

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ,
Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ



Εισηγητής: Ζαρκαλής Κλεομένης

Επιμέλεια: Μανέγα Έφη
Κοτζαπαναγιώτογλου Ελένη

ΠΡΕΒΕΖΑ 2005

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ



Τ.Ε.Ι ΗΠΕΙΡΟΥ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ, Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ
ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Εισηγητής:
Ζαρκαλής Κλεομένης

Επιμέλεια:
Μανέγα Έφη
Κοτζαπαναγιώτογλου Ελένη

ΠΡΕΒΕΖΑ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	ΣΕΛ.3
---------------	-------

1^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ **“ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ”**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Έννοια του εμπορίου.....	ΣΕΛ.4
1.2 Ιστορική αναδρομή εμπορίου και Διεθνούς Εμπορίου.....	ΣΕΛ.4
1.3 Διάκριση του εμπορίου σε εσωτερικό και εξωτερικό.....	ΣΕΛ.7
1.4 Διεθνές Εμπόριο - Έννοια και σημασία του.....	ΣΕΛ.8
1.5 Λόγοι δημιουργίας Διεθνούς Εμπορίου.....	ΣΕΛ.9
1.6 Οφέλη Διεθνούς Εμπορίου.....	ΣΕΛ.9
1.7 Απόλυτο και συγκριτικό πλεονέκτημα.....	ΣΕΛ.10
1.8 Ισοζύγιο πληρωμών.....	ΣΕΛ.10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο ή Προστατευτισμός;.....	ΣΕΛ.12
2.1.1 Θεωρία Ελεύθερου Διεθνούς Εμπορίου.....	ΣΕΛ.12
2.1.2 Θεωρία του Προστατευτισμού.....	ΣΕΛ.13
2.2 Δασμοί.....	ΣΕΛ.14
2.3 Γ.Α.Τ.Τ. (General Agreement on Tariffs and Trade) Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου.....	ΣΕΛ.15
2.4 Πάγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) World Trade Organization (W.T.O.).....	ΣΕΛ.16
2.5 Λαθρεμπόριο.....	ΣΕΛ.16
2.6 Αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες.....	ΣΕΛ.17
2.7 Διεθνές εμπόριο και παγκοσμιοποίηση.....	ΣΕΛ.18
2.8 Λόγοι Διεθνούς επέκτασης των Ελληνικών επιχειρήσεων.....	ΣΕΛ.19
2.9 Τα προϊόντα της Κίνας στη διεθνή αγορά.....	ΣΕΛ.21
2.10 Χαρακτηριστικά και συγκρίσεις μεταφορικών μέσων – πλεονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών.....	ΣΕΛ.22

2^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ “ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ”

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Εμπορική ναυτιλία.....	ΣΕΛ.24
3.1.1 Έννοια και αντικείμενό της.....	ΣΕΛ.24
3.1.2 Ιστορική αναδρομή.....	ΣΕΛ.24
3.2 Θαλάσσιες μεταφορές.....	ΣΕΛ.26
3.2.1 Έννοια και αντικείμενο της μεταφοράς.....	ΣΕΛ.26
3.2.2 Η συμβολή της στην ανάπτυξη της οικονομίας.....	ΣΕΛ.27
3.2.3 Η σημασία των ναυτιλιακών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	ΣΕΛ.27
3.3 Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.....	ΣΕΛ.28
3.4 Χαρακτηριστικά εμπορικών πλοίων και τα φορτία τους.....	ΣΕΛ.29
3.4.1 Κατηγορίες και είδη πλοίων.....	ΣΕΛ.29
3.4.2 Κατηγοριοποίηση των φορτίων.....	ΣΕΛ.30
3.4.3 Τα μεγέθη και οι ταχύτητες που αναπτύσσουν.....	ΣΕΛ.32
3.4.4 Ο χρόνος που δαπανάται στα λιμάνια για την φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων.....	ΣΕΛ.34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Τεχνολογία εμπορικής ναυτιλίας.....	ΣΕΛ.35
4.1.1 Η σημασία της τεχνολογίας για την εμπορική ναυτιλία.....	ΣΕΛ.35
4.1.2 Τάση για αυτοματισμό.....	ΣΕΛ.36
4.2 Ναυλοσύμφωνα και κύριες μορφές ναύλωσης.....	ΣΕΛ.37
4.3 Επιχειρηματικοί κίνδυνοι και ναυταπάτη.....	ΣΕΛ.38
4.3.1 Επιχειρηματικοί κίνδυνοι ναυτιλίας και μέτρα αντιμετώπισής τους.....	ΣΕΛ.38
4.3.2 Μορφές διεθνούς ναυταπάτης και μέτρα περιορισμού της.....	ΣΕΛ.39
4.4 Η διαχρονικότητα της πειρατείας- Σύγχρονοι πειρατές.....	ΣΕΛ.41
4.5 Το νηολόγιο και ο ρόλος των νηογυμνώνων στην ασφάλεια των πλοίων.....	ΣΕΛ.42
4.6 Τα ναυτικά ατυχήματα – Απώλεια ανθρώπινης ζωής – Αίτια ατυχημάτων.....	ΣΕΛ.45
4.7 Θαλάσσια ρύπανση.....	ΣΕΛ.46

3^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ “ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΡΩΜΕΝΑ”

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1 Άνοδος των νέων ναυτιλιακών χωρών – Αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία.....	ΣΕΛ.49
5.2 Παγκόσμια Ναυτιλία - Έντονος Διεθνής ανταγωνισμός.....	ΣΕΛ.49
5.2.1 Διεθνής ανταγωνισμός – ναυπηγεία.....	ΣΕΛ.50
5.3 Σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας.....	ΣΕΛ.51
5.3.1 Ευρωπαϊκά ναυπηγεία.....	ΣΕΛ.52
5.3.2 Ναυπηγεία Ν. Κορέας.....	ΣΕΛ.52
5.3.3 Θέσεις πλοιοκτησίας – ναυπηγικές τιμές	ΣΕΛ.52
5.4 Έρευνα: Το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας: Απόψεις 50 ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών.....	ΣΕΛ.53
5.4.1 Διεθνής διαλύσεις πλοίων.....	ΣΕΛ.55
5.5 Διεθνής νηογνώμονες.....	ΣΕΛ.56
5.5.1 Κοινή πρωτοβουλία των Διεθνών νηογνώμωνων.....	ΣΕΛ.57
5.6 Γεωγραφική κατανομή και διάρθρωση του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου	
5.6.1 Τα κυριότερα λιμάνια χωρών ανά ήπειρο και τα βασικά διακινούμενα είδη φορτίων ανά λιμάνι.....	ΣΕΛ.57
5.6.2 Ευρώπη.....	ΣΕΛ.58
5.6.3 Αφρική.....	ΣΕΛ.64
5.6.4 Ασία.....	ΣΕΛ.67
5.6.5 Ωκεανία.....	ΣΕΛ.69
5.6.6 Αμερική.....	ΣΕΛ.70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

6.1 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.	ΣΕΛ.73
6.2 Ευρωπαϊκή ναυτιλία - Φυθμιστικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές.....	ΣΕΛ.73
6.3 Σχέσεις ανταγωνισμού στην Ε.Ε.....	ΣΕΛ.74
6.4 Είσοδος Κύπρου και Μάλτας στην Ε.Ε.....	ΣΕΛ.76
6.4.1 Ναυτιλιακή Κύπρος – Κυπριακό νηολόγιο.....	ΣΕΛ.76
6.5 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων.....	ΣΕΛ.77

4^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ **“ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ”**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

7.1 Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.....	ΣΕΛ.79
7.1.1 Συνοπτική επισκόπηση της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	ΣΕΛ.79
7.1.2 Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και η σημασία της στην ελληνική και διεθνή οικονομία.....	ΣΕΛ.80
7.1.3 Η Εμπορική Ναυτιλία του σήμερα.....	ΣΕΛ.81
7.2 Φορείς έκφρασης ναυτιλιακής πολιτικής στον τόπο μας.....	ΣΕΛ.82
7.3 Ανταγωνιστικότητα Ελληνικής Σημαίας.....	ΣΕΛ.83
7.4 Ναυτική εκπαίδευση	ΣΕΛ.84
7.4.1 Ελληνικά πληρώματα – Ανθρώπιнос παράγοντας.....	ΣΕΛ.84
7.5 Επιχειρηματικότητα – Ανταγωνιστικότητα Ελληνικής Ναυτιλίας..	ΣΕΛ.86
7.5.1 Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρίες.....	ΣΕΛ.87
7.6 Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη	ΣΕΛ.89
7.6.1 Ελληνικά Ναυπηγεία – Περίοδος εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας.....	ΣΕΛ.89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

8.1 Πορεία και ανταγωνιστικότητα Ελληνικού Νηολογίου.....	ΣΕΛ.93
8.2 Εξειδίκευση και διάρθρωση του ελληνικού και ελληνοκτητου στόλου	ΣΕΛ.94
8.2.1 Σύθεση και δομή του ελληνικού και ελληνοκτητου στόλου....	ΣΕΛ.94
8.2.2 Η ηλικία των ελληνικών πλοίων – όρια ηλικίας.....	ΣΕΛ.95
8.2.3 Μεταχειρισμένα πλοία.....	ΣΕΛ.96
8.3 Τραπεζική χρηματοδότηση της Ελληνοκτητης Ναυτιλίας.....	ΣΕΛ.97
8.3.1 Εξέλιξη ελληνοκτητου στόλου	ΣΕΛ.99
8.4 Έλληνες πλοιοκτήτες.....	ΣΕΛ.101
8.4.1 Παραγγελίες πλοίων και παραλαβές νέων	ΣΕΛ.102
8.5 Εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος	ΣΕΛ.103
8.6 Τα λιμάνια της Ελλάδας.....	ΣΕΛ.105
8.6.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.).....	ΣΕΛ.106
8.6.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.).....	ΣΕΛ.107
8.6.3 Τα σημαντικότερα προβλήματα των ελληνικών λιμανιών.....	ΣΕΛ.108
8.6.4 Ελληνικά λιμάνια – Απόσταση από την Ευρωπαϊκή Πραγματικότητα.....	ΣΕΛ.110
8.7 Ελληνικά ναυάγια.....	ΣΕΛ.111
8. 7.1 Πρότυπα κατασκευής πλοίων για αποφυγή ναυαγίων.....	ΣΕΛ.113

ΕΠΙΛΟΓΟΣ..... ΣΕΛ.114

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ..... ΣΕΛ.115- ΣΕΛ.121

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... ΣΕΛ.122- ΣΕΛ.123

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η επιλογή του θέματος αυτού κρίθηκε ενδιαφέρουσα καθώς είναι ένα θέμα με ευρύ πεδίο δράσης και πλούσιο υλικό, προσιτό στον αναγνώστη λόγω του ότι το εμπόριο -και κατ' επέκταση το διεθνές- αποτελεί μέρος της καθημερινότητάς μας αλλά και γιατί η ελληνική ναυτιλία έχει διεθνώς εξέχουσα θέση.

Επιπλέον κριτήριο επιλογής αποτέλεσε η διαχρονικότητα του θέματος, μιας και **“Το Διεθνές Εμπόριο και η Ανάπτυξη του Μέσω της Ναυτιλίας”** έχει θεμελιώδεις παρελθόν, σημαντικό παρόν και σίγουρα λαμπρό μέλλον!

Επίσης δεν έχει υποπέσει στην αντίληψή μας, εκπόνηση εργασίας με παρεμφερές θέμα από άλλον συμφοιτητή μας. Η ενασχόλησή μας αυτή, αποτέλεσε μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να διευρύνουμε τις όποιες γνώσεις μας σχετικά με την εμπορική ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο.

Οι μέχρι τώρα γνώσεις μας και οι προαναφερόμενοι λόγοι μαζί με την συλλογική εργασία, μας οδήγησε στο αποτέλεσμα των επόμενων σελίδων.



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον κύριο Γεώργιο Πιτσικάλη – Διοικητικό Στέλεχος της ναυτιλιακής εταιρείας Jotun Hellas Ltd που εδρεύει στον Πειραιά – για το πληροφοριακό υλικό και την συνέντευξη που μας παρέθεσε, βοηθώντας μας να κατανοήσουμε καλύτερα το αντικείμενο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία μας αποτελείται από τρεις θεματικές ενότητες κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει δύο κεφάλαια.

Η 1^η ενότητα είναι εξ' ολοκλήρου αφιερωμένη στο **Διεθνές Εμπόριο**. Στο 1^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι έννοιες και η ιστορία του εμπορίου και του διεθνούς εμπορίου αντίστοιχα, οι λόγοι δημιουργίας καθώς και τα οφέλη που προκύπτουν απ' το διεθνές εμπόριο. Το 2^ο κεφάλαιο περιέχει ανάλυση των πολιτικών θεωριών του διεθνούς εμπορίου στην οποία προβάλλουμε το καίριο ερώτημα της εφαρμογής του ελεύθερου εμπορίου ή του προστατευτισμού. Παράλληλα γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση της "Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου" (G.A.T.T.) και του "Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου" (W.T.O.). Παραθέτουμε τη συμβολή των αναπτυσσόμενων χωρών στο διεθνές εμπόριο το οποίο θέτουμε στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης. Κλείνουμε με τη σύγκριση των μεταφορικών μέσων και των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες αποτελούν προπομπό της θεματικής ενότητας που ακολουθεί.

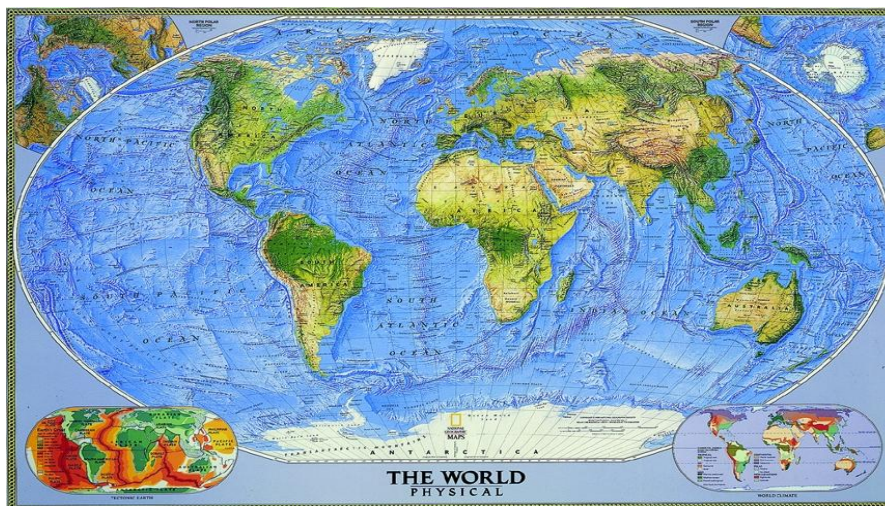
Στην 2^η θεματική ενότητα αρχικά αναφερόμαστε στην ιστορία, την έννοια και το αντικείμενο της **εμπορικής ναυτιλίας** στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και στη συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ανάπτυξη της οικονομίας. Επίσης στα χαρακτηριστικά των εμπορικών πλοίων, στα είδη και τα φορτία τους και στον χρόνο που δαπανάται στα λιμάνια για την φόρτωση και την εκφόρτωσή τους. Στο 4^ο κεφάλαιο αναλύουμε τη σημασία της τεχνολογίας στην εμπορική ναυτιλία και την τάση για αυτοματισμό. Εν συνεχεία παραθέτουμε τους επιχειρηματικούς κινδύνους της ναυτιλίας, τις κύριες μορφές ναύλωσης, τις μορφές διεθνούς ναυταπάτης και αντίστοιχα τα μέτρα περιορισμού τους. Απαραίτητη κρίνουμε την αναφορά στο νηολόγιο και τον ρόλο των νηογνομόνων στην ασφάλεια των πλοίων και στα ναυτικά ατυχήματα που έχουν ως απόρροια την απώλεια ανθρώπινων ζωών και την θαλάσσια ρύπανση.

Στην 3^η θεματική ενότητα της εργασίας μας γίνεται λόγος για τα **παγκόσμια δρώμενα**. Μέσα από το 5^ο κεφάλαιο παρουσιάζουμε τα κυριότερα λιμάνια των χωρών ανά ήπειρο με τα βασικότερα διακινούμενα είδη φορτίων ανά λιμάνι. Συνοπτικά αναφέρουμε τις αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία με την άνοδο των νέων ναυτιλιακών χωρών και επιπλέον δίνουμε έμφαση στη σημερινή κατάσταση που επικρατεί στη ναυπηγική βιομηχανία. Στο 6^ο κεφάλαιο γίνεται μια επισκόπηση της ναυτιλιακής πολιτικής που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, στις σχέσεις ανταγωνισμού που αναπτύσσονται έπειτα από την είσοδο της Κύπρου και της Μάλτας σε αυτήν, καθώς και στη σημασία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Στην 4^η και τελευταία θεματική ενότητα παρουσιάζουμε την **Ελληνική πραγματικότητα** της Ναυτιλίας, δηλαδή την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία του σήμερα, με ότι αυτό περικλείει. Προσπαθούμε να δώσουμε την εικόνα των σύγχρονων Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιριών και αναλύουμε γενικότερα τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Στο 8^ο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας μας αυτής, επιχειρούμε να αναλύσουμε τη σύνθεση και τη δομή του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, την ηλικία των ελληνικών πλοίων καθώς και την τραπεζική χρηματοδότηση της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας. Κλείνοντας κάνουμε ιδιαίτερη μνεία στον Ο.Λ.Π., στα κυριότερα προβλήματα που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια και στα πιο "θορυβώδη" ελληνικά ναυάγια των τελευταίων ετών που έμεινα χαραγμένα στις μνήμες όλων μας, με την ευχή να σημειώνονται όσο το δυνατόν λιγότερα ναυάγια στο μέλλον.

1^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ “ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ”

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο



1.1 Έννοια του εμπορίου

Εμπόριο είναι η συστηματική διενέργεια συναλλαγών, δηλαδή αγορών και πωλήσεων με την σταθερή επιδίωξη του κέρδους. Αποτελεί επιχειρηματική δραστηριότητα που ασκείται είτε από φυσικά, είτε από νομικά πρόσωπα.

Το εμπόριο αποτέλεσε πανάρχαια δραστηριότητα που πρωτοεμφανίστηκε όταν άρχισε να αναπτύσσεται η γεωργία και οι άνθρωποι άρχισαν να οργανώνονται σε κοινωνικές ομάδες (οικογένεια, γένος, φυλή).

Προϋπόθεση της άσκησης του εμπορίου είναι η ύπαρξη **αγοράς** με την έννοια της συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης αγαθών, που μπορεί να είναι από πολύ περιορισμένη έως πολύ εκτεταμένη.

Τα αγαθά, ανήκουν είτε στην πρωτογενή παραγωγή (αγροτικά προϊόντα και αυτούσια μεταλλεύματα), είτε στη δευτερογενή παραγωγή (προϊόντα της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας). Το εμπόριο που ανήκει στην τριτογενή παραγωγή (υπηρεσίες), υποβοηθάει και συμπληρώνει τους βασικούς παραγωγικούς τομείς (αγροτικό, μεταλλευτικό, βιοτεχνικό, βιομηχανικό) για την διάθεση των προϊόντων τους στην αγορά, με αμοιβαία ωφέλεια στις εμπορικές συναλλαγές.

1.2 Ιστορική αναδρομή εμπορίου και Διεθνούς Εμπορίου

Η ιστορία του εμπορίου ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με την ιστορία της προόδου της ανθρωπότητας. “Το εμπόριο αρχίζει εκεί όπου αρχίζει ο πολιτισμός”. Τα πρώτα μεγάλα βήματα στην ανάπτυξη του πολιτισμού βασίζονται στην μεταφορά βασικών υλών, όπως είναι τα μέταλλα από μεγάλες αποστάσεις. Ακόμη και ορισμένα είδη διατροφής κατά την προϊστορική περίοδο μεταφέρονταν τακτικά σε μεγάλες αποστάσεις και πιθανώς ανταλλάσσονταν με άλλα είδη. Το εμπόριο αναπτύχθηκε αρχικά ανάμεσα σε 2 από τους αρχαιότερους πολιτισμούς που άνθησαν στις κοιλάδες

των ποταμών της Μεσοποταμίας και της Αιγύπτου. Τα μεταφερόμενα προϊόντα ήταν μπαχαρικά, υλικά βαφής, υφάσματα και κοσμήματα, ενώ τα είδη πρώτης ανάγκης διαδραμάτιζαν δευτερεύοντα ρόλο. Αυτό το εμπόριο, με καραβάνια, διατηρήθηκε για πολλούς αιώνες εξαιτίας της σχετικής ασφάλειας που παρουσίαζε στις μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις. Αργότερα, παραχώρησε την θέση του στο θαλάσσιο εμπόριο.

Εκείνοι που πρώτοι εισήγαγαν το θαλάσσιο εμπόριο ήταν οι Φοίνικες. Με βάση τις ακτές της Συρίας και εμπορικό κέντρο την Σιδώνα, πραγματοποιούσαν ανταλλαγές σε περιοχές μέχρι και πέρα από την Δυτική Μεσόγειο. Αντάλλαξαν ανατολικά εμπορεύματα όπως γυαλικά, υφάσματα, είδη από μέταλλο με πρώτες ύλες από τη Δύση όπως χαλκό, άργυρο και ψευδάργυρο.

