

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ  
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ.**

**Μητσάκου Ελένη**

**Διπλωματική Εργασία**

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2010

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού , η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης ( εμπορικός , μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού ,που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες , σχήματα, εικόνες ή χάρτες) του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος), που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

«Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε από την Τριμελή Εξεταστική επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής κ. Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής κ. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Αναπληρωτής Καθηγητής κ. Θεοδωρόπουλος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία με θέμα *‘Το ζήτημα της Απασχόλησης στην Ελληνική Ναυτιλία, Προβλήματα και Προοπτικές Βελτίωσης’* εκπονήθηκε ύστερα από πρόταση του Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κυρίου Θεόδωρου Πελαγίδη.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε διότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με τεράστια συνεισφορά στην ελληνική οικονομία. Μέσα από τη συγκεκριμένη διπλωματική εργασία θα μου δοθεί η ευκαιρία να μελετήσω συγκεκριμένα την απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία και κατά πόσο αυτή συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία, τα προβλήματα που παρουσιάζονται κυρίως στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και τις προοπτικές του ναυτικού επαγγέλματος.

Το παρόν θέμα έχει απασχολήσει και έχει μελετηθεί και στο παρελθόν από διάφορους καθηγητές και ερευνητικές ομάδες πανεπιστημίων. Ενδεικτικά θα αναφέρω παρακάτω μερικές από τις μελέτες οι οποίες έχουν δημοσιευτεί και μερικά από τα βιβλία τα οποία έχουν εκδοθεί.

Τον Σεπτέμβριο του 2005 ολοκληρώθηκε η επιστημονική εργασία με θέμα: <<Διεύρυνση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία>> , Ναυτεργατικό Δυναμικό και Κόστος Επάνδρωσης του Ελληνικού Πλοίου, από την ερευνητική ομάδα του εργαστηρίου του Πανεπιστημίου Πειραιώς με Υπεύθυνο τον καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς Κωνσταντίνου Γκιζιάκη και μέλη τον διδάκτορα του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς Αθανάσιο Καρλή και τον υποψήφιο Διδάκτορα του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς Νικόλαο Ρεϊζή.

Οι διδάσκοντες του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου : Γιάννης Θεοτοκάς, Μαρία Λεκάκου, Θάνος Πάλλης , Θεόδωρος Συριόπουλος και Γιάννης Τσαμουργκέλης συνέγραψαν το βιβλίο με τίτλο Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα: Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού.

Επίσης το συγκεκριμένο θέμα μελετήθηκε και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε) στην Ετήσια Έκθεση 2009-2010 ,

Ερευνήθηκε από στελέχη της Διευθύνσεως Οικονομικών Στελεχών της ALPHA BANK A.E. στο Οικονομικό της Δελτίο, Οκτώβριος 2009, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 110, με Τίτλο Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τα μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής: Τον κύριο Πελαγίδα Θεόδωρο για την ευκαιρία που μου έδωσε να διερευνήσω το συγκεκριμένο θέμα , καθώς και για την πολύτιμη καθοδήγησή του , τον κύριο Κωνσταντίνο Γκιζιάκη για την πολύτιμη συμβολή του στην ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας καθώς και τον Αναπληρωτή Καθηγητή κύριο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο.

Επίσης ευχαριστώ όλο το διδακτικό προσωπικό του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στην Ναυτιλία, οι οποίοι με τις γνώσεις τους και τα ερεθίσματά τους με έκαναν να κατανοήσω και να αγαπήσω ακόμα παραπάνω την επιστήμη της Ναυτιλίας.

Ακόμα ευχαριστώ θερμά τον κύριο Κωνσταντίνο Χαρτοφύλη, (Managing Director της ναυτιλιακής εταιρίας REMI MARITIME), ο οποίος με τις γνώσεις του και την εμπειρία του από την πολυετή καριέρα του στον χώρο της ναυτιλίας, μου παρείχε σημαντικές πληροφορίες για την ολοκλήρωση της εργασίας μου. Τέλος ευχαριστώ την οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράστασή της στην ολοκλήρωση των σπουδών μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ .....	1
1.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
1.1.1	<i>ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</i> .....	2
1.2	ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ .....	3
1.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	4
1.4	ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ .....	6
1.4.1	<i>ΟΜΑΔΕΣ ΠΟΥ ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ</i> .....	7
1.5	ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (LABOR ECONOMICS).....	8
1.5.1	<i>ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</i> .....	10
2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	12
2.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	12
2.2	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	12
2.2.1	<i>ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΔΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ</i> .....	15
2.2.2	<i>ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ</i> .....	15
2.3	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΩΣ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	16
2.3.1	<i>ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ</i> .....	18
2.3.2	<i>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</i> .....	19
2.4	ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΡΙΣΗ .....	20
2.4.1	<i>Ο ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ</i> .....	23

2.5	ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	23
3	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ & ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΕ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	25
3.1	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	25
3.1.1	<i>ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....</i>	26
3.2	ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ .....	26
3.2.1	<i>ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ: ΙΟΥΝΙΟΣ 2010</i>	31
3.3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ .....	36
3.3.1	<i>ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.....</i>	36
3.4	ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ –ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ.....	39
3.5	ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	40
3.5.1	<i>ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ (ΝΑΤ).....</i>	41
3.5.2	<i>ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ .....</i>	45
3.5.3	<i>ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ.....</i>	46
3.6	ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΥ .....	47
3.7	ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	48
3.7.1	<i>ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ.....</i>	49
3.7.2	<i>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ.....</i>	49
3.7.3	<i>ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ.....</i>	50
3.7.4	<i>ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΟΥ 8 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΤΟΥ Ν/Δ 2687/53 ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ .....</i>	51
3.8	ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ .....	51
3.8.1	<i>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....</i>	53
3.8.2	<i>ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....</i>	53

4	ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ.....	56
4.1	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ.....	56
4.1.1	<i>ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ-</i> .....	56
4.1.2	<i>ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2006-2008</i> .....	57
4.2	ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ .....	58
4.3	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ.....	59
4.3.1	ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ- ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	59
4.3.2	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010 .....	61
4.4	ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ .....	62
4.5	ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ .....	65
4.5.1	<i>ΛΟΓΟΙ ΑΠΩΘΗΣΗΣ ΝΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ</i> .....	66
4.5.2	<i>ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</i> .....	67
4.6	ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	70
5	ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	73
5.1	ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ.....	73
5.2	ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ & ΣΥΝΑΦΗ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	76
5.3	ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	78
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	82
6	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	82
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85



## ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ITF	Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών
ILO	Διεθνής Οργανισμός Εργασίας
ISF	International Shipping Federation.
STCW	Διεθνής σύμβαση για τα επίπεδα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακών των ναυτικών
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΕ	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΠΝΟ	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
ΝΑΤ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
Κ.Ε.Σ.Ε.Ν	Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού
ΠΕΠΕΝ	Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
ΑΕΝ	Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού
Κ.Ο.Χ.	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
ΝΑΤ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

**Ολική χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Ο.Χ):** Είναι μονάδα μέτρησης του συνολικού όγκου σε κυβικά πόδια των χώρων φόρτωσης στο εσωτερικό του κύτους και στη γέφυρα, που είναι διαθέσιμοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τροφίμων, επιβατών και του πληρώματος. Ο κόρος είναι ίσος με 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

**Κ.Κ.Χ.** Καθαρή χωρητικότητα σε κόρους

**Καθαρή χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Κ.Χ):** Είναι μονάδα μέτρησης, που λαμβάνεται από την ολική χωρητικότητα μετά την αφαίρεση του όγκου των χώρων που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα, των οργάνων ναυσιπλοΐας και των μηχανών, των δεξαμενών μαζούτ και νερού, καθώς και του όγκου άλλων χώρων που δεν χρησιμοποιούνται από τους επιβάτες ή για εμπορεύματα.

**Η.Ε.** Ηνωμένα Έθνη

**COMMITTEE** Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου

**ΕΣΥΕ** Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

**ΥΕΝ** Υπουργείο Εμπορικού Ναυτικού

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:**

**Ελληνικά** : Εννοούμε τα Εμπορικά πλοία που ταξιδεύουν υπό ελληνική σημαία

**Ελληνόκτητα** : Τα πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας (Ελληνικών Συμφερόντων) που ταξιδεύουν με σημαίες άλλων κρατών (ξένης εθνικότητας) και είναι ασφαλισμένα στο ΝΑΤ.

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

### **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Χώρες με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο DWT, σελ.28

ΠΙΝΑΚΑΣ 2:Αριθμός Πλοίων και Χωρητικότητα του Ελληνόκτητου Στόλου, 1998-2010 , σελ.30

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010, σελ. 33

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010, σελ. 33

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010, σελ. 34

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κοχ (εκατ. κοχ), σελ. 38

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ποντοπόρα πλοία υπό ελληνική σημαία και σε συμβεβλημένα με το ναυτικό απομαχικό ταμείο (NAT), σελ. 41

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Γεωγραφική προέλευση ξένων ναυτικών, σελ. 45

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Ηλικιακή διάρθρωση ναυτεργατικού δυναμικού, σελ. 46

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Προσφορά και Ζήτηση Ναυτικής Εργασίας σε Παγκόσμιο Επίπεδο για το έτος 2005, σελ. 60

#### **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

ΣΧΗΜΑ 1: Ανάλυση του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου Ανά Τύπο Πλοίου, σελ. 35

ΣΧΗΜΑ 2: Οργανικές Θέσεις Πλοίου, σελ. 48

#### **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Προσφορά και Ζήτηση στην Αγορά Εργασίας, σελ. 10

##### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Εξέλιξη της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία πλοίων: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010, σελ. 32

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν 20-9-2006: σε εμπορικά ελληνικά πλοία 100 κοχ και άνω, σελ.44

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν 20-9-2006:  
σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία 100 κοχ και άνω. Σελ. 44

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα μελετηθεί η συνεισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία μέσω του τομέα της απασχόλησης. Θα αναπτυχθούν τα προβλήματα που υφίστανται στον τομέα αυτό και ειδικότερα στο ναυτικό επάγγελμα και επηρεάζουν την ισορροπία στην αγορά εργασίας, κυρίως λόγω της υποκατάστασης Ελλήνων από ξένους ναυτικούς, της ανεπαρκούς πληροφόρησης που υπάρχει για το ναυτικό επάγγελμα και των κακών συνθηκών που επικρατούν στις ακαδημίες και τέλος θα αναφερθούν προοπτικές βελτίωσης ώστε να μπορέσει να αυξηθεί η προσφορά και η ζήτηση ναυτικής εργασίας και η χώρα μας η οποία είναι μια σημαντική ναυτική δύναμη, να καταφέρει, παρά τις τωρινές δυσκολίες να διατηρήσει αυτό το προβάδισμα.

**Λέξεις κλειδιά: Απασχόληση, Ελληνική Ναυτιλία, Ναυτικό Επάγγελμα, Προσφορά και Ζήτηση Ναυτικής Εργασίας**

## **ABSTRACT**

Through this thesis will be studied the contribution of Greek shipping to the Greek economy through the field of employment. Will be developed the problems that exist in this sector and more specifically in the naval profession and influence the balance in the labor market, especially because of the substitution of Greeks from foreigner seamen, the inadequate information that exists for the naval profession and the bad conditions that prevail in the academies. Finally will be reported prospects of improvement so that it can increase itself the supply and the demand of naval work and our country which is a enormous naval force to accomplish despite the actual difficulties to maintain this precedence.

**Key Words : Employment, Greek Shipping, naval profession, supply and demand of naval work**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

#### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να μελετηθεί ο τομέας της απασχόλησης στην Ελληνική Οικονομία και πιο συγκεκριμένα στην ελληνική ναυτιλία. Η περίοδος που διανύεται είναι μια εξαιρετικά δυσμενής περίοδος καθώς η αρχική χρηματοπιστωτική κρίση ενίσχυσε την κρίση στην πραγματική οικονομία σε διεθνές επίπεδο .

Η κρίση αυτή έχει χαρακτηριστεί ως η χειρότερη κρίση από το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Μια από τις συνέπειες της κρίσης είναι η μείωση του επιπέδου της απασχόλησης σ' όλους τους κλάδους και η αύξηση της ανεργίας συνέπεια του ότι οι επιχειρήσεις ιδίως οι μικρές περιορίζουν τη δραστηριότητά τους είτε γιατί δεν μπορούν να διαθέσουν τα προϊόντα τους είτε γιατί δεν τους χορηγούνται οι απαραίτητες πιστώσεις από τον χρηματοπιστωτικό τομέα. Σύμφωνα με μελέτες το 2010 η πραγματική ανεργία ενδέχεται να φτάσει στο 17,3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας πράγμα το οποίο θα αναμένεται να αποφέρει σοβαρή συρρίκνωση στην ελληνική οικονομία. Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν θα μπορούσε να αφήσει ανέπαφη και την ελληνική ναυτιλία καθώς έχει επιφέρει ανακατατάξεις και στον κλάδο αυτό.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι πολύ σημαντική καθώς έφτασε το 2008 στο 7% του ΑΕΠ της χώρας. Όσον αφορά στον τομέα της απασχόλησης στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.300 ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν σχέση με τη ναυτιλία και εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση είτε άμεσα είτε έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster), σε 200.000 άτομα, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων είναι Έλληνες. Παρόλα αυτά παρουσιάζονται σημαντικά προβλήματα στον τομέα αυτό.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, σε ότι αφορά τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, σημειώνεται ότι η εξέλιξη της άμεσης απασχολήσεως στα ελληνικά πλοία είναι εμφανώς φθίνουσα τα τελευταία χρόνια, ενώ υπογραμμίζεται η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία. Επίσης παρατηρείται έλλειψη σε πλοιάρχους και μηχανικούς.

Οι κενές θέσεις πλοιάρχων και μηχανικών στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανέρχονται στις 4.000-5.000, ενώ για τα υπό ελληνική σημαία πλοία απαιτούνται περίπου 1.200 νέοι πλοίαρχοι και μηχανικοί, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στην ελληνική αγορά.

Η Ελλάδα κατέχει το 25% του παγκόσμιου στόλου στις Ευρωπαϊκές σημαίες και το 40% στην ιδιοκτησία της. Οπότε θα πρέπει να ληφθούν σημαντικά μέτρα για να διατηρήσει αυτήν της την υπεροχή.

Στο πλαίσιο αυτό, μέσα από την παρούσα εργασία θα μελετηθεί αρχικά η συνεισφορά του τομέα της απασχόλησης της ναυτιλίας, στην ελληνική οικονομία, στη συνέχεια θα μελετηθεί η σύνθεση του εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία, θα μελετηθούν τα προβλήματα της απασχόλησης στην ελληνική οικονομία και πιο συγκεκριμένα τα προβλήματα απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία σε ξηρά και σε θάλασσα, τα προβλήματα που παρουσιάζονται με το πέρασμα του χρόνου στο ναυτικό επάγγελμα και επηρεάζουν την ισορροπία στην αγορά εργασίας, και τέλος θα αναφερθούμε σε πολιτικές προώθησης της απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία κυρίως στη θάλασσα ώστε να αυξηθεί η ζήτηση και η προσφορά ναυτικής εργασίας.

### *1.1.1 ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ*

Το κυρίως μέρος της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας αποτελείται συνολικά από έξι (6) κεφάλαια. Το περιεχόμενο των κεφαλαίων του κυρίου μέρους περιγράφεται συνοπτικά παρακάτω:

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο, θα μελετηθεί η κατάσταση η οποία επικρατεί στην ελληνική οικονομία και την απασχόληση, η οποία έχει επηρεαστεί λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης η οποία ξεκίνησε πριν από δυο χρόνια από την Αμερική.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο, θα μελετηθεί η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία η οποία είναι τεράστια σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους της



ελληνικής βιομηχανίας. Θα γίνει αναφορά στους λόγους για τους οποίους αυτή βοηθάει στην ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας και τέλος θα αναλυθεί η συνεισφορά του Πειραιά ως διεθνή ναυτιλιακό κέντρο στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια, στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, η διπλωματική επικεντρώνεται στην απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία, στον στόλο των ελληνικών συμφερόντων καθώς και στο εργατικό δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας σε ξηρά και σε θάλασσα.

Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο, θα αναλυθούν τα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στο ναυτικό επάγγελμα, τα επίπεδα της ανεργίας όπως διαμορφώνονται με το πέρασμα των χρόνων, επίσης η προσφορά και η ζήτηση του ναυτικού επαγγέλματος και τέλος θα αναφερθούν οι προοπτικές του επαγγέλματος.

Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο, αναζητούνται οι τρόποι βελτίωσης του ναυτικού επαγγέλματος ώστε να αυξηθεί η προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας και η χώρα μας η οποία έχει μια σημαντική ναυτική παράδοση να καταφέρει να την διατηρήσει.

Τέλος στο κεφάλαιο 6, παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα από την συγκεκριμένη μελέτη.

## 1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η διεθνής οικονομική κρίση η οποία ξεκίνησε από τις ΗΠΑ, μπορεί να χαρακτηριστεί ως η μεγαλύτερη από το 1929 και έχει επηρεάσει σημαντικά όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών ολόκληρης της υφελίου. Απειλεί σε διεθνές επίπεδο την πραγματική οικονομία (ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα, εισόδημα, απασχόληση κλπ). Αιτία της κρίσης ήταν η ανεπάρκεια ρυθμιστικού πλαισίου για τις συναλλαγές στις εθνικές και διεθνείς αγορές χρήματος και κεφαλαίου και η ανεξέλεγκτη χορήγηση δανείων και τοξικών από τις τράπεζες με σκοπό την κερδοσκοπία. Οι τράπεζες με σκοπό την κερδοσκοπία τιτλοποίησαν επισφαλή δάνεια στεγαστικής πίστης, η τιμή των κατοικιών αυξήθηκε και έτσι δημιουργήθηκε μια <<χρηματιστική φούσκα>>, η οποία όμως μετά την αύξηση των επιτοκίων και τις δυσχέρειες αποπληρωμής των δανείων οδήγησε στην πτώση της τιμής των κατοικιών και στην κατάρρευση των σύνθετων παράγωγων χρηματοπιστωτικών τίτλων που είχαν δημιουργηθεί. Έτσι μεγάλα τραπεζικά ιδρύματα στις ΗΠΑ, Αγγλία και σε

άλλες χώρες απώλεσαν τη ρευστότητά τους με αποτέλεσμα να προκληθεί κρίση της αξιοπιστίας στην διατραπεζική αγορά και οι κυβερνήσεις των χωρών να προσπαθούν να αποτρέψουν τη χρηματοοικονομική τους καθίζηση με τεράστιο κόστος των φορολογουμένων τους. (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών,2009-2010)

### 1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η κρίση αυτή δεν μπόρεσε βέβαια, να αφήσει ανεπηρέαστη την χώρα μας καθώς ανέδειξε τα ήδη υπάρχοντα και χρόνια προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, όπως ανεπαρκής και αναποτελεσματική λειτουργία του Δημόσιου τομέα ,το ανεπαρκές εκπαιδευτικό σύστημα το οποίο δεν συμβαδίζει με την αγορά εργασίας , το προβληματικό ασφαλιστικό σύστημα και η πολύ χαμηλή ανταγωνιστικότητα των αγορών μας. Την τελευταία δεκαετία για παράδειγμα, είχε παρατηρηθεί μία μέση ετήσια αύξηση του δημοσίου ελλείμματος κατά 5 δις ευρώ και του δημοσίου χρέους κατά 6,2 δις ευρώ, χωρίς να έχει βελτιωθεί σημαντικά το βιοτικό επίπεδο των εργαζομένων, των συνταξιούχων και των ανέργων και να έχουν διευρυνθεί τα αναπτυξιακά αποθέματα της χώρας. (Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ,2009)

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην Ελλάδα και θα εξακολουθεί να υπάρχει και τα επόμενα χρόνια αν δεν ληφθούν σοβαρά και δραστήρια μέτρα, καθώς η Ελλάδα βρίσκεται εγκλωβισμένη σε ένα τεράστιο δημοσιονομικό αδιέξοδο.

Η κρίση στην Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί ως *δημοσιονομική*, καθώς η επικρατούσα κατάσταση της ελληνικής οικονομίας χαρακτηρίζεται από υψηλό δημόσιο χρέος το οποίο έχει ξεπεράσει το 100% του ΑΕΠ. Το 2010 έχει φτάσει στο 124% του ΑΕΠ και αναμένεται να φτάσει το 131% του ΑΕΠ το 2011, υψηλό κρατικό έλλειμμα το οποίο το πρώτο τρίμηνο του 2010 έφτασε τα 4.3 δις ευρώ, έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, συνεχή δημοσιονομικά ελλείμματα και κατάρρευση των δημοσίων εσόδων.

*Οικονομική*, καθώς έχουμε σχεδόν μηδενική ανάπτυξη η οποία προβλέπεται σύμφωνα με εκτιμήσεις των οικονομολόγων να φτάσει στο +0,4% το 2011, μείωση των επενδύσεων, μείωση της βιομηχανικής παραγωγής, μείωση εξαγωγών, μείωση της ζήτησης, χαμηλή απασχόληση και αύξηση των απολύσεων , ανεργία η οποία έχει φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα, αναιμικό επιχειρηματικό περιβάλλον.

*Κοινωνική*, καθώς έχουμε σοβαρή χρηματοδοτική αποδυνάμωση της κοινωνικής ασφάλισης και πολλά προβλήματα εμφανίζονται στα Ταμεία τα οποία δεν μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στους ασφαλισμένους και τους συνταξιούχους. (Ρομπόλης ,Σ.,2010.)

Όλες αυτές οι δυσμενείς συνθήκες έχουν ως αντίκτυπο η πιστοληπτική ικανότητα της Ελλάδας να υποβαθμιστεί δραματικά και αυτό φαίνεται από την τεράστια αύξηση του κόστους δανεισμού του ελληνικού δημοσίου από τις αγορές καθώς η διαφορά της απόδοσης του δεκαετούς ομολόγου του Ελληνικού Δημοσίου από το αντίστοιχο γερμανικό ομολόγο( bond) κυμάνθηκε σε πολύ υψηλά επίπεδα.<sup>1</sup> Επίσης αποτέλεσμα της κρίσης είναι οι χρεοκοπίες και η διακοπή της λειτουργίας πολλών επιχειρήσεων, οι μαζικές απολύσεις, μειώσεις μισθών, αύξηση της ανεργίας, αύξηση της φορολογίας με αποτέλεσμα μείωση της κατανάλωσης, ύφεση της οικονομίας και σοβαρή επιδείνωση του εισοδηματικού και βιοτικού επιπέδου των Ευρωπαίων και των Ελλήνων πολιτών.

Η στρατηγική ανάσχεσης της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα προϋποθέτει:

Μέτρα ενίσχυσης της ζήτησης και αποκατάσταση της δημοσιονομικής ισορροπίας όχι όμως με επιπλέον φορολογικές επιβαρύνσεις αλλά με αναδιανομή του εισοδήματος. Επίσης χρειάζεται τόνωση της επιχειρηματικότητας και ενδυνάμωση των προϋποθέσεων ανάπτυξης και στήριξης της επενδυτικής δραστηριότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Τα μέτρα φορολογικής επιβάρυνσης των μισθωτών και των συνταξιούχων πρέπει να αποσυρθούν και να αυξηθεί η φορολόγηση επί των κερδών και η αύξηση των δημοσίων και κοινωνικών δαπανών με σκοπό την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αποκατάσταση της ανισοκατανομής εισοδήματος. Τέλος, χρειάζονται μέτρα στήριξης της χρηματοοικονομικής ρευστότητας και της επενδυτικής δραστηριότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων

---

<sup>1</sup> Η διαφορά απόδοσης (spread) μεταξύ ελληνικού και γερμανικού ομολόγου διάρκειας 10 ετών είχε αναρριχηθεί το πρώτο δεκαήμερο του Αυγούστου σε επίπεδα άνω των 950 μονάδων βάσεως. (Μάρκου, Αγης, Τρίτη 5 Οκτωβρίου 2010, *Η ψήφος εμπιστοσύνης στα ελληνικά ομόλογα ρίχνει τα spreads*, ιστοσελίδα: <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=16&artid=358536&dt=05/10/2010>)

καθώς και μέτρα εισοδηματικής στήριξης των δανειοληπτών με σκοπό την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας.

Η ανταγωνιστικότητα είναι αυτό που λείπει από το μοντέλο ανάπτυξης της χώρας μας και κατ' επέκταση της ελληνικής οικονομίας. Για να καταφέρουμε να καταπολεμήσουμε τη δυσμενή κατάσταση στην οποία βρίσκεται η χώρα μας, να θεμελιώσουμε τη βιώσιμη ανάπτυξη, να δημιουργήσουμε νέες θέσεις απασχόλησης με σκοπό την καταπολέμηση της ανεργίας, να τονωθεί η οικονομία μας και να μειωθούν τα ελλείμματα και το δημόσιο χρέος μας, θα πρέπει να βελτιώσουμε την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδος.

