others	8	65 113	-9,6	8	64 902	-0,3	8	62 274	-4,0	8	69 624	11,8	8	72 569	4,2
World Total	34	514	1,9	34	526	2,2	35	540	2,7	35	557	3,0	35	567	1,9
	324	814		822	335		157	675		471	131		678	633	

IVii. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΒΑΣΗ ΧΩΡΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

(Πηγή: Korean Maritime Institute 2003)

Country	1998			1999			2000			2001			2002		
	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%
Panama	6 143	98 222	7,8	6 143	105 248	7,2	6 184	114 382	8,7	6 245	122 352	7,0	6 247	124 729	1,9
Liberia	1 717	60 492	0,7	1 629	54 107	- 10,6	1 557	51 451	-4,9	1 566	51 784	0,6	1 535	50 400	-2,7
Bahamas	1 286	27 716	8,6	1 294	29 483	6,4	1 295	31 445	6,7	1 312	33 386	6,2	1 348	35 798	7,2
Greece	1 545	25 225	-0,3	1 491	24 833	-1,6	1 529	26 402	6,3	1 529	28 678	8,6	1 548	28 783	0,4
Malta	1 416	24 075	4,7	1 574	28 205	17,2	1 505	28 170	-0,1	1 421	27 053	-4,0	1 350	26 331	-2,7
Cyprus	1 602	23 302	-1,5	1 556	23 641	1,5	1 475	23 206	-1,8	1 407	22 762	-1,9	1 325	22 997	1,0
Singapore	1 677	20 370	7,9	1 736	21 780	6,9	1 728	21 491	-1,3	1 729	21 023	-2,2	1 768	21 148	0,6
China	3 214	16 503	1,0	3 285	16 315	-1,1	3 319	16 499	1,1	3 280	16 646	0,9	3 326	17 316	4,0
Norway(NIS)	750	19 918	0,7	749	19 796	-0,6	743	18 692	-5,6	762	19 005	1,7	722	18 415	-3,1
Hong Kong	391	6 171	6,9	479	7 973	29,2	560	10 242	28,5	646	13 710	33,9	766	16 164	17,9
Marshall Islands	207	6 442	2,0	230	6 762	5,0	302	9 745	44,1	360	11 719	20,3	428	14 673	25,2
Japan	8 922	17 780	-4,0	8 462	17 063	-4,0	8 012	15 257	- 10,6	7 924	14 565	-4,5	7 458	13 918	-4,4
Russia	4 723	11 090	-9,7	4 694	10 649	-4,0	4 755	10 486	-1,5	4 727	10 248	-2,3	4 943	10 380	1,3
U.S.A.	5 626	11 852	0,5	5 642	12 026	1,5	5 792	11 111	-7,6	5 824	10 907	-1,8	6 080	10 371	-4,9
Italy	1 329	6 819	10,1	1 389	8 048	18,0	1 457	9 049	12,4	1 476	9 655	6,7	1 486	9 596	-0,6
U.K.	1 421	4 085	17,2	1 391	4 331	6,0	1 448	5 532	27,7	1 462	6 029	9,0	1 525	8 045	33,4

Denmark(DIS)	473	5 091	0,3	486	5 354	5,2	524	6 358	18,8	472	6 603	3,9	453	7 095	7,5
Korea (South)	2 381	5 694	- 23,4	2 417	5 735	0,7	2 502	6 200	8,1	2 426	6 395	3,1	2 532	7 050	10,2
Saint Vincent	1 317	7 875	-6,0	1 333	7 105	-9,8	1 366	7 026	-1,1	1 318	7 073	0,7	1 304	6 584	-6,9
Germany	1 158	8 084	16,3	1 028	6 514	- 19,4	- 994	6 552	0,6	906	6 300	-3,8	857	6 546	3,9
India	947	6 777	-2,3	971	6 915	2,0	987	6 662	-3,7	1 018	6 688	0,4	1 010	6 142	-8,2
Isle of Man	207	4 203	- 11,7	220	4 729	12,5	223	5 431	14,8	275	6 057	11,5	283	5 672	-6,4
Netherlands	1 214	4 263	9,9	1 276	4 814	12,9	1 317	5 168	7,4	1 337	5 605	8,5	1 316	5 664	1,1
Turkey	1 135	6 251	-4,8	1 152	6 325	1,2	1 153	5 833	-7,8	1 146	5 897	1,1	1 147	5 659	-4,0
Malaysia	828	5 209	7,6	828	5 245	0,7	865	5 328	1,6	882	5 207	-2,3	915	5 394	3,6
Philippines	1 726	8 508	-3,9	1 897	7 650	- 10,1	1 865	7 002	-8,5	1 697	6 030	- 13,9	1 686	5 320	- 11,8
Antigua & Barbuda	575	2 788	25,9	664	3 622	29,9	759	4 224	16,6	840	4 688	11,0	886	5 066	8,1
Bermuda	127	4 811	4,3	140	6 187	28,6	129	5 752	-7,0	121	5 313	-7,6	113	4 798	-9,7
China (Taiwan)	686	5 492	-7,4	684	5 371	-2,2	680	5 086	-5,3	656	4 618	-9,2	649	4 289	-7,1
Iran	382	3 347	-5,8	380	3 546	5,9	395	4 234	19,4	389	3 944	-6,9	380	4 128	4,7
Indonesia	2 359	3 252	1,8	2 369	3 241	-0,3	2 480	3 384	4,4	2 528	3 613	6,8	2 628	3 723	3,0
Brazil	504	4 171	-4,6	503	3 933	-5,7	505	3 809	-3,2	475	3 687	-3,2	476	3 449	-6,5
Sweden	562	2 552	-7,3	570	2 947	15,5	565	2 887	-2,0	578	2 958	2,5	571	3 178	7,4
Others	27 278	63 462	-0,7	28 155	64 118	1,0	28 576	63 958	-0,3	29 205	64 355	0,6	29 949	66 762	3,7
World Total	85 828	531 893	1,9	86 817	543 610	2,2	87 546	558 054	2,7	87 939	574 551	3,0	89 010	585 583	1,9