Διάδοχοι και ανταγωνιστές των Φοινίκων ήταν οι Έλληνες που διέδωσαν τη χρήση του νομίσματος, με την οποία προωθήθηκε σημαντικά η διεξαγωγή των συναλλαγών. Τα αθηναϊκά πλοία μετέφεραν ελαιόλαδο, σύκα, μέλι, είδη κεραμικής και μικρές ποσότητες ειδών από μέταλλο. Το λιμάνι του Πειραιά προσέλκυσε μεγάλο όγκο εμπορίου, χρησιμοποιούμενο από τους εμπόρους της Μικράς Ασίας και της Συρίας. Με τις κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου δημιουργήθηκαν νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου.

Κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας τα κύρια ρεύματα του εμπορίου ακολούθησαν τις κατευθύνσεις που είχαν προσδιοριστεί από τους Έλληνες και μετέφεραν παραδοσιακά εμπορεύματα για την ικανοποίηση των αναγκών των πλουσιότερων τάξεων. Πολύ σημαντικό ήταν το εμπόριο μέσω της Αλεξάνδρειας, όπου έφθαναν πολυτελή εμπορεύματα από την Ινδία και την Αραβία μέσω της Ερυθράς Θάλασσας.

Μετά την κατάρρευση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ο όγκος του εμπορίου μειώθηκε δραστικά. Το εμπόριο περιορίστηκε αποκλειστικά σχεδόν στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Κωνσταντινούπολη που παρέμεινε ανεξάρτητη μέχρι το 1453, έγινε το κέντρο του εμπορίου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Οι Ιταλικές πόλεις διαδέχτηκαν την Κωνσταντινούπολη ως κέντρα εμπορίου. Συγκριτικά ο όγκος του εμπορίου κατά τον μεσαίωνα ήταν μικρός. Η Βενετία όμως την εποχή εκείνη γνώρισε μεγάλη ακμή. Το διεθνές εμπόριο περιοριζόταν ακόμη κυρίως σε πολυτελή αγαθά προοριζόμενα για τις εύπορες τάξεις. Η Βενετία ήταν το κέντρο εισαγωγής ανατολικών προϊόντων στην Ευρώπη. Οι εξαγωγές αποτελούνταν κυρίως από υψηλής ποιότητας μάλλινα υφάσματα. Υπήρξαν όμως και περιορισμοί στο εμπόριο που ήταν πολυδιάστατοι. Οι μεταφορές εξακολουθούσαν να είναι δαπανηρές, ενώ τοπικές οργανώσεις εμπορών κατάφεραν συχνά να θέτουν σοβαρά εμπόδια στην εμπορική δραστηριότητα των ξένων.

Οι μεγάλες ανακαλύψεις νέων περιοχών του κόσμου κατά τον 15^ο και 16^ο αιώνα απέσπασαν εν μέρει την Ευρώπη από το επίκεντρο της, την Μεσόγειο. Η Πορτογαλία και η Ισπανία κατέβαλαν προσπάθειες να ωφεληθούν από τις ανακαλύψεις αφού πλοία τους “όργωναν” τους ωκεανούς. Η Λισσαβόνα έγινε πρωτεύουσα των μπαχαρικών. Ένα εμπορικό τρίγωνο, τα άκρα του οποίου στηρίζονταν στις ακτές τριών ηπείρων: αντλούσε τη μάζα των εμπορευμάτων από την Ευρώπη, την ξυλεία από την Αφρική και τη ζάχαρη και τον καφέ από την Αμερική.

Την τελευταία δεκαετία του 16^{ου} αιώνα (1590) οι Άγγλοι και οι Ολλανδοί έστρεψαν την προσοχή τους στο πέραςμα μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας προς την Ινδία. Το εμπόριο με την Ινδία ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρο, αν και προσέκρουσε σε μια σοβαρή δυσκολία: δεν ήταν δυνατή η φόρτωση εμπορευμάτων που ήταν αναγκαία για τους ντόπιους πληθυσμούς. Τον 17^ο αιώνα το αποικιακό εμπόριο γίνεται στόχος πολιτικής διαμάχης. Η Ολλανδία, η Αγγλία και η Γαλλία αποβλέπουν στην διανομή της κληρονομιάς της Πορτογαλίας και της Ισπανίας.

Παράλληλα με τη βιομηχανική επανάσταση αναπτύσσεται ένας άλλος τύπος εμπορίου, ο οποίος συνίσταται στην αγορά πρώτων υλών και στην πώληση βιομηχανικών προϊόντων και επιβάλλει αναπροσαρμογή του τεχνικού εξοπλισμού και ειδικότερα αυτών των λιμανιών. Ο 18^{ος} αιώνας είναι ο αιώνας της κατασκευής δρόμων κυρίως στην Γαλλία και διωρύγων στην Αγγλία. Το 19^ο αιώνα η ανάπτυξη του εμπορίου ευνόησε κυρίως 2 τάξεις, των εμπόρων και των κεφαλαιούχων. Η τάξη των εμπόρων αποτέλεσε δυναμικό στοιχείο της ευρωπαϊκής αστικής τάξης κατά τις παραμονές της επανάστασης των συναλλαγών στα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Οι νέες τεχνικές μέθοδοι προσδίδουν στο εμπόριο ταχύ ρυθμό ανάπτυξης. Η χρήση του ατμού γενικεύεται. Το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται και το ατμόπλοιο ανεξαρτητοποιεί τα ταξίδια από την κατάσταση των ανέμων. Το πέρασμα του Ατλαντικού γίνεται ταξίδι 6 ημερών αντί 40 που ήταν. Νέες εφευρέσεις και η χρησιμοποίηση του πετρελαίου κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, δίνουν ώθηση στην οδική μεταφορά. Στον αυτοκινητόδρομο προστίθεται το φορτηγό αυτοκίνητο. Οι αποστάσεις μικραίνουν με την διάνοιξη διωρύγων που συνδέουν ωκεανούς και την κατασκευή μεγάλων αυτοκινητοδρόμων. Ταυτόχρονα πραγματοποιείται μεγάλη αύξηση του όγκου των συναλλαγών. Προϊόντα, το βάρος των οποίων έκανε προηγουμένως απαγορευτική την μεταφορά τους, εισέρχονται τώρα στο διεθνές εμπόριο. Η αυξημένες ανάγκες και η μεταβαλλόμενη τεχνολογία, επιβάλλουν ανακατασκευή των λιμανιών, πολλαπλασιασμό των σιδηροδρομικών δικτύων και διεύρυνση των αποθηκών. Η εμπορική κίνηση διεισδύει σε περιοχές που ζούσαν μέχρι τότε υπό συνθήκες κλειστής οικονομίας. Η Αφρική ανοίγει και αυτή τις πύλες της στις νέες τεχνικές μεθόδους. Επίσης, η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ δίνει νέα ώθηση στο εμπόριο. Στην Κίνα και την Ιαπωνία, οι Η.Π.Α. και η Ευρώπη προσπαθούν να περιορίσουν την εγχώρια αντίσταση για να τοποθετήσουν σιδηροδρομικές γραμμές, να διανοίξουν τα λιμάνια και να εισαγάγουν τις χώρες αυτές στον κύκλο των διεθνών συναλλαγών.

Τον 20^ο αιώνα τα πράγματα αλλάζουν. Το αποικιακό καθεστώς υποχωρεί, οι διαστάσεις των επιχειρήσεων αυξάνονται, η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) εκτοπίζει σταδιακά την οικογενειακή επιχείρηση. Τα μεγάλα καταστήματα που έκαναν την εμφάνισή τους από το 2^ο μισό του 19^{ου} αιώνα, εξελίσσονται σε πολυκαταστήματα, αρχικά στο εμπόριο τροφίμων και έπειτα στους διάφορους εμπορικούς κλάδους. Ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος (1914 – 1918) κατέστρεψε τις ελπίδες για συνέχιση της τάσης προς ένα παγκόσμιο ελεύθερο εμπόριο και εγκαινίασε μια καινούργια περίοδο ελεγχόμενου εμπορίου, με αποτέλεσμα ο όγκος του διεθνούς εμπορίου να συρρικνωθεί.

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, στα μέσα της δεκαετίας του '40, οργανώθηκαν προσπάθειες για την μείωση ακόμα και την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών και των δασμών. Οι προσπάθειες αυτές κατέληξαν στην Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (G.A.T.T.) όπου η συμβολή της στην ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου υπήρξε μεγάλης σημασίας.

Η δημιουργία του Οργανισμού Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας (Ο.Ε.Ο.Σ) το 1948 από 16 Ευρωπαϊκές χώρες απέβλεπε στην ενθάρρυνση του ελεύθερου εμπορίου μεταξύ των χωρών – μελών και στη συμμετοχή τους σε τελωνειακές ενώσεις.

Το 1961 ο Ο.Ε.Ο.Σ μετετράπη σε Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) με διεύρυνση των σκοπών του και επέκταση των μελών του.

Το 1957 δημιουργείται η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) που άρχισε να λειτουργεί από τον Ιανουάριο του 1968 με 6 ιδρυτικά μέλη: Βέλγιο, Ολλανδία, Λουξεμβούργο, Γαλλία, Γερμανία και Ιταλία. Διευρύνθηκε αργότερα με

την Μεγάλη Βρετανία, την Ιρλανδία και τη Δανία (1973), την Ελλάδα (1981) την Ισπανία και Πορτογαλία (1986), την Αυστρία, Σουηδία και Φινλανδία (1995).

Το 1993 ο όρος Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα αντικαταστάθηκε από τον όρο Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.). Την 01/05/04 προστέθηκαν και 10 νέα κράτη – μέλη (φτάνοντας συνολικά τα 25) τα οποία ήταν η Κύπρος, η Μάλτα, η Τσεχία, η Εσθονία, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Σλοβακία και η Σλοβενία.

Η εξέλιξη αυτή είναι σημαντική για την ανάπτυξη του Ενδοευρωπαϊκού και του Παγκόσμιου εμπορίου.

1.3 Διάκριση του εμπορίου σε εσωτερικό και εξωτερικό

Γίνονται διάφορες διακρίσεις του εμπορίου όπως χονδρικό-λιανικό, ιδιωτικό-κρατικό, θαλάσσιο-χερσαίο κτλ. Η διάκριση όμως που έχει την μεγαλύτερη σημασία είναι αυτή σε εσωτερικό και εξωτερικό.

Εσωτερικό λέγεται το εμπόριο που διεξάγεται μέσα στα όρια ενός συγκεκριμένου κράτους, δηλαδή αφορά την εσωτερική αγορά.

Εξωτερικό λέγεται το εμπόριο που έχει ως αντικείμενο τις εμπορικές συναλλαγές (εισαγωγές-εξαγωγές) μιας χώρας με άλλη ξένη χώρα, δηλαδή συνδέει την εσωτερική αγορά με αγορά ή αγορές του εξωτερικού.

Όταν αναφερόμαστε σε **εισαγωγές** εννοούμε την πράξη με την οποία ένα ξένο εμπόρευμα εισέρχεται στην εσωτερική αγορά μιας χώρας.

Κατά τον ίδιο τρόπο, όταν αποστέλλονται εμπορεύματα ή πρώτες ύλες στο εξωτερικό (έξω από τα τελωνειακά φυλάκια της χώρας παραγωγής) η πράξη αυτή ονομάζεται **εξαγωγή**. Κατά την εξαγωγή έχουμε εισροή χρήματος στην χώρα που παράγει. Γι' αυτό η χώρα παραγωγής εξαιρετικά σπάνια υποβάλλει τις εξαγωγές σε περιορισμούς και απαγορεύσεις (εκτός αν υπάρχει έλλειψη εμπορευμάτων ή αναγκάων πρώτων υλών, ιδιαίτερα σε καιρό πολέμου). Απεναντίας, ενθαρρύνονται και ενισχύονται συχνά με διάφορα κίνητρα όπως: δασμολογικές, πιστωτικές και ασφαλιστικές διευκολύνσεις.

Σύμφωνα με στοιχεία που ανακοινώθηκαν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, το εμπορικό έλλειμμα διαμορφώθηκε στα 3,430 δισ. € έναντι 4,734 δισ.€ το Μάρτιο του 2004, αφού η αύξηση των εισαγωγών από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης ανήλθε σε ποσοστό 39,9%, γεγονός που αποδίδεται στις εισαγωγές προϊόντων από τη Κίνα.

Η συνολική αξία των εισαγωγών το μήνα Μάρτιο 2005 ανήλθε στο ποσό των 4,543 δισ. € έναντι 3,810 δισ. € τον ίδιο μήνα πέρυσι, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 733 εκ. € ή κατά 19,2%.

Οι εισαγωγές από την Ευρωπαϊκή Ένωση ανήλθαν σε 2,165 δισ. € έναντι 2,110 δισ. € (αύξηση 2,6%) ενώ οι εισαγωγές από τρίτες χώρες ήταν μεγαλύτερες και έφθασαν τα 2,378 δισ. € (αύξηση 39,9%).

Επίσης **η συνολική αξία των εξαγωγών** ανήλθε στο ποσό των 1,113 δισ. € έναντι 1.076 δισ. €, σημειώνοντας αύξηση μόλις κατά 59 εκ. € ή 3,5%.

Οι εξαγωγές προς τις τρίτες χώρες μειώθηκαν το Μάρτιο κατά 12% και ανήλθαν σε 479,8 εκ. € από 545,2 εκ. € τον ίδιο μήνα πέρυσι ενώ αντίθετα από την Ευρωπαϊκή Ένωση αυξήθηκαν κατά 19,3% και ανήλθαν σε 633 εκ. € από 531,1 εκ. ευρώ.

1.4 Διεθνές Εμπόριο - Έννοια και σημασία του

Οι συναλλαγές που γίνονται μεταξύ χωρών, δηλαδή το εξωτερικό εμπόριο (εισαγωγές-εξαγωγές) φέρνει σε εμπορική επικοινωνία τις εθνικές οικονομίες των διαφόρων αυτών χωρών και δημιουργεί τις **Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις**. Το εμπόριο μεταξύ διαφορετικών χωρών διαμορφώνει την έννοια του Διεθνούς εμπορίου.

Το **Διεθνές εμπόριο** λέγεται και παγκόσμιο και με τους όρους αυτούς εννοούμε το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου όλων των χωρών του κόσμου μέσα σε μια χρονική περίοδο συνήθως ενός έτους.



Το Διεθνές εμπόριο είναι ένα αναπόσπαστο συστατικό της καθημερινότητάς μας. Για παράδειγμα οι Βρετανοί πίνουν γαλλικά κρασιά, οι Έλληνες οδηγούν γερμανικά αυτοκίνητα και οι Ρώσοι χρησιμοποιούν αμερικανικό σιτάρι. Αν αυτό βέβαια είναι αυτονόητο, τότε γιατί υπάρχει ένας ξεχωριστός κλάδος της Οικονομικής με αντικείμενο το Διεθνές εμπόριο; Δύο είναι οι λόγοι:

i. Επειδή το Διεθνές εμπόριο είναι διασυνοριακό, οι κυβερνήσεις μπορούν να το ελέγχουν και να το χειρίζονται διαφορετικά. Είναι δύσκολο να φορολογείς και να ρυθμίζεις την κίνηση των αγαθών από το Λονδίνο στην Αθήνα, αλλά πολύ πιο εύκολο να επιβάλλεις φόρους ή ποσοτικούς περιορισμούς στην εισαγωγή αγαθών από την Κίνα. Οι κυβερνήσεις πρέπει να αποφασίζουν κατά πόσο τέτοια μέτρα πολιτικής είναι επιθυμητά ή όχι.

ii. Στο Διεθνές εμπόριο χρησιμοποιούνται διάφορα εθνικά νομίσματα. Στην Ελλάδα, τα αγαθά και οι υπηρεσίες αγοράζονται και πωλούνται σε “ευρώ”. Στις Η.Π.Α. για τον ίδιο σκοπό χρησιμοποιούν το “δολάριο”. Στο Διεθνές εμπόριο γίνονται διεθνείς πληρωμές με βάση την αγορά συναλλάγματος και την συναλλαγματική ισοτιμία.

“Η αγορά συναλλάγματος είναι η διεθνής αγορά στην οποία ένα εθνικό νόμισμα ανταλλάσσεται με ένα άλλο. Η τιμή στην οποία ανταλλάσσονται δύο νομίσματα είναι η συναλλαγματική ισοτιμία.”¹

Οι χώρες έχουν μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές επειδή μπορούν να αγοράζουν ξένα αγαθά σε τιμές χαμηλότερες από το εγχώριο κόστος παραγωγής των αγαθών αυτών.

¹ Εισαγωγή Στην Οικονομική, σελίδα 374

1.5 Λόγοι δημιουργίας Διεθνούς Εμπορίου

Τέσσερις είναι οι κυριότεροι λόγοι δημιουργίας του διεθνούς εμπορίου:

- Η τάση των διαφόρων χωρών για εξειδίκευση της παραγωγής, με την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων που διαθέτουν.
- Η εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχει κάθε χώρα απέναντι στις άλλες, ώστε να παράγει προϊόντα που να μπορεί να τα εξάγει σε άλλες χώρες.
- Η εισροή χρυσού ή συναλλάγματος στην οικονομία της χώρας εξαγωγής.
- Η απομάκρυνση των σύγχρονων κρατών από την αυτάρκεια και τον απομονωτισμό.

1.6 Οφέλη Διεθνούς Εμπορίου

Θεωρούμε ότι τα βασικότερα οφέλη του Διεθνούς εμπορίου είναι τα εξής:

- Το Διεθνές εμπόριο συνέβαλε στην **οικονομική ανάπτυξη** των διαφόρων χωρών του κόσμου.
- Με το Διεθνές εμπόριο αναζητούνται **νέες αγορές** για την πώληση των παραγόμενων προϊόντων.
- Γίνεται αμοιβαία **κάλυψη των αναγκών** σε αγαθά μεταξύ των κρατών σύμφωνα με τις ελλείψεις που παρουσιάζουν.
- Προκαλείται ο **καταμερισμός των παραγωγικών δραστηριοτήτων** όλων των χωρών, σύμφωνα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η καθεμία σε σχέση με τις άλλες.
- Προωθείται η **οικονομική ευημερία** και βελτιώνεται το βιοτικό επίπεδο των λαών. Επίσης με αφορμή τις διεθνείς εμπορικές σχέσεις αναβαθμίζεται και το **πολιτιστικό επίπεδο** των λαών.
- Δημιουργείται **ανταγωνισμός** μεταξύ των επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο με συνέπεια οι διεθνείς αγορές να προσφέρουν προϊόντα **καλύτερης ποιότητας** και **χαμηλότερων τιμών**.

Πρέπει όμως να τονίσουμε ότι στον διεθνή εμπορικό ανταγωνισμό ευνοήθηκαν κυρίως οι πλουσιότερες χώρες που διέθεταν μεγάλα κεφάλαια ή πλουσιότερους φυσικούς πόρους όπως πετρέλαιο. Με τον τρόπο αυτό το χάσμα μεταξύ των αναπτυγμένων και μη χωρών διευρύνθηκε.

1.7 Απόλυτο και συγκριτικό πλεονέκτημα

Η αγορά αγαθών από πηγές που τα προσφέρουν σε συγκριτικά χαμηλότερες τιμές και η πώλησή τους εκεί όπου προσφέρονται οι συγκριτικά υψηλότερες τιμές αποτελεί ορθολογική συμπεριφορά. Το γεγονός αυτό έχει ισχύ και στις συναλλαγές που γίνονται έξω από τα όρια ενός κράτους.

Μια χώρα **εξάγει** τα αγαθά που σε αυτήν έχουν χαμηλότερες τιμές απ' ότι στη χώρα με την οποία συναλλάσσεται και **εισάγει** από αυτήν τα προϊόντα που διατίθενται σε χαμηλότερες τιμές. Η αρχή αυτή ονομάζεται **αρχή του απόλυτου πλεονεκτήματος**. Σύμφωνα λοιπόν με την αρχή αυτή κάθε χώρα πρέπει να ειδικεύεται στην παραγωγή των αγαθών που μπορεί να παράγει οικονομικότερα από τις άλλες λαμβάνοντας υπόψη το κόστος παραγωγής των προϊόντων καθώς επίσης τεχνολογικούς και κλιματολογικούς παράγοντες.

Η **αρχή του απόλυτου πλεονεκτήματος** όμως παρατηρούμε ότι έχει περιορισμένη σημασία με την διατύπωση ενός βασικού ερωτήματος: πώς μια χώρα μπορεί να εξάγει τα αγαθά της τα οποία διατίθενται σε τιμές υψηλότερες του εξωτερικού; Το ερώτημα αυτό οδήγησε τον David Ricardo το 1817 στη διατύπωση της **αρχής του συγκριτικού πλεονεκτήματος** σύμφωνα με την οποία κάθε χώρα θα πρέπει να ειδικεύεται στην παραγωγή των προϊόντων που μπορεί να παράγει σχετικά φθηνά και να εισάγει εκείνα για την παραγωγή των οποίων έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα από άλλες χώρες.

Η θεωρία του **συγκριτικού πλεονεκτήματος** αποτελεί ένα διαρκές αντικείμενο διερευνήσεων από τους οικονομολόγους. Άλλοι τη συμπληρώνουν και άλλοι την κατακρίνουν ως περιορισμένης ισχύος.

1.8 Ισοζύγιο πληρωμών

Κάθε χώρα τηρεί λογαριασμό των οικονομικών της συναλλαγών με τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου. Στις συναλλαγές αυτές περιλαμβάνονται όλες οι αγορές και οι πωλήσεις αγαθών-υπηρεσιών και κεφαλαίου κάθε χώρας για μια χρονική περίοδο που συνήθως είναι ένα έτος. Ο λογαριασμός αυτός ονομάζεται **ισοζύγιο πληρωμών**.