Ένας τρόπος για να το πετύχουμε αυτό είναι μέσω της ναυτιλίας μας. Η ελληνική ναυτιλία είναι αυτή που εξακολουθεί να ανθεί και να αντέχει στις δύσκολες εποχές που βιώνει η χώρα μας δεδομένης της παγκόσμιας κρίσης, λόγω της προσαρμοστικότητά της στις διεθνείς εξελίξεις. Είναι αυτή που θα μπορέσει να στηρίξει την οικονομία της χώρας μας αρκεί και εμείς σαν χώρα και κυρίως η κυβέρνησή μας, να την στηρίξουμε. (Ρομπόλης ,Σ.,2010.)

#### 1.4 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Η διεθνής κρίση ξεκίνησε ως χρηματοπιστωτική, δηλαδή ως κρίση ενυπόθηκων δανείων υψηλού κινδύνου, μετεξελίχθηκε διεθνώς σε κρίση της πραγματικής οικονομίας (οικονομική κρίση και ύφεση) και τώρα έχει αρχίσει να εξελίσσεται σε κρίση απασχόλησης καθώς η ανεργία τόσο διεθνώς όσο και στην Ευρώπη και την χώρα μας έχει φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα. Τη διετία 2009-2010 χάθηκαν συνολικά 8,5 εκατ. θέσεις εργασίας στην Ε.Ε., σε αντίθεση με τα 9,5 εκατ. θέσεις εργασίας που είχαν δημιουργηθεί την περίοδο 2006-2008.

Στην Ελλάδα η επίσημη ανεργία τον Νοέμβριο του 2009 ήταν 10,6% (532.000 άτομα) από 7,8% (Νοέμβριος 2008) και η πραγματική ανεργία έφτανε το 16,5% (825.000 άτομα). Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ ,τον Ιανουάριο του 2010, οι άνεργοι έφτασαν στους 567.132 σημειώνοντας αύξηση κατά 101.440 άτομα σε σύγκριση με τον Ιανουάριο του 2009 δηλαδή αύξηση της τάξεως του 21.8% καθώς και κατά 62.022 άτομα σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2009 δηλαδή αύξηση της τάξεως του

12.3%. Το ποσοστό ανεργίας προβλέπεται (σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή) να φτάσει σε 12% το 2010 και σε 13,2% το 2011. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΟΟΣΑ το ποσοστό ανεργίας θα αυξηθεί σε 12,1% το 2010 και σε 14,3% το 2011, ενώ το ποσοστό της πραγματικής ανεργίας θα υπερβεί το 20% (1 εκατ. άτομα), φθάνοντας στα υψηλότερα επίπεδα της πενηκονταετίας. Σύμφωνα με προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην τριετία 2009-2011 θα έχουν χαθεί σωρευτικά 175.000 θέσεις εργασίας και ο αριθμός των απασχολούμενων θα έχει υποχωρήσει κατά μια πενταετία, δηλ. θα έχει επανέλθει στο επίπεδο του 2006. ( ΓΣΕΕ- ΑΔΕΔΥ, 2010)

Υποστηρίζεται ότι στα επόμενα χρόνια (μετά το 2012), θα παρουσιαστεί ένας σταδιακός ρυθμός ανάκαμψης, παρ' όλα αυτά όμως αυτό θα συμβεί με την ύπαρξη υψηλού επιπέδου ανεργίας. Ακριβώς για αυτό τον λόγο προβλέπεται, από ορισμένους αναλυτές, ότι η κρίση απασχόλησης κατά την φάση της ανάκαμψης θα δημιουργήσει διεθνώς συνθήκες κοινωνικής κρίσης, με αποτέλεσμα η κυκλική εξέλιξη της ανεργίας να καταστεί μεσο-μακροπρόθεσμη, με αρνητικές συνέπειες στην αγορά εργασίας, στην παραγωγή και στην κοινωνική συνοχή. (Ρομπόλης, Σ., 2010)

#### *1.4.1 ΟΜΑΔΕΣ ΠΟΥ ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ*

Οι ομάδες ανθρώπων που πλήττονται περισσότερο από το πρόβλημα αυτό της απασχόλησης είναι, ιδιαίτερα οι νέοι (ες), οι ανειδίκευτοι, οι μετανάστες και οι εργαζόμενοι σε ευέλικτες και προσωρινές μορφές απασχόλησης. Αυτές οι ομάδες είναι οι περισσότερο ευάλωτες από την υπάρχουσα κατάσταση καθώς σταδιακά περιθωριοποιούνται από το εργατικό δυναμικό και έτσι μακροχρόνια, εξαιτίας της απαξίωσης των ικανοτήτων και δεξιοτήτων δεν θα αποτελούν ελκυστική επιλογή για τους εργοδότες.

Έτσι, με αυτά τα δεδομένα θα απαιτηθούν αρκετά χρόνια για να επανέλθει το επίπεδο της ανεργίας σ' αυτό πριν την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης (φθινόπωρο 2008).

Για παράδειγμα για τις ΗΠΑ προβλέπεται ότι μια τέτοια προοπτική θα επέλθει μετά το 2018, ενώ για την Ελλάδα προβλέπεται ότι το 2015 το επίπεδο της ανεργίας δεν θα είναι χαμηλότερο απ' αυτό του έτους 2008 (7,8%).

Επίσης, κατά την περίοδο 2015 - 2020 η αύξηση της απασχόλησης προβλέπεται ότι θα κυμανθεί στα επίπεδα του 1,5% τον χρόνο, με αποτέλεσμα να επιβεβαιωθεί η πρόβλεψη ότι η ανάκαμψη της ελληνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας θα συνυπάρχει με υψηλό ποσοστό ανεργίας.

Για να καταπολεμηθεί το μεγάλο πρόβλημα της απασχόλησης και να σταματήσει να υπάρχει η αντίφαση στην αγορά εργασίας που συνοψίζεται στη μείωση των προσλήψεων και αύξηση των απολύσεων δεν αρκούν μόνο η ανάκαμψη της τάξης του 0,4% ή 0,5% αύξησης του ΑΕΠ η οποία προβλέπεται το 2011 ή το 2012 , απαιτείται ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο της ρύθμισης της εργασίας το οποίο θα έχει στόχο την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας μέσω της αύξησης των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, την εξάλειψη των ανισορροπιών στην ελληνική αγορά εργασίας και την αναδιανομή του εισοδήματος. Έτσι θα απορροφηθεί σημαντικά η ανεργία, θα παραχθεί και θα αναδιανεμηθεί δίκαια νέος πλούτος και θα παραχθούν νέοι πόροι οι οποίοι θα χρηματοδοτήσουν την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας γιατί το σημαντικότερο πρόβλημα δεν είναι η έλλειψη αποταμίευσης αλλά η έλλειψη κατανάλωσης, η οποία με την σειρά της θα κινητοποιήσει τις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας. Ως αποτέλεσμα θα υπάρξει εξισορρόπηση στην λειτουργία της αγοράς εργασίας και θα εξαλειφθεί ο φαύλος κύκλος των δημοσιονομικών και αναπτυξιακών αδιεξόδων στην ελληνική οικονομία. (Ρομπόλης, Σ.,2010.)

## 1.5 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (LABOR ECONOMICS)

Τα οικονομικά της εργασίας μελετούν τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι αγορές εργασίας.

Η οικονομική επιστήμη ασχολείται με το γενικό ερώτημα της διανομής των πόρων, καθώς και με τον προσδιορισμό των τιμών και των επιπέδων της παραγωγής στην οικονομία. Η οικονομική της εργασίας επικεντρώνεται σε μια ειδική πλευρά αυτής της διαδικασίας που αφορά τον προσδιορισμό των μισθών και της απασχόλησης στην αγορά εργασίας και στη συνακόλουθη διανομή του εισοδήματος ανάμεσα σε άτομα και οικογένειες.

Οι δρώντες στην αγορά εργασίας είναι οι εργάτες, οι επιχειρήσεις και η κυβέρνηση. Οι εργάτες δρουν με τρόπο ώστε να μεγιστοποιούν την ευημερία τους, δηλαδή

τείνουν να προσφέρουν περισσότερο χρόνο και περισσότερη προσπάθεια στις δραστηριότητες εκείνες που θα τους προσφέρουν καλύτερη αμοιβή. Έτσι η καμπύλη προσφοράς εργασίας έχει ανοδική κλίση όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα.

Η καμπύλη προσφοράς δίνει τον αριθμό των εργατών που είναι πρόθυμοι να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στις επιχειρήσεις ενός κλάδου για δεδομένο μισθό.

Από την άλλη κάθε επιχείρηση έχει στόχο την μεγιστοποίηση των κερδών της. Ο στόχος αυτός είναι αντικρουόμενος με τον στόχο των εργατών. Έτσι θα πρέπει να αποφασίσει πόσους και τι είδους εργάτες θα προσλάβει και θα απολύσει, τον αριθμό των εργατοωρών ανά εβδομάδα, πόσο κεφάλαιο θα απασχολήσει και αν θα προσφέρει ασφαλείς συνθήκες εργασίας στους εργαζομένους της.

Το σύνολο των αποφάσεων για πρόσληψη και απόλυση των εργατών δίνει την καμπύλη ζήτησης εργασίας στην οικονομία. Θέλοντας οι επιχειρήσεις να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους θα προσλαμβάνουν πολλούς εργάτες όταν η εργασία είναι φθηνή ενώ θα αποφεύγουν τις προσλήψεις όταν η εργασία είναι ακριβή. Η σχέση μεταξύ τιμής εργασίας και αριθμού εργατών που οι επιχειρήσεις είναι πρόθυμες να προσλάβουν αποτυπώνεται στην κατερχόμενη καμπύλη ζήτησης εργασίας όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα.

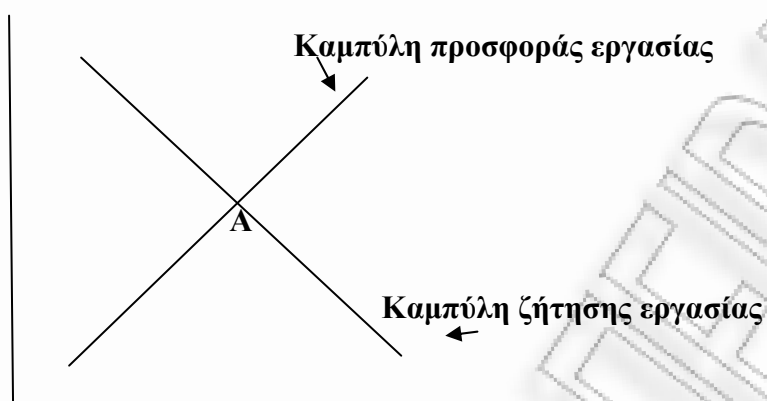
Η καμπύλη ζήτησης εργασίας, δηλαδή, μας δίνει τον αριθμό των εργατών που οι επιχειρήσεις θα προσλάβουν για δεδομένο μισθό.

Η ισορροπία στην αγορά εργασίας πραγματοποιείται εκεί που η προσφορά ισούται με τη ζήτηση δηλαδή στο σημείο Α σύμφωνα με το παρακάτω σχήμα. Στο σημείο αυτό οι αλληλοσυγκρουόμενες επιθυμίες εξισορροπούνται και η αγορά εργασίας επιτυγχάνει την ισορροπία.

Τέλος υπάρχει ένας σημαντικός παίκτης στην αγορά εργασίας, η κυβέρνηση. Η κυβέρνηση μπορεί να επέμβει στην αγορά εργασίας για παράδειγμα επιβάλλοντας φόρους στα έσοδα των εργαζομένων και στις επιχειρήσεις. Όλες αυτές οι ενέργειες μπορούν να μεταβάλουν την ισορροπία που τελικά θα επιτευχθεί στην αγορά εργασίας. Έτσι οι κυβερνητικές ρυθμίσεις θέτουν το κανονιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιούνται οι συναλλαγές στην αγορά εργασίας. (Boijas, G.J., 2003)

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Απολαβές



Απασχόληση

Πηγή: Borjas, G.J., 2003, σελ 20

### 1.5.1 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην ναυτιλία ισχύουν όλα τα παραπάνω με την μόνη διαφορά ότι ο ρόλος της κυβέρνησης είναι σχεδόν ανύπαρκτος. Στην ναυτιλία οι δρώντες στην αγορά εργασίας είναι οι Έλληνες ναυτικοί, οι εργαζόμενοι στις Ναυτιλιακές και οι Ναυτιλιακές Εταιρείες.

Οι Έλληνες ναυτικοί δρουν με σκοπό να μεγιστοποιήσουν την ευημερία τους. Η ευημερία τους αυξάνεται πέρα από την απόκτηση ενός ικανοποιητικού μισθού που θα τους ωθήσει να διαλέξουν και αυτό το επάγγελμα, από τις καλές συνθήκες που θα επικρατούν μέσα στα πλοία και από την μόρφωση και εξειδίκευση που θα αποκτήσουν από τις διάφορες ακαδημίες. Έτσι για να αυξηθεί η προσφορά ναυτικής εργασίας θα πρέπει να δοθεί η κατάλληλη πληροφόρηση ώστε να τονίζονται τα θετικά του επαγγέλματος και να γίνεται ελκυστικό στους νέους και επίσης θα πρέπει να βελτιωθούν οι συνθήκες που επικρατούν στις διάφορες ακαδημίες ώστε αυτές να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές.

Από την άλλη οι ναυτιλιακές επιδιώκουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους προσπαθώντας να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη. Έτσι παρατηρείται μια τάση



υποκατάστασης των Ελλήνων από ξένους ναυτικούς με αποτέλεσμα να μειώνεται η ζήτηση σε Έλληνες ναυτικούς.

Έτσι παρατηρείται μια τάση μείωσης της ζήτησης και της προσφοράς σε Έλληνες εκπαιδευμένους ναυτικούς. Τα κύρια αίτια της τάσης αυτής είναι τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες όπως υψηλό κόστος εργασίας Ελλήνων ναυτικών και το φορολογικό κόστος και από την άλλη η αρνητική κοινωνική εικόνα που έχουν οι νέοι για την σταδιοδρομία στην θάλασσα μαζί με το ασαφές πλαίσιο των όρων απασχόλησης και των συνθηκών διαβίωσης.

Το φαινόμενο αυτό όμως θα πρέπει να καταπολεμηθεί και θα πρέπει να βρεθούν τρόποι ώστε να τονωθεί η αγορά εργασίας έτσι ώστε να καταφέρει η Ελληνική μας Ναυτιλία να διατηρήσει την τεράστια ναυτική της παράδοση. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί ως η χώρα με τη μεγαλύτερη παράδοση στη Ναυτιλία, είναι ένα από τα πιο ισχυρά και σημαντικά ναυτικά κράτη και η εμπορική της ναυτιλία αποτελεί τον δυναμικότερο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας παράλο που και γεωγραφικά και πληθυσμιακά είναι μια μικρή χώρα. Σημαντικό ρόλο έπαιξε η ναυτιλία και στην ιστορία μας καθώς η πατρίδα μας σε ολόκληρη τη μακραίωνη ιστορία της, διεκδίκησε την ελευθερία, την ευημερία και τον πολιτισμό μέσα από τους δρόμους της θάλασσας.

Η ναυτιλία αποτελεί αναμφισβήτητα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας καθώς και την ‘προίκα’ της χώρας μας. Η ‘προίκα’ αυτή υπήρξε κάποτε το στήριγμα μας για να μπει η χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς επίσης αποτελεί το μεγάλο διαπραγματευτικό όπλο της πατρίδας μας. Σαν Έλληνες διαχειριζόμαστε σήμερα την πρώτη εμπορική ναυτιλία του κόσμου. Μια ναυτιλία η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί ως ο «αιματοδότης» της εθνικής οικονομίας καθώς προσφέρει πολλά σε αυτήν μέσω του τομέα της απασχόλησης, μέσω της εισροής ξένου συναλλάγματος που τα τελευταία έτη ακολούθησε σταθερή ανοδική πορεία φθάνοντας το 2008 στο ύψος των 19,2 δις ευρώ και το 2009, ένα έτος πολύ δύσκολο για τη ναυτιλία, στο ποσό των 13,5 δις ευρώ. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζουν και οι επενδύσεις των Ελλήνων Εφοπλιστών στην Ελλάδα με κεφάλαια τα οποία προήλθαν από το θαλάσσιο στίβο όπως ναυπηγεία, διυλιστήρια, μεταφορές κλπ. (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2009-2010)

#### 2.2 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί την βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομίας. Ήταν και θα είναι η δύναμη της Ελλάδος καθώς συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στην

ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και ιδιαίτερα μέσω του συναλλάγματος που προσφέρει στη χώρα μας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί την σημαντικότερη εισροή συναλλάγματος της εθνικής οικονομίας και σε πολλές περιπτώσεις σώζει το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας μας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το 2004, όπου η ελληνική ναυτιλία, εισέφερε στην χώρα μας συνάλλαγμα 17 δισ. Δολαρίων, ποσό που κανείς άλλος κλάδος, ούτε ο Τουρισμός δεν μπόρεσε να συνεισφέρει.

**Ναυτιλιακό συνάλλαγμα** θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εμβάσματα εφοπλιστών, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το NAT, τους φόρους προς το δημόσιο.

Ένα τμήμα του συναλλάγματος που καταγράφεται ως εφοπλιστικό και εισάγεται στη χώρα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορά την κάλυψη δαπανών όπως η καταβολή χρηματικού ποσού στις οικογένειες των ναυτικών, η εξόφληση υποχρεώσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών ή πληρωμή των φορολογικών τους υποχρεώσεων, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων τους σε Ελληνικούς λιμένες, οι τυχόν τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας τους

Σύμφωνα με έκθεση της Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ) για τη Νομισματική πολιτική του 2010 η Ελλάδα είναι η τρίτη χώρα στην Ε.Ε με βάση τις εισπράξεις από τη ναυτιλία.

Συγκεκριμένα το 2008 η Ελλάδα κατέγραψε εισπράξεις ύψους 17,6 δις ευρώ. Η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις στην Ε.Ε των 27 ύψους 25,6 δις ευρώ ακολουθούμενη από την Γερμανία 23,3 δις ευρώ. Παρ' όλα αυτά οι εισπράξεις αυτές ως ποσοστό του ΑΕΠ για τη Δανία διαμορφώθηκαν στο 11% για τη Γερμανία στο 0,9% λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας και για την Ελλάδα στο 6,9%. Εδώ φαίνεται και η τεράστια συμβολή της ναυτιλίας μας στην ελληνική οικονομία.

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος, το έτος 2006 οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν σε 14,32 δισεκατομμύρια Ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.( YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης)

Έτος αιχμής στην αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν το έτος 2008, αποτέλεσμα μιας μακράς περιόδου υψηλής ναυλαγοράς, το οποίο ανήλθε στα 19,2 δις

ευρώ δηλαδή στο 7,9% του ΑΕΠ. Παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες λόγω της παγκόσμιας κρίσης, οι Έλληνες εφοπλιστές το 2009 έφεραν στη χώρα μας 13,5 δις .

Επίσης, το 2009, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανήλθαν σε 13.552 εκ. ευρώ σε σύγκριση με το 2008 που ανήλθαν σε 19.188 εκ ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 5,68% του ΑΕΠ και καλύπτοντας το 30,58% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας.

Όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο , η Ελλάδα κατατάσσεται 2<sup>η</sup> στην Ευρώπη , με 916 ευρώ. (Πρώτη βρίσκεται η Δανία και τρίτη η Νορβηγία)

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι το 2009 παρά την παγκόσμια κρίση η ναυτιλία υπήρξε ο μόνος κλάδος της παραγωγής και των υπηρεσιών που δεν παρήγαγε ανέργους σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ε.Ε.Ε. ( Καραγεώργος Λ., Ιούνιος 2010)

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ε.Ε.Ε Θεόδωρο Ε. Βενιάμη μετά τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21<sup>ου</sup> αιώνα η Ελληνική ναυτιλία ασκεί πρωταθλητισμό στον άκρως ανταγωνιστικό στίβο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, έχοντας τα απαιτούμενα εφόδια για καλύτερες μελλοντικές επιδόσεις. Επιδόσεις που προέρχονται όχι μόνο από το μέγεθος του στόλου της , ο οποίος στην πλειονότητά του αποτελείται από πλοία προηγμένης τεχνολογίας , αλλά και από το υψηλό επίπεδο παροχής αξιόπιστων μεταφορικών υπηρεσιών που συνδυάζουν την παραδοσιακή ναυτική τεχνογνωσία και το παραδοσιακό επιχειρηματικό μοντέλο με σύγχρονες πρακτικές επιτελικής διαχείρισης.

Τις αξιοσημείωτες αυτές επιδόσεις της Ελληνικής ναυτιλίας αναγνώρισε και τόνισε ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ, κ. Μπαν Κι Μουν κατά την επίσκεψή του στην Αθήνα το Νοέμβριο του 2009, ο οποίος δήλωσε ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας ότι «η Ελλάδα διατηρεί σήμερα ηγεμονία στη θάλασσα και πρωτοπορεί στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου». Αυτή η βαρυσήμαντη δήλωση η οποία ειπώθηκε μάλιστα σε καιρούς δύσκολους για τη ναυτιλία δείχνει για ακόμη μία φορά τη σημασία της Ελληνικής ναυτιλίας και τονίζει την ηγετική της θέση απέναντι στις υπόλοιπες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου όπως είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, η Νορβηγία κλπ. (Καραγεώργος Λ., Ιούνιος 2010)

### *2.2.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΔΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ*

Η άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μας η οποία σημειώθηκε κυρίως μετά το 2002, μπορεί να αποδοθεί στους 2 παρακάτω σημαντικούς παράγοντες:

1. Στην θεσμοθέτηση του νόμου 3091/2002 ο οποίος προέβλεπε την απαλλαγή των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας. Έτσι δόθηκε ένα παραπάνω κίνητρο σε ναυτιλιακές εταιρίες που ως τότε ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα.
2. Στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου την περίοδο 2002- 2008, που έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και κυρίως της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. (Καραγεώργος Λ., 2010,σελ. 44)

### *2.2.2 ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ*

1)Παρά την κρίση η ελληνόκτητη ναυτιλία παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και αποτελεί σπουδαίο παράγοντα στήριξης της Ελληνικής οικονομίας. Κατέχει σχεδόν το 15% του Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου σε χωρητικότητα και το 8% των πλοίων τα οποία είναι κατά μέσο όρο από τα μεγαλύτερα και τα πιο σύγχρονα. Μέσα στο πρώτο τετράμηνο του 2010 οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν επενδύσει περισσότερα από 2,1 δις \$ για αγορά περίπου 90 πλοίων, έναντι 744 εκ. δολαρίων το 2009.

2)Συνεισφέρει στην οικονομία της χώρας μας μέσω του τομέα της απασχόλησης. Η ναυτιλία μας δημιουργεί εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας καθώς απασχολεί άμεσα ή έμμεσα στο ναυτιλιακό κλάδο 400.000 άτομα. Φέρνει στην Ελλάδα συνάλλαγμα που καλύπτει περισσότερο από το 1/3 του ελλείμματος εμπορικών

συναλλαγών και προσφέρει αμοιβές τέσσερις και πέντε φορές υψηλότερες από τα άλλα επαγγέλματα στην ξηρά.

3) Η θάλασσα η οποία είναι πηγή δύναμης και ανάπτυξης για την Ελλάδα, η θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι 3 Ηπείρων, προσφέρουν στρατηγικά πλεονεκτήματα για τη χώρα μας. Επίσης η μετατροπή του Πειραιά σε διεθνή ναυτιλιακό κέντρο, η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, η δημιουργία σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο και στη Θεσσαλονίκη, η προσπάθεια για ανασυγκρότηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, για δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, για ανάπτυξη της τεχνογνωσίας και της καινοτομίας αλλά και για ενίσχυση των τοπικών οικονομιών.

4) Τέλος στον τομέα της κρουαζιέρας με την άρση του καμποτάζ, ανοίγονται μεγάλες δυνατότητες για την ανάδειξη της χώρας μας ως κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου για την κρουαζιέρα καθώς η θάλασσα και η νησιωτική Ελλάδα δημιουργούν μεγάλες ευκαιρίες για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

<sup>2</sup>(Ναυτεμπορική, Τρίτη 25 Μαΐου 2010)

### 2.3 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΩΣ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, ο Πειραιάς άρχισε σταδιακά να αλλάζει μορφή και να μετατρέπεται σε ένα διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων. Στη δεκαετία του 1970 ο Πειραιάς μετατράπηκε όχι μόνο στο διαχειριστικό κέντρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αλλά και σε ένα διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων. Η ναυτιλιακή πολιτική που εφάρμοσαν οι δικτατορικές κυβερνήσεις της περιόδου 1967-1974, αλλά και η πολιτική που ακολούθησαν οι κυβερνήσεις μετά την αποκατάσταση της δημοκρατίας, προσέφεραν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ένα ευνοϊκό και σταθερό

---

<sup>2</sup> Συνέντευξη της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Λούκας Τ. Κατσέλη στην εφημερίδα 'ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ' και στο δημοσιογράφο κ. Πλάτωνα Τσούλο, Τρίτη, 25 Μαΐου 2010

περιβάλλον για την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων τους. Η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των επιχειρήσεων δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την επιστροφή των επιχειρήσεων στην Ελλάδα, καθώς προσέφερε σημαντικά πλεονεκτήματα στους τομείς του κόστους και της ευελιξίας στην οργάνωση και λειτουργία των επιχειρήσεων.