Υ.ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ ΤΩΝ 15	
Αυστρία	
Βέλγιο	
Δανία	
Φινλανδία	
Γαλλία	
Γερμανία	
Ελλάδα	
Ιρλανδία	
Ιταλία	
Λουξεμβούργο	
Ολλανδία	
Πορτογαλία	
Ισπανία	
Σουηδία	
Ηνωμένο Βασίλειο	
ΕΕ ΤΩΝ 25 (από 1^{ης} Μαΐου 2004)	
Κύπρος	
Τσεχία	
Εσθονία	
Ουγγαρία	
Λετονία	
Λιθουανία	
Μάλτα	

Πολωνία	
Σλοβακία	
Σλοβενία	
ΥΠΟΨΗΦΙΕΣ ΧΩΡΕΣ	
Βουλγαρία	
Κροατία	
Ρουμανία	
Τουρκία	
ΕΚΚΡΕΜΕΙ Η ΑΙΤΗΣΗ	
Π.Γ.Δ.Μ.	

VI. Ο ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΤΩΝ 25

(Πηγή: <http://www.eurunion.org>)



VII. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΟΙ (INCOTERMS)

1. EXW (Ex Works): Τα εμπορεύματα παραδίδονται από τον πωλητή στον αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πρώτου. Οι ευθύνες και το κόστος για τη φόρτωση, μεταφορά, εκφόρτωση, ασφάλιση και εκτελωνισμό βαρύνουν αποκλειστικά τον αγοραστή.
2. FAS (Free Along Side): Η ευθύνη του πωλητή είναι μέχρι την απόθεση των εμπορευμάτων στην αποβάθρα, δίπλα από το πλοίο. Από εκεί και πέρα οι ευθύνη και το σχετικό κόστος βαρύνουν τον αγοραστή.
3. FCA (Free Carrier): Οι ευθύνες βαρύνουν τον πωλητή μέχρι την παράδοση του εμπορεύματος στον μεταφορέα σε περιοχή η οποία έχει καθοριστεί ρητώς στην συμφωνία..
4. FOB (Free Onboard): Ο πωλητής τοποθετεί τα εμπορεύματα στο πλοίο και η ευθύνη περνά στον αγοραστή τη στιγμή που τα εμπορεύματα περάσουν τη νοητή γραμμή μεταξύ πλοίου και αποβάθρας φόρτωσης.
5. CFR (Cost & Freight): Ο πωλητής ευθύνεται για το κόστος και την πληρωμή του ναύλου για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το λιμάνι προορισμού. Η ευθύνη του αγοραστή ξεκινά σε αυτήν την περίπτωση από τη στιγμή που τα εμπορεύματα περάσουν τη νοητή γραμμή μεταξύ πλοίου και αποβάθρας εκφόρτωσης.
6. CIF (Cost, Insurance & Freight): Ισχύουν τα ίδια με το CFR με τη διαφορά ότι ο πωλητής επιβαρύνεται και με την ασφάλεια για το τμήμα της μεταφοράς για το οποίο είναι υπεύθυνος αυτός.
7. CIP (Carriage & Insurance Paid to): Εδώ ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να ασφαλίσει τα εμπορεύματα έναντι όλων των κινδύνων μέχρι του σημείου προορισμού που αναφέρεται στη συμφωνία
8. CPT (Carriage Paid To): Ο πωλητής βαρύνεται με τον ναύλο για τη μεταφορά των αγαθών μέχρι του σημείου προορισμού, ενώ η ευθύνη του αγοραστή ξεκινά από τη στιγμή που τα εμπορεύματα μεταφερθούν στην περιοχή ευθύνης του πρώτου μεταφορέα.
9. DAF (Delivery At Frontier): Η ευθύνη του μεταφορέα είναι μέχρι την άφιξη των αγαθών στα σύνορα και πριν ξεκινήσει η διαδικασία εκτελωνισμού στην χώρα που έχει συμφωνηθεί.

10. DDP (Delivered Duty Paid): Ο πωλητής ευθύνεται για την παράδοση (και το κόστος αυτής) των εμπορευμάτων στον αγοραστή, αφού αυτά έχουν εκτελωνισθεί.

11. DDU (Delivered Duty Unpaid): Ο πωλητής βαρύνεται με όλα τα έξοδα μεταφοράς μέχρι τη χώρα του αγοραστή εκτός των εξόδων εκτελωνισμού, του φόρου εισαγωγής και οποιουδήποτε άλλου κόστους σχετίζεται με την εισαγωγή των εμπορευμάτων στη συγκεκριμένη χώρα.

12. DES (Delivered Ex Ship): Η ευθύνη του πωλητή λήγει με την παράδοση των αγαθών επί του πλοίου στο λιμάνι προορισμού

13. DEQ (Delivered Ex Quay- Duty Paid or Unpaid): Ο πωλητής έχει την ευθύνη των εμπορευμάτων μέχρι την αποβάθρα εκφόρτωσης του συμφωνηθέντος λιμανιού παράδοσης, ενώ ευθύνεται ή όχι για τον εκτελωνισμό των αναλόγως της συμφωνίας.