Για τον σχηματισμό του υπολογίζονται:

- Οι τρέχουσες συναλλαγές
- Οι κινήσεις συναλλάγματος
- Οι κινήσεις κεφαλαίων

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές εμπορευμάτων αποτελούν το **εμπορικό ισοζύγιο** της χώρας. Η αξία των εμπορευμάτων που εξάγονται γράφεται στο ενεργητικό του ισοζυγίου γιατί η πώλησή τους καθορίζει την είσοδο συναλλάγματος στην χώρα. Η αξία των εμπορευμάτων που εισάγονται γράφεται στο παθητικό, γιατί για να είναι σε θέση η χώρα να τα αγοράσει πρέπει να δώσει χρυσό ή συνάλλαγμα.

Το εμπορικό ισοζύγιο είναι ενεργητικό όταν οι εξαγωγές υπερβαίνουν τις εισαγωγές, ενώ είναι παθητικό (ελλειμματικό) όταν οι εξαγωγές της χώρας αυτής δεν αρκούν για την πληρωμή των εισαγωγών της.

Εκτός από τις ανταλλαγές εμπορευμάτων στο ισοζύγιο πληρωμών συνυπολογίζονται και άλλες συναλλαγές που λέγονται **άδηλοι πόροι** γιατί προκαλούν την είσοδο ή έξοδο συναλλάγματος χωρίς φαινομενικά κανένα εμπόρευμα να περάσει τα σύνορα. Τέτοια είναι τα εμβάσματα των μεταναστών, οι δαπάνες των τουριστών, τα ασφάλιστρα και οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις, οι ναύλοι, οι τόκοι και οι αμοιβές για κάθε είδους υπηρεσία. Όλες αυτές οι συναλλαγές υλικών, αγαθών και υπηρεσιών λέγονται **τρέχουσες συναλλαγές** και γράφονται στο ενεργητικό ή στο παθητικό του ισοζυγίου ανάλογα με το αν σ' αυτές αντιστοιχεί είσοδος ή έξοδος συναλλάγματος.

Πρέπει να λάβουμε υπόψη και τις κινήσεις κεφαλαίων. Εκτός από τις συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών, οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ διαφόρων χωρών περιλαμβάνουν και την αμοιβαία παροχή πιστώσεων, είτε από μέρους ιδιωτών είτε από μέρους των κυβερνήσεων. Η παροχή πιστώσεων όμως σημαίνει μεταφορά κεφαλαίων. Κάθε πίστωση γράφεται στο ενεργητικό του ισοζυγίου όταν παραχωρείται και στο παθητικό όταν γίνεται η απόδοσή της. Όταν μια χώρα έχει εισαγάγει περισσότερα από όσα έχει εξαγάγει σε εμπορεύματα, αυτό σημαίνει πως άλλες χώρες της προμήθευσαν εμπορεύματα με την υπόσχεση μελλοντικής πληρωμής. Όμως οι εισαγωγές πληρώνονται με την εξαγωγή κάποιου πράγματος και το ίδιο συμβαίνει με τους πιστωτικούς τίτλους.

Στην πράξη μπορεί να υπάρξει μόνιμα παθητικό εμπορικό ισοζύγιο με μία χώρα που είναι μεγάλος εξαγωγέας υπηρεσιών (άδηλων πόρων) ή στην περίπτωση μιας νέας χώρας που προσφέρει υποσχτικές προοπτικές ανάπτυξης και προς την οποία κατευθύνεται ένα συνεχές ρεύμα κεφαλαίου που αναζητούν επένδυση ή μιας χώρας που έχοντας κάνει στο παρελθόν μεγάλες επενδύσεις στο εξωτερικό, βλέπει να επαναπατρίζονται κάθε χρόνο σημαντικά ποσά ως τόκοι των κεφαλαίων που εξήχθησαν.

Αντίθετα το μόνιμα ενεργητικό εμπορικό ισοζύγιο είναι χαρακτηριστικό μιας χώρας που εξάγει κεφάλαια και κάνει μεγάλες επενδύσεις στο εξωτερικό (π.χ. Η.Π.Α. μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και κυρίως μετά το 1960).

Κάθε χώρα επιδιώκει να ισοσκελίζει τις εισαγωγές μόνο με τις δικές της εξαγωγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών, γιατί οι κινήσεις συναλλάγματος δεν μπορούν να αντισταθμίσουν τις ανισορροπίες μεταξύ των εσόδων και των δαπανών που δεν είναι μόνο μερικές ή πρόσκαιρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο ή Προστατευτισμός;

Το θέμα ελεύθερο εμπόριο ή προστατευτισμός έχει αντιμετωπιστεί στο παρελθόν κατά τρόπο αντιφατικό και έχει αποτελέσει αντικείμενο μακρών συζητήσεων.

■ 2.1.1 Θεωρία Ελεύθερου Διεθνούς Εμπορίου

Είναι η μορφή του Διεθνούς εμπορίου που δεν παρεμποδίζεται από δασμούς και ποσοτικούς περιορισμούς. Σύμφωνα με τη θεωρία του ελεύθερου εμπορίου, όσο λιγότερα είναι τα εμπόδια που παρεμβάλλονται στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των διαφόρων χωρών, τόσο πιο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται οι οικονομικοί πόροι (πλουτοπαραγωγικές πηγές, κεφάλαια, εργασία) που υπάρχουν σε όλον τον κόσμο, με συνέπεια τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των λαών.

Επιτρέπει σε κάθε χώρα να προμηθευτεί κάθε προϊόν από εκεί όπου αυτό βρίσκεται στη μεγαλύτερη αφθονία, κοστίζει λιγότερο, η ποιότητά του είναι καλύτερη, μεγιστοποιεί τις επιλογές των καταναλωτών και αυξάνει την εθνική αποδοτικότητα.

Η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου δημιουργεί και άλλα πολλά ειδικά οφέλη:

- Αυξάνει τον ανταγωνισμό στις εγχώριες αγορές και έτσι υπονομεύει τις αντί-ανταγωνιστικές πρακτικές.
- Αυξάνει τόσο τον εθνικό όσο και τον παγκόσμιο πλούτο, διευκολύνοντας τις χώρες να εξειδικευτούν και να εξαγάγουν εκείνα τα αγαθά και τις υπηρεσίες στις οποίες έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα.
- Ενθαρρύνει επίσης τη διεθνή διάδοση της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας σε ολόκληρο τον κόσμο και έτσι παρέχει στις αναπτυσσόμενες οικονομίες μια ευκαιρία να φτάσουν όσον αφορά στο εισόδημα και στην παραγωγικότητα τις πιο προηγμένες οικονομίες.
- Τέλος το ελεύθερο εμπόριο και η διεθνής συνεργασία που συνεπάγεται, αυξάνουν τις προοπτικές για παγκόσμια ειρήνη.

Ως αρνητικές συνέπειες του ελεύθερου εμπορίου παραθέτουμε τις εξής:

- Επιβραδύνει την ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας της οποίας η παραγωγή αντικαθίσταται από εισαγόμενα προϊόντα.
- Ωφελεί μόνο την οικονομία των αναπτυγμένων χωρών και οδηγεί σε εξάρτηση τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες.

- Το βασικότερο όμως μειονέκτημα το οποίο προκύπτει από την παγκοσμιοποίηση και τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου είναι ότι για να υπάρξει ανταγωνιστικό το προϊόν ή η υπηρεσία μιας χώρας (έτσι ώστε να εξαχθεί), βασική προϋπόθεση είναι η μείωση όλων των συντελεστών παραγωγής. Αυτό σημαίνει πρακτικά ότι για να είναι ένα προϊόν-υπηρεσία ανταγωνιστικό, πρέπει να *μειωθούν οι αποδοχές του εργατικού δυναμικού*, να *αυξηθεί ο αριθμός των απολύσεων* και να *γίνουν εντονότερα τα ωράρια εργασίας*.

■ 2.1.2 Θεωρία του Προστατευτισμού

Η θεωρία αυτή σχετίζεται με την λήψη δραστικών μέτρων που περιορίζουν τις εισαγωγές ξένων προϊόντων (δασμολογική πολιτική), ώστε να μην μπορούν αυτά να ανταγωνίζονται στο εσωτερικό μιας χώρας τα εγχώρια παραγόμενα προϊόντα. Μπορεί να είναι **απόλυτος**, όταν υπάρχει γενική απαγόρευση για οποιαδήποτε εισαγωγή ή **σχετικός** όταν επιτρέπονται οι εισαγωγές, αλλά δυσκολεύεται η πραγματοποίησή τους λόγω της επιβολής μέτρων που τις παρεμποδίζουν.

Έχει τις ρίζες του στην εμποροκρατία (16^{ος}-18^{ος} αιώνας) και στηρίζεται στο ότι κάθε κράτος πρέπει να αυξάνει όσο περισσότερο μπορεί τον πλούτο του και να γίνεται οικονομικά ισχυρότερο έστω και αν αυτό συμβαίνει σε βάρος άλλων κρατών.

Τα επιχειρήματα κατά του προστατευτισμού είναι ισχυρά γιατί αυτός:

- Ζημιώνει την εθνική παραγωγή, αφού την κρατά έξω από τον διεθνή ανταγωνισμό και την καταδικάζει σε έλλειψη εκσυγχρονισμού τεχνολογίας και μεθόδων.
- Υποχρεώνει τους καταναλωτές μιας χώρας να αγοράζουν μόνο εγχώρια προϊόντα σε τιμές μη ανταγωνιστικές.
- Ευνοεί τα μονοπώλια και τα συνεννοημένα ολιγοπώλια, τα οποία απειλούν μια εθνική αγορά.

Συνδικάτα και επιχειρηματίες πιέζουν τις κυβερνήσεις για εφαρμογή προστατευτικών μέτρων. Είναι δύσκολο να βρεθεί ένας επιχειρηματίας που να μην είναι υπέρμαχος της ελευθερίας των συναλλαγών. Όταν όμως απειλούνται ο κλάδος και ειδικότερα η επιχείρησή του, τότε μετατρέπεται σε ένθερμο υποστηρικτή του προστατευτισμού.

Ύστερα από αυτή την σύντομη εξέταση των θεωριών της Ελευθεροποίησης και του Προστατευτισμού, μπορούμε να πούμε ότι η εξέταση της υπάρχουσας οικονομικής πραγματικότητας μας πληροφορεί πως ο **“άριστος φιλελευθερισμός”** των διεθνών ανταλλαγών είναι προς το παρόν ένα άπιαστο όνειρο. Τουλάχιστον για κάποιους.

2.2 Δασμοί

Οι δασμοί είναι φόροι που εισπράττονται από τα τελωνεία, όταν εισάγονται ή εξάγονται εμπορεύματα από ένα κράτος.

Επιβάλλονται κυρίως για δύο λόγους:

- Για αύξηση των κυβερνητικών εσόδων.
- Για την προστασία των εγχώριων βιομηχανιών.

Οι τελωνειακοί δασμοί διακρίνονται:

➤ Σε **εισαγωγικούς δασμούς** που επιβάλλονται στα εμπορεύματα όταν εισάγονται. Όταν επιβάλλονται για αύξηση των εσόδων λέγονται *ταμειευτικοί δασμοί*, ενώ όταν επιβάλλονται για προστασία άλλων προϊόντων ονομάζονται *προστατευτικοί*. Οι ταμειευτικοί αποβλέπουν στο να αυξήσουν το ρευστό χρήμα σε ένα κράτος, σε αντίθεση με τους προστατευτικούς που προσπαθούν να ανακόψουν την εισαγωγή ξένων προϊόντων αυξάνοντας την τιμή των εισαγόμενων εμπορευμάτων ώστε να μην μπορούν οι ξένοι παραγωγοί να συναγωνιστούν τους ντόπιους. Και ο προστατευτικός δασμός αποφέρει έσοδα στο δημόσιο ταμείο αφού, όσο πιο αποτελεσματική είναι η προστατευτική επίδραση του φόρου και όσο μικρότερη είναι η ποσότητα των ξένων εμπορευμάτων που κατορθώνουν να περνούν τα σύνορα, τόσο μικρότερα είναι τα έσοδα του δημοσίου. Επιπλέον υπάρχουν και οι *δημοσιονομικοί δασμοί* οι οποίοι έχουν ως κύριο σκοπό και αυτοί την αύξηση των κρατικών εσόδων.

➤ Σε **εξαγωγικούς δασμούς** που επιβάλλονται κατά την εξαγωγή εμπορευμάτων από ένα κράτος σε ένα άλλο. Έχουν περιοριστεί πάρα πολύ και εμφανίζονται κυρίως στην περίπτωση που ένα κράτος θέλει να περιορίσει την εξαγωγή ενός από τα εμπορεύματά του αν αυτό βοηθάει στη εσωτερική του οικονομία.

Οι δασμοί επιβάλλονται σύμφωνα με έναν πίνακα που περιλαμβάνει όλα τα εμπορεύματα κατά κατηγορίες με τον αντίστοιχο δασμό. Ο πίνακας αυτός λέγεται **δασμολόγιο** όπου σύμφωνα με αυτό, οι δασμοί επιβάλλονται ανάλογα με την αξία του εμπορεύματος.

Οι δασμοί αποτελούν μια από τις σπουδαιότερες πηγές εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό της Ελλάδας.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο σημειώθηκε μεγαλύτερη ελευθερία του εμπορίου βάσει της συνθήκης G.A.T.T. Η ανανεωμένη οικονομική αλληλεξάρτηση των εθνών βρήκε την σημαντικότερη αναγνώρισή της στις συνθήκες που αποβλέπουν στην δημιουργία ζωνών ελεύθερης ανταλλαγής και τελωνειακής ένωσης όπως η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) και η Ευρωπαϊκή Ένωση ελεύθερων συναλλαγών.

2.3 G.A.T.T. (General Agreement on Tariffs and Trade)

Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου

Είναι η συμφωνία που υπέγραψαν 23 χώρες στις 30 Οκτωβρίου 1947 στη Γενεύη και άρχισε να εφαρμόζεται την 1^η Ιανουαρίου 1948 και μετέχουν σήμερα τα περισσότερα κράτη του κόσμου. Υπεγράφη για να ρυθμιστούν με το ευρύτερο πνεύμα των ελεύθερων συναλλαγών, τα δασμολογικά εκείνα θέματα που εμποδίζουν την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών και οδηγούν μοιραία σε μια πολιτική αυτάρκειας, προστατευτισμού και εμπορικού απομονωτισμού.

Η G.A.T.T. οργανώθηκε ως προσωρινή συμφωνία μέχρι να μπει σε εφαρμογή ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου (W.T.O.). Ανέλαβε πολλά από τα καθήκοντα που έπρεπε να αναλάβει ο οργανισμός αυτός και ιδιαίτερα τη φροντίδα της παρεμπόδισης της επιστροφής στην πολιτική της αυτάρκειας που εφαρμόστηκε την εποχή του μεσοπολέμου και αντίθετα, την διευκόλυνση της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Για τον σκοπό αυτό κάθε κράτος-μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση:

- ✦ Να μη χρησιμοποιεί στις εμπορικές ανταλλαγές διακρίσεις και να εφαρμόζει απέναντι σε όλες τις άλλες συμβαλλόμενες χώρες τη ρήτρα του ευνοούμενου κράτους.
- ✦ Να χρησιμοποιεί για την προστασία της εθνικής του βιομηχανίας μόνο τους τελωνειακούς δασμούς, καταργώντας τους ποσοτικούς περιορισμούς, εκτός από τις περιπτώσεις που με αυτό επιδιώκονται άλλοι σκοποί όπως η προστασία του ισοζυγίου πληρωμών.
- ✦ Να δεχτεί διαδικασία αμοιβαίων διαπραγματεύσεων όταν ένα άλλο μέρος πιστεύει ότι τα δικά του εμπορικά συμφέροντα βλάπτονται ή απειλούνται.

Οι σκοποί της G.A.T.T. εφαρμόστηκαν στις διεθνείς δασμολογικές διασκέψεις, στις οποίες οι συμβαλλόμενες χώρες συμφώνησαν τον αμοιβαίο περιορισμό και την σταθεροποίηση των δασμολογίων τους. Σημαντικότερη ήταν η συμφωνία που έγινε το 1967 στην Γενεύη και που είναι γνωστή με το όνομα “Γύρος Κέννεντυ (Kennedy Round)” από το όνομα του αμερικανού προέδρου που την πρότεινε. Κατά την συμφωνία αυτή η συμβαλλόμενες χώρες ανέλαβαν την υποχρέωση να ελαττώσουν σταδιακά τους τελωνειακούς δασμούς τους και η πρώτη μείωση πραγματοποιήθηκε την 1^η Ιανουαρίου 1968 και συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια. Ειδικές μειώσεις αποφασίστηκαν για τα προϊόντα των αναπτυσσόμενων χωρών.

Τον Απρίλιο του 1994 τα μέλη της G.A.T.T. αριθμούσαν 121 κράτη. Με την υιοθέτηση της συμφωνίας της G.A.T.T. ολόκληρος ο κόσμος μεταμορφώθηκε σε μια τεράστια “ζώνη ελεύθερου εμπορίου” στο πλαίσιο της οποίας οι ανθρώπινες κοινωνικές και περιβαλλοντικές προσταγές υποτάχθηκαν αδίστακτα και συστηματικά στα καθαρά εγωιστικά και βραχυπρόθεσμα οικονομικά συμφέροντα των πολυεθνικών επιχειρήσεων.

2.4 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) *World Trade Organization (W.T.O.)*

Ιδρύθηκε την 1/1/1995 στη Γενεύη και είναι η διάδοχος κατάσταση της G.A.T.T. η οποία ενσωματώθηκε στο νέο αυτό θεσμικό όργανο της διεθνούς ανταλλαγής. Αποτελείται από 134 μέλη και θεωρείται ο βασικός Διεθνής οργανισμός ο οποίος έχει τον έλεγχο του Διεθνούς εμπορίου των υλικών αγαθών και επιπλέον ελέγχει τη διεθνή διακίνηση των υπηρεσιών και των προϊόντων της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Ο Π.Ο.Ε. προβλέπει²:

- Διεθνές εμπόριο χωρίς διακρίσεις βάσει της ρήτρας του πλέον ευνοούμενου κράτους, μέσω της αμοιβαίας παραχώρησης από όλες τις χώρες.
- Φιλελευθεροποίηση του Διεθνούς εμπορίου, μέσω της μείωσης των δασμών και την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών.
- Απόρριψη της προστατευτικής πολιτικής ως μέσο εμπορική πολιτικής.
- Συμβολή στον ανταγωνισμό.
- Προβλεπόμενη και διάφανη εξωτερική εμπορική πολιτική.

Όργανα του Π.Ο.Ε. είναι:

- Η Υπουργική Συνδιάσκεψη που θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά ανά διετία και
- Το Γενικό Συμβούλιο όπου θα συμμετέχει ένας αντιπρόσωπος από κάθε χώρα.

2.5 Λαθρεμπόριο

Ένα από τα σοβαρότερα θέματα που συνδέεται με το Διεθνές εμπόριο είναι αυτό του λαθρεμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι το εμπόριο το οποίο διεξάγεται χωρίς να καταβληθούν οι νόμιμοι δασμοί, τους οποίους επιβάλλει το δημόσιο και γενικά το εμπόριο που γίνεται κρυφά και κυρίως παράνομα. Επίσης λαθρεμπόριο θεωρείται και η εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων η οποία έχει απαγορευτεί χωρίς την άδεια της αρμόδιας αρχής.

Το μεγαλύτερο και καταστρεπτικότερο για την ανθρωπότητα λαθρεμπόριο διεθνώς γίνεται με αντικείμενο τα ναρκωτικά. Δυστυχώς, παρά τα νομοθετικά και αστυνομικά μέτρα που παίρνουν οι διάφορες χώρες, τα αποτελέσματα ως προς την καταπολέμηση των ναρκωτικών δεν απέδωσαν. Η επέκταση της παραγωγής και του

² Διεθνές και εξαγωγικό μάρκετινγκ σελ. 301

λαθρεμπορίου συνεχίζεται, οι λαθρέμποροι πραγματοποιούν τεράστια κέρδη, διαθέτουν τελευταίου τύπου αεροπλάνα μικρά και μεγάλα, εξαγοράζουν συνειδήσεις και συνεχίζουν το ολέθριο έργο τους.

Το λαθρεμπόριο όπλων είναι επίσης σε άνθιση γιατί υπάρχουν χώρες όπως οι Η.Π.Α. και άτομα που θέλουν να εφοδιαστούν με πολεμικά όπλα για διάφορους σκοπούς, επιθετικούς ή αμυντικούς. Η εισαγωγή προϊόντων χωρίς την καταβολή δασμών είναι επίσης διαδεδομένη διεθνώς και στα οινόπνευματώδη, τσιγάρα, πολύτιμους λίθους κ.ά.

2.6 Αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες

Το Διεθνές εμπόριο προκαλεί σε παγκόσμια κλίμακα σοβαρές οικονομικές ανακατατάξεις εισοδημάτων και οφελών μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στη διεθνή ανταλλαγή και συμβάλει στη βελτίωση ή χειροτέρευση της ευημερίας των λαών. Σημαντικό ρόλο για την ανισότητα αυτών των οικονομικών ανακατατάξεων έπαιξε η ελευθεροποίηση του εμπορίου η οποία ωφέλησε την αναπτυγμένη οικονομία και οδήγησε σε εξάρτηση των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών απ' τις αναπτυγμένες.