Οι ευνοϊκές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο (δηλ. λειτουργία επιχειρήσεων με βάση το Α.Ν. 89/67) έγιναν σε μια περίοδο την οποία οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν συνειδητοποιήσει την ανάγκη ύπαρξης ενός ναυτιλιακού κέντρου που θα τους εξασφάλιζε την ελευθερία στις επιχειρηματικές τους κινήσεις, ενός κέντρου που θα μπορούσε δηλαδή να ελέγχεται από τους ίδιους, καθώς διαπίστωσαν ότι η πλήρης εξάρτηση από τα ναυτιλιακά κέντρα του εξωτερικού δημιουργούσε προβλήματα στη λειτουργία τους. (Harlaftis,G.& Gelina,1993). Για πχ. τέτοιας φύσης πρόβλημα δημιουργήθηκε το 1974 με την απόφαση της κυβέρνησης του Ην. Βασιλείου να προχωρήσει σε φορολόγηση των Ελλήνων Εφοπλιστών κατά 52% για όλα τα κέρδη τους από τα πλοία που αντιπροσώπευαν, χρησιμοποιώντας ως τεκμήριο τον τόπο διαμονής τους. Παρόλο που το 1976 αποσύρθηκαν οι φορολογικές απαιτήσεις των Βρετανικών αρχών, η απειλή της αναβίωσης μιας τέτοιας φορολογίας ήταν πολύ πιθανή. Πράγματι προέκυψε πάλι το 1986, το 1990 αλλά και πρόσφατα και έτσι η ανάγκη για τη δημιουργία γραφείων στον Πειραιά κατέστη πιο πιεστική από ποτέ. (Harlaftis,G and Theotokas,G.,2004).

Το νέο θεσμικό πλαίσιο προσέφερε εγγυήσεις και πολλά πλεονεκτήματα και αυτό οδήγησε σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων να συστήσουν εταιρείες με βάση το Α.Ν. 89/67 και να μεταφέρουν μέρος των δραστηριοτήτων τους στον Πειραιά. Αρχικά μετέφεραν δραστηριότητες σχετικά με τα πληρώματα και την τεχνική διαχείριση των πλοίων και στη συνέχεια το σύνολο των λειτουργιών τους.

Παράλληλα με την εγκατάσταση στον Πειραιά αντιπροσωπευτικών γραφείων των επιχειρήσεων των παραδοσιακών ναυτιλιακών οικογενειών, δημιουργήθηκαν και πολλές νέες επιχειρήσεις από νεοεισερχόμενους εφοπλιστές. (Καραγεώργης Λ., 2010)

### 2.3.1 ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς λειτούργησε ως το φυτώριο για την ανανέωση και ανάπτυξη του ελληνικού εφοπλισμού, καθώς παρείχε πρόσβαση στην τεχνογνωσία, τη χρηματοδότηση και τον συντελεστή εργασίας πλοίου και ξηράς.

Με δεδομένο το ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο, κυρίαρχο κίνητρο για την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά είναι η άμεση πρόσβαση στην αγορά ναυτεργατικού δυναμικού. Επίσης η προσφορά χαμηλότερου κόστους λειτουργίας (μισθοί, έξοδα γραφείου κλπ.) και η επιχειρηματική δραστηριοποίηση στον τόπο μόνιμης κατοικίας του εφοπλιστή.

Στις μέρες μας ο Πειραιάς συγκαταλέγεται στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου καθώς αποτελεί την έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου. Αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες κυρίως ελληνικών συμφερόντων για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Η προσπάθεια ανάδειξης του ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας παίζει σημαντικό ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (ΥΕΝΑΝΠ) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων.

Η τάση ανάδειξης του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω με την πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του νόμου 3763/2009, όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η χώρα μας ακολούθησε τη διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές οδηγίες της Ε.Ε- 27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων. Το 2008, μόνο 7 κράτη μέλη (Ελλάδα, Ισπανία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Αυστρία, Πολωνία και Πορτογαλία) από τις χώρες της Ε.Ε εξακολουθούσαν να επιβάλλουν αυτόν τον φόρο εισφοράς. Στην Κύπρο ο συντελεστής του φόρου είναι 0,6%, στην Πολωνία και την Πορτογαλία στο 0,5% και στα υπόλοιπα 3 κράτη μέλη εξακολουθεί να είναι 1%, μετά την κατάργησή του από την Ελλάδα. (ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΔ))



### 2.3.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει το γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

1. Πιο συγκεκριμένα, οι **μεγαλύτεροι Νηογνώμονες** στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.
2. Οι πιο γνωστοί **χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί** που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.
3. **Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων** έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.
4. Σημαντικές **εταιρείες ναυτασφαλίσεων** και γνωστά **P&I Clubs** αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων.
5. Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός **παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων** όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγαιρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης

πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Τέλος η εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν διασυνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των Ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη.(ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης)

#### 2.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΡΙΣΗ

Η ναυτιλία τα τελευταία χρόνια ήταν ο μεγάλος κερδισμένος της παγκοσμιοποίησης. Το παγκόσμιο εμπόριο είχε διογκωθεί. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είχε φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα. Τα κέρδη των θαλάσσιων μεταφορών χρόνο με τον χρόνο αυξάνονταν. Το 2008 για παράδειγμα μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης 500 εκατομμύρια TEU , διπλάσια απ' ότι στο γύρισμα του αιώνα.

Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε από 4 εκατομμύρια TEU το 2000 σε 12,5 εκ. , αφού κάθε χρόνο κατασκευάζονταν όλο και περισσότερα και μεγαλύτερα εμπορικά πλοία. Οι παραγγελίες πλοίων συνεχώς αυξάνονταν, τα ναυπηγεία κυρίως της Νότιας Κορέας, αλλά και της Κίνας ήταν κατάμεστα από εφοπλιστές οι οποίοι περίμεναν να κάνουν την επόμενη παραγγελία. Εφοπλιστές, τράπεζες και όσοι επένδυναν στη ναυτιλία έγιναν πλούσιοι τα χρόνια της μεγάλης ανάπτυξης.

Μετά από αυτήν την περίοδο πρωτοφανούς ευημερίας των ναυτιλιακών αγορών σε ένταση και χρονική διάρκεια η ναυτιλία οδηγήθηκε σε κρίση. Η κρίση αυτή ήταν αναμενόμενη καθώς η ναυτιλία περνάει από κύκλους και λογικό ήταν μετά από μια περίοδο τεράστιας κερδοφορίας και υπερβάλλουσας προσφοράς χωρητικότητας να

έλθει η κάθοδος. Η πτώση αυτή όμως επιταχύνθηκε από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 η οποία δεν μπόρεσε να αφήσει ανεπηρέαστη την ναυτιλία και επέφερε ανακατατάξεις και στην βιομηχανία αυτή. Η οικονομική ύφεση προκάλεσε μεγάλες αλλαγές στο διεθνές εμπορικό περιβάλλον. Ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στο ναυτιλιακό κλάδο έγινε αισθητός κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008. Η πτώση της ναυλαγοράς ήταν πολύ πιο απότομη από ό,τι σε οποιαδήποτε άλλη κρίση. Αυτό φάνηκε στις τιμές των ναυτιλιακών δεικτών, οι οποίοι σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου του 2008. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ναυτιλιακοί δείκτες στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου, με τον Baltic Dry Index (BDI), που θεωρείται το σημείο αναφοράς για την παρακολούθηση των ναύλων ξηρού φορτίου, να μειώνεται κατά 94%, από την ιστορική κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου 2008, στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008. Οι ναύλοι ξηρού φορτίου κατέγραψαν την μεγαλύτερη πτώση στην ιστορία του κλάδου, υποχωρώντας από τα ιστορικά υψηλά επίπεδα των 200.000 δολαρίων ημερησίως (τόσα εισέπραττε ένα μεγάλο πλοίο τύπου capsized) τον Ιούνιο του 2008 σε μόλις 9.000 δολάρια στις αρχές του Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

Πέρα από την απότομη πτώση των ναύλων, υπήρξε αναντιστοιχία στην ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας, καθώς η ζήτηση μεταφοράς φορτίου είχε μειωθεί πολύ και δεν μπορούσε να καλύψει την υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας που είχε δημιουργηθεί. Σύμφωνα με μελέτη της PricewaterhouseCoopers (PwC) η απότομη μείωση της ζήτησης για χωρητικότητα συνέβη όταν οι παραγγελίες για όλους σχεδόν τους τύπους πλοίων έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανάλυσης η απόδοση της επένδυσης στους περισσότερους επιμέρους τομείς από το 2004 μέχρι το 2007 έχει ενθαρρύνει επενδυτές και πλοιοκτήτες να επενδύσουν σε νέα πλοία, δίνοντας παραγγελίες σε ναυπηγεία. Με βάση τα δεδομένα της αγοράς, οι παραγγελίες σε όλο τον κόσμο ανά τομέα ανήλθαν στο τέλος του 2008 στο 43% του υπάρχοντος στόλου για τα τάνκερ, στο 69% για τα πλοία ξηρού φορτίου και στο 53% για τα container. Το 2009 λόγω της κρίσης ο αριθμός των παραγγελιών μειώθηκε σημαντικά. Συγκεκριμένα ενώ τον Δεκέμβριο του 2008 οι παραγγελίες για δεξαμενόπλοια ήταν 1154 πλοία χωρητικότητας 140,5 εκ. dwt, το Μάρτιο του 2009 μειώθηκαν στα 1.088 πλοία χωρητικότητας 130,7 εκατ. Dwt. Στα bulk carriers τον Δεκέμβριο του 2008 ήταν σε παραγγελία 3.347 πλοία

292,8 εκ. dwt ενώ το Μάρτιο του 2009 ο αριθμός μειώθηκε στα 3.303 χωρητικότητας 289,7 εκ. dwt. Στα containerships από 1209 πλοία το Δεκέμβριο του 2008 χωρητικότητας 69,5 εκ. dwt ο αριθμός μειώθηκε στα 1.121 πλοία χωρητικότητας 65,1 εκ. dwt το Μάρτιο του 2009. Η αρνητική πορεία της αγοράς κατέστησε ασύμφορη την επιχειρηματική εκμετάλλευση των πλοίων, δεδομένης της αδυναμίας κάλυψης των λειτουργικών εξόδων και των δανειακών υποχρεώσεων από τα έσοδα ναύλων. Σαν αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα τους να εξανεμίζονται, καθώς η αξία των στόλων τους μειώθηκε αισθητά, έως και πάνω από 60% σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Η σημαντική αυτή μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αντίκτυπο τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να οδηγούνται σε διάλυση (scrap), δεδομένου ότι δεν ήταν ανταγωνιστικά, είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία.

Επιπλέον, στην αγορά των new buildings παρατηρήθηκαν φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των συμβολαίων ναυπήγησης. Συγκεκριμένα μέχρι τον Ιούνιο του 2009 είχαν καταγραφεί ακυρώσεις συμβολαίων ναυπήγησης 440 πλοίων χωρητικότητας 8,19 εκ. dwt (δηλαδή το 5,25% των συνολικών παραγγελιών). Αρκετοί πλοιοκτήτες ήταν αδύνατον να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια χάνοντας εκατομμύρια δολάρια σε προκαταβολές, ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετώπισαν απ' τη μια χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών παραδόσεων, απ' την άλλη κεφαλαιακές ζημίες από τις τρέχουσες αναβολές και ακυρώσεις παράδοσης.

Επίσης είχαμε περιορισμό χρηματοδοτικών πόρων καθώς οι τράπεζες ήταν ιδιαίτερα επιφυλακτικές ως προς τη χορήγηση νέων δανείων, συμπεριλαμβανομένης και της χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου. Ποσοστό 21% των εταιριών ανέφεραν ότι πήραν απαλλαγή ή ότι τροποποίησαν τους όρους των δανείων τους. Αυτό συνέβη κατά κύριο λόγο στον τομέα του ξηρού φορτίου, που επλήγη περισσότερο το 2008. Επίσης, το 25% των εταιριών αναδιάρθρωσαν εκ νέου τις δανειακές τους υποχρεώσεις πριν την ημερομηνία χορήγησης των ετησίων αναφορών τους το 2008. Η τάση αυτή συνεχίστηκε το 2009, αφού οι αξίες των πλοίων εξακολούθησαν να είναι σημαντικά χαμηλότερες απ' ότι τα προηγούμενα χρόνια.

Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των new buildings (νεότευκτων πλοίων) δημιούργησαν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σαν αποτέλεσμα η ναυτιλιακή δραστηριότητα έπεσε σημαντικά και στόχος πολλών ναυτιλιακών για μια υγιή αποκατάσταση ήταν η εταιρική αναδόμηση και ο νέος προγραμματισμός. (Καραγεώργος Λ., Ιούνιος 2010)

#### *2.4.1 Ο ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ*

Τη σημερινή περίοδο παρόλο που τα ναύλα έχουν ανέβει η ανάκαμψη και επάνοδος στην κατάσταση πριν από την κρίση υπολογίζεται ότι θα είναι αργή.

Το «οξυγόνο» της διεθνούς ναυτιλίας και εμπορίου αποτελεί η αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Ο Ευρωπαϊκός και κατ' επέκταση ο ελληνικός στόλος δέχεται έντονο ανταγωνισμό από Χώρες της Άπω Ανατολής. Οποιαδήποτε προστατευτικά μέτρα υπάρχουν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών όπως π.χ. μονομερείς επιφυλάξεις φορτίων, διμερείς συμφωνίες καταμερισμού φορτίων, επιδοτήσεις, διάκριση σημαίας, κυβερνητικά φορτία, όρια δασμών, ποσοτικοί περιορισμοί, εσωτερική φορολογία, εμπόδια στην παροχή υπηρεσιών και στις επενδύσεις θα πρέπει να αποφευχθούν, καθώς θα καθυστερήσουν την πλήρη ανάκαμψη της αγοράς και την επάνοδο σε υγιείς οικονομικές συνθήκες. (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2009-2010).

#### 2.5 ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ελληνική ναυτιλία πέρασε μια δύσκολη περίοδο λόγω των προβλημάτων και των διαρθρωτικών αλλαγών στην οικονομία της. Οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, αν και την περίοδο 2005-2008 αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 10%, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έπληξε τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας συνέβαλε στην πτώση των καθαρών εισπράξεων κατά 33% το 2009.

Παρόλα αυτά παρά τις διεθνείς και εθνικές προκλήσεις και διερχόμενη από τις μεγαλύτερες περιόδους δοκιμασίας της αντιστέκεται καλύτερα απ' ότι αναμενόταν στην παγκόσμια κρίση και είναι πρώτη σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών , πράγμα που δείχνει την εξαιρετική αντοχή της , την δύναμή της και την ικανότητα προσαρμογής της στις μεταβαλλόμενες περιστάσεις, την προβλεπτικότητα της έγκαιρης και σε βάθος ανανέωσης του στόλου της που ήταν το αποτέλεσμα της ευφορίας της ναυλαγοράς των ετών που προηγήθηκαν αλλά και της ροής άφθονης τραπεζικής χρηματοδότησης.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατόρθωσαν να διατηρήσουν την πρωτοκαθεδρία τους σε παγκόσμιο επίπεδο, προχώρησαν σε γενναίες επενδύσεις ανανέωσης του στόλου τους και ενίσχυσης της θέσης τους σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον.( Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ,2009-2010).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ & ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΕ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΑ

#### 3.1 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας καθώς συνεισφέρει περίπου το 7% του ΑΕΠ επίσης προσφέρει πολλές άμεσα και έμμεσα εξαρτώμενες θέσεις εργασίας στην Ελληνική οικονομία. (Τεγόπουλος ,Χ. Κ, 2008)

Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά απ' ότι στη θάλασσα.

Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι συνδυασμός πολλών επιμέρους υπηρεσιών στις οποίες απαιτείται υψηλή τεχνογνωσία και εξειδίκευση.

Για την παροχή αυτών των εξειδικευμένων υπηρεσιών γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δημιουργείται ένα πλέγμα επιχειρήσεων παροχής παραναυτιλιακών υπηρεσιών. Κέντρο αυτών των επιχειρήσεων για πολλά χρόνια ήταν ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τα τελευταία όμως χρόνια πολλές εταιρίες μετακομίζουν τα γραφεία τους σε περιοχές των Βορείων και των Νοτίων προαστίων.

Με βάση την ετήσια έκθεση 2009-2010 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχονται σε 1300 , ενώ 200.000 άτομα υπολογίζεται ότι απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster).

Λέγοντας παραναυτιλιακές επιχειρήσεις εννοούμε τις επιχειρήσεις οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από το κλάδο της ναυτιλίας. Τέτοιες επιχειρήσεις είναι: τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, οι ναυλομεσιτικές εταιρίες, οι επιχειρήσεις με ναυτιλιακά καύσιμα και εφόδια πλοίων, οι τράπεζες οι οποίες συνεργάζονται με ναυτιλιακές, οι ασφαλιστικές εταιρίες ,τα πρακτορεία, οι νηογνώμονες, οι επιθεωρήσεις πλοίων κ.τ.λ .(ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης)

Ακόμη η ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς. (Γουλιέλμος Α., 1999).

### *3.1.1 ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ*

Τα θέματα που προκύπτουν όμως , κυρίως τα τελευταία χρόνια, και αφορούν την απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία είναι σημαντικά και επηρεάζουν την αναπτυξιακή προοπτική και ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας.

Αφορούν την εξέλιξη της άμεσης απασχολήσεως στα ελληνικά πλοία, η οποία είναι φθίνουσα, την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας μας , η οποία είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί και τέλος, την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για να απασχοληθεί στην ποντοπόρο ναυτιλία. (Οικονομικό Δελτίο ALPHA BANK A.E ,2009)

### 3.2 ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Παρά τις δυσμενείς οικονομικές προβλέψεις, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να εκσυγχρονίζει το στόλο της, αποδεικνύοντας ότι ο δυναμικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας διατηρεί την παγκόσμια αυτοδυναμία και αναγνώριση του.

Με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 gt), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρούσε υπό τον έλεγχό του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάχθηκε ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Allied, οι Έλληνες εφοπλιστές το πρώτο τρίμηνο του 2009, προχώρησαν στην αγορά 38 πλοίων έναντι 636,2 εκ.



δολαρίων (27 φορτηγά, 9 δεξαμενόπλοια και 2 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων), καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση παρά τη διεθνή μείωση κινητικότητας λόγω της οικονομικής κρίσης. Την δεύτερη θέση, καταλαμβάνει η Κίνα, με 31 πλοία, τα οποία αντιστοιχούν σε δαπάνη 223,4 εκ. δολαρίων.

Τον Ιούλιο του 2009 ο Ελληνικών συμφερόντων στόλος έφτασε τα 4.763 πλοία όλων των τύπων και tonnage.

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2009 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ( άνω των 1000 gt) ανήλθαν σε 748 πλοία συνολικής χωρητικότητας 64,9 εκ. dwt. Από αυτά , τα 228 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 16, 15% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) ,(106 crude /oil product tankers ήτοι 18,55% του παγκόσμιου dwt, 98 chemical and product tankers ήτοι 11,90 % του παγκόσμιου dwt και 24 product tankers ήτοι 7,58% του παγκόσμιου dwt) και τα 394 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας το 15,13% στην κατηγορία αυτή. (YEN/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, (YEN/ΑΝΠΙΑ) )

Στις 2/2/2010, ο ελληνόκτητος στόλος βρισκόταν στην 1η θέση της παγκόσμιας κατάταξης με 258 εκατομ. dwt και αριθμό πλοίων 3.996 (Mare Maritime CO SA,2010),στα οποία συμπεριλαμβάνονταν και 826 υπό ναυπήγηση, δίνοντας στη χώρα μας κυρίαρχη θέση στις εξελίξεις και την υλοποίηση του διεθνούς εμπορίου.

Ακολουθούν η Ιαπωνία με 147,5 million dwt , η Γερμανία με 85 , η Κίνα με 70,4 και η Νορβηγία με 48,7 όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1:ΧΩΡΕΣ ΜΕ ΤΟΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟΛΟ(DWT)

<b>Biggest Maritime Nations</b>			
<b>Country</b>	<b>No. of Vessels</b>	<b>DWT (millions)</b>	
 <b>Greece</b>	<b>3,996</b>	<b>258,1</b>	
 <b>Japan</b>	<b>3,330</b>	<b>147,5</b>	
 <b>Germany</b>	<b>2,964</b>	<b>85,0</b>	
 <b>China</b>	<b>3,184</b>	<b>70,4</b>	
 <b>Norway</b>	<b>1,810</b>	<b>48,7</b>	

Πηγή: Ναυτιλιακή Εταιρία, Mare Maritime,2010

Τα Ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν το 8,2% του παγκόσμιου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 14,9% σε χωρητικότητα (dwt) και το 13% σε όρους gross tonnage. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση του μεριδίου λόγω της ανάπτυξης νέων ναυτιλιακών δυνάμεων, όπως της Κίνας, καθώς επίσης και λόγω τακτικής από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, όπως η πώληση πλοίων όταν οι αξίες τους αυξάνουν. Παρ' όλα αυτά, ο υπό ναυπήγηση Ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται στο 55% του υπάρχοντος και καλύπτει περίπου το 16% των παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο μεγάλος αριθμός παραγγελιών εκ μέρους των Ελλήνων Εφοπλιστών φανερώνει ότι θα διατηρηθεί το μερίδιο της Ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά. (Βρεττός & Στουρνάρας, 2009).

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Allied Shipbroking που επεξεργάστηκε η <<Ναυτεμπορική>> και που αφορούν σε νέες παραγγελίες από την αρχή του 2010, φαίνεται για μια ακόμη φορά η υπεροχή του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος συνεχίζει να προχωρά σε ανανεωτικές και επεκτατικές κινήσεις του στόλου του παρά την κρίση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας. Συγκεκριμένα από την αρχή του έτους μέχρι το τέλος του Απριλίου κατεγράφησαν νέες παραγγελίες στα

ναυπηγεία της Άπω Ανατολής για 341 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 31,29 εκατ. Dwt. Από αυτά τα 95 πλοία ή το 27,8% συνολικής μεταφορικής ικανότητας 12,69 εκατ. Dwt ή το 40% της συνολικής χωρητικότητας των νέων παραγγελιών ανήκουν σε 25 τουλάχιστον ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης από τα 341 υπό παραγγελία πλοία του πρώτου τετραμήνου του 2010 τα 85 είναι δεξαμενόπλοια από τα οποία τα 40 ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές.(Λάμπρου Μ. ,2010)

Επίσης κατά τη διάρκεια του πρώτου πενταμήνου του 2010 σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο υπερδιπλασιάστηκαν οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών στις αγορές πλοίων από δεύτερο χέρι (second hand). Οι Έλληνες εφοπλιστές αύξησαν τις αγορές τους σε πλοία second hand εστιάζοντας στα δεξαμενόπλοια, αλλά και στα πλοία ξηρού φορτίου επενδύοντας συνολικά 2,25 δισ. δολ. σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Allied Shipbroking έναντι μόλις 1,06 δισ. δολ. την αντίστοιχη περίοδο πέρυσι.

Τέλος οι ναυπηγικές παραγγελίες βελτίωσαν παραπάνω το ηλικιακό προφίλ του ελληνόκτητου στόλου. Το 2010, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 11,6 έτη σε σχέση με 11,9 το 2009 ,ενώ του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,9 έτη. (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2009-2010)

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Αριθμός πλοίων και χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου ,1998-2010

Έτος	Αρ. Πλοίων σε χιλιάδες	d.w.t (T.v.β)
Φεβρουάριος 1998	3.358	133.646.831
Μάρτιος 1999	3.424	139.255.184
Μάρτιος 2000	3.584	150.966.324
Μάρτιος 2001	3.618	168.434.370
Μάρτιος 2002	3.480	164.613.935
Μάιος 2003	3.355	171.593.487
Μάρτιος 2004	3.379	180.140.898
Μάρτιος 2005	3.338	182.540.868
Μάρτιος 2006	3.397	190.058.534
Φεβρουάριος 2007	3.699	218.229.552
Φεβρουάριος 2008	4.173	260.929.221
Φεβρουάριος 2009	4.161	263.560.741
Φεβρουάριος 2010	3.996	258.100.000

Πηγή: Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες: Αριθμός 10, Αθήνα 2009, Πίνακας σελ. 226

Από τον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι από τον Φεβρουάριο του 1998 ως τον Φεβρουάριο του 2009 ο αριθμός των πλοίων, καθώς και η χωρητικότητά τους έχει αυξηθεί σημαντικά. Αυτό οφείλεται στην είσοδο νέων εφοπλιστών που έκαναν το ξεκίνημα τους τα τελευταία χρόνια, στην αύξηση του αριθμού παραγγελιών εκ μέρους των Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και στην αύξηση αγορών σε πλοία second

hand. Τέλος η παραγωγικότητα της εργασίας αυξήθηκε σημαντικά καθώς εισήχθησαν στην αγορά νέα πλοία με βελτιωμένη τεχνολογία και καλύτερο εξοπλισμό.<sup>3</sup>

### *3.2.1 ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ: ΙΟΥΝΙΟΣ 2010*

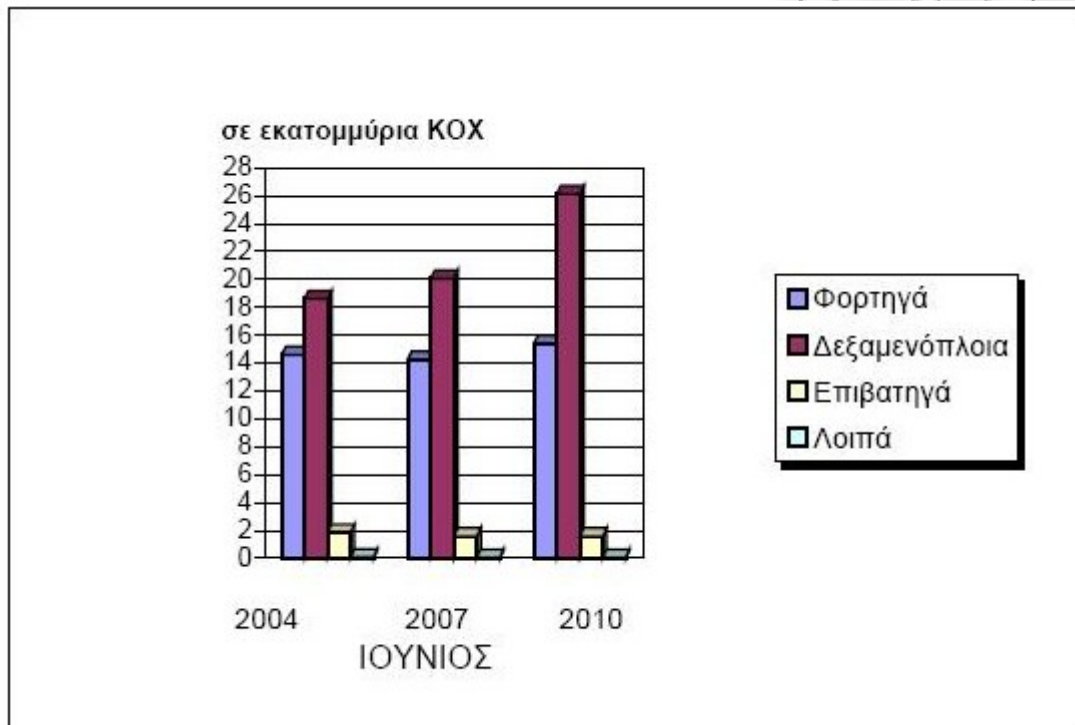
Η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Ιούνιο 2010 σε σύγκριση με την αντίστοιχη Δύναμη του Ιουνίου 2007, παρουσίασε αύξηση κατά 5,1%, έναντι μείωσης 5,8% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2007 προς το 2004.

Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Ιούνιο 2010, σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιουνίου 2007, παρουσίασε αύξηση 20,1 %, έναντι αύξησης 2,3% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2007 προς το 2004. (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, Δελτίο τύπου,2010)

---

<sup>3</sup> Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Ιστοσελίδα: [www.nee.gr](http://www.nee.gr) .Αρχικά στοιχεία Greek Shipping Cooperation Committee με βάση στοιχεία LRS-Fairplay

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Εξέλιξη της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία πλοίων: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010



Πηγή: ΕΣΥΕ, 2010, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010

Κατηγορία Πλοίων	Ιούνιος									
	2004		2007		2010		Μεταβολή %			
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων 2007/2004	Χωρητικότητα ΚΟΧ 2007/2004	Αριθμός πλοίων 2010/2007	Χωρητικότητα ΚΟΧ 2010/2007
Σύνολο	2.145	35.162.480	2.021	35.985.780	2.125	43.212.696	-5,8	2,3	5,1	20,1
Φορηγά	668	14.596.549	629	14.264.240	586	15.418.571	-5,8	-2,3	-5,2	8,1
Δεξαμενόπλοια	500	18.811.837	488	20.071.664	583	28.144.014	-2,4	7,8	15,4	30,3
Επιβατηγά	724	1.974.982	681	1.585.250	733	1.589.853	-5,9	-15,5	7,6	0,3
Λοιπά	253	79.112	223	64.626	233	62.258	-11,9	-18,3	4,5	-3,7

ΠΗΓΗ:ΕΣΥΕ,2010, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Ιούνιος					
	2004		2007		2010	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
<b>Εύνολο</b>	<b>2.145</b>	<b>35.162.480</b>	<b>2.021</b>	<b>35.985.780</b>	<b>2.125</b>	<b>43.212.696</b>
100 -< 500	880	225.969	843	217.818	878	220.953
500- < 3.000	435	509.887	397	476.906	410	506.819
3.000 -< 7.000	81	380.044	76	350.056	75	341.741
7.000- < 10.000	37	305.832	34	283.727	30	253.257
10.000- < 20.000	109	1.660.615	87	1.282.698	69	1.039.584
20.000 -< 30.000	156	4.011.155	123	3.223.991	114	2.983.823
30.000 +	447	28.068.978	461	30.150.584	549	37.866.519

Πηγή:ΕΣΥΕ,2010, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

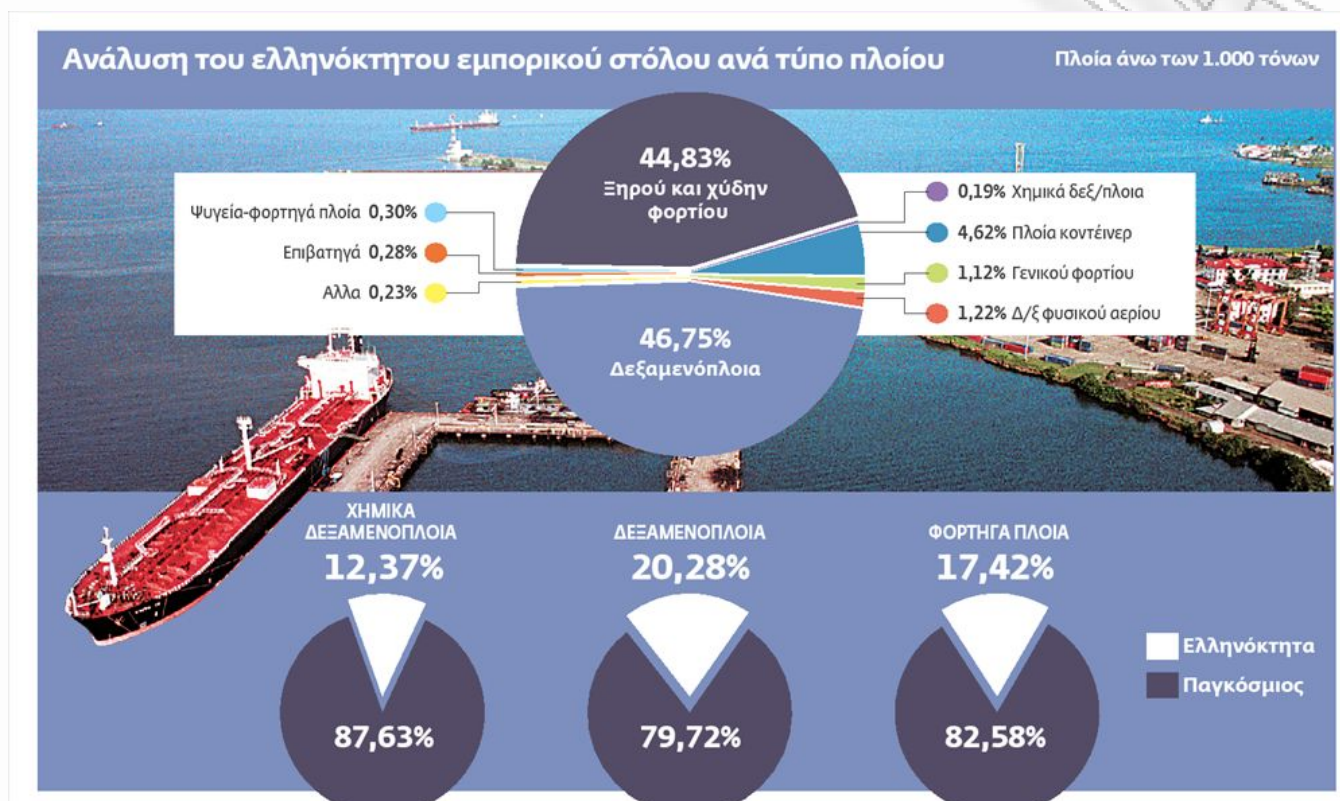
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Ιούνιος των ετών 2004, 2007, 2010

Ομάδες ηλικιών	Ιούνιος					
	2004		2007		2010	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
<b>Σύνολο</b>	<b>2.145</b>	<b>35.162.480</b>	<b>2.021</b>	<b>35.985.780</b>	<b>2.125</b>	<b>43.212.696</b>
- < 5	292	13.241.285	274	12.706.064	311	13.762.197
5- < 10	211	7.170.294	256	9.825.954	318	13.778.867
10- < 15	153	4.273.777	160	4.621.926	199	6.011.849
15- < 20	207	3.304.667	163	2.610.760	142	3.895.388
20- < 25	242	3.708.549	182	2.373.578	165	1.200.099
25- < 30	274	1.991.816	185	1.593.637	159	1.820.697
30+	766	1.472.092	801	2.253.861	831	2.743.599

Πηγή:ΕΣΥΕ,2010, Τμήμα εμπορικής Ναυτιλίας



## ΣΧΗΜΑ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ



Πηγή: Ναυτεμπορική, 2010

Από το παραπάνω σχήμα βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια και ακολουθούν τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού και χύδην φορτίου. Πιο αναλυτικά το 44,83% του συνολικού ελληνόκτητου στόλου ανήκει σε φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού και χύδην φορτίου, ενώ το 46,75% καταλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια.

### Σε σύγκριση με τον παγκόσμιο στόλο :

Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 12,37% του παγκόσμιου στόλου στα χημικά δεξαμενόπλοια, το 20,28% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων και το 17,42% του παγκόσμιου στόλου στα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

Στα παραπάνω νούμερα **δεν** συμπεριλαμβάνονται τα υπό ναυπήγηση πλοία.

Από τα 748 νεότευκτα πλοία η χωρητικότητα των οποίων αγγίζει τα 65.000.000 dwt, τα 228 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 16,155% της παγκόσμιας

ναυπηγούμενης χωρητικότητας σε dwt ενώ τα 394 είναι φορτηγά πλοία χύδην φορτίου και αντιπροσωπεύουν το 15,13%. (Καραγεώργος Λ.,2010,σελ.16)

### 3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η ελληνική σημαία βρίσκεται στην πέμπτη θέση στη διεθνή κατάταξη και πρώτη στην Ε.Ε σε dwt Έχει την πρώτη προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών καθώς παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 5,6% τον Μάρτιο του 2010 για πλοία 100 κόρων και άνω και έφτασε τα 2.128 , σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Μαρτίου 2007(Τσιμπλάκης Α. ,2010).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics – ISL, ο Παναμάς βρίσκεται στην πρώτη θέση με 287 εκατ. dwt και 23,2% μερίδιο αγοράς, η Λιβερία ακολουθεί με 141 εκατ. dwt και 11,4% μερίδιο αγοράς και τα Marshall Islands είναι στην τρίτη θέση με 76 εκατ. τόνους και ποσοστό 6,2 εκατ. τόνους.

Επίσης το ινστιτούτο αναφέρει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στην ελληνική σημαία το 31% του στόλου τους, και το 61% σε ξένες σημαίες. Οι Ιάπωνες έχουν το 92% του στόλου τους σε ξένες σημαίες, ενώ η γερμανική ,η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κοινότητα του κόσμου με όρους χωρητικότητας ,έχει το 83,5% του στόλου της σε ξένες σημαίες στο τέλος του 2009.

#### 3.3.1 ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

##### ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

##### 1. Κατά το άρθρο 5 ΚΑΝΑΞΙ

Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50% :

- σε έλληνες υπηκόους ή
- σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή
- σε υπηκόους των λοιπών Κρατών -Μελών της ΕΕ ή

➤ σε εταιρίες των λοιπών κρατών της ΕΕ (άρθρο 48 της Συνθήκης)  
μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους που συνοδεύεται από τίτλο κτήσης  
κυριότητας.

**2. Κατά το άρθρο 13 Ν. Δ. 2687/53 συνδ. 107 Σ.**

Αναγνωρίζονται επίσης ως ελληνικά τα πλοία:

- που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες,
- έχουν ολική χωρητικότητα ανώτερη των 1500 κόντων, κατόπιν έκδοσης  
εγκριτικής πράξης από τη διοίκηση.

(Βαρελά Α. & Βλαχέα Ρ., 2009)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ (ΕΚΑΤ. ΚΟΧ)

	ΣΥΝΟΛΟ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	
	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. Κ.Ο.Χ.
2000	1.967	27,32	625	11,88	457	14,10	885	1,34
2001	2.051	30,77	653	12,68	470	16,17	928	1,92
2002	2.062	30,82	643	12,72	477	16,11	942	1,98
2003	2.091	33,40	653	14,00	486	17,50	952	1,90
2004	2.094	34,33	661	14,63	474	17,93	959	1,76
2005	2.041	33,12	631	14,10	465	17,24	945	1,77
2006	2.006	35,10	626	15,07	465	18,38	915	1,63
2007	2.049	37,72	627	14,55	505	21,49	917	1,67
2008	2.082	39,15	626	15,08	521	22,31	925	1,75
2009	2.112	41,59	612	14,98	558	24,93	942	1,69

Πηγή: ΕΣΥΕ,2009

Παρ' όλα αυτά η ελληνική σημαία περνάει «δύσκολες ώρες». Ιδιαίτερα μετά την περίοδο κρίσης του 2008-2009 και την πτώση της ναυλαγοράς, πολλά ελληνόκτητα πλοία εγκατέλειψαν το εθνικό νηολόγιο για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Ως αποτέλεσμα το ελληνικό πλοίο γίνεται λιγότερο ανταγωνιστικό καθώς είναι πιο ακριβό από τους ανταγωνιστές του, οι οποίοι υψώνουν άλλες σημαίες (τις λεγόμενες σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας), μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου τους.

**Μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική** όταν έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τις υπόλοιπες σημαίες και ταυτόχρονα παρέχει την ίδια ή και καλύτερη ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι όταν σήμερα κάποιοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές φθηνότερες από την ελληνική, η τελευταία δεν είναι ανταγωνιστική. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

### 3.4 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ –ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

#### ΟΡΙΣΜΟΣ

Οι σημαίες ευκολίας- ευκαιρίας (flag of convenience) ορίζονται ως οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των οικονομικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους. Σήμερα ο όρος «Σημαία Ευκαιρίας» ή «Σημαία Ευκολίας» έχει αντικατασταθεί διεθνώς από τον όρο «Σημαία Ανοικτού Νηολογίου» (Open Registry Flag).

Η διάκριση των σημαίων ευκαιρίας γίνεται από την έλλειψη του «γνήσιου δεσμού» (genious link) μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας (πλοιοκτήτη) και της εθνικότητας που φέρει το πλοίο (σημαίας). Δηλαδή όταν δεν υπάρχει ο γνήσιος δεσμός ο πλοιοκτήτης είναι διαφορετικής εθνικότητας από την σημαία του πλοίου.

Οι **σημαίες ευκολίας** παρά το μειωμένο κόστος και την ευελιξία που προσφέρουν, θεωρούνται ως σημαίες με μικρότερη αναγνωρισιμότητα, αξιοπιστία και κύρος, με χαμηλότερη αποδοχή από τους ασφαλιστές, τους ναυλωτές και τους επιθεωρητές και τέλος με μειωμένη δυνατότητα προσέλκυσης ικανών και εξειδικευμένων ναυτικών και κυρίως Ελλήνων. Επίσης πλοία με τέτοιες σημαίες έχουν την «ευκαιρία» να μην σέβονται βασικούς όρους απασχόλησης όπως η υγειονομική κάλυψη, η ελάχιστη ηλικία ναυτολόγησης, το ωράριο, η ενδιαίτηση και η κοινωνική προστασία του πληρώματος. (Βλάχος, Γ. Π, 2007)

### 3.5 ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό είναι ένας από τους παράγοντες που έχουν συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Οι Έλληνες ναυτικοί σ' όλες τις φάσεις ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ιδίως κατά την μεταπολεμική περίοδο, αποτέλεσαν το βασικό συντελεστή που συνέβαλε στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων και μέχρι τώρα συνεχίζουν να συμβάλλουν στην αποτελεσματική διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί και από το γεγονός ότι στην πλειοψηφία των ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένες σημαίες, συνεχίζουν να απασχολούνται Έλληνες αξιωματικοί παρά το υψηλότερο κόστος τους.

Οι Έλληνες ναυτικοί δημιουργούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της συμβολής τους στη μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων, π.χ μέσω της καλής συντήρησης των πλοίων, μέσω της συμβολής τους στην αύξηση των εσόδων.

Επίσης διαθέτουν κάποια χαρακτηριστικά που δεν μπορούν να αντιγραφούν εύκολα όπως η ικανότητα λήψης πρωτοβουλιών και η υψηλή τεχνογνωσία, η ευρηματικότητα και η ναυτοσύνη, η αφοσίωση και η υιοθέτηση της «εταιρικής ταυτότητας», η τάση μακροχρόνιας παραμονής στην ίδια επιχείρηση που διευκολύνει την αποδοχή κυρίαρχων αξιών και συμπεριφορών που ισχύουν στην επιχείρηση και βοηθούν στην βελτίωση της απόδοσής τους.

(Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες: Αριθμός 10, 2009)

### 3.5.1 ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ (ΝΑΤ)

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε ποντοπόρα πλοία υπό ελληνική σημαία και σε συμβεβλημένα με το ναυτικό απομαχικό ταμείο (ΝΑΤ)

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	%ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ	%ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ
1978	86.269	58.033	28.236	67,27%	32,73%
1980	91.872	59.534	32.338	64,80%	35,20%
1982	52.561	40.467	12.094	76,99%	23,01%
1984	49.184	40.720	8.464	82,79%	17,21%
1986	37.830	32.340	5.490	85,49%	14,51%
1988	37.367	28.735	8.632	76,90%	23,10%
1990	39.851	26.766	10.085	72,63%	27,37%
1992	38.995	25.278	13.717	64,82%	35,18%
1994	39.122	25.842	13.280	66,05%	33,95%
1996	36.766	23.992	12.774	65,26%	34,74%
1998	33.669	20.505	13.164	60,90%	39,10%
2000	29.385	18.450	10.935	62,79%	37,21%
2002	32.926	18.747	14.179	56,94%	43,06%
2004	30.920	17.897	13.023	57,88%	42,12%
2006	29.260	16.182	13.078	55,31%	44,69%
2008	21.676	14.872	6.804	68,61%	31,38%

Πηγή: ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης και ΕΣΥΕ, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες: Αριθμός 10, 2009.

Από τον παραπάνω πίνακα είναι εντυπωσιακός ως και τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών. Η ραγδαία ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου προσέλυσε στο ναυτικό επάγγελμα μεγάλες ομάδες πληθυσμού, όχι μόνο από τις ναυτικές περιοχές αλλά και από αγροτικές και ορεινές περιοχές. Κατά τις δεκαετίες του 60 και του 70 η ζήτηση για ναυτική εργασία οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των ναυτικών, λόγω του ότι οι αμοιβές στα πλοία ήταν πολύ μεγαλύτερες από αυτές στην ξηρά, με αποτέλεσμα το 1980 να καταγράφονται 59.534 εν ενεργεία ναυτικοί. Την περίοδο εκείνη ο στόλος υπό ελληνική σημαία αποτελούσε το 77,2% του ελληνόκτητου στόλου. Επίσης άρχισε να παρατηρείται μια στροφή προς τα

αλλοδαπά πληρώματα , καθώς υπογράφονταν οι πρώτες διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ελλάδας και άλλων χωρών προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού. Αυτή η στροφή υπαγορευόταν από την ανάγκη εξεύρεσης ναυτικών για την στελέχωση των πλοίων. Με το πέρασμα του χρόνου όμως η απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών συνδέθηκε κυρίως με την επιδίωξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μειωθεί το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Βλέπουμε απ' τον πίνακα ότι ο αριθμός των ναυτικών άρχισε να μειώνεται το 1982. Η περίοδος αυτή ήταν η περίοδος όπου η παγκόσμια ναυτιλία γνώρισε την μεγαλύτερη κρίση, οι ναύλοι είχαν σημειώσει κατακόρυφη πτώση και πολλά πλοία παρέμεναν παροπλισμένα στα λιμάνια. Μετά το 1982 παρατηρείται μια συνεχής μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, ( με εξαίρεση την πρόσκαιρη όμως ελαφρά ανάκαμψη τα έτη 1984, 1994, 2002). Παράλληλα, σημειώνεται και μια συνεχής αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών σε όλες τις ειδικότητες πληρώματος.

Γενικά η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) παρουσιάζεται πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες. Συγκεκριμένα το 1978 το σύνολο των ναυτικών στα υπό ελληνική σημαία πλοία ήταν 86.269 , με 58.033 Έλληνες και 28.236 αλλοδαπούς ναυτικούς, ενώ το 2006 έφτασαν τους 29.260 με τους 16.182 να είναι Έλληνες και τους 13.078 να είναι αλλοδαποί. Σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εργάζονται και πολλοί άλλοι ξένοι ναυτικοί που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT είναι πάρα πολύ μικρός. Αυτό συμβαίνει επειδή σε περίπτωση που ένας Έλληνας ναυτικός επιλέξει να εργαστεί σε πλοίο ξένης σημαίας μη συμβεβλημένο με το NAT διακόπτεται η συνέχεια της ασφαλιστικής και κυρίως της συνταξιοδοτικής του κάλυψης. Επίσης η εξαγορά των ασφαλιστικών δικαιωμάτων που κάποιος ναυτικός αποκτά από την εργασία του σε πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT γίνεται με δυσχερείς όρους.

Έτσι δημιουργείται «εθνικό μονοψώνιο» σε μια διεθνοποιημένη αγορά της ναυτεργασίας το οποίο δεν επιτρέπει την πραγματική εκτίμηση της ζήτησης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού από τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

**Σύμφωνα με απογραφή που έγινε την 20<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2006 από τη Δ/ση Στατιστικών Τομέα Εμπορίου και Υπηρεσιών –Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας-της**



## **ΕΣΥΕ σε 1264 ελληνικά πλοία και 63 ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT**

Στα ελληνικά πλοία απασχολούνταν 21.676 ναυτικοί από τους οποίους οι 14.872 ή το 68,6% ήταν Έλληνες και 6.804 ή το 31,4% ξένης εθνικότητας.

Στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία απασχολούνταν 7.584 ναυτικοί από τους οποίους 1.310 ή το 17,3% ήταν Έλληνες και 6.274 ή το 82,7% ξένης εθνικότητας.