Το 70% του πληθυσμού της γης ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι χώρες αυτές έχουν μεταξύ τους διαφορετικούς βαθμούς υπανάπτυξης άρα και διαφορετικά επίπεδα οικονομικής ευημερίας και έτσι διακρίνονται σε χώρες με χαμηλά εισοδήματα και σε χώρες μέσου εισοδήματος.

Ως κοινό γνώρισμα των αναπτυσσόμενων οικονομιών θεωρείται ο **Φαύλος κύκλος** της οικονομικής ανεπάρκειας που τις εμποδίζει να πραγματοποιήσουν την απαραίτητη πρόοδο για να μεταπηδήσουν στον όμιλο των αναπτυγμένων χωρών. Με εξαίρεση την Ιαπωνία καμία άλλη υπανάπτυκτη χώρα του περασμένου αιώνα δε μπόρεσε να πετύχει τη μετάταξη αυτή. Ο Φαύλος κύκλος ξεκινά από την ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του κεφαλαίου των αναπτυσσόμενων χωρών η οποία υπονοεί χαμηλή αποδοτικότητα στην παραγωγή και επομένως χαμηλά κατά κεφαλήν εισοδήματα. Τα χαμηλά εισοδήματα σημαίνουν περιορισμένα περιθώρια αποταμιεύσεων, ενώ οι χαμηλές αποταμιεύσεις υπονοούν με την σειρά τους περιορισμένες επενδύσεις. Έτσι επιστρέφουμε στην αρχή του Φαύλου κύκλου, δηλαδή στην ανεπάρκεια του πραγματικού κεφαλαίου.

Ένα άλλο κοινό χαρακτηριστικό των χωρών αυτών είναι η ανισορροπία στον εξωτερικό τους τομέα. Οι εξαγωγικές τους δυνατότητες είναι πολύ περιορισμένες και οι ανάγκες τους σε συνάλλαγμα πολύ μεγάλες. Γι' αυτό πολλές χώρες καταφεύγουν σε δανεισμό για την ικανοποίηση των συναλλαγματικών τους αναγκών. Ήδη το εξωτερικό χρέος των χωρών αυτών βρίσκεται σε υπερβολικά υψηλά επίπεδα. Σαν συνέπεια του αδιεξόδου αυτού της οικονομικής ανάπτυξης, οι αναπτυσσόμενες χώρες αντιμετωπίζουν οικονομική στασιμότητα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις το χάσμα της απόστασης από τις αναπτυγμένες χώρες μεγαλώνει αντί να μικραίνει.

Από την άλλη, οι αναπτυγμένες χώρες (Η.Π.Α., Δ. Ευρώπη, Ιαπωνία) δε βλέπουν με απάθεια το ότι μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού είναι βουτηγμένο στη φτώχεια και τη δυστυχία από τη μία, γιατί αυτή η κατάσταση είναι σε βάρος της παγκόσμιας ασφάλειας και από την άλλη, γιατί οι φτωχές χώρες δε μπορούν να προμηθευτούν και να καταναλώσουν προϊόντα των βιομηχανικών χωρών.

Έτσι λοιπόν, αποφάσισαν να ενισχύσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες ακολουθώντας μια σειρά ενεργειών:

- ☑ Οικονομική βοήθεια από τις Η.Π.Α.
- ☑ Διενέργεια επενδύσεων στις μη αναπτυγμένες χώρες
- ☑ Οικονομική και εμπορική υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Πλουσιότερες χώρες στον κόσμο θεωρούνται οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Μεγάλη Βρετανία, η Ιταλία και ο Καναδάς.

Η Ελλάδα ανήκει στις χώρες με μέσο επίπεδο ανάπτυξης και κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. κοντά στα 10.000\$.

Υποανάπτυκτες χώρες θεωρούνται οι χώρες του 3^{ου} κόσμου όπως: Αίγυπτος, Αλβανία, Αλγερία, Γεωργία, Μογγολία, Σενεγάλη, Φιλιππίνες κ.α. ενώ **χώρες βυθισμένες στη φτώχεια** θεωρούνται: η Αιθιοπία, η Ανγκόλα, η Γκάνα, το Αφγανιστάν, η Κένυα, η Νιγηρία κ.α.

2.7 Διεθνές εμπόριο και παγκοσμιοποίηση

Στην νέα χιλιετία που διανύουμε η οικονομική παγκοσμιοποίηση είναι γεγονός και επιχειρεί να υποχρεώσει τις πολυεθνικές επιχειρήσεις και τα κράτη, να προσδιορίσουν τους ρόλους και τους στόχους τους σε ένα ενιαίο, ανταγωνιστικό και παγκόσμιο περιβάλλον.

Από το 2^ο μισό της δεκαετίας του 1980, η διεθνής οικονομία μπήκε σε μια νέα τροχιά, σε μια τακτική υιοθέτησης από τις εμπορευόμενες χώρες μιας δραστηκής αλλαγής σε νοοτροπία και πρακτική που οδηγεί στην παγκοσμιοποίηση της οικονομικής ζωής της υφελίου. Εξαίρεση αποτελεί ένα πολύ συγκεκριμένο τμήμα του πλανήτη, οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, οι οποίες έχουν ακόμη παραμείνει σχεδόν ανεπηρέαστες από την παγκοσμιοποίηση.

Η Οικονομική και Νομισματική Ένωση (Ο.Ν.Ε.), με την κυκλοφορία του Ευρώ ως ενιαίου νομίσματος μέσα στον ενοποιημένο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1/1/2002 αποτελεί ένα θεμελιώδες βήμα στην νέα κοινή πορεία πλευσης προς την Ενιαία Αγορά.



Ο σχηματισμός ενός άλλου μπλοκ οικονομικής συνεργασίας μεταξύ Η.Π.Α., Μεξικό και Καναδά γίνεται γνωστός ως “Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου της Βορείου Αμερικής”. Οι χώρες αυτές συμφώνησαν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών και των παραγωγικών συντελεστών.

Υψηλή ενσωμάτωση στην παγκόσμια οικονομία έχουν τα τελευταία χρόνια και οι χώρες της Ν.Α. Ασίας.

Παρατηρείται ένα «άνοιγμα» των οικονομιών για μεγαλύτερη ελευθερία στην μετακίνηση παραγωγικών πόρων από χώρα σε χώρα. Θεωρητικά, η παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομικής ζωής στοχεύει σε μια αγορά ανά τον κόσμο, ενιαία και ελεύθερη. Βέβαια, στην πράξη, αυτό δεν έχει την ίδια απήχηση σε όλες τις χώρες. Έτσι καταλήγουμε να έχουμε διαφορετικό βαθμό «ανοίγματος» των οικονομιών των διαφόρων χωρών.

Τέλος δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι τιμές στην παγκόσμια αγορά «οδηγούν» τις εγχώριες τιμές και τις τιμές των συντελεστών παραγωγής!

2.8 Λόγοι διεθνούς επέκτασης των ελληνικών επιχειρήσεων

Η διεθνής επέκταση μιας επιχείρησης εντάσσεται στα πλαίσια του μακροχρόνιου στρατηγικού σχεδιασμού της και αποσκοπεί στην επίτευξη συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων. Ωστόσο, ο τελικός στόχος είναι η διατήρηση και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της και η αύξηση των κερδών της. Οι επιμέρους λόγοι που ώθησαν τις ελληνικές επιχειρήσεις να διεθνοποιηθούν οφείλουν την ύπαρξή τους στη συνεχή επιδίωξή τους να πετύχουν τους στόχους και είναι:

Ο κορεσμός της εγχώριας αγοράς: Η ελληνική αγορά είναι μικρή και σε σχέση με τις διεθνείς αγορές, οι δυνατότητες των πλέον δυναμικών τοπικών επιχειρήσεων να αυξήσουν τις πωλήσεις και τα κέρδη είναι περιορισμένες. Η συμμετοχή στην Ε.Ε. και το άνοιγμα των αγορών της Ανατολικής Ευρώπης, ήταν για τις ελληνικές επιχειρήσεις προκλήσεις που δέχτηκαν, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα και τους ανάλογους κινδύνους. Έτσι επεκτάθηκαν στις αγορές αυτές προσδοκώντας σημαντική αύξηση στις πωλήσεις και τα κέρδη τους.

Η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στην ελληνική αγορά: Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ε.Ε. συντέλεσε στην εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά. Αυτό οφειλόταν στην έλευση πολλών ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, οι οποίες ουσιαστικά απέκτησαν ελεύθερη πρόσβαση στην τοπική αγορά. Το γεγονός αυτό ώθησε κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις που αδυνατούσαν να ανταγωνιστούν τις ξένες, να αναζητήσουν νέες πηγές κερδών στις ανεκμετάλλευτες αγορές των Βαλκανικών και Παρευξείνιων χωρών, όπου τα προϊόντα τους ήταν ακόμα ανταγωνιστικά.

Η μείωση του κόστους παραγωγής: Το κόστος παραγωγής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της ανταγωνιστικότητας μιας επιχείρησης. Για πολλές ελληνικές επιχειρήσεις, κυρίως στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας και της ένδυσης, η μεταφορά της παραγωγής σε γειτονικές χώρες ήταν προϋπόθεση επιβίωσης καθώς αντιμετώπιζαν σκληρό ανταγωνισμό από επιχειρήσεις χωρών με πολύ χαμηλότερο κόστος παραγωγής. Για κάποιες άλλες, η μείωση του κόστους παραγωγής αποτελούσε στρατηγικό παράγοντα διατήρησης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους στην εγχώρια αλλά και στη διεθνή αγορά με προφανείς ευνοϊκές επιπτώσεις στα κέρδη τους.

Η εκμετάλλευση πρώτων υλών: Για κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις, ο σημαντικότερος παράγοντας προσέλκυσης ήταν η εκμετάλλευση των πρώτων υλών

(ορυκτά, γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, δασικός πλούτος) που υπήρχαν στις χώρες επέκτασης. Η εκμετάλλευσή τους μπορεί να εξυπηρετήσει τρεις στρατηγικούς στόχους. Ο πρώτος είναι η εγχώρια παραγωγή προϊόντων που θα προωθηθούν στη τοπική ή και στην ξένη αγορά. Ο δεύτερος είναι η διαφοροποίηση του "χαρτοφυλακίου" των πηγών πρώτων υλών και η διασφάλιση της ομαλής ροής τους προς τις παραγωγικές εγκαταστάσεις της επιχείρησης. Ο τελευταίος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης της επιχείρησης από τους προμηθευτές.

Η στρατηγική θέση της χώρα: Η θέση κάποιων χωρών επίσης προσέλκυσε ελληνικές επιχειρήσεις καθώς οι χώρες αυτές μπορούν να αποτελέσουν τη "βάση" για τη προώθηση και διανομή των προϊόντων τους σε τρίτες χώρες. Ο παράγοντας αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία όταν τα προϊόντα της επιχείρησης είναι ευπαθή και το κόστος μεταφοράς είναι υψηλό.

Η πρόσβαση σε υψηλή τεχνολογία: Η προηγμένη τεχνολογία αποτελεί ουσιώδες ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις, για να πετύχουν τους στρατηγικούς τους στόχους, χρειάζονταν υψηλή τεχνολογία η οποία όμως δεν ήταν διαθέσιμη εγχώρια. Έτσι στράφηκαν στις διεθνείς αγορές όπου την απέκτησαν με την ολική ή μερική εξαγορά επιχειρήσεων που διέθεταν την επιθυμητή τεχνολογία.

Το μέγεθος της αγοράς: Σημαντικό κίνητρο για τις ελληνικές επιχειρήσεις αποτέλεσαν το μέγεθος και οι προοπτικές ανάπτυξης των αγορών συγκεκριμένων χωρών. Οι παράγοντες αυτοί έχουν καθοριστική σημασία για τον όγκο και τον ρυθμό αύξησης των πωλήσεων των επιχειρήσεων στις χώρες αυτές.

Η αποφυγή εμποδίων και περιορισμών στις εξαγωγές: Ο λόγος αυτός υποκινεί τις επιχειρήσεις να υποκαταστήσουν τις εξαγωγές με την ολική ή μερική παραγωγή των προϊόντων τους στη χώρα υποδοχής. Το κίνητρο έγκειται στην αποφυγή των εμποδίων και περιορισμών που επιβάλλονται στο διεθνές εμπόριο. Το κίνητρο είναι ιδιαίτερα ισχυρό όταν η επιχείρηση κατέχει μεγάλο μερίδιο στη ξένη αγορά και οι εξαγωγές και τα κέρδη της από εκεί αποτελούν σημαντικό ποσοστό των αντίστοιχων συνολικών μεγεθών καθώς, αν η χώρα υποδοχής λάβει μέτρα περιορισμού των εισαγωγών, τα κέρδη της θα μειωθούν σημαντικά.

Ακολουθώντας τους πελάτες: Η είσοδος ελληνικών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια αλλά και η ύπαρξη σημαντικού ελληνικού στοιχείου σε πολλά κράτη του κόσμου, αποτέλεσαν ισχυρά κίνητρα για τη διεθνή επέκταση ελληνικών εταιριών παροχής υπηρεσιών όπως οι τράπεζες και οι ασφαλιστικές εταιρίες. Οι επιχειρήσεις αυτές είχαν ήδη εξασφαλισμένη μία βάση πελατών καθώς, ειδικά στις Βαλκανικές χώρες, οι ελληνικές επιχειρήσεις χρειάζονταν τις υπηρεσίες τους, ενώ ταυτόχρονα μπορούσαν να τις προσφέρουν και σε ξένες ή τοπικές επιχειρήσεις και άτομα. Οι παραπάνω λόγοι είναι αυτοί που υποκίνησαν τις ελληνικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν ενεργά διεθνώς.

Η ανάλυση των λόγων διεθνοποίησης υποδεικνύει επίσης και τις ευνοϊκές συνέπειες της διεθνούς επέκτασης για την επιχείρηση. Πολλές ελληνικές επιχειρήσεις, υποκινούμενες από τους λόγους αυτούς, διεθνοποιήθηκαν και έδρεψαν σημαντικά οικονομικά οφέλη. Ωστόσο κι άλλες ελληνικές επιχειρήσεις πρέπει να μελετήσουν τους λόγους αυτούς και να αξιολογήσουν τα οικονομικά οφέλη που συνεπάγονται, ώστε να αποφασίσουν αν πρέπει να επεκταθούν εκτός Ελλάδας. Πρέπει, επίσης, να τονιστεί ότι συνήθως υπάρχουν περισσότεροι από ένας λόγοι που συνηγορούν στην ανάληψη του δύσκολου στόχου της διεθνούς επέκτασης. Ο εντοπισμός των ορθών λόγων και η σωστή ιεράρχησή τους αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικά θέματα. Στην αντίθετη περίπτωση, η επιχείρηση μπορεί να προβεί σε άστοχες επιλογές που όχι μόνο δεν θα συνεισφέρουν στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων της, αλλά μπορεί να προκαλέσουν και σημαντικές οικονομικές ζημιές.

2.9 Τα προϊόντα της Κίνας στη διεθνή αγορά

Τα τελευταία χρόνια συντελούνται μεγάλες αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο. Πρωταγωνιστικό ρόλο στις αλλαγές αυτές παίζει η χώρα της Κίνας. Λόγω του φθηνού μεροκάματου και της αφθονία υφασμάτων και λοιπών πρώτων υλών έχει καταφέρει να κατακλύσει την παγκόσμια αγορά με προϊόντα “**made in China**”. Επειδή το εμπόριο είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την οικονομία μιας χώρας, αυτό το οποίο γίνεται με τα κινέζικα προϊόντα δημιουργεί μεγάλα προβλήματα στους εμπόρους της εκάστοτε χώρας.

Αλλά και στους καταναλωτές οι οποίοι λόγω της μικρής αγοραστικής τους δύναμης καταφεύγουν στα κινέζικα, τα οποία είναι αμφιβόλου ποιότητας και συχνά μπορεί να προκαλέσουν πολύ σοβαρά ατυχήματα. Τελευταία οι Κινέζοι αποφάσισαν να εισέλθουν και στον χώρο του αυτοκινήτου, προωθώντας στην αγορά αυτοκίνητα τα οποία κοστίζουν από 25% μέχρι και 60% φθηνότερα από τα ήδη υπάρχοντα.

Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας είναι ταχύτατη. Τα κινεζικά αποθέματα ξένου συναλλάγματος – τα δεύτερα μεγαλύτερα στον κόσμο μετά την Ιαπωνία – ανήλθαν τον Ιανουάριο του 2005 στο ποσό ρεκόρ των 350 δις €. Τα κινέζικα προϊόντα κατακλύζουν την παγκόσμια αγορά!

Από 1/1/2005 η Ευρωπαϊκή οικονομία και πολύ περισσότερο η Ελληνική, βρίσκονται αντιμέτωπες με τη μεγαλύτερη «εισβολή» ξένων προϊόντων, καθώς καταργήθηκαν οι δασμοί στις εισαγωγές κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων, ως απόρροια της ένταξης της Κίνας πριν μια τριετία στον Π.Ο.Ε. και στην G.A.T.T.

Σύμφωνα με στοιχεία των Υπουργείων Ανάπτυξης και Οικονομικών, στο πρώτο τρίμηνο του 2005 οι αιτήσεις για εισαγωγές ειδών ρουχισμού από την Κίνα έχουν εκτιναχθεί σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι κατά 58% σε αξία! Επίσης οι απαιτήσεις για εισαγωγές ειδών ένδυσης από άλλες χώρες της Άπω Ανατολής (Ινδία, Ινδονησία, Βιετνάμ) παρουσιάζουν αύξηση σε σχέση με πέρυσι κατά 23%. Επειδή μάλιστα το πάνω χέρι στις εισαγωγές ειδών κλωστοϋφαντουργίας από την Ασία έχουν πάρει από φέτος τα έτοιμα προϊόντα, οι εισαγωγές νημάτων και υφασμάτων εμφανίζουν μείωση σε σχέση με το 2004 κατά 18% και 35% αντίστοιχα.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα πρώτα στοιχεία για το φαινόμενο του «κίτρινου πυρετού», όπως αποκαλείται η μαζική εισβολή των προϊόντων της κινεζικής οικονομίας στις δυτικές αγορές, τρομάζουν: Στο σύνολο των 25 χωρών – μελών της Ε.Ε. οι εισαγωγές στα πλεκτά και στα μπλουζάκια εμφανίζουν αύξηση κατά 223% σε όγκο και 107% σε αξία, στα παντελόνια κατά 554% σε όγκο και 467% σε αξία, στα πουλόβερ κατά 562% σε όγκο και 392% σε αξία και στις κάλτσες κατά 283% σε όγκο και 441% σε αξία. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από τις αιτήσεις που υπέβαλαν οι εισαγωγείς προς τα τελωνεία όλων των χωρών της Ε.Ε. στο διάστημα από την 1^η Ιανουαρίου έως τις 18 Μαρτίου του 2005.

Όλα αυτά έχουν θορυβήσει όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και την Αμερική που ψάχνουν εναγωνίως τρόπο ώστε να σταματήσουν την «κίτρινη επέλαση», μιας και πιέζονται από τους πολίτες των χωρών τους. Κάτι όμως το οποίο είναι πολύ δύσκολο μιας και το φιλελεύθερο εμπόριο –που οι ίδιοι πρώτοι ασπάστηκαν και εφάρμοσαν- δεν τους δίνει μια εύκολη λύση στο πρόβλημα.

Στη χώρα μας επίσης, η προσέλευση των Κινέζων εμπόρων στην πρωτεύουσα συνεχίζεται με αμείωτο ρυθμό, όπως γίνεται άλλωστε και σε όλη την Ευρώπη. Την τελευταία διετία όπως εκτιμούν οι εμπορικοί σύλλογοι, έχουν ανοίξει περισσότερα από 3.000 εμπορικά καταστήματα κινεζικής ιδιοκτησίας στην Αττική, τα οποία βέβαια λειτουργούν νόμιμα, έχοντας ανοίξει βιβλία στην Εφορία και τηρώντας τους κανονισμούς ασφαλείας.

Όπως εκτιμάται και ήδη έχει αρχίσει να συμβαίνει, πολλά μικρά ελληνικά καταστήματα και βιοτεχνίες ενδυμάτων θα κλείσουν, ενώ η απασχόληση Ελλήνων θα περιοριστεί καθώς στα νέα καταστήματα που ανοίγουν οι Κινέζοι προσλαμβάνουν μόνο Κινέζους. Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Πλεκτικής και Έτοιμου Ενδύματος Ελλάδος, μέσα στον επόμενο χρόνο, οι 200 από τις 500 συνολικά επιχειρήσεις του κλάδου θα κινδυνεύσουν είτε να κλείσουν είτε να συρρικνωθεί δραματικά ο τζίρος τους. Στο υπόμνημα των βιομηχανιών ένδυσης αναφέρεται ότι από τα μέσα της δεκαετίας του '80 μέχρι σήμερα, ο αριθμός των επιχειρήσεων του κλάδου της ένδυσης και της κλωστοϋφαντουργίας συρρικνώθηκε από τις 18.000 στο ήμισυ, ενώ χάθηκαν πάνω από 40.000 θέσεις εργασίας. Συμπερασματικά λοιπόν, θα λέγαμε ότι υπάρχει ύφεση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων Η.Π.Α. και Ευρώπης έναντι των κινεζικών και ότι η κινέζικη οικονομία κινείται καλπάζουσα με προοπτική περαιτέρω ενδυνάμωσης.