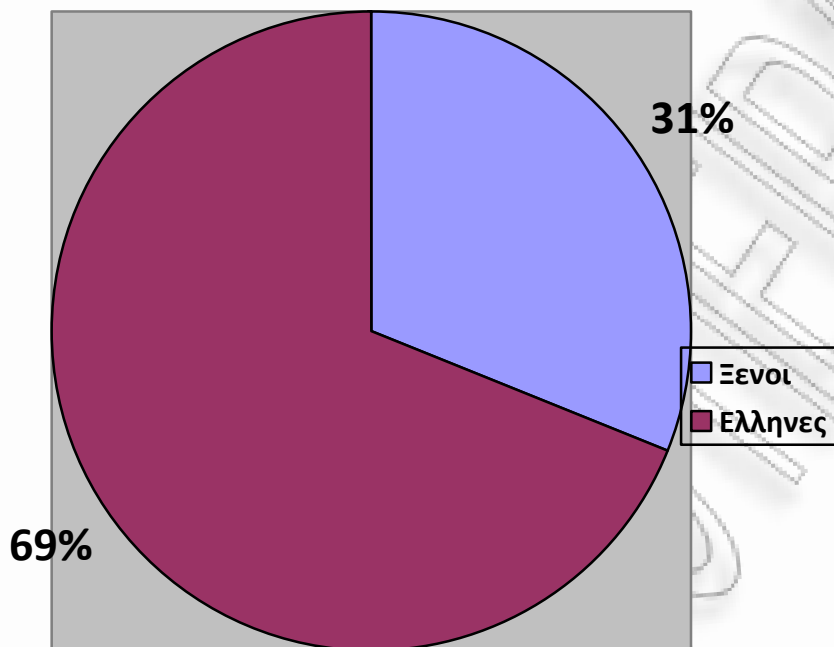
Με το πέρασμα των χρόνων η υποκατάσταση Ελλήνων από αλλοδαπούς ναυτικούς γίνεται εντονότερη καθώς οι αλλοδαποί αποτελούν φθηνότερα εργατικά χέρια για τους εφοπλιστές και έτσι μειώνεται το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Σύμφωνα πάλι με την απογραφή η μεγαλύτερη συμμετοχή των ξένων ναυτικών παρουσιάζεται σε ειδικότητες κατώτερου προσωπικού των ελληνικών πλοίων όπως ναύτες , βοηθοί θαλαμηπόλοι, καθαριστές, λιπαντές, ηλεκτρολόγοι.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3**

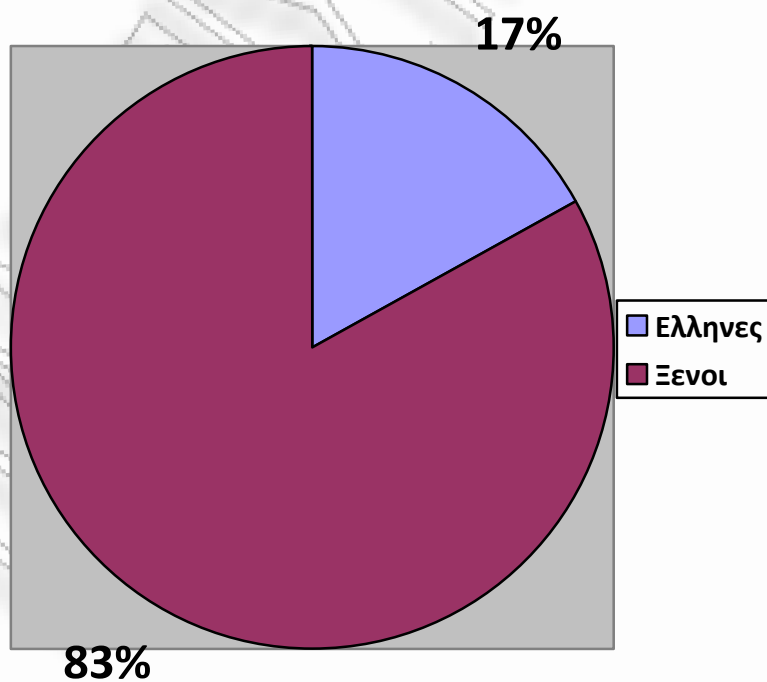
**ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ 20-9-2006:**

**1) ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ**



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4**

**2) ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ**



### 3.5.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι 13.078 ξένοι ναυτικοί που απογράφηκαν την 20<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2006 προέρχονταν από τις παρακάτω χώρες σε ποσοστά επί του συνόλου των ξένων ναυτικών:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0,3%	ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ	0,5%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1,6%	ΟΝΔΟΥΡΑ	4,4%
ΓΙΟΥΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,6%	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	3,8%
ΕΛ ΣΑΛΒΑΔΟΡ	1%	ΠΑΚΙΣΤΑΝ	0,6%
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1,3%	ΠΕΡΟΥ	1%
ΙΝΔΙΕΣ	6,7%	ΠΟΛΩΝΙΑ	1%
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	4,8%	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	3,8%
ΚΑΝΑΔΑΣ	1,2%	ΣΡΙ-ΛΑΝΚΑ	0,3%
ΚΟΛΟΜΒΙΑ	1,1%	<b>ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ</b>	<b>52,7%</b>
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,8%	ΧΙΛΗ	0,3%

Πηγή: Απογραφή 20<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2006, Δ/νση Στατιστικών Τομέα Εμπορίου και Υπηρεσιών –Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας-της ΕΣΥΕ

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των αλλοδαπών ναυτικών( πάνω από το 50%) προέρχεται από τις Φιλιππίνες. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται και σε ακόμα μεγαλύτερα ποσοστά μέχρι και σήμερα.

### 3.5.3 ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Έτος	1996		1998		2000		2002		2004	
	Έλληνες	Αλλ/ποι	Έλληνες	Αλλ/ποι	Έλληνες	Αλλ/ποι	Έλληνες	Αλλ/ποι	Έλληνες	Αλλ/ποι
Κάτω των 20 ετών	797	50	670	181	428	131	435	142	659	72
21-30	4.683	5.091	4.036	5.869	3.734	4.635	3.883	6.131	3.746	4.780
31-40	6.676	4.850	6.057	4.555	5.061	3.926	4.805	5.215	4.005	5.196
41-50	7.956	2.202	6.870	2.167	6.430	1.870	6.286	2.159	5.972	2.440
51-60	3.524	444	2.703	369	2.640	360	3.132	462	3.284	510
61 και άνω	344	29	169	23	157	13	205	70	231	25

ΠΗΓΗ: Στοιχεία ΕΣΥΕ, Αποτελέσματα Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού 1996-2004

Από των παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι ηλικιακά οι Έλληνες απασχολούμενοι συγκεντρώνονται στις ηλικίες των 41-50 και στην συνέχεια ακολουθούν οι κατηγορίες των 31-40 και 21-30. Αντίθετα οι ξένοι απασχολούμενοι συγκεντρώνονται περισσότερο στις ηλικίες 20-30 και στην συνέχεια ακολουθούν οι κατηγορίες 30-40 και 40-50. Εξάιρεση παρατηρείται το έτος 2004 όπου καταγράφεται υψηλότερη συγκέντρωση των ξένων απασχολούμενων στην κατηγορία των 30-40 ετών.

Η απασχόληση μικρότερων σε ηλικία ξένων απασχολούμενων οφείλεται στο γεγονός ότι καλούνται να εξυπηρετούν ανάγκες ζήτησης κατώτερου προσωπικού και δεν χρειάζεται να έχουν ιδιαίτερα προσόντα.

Παρ' όλα αυτά, το διάστημα 2002-2004 διαφαίνεται είσοδος ξένου ναυτεργατικού δυναμικού στις ηλικίες 31-40 όπου οι Έλληνες ναυτεργάτες είχαν παραδοσιακά υψηλή συγκέντρωση απασχόλησης.

Το στοιχείο αυτό αποτελούσε ένδειξη τάσης για μακροχρόνια υπηρεσία αλλοδαπών στα πλοία με ελληνική σημαία και συνεχίζει να υπάρχει μέχρι και σήμερα καθώς

αυξάνεται η τάση υποκατάστασης Ελλήνων με ξένους ναυτικούς.(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

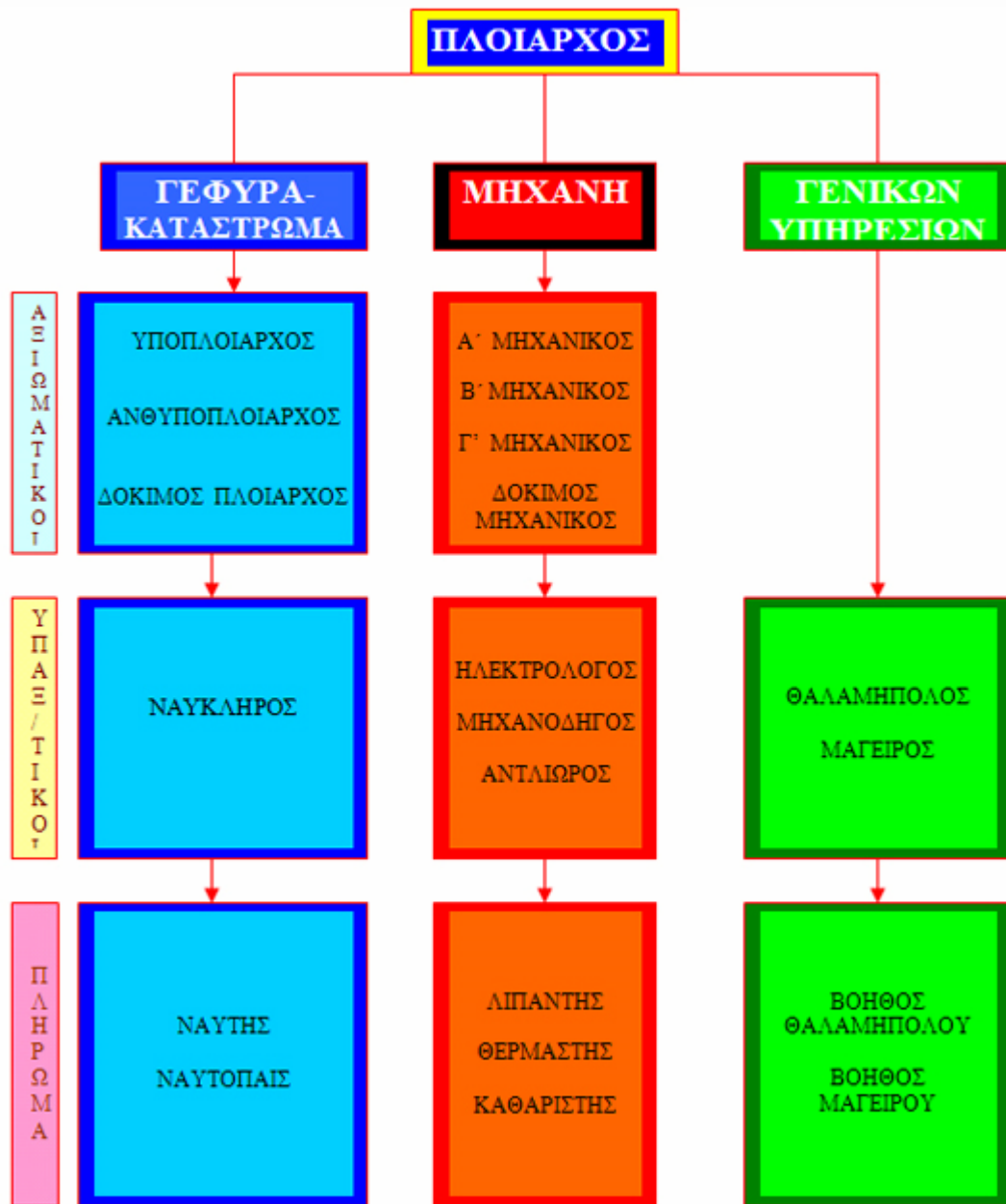
### 3.6 ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΥ

Για την ομαλή λειτουργία των πλοίων οι εργαζόμενοι πάνω σε αυτά κατατάσσονται σε τομείς εργασίας που ονομάζονται **Επιστασίες** και είναι οι εξής:

- Επιστασία γέφυρας καταστρώματος.
- Επιστασία μηχανής.
- Επιστασία γενικών υπηρεσιών.

Επικεφαλής και στις τρεις Επιστασίες βρίσκεται ο Πλοίαρχος ο οποίος ασκεί τη γενική διοίκηση του πλοίου και έχει την τελική ευθύνη για ό,τι συμβεί πάνω σε αυτό και εν πλω, δηλαδή στο ταξίδι και στο λιμάνι.

#### **ΣΧΗΜΑ 2:ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΥ**



Πηγή: ιστοσελίδα

<http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/ships3.html>

### 3.7 ΝΟΜΟΙ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Το σημερινό εργασιακό καθεστώς των ναυτικών στη ποντοπόρο ναυτιλία είναι συνισταμένη δύο μεταβλητών:

α) της εθνικότητας (σημαίας) του πλοίου

και συνεπώς της εργατικής νομοθεσίας του κράτους και περισσότερο β) της εθνικότητας του εργαζομένου και των συλλογικών συμβάσεων που ισχύουν στη χώρα καταγωγής του.

Η σημαία του πλοίου έχει καθοριστική σημασία για την εθνική σύνθεση του πληρώματος και άρα για το εργασιακό καθεστώς ενός πλοίου.

Όπως είναι γνωστό η ελληνική νομοθεσία προβλέπει την επάνδρωση των υπό ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων με ένα αριθμό Ελλήνων ναυτικών ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου ενώ υποχρεωτικά ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι Έλληνας.

Σε ότι αφορά τα επιβατηγά πλοία επίσης προβλέπει συγκεκριμένο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων όπως επίσης και ότι τα πληρώματα πρέπει να μιλούν την ελληνική γλώσσα.(Θεοτοκάς, Δεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

### *3.7.1 ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ*

**ΟΡΙΣΜΟΣ:** Εγκριτική καλείται η διοικητική πράξη με την οποία το κράτος αποδέχεται την εισαγωγή των ξένων κεφαλαίων στις ελληνικές παραγωγικές επενδύσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 13 ν. 2687/1953 η εγκριτική πράξη ,αποτελεί:

- 1.τυπική προϋπόθεση για την εγγραφή του πλοίου στα ελληνικά νηολόγια και
- 2.θεμέλιο του προνομιακού καθεστώτος που διέπει το πλοίο.

### *3.7.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ*

- 1) Είναι μια διοικητική πράξη με αυξημένη τυπική δύναμη
- 2) Πράξη που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης
- 3) Πράξη ανέκκλητη, ώστε να εξυπηρετείτε η ασφάλεια και η σταθερότητα στη συναλλακτική πράξη

- 4) Πράξη δύσκολα τροποποιήσιμη (μόνο με τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη μπορεί να τροποποιηθεί), ώστε να παρέχεται εγγύηση ότι το κράτος δε θα χρησιμοποιήσει την εξουσία του για να μεταβάλλει τους όρους της.
- 5) Πράξη που παρέχει τη δυνατότητα παρέκκλισης από τις διατάξεις του κοινού δικαίου
- 6) Δεν έχει αναδρομική ισχύ

Στην Ελλάδα η επάνδρωση των ελληνικών πλοίων με ελληνική σημαία γίνεται σύμφωνα με την οργανική σύνθεση. Αυτό συμβαίνει για την προστασία των Ελλήνων ναυτικών αφού σύμφωνα με αυτή ένα ποσοστό του αριθμού του πληρώματος θα πρέπει να είναι Έλληνες. (Βαρελά Α. & Βλαχέα Ρ.,2009)

### 3.7.3 ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

Η οργανική σύνθεση του κάθε πλοίου, όπως αυτή ορίζεται από την εγκριτική πράξη νηολόγησης του νόμου 2687/1953, καθορίζει τον αριθμό και την εθνικότητα των ναυτικών που υπηρετούν στα ελληνικά πλοία. Με διάφορες υπουργικές αποφάσεις που πάρθηκαν τις δεκαετίες 1980 και 1990 και είχαν σαν στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων και την παρεμπόδιση της τάσης μείωσης της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας, μειώθηκαν οι οργανικές συνθέσεις και αυξήθηκε το επιτρεπόμενο ποσοστό απασχόλησης αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά πλοία.

Μέχρι το τέλος του 2006 ,οι οργανικές συνθέσεις προέβλεπαν την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών στις θέσεις αξιωματικών και σε συγκεκριμένες ειδικότητες των κατώτερων πληρωμάτων. Από τον Δεκέμβριο του 2006 όμως , με υπουργική απόφαση (ΦΕΚ Β 1865/22.12.2006) τροποποιήθηκε ο όρος 8 των εγκριτικών πράξεων και μειώθηκε σχεδόν κατά 40% ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών επί της οργανικής σύνθεσης των πλοίων. Με βάση την ίδια απόφαση καθορίστηκε ελάχιστος αριθμός Ελλήνων ναυτικών , χωρίς να προσδιορίζεται η ειδικότητα που αυτοί θα έχουν , με εξαίρεση τον πλοίαρχο που σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας.

(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)



### 3.7.4 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΟΥ 8 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13 ΤΟΥ Ν/Δ 2687/53 ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της ΝΔ, Μ. Κεφαλογιάννης, επέβαλε τη 10η στη σειρά από το 1981 μείωση των οργανικών συνθέσεων των ποντοπόρων πλοίων με βάση την τροποποίηση του όρου 8 του άρθρου 13 του Ν/Δ 2687/53 των Εγκριτικών Πράξεων Νηολόγησης.

Με βάση την τροποποίηση αυτή, κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, έδωσε «έγκριση» ώστε στην οργανική σύνθεση των φορτηγών (στερεά φορτία χύδην, συσκευασμένα ή σε εμπορευματοκιβώτια) και δεξαμενόπλοιων (πετρελαιοφόρα) από:

- 1) **3.000** μέχρι **30.000** κ.ο.χ. (κόρους ολικής χωρητικότητας) να μείνουν πλέον 4 Έλληνες ναυτεργάτες, δηλαδή ναυτεργάτες με πλήρη δικαιώματα, στους 15 (σύνολο πληρώματος), από 8 Έλληνες που είχαν «εγκριθεί» με τις προηγούμενες μειώσεις των οργανικών συνθέσεων .
- 2) Στα πλοία από **30.001** ως **80.000** κ.ο.χ. έμειναν 5 Έλληνες από 9 σε σύνολο 14 ναυτεργατών πλήρωμα και
- 3) από **80.001** κ.ο.χ. **και πάνω** 6 Έλληνες από 10, σε σύνολο 16 ναυτεργατών πλήρωμα.

(Τσαμόπουλος, Μ., 2007)

### 3.8 ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

Η συμβολή του παράγοντα ανθρώπινο δυναμικό στην ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας δεν περιορίζεται μόνο στους ναυτικούς. Οι εργαζόμενοι στην ξηρά παίζουν εξίσου καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Τα γραφεία στην ξηρά όμως στελεχώνονται σε μεγάλο ποσοστό από πρώην ναυτικούς, οι οποίοι μετά από μια επιτυχημένη καριέρα στη θάλασσα, καταλαμβάνουν θέση στην οργανωτική δομή στην ξηρά και συνήθως στην ίδια εταιρία η οποία τους απασχολούσε στα πλοία της. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εταιρίες έχουν σαν φιλοσοφία τους την στελέχωσή τους με αφοσιωμένα και ικανά στελέχη τα οποία γνωρίζουν το πλοίο και τις λειτουργίες του και θα μπορούσαν έτσι να

μεταδώσουν τις γνώσεις τους στα υπόλοιπα στελέχη της εταιρίας καθώς και στους ναυτικούς μέσω επισκέψεων- επιθεωρήσεων επί του πλοίου καθώς επίσης και απρογραμμάτιστα μέσα από την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών. Επίσης σαν πρώην ναυτικοί και πολλοί από τους εφοπλιστές (πχ. Τσάκος) μπορούν να επικοινωνήσουν καλύτερα και να εμπιστευτούν άτομα με την ίδια εργασιακή εμπειρία και αντίληψη.

Κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση είχε διαθέσιμη μια «εσωτερική αγορά εργασίας», η οποία αποτελείτε από αξιωματικούς των πλοίων της. Η εταιρεία για την διατήρηση των άξιων αξιωματικών της και την βελτίωση της απόδοσής τους κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους στο πλοίο, είχε σαν κίνητρο την μελλοντική μετακίνησή τους στο γραφείο. Αυτή η μέθοδος επιλογής προσωπικού λειτούργησε ως μηχανισμός μετάδοσης της πλούσιας γνώσης που είχαν αποκτήσει κατά την διάρκεια της υπηρεσίας τους στα πλοία, στα στελέχη της ξηράς, αλλά και αντίστροφα ως μηχανισμός εμπλουτισμού και επέκτασης της ήδη συσσωρευμένης γνώσης τους.

Για παράδειγμα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, οι πρώην ναυτικοί αποτελούσαν την κυρίαρχη ομάδα των εργαζομένων στα γραφεία, ενώ σήμερα εξακολουθούν να κατέχουν τις βασικές θέσεις που συνδέονται με τη διαχείριση του πλοίου από την ξηρά.

Τα τελευταία χρόνια, πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ειδικά αυτές που διοικούνται από πλοιοκτήτες νεότερης γενιάς, με πανεπιστημιακή εκπαίδευση, έχουν αρχίσει να απασχολούν στη θέση των πρώην ναυτικών στελέχη που έχουν τελειώσει τις σπουδές τους πάνω στο αντικείμενο. Αυτά τα άτομα απασχολούνται κυρίως σε θέσεις που δεν σχετίζονται άμεσα με την λειτουργική και τεχνική διαχείριση του πλοίου, στόχος των επιχειρήσεων είναι η εκμετάλλευσή τους για την επέκταση και των εμπλουτισμό των γνώσεών τους.

Ακόμα και στην στελέχωση των ναυτιλιακών στην ξηρά οι ναυτικοί παίζουν σπουδαίο ρόλο. Έτσι γίνεται ακόμα πιο επιτακτική η ανάγκη για διατήρηση και διεύρυνση της προσφοράς ναυτικής εργασίας στην χώρα μας γιατί πέρα του ότι χωρίς επαρκή αριθμό ναυτικών δεν θα μπορούσαν να διοικηθούν τα πλοία, δεν θα μπορούσαν να στελεχωθούν τα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ξηρά με έμπειρα στελέχη, με αποτέλεσμα ο μηχανισμός μετάδοσης της γνώσης που είναι το

θεμέλιο για την ανταγωνιστική τεχνογνωσία στη διαχείριση των πλοίων, να μην μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά. (Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες: Αριθμός 10, 2009).

### *3.8.1 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ*

Μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι οργανωμένη σε διάφορα τμήματα που το καθένα αναλαμβάνει και διαφορετικό έργο, με σκοπό να επιτευχθεί ο καλύτερος δυνατός συντονισμός.

Ο αριθμός και η επάνδρωση των τμημάτων εξαρτάται τόσο από το μέγεθος της Εταιρείας, όσο και από τις επιλογές της να αναθέτει κάποιες λειτουργίες της σε εξωτερικούς συνεργάτες (managers, πράκτορες).

Επίσης η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει μεταμορφώσει το γραφείο σε ένα τέλειο εξοπλισμένο και άριστα οργανωμένο κέντρο επιχειρήσεων, από όπου το επιτελείο έχει τη δυνατότητα να ελέγχει, να καθοδηγεί, να υποστηρίζει και να διευκολύνει κάθε δραστηριότητα των «μάχιμων μονάδων» δηλαδή των πλοίων και των πληρωμάτων τους.

### *3.8.2 ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ*

#### **Γενική Διεύθυνση (General Management)**

Το κέντρο επιχειρήσεων και στρατηγικών αποφάσεων της ναυτιλιακής Εταιρείας. Δίνει κατευθύνσεις, συντονίζει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Καθορίζει τις σχέσεις της Εταιρείας με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο (κράτος σημαίας, τράπεζες, ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ). Έχει επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, που μπορεί να είναι και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, πλαισιωμένο από επιτελείο με σφαιρική αντίληψη του ναυτιλιακού χώρου.

#### **Τμήμα επιχειρήσεων (Operations department )**

Ασχολείται με την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων της Εταιρείας σύμφωνα με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυλωτές. Η

παρακολούθηση των πλοίων γίνεται με επικεφαλής ένα έμπειρο στέλεχος, κατά κανόνα Α΄ πλοίαρχο Ε.Ν.

#### **Τεχνικό τμήμα ( Technical department )**

Έχει την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας και της συντήρησης των πλοίων ώστε αυτά να είναι πάντα σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα.

Πρωτοστατεί στις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων της Εταιρείας.

Έχει επικεφαλής συνήθως έναν πολύ έμπειρο Ναυπηγό ή Α΄ μηχανικό Ε.Ν., τον Αρχιμηχανικό και στελεχώνεται από ναυπηγούς, τεχνικούς και μηχανικούς Ε.Ν. διαφόρων ειδικοτήτων.

#### **Τμήμα ναυλώσεων (Chartering and brokering department )**

Ασχολείται με την αναζήτηση ναύλων για τα πλοία από τη διεθνή ναυλαγορά. Στελεχώνεται από στελέχη εξειδικευμένα σε θέματα ναυλώσεων που περιλαμβάνουν και πλοιάρχους Ε.Ν.. Υπάρχουν όμως και μεγάλα ναυτικά γραφεία, που ασχολούνται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις πλοίων διαφόρων εταιρειών, τα αποκαλούμενα ναυλομεσιτικά γραφεία. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργάζονται με αυτά.

#### **Τμήμα Ποιότητας και Ασφαλείας (Quality and Safety department)**

Το τμήμα αυτό καθιερώθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '90, προκειμένου να τηρούνται οι κανόνες ποιότητας και οι διαδικασίες που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Στελεχώνεται κυρίως από άτομα με γνώσεις από όλες τις δραστηριότητες της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και έμπειρων πλοίαρχων και μηχανικών Ε.Ν.

#### **Τμήμα ασφαλίσεων ( Insurance and claims department )**

Ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη κάθε πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό καθώς και με τη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων που έχουν σχέση με την ασφάλιση ( διεκδικήσεις από και προς τρίτα μέρη ). Στελεχώνεται από νομικούς εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων καθώς και από πλοιάρχους Ε.Ν.

### **Νομικό Τμήμα (Legal department)**

Συναντάται κυρίως στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στελεχώνεται από δικηγόρους εξειδικευμένους σε θέματα ναυτικού δικαίου.

### **Τμήμα προμηθειών (Purchasing department )**

Έχει την ευθύνη του εφοδιασμού των πλοίων με τρόφιμα και κάθε είδους αναλώσιμα υλικά καθώς και ανταλλακτικά. Στελεχώνεται συνήθως από πλοίαρχο ή μηχανικό Ε.Ν. καθώς και από στελέχη έμπειρα στο χώρο των προμηθειών ναυτικών και άλλων υλικών.

### **Τμήμα πληρωμάτων ( Crew management ή Marine department )**

Έχει τη σημαντική ευθύνη της επιλογής αξιωματικών και πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων. Έχει επικεφαλής σχεδόν πάντα ένα πλοίαρχο Ε.Ν. κατά κανόνα παλαιό στέλεχος της εταιρείας, με εμπειρία στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, τον Αρχικαπετάνιο της Εταιρείας, όπως κοινώς αποκαλείται.

### **Τμήμα γραμματείας - λογιστηρίου**

Ασχολείται με τη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας και της επικοινωνίας της εταιρείας με τα πλοία και με άλλους οργανισμούς και εταιρείες.

Το λογιστήριο ασχολείται με οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν την εταιρεία, τα γραφεία της και τα πλοία με τα πληρώματά τους.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Ιστοσελίδα: <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### 4 ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

#### 4.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

##### 4.1.1 ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ- ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2006-2008

Σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του ναυτεργατικού δυναμικού η οποία έγινε στις 20 Σεπτεμβρίου 2008 για την περίοδο 2006-2008, που πραγματοποίησε η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας και παρουσίασε το «Έθνος», μέσα στην περίοδο 2006-2008 καταγράφηκε μείωση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών κατά 2,8%.

Οι απασχολούμενοι Έλληνες ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία μειώθηκαν κατά 2,8% και έφθασαν στις 15.721 έναντι 16.182, που είχαν απογραφεί το 2006. Σε σχέση, μάλιστα, με το 2004 η μείωση είναι ακόμα μεγαλύτερη και ανέρχεται στο 12,15%.

Οι μεγαλύτερες απώλειες θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτεργάτες, σε ποσοστό 6,8%, καταγράφονται στα φορτηγά και δεξαμενόπλοια.

Η μείωση αυτή ήταν αναμενόμενη με την καθιέρωση, από τον Ιανουάριο του 2007, των «ελαστικών οργανικών συνθέσεων» και τη μείωση του υποχρεωτικού αριθμού Ελλήνων ναυτεργατών.

Ο αριθμός των ναυτολογημένων Ελλήνων ναυτικών σε 1.298 πλοία, χωρητικότητας άνω των 100 κόρων (τα 1.225 με ελληνική σημαία και 73 ελληνόκτητα με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT), ανήλθε σε 15.721. Αυτό σημαίνει ότι χάθηκαν 461 θέσεις εργασίας (ποσοστό 2,8%) σε σύγκριση με την απογραφή, που είχε γίνει το 2006 και είχαν καταγραφεί 16.182 Έλληνες ναυτικοί σε 1.201 πλοία.

Οι παραπάνω απώλειες είναι ακόμα μεγαλύτερες σε σχέση με την απογραφή του 2004, οπότε είχαν απογραφεί σε 1.281 πλοία 17.897 Έλληνες ναυτικοί.

Συνολικά, την ημέρα της απογραφής (20/9/08) εργάζονταν στο σύνολο των πλοίων που απογράφηκαν 26.893 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί, ενώ το 2006 ο συνολικός αριθμός ανερχόταν σε 29.260 (μείωση 8,1%) και το 2004 σε 30.920 ναυτικούς.

Η μεγάλη αυτή μείωση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών σε σύγκριση με το 2004 αποδίδεται, πρώτον στην έγκριση που έδωσε το 2005 η κυβέρνηση για μείωση περίπου κατά 30% του ελληνικού ξενοδοχειακού προσωπικού στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια, το οποίο αντικαταστάθηκε με χαμηλόμισθους αλλοδαπούς και δεύτερον στην καθιέρωση από το 2007 των «ελαστικών οργανικών συνθέσεων», με τις οποίες μειώθηκε ο αριθμός των Ελλήνων ναυτεργατών στα ποντοπόρα πλοία.

#### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Σημειώνεται ότι οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων (περίπου 10 από το 1981 και μετά), σε συνδυασμό με τη μείωση του ελληνικού στόλου εξαιτίας της προτίμησης που επέδειξαν κυρίως οι ποντοπόροι εφοπλιστές σε σημαίες ευκαιρίας, είχαν ως αποτέλεσμα τη δραματική συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού. (ΕΣΥΕ, Πειραιάς 2007)

#### 4.1.2 ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2006-2008

- 26.983 ναυτικοί υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT πλοία. Οι 15.721 ήταν Έλληνες και 11.172 αλλοδαποί.
- Σε 6.780 ανέρχονταν οι Έλληνες αξιωματικοί (6.703 στην απογραφή του 2006), σε 7.692 τα κατώτερα πληρώματα (ήταν 8.147 στην απογραφή του 2006 ) και 1.240 οι δόκιμοι, το υγειονομικό προσωπικό και το προσωπικό χωρίς ειδικότητα.
- Το 32,5% των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτεργατών είναι ηλικίας 41 - 50 ετών, το 24,6% ηλικίας 31 - 40 ετών, το 19,9% ηλικίας 21 - 30 ετών και το 18,3% από 51 - 60 ετών.
- Το 52,1% των Ελλήνων ναυτεργατών το 2008 εργαζόταν σε επιβατηγά και λοιπά πλοία και το 47,9% σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Το 2006

τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 49,9% και 50,1%, αντίστοιχα.  
(Μαλαγκονιάρης Σ.,2008)

#### 4.2 ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Με τη μεγαλύτερη ανεργία, μετά το 2006, βρέθηκαν αντιμέτωποι οι Έλληνες ναυτικοί το δίμηνο Μαρτίου - Απριλίου 2010. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα **στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας** :

Τον Απρίλιο του 2010, οι άνεργοι ναυτικοί ήταν 2.383, εκ των οποίων δικαιούχοι επιδότησης ήταν οι 1.199.

Το Μάρτιο του 2010, ήταν 2.561, με δικαιούμενους επιδότησης 1.256.

Τη μεγαλύτερη ανεργία, τον Απρίλιο, αντιμετωπίζουν οι ναύτες με 288, και οι ναύκληροι με 233, αλλά ίσως το πιο κρίσιμο στοιχείο είναι η ανεργία των πλοιάρχων.

Οι πλοίαρχοι α' τάξης έχουν 172 ανέργους, οι πλοίαρχοι β' 166 ανέργους και οι πλοίαρχοι γ' 165 ανέργους.

Το Μάρτιο του 2010, οι αριθμοί για τους ανέργους πλοιάρχους ήταν 178, 179 και 166 αντίστοιχα.

Τον Απρίλιο του 2009, οι αριθμοί για τους ανέργους πλοιάρχους ήταν 126, 124 και 72 αντίστοιχα.

Αναφορικά με το σύνολο της ανεργίας τον Απρίλιο του 2009, οι άνεργοι Έλληνες ναυτικοί ήταν 1.571, ενώ το Μάρτιο του ίδιου χρόνου ήταν 1.826.

Τους αντίστοιχους μήνες του 2008 ήταν 1.468 και 1.788, ενώ το 2007 ήταν 2.073 τον Απρίλιο και 2.528 το Μάρτιο.

Το 2006, η ανεργία που είχε καταγραφεί στον κλάδο ήταν μεγαλύτερη από εκείνη του 2010, με 2.795 ανέργους ναυτικούς τον Απρίλιο του 2006 και 3.050 ανέργους ναυτικούς το Μάρτιο του 2006.

(Τσιμπλάκης Α. , 2010)



### 4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Το ναυτικό επάγγελμα είναι ένα επάγγελμα που αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα προσέλκυσης νέων σ' αυτό. Είναι μια υπόθεση δηλαδή που δεν βρίσκει σήμερα ανταπόκριση στην ελληνική κοινωνία παρ' όλες τις προσπάθειες που γίνονται κατά καιρούς. Παρόλο που η ναυτιλία βρίσκεται σε κρίση και η ανεργία στη χώρα μας έχει φτάσει σε ανησυχητικά επίπεδα, το πρόβλημα της έλλειψης ναυτικών στελεχών συνεχώς οξύνεται. Σύμφωνα με εκτιμήσεις κορυφαίων φορέων της ναυτιλίας τα επόμενα χρόνια θα υπάρξει σημαντική έλλειψη χιλιάδων αξιωματικών σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της σημαντικής αύξησης του στόλου. Γι' αυτό η προσέλκυση νέων σε ναυτικές σπουδές και η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τη λήψη μέτρων για τη διατήρησή τους στο επάγγελμα αποτελεί μεγάλη ανάγκη και βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και διατήρηση του ναυτιλιακού πλέγματος.

#### 4.3.1 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ- ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το εργατικό δυναμικό όλων των ειδών των πλοίων σε διεθνές επίπεδο έχει μειωθεί σε επικίνδυνο βαθμό ώστε να μην επαρκούν τα διαθέσιμα πληρώματα με τα κατάλληλα προσόντα ώστε να επανδρώσουν τα εν ενεργεία πλοία.

Η σοβαρότητα του προβλήματος της δημιουργίας νέων στελεχών για την Ελληνική ναυτιλία που αποτελεί ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της παγκόσμιας ναυτιλίας φαίνεται από τις παρακάτω στατιστικές που δημοσιεύτηκαν στην **Lloyd's List** και βασίζονται σε διάφορες έρευνες και μελέτες που έφεραν εις πέρας διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί όπως η BIMCO, η International Shipping Federation, η Japan International Transport Institute και άλλοι λιγότερο επώνυμοι οργανισμοί αποδεικνύοντας τη δύναμη των ναυτικών σε αριθμούς, όλων των ειδικοτήτων που απαιτούνται σήμερα για να επανδρώσουν σωστά ένα πλοίο με βάση τους σε ισχύ διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας ναυσιπλοΐας σε σύγκριση με τους ναυτικούς που διατίθενται σήμερα στη διεθνή αγορά.

Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία η συγκριτική εικόνα σε αυτόν τον τομέα μεταξύ των απαιτούμενων ναυτικών για να καλυφθούν οι παγκόσμιες απαιτήσεις και των διαθέσιμων, έχει ως εξής:

Το έτος 2000 οι διαθέσιμοι Αξιωματικοί όλων των ειδικοτήτων ανέρχονταν στον αριθμό των **404.000**, ενώ οι ανάγκες επάνδρωσης των πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα ανέρχονταν σε **420.000**. Άρα είχαμε έλλειψη σε αξιωματικούς.

Όσον αφορά στα κατώτερα πληρώματα τα αντίστοιχα νούμερα ήταν τα ακόλουθα:

Το έτος 2000 τα διαθέσιμα κατώτερα πληρώματα ήταν **823.000**, έναντι των απαιτούμενων για την κάλυψη των αναγκών **599.000**. Άρα υπήρχε υπερβάλλουσα προσφορά σε κατώτερα πληρώματα.

Για το έτος 2005 η προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2005

	Προσφορά 2005	Ζήτηση 2005	Ισοζύγιο 2005		Πρόβλεψη ισοζυγίου 2015	
Αξιωματικοί	466.000	476.000	-10.000	-2.1%	-27.000	-5.9%
Πληρώματα	721.000	586.000	135.000	18%	167.000	21.6%

Πηγή: Εκτιμήσεις BIMCO & ISF, 2005

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι υπάρχει μέτρια έλλειψη αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρόλα αυτά η έλλειψη αυτή γίνεται ακόμα σοβαρότερη αν λάβουμε υπόψιν μας τα εμπόδια (πολιτιστικές και γλωσσικές διαφορές, έλλειψη διεθνούς πείρας, περιορισμοί σχετικά με την υπηκοότητα που ισχύουν σε ορισμένα Κοινοτικά νηολόγια, οικονομικοί λόγοι) που υπάρχουν στην απορρόφηση του πλεονάσματος ναυτικών ορισμένων εθνικοτήτων από τις άλλες χώρες όπου παρουσιάζεται η έλλειψη αυτή.

Επίσης στον παραπάνω πίνακα παρατηρείται και υπερβάλλουσα προσφορά κατώτερων ναυτικών οι οποίοι προέρχονται κυρίως από τριτοκοσμικές χώρες, από τους οποίους όμως δεν είναι όλοι κατάλληλοι για να μπουν σε πλοία λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

Λόγω της κρίσης που παρουσιάστηκε στην παγκόσμια ναυτιλία οι διαθέσιμοι σε παγκόσμια κλίμακα αξιωματικοί ανέρχονταν σε 517.000 (δηλαδή μια αύξηση της τάξεως του 11% σε σύγκριση με το έτος 2005 και 28% σε σύγκριση με το έτος 1990).

Κατά το έτος 2009 το 35% των διαθέσιμων αξιωματικών προέρχονταν από τις **Ασιατικές χώρες** (Κίνα , Φιλιππίνες και Ινδία) λόγω φτηνού εργατικού κόστους κυρίως, ενώ το 25% προερχόταν από **Ευρωπαϊκές χώρες**. Παρά την αξιοσημείωτη όμως αυτή αύξηση κατά το έτος 2009 των διαθέσιμων Αξιωματικών, από την έρευνα φάνηκε ότι οι ελλείποντες αξιωματικοί ξεπέρασαν κατά πολύ τις **33.000** που είχαν υπολογιστεί αρχικά.

Για το έτος 2010 δεδομένου ότι τα εν ενεργεία πλοία παγκοσμίως υπολογίζονται στα 35.623, η ζήτηση αξιωματικών θα φτάσει τους **445.055** και των κατώτερων πληρωμάτων τους **648.914**.

#### 4.3.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010

Όσον αφορά μελλοντικές προβλέψεις και υπολογισμούς πέραν του έτους 2010 δεδομένης της αναμενόμενης ανάπτυξης σε νέες παραγγελίες σε συνδυασμό και με ένα ποσοστό απόσυρσης παλιών πλοίων για scrapping (περίπου 200 με 400 πλοία ετησίως), οι συγκριτικοί αριθμοί παρουσιάζουν τεράστιες **αυξήσεις σε ελλείψεις διαθέσιμων αξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων**.

##### **Συγκεκριμένα:**

Οι προβλέψεις που γίνονται για το έτος 2015 δείχνουν την ενίσχυση των τάσεων αυτών δηλαδή ένταση στην έλλειψη αξιωματικών (η έλλειψη θα φτάσει τους **27.000** αξιωματικούς) και πλεόνασμα κατώτερων πληρωμάτων

από τους οποίους όμως λίγοι θα είναι εκείνοι με τα κατάλληλα προσόντα. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

Για το έτος **2020** το ποσοστό της έλλειψης ναυτικών όλων των ειδικοτήτων σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με τους πιο αισιόδοξους υπολογισμούς, θα ξεπεράσει το **7%** με **8%** επί των διαθέσιμων ναυτικών.

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Η αρνητική διεθνής εξέλιξη του ναυτικού επαγγέλματος που παρουσιάζεται παραπάνω εγκυμονεί πολλούς κινδύνους διότι:

- 1) Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες προκειμένου να συμπληρώσουν την απαιτούμενη σύνθεση σε αξιωματικούς που χρειάζονται, αναγκάζονται ή να διατηρούν κενές θέσεις
- 2) Ή να προσλαμβάνουν ναυτικούς χωρίς τα απαραίτητα προσόντα.

Αυτό είναι πολύ επικίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου και των ναυτικών που βρίσκονται πάνω σ' αυτό.

- 3) Η έλλειψη σε πλοιάρχους και μηχανικούς τέλος, αυξάνει το κόστος λειτουργίας των πλοίων.  
(Λάμπρου Μ., 2010).

#### 4.4 ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

##### ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΟΞΥΝΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Οι παράγοντες που συμβάλλουν στην όξυνση της ανεργίας με το πέρασμα του χρόνου και μειώνουν τη ζήτηση της ελληνικής ναυτικής εργασίας είναι:

- 1) Η τάση στελέχωσης των πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα λόγω προσπάθειας μείωσης του λειτουργικού κόστους του πλοίου καθώς το κόστος εργασίας συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό

Απομαχικό Ταμείο NAT, για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, είναι σημαντικά υψηλότερο.

- 2) Η τάση μεγέθυνσης των πλοίων και η αυτοματοποίηση των λειτουργικών και παραγωγικών διαδικασιών.

Καθώς αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων και βελτιώνεται η τεχνολογία, μικρότερος αριθμός πλοίων με συνολικά μικρότερο αριθμό απασχολούμενων υποκαθιστά εξίσου αποτελεσματικά μεταφορικές ανάγκες σε Κ.Ο.Χ. Για παράδειγμα πλοία έως 3.000 Κ.Ο.Χ απασχολούν Έλληνες σε ποσοστά υψηλότερα του 97% των απασχολούμενων, πλοία από 3.000-5.000 Κ.Ο.Χ απασχολούν Έλληνες κατά 75%, πλοία από 5.000-15.000 Κ.Ο.Χ 59% και τέλος άνω των 15.000 Κ.Ο.Χ απασχολούν Έλληνες σε ποσοστά κάτω του 50% του συνόλου των απασχολουμένων. (ΕΣΥΕ 2005, απογραφή Ναυτεργατικού Δυναμικού 1996-2004)

Άρα η τάση μείωσης των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με μεγάλη χωρητικότητα και η τάση αύξησης του ποσοστού των μεγάλων πλοίων στο σύνολο του στόλου συμβάλουν στη μείωση της ζήτησης Ελλήνων ναυτικών. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

- 3) Η φύση της εμπορικής ναυτιλίας που αφορά σε επενδύσεις μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου.

Η βελτίωση της τεχνολογίας οδηγεί σε περισσότερες επενδύσεις εντάσεως κεφαλαίου όπως για παράδειγμα καλύτερο εξοπλισμό και έτσι μειώνεται και ο αριθμός των απασχολούμενων στα πλοία, η παραγωγικότητα της εργασίας αυξάνεται με λιγότερο ναυτεργατικό δυναμικό.

- 4) Μείωση της χωρητικότητας της Ελληνικής σημαίας προς όφελος των σημαίων ευκαιρίας.

Ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσης στόχος των επιχειρήσεων είναι η μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου τους. Έχοντας τα πλοία ελληνική σημαία ισχύουν συγκεκριμένοι περιορισμοί για το ποσοστό των αλλοδαπών ναυτικών που μπορεί να απασχοληθεί στο πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο. Έτσι το λειτουργικό κόστος του πλοίου αυξάνεται καθώς οι Έλληνες ναυτικοί είναι πιο ακριβοί από τους αλλοδαπούς. Αντίθετα στις σημαίες ευκαιρίας προσφέρεται δυνατότητα επιλογής πληρώματος και ως αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές

εγκατέλειψαν την ελληνική σημαία προκειμένου να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας των πλοίων τους αντικαθιστώντας τους Έλληνες ναυτικούς με χαμηλόμισθους αλλοδαπούς ναυτικούς. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 το ποσοστό της ελληνικής σημαίας μειώθηκε από 77,2% στο 41,6% της χωρητικότητας, ενώ στις αρχές του 2008 έφτασε το 36%.

5) Η μείωση των οργανικών συνθέσεων και αύξηση του επιτρεπόμενου ποσοστού απασχόλησης αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά πλοία.

Από το 1981 και μετά έχουν παρατηρηθεί περίπου 10 μειώσεις οργανικών συνθέσεων. Το 2007 καθιερώθηκαν οι ελαστικές οργανικές συνθέσεις με αποτέλεσμα να μειωθεί κατά 40% ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που στελεχώνουν τα ελληνικά πλοία.

6) Παγκοσμιοποίηση αγοράς ναυτικής εργασίας

Ένα άλλο φαινόμενο το οποίο αυξάνει την ανεργία των Ελλήνων ναυτικών και όχι μόνο, είναι η παγκοσμιοποίηση της αγοράς ναυτικής εργασίας. Τα τελευταία 25 χρόνια η παγκοσμιοποίηση της αγοράς ναυτικής εργασίας έχει γίνει μια πραγματικότητα. Η μετακίνηση ναυτικών από τη χώρα τους σε άλλη ξεκίνησε θέλοντας οι πλοιοκτήτες να ανταπεξέλθουν στην ναυτιλιακή κρίση του 81-87. Έτσι πολλοί από αυτούς ύψωσαν στα πλοία τους «σημαίες ευκαιρίας». Το θεσμικό πλαίσιο των ανοικτών νηολογίων επέτρεπε την χρησιμοποίηση αλλοδαπών πληρωμάτων με ελάχιστους περιορισμούς, που είχε ως αποτέλεσμα την μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Αμερική κ.λ.π. προχώρησαν στην πρόσληψη αλλοδαπών πληρωμάτων.

Στις μέρες μας το μεγαλύτερο μέρος των ναυτεργατών που εργάζονται στην παγκόσμια ναυτιλία προέρχεται από ασιατικές χώρες, ενώ πρώτη δύναμη είναι με διαφορά οι Φιλιππίνες. Χαρακτηριστικό τους είναι οι χαμηλοί μισθοί και οι χαμηλές απαιτήσεις για κοινωνική ασφάλιση που έχουν σαν αποτέλεσμα την μεγάλη μείωση του κόστους για τους πλοιοκτήτες.

7) Ηλικία Πλοίων

Σύμφωνα με έρευνες (ΕΣΥΕ 2005), πλοία μεγαλύτερης ηλικίας δεσμεύουν υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης και το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης

καταλαμβάνεται από Έλληνες ναυτικούς. Στην εκτίμηση αυτού του συμπεράσματος λαμβάνεται υπόψη ο Μεσογειακός στόλος που απασχολεί κυρίως Έλληνες και τα πλοία σ' αυτόν τον στόλο είναι μεγαλύτερης ηλικίας. Αντίθετα στα πλοία μικρής ηλικίας καταγράφεται σημαντική υποκατάσταση Ελλήνων από ξένους ναυτικούς (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

#### 8) Ειδικότητες Ναυτολόγησης

Η βελτίωση της τεχνολογίας στα πλοία έχει περιορίσει κάποιες χαμηλού επιπέδου ειδικότητες όπως αυτές των ξυλουργών, θερμαστών, αρχιθερμαστών, λιπαντών, χειριστών και μαθητευόμενων μηχανής, δοκίμων και φυλάκων πλοίων καθώς και ραδιοτηλεγραφητών Α και Β.

#### 9) Το φορολογικό κόστος

Το φορολογικό κόστος που αφορά τη φορολογία των εταιριών και των σχετικών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς αποτελεί στοιχείο μείωσης της ζήτησης για Έλληνες και γενικότερα Ευρωπαίους ναυτικούς και στρέβλωσης του ανταγωνισμού καθώς οι διαφορές στα κόστη των ευρωπαϊκών χωρών με τις Τρίτες Χώρες είναι πολύ σημαντικές και καθοριστικές για την φυγή από την Ευρωπαϊκή σημαία.

(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

### 4.5 ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

#### **ΧΑΜΗΛΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Ο αριθμός των αποφοίτων των ναυτικών σχολών για πλοιάρχους ή μηχανικούς είναι πολύ μικρότερος από τις θέσεις που προκηρύσσονται κάθε χρόνο. Για παράδειγμα κατά το 2008-2009 οι απόφοιτοι από τις σχολές πλοιάρχων και μηχανικών ήταν λιγότεροι κατά 447 και 379 αντίστοιχα από τις θέσεις που προκηρύχτηκαν.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις στην χώρα μας, οι κενές θέσεις πλοιάρχων και μηχανικών στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανέρχονται στις 4.000-5.000. Για τα υπό ελληνική σημαία πλοία ειδικότερα απαιτούνται περίπου 1.200 νέοι πλοίαρχοι και μηχανικοί, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στην ελληνική αγορά. Το έλλειμμα αυτό θα μπορούσε να

καλυφθεί αν κάθε χρόνο για την επόμενη δεκαετία ο αριθμός των αποφοίτων από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας μας ήταν αυξημένος σημαντικά.

Είναι φανερό ότι το επάγγελμα του ναυτικού έχει σταματήσει να ελκύει τους νέους στην Ελλάδα παρά τις πολύ υψηλές αποδοχές που προσφέρονται. Ένας 18χρονος για π.χ , ο οποίος εισάγεται στις Ακαδημίες Εμπορικού ναυτικού πληρώνεται κατά τη διάρκεια των σπουδών του και μετά το πέρα τους όχι μόνο δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ανεργίας ,που αντιμετωπίζει η πλειοψηφία των νέων στις μέρες μας τελειώνοντας κάποια σχολή , αλλά έχει και έναν πολύ υψηλό πρώτο μισθό στην ηλικία των 22 ετών. Παρ' όλα αυτά όμως η ζήτηση για το επάγγελμα αυτό δεν είναι αρκετή, ενώ παρατηρείται το φαινόμενο της εγκατάλειψης των σπουδών από τους σπουδαστές που εισάγονται στις Σχολές Πλοιάρχων ή Μηχανικών.