2.10 Χαρακτηριστικά και συγκρίσεις μεταφορικών μέσων – πλεονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών

Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και οι σύγχρονες μεταφορικές ανάγκες επιβάλλουν τα μέσα μεταφοράς να είναι σε θέση να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Παρ' όλη όμως τη σημασία του κόστους, η χρήση του εκάστοτε φθηνότερου μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί πάντα την πιο επωφελή λύση.

Στην επιλογή του καταλληλότερου μεταφορικού μέσου προσμετρώνται πολλοί παράγοντες και ποιοτικές προϋποθέσεις όπως είναι:

- ✦ Η ταχύτητα της μεταφοράς
- ✦ Η ασφάλεια των μεταφερόμενων αγαθών
- ✦ Η συχνότητα εξυπηρέτησης ενός δρομολογίου
- ✦ Το χαμηλό κόστος μεταφοράς

Τα μεταφορικά μέσα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες:

- Τα χερσαία μεταφορικά μέσα (αυτοκίνητα – σιδηρόδρομος)
- Τα εναέρια μεταφορικά μέσα (αεροπλάνα)
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα (πλοία)

Όλα τα μεταφορικά μέσα της ξηράς μειονεκτούν σε σχέση με τα εναέρια και τα θαλάσσια. Αυτό συμβαίνει γιατί όταν το μεταφορικό μέσο κινείται σε τεχνητές οδούς, απαιτεί συχνά έργα σε όλη του την διαδρομή με αποτέλεσμα τις καθυστερήσεις στην διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών, το υψηλό κόστος και τις δαπάνες συντήρησης, τα μεγάλα χρηματικά ποσά για έργα υποδομής όπως γέφυρες και σιδηροτροχιές, καθώς επίσης και τα εκτεθειμένα έργα σε σεισμούς και κατολισθήσεις.

Αν προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε τα εναέρια με τα θαλάσσια μέσα, θα διαπιστώσουμε και εδώ διαφορές. Η κατασκευή μεγάλων και σύγχρονων αερολιμένων, ικανών να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα αεροσκάφη είναι πολύ δαπανηρή επένδυση και ασύμφορη. Από την άλλη μεριά οι λιμενικές διευκολύνσεις των σύγχρονων πλοίων μεταφοράς γενικών φορτίων ή και των οχηματαγωγών είναι σχετικά απλές συγκρινόμενες με τις εγκαταστάσεις στους αερολιμένες. Επιπλέον, η δαπάνη για την εξυπηρέτηση του παγίου κεφαλαίου για την εγκατάσταση, συντήρηση και βελτίωση ενός μεγάλου λιμανιού κατανέμεται μεταξύ πλοίων που αντιπροσωπεύουν ετησίως εμπορευματική κίνηση δεκάδων εκατομμυρίων τόνων.

Η μεταφορική ικανότητα οποιουδήποτε άλλου μέσου της ξηράς ή του αέρα, δεν μπορεί να συγκριθεί, ούτε καν με την μεταφορική ικανότητα ενός μικρού σύγχρονου φορτηγού πλοίου διεθνών μεταφορών με το οποίο επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων σε χαμηλό κόστος.

Τα πλοία είναι περισσότερο προσαρμοσμένα στις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων προϊόντων. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων όπως ψυγεία, δεξαμενόπλοια και άλλα, όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.



Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι το πλοίο παρουσιάζει σαφή πλεονεκτήματα έναντι όλων των υπολοίπων μέσων μεταφοράς αφού είναι και το οικονομικότερο.

Το πλοίο υστερεί έναντι των άλλων μέσων στο θέμα της ταχύτητας. Αν συγκρίνουμε όμως την μεταφερόμενη ποσότητα σε σχέση με την απόσταση που διανύεται, τότε το μειονέκτημα αυτό παραβλέπεται. Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου υφίσταται μόνο όταν αναφερόμαστε σε μικρές αποστάσεις με σαφή μειονέκτημα του πλοίου.

Μετά από την ανάλυση που επιχειρήσαμε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το πλοίο παραμένει το κυριότερο μέσο διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου. Δε διαφαίνεται στο άμεσο μέλλον η προοπτική να μπορέσει κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς να μεταβάλει την σημερινή κυρίαρχη θέση του.

Η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσα και οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν οι ευκολότεροι για επικοινωνία και μεταφορά. Για όλα τα παραπάνω πλεονεκτήματα, οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν το 75% – 80% των παγκόσμιων μεταφορών και αποτελούν το σημαντικότερο τρόπο μεταφοράς στο διεθνές εμπόριο.

2^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ **“ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ”**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Εμπορική ναυτιλία

3.1.1 Έννοια και αντικείμενό της

“Με τον όρο **εμπορική ναυτιλία** εννοούμε το σύνολο των πλοίων και των κάθε είδους πλωτών μέσων, των λιμανιών, των ναυτικών εγκαταστάσεων και των πληρωμάτων με τα οποία αναπτύσσεται η ανθρώπινη δραστηριότητα στην θάλασσα”³.

Αντικείμενο της εμπορικής ναυτιλίας είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων για εμπορικούς σκοπούς για τους οποίους χρησιμοποιούνται τα σχετικά πλοία καθώς και οι εγκαταστάσεις και τα εργοστάσια που προορίζονται για τη ναυπήγηση, τη συντήρηση και τη χρησιμοποίηση των πλοίων.

Στην εμπορική ναυτιλία εντάσσεται το σύνολο των εμπορικών πλοίων όλων των χωρών του κόσμου, οπότε χρησιμοποιούμε τον όρο Παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία ή το σύνολο των εμπορικών πλοίων μιας χώρας όπως π.χ. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Ναυτιλία δε σημαίνει μόνο εμπορικός στόλος. Είναι και οι επιχειρήσεις που υποστηρίζονται από τη δράση της. Είναι και οι υπηρεσίες που αναπτύσσονται στην ξηρά για την υποστήριξή της. Είναι και οι σχολές που προσφέρουν εκπαίδευση σε όσους από τους νέους κατευθύνονται στα ναυτικά επαγγέλματα.

Θα αναφερθούμε και στην Φορτηγό Ναυτιλία η οποία διεξάγεται από πλοία και ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων.

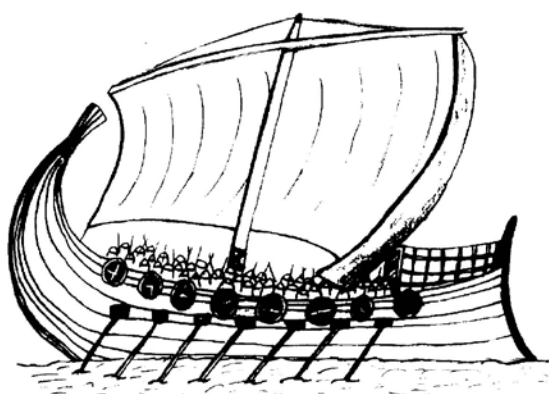
3.1.2 Ιστορική αναδρομή

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων προηγήθηκε χρονικά κατά πολύ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Πλωτά μέσα διέσχισαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα τα χερσαία μεταφορικά μέσα υπήρξαν σημαντικά για την οικονομία αρχικά με την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και πολύ αργότερα με την εφαρμογή της εσωτερικής καύσης. Τέλος, η εναέρια μεταφορά εμφανίζεται μόνο στον 20^ο αιώνα και ειδικά την περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο.

Τα 4/5 περίπου του Διεθνούς Εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς διακρίνεται σε τρεις κύριες περιόδους.

³ Εγκυκλοπαίδεια ΔΟΜΗ

Στην 1^η περίοδο που τοποθετείται μέχρι τον 15^ο αιώνα, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο, όσο και σε έκταση. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και κινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Η τεχνική των σκαφών βελτιωνόταν παράλληλα με την ανάπτυξη του εμπορίου και του πολιτισμού. Στην ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και στην μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου, σημαντικός παράγοντας υπήρξε η θαλάσσια μεταφορά. Κατά τον Μεσαίωνα επίσης, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τόσο στη Μεσόγειο όσο και σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών. Στους στόλους εκείνης της εποχής οφείλουμε τόσο τη σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια τα οποία έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, όσο επίσης και τις πρώτες μεταφορές σιτηρών και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.



Η 2^η περίοδος τοποθετείται από τον 16^ο έως το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα. Χαρακτηρίζεται ως η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων όπου οι θαλάσσιες μεταφορές διευρύνθηκαν σημαντικά. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό, συντέλεσαν στην ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής, στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νέων χωρών, με τη δημιουργία αποικιών που είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Δ. Ευρώπης. Έτσι η 2^η περίοδος της θαλάσσιας μεταφοράς θεωρείται σημαντική γιατί:

■ Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης.

■ Επέτρεψε για πρώτη φορά τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών.

Η 3^η και τελευταία περίοδος αναφέρεται στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. Χαρακτηρίζεται από την ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις με αποτέλεσμα το σύγχρονο πλοίο και την ανάπτυξη των συγκοινωνιών για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες.

Μία από τις κύριες συνέπειες της Βιομηχανικής Επανάστασης ήταν η δημιουργία της ανάγκης για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις “νέες χώρες”. Τον 19^ο αιώνα εκατομμύρια άνθρωποι που λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης παρέμεναν άνεργοι, μετανάστευσαν προς υπερπόντιες χώρες

και κυρίως προς τις Η.Π.Α. Για πρώτη φορά τότε το ανθρώπινο στοιχείο υπήρξε παράγοντας ανάπτυξης ενός νέου τομέα της ναυτιλίας, την επιβατηγό ναυτιλία.

Από τον 19^ο αιώνα, τα κυριότερα στάδια της τεχνολογικής εξέλιξης των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων θεωρούνται τα παρακάτω:

-  Η χρησιμοποίηση του μετάλλου στη ναυπήγηση των πλοίων.
-  Η χρησιμοποίηση του ατμού στην κίνηση των μηχανών του πλοίου.
-  Η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσης.
-  Η εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού (ηλεκτρονικά όργανα πλεύσης, τηλεπικοινωνιακά μέσα)
-  Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας (πυρηνοκίνητα πλοία)

3.2 Θαλάσσιες μεταφορές

3.2.1 Έννοια και αντικείμενο της μεταφοράς

“Με τον όρο μεταφορά εννοούμε την ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη”⁴.

Αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά όπως πρώτες ύλες, μεταποιημένα προϊόντα καθώς επίσης και ο άνθρωπος.

Ο μεταφορέας έχει υποχρέωση να εκπληρώνει:

- Την φόρτωση του φορτίου.
- Την παροχή των αναγκαίων διευκολύνσεων για την ασφαλή τοποθέτηση του φορτίου.
- Την ασφαλή εκτέλεση της μεταφοράς στον τόπο προορισμού για την εκφόρτωσή του φορτίου.

Η παραγωγή, η διανομή και η ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών είναι αδύνατον να πραγματοποιηθεί χωρίς την μεταφορά και χωρίς αυτή, δεν γίνεται δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας. Ο άνθρωπος παράγει αγαθά για να τα ανταλλάξει με άλλα που έχει ανάγκη και δεν παράγει ο ίδιος. Το είδος των αγαθών που παράγει εξαρτάται από τις ανάγκες του καθώς επίσης από την ποικιλία των συντελεστών παραγωγής που έχει στην διάθεσή του. Μέσω της μεταφοράς επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών του πλανήτη. Η γη αποτελεί πηγή πλούτου. Η αξία της όμως ως πλουτοπαραγωγικής πηγής εξαρτάται από το κατά πόσο είναι προσιτή σε εκείνους οι οποίοι έχουν ανάγκη τον πλούτο της. Η μεταφορά είναι το μέσο με το οποίο επιτυγχάνεται η αξιοποίηση της γης και του πλούτου που παράγει, αφού επιτυγχάνει την διακίνηση των παραγόμενων αγαθών στις αγορές που εκδηλώνεται η αντίστοιχη ζήτηση. Χωρίς την μεταφορά οι κατά τόπους ανθρώπινες κοινωνίες θα βρίσκονταν σε πλήρη εξάρτηση από τις φυσικές πηγές πλούτου του άμεσου περιβάλλοντός τους.

Όταν η ανταλλαγή προϊόντων γίνεται μέσα σε μικρή γεωγραφική περιοχή έχει περιορισμένη έκταση. Μέσω όμως της διαδικασίας της μεταφοράς, η αγορά διευρύνεται και η ζήτηση των προϊόντων αυξάνει. Όσο περισσότερο αυξάνουν οι

⁴ Βασικές αρχές ναυτιλιακής επιστήμης, σελ. 59

αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η μεταφορά τόσο περισσότερο διευρύνεται η αγορά και το μέγεθος της ζήτησης.

Όσο μεγαλύτερη είναι η ακρίβεια και η ταχύτητα με την οποία πραγματοποιείται η μεταφορά ή όσο φθηνότερο γίνεται το κόστος της, τόσο περισσότερο επιδρά στην διεύρυνση των ορίων της οικονομίας και τόσο σπουδαιότερη γίνεται η συμβολή της στην οικονομική πρόοδο.

3.2.2 Η συμβολή της στην ανάπτυξη της οικονομίας

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ανάπτυξη της οικονομίας είχε καθοριστική σημασία. Μέσω της μεταφοράς διευρύνονται τα όρια της αγοράς και των εμπορικών συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο και επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης αγαθών από χώρα σε χώρα. Αυτό έχει ως συνέπεια την διαμόρφωση ενιαίων τιμών στα βασικά αγαθά προς όφελος των καταναλωτών και γενικότερα της οικονομίας. Επιπλέον, η φθηνή μεταφορά αγαθών μειώνει το κόστος της παραγωγής και τείνει σε νέα μείωση των τιμών. Μείωση των τιμών επιτυγχάνεται επίσης με την παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, που πάλι μόνο χάρης την ύπαρξη φθηνών μεταφορικών μέσων γίνεται δυνατή.

Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την επέκταση της παραγωγής και κατανάλωσης ευαίσθητων και φθαρτών προϊόντων. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων και η εγκαταστάσεις ψύξεως που διαθέτουν, κάνουν δυνατή την μεταφορά αυτών των αγαθών έξω από τον τόπο παραγωγής τους, σε μακρινές αποστάσεις. Χωρίς τα μεταφορικά μέσα η παραγωγή και η κατανάλωση των αγαθών αυτών θα ήταν αδύνατο να επιτευχθεί.

Θετική στην ανάπτυξη της οικονομίας υπήρξε και η μετανάστευση εργατικού δυναμικού προς τις αναπτυγμένες χώρες και η μετάδοση πνευματικών και πολιτισμικών αγαθών από την μετανάστευση αυτή.

Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί ένα τεράστιο οικονομικό μηχανισμό, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των Διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

3.2.3 Η σημασία των ναυτιλιακών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι ναυτιλιακές μεταφορές είχαν πάντα μεγάλη σημασία για την Ευρώπη. Αυτό οφείλεται σε λόγους οικονομικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς. Η Ευρώπη είναι κατ' εξοχήν ναυτική ήπειρος και από τα σημερινά κράτη μέλη της μόνο η Αυστρία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα αλλά συνδέονται με αυτήν με πλωτές οδούς. Με τις υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές κατά μήκος όλων των ευρωπαϊκών ακτών, συνδέεται άμεσα και εξυπηρετείται από τις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό μέρος της Ευρωπαϊκής επικράτειας.

Το μερίδιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Διεθνές εμπόριο είναι τεράστιο. Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat για το 1996 η Ευρωπαϊκή Ένωση με το 20,5% των παγκόσμιων εξαγωγών, κατέχει την πρωτιά της εξαγωγικής δύναμης στον κόσμο,

ενώ με το 18% των παγκόσμιων εισαγωγών καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση μετά τις Η.Π.Α.

Σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ένωσης πραγματοποιείται με θαλάσσιες μεταφορές και το υπόλοιπο 10% με άλλα μέσα μεταφοράς. Επίσης και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου μεταφέρεται μέσω θαλάσσης.

Σήμερα η Κοινοτική ναυτιλία θεωρείται μια μεγάλη παγκόσμια δύναμη και αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό στα πλαίσια μιας μεγάλης Διεθνούς κινητικότητας στον τομέα της ναυτιλίας.

3.3 Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο

Το γεγονός ότι νέες πηγές πρώτων υλών έχουν ήδη αναπτυχθεί σε όλα τα σημεία της γης όπου η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να επιτευχθεί, οδήγησε στην τεράστια ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας.

Στην σημερινή εποχή η χρήση του πετρελαίου θεωρείται αναγκαία όμως οι κύριες πηγές προέλευσής του είναι εγκατεστημένες σε μεγάλες αποστάσεις από τα καταναλωτικά κέντρα. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές, καθιστούν προσιτές τις νέες απομακρυσμένες αγορές καθώς επίσης και τις πηγές πρώτων υλών. Μόνο δια θαλάσσης λοιπόν είναι δυνατή η μαζική διακίνηση των αναγκαίων, για την πραγματοποίηση της σύγχρονης βιομηχανίας παραγωγής πρώτων και ενεργειακών υλών.

“Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναφέρεται σε ποσότητα που κινείται γύρω στους 4.500 εκατομμύρια τόνους. Αυτό σημαίνει ότι κάθε μέρα φορτία περίπου 12 εκατομμυρίων κατά μέσο όρο φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι στην υδρόγειο, ενώ ίση περίπου ποσότητα φορτίων βρίσκεται υπό εκφόρτωση σε κάποια άλλα λιμάνια”⁵.

Οι παρακάτω πίνακες αποτελούν μια συνοπτική στατιστική παρουσίαση της θαλάσσιας διακίνησης πρώτων, ενεργειακών και διατροφικών υλών.

Αργό πετρέλαιο (crude oil) 1995: Σύνολο 1415 εκ. τόνοι

Κυριότεροι εισαγωγείς		Κυριότεροι εξαγωγείς	
B. Αμερική	380	M. Ανατολή	713
Ιαπωνία	224	Καραϊβική	188
Μεσόγειος	222	Δ. Αφρική	145
B.Δ. Ευρώπη	180	B. Αφρική	104
N. Αμερική	69	N. Α. Ασία	77

⁵ Ναυτιλιακή οικονομική, σελ. 249

Σιδηρομεταλλεύματα (Iron ore)

1995: Σύνολο 402 εκ. τόνοι

Κυριότεροι εισαγωγείς		Κυριότεροι εξαγωγείς	
Ιαπωνία	120	Ν. Αμερική	153
Αγγλία	107	Αυστραλία	133
Υπόλοιπη Άπω			
Ανατολή	92	Ασία	37
Υπόλοιπη Ευρώπη	22	Β. Αμερική	26
Μεσόγειος	21	Δ. Αφρική	11

Δημητριακά (grain)

1995: Σύνολο 196 εκ. τόνοι

Κυριότεροι εισαγωγείς		Κυριότεροι εξαγωγείς	
Υπόλοιπη Άπω			
Ανατολή	57	Η.Π.Α	124
Ιαπωνία	31	Ν. Αμερική	19
Αμερική	29	Καναδάς	19
Αφρική	26	Αυστραλία	8
Ινδικός ωκεανός	15		

Ζάχαρη (sugar)

1995: σε χιλιάδες τόνους

Κυριότεροι εισαγωγείς		Κυριότεροι εξαγωγείς	
Ασία	46	Ευρώπη	24
Ευρώπη	17	Ν. Αμερική	23
Αφρική	14	Ασία	18
Β. Κ. Αμερική	10	Β.Κ. Αμερική	16
Ρωσία	7	Ωκεανία	13

3.4 Χαρακτηριστικά εμπορικών πλοίων και τα φορτία τους

3.4.1 Κατηγορίες και είδη πλοίων

Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει την κατασκευή πλοίων προσαρμοσμένων στις ανάγκες και στις ιδιότητες του φορτίου. Η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

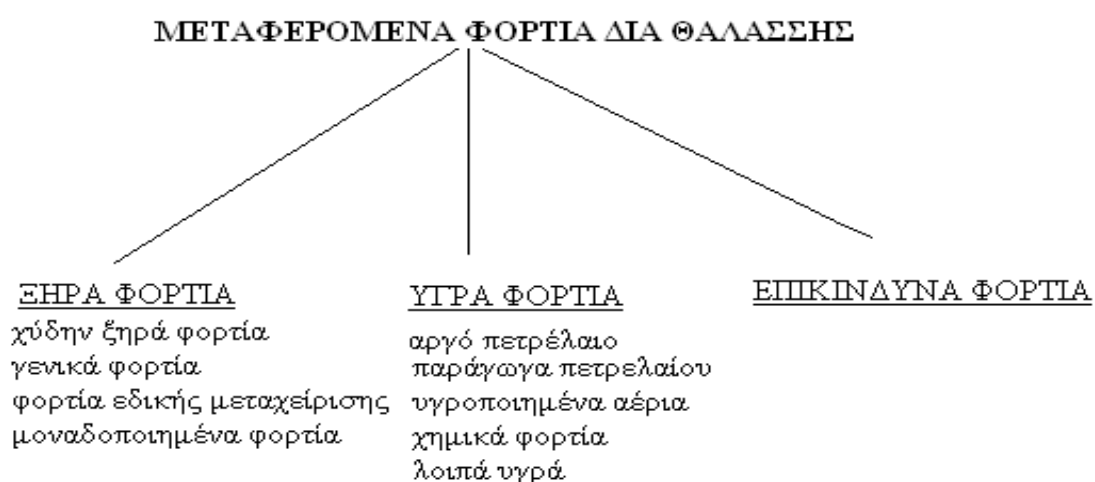
Μέχρι την εποχή όπου εφαρμόστηκε η χρήση του ατμού στην κίνηση των πλοίων, ο γενικός τύπος του φορτηγού – επιβατηγού πλοίου ήταν αρκετός για την ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών της εποχής. Η δημιουργία επιβατηγών πλοίων που μετέφεραν εμπορεύματα υπήρξε η βάση για μια συνεχή εξειδίκευση.