#### *4.5.1 ΛΟΓΟΙ ΑΠΩΘΗΣΗΣ ΝΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ*

Ένας από τους κύριους λόγους απώθησης των νέων από το ναυτικό επάγγελμα είναι ότι βρίσκονται για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από το κοινωνικό τους περιβάλλον και η επικοινωνία μ' αυτό είναι δύσκολη. Επίσης , λόγω του ότι το βιοτικό επίπεδο της χώρας μας έχει βελτιωθεί, οι νέοι είναι πολύ δύσκολο να παρατήσουν την καθημερινή τους ζωή και τις ανέσεις που τους προσφέρει η ξηρά και να πάνε να κλειστούν για αρκετό χρονικό διάστημα μέσα σ' ένα πλοίο. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να βελτιωθούν κατά πολύ οι συνθήκες στη θάλασσα.

#### **Άλλοι λόγοι μη προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι οι παρακάτω:**

Μεταξύ του πληρώματος παρατηρούνται διαφοροποιήσεις όσον αφορά στην ιεραρχία, στην ειδικευση και στην εθνικότητα. Αυτές οι διαφοροποιήσεις όταν δεν υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες και ο κατάλληλος έλεγχος, μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα στην καλή λειτουργία και αποτελεσματικότητα της ομάδας. Θα πρέπει έτσι να διαμορφώνονται οι κατάλληλες συνθήκες ώστε οι ναυτικοί ανεξαρτήτως εθνικότητας, κοινωνικής τάξης, γλώσσας και αντιλήψεων να μπορούν να συμβιώνουν αποτελεσματικά με τους συναδέλφους τους, καθώς ο εργασιακός τους χώρος είναι ταυτόχρονα και κοινωνικός για όλους τους μήνες υπηρεσίας τους πάνω στο πλοίο.



Επίσης λόγω της πολύμηνης παραμονής των ναυτικών στα πλοία και της διαφορετικότητας του πληρώματος το οποίο το επανδρώνει, οι ναυτικοί νιώθουν ένα αίσθημα απομόνωσης.

Τέλος, οι φυσικές συνθήκες εργασίας τους συνεχώς μεταβάλλονται καθώς το πλοίο βρίσκεται συνεχώς σε κίνηση και αλλάζει γεωγραφικά μήκη και πλάτη. Έτσι οι ναυτικοί απαιτείται να προσαρμόζονται σ' αυτές τις αλλαγές ώστε να μπορέσουν να επιβιώσουν.

Τα παραπάνω μπορούν να χαρακτηριστούν ως κάποιες από τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος που το καθιστούν ως μη ελκυστικό στους νέους.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα πρέπει να δοθούν στους νέους τα κατάλληλα κίνητρα ώστε να μπορέσουν να παραβλέψουν τις παραπάνω ιδιαιτερότητες και να εισέλθουν στο ναυτικό επάγγελμα.

Μέχρι στιγμής όμως δεν έχουν εξαντληθεί όλα τα μέσα και όλες οι δυνατότητες που μπορεί να συμβάλλουν στο να αλλάξει το κλίμα που επικρατεί.

#### **4.5.2 ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

**Οι Έλληνες ναυτικοί πριν από 30 χρόνια αριθμούσαν περί τις 100.000 και στελέχωναν πλοία ελληνικής σημαίας και ιδιοκτησίας. Σήμερα ο αριθμός τους μετά βίας αγγίζει τις 20.000.**

Οι σημαντικότεροι λόγοι μείωσης του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών είναι οι παρακάτω:

- 1) Στασιμότητα των απολαβών των Ελλήνων ναυτικών και υποκατάστασή τους από αλλοδαπούς.

Ένας από τους κύριους λόγους προσέλκυσης των Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα ήταν οι υψηλές οικονομικές απολαβές οι οποίες ήταν μεγαλύτερες απ' αυτές της ξηράς. Μετά τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η τάση αυτή αντιστράφηκε λόγω δύο παραγόντων. Πρώτον ο ανταγωνισμός από τους αλλοδαπούς ναυτικούς οι οποίοι προέρχονταν από χώρες χαμηλού κόστους σε συνδυασμό με την αυξημένη ανεργία οδήγησαν στο πάγωμα των μισθών ιδιαίτερα κατά την δεκαετία του 1980. Δεύτερον, σημαντικό ρόλο έπαιξε και η αλλαγή του νομίσιματος υπολογισμού των μισθών από

λίρες Αγγλίας σε δραχμές. Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες της δραχμής στα πρώτα έτη της δεκαετίας του 1980 είχαν ως συνέπεια τη μείωση του επιπέδου των μισθών, με βάση υπολογισμού το δολάριο. Στις μέρες μας παρατηρείται μια συνεχής μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών λόγω της υποκατάστασής τους από αλλοδαπούς οι οποίοι προτιμούνται από τις περισσότερες ναυτιλιακές λόγω πολύ χαμηλότερου κόστους εργασίας.

## 2) Ευκαιρίες εναλλακτικής απασχόλησης και άνοδος στο βιοτικό επίπεδο

Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της χώρας μας σε συνδυασμό με την αλλαγή των κοινωνικών προτύπων, είναι παράγοντες που συνέβαλαν στην απόθνηση των νέων από το ναυτικό επάγγελμα. Οι μισθοί στην ξηρά έγιναν και αυτοί ελκυστικοί οπότε μειώθηκαν τα κίνητρα προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

## 3) Επίσης μεγάλο πρόβλημα παρουσιάζεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) λόγω έλλειψης κονδυλίων, έλλειψης ευελιξίας και εκσυγχρονισμού και λόγω της τεράστιας γραφειοκρατίας που υπάρχει.

Η ναυτική εκπαίδευση όπως προσφέρεται σήμερα στη χώρα μας δεν ενισχύει τη μόρφωση και δεν ενθαρρύνει το νέο ώστε να γίνει περισσότερο διορατικός και ευέλικτος. Τα προγράμματα διδασκαλίας σε αντίθεση με τις υπόλοιπες χώρες, δεν υπόκεινται σε συστηματική αναθεώρηση και αναπροσαρμογή ώστε να μπορούν να συμβαδίζουν με τις επικρατούσες συνθήκες στην αγορά και να γίνουν πιο ανταγωνιστικά.

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (ΑΕΝ)

Κάποια από τα προβλήματα που παρουσιάζονται στις Ακαδημίες και τις καθιστούν λιγότερο ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές των υπόλοιπων χωρών είναι οι παρακάτω:

- i. Έλλειψη εξοπλισμού των σχολών
- ii. Η ημιμάθεια και έλλειψη κατάλληλων καθηγητών
- iii. Έλλειψη επαγγελματικού και συνειδησιακού προβληματισμού

- iv. Έλλειψη προγραμμάτων για την επιμόρφωση των καθηγητών σε τακτά χρονικά διαστήματα
- v. Υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης λόγω της απομάκρυνσής της από την τριτοβάθμια εκπαίδευση
- vi. Έλλειψη οργανωμένων βιβλιοθηκών για τους σπουδαστές
- vii. Μη δυνατότητα απόκτησης ειδικού πτυχίου πανεπιστημιακής κάλυψης
- viii. Ελλιπής κρατικός προϋπολογισμός για τη ναυτική εκπαίδευση
- ix. Η ελλιπής βοήθεια και στήριξη του κράτους για τη μετέπειτα σταδιοδρομία των σπουδαστών
- x. Έλλειψη κοινωνικών και οικονομικών κινήτρων για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Αυτά είναι κάποια από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ΑΕΝ και αποτρέπουν την ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας στο να συμβαδίσει με τους ταχύτατα εξελισσόμενους ρυθμούς των προπορευόμενων ναυτικών λαών. (Ναυτικά χρονικά, 2010)

- 4) Μείωση της ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού και αύξηση ανεργίας των ναυτικών

Λόγω του συνδυασμού των κρίσεων στις ναυλαγορές και της μείωσης του αριθμού του ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου, μειώθηκαν οι θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς και έτσι αυξήθηκε η ανεργία.

- 5) Περιορισμένη δυνατότητα των Ελλήνων ναυτικών για απασχόληση σε πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT.

Οι Έλληνες ναυτικοί με σκοπό την συνταξιοδότηση τους αντιμετώπιζαν ένα αντικίνητρο στο να αναζητήσουν απασχόληση σε πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT, άλλων ναυτιλιών. Το ασφαλιστικό καθεστώς που ίσχυε για τους Έλληνες ναυτικούς δημιουργούσε συνθήκες «εθνικού μονοψωνίου». Σαν αποτέλεσμα, η ελληνική ναυτιλία καταλήγει να είναι διεθνοποιημένη μόνο κατά το μέρος του εφοπλισμού και όχι κατά το μέρος της ναυτεργασίας η οποία «εγκλωβίζεται» στα εθνικά σύνορα λόγω του ασφαλιστικού καθεστώτος. Το φαινόμενο αυτό δεν ισχύει σε άλλες χώρες καθώς για παράδειγμα, σύμφωνα με στοιχεία του ILO στη Γερμανία το 49% των ναυτικών ήταν ναυτολογημένο σε πλοία με Γερμανική σημαία και το

υπόλοιπο 51% σε πλοία με άλλες σημαίες, ενώ για τους Βρετανούς ναυτικούς τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 38% και 62%.

Παρά όμως τη συνεχή μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών, η Ελλάδα εξακολουθεί να συμπεριλαμβάνεται στις βασικές χώρες προσφοράς ναυτικής εργασίας. Με βάση τα στοιχεία των BIMCO/ISF, κατατάσσεται στην όγδοη θέση στη σχετική κατάταξη, με αριθμό ναυτικών κατά πολύ μεγαλύτερο του αντίστοιχου άλλων παραδοσιακών ναυτλιακών χωρών. (Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες: Αριθμός 10, 2009).

#### 4.6 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η θάλασσα τον 21ο αιώνα, αιώνας της παγκοσμιοποίησης και της καινοτομίας, εξασφαλίζει στους νέους της Ελλάδας, δυνατότητα σταδιοδρομίας που συνδυάζει τη γοητεία του ταξιδιού σε ολόκληρη την υδρόγειο, τη γρήγορη επαγγελματική ανέλιξη και τις υψηλές αποδοχές, σε σύγκριση με την απασχόληση στη στεριά σε αντίστοιχες ηλικίες και αντίστοιχα προσόντα.

Αναλυτικότερα μερικοί από τους λόγους που ωθούν τους νέους της εποχής μας στην ναυτική εργασία είναι οι παρακάτω:

- 1) Οικονομικό κίνητρο. Οι μισθοί στη θάλασσα είναι πολύ υψηλότεροι σε σύγκριση με τους μισθούς στην ξηρά.
- 2) Ανεργία στη θάλασσα δεν υπάρχει ακόμα και σε περιόδους κρίσης. Ο νέος που θα ακολουθήσει αυτήν την σταδιοδρομία, μετά την αποφοίτησή του, δεν θα έχει να περιμένει στην ουρά, αλλά αμέσως θα ξεκινήσει την επαγγελματική του σταδιοδρομία, χωρίς να χρειαστεί να καταφύγει στη βοήθεια τρίτων, χωρίς δηλαδή, αυτό που λέμε στις μέρες μας, «μέσον», καθώς εκατοντάδες είναι τα πλοία, κάθε τύπου, μικρά και μεγάλα, μέσα και έξω από τα όρια της Ελλάδας, που τον περιμένουν να προσφέρει τις υπηρεσίες του.

- 3) Το ναυτικό επάγγελμα δίνει στους νέους τη δυνατότητα να διευρύνουν τους ορίζοντές τους , καθώς ξεφεύγουν από τα στενά όρια και τους περιορισμούς της ξηράς .
- 4) Ένας νέος ναυτικός πέρα από τη σταδιοδρομία του στα πλοία μπορεί να διεκδικήσει μια καριέρα στην ξηρά όπως π.χ του αρχιπλοίαρχου και του αρχιμηχανικού σε ναυτιλιακές εταιρίες, του επιθεωρητή κλπ.
- 5) Υπάρχει ευνοϊκή φορολογία για τους ναυτικούς
- 6) Οι συνθήκες διαβίωσης στα πλοία έχουν βελτιωθεί σε σύγκριση με το παρελθόν, με τους αυτοματισμούς και τα σύγχρονα κλιματιζόμενα διαμερίσματα και μπορούν να θεωρηθούν ξενοδοχειακού επιπέδου. Για παράδειγμα κάθε αξιωματικός γέφυρας και μηχανής έχει στη διάθεση του ευρύχωρη μονόκλινη καμπίνα με λουτρό, ξεκουράζεται σε ξεχωριστό σαλόνι με τηλεόραση, DVD PLAYER, βιβλιοθήκη και παίρνει πρόγευμα, γεύμα και δείπνο στην τραπεζαρία των αξιωματικών και στη βάση ενός ποικίλου και υγιεινού εδεσματολογίου, χωρίς να έχει οποιαδήποτε οικονομική επιβάρυνση.<sup>5</sup>
- 7) Η τεχνολογία της επικοινωνίας μέσω δορυφόρων φέρνει κάθε ώρα και κάθε στιγμή τον ναυτικό κοντά στο σπίτι και στα αγαπημένα του πρόσωπα, αμβλύνοντας το αίσθημα του νοσταλγίας
- 8) Η διάρκεια της εργασίας επί του πλοίου είναι 5-7 μήνες κάθε φορά.
- 9) Υπάρχει γρήγορη εξέλιξη στη κορυφή της ιεραρχίας του πλοίου (πλοίαρχος, μηχανικός).
- 10) Υπάρχει η δυνατότητα απασχόλησης στις διάφορες κατηγορίες πλοίων, ποντοπόρα φορτηγά, μεσογειακά φορτηγά, δεξαμενόπλοια, κοντέϊνερς , επιβατηγά της μικρής και μεγάλης ακτοπλοΐας, κρουαζιερόπλοια.
- 11) Με τη γνώση και την εμπειρία που θα αποκτήσει από τη θητεία του στο πλοίο, μπορεί να γίνει και αυτός αν το επιδιώξει, πλοιοκτήτης, αφού σήμερα σημαντικό μέρος του ελληνικού εφοπλιστικού δυναμικού,

---

<sup>5</sup> Ιστοσελίδα: (<http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>)

προέρχεται από το ναυτικό επάγγελμα και σε πολλές περιπτώσεις, ανήκει στην κατηγορία των μεγάλων πλοιοκτητών της πατρίδας μας.

Με λίγα λόγια, η ναυτιλία για τους νέους της πατρίδας μας, είναι ανοικτό παράθυρο ελεύθερης και προσοδοφόρου σταδιοδρομίας, χωρίς πολλά από τα μειονεκτήματα παλαιών εποχών. Γιατί στις μέρες μας, διαπλέουν τους ωκεανούς πλοία κατασκευαστικής και τεχνολογικής αρτιότητας που κάνουν τη θάλασσα πιο ασφαλή από την φονική ασφάλτο των πόλεων και της υπαίθρου. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 5 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

#### 5.1 ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η ναυτιλία των Ελλήνων είναι η σημαντικότερη στον κόσμο. Διαθέτει κατά μέσο όρο τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία, προσφέρει δε πολλά στην παγκοσμιοποίηση, στην ευημερία και την ανάπτυξη. Τα ποντοπόρα πλοία ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο και ανταγωνίζονται πλοία άλλων εθνικοτήτων για ναύλους. Για να επιβιώουν πρέπει να είναι ανταγωνιστικά. Για να μπορέσουμε να διατηρήσουμε ισχυρή και ανταγωνιστική την ναυτιλία μας και να καλύψουμε τις όλο και αυξανόμενες απαιτήσεις, θα πρέπει να διατηρήσουμε και να αναβαθμίσουμε την υπάρχουσα τεχνογνωσία. Αυτό θα πραγματοποιηθεί με τη διατήρηση ενός ισχυρού εθνικού νηολογίου.

**Ισχυρό εθνικό νηολόγιο σημαίνει** συνέχιση της ναυτικής τεχνογνωσίας, ενίσχυση της πολιτικής επιρροής της Ελλάδας στα διεθνή σώματα, όπως ο ΙΜΟ, περαιτέρω προσέλκυση του ενδιαφέροντος της Ελληνικής κυβέρνησης για τα ναυτιλιακά θέματα. (Καραγεώργος Λ., 2010)

Ένα μεγάλο μέρος αυτής της τεχνογνωσίας την έχουν κυρίως οι Έλληνες αξιωματικοί που στελεχώνουν Ελληνικά, Ελληνόκτητα και ξένα πλοία οι οποίοι αργότερα, μαζί με άλλους ειδικούς, στελεχώνουν διαχειριστικά γραφεία στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Για να διατηρηθεί αυτή η αλυσίδα της τεχνογνωσίας πρέπει να γίνει Εθνικό μέλημα ο επαγγελματικός προσανατολισμός των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα. Στόχος αυτού θα είναι πρώτον η εξασφάλιση του αναγκαίου αριθμού Ελλήνων Αξιωματικών για την στελέχωση των πλοίων, και δεύτερον η δυνατότητα να εισέρχονται στο επάγγελμα νέοι υψηλών δυνατοτήτων. Δεδομένου ότι τα επόμενα χρόνια η ζήτηση αξιωματικών θα είναι αυξημένη σε σύγκριση με την προσφορά, θα πρέπει να διευρυνθούν οι δίαυλοι μέσω των οποίων είναι δυνατή η απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ΑΕΝ και αποτρέπουν την ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας στο

να συμβαδίσει με τους ταχύτατα εξελισσόμενους ρυθμούς των προπορευόμενων ναυτικών λαών θα πρέπει να διορθωθούν άμεσα γιατί ανεπαρκής εκπαίδευση καθιστά τους ναυτικούς μη παραγωγικούς και ως εκ τούτου επιζήμιους για το πλοίο. Έτσι:

- i. Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδεύονται ώστε να αποκτούν τις κατάλληλες γνώσεις, που οι σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν και όχι τις τετριμμένες γνώσεις που σήμερα διδάσκονται στις ακαδημίες. Τα μαθήματα πρέπει να προκαλούν το ενδιαφέρον των νέων για να γίνονται συζητήσεις και να μην θεωρούνται αγγαρεία. Ένας τρόπος για να γίνει πιο ενδιαφέρουσα η εκπαίδευση είναι να βελτιωθούν τα εγχειρίδια που διδάσκονται στις σχολές τα οποία περιέχουν πολύ θεωρία και έτσι γίνονται μονότονα.
- ii. Πρέπει επίσης οι υποψήφιοι ναυτικοί να μαθαίνουν καλά Αγγλικά και όχι μόνον τα στοιχειώδη για να μπορούν να συνεννοούνται .
- iii. Οι Σχολές θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να προσφέρουν σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή που να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας (προσομοιωτές, μηχανήματα κ.α.). Σήμερα πολλές σχολές υστερούν σε αυτόν τον τομέα. Σε ορισμένες σχολές, τα μέσα που υπάρχουν, χρησιμοποιούνται πολλές δεκαετίες πίσω. Θα πρέπει να υπάρχει επικαιροποίηση του προσφερόμενου έργου στα νέα δεδομένα και στις νέες απαιτήσεις της αγοράς.
- iv. Το διδακτικό προσωπικό πρέπει να έχει πρόσφατη θαλάσσια εμπειρία η οποία να ανανεώνεται ανά διετία αλλιώς οι γνώσεις τους είναι πεπερασμένες.
- v. Πρέπει στις Σχολές και στα ΚΕΣΕΝ να οργανώνονται Σεμινάρια από ειδικούς περί την ναυτιλία όπως ασφαλιστές, κυρίως από τα P+I Clubs, τα οποία έχουν τεράστια πείρα στα ατυχήματα που μπορεί να συμβούν στα πλοία, από κατασκευαστές μηχανημάτων, από νηογνώμονες, από ναυτο-δικηγόρους κ.α., οι οποίοι θα διευρύνουν τις γνώσεις των σπουδαστών και τη προσοχή που πρέπει να έχουν ως μετέπειτα υπεύθυνοι αξιωματικοί που θα διοικούν τα πλοία της Ελληνόκτητης ναυτιλίας.
- vi. Η Πολιτεία για να κρατήσει την ναυτιλία και τα οφέλη της στην Ελλάδα, πρέπει να δημιουργήσει το κατάλληλο πλαίσιο ενημερώσεως των μαθητών για τις προοπτικές της ναυτιλίας και της θάλασσας. Ξεκινώντας από το Γυμνάσιο, και με το ανάλογο θεσμικό πλαίσιο, να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την



ένταξη στον χώρο της ναυτιλίας ακόμη και μετά το Λύκειο, ώστε να υπάρχουν διάφοροι οδοί προσέλευσης πέραν της παραγωγής Αξιωματικών από τις ΑΕΝ. Θα μπορούσε, όπως συμβαίνει και σε άλλα Ευρωπαϊκά Κράτη, να υπάρξουν δίαυλοι εισόδου στο ναυτικό επάγγελμα όπως από τα επαγγελματικά λύκεια (ΕΠΑΛ), Σχολεία φορέων, κλπ με την κατάλληλη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, έτσι ώστε το τελικό δίπλωμα να είναι ισότιμο ανεξαρτήτως της προέλευσης.

- vii. Επίσης, θα πρέπει να επενδύσει στην βελτίωση και αναβάθμιση των υποδομών των ΑΕΝ. Θα πρέπει οι υποδομές να είναι σε καλή κατάσταση και έτοιμες να περάσουν ανά πάσα στιγμή επιθεώρηση Port State Control, χωρίς κομμένες σωλήνες, κρεμασμένα σύρματα, σπασμένα τζάμια και βρώμικα αποχωρητήρια.
- viii. Τέλος θα πρέπει να εξασφαλιστεί η πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών όπως έχει ήδη γίνει σε Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο ή πολύ χαμηλή φορολογία τους (Φιλανδία, Ολλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Νορβηγία). Στην Ελλάδα η φορολογία για τους αξιωματικούς είναι 9% ενώ των για τα κατώτερα πληρώματα 6% από 3% και 1% αντιστοίχως. Το γεγονός αυτό μειώνει τα κίνητρα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.<sup>6</sup>

Η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη από Έλληνες ναυτικούς και κυρίως από καλούς αξιωματικούς. Αυτό θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας στη χώρα μας.

Ο ορισμός της ανταγωνιστικότητας είναι η προσφορά έργου ανά μονάδα κόστους. Η λογική της νοικοκυράς ορίζει ότι για την ίδια ποιότητα διαλέγεις το προϊόν ή την υπηρεσία που έχει το χαμηλότερο κόστος, εφ' όσον όμως διαφοροποιείται η ποιότητα θα διαλέξεις αυτό που πιστεύεις ότι θα σου φέρει το καλύτερο αποτέλεσμα.

Γι' αυτό, οι αξιωματικοί πρέπει να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο γνώσεων που ορίζεται από τον IMO και την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping- STCW).

<sup>6</sup> Ιστοσελίδα: <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/5589>

Η δουλειά του αξιωματικού δεν είναι χειρονακτική εργασία. Ο αξιωματικός πρέπει να είναι καλός χειριστής των θεμάτων της ειδικότητάς του. Καπετάνιοι και Μηχανικοί είναι μια μικρή ηγετική ομάδα στους οποίους η πλοιοκτησία εμπιστεύεται δεκάδες αλλά ακόμη και εκατοντάδες εκατομμυρίων Δολαρίων περιουσίες. Για να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις χρειάζονται γνώσεις, ικανότητα και κρίση. Ένας αξιωματικός που θα αποφύγει προβλήματα, ζημιές κ.α., τα οποία μπορούν να καθυστερήσουν και να ζημιώσουν το πλοίο, προσφέρει ανεκτίμητες υπηρεσίες και έτσι, παρ' όλο το υψηλότερο κόστος του, η παρουσία του αυξάνει την ανταγωνιστικότητα του πλοίου. ( Γράτσος, Γ.,2010)

Γι αυτό θα πρέπει να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα που θα ωθήσουν τους νέους να στραφούν ξανά και να αγκαλιάσουν το ναυτικό επάγγελμα. Θα πρέπει να γίνει συνείδηση ότι για την προσέλκυση και παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία, είναι απαραίτητο το κατάλληλο περιβάλλον, οι γνώσεις και οι δεξιότητες. Μπορεί η θάλασσα να μην χρειάζεται επιστήμονες αλλά χρειάζεται ικανούς managers με την κατάλληλη ναυτική εκπαίδευση, οι οποίοι θα μπορούν να αντιμετωπίζουν τις δύσκολες καταστάσεις πάνω στα πλοία, να βελτιώνουν συνεχώς τις συνθήκες εργασίας και ακόμα θα μπορούν να κρατούν τη ναυτιλία μας σε υψηλά επίπεδα και υψηλή παγκόσμια ανταγωνιστικότητα προς όφελος της εθνικής μας οικονομίας.

(Βισβίκης Η., 2010)

## 5.2 ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ & ΣΥΝΑΦΗ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

### ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΙΜΟ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

#### 1) GO TO SEA CAMPAIGN

Το πρόβλημα της μη προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν αφορά μόνο τη χώρα μας. Εξ' αιτίας της παγκόσμιας έλλειψης ναυτικών και κυρίως αξιωματικών, η οποία αποτελεί απειλή για το μέλλον της διεθνούς ναυτικής βιομηχανίας, ο ΙΜΟ από τον Νοέμβριο του 2008 σε συνεργασία με τον ΙΛΟ ( International Labour Organization) και άλλους διεθνείς οργανισμούς όπως ΙCS (International Chamber of

Shipping) ,BIMCO, ISF (International Shipping Federation), INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners), INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners), ITF (International Transport Workers' Federation), λανσάρει την εκστρατεία GO TO SEA CAMPAIGN με στόχο να τονίσει προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς οι νέοι σήμερα εμφανίζονται απρόθυμοι να εισέλθουν σ' αυτό και ακόμα και αυτοί που έχουν επιλέξει να κάνουν καριέρα στη θάλασσα εγκαταλείπουν σε σύντομο χρονικό διάστημα λόγω των δυσκολιών που υπάρχουν και της μη υποστήριξής τους. Αυτό προσπαθεί να το πετύχει ενημερώνοντας το ευρύ κοινό καθώς και τους πολιτικούς για την τεράστια αξία της ναυτιλιακής βιομηχανίας διεθνώς, τονίζοντας τις προοπτικές και τις διάφορες διεξόδους του επαγγέλματος. Επίσης καλεί τις κυβερνήσεις να γίνουν περισσότερο συνειδητοποιημένες του προβλήματος και να προσπαθήσουν και αυτές με τη σειρά τους να στηρίξουν το ναυτικό επάγγελμα και όλους τους νέους που επιλέγουν να ασχοληθούν με αυτό.<sup>7</sup>

## 2) ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ (SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING-STCW)

Ο IMO ( International Maritime Organization) θέλοντας να ασχοληθεί και να βελτιώσει την κατάσταση σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης υιοθέτησε στη συνδιάσκεψη του Λονδίνου το 1978 την διεθνή σύμβαση ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης η οποία όμως τέθηκε σε ισχύ το 1984. Το 1991 η διεθνής Σύμβαση STCW τροποποίησε τις διατάξεις που αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών. Τον Ιούλιο του 1995 η Διεθνής Διάσκεψη των χωρών-μερών της Σύμβασης STCW 1978 τροποποίησε τη Σύμβαση καθώς και το νέο κώδικα STCW. Στη συνέχεια ο IMO εξέδωσε το κείμενο της αναθεωρημένης Σύμβασης και του Κώδικα που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1997. Αν και η σύμβαση αυτή είναι η αρχική STCW 1978, λόγω των τροποποιήσεών της και του Κώδικα, θεωρείται σαν νέα Σύμβαση. Η αναθεωρημένη Σύμβαση , μαζί με τον Κώδικα:

---

<sup>7</sup> Go To Sea, ιστοσελίδα: [http://www.maritime-connector.com/Administration/\\_Upload/Documents/Gotosea!campaigndocument.pdf](http://www.maritime-connector.com/Administration/_Upload/Documents/Gotosea!campaigndocument.pdf)

Εισάγει μια νέα φιλοσοφία στο ιστορικό καθώς και στο παραδοσιακό ναυτικό επάγγελμα απαιτώντας από όλους τους υπεύθυνους για την εφαρμογή της την εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ικανότητας των ναυτικών.

Προάγει τους στόχους της SOLAS και MARPOL αλλά και τις απαιτήσεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM code.

Η Σύμβαση αυτή καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για μια ενιαία παγκόσμια εκπαίδευση, αξιολόγηση της ικανότητας, έκδοση πιστοποιητικών και ανανέωσή τους για επαγγελματίες ναυτικούς όλων των τάξεων. Επίσης δίνει στον IMO την δύναμη να ελέγχει και να αξιολογεί το επίπεδο των ναυτικών, την εκπαίδευση και τα πιστοποιητικά που φέρουν. (Μητρόπουλος Ε., 2010)

Τέλος επιτρέπει στις λιμενικές αρχές να ελέγχουν το επίπεδο της ικανότητας των ναυτικών και να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου όταν κάποιος συγκεκριμένος λόγος το απαιτούν. (Βλάχος Γ. Π., 2007)

- Η διπλωματική διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στη Μανίλα στις Φιλιππίνες στις 21-25 Ιουνίου το 2010, είχε ως στόχο να υιοθετήσει σημαντικές τροποποιήσεις σε ένα ευρύ φάσμα στη διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης. Επίσης επιδίωξή της ήταν η επικαιροποίησή της που είχε να γίνει από το 1995. Πρόκειται για ένα σημαντικό έργο αφού οι προτεινόμενες τροποποιήσεις που θα τεθούν σε ισχύ θα είναι σε θέση να εκπαιδεύσουν και να πιστοποιήσουν τους ναυτικούς έτσι ώστε να λειτουργούν σύγχρονα πλοία τα οποία αναμένεται να έρθουν στο μέλλον. (Καραγεώργος Λ., 2010)

### 5.3 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 1) Ωθηση πλοίων στην ελληνική σημαία

Αρχικά θα μελετήσουμε τους λόγους επιλογής της ελληνικής σημαίας από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Τα παρακάτω αποτελούν κίνητρα για την επιλογή της ελληνικής σημαίας:

- i. Η ελληνική σημαία είναι σημαία που προσδίδει κύρος και αξιοπιστία καθώς πρόκειται για ευρωπαϊκή και «λευκή» σημαία.,

- ii. Το ποιοτικό προφίλ που κατέχει το ελληνικό νηολόγιο έχει σχέση με την άριστη αποδοχή που έχει από ασφαλιστές, επιθεωρητές και ναυλωτές.
- iii. Ο πατριωτισμός και ο δεσμός με το ελληνικό κράτος είναι ακόμη ένας λόγος για την επιλογή της ελληνικής σημαίας από τους Έλληνες εφοπλιστές.
- iv. Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό το οποίο στελεχώνει τα πλοία υπό ελληνική σημαία συμβάλλει στην αναγνωρισιμότητα, αξιοπιστία και ανταγωνιστικότητα της σημαίας και αποτελεί «ποιοτικό» χαρακτηριστικό της.
- v. Η ελληνική σημαία προσφέρει ένα δίκτυο προστασίας των Ελλήνων ναυτικών και των ελληνικών ναυτλιακών επιχειρήσεων καθώς μέσω του ανθρώπινου δυναμικού μας εκπροσωπεί σε διεθνείς οργανισμούς για την προώθηση των θέσεων και των αιτημάτων της ελληνικής ναυτιλίας, όπως επίσης συμβάλλει στην επίλυση ιδιαίτερων προβλημάτων που μπορεί να αντιμετωπίζουν πλοία και πληρώματα σε διάφορα λιμάνια του κόσμου.

Οι παραπάνω λόγοι αποτελούν σημαντικά κίνητρα για την επιλογή της ελληνικής σημαίας στον ελληνικό στόλο και δημιουργούν τις προϋποθέσεις ώστε να τονωθεί η ζήτηση σε ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό, καθώς στις μέρες μας παρατηρείται το φαινόμενο της υποκατάστασης των Ελλήνων από ξένους ναυτικούς.

(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

Επίσης μια ισχυρή ελληνική σημαία αποτελεί όπλο για την χώρα μας για τους παρακάτω λόγους:

Τα ελληνόκτητα πλοία χρειάζεται να επανδρώνονται από ικανούς Έλληνες αξιωματικούς και όχι από ξένους και αυτό γιατί αν δεν υπάρχει ένας ικανοποιητικός αριθμός αυτών των νέων αξιωματικών, σταδιακά η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα χάσει τον εθνικό της χαρακτήρα και αυτό θα έχει πολύ σοβαρές συνέπειες για το μέλλον.

Για να μπορέσει η χώρα μας να διατηρήσει την επιρροή της σε θέματα ναυτικού δικαίου, τόσο εντός της Ε.Ε όσο και σε διεθνή οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ.

Για να διατηρηθεί το θετικό ενδιαφέρον της Ελληνικής κυβέρνησης για το Εμπορικό ναυτικό της και να εξασφαλίσει ότι θα διατηρηθεί και στο μέλλον, το σημερινό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία.<sup>8</sup>

Στη συνέχεια για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε στα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία θα πρέπει να δούμε ποιοι είναι οι λόγοι που οδηγούν τους Έλληνες Πλοιοκτήτες να εγκαταλείψουν τα εθνικά τους νηολόγια και να εγγράψουν τα πλοία τους σε νηολόγια άλλων χωρών τα λεγόμενα «ανοιχτά νηολόγια».

Οι κυριότεροι λόγοι είναι οι εξής: Αρχικά το υψηλό κόστος σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας το οποίο προέρχεται από τη μεγαλύτερη φορολογία και το υψηλό λειτουργικό κόστος λόγω αυξημένων εξόδων μισθοδοσίας των Ελλήνων ναυτικών. Επίσης η υπερβολική γραφειοκρατία η οποία χαρακτηρίζει τη χώρα μας και τέλος οι αυστηροί κανόνες επάνδρωσης που ισχύουν.

(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

Για την αντιμετώπιση της φυγής των πλοίων από την Ελληνική σημαία προτείνονται τα παρακάτω μέτρα:

Πρώτον εύκαμπτες δυνατότητες επάνδρωσης των πλοίων σε σχέση με την εθνικότητα των πληρωμάτων. Δηλαδή ύπαρξη ευελιξίας στις οργανικές συνθέσεις και πιο συγκεκριμένα ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης για τα κατώτερα πληρώματα των πλοίων. Δεύτερον έμφαση στην επιλογή ικανών ναυτικών που θα στελεχώσουν το

---

<sup>8</sup> Μια ισχυρή ελληνική σημαία αποτελεί όπλο για την χώρα μας, Η Ναυτεμπορική, Δευτέρα, 17 Μαΐου 2010, Ανοιχτή επιστολή του κ. Επαμεινώνδα Εμπειρικού προς τους Έλληνες εφοπλιστές

πλοίο με σκοπό μεγαλύτερη ασφάλεια, καλύτερη διαχείριση του πλοίου και αύξηση της αποδοτικότητας.

Επίσης άλλα μέτρα που έχουν στόχο την τόνωση της ζήτησης ναυτικής εργασίας στην χώρα μας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας είναι τα παρακάτω: (Αφαωνιάτης Ε., 2005)

- 2) Άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου ώστε να μπορέσουν οι πλοιοκτήτες να προσλαμβάνουν περισσότερους Έλληνες ναυτικούς. Ήδη αυτό το μέτρο έχει εφαρμοστεί στην Ιταλία, τη Γερμανία και τη Νορβηγία.
- 3) Κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, ΗΠΑ, Ολλανδία, Πορτογαλία )
- 4) Κρατική επιχορήγηση και κάλυψη του 50% του κόστους επαναπατριsmού του πληρώματος (Φιλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία μου δόθηκε η ευκαιρία να μελετήσω τον τομέα της απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον πυλώνα της ελληνικής οικονομίας καθώς συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στο ΑΕΠ της χώρας μας ( 7% στο ΑΕΠ το 2008). Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά απ' ότι στη θάλασσα.

Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι συνδυασμός πολλών επιμέρους υπηρεσιών στις οποίες απαιτείται υψηλή τεχνογνωσία και εξειδίκευση. Για την παροχή αυτών των εξειδικευμένων υπηρεσιών γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δημιουργείται ένα πλέγμα επιχειρήσεων παροχής παραναυτιλιακών υπηρεσιών. Λέγοντας παραναυτιλιακές επιχειρήσεις εννοούμε τα ναυπηγεία και τις ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις, ναυλομεσιτικές εταιρίες, επιχειρήσεις με ναυτιλιακά καύσιμα και εφόδια πλοίων, τράπεζες οι οποίες συνεργάζονται με ναυτιλιακές, ασφαλιστικές εταιρίες, πρακτορεία, νηογνώμονες, επιθεωρήσεις πλοίων κ.τ.λ. Κέντρο αυτών των επιχειρήσεων για πολλά χρόνια ήταν ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τα τελευταία όμως χρόνια πολλές εταιρίες μετακομίζουν τα γραφεία τους σε περιοχές των Βορείων και των Νοτίων προαστίων.

Με βάση την ετήσια έκθεση 2009-2010 της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχονται σε 1300 , ενώ 200.000 άτομα υπολογίζεται ότι απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster).

Πέρα από τα επαγγέλματα στην ξηρά υπάρχει και το ναυτικό επάγγελμα το οποίο διατηρεί τεράστια παράδοση στην χώρα μας αλλά με το πέρασμα των χρόνων φαίνεται ότι συνεχώς απαξιώνεται κυρίως στα κατώτερα πληρώματα καθώς παρουσιάζονται πολλά προβλήματα. Πρώτον πολλά προβλήματα εμφανίζονται στις διάφορες ακαδημίες. Μερικά από τα προβλήματα είναι η έλλειψη εξοπλισμού των σχολών, η έλλειψη κατάλληλων καθηγητών με την κατάλληλη πείρα, η έλλειψη επαγγελματικού και συνειδησιακού προβληματισμού, η έλλειψη προγραμμάτων για



την επιμόρφωση των καθηγητών σε τακτά χρονικά διαστήματα, η υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης λόγω της απομάκρυνσής της από την τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Επίσης πέρα από τα σημαντικά προβλήματα που παρουσιάζονται στις ΑΕΝ αναφέρθηκαν και άλλοι λόγοι οι οποίοι απωθούν τους νέους να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα και μειώνουν την προσφορά ναυτικής εργασίας. Ενδεικτικά είδαμε ότι οι Έλληνες ναυτικοί πριν από 30 χρόνια αριθμούσαν περί τις 100.000 και στελέχωναν πλοία ελληνικής σημαίας και ιδιοκτησίας. Σήμερα ο αριθμός τους μετά βίας αγγίζει τις 20.000. Μερικοί από τους λόγους που αναλύθηκαν στην παρούσα εργασία είναι :

Η στασιμότητα των απολαβών των Ελλήνων ναυτικών που ήταν το σημαντικότερο κίνητρο επιλογής του ναυτικού επαγγέλματος, λόγω της υποκατάστασής τους από αλλοδαπούς η οποίοι αποτελούν φθηνότερα εργατικά χέρια για τους πλοιοκτήτες.

Οι ευκαιρίες εναλλακτικής ενασχόλησης στην ξηρά λόγω βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου της χώρας μας σε συνδυασμό με την αλλαγή των κοινωνικών προτύπων, αποτελούν επίσης παράγοντες που συνέβαλαν στην απόθεση των νέων από το ναυτικό επάγγελμα.

Επίσης έχει μειωθεί η ζήτηση για Έλληνες ναυτικούς κυρίως στα κατώτερα πληρώματα. Μερικοί από τους λόγους όπως μελετήθηκαν και μέσα στην εργασία είναι οι παρακάτω:

Η μείωση των οργανικών συνθέσεων και αύξηση του επιτρεπόμενου ποσοστού απασχόλησης αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά πλοία.

Η μείωση της χωρητικότητας της Ελληνικής σημαίας προς όφελος των σημαιών ευκαιρίας.

Η τάση στελέχωσης των πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα λόγω προσπάθειας μείωσης του λειτουργικού κόστους του πλοίου καθώς το κόστος εργασίας συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ΝΑΤ, για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, είναι σημαντικά υψηλότερο.

Η τάση μεγέθυνσης των πλοίων και η αυτοματοποίηση των λειτουργικών και παραγωγικών διαδικασιών

Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς ναυτικής εργασίας

Το φορολογικό κόστος που αφορά τη φορολογία των εταιριών και των σχετικών με τη μισθοδοσία υποχρεώσεων για τους ναυτικούς αποτελεί επίσης στοιχείο μείωσης της ζήτησης για Έλληνες ναυτικούς.

Για να μπορέσουμε να διατηρήσουμε την ναυτιλία μας ανταγωνιστική θα πρέπει να διατηρήσουμε ένα ισχυρό εθνικό νηολόγιο το οποίο σημαίνει συνέχιση της ναυτικής τεχνογνωσίας, βελτίωση της κατάστασης των ακαδημιών για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ενίσχυση της πολιτικής επιρροής της Ελλάδας στα διεθνή σώματα, όπως ο ΙΜΟ, περαιτέρω προσέλκυση του ενδιαφέροντος της Ελληνικής κυβέρνησης για τα ναυτιλιακά θέματα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αφαωνιάτης Ε.( 2005) *Ενίσχυση Ανταγωνιστικότητας Ελληνικής Σημαίας*, Διπλωματική Εργασία
- Βαρελά Α., Βλαχέα Ρ. (2009),*Νηολόγηση Πλοίων Ως Κεφαλαίων Εξωτερικού*, Ιστοσελίδα:  
<http://emporiko.law.uoa.gr/Niologisiploionoskefalaioneksoterikou.pdf>
- Βισβίκης Η.(2010), Καθημερινή, Άρθρο σε ιστοσελίδα  
*Προσέλκυση και Παραμονή Νέων Στο Ναυτικό Επάγγελμα*  
Ομιλία Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Γεωργίου Γράτσου σε ημερίδα που πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του ΥΠΟΙΑΝ στις 3 Μαΐου στο ξενοδοχείο Metropolitan με θέμα Προσέλκυση Και Παραμονή Νέων Στο Ναυτικό Επάγγελμα.  
  
[http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economyagor\\_2\\_30/08/2009\\_32\\_7384](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyagor_2_30/08/2009_32_7384)
- Βλάχος Γ. Π. (2007), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Β' Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης
- Βρεττός Ν. , Στουρνάρας Γιάννης (2009) *Η Ελληνική Οικονομία Σε Αναζήτηση Στρατηγικής*, ιστοσελίδα  
<http://www.bcg.com/documents/file35969.pdf>
- Γουλιέλμος Α. (1999), Τόμος Β' , *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Γουλιέλμος Α. (2006) , Τόμος Β', 3<sup>η</sup> Έκδοση, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Γράτσος, Γ. (2010) ' *Προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα*',  
<http://www.pseas.gr/2009-01-08-02-59-18/2009-01-08-03-06-45/1580-2010-05-12-15-48-13.html>
- Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Αριθμός 10( Αθήνα, 2009), *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών

- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ  
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>
- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΕΣΥΕ) (Πειραιάς 2005), *Απογραφή Ναυτεργατικού Δυναμικού 1996-2004*
- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΕΣΥΕ) (Πειραιάς 2007) Αποτελέσματα Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού 20/09/2006
- ΕΘΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΟΤΟΕ-ΙΝΕ: <http://www.ine.otoe.gr/>
- Έθνος Online (2010), Άρθρο σε ιστοσελίδα: *Μειώθηκαν 2,8% οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών*, Ιστοσελίδα : <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8400&pubid=3948817>
- Ελευθεροτυπία, Enet.gr,(2010), Άρθρο σε ιστοσελίδα: *Αργή η ανάκαμψη στην παγκόσμια ναυτιλία*, Σύμφωνα με έρευνα της PricewaterhouseCoopers Ιστοσελίδα: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=123570>
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ,Ετήσια Έκθεση 2009-2010
- Ετήσια Έκθεση (2009), Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ, *Ελληνική οικονομία και απασχόληση*, ιστοσελίδα: <http://www.gsee.gr/>
- Ετήσια Έκθεση (2010), Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ, *Ελληνική οικονομία και απασχόληση*, ιστοσελίδα: <http://www.gsee.gr/>
- Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης , Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, (2008) , *Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση & ανταγωνιστικότητα Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*, Εκδόσεις Gutenberg
- ΙΚΑ ,(Ιστοσελίδα) <http://www.ika.gr/>
- Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ, ιστοσελίδα: [www.inegsee.gr](http://www.inegsee.gr)
- Καραγεώργος Λ. (Ιούνιος 2010), *Ναυτεμπορική* ,(Ειδική Έκδοση) *‘Παράδειγμα προόδου η ναυτιλία των Ελλήνων-Αντοχή στην κρίση με σταθερό πηδάλιο’*.
- Καραγεώργος Λ. (Ιούνιος 2010), *Ναυτεμπορική*, (Ειδική Έκδοση), *‘Ισχυρό Εθνικό Νηολόγιο Η Πρώτη Προτεραιότητα’* σελ. 44

- Καραγεώργος Λ., (Ιούνιος 2010), Ναυτεμπορική, (Ειδική Έκδοση), *‘Αυξήθηκε 6,7% ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος-Νέο ρεκόρ παραλαβής νεότευκτων’*. σελ. 16
- Λάμπρου Μ., (31/5/2010), Ναυτεμπορική, *‘Να προλάβουμε τον αφανισμό του Έλληνα ναυτικού’*
- Μαλαγκονιάρης Σ., Απογραφή που διενεργήθηκε στις 20 Ιουνίου 2008, *Μειώθηκαν 2,8% οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών*, ιστοσελίδα: <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8400&pubid=3948817>
- Μητρόπουλος Ε.,(2010), Ναυτεμπορική, *‘Ναυτικοί- Κλιματική Αλλαγή και Πειρατεία Στις Βασικές Προτεραιότητες του IMO’*
- Ναυτεμπορική, Άρθρο σε ιστοσελίδα (2010) *‘Παραμένει πρώτη παγκοσμίως η ελληνόκτητη ναυτιλία’*, ιστοσελίδα <http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=1855306>
- Ναυτικά χρονικά, (03/2010),Αρ Φύλλου 128
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Ιστοσελίδα: [www.nee.gr](http://www.nee.gr)
- Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εργαζομένων Στη Ναυτιλία και Τον Τουρισμό <http://www.pasent.gr/symbaseis.cfm>
- Παπαγιαννούλης, Κ.Ν. (2002),εκδόσεις Σταμούλης , *Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*
- Ρομπόλης, Γ.Σ. ,Καθ. Παντείου Πανεπιστημίου Επιστ. Δ/ντής ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ,(2010), *Οικονομική Κρίση, Κρίση Απασχόλησης και Κρίση Κοινωνικής Ασφάλισης* ,Κείμενο σε ιστοσελίδα [http://polep.blogspot.com/2010/06/blog-post\\_15.html](http://polep.blogspot.com/2010/06/blog-post_15.html)
- Τεγόπουλος ,Χ. Κ.(23/8/2008) , Ελευθεροτυπία, Enet.gr ,ιστοσελίδα: [http://archive.enet.gr/online/online\\_text/c=114.dt=23.08.2008.id=76575128](http://archive.enet.gr/online/online_text/c=114.dt=23.08.2008.id=76575128)
- Τσαμόπουλος Μ. (30/01/2007), Άρθρο από την εφημερίδα Η Αξία, *Τα <ραβασάκια> Κεφαλογιάννη -εφοπλιστών για την ανταγωνιστικότητα* Ιστοσελίδα:

<http://marinews.gr/pub/category.asp?lang=gr&page=25&catid=6&contentid=200&evnid=&month=3&year=2011>

- Τσιμπλάκης Α. (26/5/2010), Marinews.gr *Αυξημένη η ανεργία των Ελλήνων Ναυτικών*, Ιστοσελίδα: <http://www.marinews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&catid=6&contentid=11868>
- Τσούλος Π., (25 Μαΐου 2010), Ναυτεμπορική, Συνέντευξη της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Λούκας Τ. Κατσέλη στην εφημερίδα 'ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ'
- Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας ,Ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=64386F24DA6C4BA7D41161B78C140BA0?prnbr=24181>
- Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο ALPHA BANK A.E., (Οκτώβριος 2009), Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 110, με Τίτλο *Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται.*
- Borjas ,George J.(2003), Εκδόσεις Κριτική, 1<sup>η</sup> Έκδοση, *Τα Οικονομικά Της Εργασίας*, Μετάφραση: Μόνα Παπαδάκου
- Elnavi , Περιοδικό Ιούνιος 2010 NO 438
- Greek Shipping News, Άρθρο σε ιστοσελίδα: *Αυξάνονται οι συντελεστές φορολόγησης των ναυτικών*, <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/5589>
- Harlaftis,G.& Gelina, (1993), *Greek Shipowners and Greece 1945-1975. From Separate Development to Mutual Interdependence*, London, Athlone Press,
- Harlaftis ,G. & Theotokas,G. (2004), «*European family firms in international business: British and Greek tramp shipping firms*», *Business History*, vol. 46, no. 2, 219-255
- International Maritime Organization (IMO), 'Go to sea campaign presentation' [http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic\\_id=1759](http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=1759)
- Mare Maritime CO SA,(2010), The magazine
- Marinews.gr,Ιστοσελίδα <http://www.marinews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&catid=6&contentid=11878> , Άρθρο: *Κατά 5,6% αυξήθηκε η δύναμη του υπό ελληνική σημαία στόλου*

# РАСЧЕТНО ТЕРА