Ακολούθησε ο διαχωρισμός των φορτηγών πλοίων σε δρομολογημένα και ελεύθερα φορτηγά αλλά ο διαχωρισμός αυτός δεν ήταν πάντα σαφής. Η είσοδος στην εποχή του πετρελαίου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, δημιούργησε το δεξαμενόπλοιο, ενώ αργότερα, η εφαρμογή της ψύξης στις θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε το πλοίο ψυγείο.

Το σύνολο των πλοίων που προκύπτει σήμερα σύμφωνα με τις πηγές μας αριθμούν 279 τύπους πλοίων, όμως εμείς θα αναλύσουμε τις κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς και την διαρρύθμιση των χώρων χρήσεώς τους.

- **Φορτηγά πλοία:** προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου ή την δομή του πλοίου διακρίνονται σε ξηρού, υγρού και μικτού φορτίου καθώς και σε πλοία ειδικών φορτίων.
- **Επιβατηγά πλοία:** ειδικεύονται στην μεταφορά επιβατών.
- **Πλοία ειδικού προορισμού:** είναι κατασκευασμένα να εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τα: πλοία ψυγεία, τα αλιευτικά – φαλαιοθηρικά, τα επιστημονικά (ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά), τα τεχνικά (φαρόπλοια) και τα πλοία αναψυχής
- **Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας:** αποτελούν βοηθητικά μέσα των πλοίων και εξυπηρετούν συμπληρωματικά της θαλάσσιες μεταφορές. Τέτοια είναι τα πλωτά ναυπηγήματα όπως οι φορτηγίδες, οι πλωτές δεξαμενές και οι πλωτοί γερανοί καθώς επίσης και τα βοηθητικά πλοία ανοικτής θαλάσσης όπως παγοθραυστικά, ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά.

3.4.2 Κατηγοριοποίηση των φορτίων



ΞΗΡΑ

- **Χύδην ξηρά φορτία:** αποτελούνται από ομοιογενή φορτία που μεταφέρονται χύμα. Κυριότερα τα σιδηρομεταλλεύματα, δημητριακά, αλουμίνια, γαιάνθρακα.
- **Γενικά φορτία:** φορτία ανομοιογενή που μεταφέρονται χωρίς ιδιαίτερη συσκευασία, αλλά με φυσικό διαχωρισμό μεταξύ τους στο ίδιο πλοίο. Τέτοια είναι προϊόντα μεταποίησης (βιομηχανίας – βιοτεχνίας), πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα.
- **Ειδικής μεταχείρισης:** φορτία που κατά την μεταφορά τους πρέπει να παραμείνουν σε ορισμένες συνθήκες θερμοκρασίας, όπως το υγραέριο και τα κατεψυγμένα προϊόντα.
- **Μοναδοποιημένα φορτία:** μεταφέρονται μόνο συσκευασμένα και σε ομοιόμορφη συσκευασία.

Απαιτείται μεγάλη προσοχή στην τοποθέτηση των φορτίων κατά το ταξίδι και η προστασία τους από την υγρασία η οποία δημιουργείται από την αλλαγή των κλιματολογικών συνθηκών, μπορεί να προκαλέσει ζημιές.

<u>Εμπορεύματα</u>	<u>Συσκευασία</u>	<u>Ειδικά χαρακτηριστικά</u>
Βιομηχανικά προϊόντα	Παρτίδες χωρίς ιδιαίτερη συσκευασία, ή με πρόχειρη ξύλινη συσκευασία	Βαριά, ογκώδη, ευπαθή
Χημικά προϊόντα	Σάκοι, βαρέλια, μικρά δέματα	Τοξικά και επικίνδυνα φορτία
Τρόφιμα - Ποτά	Κιβώτια, δέματα	Διατήρηση σε καλή κατάσταση αφού αλλοιώνονται εύκολα
Φορτία σε δέματα (βαμβάκι, ξυλεία, ζάχαρη, τσιμέντο κτλ.)	Δέματα, μπάλες, σάκους ή παλέτες	Χρειάζονται διαχωρισμό μεταξύ τους, αλλά και με τα υπόλοιπα φορτία

ΥΓΡΑ

- **Αργό πετρέλαιο:** είναι το σπουδαιότερο ενεργειακό υλικό καταλαμβάνοντας το 40% του συνόλου της ενεργειακής κατανάλωσης σε παγκόσμιο επίπεδο.
- **Παράγωγα πετρελαίου:** εννοούμε όλα τα κλάσματα διύλισης του αργού πετρελαίου.
- **Υγροποιημένα αέρια:** εννοούμε κυρίως το μεθάνιο και αιθάνιο και τα υγροποιημένα αέρια προϊόντα της διύλισης του πετρελαίου όπως προπάνιο, βουτάνιο, πεντάνιο.
- **Χημικά φορτία:** είναι τα συνθετικά φορτία που παρασκευάζονται με χημικές μεθόδους. Κυριότερες χώρες εισαγωγής – εξαγωγής είναι οι χώρες της Β.Δ. Ευρώπης, Η.Π.Α., Ιαπωνία.
- **Λοιπά υγρά φορτία:** μεταφέρονται σε χύδην μορφή, σε περιορισμένες ποσότητες με δυσκολία καταγραφής και στατιστικής παρακολούθησης. Τέτοια είναι το κρασί, λάδι, μύρα, νερό κτλ.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Κατατάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς ναυτιλιακού κώδικα επικίνδυνων φορτίων. Τέτοια είναι τα εύφλεκτα στερεά, οι δηλητηριώδεις τοξικές ουσίες, τα ραδιενεργά υλικά, τα διαβρωτικά και άλλες διάφορες επικίνδυνες ουσίες.

Η μαγική λέξη στις μεταφορές στον αιώνα που ζούμε είναι το **εμπορευματοκιβώτιο** ή αλλιώς **κοντέινερ**. Είναι ένα κουτί που μεταφέρεται με όλα τα μέσα μεταφοράς και επιτρέπει τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τον τόπο φόρτωσης στον τελικό προορισμό με τη χρήση περισσότερων μεταφορικών μέσων. Το σημαντικότερο είναι πως δεν είναι αναγκαία η εκφόρτωση και επαναφόρτωση αυτών καθυπλών των προς μεταφορά εμπορευμάτων. Για παράδειγμα, για 2.500 τόνους φορτίου θα χρειαζόταν μέρες για την εκφόρτωσή τους, ενώ χάρη σ' αυτά τώρα απαιτούνται λίγες ώρες.

Πρόκειται για μια επανάσταση. Από το εργοστάσιο στο λιμάνι με φορτηγό αυτοκίνητο, από λιμάνι σε λιμάνι με πλοίο, από το λιμάνι στον τερματικό σταθμό με τρένο, αυτοκίνητο ή μαούνα. Από τον τερματικό σταθμό μέχρι τον τελικό παραλήπτη με αυτοκίνητο. Όλα αυτά χωρίς να αγγίζουμε το φορτίο.

Η σημασία της χρήσεως εμπορευματοκιβωτίου είναι πολύ μεγάλη στη σημερινή οικονομία. Αυτό μπορεί να το καταλάβει κανείς από τον αριθμό ειδικών πλοίων, ειδικών τμημάτων στα λιμάνια, ειδικών γερανοφόρων και άλλων μηχανημάτων, ειδικών βαγονιών, αποθηκευτικών χώρων και χώρων επισκευών. Δεν θα ήταν υπερβολή να αναφέρουμε ότι κανένας πλέον δε φαντάζεται το διεθνές εμπόριο χωρίς κοντέινερς.

Η χρησιμότητα του εμπορευματοκιβωτίου στο διεθνές εμπόριο και η μεγιστοποίηση ανάγκης για συνδυασμένες μεταφορές, έχει αναδείξει και τη σημασία των διαμετακομιστικών κέντρων. Τον πρώτο ρόλο έχουν τα αντίστοιχα οργανωμένα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί στην ενδοχώρα.

Ωστόσο η σύγκριση της μεταφοράς και χρήσης εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα με την υπόλοιπη Ευρώπη προκαλεί προβληματισμό. Στη χώρα μας, πρέπει να γίνουν σημαντικές προσπάθειες βελτίωσης των βασικών υποδομών σε όλα τα επίπεδα, για να παρακαμφθούν οι δυσκαμψίες στο εμπόριο και για την καλύτερη εκμετάλλευση της στρατηγικής θέσης των δύο μεγαλύτερων λιμανιών, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

3.4.3 Τα μεγέθη και οι ταχύτητες που αναπτύσσουν

Μέχρι τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι εξελίξεις ως προς τα μεγέθη των φορτηγών πλοίων ήταν βραδύτατες. Τα μεγαλύτερα φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου ήταν μέχρι 14.000 dwt,⁶ ενώ στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, τα μεγέθη έφθαναν στους 20.000 dwt. Η σχετική αυτή στασιμότητα των μεγεθών, οφείλεται κυρίως σε τεχνολογικούς λόγους. Με την τεχνολογία της εποχής, μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης είχαν μεγάλο όγκο και βάρος καθώς επίσης και μεγάλο κόστος κατασκευής και λειτουργίας. Ήταν επομένως ασύμφορη η χρησιμοποίησή τους.

⁶ Η μονάδα D.W.T. (Dead Weight Ton) = Τόνος Νεκρού Βάρους, είναι μονάδα μεταφορικής ικανότητας και αναφέρεται στο μέγιστο σύνολο του βάρους που επιτρέπεται να μεταφέρει ένα πλοίο. Βιβλίο εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο εμπόριο, σελ. 80

Το αντίθετο συνέβη κυρίως μετά το 1960. Οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν ταχύτερες όσον αφορά την κατασκευή και τα μεγέθη των πλοίων, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού. Η στροφή αυτή προς τα μεγάλα μεγέθους πλοία διευκολύνθηκε από:

- Τη μεταφορά χύδην ξηρών αλλά και υγρών φορτίων και τη γεωγραφική συγκέντρωση του εμπορίου των φορτίων αυτών.
- Τη μεγάλη αύξηση των αποστάσεων που διανύονται.

Με την αύξηση στα μεγέθη των πλοίων και παράλληλα της χωρητικότητας επιτυγχάνεται η μεγιστοποίηση του βασικού πλεονεκτήματος της θαλάσσιας μεταφοράς που είναι το χαμηλό κόστος διεξαγωγής της.

Σήμερα τα μεγέθη σε όλα τα είδη πλοίων έχουν αυξηθεί κατά πολύ. Για παράδειγμα τα δεξαμενόπλοια ανέρχονται πάνω από 250.000 dwt.

Τα όρια της ταχύτητας που μπορεί να εφαρμοσθούν στις νέες κατασκευές διαμορφώνονται και αυτά από τις συνθήκες τεχνολογίας που υπάρχουν κατά την ναυπήγησή τους. Αύξηση της ταχύτητας πέρα από τα όρια αυτά, θα ήταν ασύμφορη για το μηχανοστάσιο, τη μηχανή, και την κατανάλωση καυσίμων.

Είναι ευνόητο ότι με δεδομένες συνθήκες τεχνολογίας, δεν καθορίζεται η ίδια ταχύτητα για όλα τα νέο-ναυπηγούμενα πλοία.

Η ταχύτητα διαφοροποιείται ανάλογα με:

- **Το μέγεθος του πλοίου:** Με ορισμένο όγκο, βάρος, ιπποδύναμη, κατανάλωση καυσίμου, και κόστος κατασκευής μια μηχανή προσδίδει μεγαλύτερη ταχύτητα σε πλοίο μικρότερου σχετικά μεγέθους από όσο σε μεγαλύτερο πλοίο.
- **Τον προορισμό του πλοίου:** Η αξία των φορτίων που μεταφέρονται συνήθως και η προβλεπόμενη σχέση μεταξύ χρόνου εν πλω και χρόνου παραμονής στα λιμάνια τείνουν στο να διαφοροποιείται η ταχύτητα των πλοίων.

Τα επιβατηγά πλοία γραμμών έχουν συνήθως μεγαλύτερη ταχύτητα από τα φορτηγά. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση πλοίων ειδικού προορισμού.

3.4.4 Ο χρόνος που δαπανάται στα λιμάνια για την φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων

Τα παραδοσιακά φορτηγά πλοία γραμμών, δαπανούν στα λιμάνια πολύ περισσότερο χρόνο από τον αντίστοιχο των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Η εξειδικευμένη κατασκευή των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και η συνεχής βελτιώσεις στα μηχανικά και φορτό – εκφορτωτικά μέσα των λιμανιών, επιτρέπουν την φόρτωση και την εκφόρτωση χιλιάδων τόνων ξηρών ή υγρών φορτίων ωριαία, ενώ ειδικά για τα δεξαμενόπλοια η διαδικασία αυτή γίνεται συχνά σε διάστημα μερικών ωρών.

Το μειονέκτημα χρόνου που παρουσιάζουν τα παραδοσιακά φορτηγά πλοία γραμμών, οδηγεί στην μεταφορά όλο και περισσότερων φορτίων με τα εξειδικευμένα πλοία. Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονίσουμε το σημαντικό ρόλο της τεχνολογίας στην εμπορική ναυτιλία.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Τεχνολογία εμπορικής ναυτιλίας

4.1.1 Η σημασία της τεχνολογίας για την εμπορική ναυτιλία

Τα τελευταία χρόνια η τεχνολογία έχει εισβάλει δυναμικά και στον τομέα των πλοίων. Αρχικά, όλες οι καινούργιες ιδέες βρίσκουν εφαρμογή στο πολεμικό ναυτικό και έπειτα επεκτείνεται η χρήση τους και στα εμπορικά πλοία. Γενικά το πλοίο δεν απαιτεί ιδιαίτερα περίπλοκες τεχνολογίες για την υποστήριξή του και αυτή είναι η βασική αιτία για το ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις αργούν να βρουν εφαρμογή σ' αυτό και δεν είναι θεαματικές.

Το πλοίο ως σύστημα αποτελείται από υποσυστήματα, των οποίων η σωστή λειτουργία τους καθορίζουν λιγότερο ή περισσότερο την αποτελεσματικότητά του. Οι βασικές κατηγορίες των υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται ένα πλοίο είναι:

➤ **Η σχεδίαση:** Σήμερα η τεχνολογία έχει εισβάλει και στο χώρο της παραδοσιακής σχεδίασης. Οι σχεδιαστές πλέον με την χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών εφοδιασμένων με ειδικά σχεδιαστικά προγράμματα μπορούν να απεικονίσουν γρήγορα και εύκολα στην οθόνη του υπολογιστή τους την μορφή του πλοίου που θέλουν.

➤ **Η μεταλλική κατασκευή:** Με τον όρο αυτό συμπεριλαμβάνουμε όλα τα μεταλλικά μέρη ενός πλοίου. Η μεταλλική κατασκευή είναι πολύ σημαντική, αφού η καλή ή η κακή ανέγερσή της ακολουθεί το πλοίο για το υπόλοιπο της ζωής του. Οι εξελίξεις στον τομέα αυτό αφορούν τόσο στα υλικά που χρησιμοποιούνται όσο και στις μεθόδους συγκόλλησης και ανέγερσης. Τα πλοία σήμερα κατασκευάζονται τμηματικά γιατί τα μικρά κομμάτια προσαρμόζονται πολύ ευκολότερα με το υπόλοιπο πλοίο, αλλά με μειονέκτημα την αύξηση του χρόνου ανέγερσης του.

➤ **Η προωστήρια εγκατάσταση:** Η αντικατάσταση του γαιάνθρακα από το πετρέλαιο για την παραγωγή ατμού και η επιβολή της μηχανής εσωτερικής καύσης ως μέσου πρόωσης των πλοίων, αποτέλεσε σταθμό στην κίνηση των πλοίων. Επίσης τεχνολογικά επιτεύγματα επαναστατικού χαρακτήρα υπήρξαν η πυρηνική ενέργεια και η χρήση ηλεκτρογεννητριών.

➤ **Η ηλεκτρική εγκατάσταση:** Η παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας του πλοίου γίνεται είτε με αυτόνομες μηχανές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, είτε κατευθείαν από την προωστήρια μηχανή του. Ο βαθμός απόδοσης των ηλεκτρογεννητριών είναι πάρα πολύ υψηλός, οπότε μάλλον δεν θα πρέπει να αναμένονται σημαντικές εξελίξεις στον τομέα αυτό.

➤ **Τα συστήματα κυβέρνησης και επιτήρησης:** Σήμερα στα πλοία τοποθετούνται συστήματα πλήρως αυτοματοποιημένα και ελεγχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή. Ένα από αυτά είναι το σύστημα εντοπισμού με δορυφόρους .

➤ **Τα βοηθητικά συστήματα πλοίου:** Αναφέρονται όλα τα μηχανικά στοιχεία του πλοίου, τα οποία χρησιμοποιούνται για την επίτευξη της καλής λειτουργίας του. Στον τομέα αυτό δεν έχει σημειωθεί κάποια σημαντική πρόοδος και οι σχετικές αλλαγές

αναφέρονται κυρίως στην χρήση νέων υλικών και όχι νέων μεθόδων ή συστημάτων. Το πλέον σημαντικό βοηθητικό μηχανικό μέρος του σκάφους είναι οι αντλίες του.

➤ **Ο εξοπλισμός ασφαλείας και επικοινωνίας:** Με την διεθνή σύμβαση της S.O.L.A.S (Safety Of Life At Sea) θεσπίστηκαν κανονισμοί οι οποίοι πρέπει να ακολουθούνται πιστά από τα πλοία ώστε αυτά να θεωρούνται αξιόπλοα. Έχει εκδώσει κανονισμούς πυρόσβεσης και πληρότητας μέσων ασφαλείας. Εκτός της ασφάλειας, ο εξοπλισμός του πλοίου αναβαθμίστηκε και σε πολλά άλλα επίπεδα, όπως στις επικοινωνίες. Εξοπλίζεται με σύγχρονα συστήματα telex, fax και δορυφορικά συστήματα, τα οποία του επιτρέπουν την άμεση και σταθερή επικοινωνία με τον έξω κόσμο.

Η εμπορική ναυτιλία οδηγείται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα πληροφορικής τόσο επί του πλοίου όσο και στην ναυτιλιακή επιχείρηση, με στόχο την ποιοτική βελτίωση της θαλάσσιας μεταφοράς. Το σύστημα αυτό θα μπορεί να λαμβάνει χρήσιμες πληροφορίες από την ξηρά και να στέλνει τις απαραίτητες πληροφορίες στην επιχείρηση, στους ναυλωτές, στους νηογνώμονες, στους ασφαλιστές και τέλος στις αρμόδιες κρατικές αρχές. Με αυτόν τον τρόπο θα καθορίζονται οι ελάχιστες προϋποθέσεις ασφαλών πλοίων.

Συμπερασματικά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα αποτελεσματικό σύστημα ηλεκτρονικής πληροφόρησης και ελέγχου είναι αναγκαίο να καλύπτει τις βασικές λειτουργικές ανάγκες και να είναι με τέτοιο τρόπο αποδεκτό από τους χρήστες του, ώστε τα οφέλη χρησιμοποίησής του να υπερκαλύπτουν το κόστος εγκατάστασής του.

4.1.2 Τάση για αυτοματισμό

“Ο όρος «αυτοματισμός» δηλώνει την αυτόματη ρύθμιση διαδοχικών σταδίων μιας παραγωγικής ή μηχανικής διαδικασίας χωρίς την παρέμβαση της ανθρώπινης ενέργειας”⁷

Συγκεκριμένα στην ναυτιλία εννοείται η χρησιμοποίηση και η κίνηση του πλοίου χωρίς πλήρωμα. Η αυτόματη ρύθμιση και λειτουργία μιας παραγωγικής διαδικασίας είναι περισσότερο ακριβής, αποδοτική, σταθερή και συνεχής, από όσο εκείνη που πραγματοποιείται με ανθρώπινη ενέργεια που αναγκαστικά συνδέεται με διακυμάνσεις στην απόδοση, σφάλματα και παραλείψεις. Μέσω αυτής επίσης επιτυγχάνεται οικονομία στην κατανάλωση καυσίμων λόγω της ακρίβειας της λειτουργίας των μηχανών.

Κατά πόσο όμως ο αυτοματισμός μπορεί να υλοποιηθεί απόλυτα;

Από τεχνικής πλευράς η πλήρης αυτοματοποίηση ενός πλοίου μπορεί να γίνει εφικτή με βασική προϋπόθεση την δημιουργία εγκαταστάσεων τηλεκατεύθυνσης απ’ όπου θα εκτελούνται οι κινήσεις και θα ελέγχονται οι ρυθμίσεις των κινητήριων μηχανών και των άλλων μηχανημάτων από την ξηρά. Υπάρχουν όμως συνθήκες που τείνουν στην παρεμπόδιση των παραπάνω όπως το πολυσύχναστο των θαλασσών, οι καιρικές μεταβολές και τα φυσικά εμπόδια.

Από οικονομικής πλευράς όμως η πλήρης αυτοματοποίηση είναι σχεδόν ανέφικτη μιας και το κόστος υλοποίησής της θα ήταν απαγορευτικό.

⁷ Ναυτιλιακή Οικονομική, σελ. 204

Μια πλήρης αυτοματοποίηση όμως δεν θα ήταν η ιδανική γιατί όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω πολλοί είναι οι αστάθμητοι παράγοντες που μπορούν να αλλάξουν την προγραμματισμένη λειτουργία του. Για τον λόγο αυτό οι άμεσες επεμβάσεις του πληρώματος θεωρούνται αναγκαίες ανά πάσα στιγμή.

Πιστεύουμε ότι η μερική αυτοματοποίηση του πλοίου σε συνδυασμό με εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό που ενδεχόμενα θα απασχολείται εναλλακτικά τόσο σε χερσαίες δραστηριότητες όσο και ως πλήρωμα του πλοίου θα εξασφάλιζε τον σωστό συνδυασμό.

4.2 Ναυλοσύμφωνα και κύριες μορφές ναύλωσης

Ναύλωση είναι η συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή στην οποία ο πλοιοκτήτης παραχωρεί έναντι κάποιας αμοιβής (ναύλος) το πλοίο του στον ναυλωτή. Η συμφωνία αυτή αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο.

Ναυλοσύμφωνο είναι η γραπτή σύμβαση της ναύλωσης που γίνεται απευθείας μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή διαμέσου των πρακτόρων τους. Είναι ένα πολύ σημαντικό έγγραφο που αναφέρεται όχι μόνο στα συμβαλλόμενα μέρη αλλά και στους αξιωματικούς, το πλήρωμα, και τους πράκτορες του πλοίου. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα είναι επίσημα, δηλαδή αναγνωρισμένα από κάποιο διεθνή οργανισμό όπως η BIMCO όπου αναλαμβάνουν για λογαριασμό των μελών τους και ως υπηρεσία στην παγκόσμια ναυτιλία να ελέγξουν, να συμπληρώσουν και να αποδεχτούν διάφορους τύπους, ενώ άλλα θεωρούνται ελλιπή και δεν τυγχάνουν ιδιαίτερου σεβασμού. Η χρήση αναγνωρισμένων ναυλοσύμφωνων εξασφαλίζει έλεγχο από νομικής πλευράς και δίκαιη αντιμετώπιση και από τα δύο μέρη.

Η δομή αλλά και το περιεχόμενο των ναυλοσύμφωνων διαφέρει. Το χρονικό περιθώριο που δίνεται για την καταβολή του ναύλου, ο τρόπος πληρωμής και το νόμισμα αποτελούν σημαντικά θέματα και θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορών μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη, η *διαιτησία* αποτελεί ένα γρήγορο μέσο επίλυσης των διαφωνιών αυτών, με έδρα το Λονδίνο.

Οι κυριότερες μορφές ναύλωσης ή γενικότερα μορφές απασχόλησης των εμπορικών πλοίων είναι οι εξής:

- **Ναύλωση κατά ταξίδι:** Το πλοίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από ένα καθορισμένο λιμάνι, σε ένα προκαθορισμένο προορισμό. Ο πλοιοκτήτης σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες που παρέχει και για την μεταφορά και την φορτοεκφόρτωση του φορτίου, αμοιβεται με τον ναύλο. Ο χρόνος που ο ναυλωτής έχει στην διάθεσή του για την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου καθορίζεται εξαρχής και αν τον υπερβεί, πληρώνει για κάθε επιπλέον μέρα. Επίσης, το πλοίο υποχρεούται μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα να βρεθεί στο λιμάνι φόρτωσης. Αν δεν εμφανιστεί μέχρι την τελευταία μέρα, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει την ναύλωση.
- **Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών:** Είναι η ναύλωση ενός πλοίου για μια σειρά ταξιδιών, όπου κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο, αλλά διέπονται από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά καθώς επίσης και ο

καθορισμός του ναύλου και των ημερών της επιτρεπόμενης διάρκειας παραμονής του πλοίου στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση.

- **Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης:** Είναι μια συμφωνία μεταφοράς, όπου ένας έμπορος αναλαμβάνει να μεταφέρει μια δεδομένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, πάνω σε συγκεκριμένους όρους ναύλωσης κατά ταξίδι, για κάθε ταξίδι. Ο έμπορος μπορεί να χρησιμοποιήσει τα δικά του βαπόρια ή να ναυλώσει πλοία τρίτων με σκοπό να πραγματοποιήσει τις υποχρεώσεις του συμβολαίου. Ο πλοιοκτήτης, αμείβεται σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζει εκείνα τα πλοία που απαιτούνται για να μεταφερθούν τα συγκεκριμένα αγαθά.
- **Ναύλωση γυμνού πλοίου:** πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης κάποιου πλοίου σε περίοδο όταν ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιον ναυλωτή, ο οποίος αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου. Έτσι ο ναυλωτής γίνεται προσωρινός διαχειριστής του σαν να ήταν πλοιοκτήτης. Σε αντάλλαγμα ο πλοιοκτήτης δέχεται μια χαμηλότερη αμοιβή, ως ενοίκιο, ανάλογα με τις μειωμένες ευθύνες και τους κινδύνους που έχει υπό την νέα ναύλωση. Αυτός ο τύπος ναύλωσης δε συναντάται συχνά, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να καλύψει τις ανάγκες του εμπορίου μεταξύ κοντινών ευρωπαϊκών κρατών.
- **Χρονοναύλωση:** Ο ναυλωτής νοικιάζει κάποιο πλοίο για μια συνεχή χρονική περίοδο π.χ. για 12 μήνες. Ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να διαχειρίζεται το πλοίο του, αλλά να εισπράττει ναύλο, ανταμείβεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα μηνιαία ή ανά 15νήμερο προκαταβολικά με κάποιο προκαθορισμένο ενοίκιο. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, όπως και τα λειτουργικά του έξοδα (τέλη, λιμενικά, καύσιμα). Ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του χρονοναυλωτή, δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια των συμφωνημένων όρων του συμβολαίου. Ο ναυλωτής με την σύμβαση χρονοναύλωσης έχει την δυνατότητα να αποφύγει την διαρκή αναζήτηση και ναύλωση διαφόρων πλοίων, γεγονός που είναι συνήθως πιο δαπανηρό.

4.3 Επιχειρηματικοί κίνδυνοι και ναυταπάτη

4.3.1 Επιχειρηματικοί κίνδυνοι ναυτιλίας και μέτρα αντιμετώπισής τους

Πολλά προβλήματα δημιουργούνται κατά την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και αυτό οδηγεί σε κινδύνους. Η κάθε επιχείρηση αντιμετωπίζει συνεχείς κινδύνους από την ημέρα της ίδρυσής της μέχρι το τέλος της ζωής της. Η έκταση των επιχειρηματικών κινδύνων είναι απροσδιόριστη, πλήττοντας την περιουσία, την επιχειρησιακή δραστηριότητα και το αποτέλεσμα.

Ιδιαίτερα μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει να αντιμετωπίσει και τους επιπρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την θαλάσσια μεταφορά και τα απειλούμενα συμφέροντα που σχετίζονται μ' αυτήν όπως τον άνθρωπο, το πλοίο, το

φορτίο και το ναύλο. Οι πάσης φύσεως θαλάσσιοι κίνδυνοι διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες:

- **Στους υπό ευρεία έννοια θαλασσίους κινδύνους:** εδώ ανήκουν η ολική απώλεια του πλοίου, η σύγκρουση του με άλλο πλοίο ή με τεχνητό και φυσικό εμπόδιο, η εκβολή και η αρπαγή φορτίου, η πειρατεία και η πυρκαγιά. Επίσης οι ναυταπάτες και οι απεργίες.
- **Στους υπό περιορισμένη έννοια “κινδύνους στην θάλασσα”:** περιλαμβάνονται θαλάσσιοι κίνδυνοι, οι οποίοι προκαλούνται λόγω εκτάκτων συνθηκών όπως οι θαλασσοταραχές. Τέτοια είναι η βύθιση, η σύγκρουση και η προσάραξη του πλοίου.

Η άμυνα κατά των κινδύνων αναφέρεται στην αποφυγή ή στην εξουδετέρωση τους όταν επέλθει ο κίνδυνος, με τις λιγότερες δυνατές συνέπειες. Για τον λόγο αυτό απαιτείται η λήψη μέτρων και συνίσταται πολιτική κατά των κινδύνων. Τα μέτρα αυτά μπορεί να είναι προληπτικά όπως μέτρα ασφαλίσεως περιουσιακών στοιχείων και εργατικών ατυχημάτων, κατασταλτικά προς εξουδετέρωση ή μείωση του επερχόμενου κινδύνου και επανορθωτικά προς αποκατάσταση των ζημιών όπως την ανάπτυξη πιστοληπτικής ικανότητας κ.ά.

4.3.2 Μορφές διεθνούς ναυταπάτης και μέτρα περιορισμού της

Οι απάτες κατά την διεξαγωγή του εμπορίου και ειδικά των μεταφορών, αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν βαθμιαία με την πρόοδο του διεθνούς εμπορίου. Το φαινόμενο είναι γνωστό από την αρχαιότητα και τις τελευταίες δεκαετίες έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις.

Οι **ναυταπάτες** είναι ζημιές που προκαλούνται στο πλοίο ή στο φορτίο από δόλο του πλοιάρχου ή του πληρώματος με σκοπό την πρόκληση βλάβης σε βάρος του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή.

Υπάρχουν διάφορες μορφές και συνδυασμοί ναυταπατών που συμβαίνουν κατά την διεξαγωγή του εμπορίου και των μεταφορών. Αυτές είναι:

Ναυταπάτη στηριζόμενη σε έγγραφα: Ο αγοραστής και ο πωλητής θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προφύλαξης όσο αναφορά τα έγγραφα που αφορούν την φορτωτική, τα τιμολόγια, τα πιστοποιητικά προέλευσης, ποσότητας, ποιότητας και ελέγχου. Τα έγγραφα αυτά μπορεί να είναι πλαστά. Στη ναυτιλία είναι πολύ εύκολο να πέσει κανείς θύμα απάτης που στηρίζεται σε έγγραφα, επειδή μια απλή συναλλαγή είναι ικανή να εμπλέξει πολλά άτομα σε διαφορετικές χώρες, αν και η γεωγραφική απόσταση είναι μεγάλη και η προσωπική παρουσία ελάχιστη. Ο έλεγχος της αξιοπιστίας των συμβαλλόμενων κρίνεται απαραίτητος.

Πρόκληση ναυαγίου – παρέκκλιση πορείας και κλοπή φορτίου: Τα περισσότερα περιστατικά πρόκλησης ναυαγίων, γίνονται όταν εφοπλιστές που έχουν περιέλθει σε οικονομικό αδιέξοδο πείθουν το πλήρωμα του πλοίου ή μέρος αυτού να προκαλέσει ζημιές με σκοπό την τελική βύθιση του πλοίου, ιδιαίτερα αν αυτό βρίσκεται στο τέλος της οικονομικής του ζωής. Διότι όλα τα πλοία όσες συντηρήσεις και αν υποστούν έχουν κάποιο καθορισμένο όριο ζωής και αυτό για την ασφάλεια της μεταφοράς. Η πρόκληση ναυαγίου μπορεί επίσης να συνδυαστεί είτε με απάτη σχετικά με το φορτίο, όταν το πλοίο έχει εμπορεύματα μεγάλης αξίας, είτε με

παρέκκλιση από την κανονική πορεία και την πώληση του φορτίου. Οι προϋποθέσεις για ναυταπάτη αυτού του είδους είναι το πλοίο να είναι ασφαλισμένο, τα άτομα αποφασισμένα να συνεργήσουν στην απάτη και ένας πλοιοκτήτης που δεν φημίζεται για την φερεγγυότητά του.

Εμπρησμός: Προσφέρει στον πλοιοκτήτη έναν εναλλακτικό τρόπο καταστροφής του πλοίου με σκοπό να απαιτήσει την χρηματική αποζημίωση που του αναλογεί από την ασφαλιστική εταιρεία. Οι “τυχαίες” πυρκαγιές προκαλούνται εύκολα και μπορούν να ξεκινήσουν με ελάχιστο κίνδυνο και με εμπλοκή του πληρώματος σε μικρό βαθμό. Οι πυρκαγιές που έχουν σαν εστία ορισμένα μέρη του πλοίου όπως το μηχανοστάσιο, προκαλούν τις περισσότερες φορές την ολοκληρωτική απώλεια του πλοίου και είναι εξαιρετικά δύσκολο να αποδειχθεί ότι προκλήθηκαν εσκεμμένα.

Για να γίνουμε πιο κατανοητοί παραθέτουμε το παρακάτω παράδειγμα εμπρησμού:

“Τον Οκτώβριο του 1977 ένα ελληνικό πλοίο φόρτωσε εμπορεύματα μεγάλης αξίας από ένα λιμάνι της Μεσογείου με προορισμό τον Περσικό κόλπο. Το πλοίο ήταν ασφαλισμένο για 750.000\$. κατά την διάρκεια του ταξιδιού, το πλοίο μπήκε σε ένα μικρό λιμάνι για μικροεπισκευές που κοστολογήθηκαν στο ύψος των 15.000\$, ποσόν που οι πλοιοκτήτες δήλωσαν ότι αδυνατούν να το καταβάλλουν με αποτέλεσμα η επισκευαστική εταιρεία να προβεί σε κατάσχεση και με την διαδικασία του πλειστηριασμού να το πουλήσει σε τιμή άνω των 200.000\$. Ο νέος πλοιοκτήτης απαίτησε σε αυτήν την φάση υπερβολικό ναύλο για την μεταφορά εμπορευμάτων. Έως τότε είχαν περάσει 9 μήνες από την φόρτωση και οι κάτοχοι των εμπορευμάτων δεν είχαν άλλη εκλογή παρά να καταβάλλουν τον επιπλέον ναύλο που ζητήθηκε. Την επόμενη μέρα ξέσπασε πυρκαγιά που κατέστρεψε το πλοίο. Ο νέος πλοιοκτήτης απαίτησε την ασφάλεια του πλοίου. Σ’ αυτήν την περίπτωση οι ελληνικές αρχές ενήργησαν αποτελεσματικά και αποκαλύφθηκε η απάτη. Βρέθηκαν ένοχοι οι παλιοί και ο νέος από τους πλοιοκτήτες καθώς και τέσσερα άλλα άτομα που επέβαιναν συνεχώς επί του πλοίου. Οι κατηγορίες που τους βάρυναν ήταν: εμπρησμός του πλοίου και απάτη σε βάρος της ασφαλιστικής εταιρείας”⁸

Απάτη στην ναύλωση: Οι βασικές μορφές της ναυταπάτης που παρουσιάζονται στα πλαίσια του ναυλοσύμφωνου είναι ανάλογες με τις μορφές ναύλωσης που παραθέσαμε παραπάνω. Έτσι διακρίνουμε:

- Ναυταπάτη στις χρονοναυλώσεις: Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και των κατόχων των φορτίων, ένας ασυνεπής πλοιοκτήτης είναι πιθανό να προσπαθήσει να πουλήσει παράνομα το φορτίο με σκοπό να καλύψει το κόστος του ταξιδιού.
- Ναυταπάτη σε ναυλοσύμφωνο εκτέλεσης ορισμένου ταξιδιού: Μετά τον απόπλου ο πλοιοκτήτης απαιτεί την καταβολή επιπλέον χρηματικού ποσού προβάλλοντας διάφορα επιχειρήματα και προσχήματα, απειλώντας συγχρόνως ότι εάν δεν γίνουν δεκτοί οι όροι του, το πλοίο δεν θα φθάσει στον προκαθορισμένο προορισμό του για την εκφόρτωση των εμπορευμάτων.

⁸ Ναυτιλιακή Οικονομική, σελ. 158

Απάτη στρεφόμενη κατά της ασφάλισης των εμπορευμάτων ή του πλοίου:
Χαρακτηρίζεται από την ασφάλιση των εμπορευμάτων ή του πλοίου, σε βαθμό υπερβολικό σε σχέση με την πραγματική τους αξία, με αντικειμενικό σκοπό το κέρδος που θα προκύψει από μια απώλεια ή ζημιά του φορτίου.

Η ναυταπάτη συνήθως γίνεται από άτομα που είτε απασχολούνται στο ναυτιλιακό περιβάλλον, είτε όχι. Η λήψη προληπτικών μέτρων κατά την συνεργασία και συναλλαγή με εταιρείες μικρού κύκλου δραστηριοτήτων και όχι ευρύτατα γνωστών κρίνεται απαραίτητη. Αναγκαία είναι επίσης και η απόκτηση εμπειρίας έτσι ώστε να προστατεύσουν πλήρως τα συμφέροντά τους όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Πολλά κράτη δε, διαθέτουν εξειδικευμένες αστυνομικές ή νομικές υπηρεσίες για την αντιμετώπιση της ναυταπάτης. Παρόλα αυτά όμως υπάρχουν ορισμένα θεμελιώδη προληπτικά μέτρα. Καλό θα ήταν να υπάρχουν κάποιες υπηρεσίες που να είναι σε θέση να συμβουλεύουν, να πληροφορούν και γενικά να διαφωτίζουν όλους τους ενδιαφερόμενους στις δύσκολες καταστάσεις που προκύπτουν εξαιτίας του φαινομένου της ναυταπάτης.

4.4 Διαχρονικότητα της πειρατείας - Σύγχρονοι πειρατές

Το φαινόμενο της πειρατείας αποτελεί χαρακτηριστικό του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου από τα πρώτα του στάδια και περιορίστηκε με την υιοθέτηση μέτρων από τις εκάστοτε κατά εποχή μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις. Στην εποχή μας τείνει να λάβει πάλι μεγάλες διαστάσεις λαμβάνοντας όμως διαφορετική μορφή προσαρμοζόμενο και αυτό στις εξελίξεις του αιώνα μας.

Οι διεθνείς οργανισμοί υπολογίζουν ότι ετησίως γίνονται περίπου 1.000 πειρατείες όλων των ειδών και σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Έχει υπολογιστεί ότι έχουν χάσει τη ζωή τους περισσότεροι από 800 ναυτικοί διαφόρων εθνικοτήτων. Οι πειρατές του 21^{ου} αιώνα δρουν κυρίως στην Ν. Αμερική, στην Άπω Ανατολή και στις ανατολικές και δυτικές ακτές της Κ. Αφρικής.

Τα κυκλώματα της πειρατείας είναι πολύ καλά οργανωμένα τόσο σε επιχειρηματικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο διασυνδέσεων. Έχουν επαφές με τις λιμενικές, αστυνομικές, τελωνειακές, ναυτιλιακές αρχές προκειμένου να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κίνηση των πλοίων στα λιμάνια δράσης τους.

Στα ίδια λιμάνια που δρούσαν οι πρόγονοί τους στα τέλη του 18^{ου} αιώνα συνεχίζουν και σήμερα να λεηλατούν το θαλάσσιο εμπόριο οι πειρατικές συμμορίες. Στις μέρες μας, η άνθιση της κινεζικής οικονομίας έχει αυξήσει κατακόρυφα την κατεύθυνση κάθε είδους φορτίων προς τα υψηλής επικινδυνότητας λιμάνια της Ν.Α. Ασίας.

Το 2004 σημειώθηκαν 344 πειρατείες έναντι 271 το 2003, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 26,93%. Στις επιθέσεις αυτές έχασαν την ζωή τους 20 ναυτικοί, ενώ το 2003 τα θύματα ήταν 6.

Στην κορυφή των πειρατικών επιθέσεων, η Ινδονησία εξακολουθεί να κρατάει την πρωτοκαθεδρία με 87 επιθέσεις πλοίων που έπλεαν στα νερά της. Ακολουθεί το Μπανγκλαντές με 37 επιθέσεις. Αύξηση των πειρατειών παρατηρείται και στην Νιγηρία με 28 επιθέσεις το 2004 έναντι 9 επιθέσεων το 2003.

Αξιοσημείωτη είναι η μείωση των επιθέσεων στις περιοχές του Εκουαδόρ, Γουιάνας και Ταϊλάνδης, ενώ και στη Μαλαισία έχει παρατηρηθεί μείωση ύστερα από συστηματική περιπολία στα χωρικά της ύδατα.



Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου, το οικονομικό κόστος που προκαλείται στη διεθνή οικονομία από τις πειρατικές επιθέσεις είναι της τάξεως των 25 δις δολαρίων το χρόνο.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο στην έκθεσή του καταγράφει 36 λιμάνια σε όλων τον κόσμο ως σημεία υψηλού κινδύνου καθώς και τις θαλάσσιες περιοχές στην Ν.Α. Ασία, στην χερσόνησο της Ινδίας, στην Ερυθρά θάλασσα, στην νότια και κεντρική Αμερική και στην Καραϊβική.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας **από το 1990 έως το 2004 έχουν πέσει θύματα πειρατών περισσότερα από 65 Ελληνικά πλοία!**

Οι επιθέσεις σε πλοία θα μειωθούν όταν οι σύγχρονοι ‘Μπαρμπαρόσα’ θα αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες ποινές αν συλληφθούν και αν αναζητηθούν πραγματικά ριζοσπαστικές στρατηγικές για την εξάλειψη των εγκληματικών αυτών ενεργειών.

4.5 Το νηολόγιο και ο ρόλος των νηογνωμόνων στην ασφάλεια των πλοίων

● Το νηολόγιο

Το νηολόγιο είναι επίσημο βιβλίο στο οποίο καταγράφονται τα πλοία που επιθυμούν να φέρουν τη σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει. Με την πράξη εγγραφής το πλοίο αποκτά την εθνικότητα της χώρας του νηολογίου και έχει αναρτημένη τη σημαία της.

Το ελληνικό νηολόγιο τηρείται από τα λιμεναρχεία καθώς και από τα προξενικά λιμεναρχεία που λειτουργούν στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου όπως: Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Τόκιο, Σιγκαπούρη, Αμβούργο κ.α.

Η δημοσίευση εγγραφής στο νηολόγιο επιβάλλεται από το νόμο για λόγους ασφαλείας των συναλλαγών και τα στοιχεία εγγραφής του πλοίου είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου μετά από αίτησή του.

Τα στοιχεία που καταχωρούνται κατά την εγγραφή είναι:

- ☒ Όνομα και ιθαγένεια του πλοιοκτήτη
- ☒ Τίτλος κτήσης της κυριότητας του πλοίου
- ☒ Ονομασία και διεθνές διακριτικό του πλοίου (αποτελείται από 4 γράμματα του λατινικού αλφαβήτου)
- ☒ Χωρητικότητα και διαστάσεις του πλοίου
- ☒ Ιπποδύναμη των μηχανών
- ☒ Αριθμός νηολογίου και λιμάνι νηολόγησης

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία τα νηολόγια διακρίνονται σε:

Νηολόγιο πλοιαρίων (χωρητικότητα κάτω των 10 κόρων)

Νηολόγιο 1^{ης} κλάσης (χωρητικότητα από 10-60 κόρους⁹)

Νηολόγιο 2^{ης} κλάσης (χωρητικότητα άνω των 60 κόρων)

Βιβλίο φορτηγίδων όπου καταχωρείται κάθε πλωτό μέσο που δεν χαρακτηρίζεται ως πλοίο όπως: πλωτές φορτηγίδες, δεξαμενές, πλωτοί γερανοί κ.α.

Η ελληνική σημαία αποτελεί σημαντικό νηολόγιο. Κατέχουμε την 4^η θέση στον κόσμο σε κ.ο.χ. όμως σε όρους πραγματικής πλοιοκτησίας τα πλοία ελληνικών συμφερόντων κατέχουν σταθερά την **1^η θέση παγκοσμίως!**

Ο Νηογνώμονας

Οι Νηογνώμονες είναι ιδιωτικές διεθνείς επιχειρήσεις που ασχολούνται με:

-Τη στατιστική των ναυπηγήσεων

-Τα ναύαγια και τις αβαρίες

-Την έκδοση προδιαγραφών ασφαλείας των εμπορικών πλοίων και κανονισμών κατάταξής τους σε κλάσης

Ο Νηογνώμονας ελέγχει την εφαρμογή των προδιαγραφών από το ναυπηγό, ενώ στη συνέχεια παρακολουθεί το πλοίο σε όλη του τη ζωή με περιοδικούς ελέγχους και έκτακτες επιθεωρήσεις, ιδιαίτερα μετά από ατύχημα ή επισκευή. Μετά από κάθε έλεγχο εκδίδει **πιστοποιητικό** για την ασφάλεια και την αξιοπλοοία του πλοίου, αναλαμβάνοντας την ευθύνη έναντι των πλοιοκτητών, των ασφαλιστών του πλοίου και του φορτίου και γενικότερα έναντι οποιουδήποτε τρίτου φυσικού και νομικού προσώπου σχετίζεται άμεσα με το πλοίο.

Το σημαντικό έργο που επιτελούν οι Νηογνώμονες αλλά και οι αυξημένες αρμοδιότητές τους όσον αφορά την υψηλού επιπέδου ασφάλεια στα εμπορικά πλοία, είναι στις μέρες μας κοινή παραδοχή. Ιδιαίτερος είναι και ο ρόλος της **Διεθνούς Ένωσης των Νηογνωμόνων** (International Association of Classification societies: IACS) με στόχο πάντα την ποιοτική αναβάθμιση και τον πληρέστερο έλεγχο σε όλα τα στάδια της ζωής ενός πλοίου.

⁹ Κόρος Ολικής Χωρητικότητας (κ.ο.χ): είναι διεθνής μονάδα όγκου για την εκτίμηση της εσωτερικής χωρητικότητας των πλοίων και ισοδυναμεί με 100 κυβικά πόδια ή αλλιώς με 2,83 κυβικά μέτρα.

Στον πίνακα που ακολουθεί αναφέρονται οι εγκυρότεροι Νηογνώμονες που λειτουργούν στις κυριότερες χώρες του κόσμου. Στην 1^η θέση βρίσκεται ο Βρετανικός Νηογνώμονας με 803 πλοία και 22.456.871 κ.ο.χ. και στην 5^η θέση βρίσκεται ο Ελληνικός Νηογνώμονας με 331 πλοία και 3.661.279 κ.ο.χ.

Ελληνόκτητα πλοία κατά νηογνώμονα (για πλοία μεγαλύτερα των 1000 Κ.Ο.Χ.)			
ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Τ.Ν.Β.	Κ.Ο.Χ.
ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ	803	38857239	22456871
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ	631	37582804	20928220
ΓΑΛΛΙΚΟΣ	474	13418405	8368126
ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ	333	13761575	8039910
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ	331	4707036	3661279
ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ	301	16124466	9397254
ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΣ	162	3311648	2379225
ΠΟΛΩΝΙΚΟΣ	93	3211818	1847395
ΙΤΑΛΙΚΟΣ	86	2210953	1390069
ΡΩΣΙΚΟΣ	42	746881	572152
ΚΟΡΕΑΤΙΚΟΣ	19	667181	461244
ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΟΣ	13	161395	107515
ΔΑΝΙΚΟΣ	13	198434	147621
ΚΡΟΑΤΙΚΟΣ	12	853926	494865
ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ	10	432792	259475
ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΟΣ	2	3875	3259
ΙΝΔΙΚΟΣ	2	25688	15819
ΛΟΙΠΑ	225	4346371	2728022
ΣΥΝΟΛΟ	3358	133646831	78900843

Πηγή: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1870 και λειτούργησε με κάποια διαστήματα διακοπής. Αρχικά δε θεωρήθηκε τόσο έγκυρος όσο αυτοί του εξωτερικού όμως σήμερα θεωρείται ως ένας από τους εγκυρότερους στον κόσμο.

Στοιχεία του IACS αναφέρουν ότι μεγάλος αριθμός πλοίων εγκαταλείπει τους μεγάλους Νηογνώμονες λόγω των πολύ αυστηρών μέτρων που λαμβάνουν. Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία αυτά 1400 πλοία έχουν εγκαταλείψει τα μέλη του IACS, αναζητώντας καταφύγιο σε μικρότερους Νηογνώμονες οι οποίοι έχουν λιγότερο αυστηρά κριτήρια.

Ο πλοιοκτήτης επιλέγει Νηογνώμονα κατά την κρίση του. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες στη μεγάλη τους πλειοψηφία καλύπτουν τα πλοία τους με τους αυστηρότερους και περισσότερο απαιτητικούς Νηογνώμονες.

4.6 Τα ναυτικά ατυχήματα – Απώλεια ανθρώπινης ζωής – Αίτια ατυχημάτων

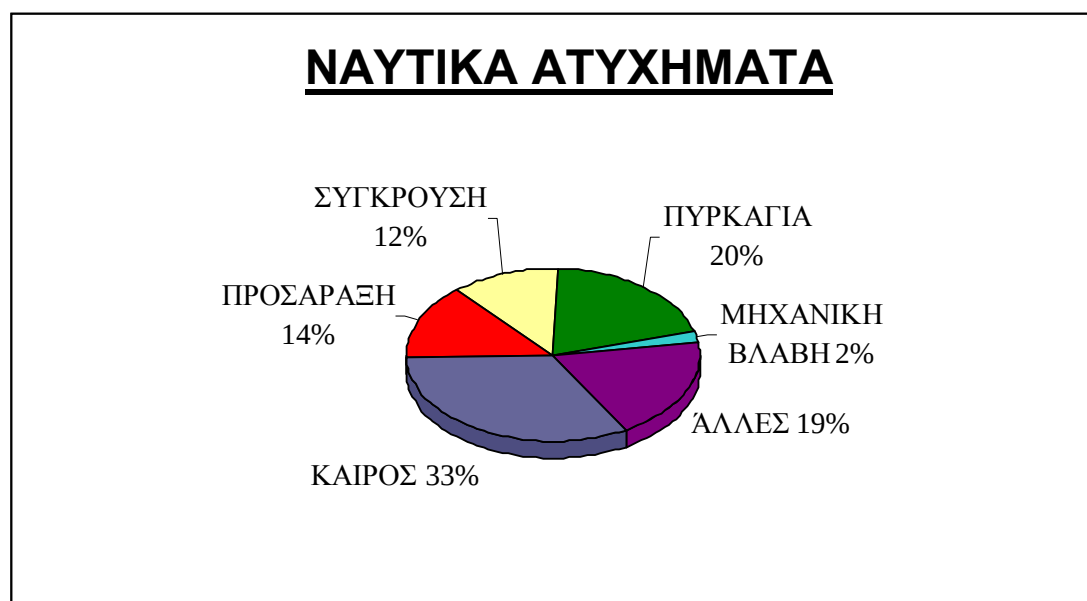
Τα τελευταία χρόνια, τα ναυτικά ατυχήματα έχουν ελκύσει την προσοχή του κοινού αισθήματος, αλλά και των πολιτικών κυρίως των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον τους έχει προκληθεί από την εικόνα που δίνουν τα Μ.Μ.Ε. προβάλλοντας κατά τραγικό τρόπο τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς είτε σε επιβατηγά πλοία, είτε σε δεξαμενόπλοια.

Μεγάλο ενδιαφέρον συγκεντρώνεται στα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων που έχουν ως τραγική συνέπεια πέρα από τα ανθρώπινα θύματα και την μεγάλης έκτασης ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από την άλλη δεν είναι λιγότερα τα ατυχήματα που συμβαίνουν με όλα τα άλλα, φαινομενικά πιο ακίνδυνα πλοία. Τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα σε αριθμό χαμένων ανθρώπινων ζωών, έχουν σημειωθεί σε επιβατηγά πλοία.

Για να περιοριστεί όσο γίνεται το φαινόμενο των ναυτικών ατυχημάτων, επιβάλλεται η συνολική αντιμετώπιση του θέματος. Δεν πρέπει να στεκόμαστε μόνο στις συνέπειες των ατυχημάτων αλλά και στις αιτίες που τα προκαλούν.

Στα στοιχεία που ακολουθούν βλέπουμε τις κυριότερες αιτίες που προκαλούν συνήθως τα ναυτικά ατυχήματα.



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία από *Modern Shipping Disasters* (1987 – 1991)

Από το σχήμα βλέπουμε ότι οι καιρικές συνθήκες αποτελούν το 33% των συνολικών αιτιών, οι προσαράξεις το 14%, οι συγκρούσεις μεταξύ πλοίων το 12%, οι κάθε είδους πυρκαγιές το 20%, οι μηχανικές βλάβες το 2%, ενώ τα υπόλοιπα και μη εξακριβωμένα αίτια, ανέρχονται στο 19%.

Αν αναλύσουμε κάθε κατηγορία από τα προαναφερθέντα αίτια ξεχωριστά, θα διαπιστώσουμε ότι αν όχι σε όλες τουλάχιστον στις περισσότερες εμπλέκεται ο **ανθρώπινος παράγοντας**.

Στο θέμα των καιρικών συνθηκών τα πλοία ενημερώνονται συνεχώς για τις καιρικές προβλέψεις όπως επίσης και για τις κινήσεις των καταιγίδων ή των τυφώνων, ακόμα και των παγόβουνων. Είναι λοιπόν αρμοδιότητα του πλοιάρχου να αποφύγει αλλάζοντας πορεία, τα παραπάνω.

Σε ότι αφορά το θέμα της προσάραξης όταν αυτή γίνεται για αποτροπή σοβαρότερων συνεπειών και για την προστασία τόσο του πλοίου, όσο και του φορτίου, ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει τον καθοριστικό ρόλο.

Στην περίπτωση που έχουμε ατύχημα λόγω σύγκρουσης, αν εξαιρέσουμε ένα μικρό ποσοστό που οφείλεται σε μηχανικές βλάβες λόγω κακής συντήρησης μπορούμε να ισχυριστούμε ότι οφείλεται σε μη σωστή τήρηση των κανόνων ναυσιπλοΐας.

Όσον αφορά το θέμα της πυρκαγιάς είναι πολύ δύσκολο να αντιμετωπισθεί “εν πλω”, αφού τα μέσα είναι περιορισμένα και η βοήθεια από την στεριά αδύνατη. Για το λόγο αυτό χρειάζεται πολύ καλή εκπαίδευση των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων στην καταπολέμηση τέτοιων καταστάσεων.

Μένει λοιπόν ένα ποσοστό ατυχημάτων γύρω στο 19% από μη εξακριβωμένες αιτίες, στις οποίες όμως με βάση τα προηγούμενα, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι και εδώ ο ανθρώπινος παράγοντας ως κοινός παρανομαστής των παραπάνω παίζει κάποιο ρόλο.

Δείχνουν όμως τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων τόση αμέλεια σε τόσο σοβαρά ζητήματα όπως είναι η ασφάλεια τους ή ακόμη και η ίδια τους η ζωή;

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι βέβαια αρνητική.

Επειδή το πλοίο αποτελεί την ουσιαστική έκφραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η έμφαση που δίνεται στο πλήρωμα, αφορά πολύ περισσότερο την σωστή λειτουργία του πλοίου παρά την πλευρά της ασφάλειας με όλες τις ανεπιθύμητες παρενέργειες. Στο γεγονός αυτό παίζουν ρόλο πολλοί παράγοντες όπως οι δυσκολίες στην συνεννόηση λόγω της πολυγλωσσίας του πληρώματος που μπορούν να οδηγήσουν σε ατύχημα, η ανεπαρκής εκπαίδευση των πληρωμάτων και ιδιαίτερα των νέων αξιωματικών και η ανεπαρκής συντήρηση των μηχανημάτων λόγω έλλειψης χρόνου και οικονομικών διαφωνιών.

4.7 Θαλάσσια ρύπανση

Η ναυτιλία συμβάλλει στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κυρίως μέσω της ατυχηματικής και λειτουργικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων.

Η **ατυχηματική ρύπανση** μπορεί να προκληθεί από κάθε μορφή ατυχήματος που μπορεί να συμβεί σ’ ένα εμπορικό πλοίο όπως την πρόσκρουσή του, την προσάραξη, την πυρκαγιά και την βύθισή του.

Το μέγεθος του πλοίου και η ποσότητα φορτίου που μεταφέρει θεωρούνται παράγοντες τεράστιας σημασίας σε περίπτωση ατυχήματος. Όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες που μεταφέρει, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, με αποτέλεσμα τα “γιγαντιαία” πλοία να απειλούν και με “γιγαντιαίους” κινδύνους τις περιοχές μέσα στις οποίες κινούνται.

Από το γεγονός ότι τα “γιγαντιαία” πλοία είναι κυρίως μεταφορές χύδην υγρών φορτίων τύπου tankers και σε πολύ μικρότερο βαθμό πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, συμπεραίνουμε ότι οι βυθίσεις γιγαντιαίων πλοίων συνοδεύονται σχεδόν πάντα από ρύπανση με αργό πετρέλαιο, πετρελαιοειδή ή ορισμένα χημικά φορτία

εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, που προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ συγχρόνως η καταπολέμησή της είναι επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα. Ότι ισχύει για τις εκχύσεις πετρελαίου από τα παραπάνω ατυχήματα, μπορούμε να πούμε ότι ισχύει και για ατυχήματα σε πλωτές δεξαμενές αντλήσεως πετρελαίου.

Εκτός από την ατυχηματική ρύπανση που θεωρείται η πιο καταστρεπτική όσο αναφορά την ναυτιλία υπάρχει και η **λειτουργική ρύπανση** η οποία καλύπτει οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου, μέσω υπολειμματικών υλικών όπως χρώματα, γράσα, λάδια, σκουριές από τις λαμαρίνες τα οποία καταλήγουν στην θάλασσα με οποιονδήποτε τρόπο.



Είναι γνωστό ότι οι σημαντικότερες ευθύνες σχετικά με το ποσοστό συμμετοχής στην θαλάσσια ρύπανση αποδίδονται στην ναυτιλία.

Ποια είναι όμως η πραγματική εικόνα σχετικά με το ποσοστό αυτό;

Το ευρύ κοινό δεν μπορεί να έχει πρόσβαση στην έγκυρη και επιστημονική γνώση και φυσικό είναι να διαμορφώνει γνώμη μέσω της μονόπλευρης προβολής καταστρεπτικών ατυχημάτων από τα Μ.Μ.Ε.

Σε επίπεδο επιστημόνων όμως και κυβερνήσεων, αλλά και διεθνών θεσμών, όπου είναι γνωστή η πραγματική εικόνα του προβλήματος, η έμφαση στη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία έχει διαφορετική εξήγηση. Συγκεκριμένα, πρόκειται για μια πηγή ρύπανσης που μπορεί να εντοπίζεται σχετικά εύκολα, “παράγει” συγκεκριμένους ρύπους μέσα από προσδιορισμένες διαδικασίες και επιπλέον επιδέχεται έλεγχο και αστυνόμευση.

Η πραγματικότητα έχει αρχίσει να συνειδητοποιείται τα τελευταία χρόνια και γίνονται προσπάθειες δημοσιοποίησης του προβλήματος της ρύπανσης στην πραγματική του διάσταση καθώς και λήψης μέτρων που αντιμετωπίζουν ανάλογα το ζήτημα αυτό.

Προς την κατεύθυνση αυτή, έρευνα του προγράμματος Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον (U.N.E.P.) αποκαλύπτει ότι από τους ρύπους που καταλήγουν στην θάλασσα το 44% οφείλεται σε απορροές και απόβλητα από την ξηρά, το 33% σε μεταφερόμενους μέσω της ατμόσφαιρας ρύπους, το 10% σε απορρίψεις στους ωκεανούς, το 1% σε υποθαλάσσια άντληση πετρελαίου κτλ, ενώ μόνο το 12% οφείλεται στην ναυτιλία.

Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης

Πηγή (ποσοστό%)	Αναλογία επί συνόλου
Απορροές και απόβλητα από την ξηρά	44
Εκπομπές αερίων ρύπων	33
Ναυτιλιακά απόβλητα και ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα	12
Απορρίψεις στους ωκεανούς	10
Υποθαλάσσιες εξορύξεις μεταλλευμάτων, πετρελαίου και αερίων	1
Σύνολο πηγών	100

Πηγή: Ομάδα εμπειρογνομόνων – Κοινή έκθεση για το θαλάσσιο φυσικό περιβάλλον, The State Of The Marine Environment , UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 115 (Ναϊρόμπι, πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, 2001)

3^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ **“ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΡΩΜΕΝΑ”**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1 Άνοδος των νέων ναυτιλιακών χωρών – αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία

Στην αρχή της δεκαετίας του '70 η άνοδος των νέων Βιομηχανικών Χωρών, χώρες κυρίως της ανατολικής και νοτιοανατολικής Ασίας, είχε γίνει αισθητή στο επίπεδο του διεθνούς εμπορίου.

Μέσα σ' αυτήν την δεκαετία, τέσσερις μόνο χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας, το Χονγκ Κονγκ, η Ταϊβάν, η Ν. Κορέα και η Σιγκαπούρη, υπερδιπλασίασαν την συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εξαγωγικό εμπόριο και ήταν υπεύθυνες για το μεγαλύτερο μέρος της ανόδου του συνολικού ποσοστού των Νέων Βιομηχανικών Χωρών.

Οι εξελίξεις στην συνέχεια ήταν εντυπωσιακές κυρίως στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Η Ν. Κορέα ήταν αυτή που συνέβαλε κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην αύξηση των παγκόσμιων ναυπηγήσεων.

Μετέπειτα η εικόνα στις ανώτερες θέσεις διαφοροποιείται. Παραδοσιακοί στόλοι ακόμα και χωρών όπως η Νορβηγία θα μειωθούν σημαντικά και άλλοι όπως ο Βρετανικός θα βρεθεί κάτω από αυτούς της Ν. Κορέας και των Φιλιππίνων. Νέες ανερχόμενες οικονομικές δυνάμεις από τον χώρο της Ασίας εισήλθαν επιθετικά στη διεθνή ναυτιλία διαθέτοντας πλέον εθνικά φορτία, τα απαραίτητα κεφάλαια και κυρίως φθηνή εργασία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Εν συνεχεία η διεθνής ιεραρχία μεταβάλλεται ξανά, αυτή την φορά προς όφελος της Νορβηγίας και της Μ. Βρετανίας οι οποίες επανακτούν τη δυναμική τους.

Βασική αιτία για τις μεταβολές αυτές ήταν ο διαφορετικός βαθμός εξειδίκευσης των στόλων στις πλέον δυναμικές κατηγορίες χωρητικότητας όπως στα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και μεταλλεύματος.

Κλείνοντας πρέπει να τονίσουμε ότι παρά τις όλες ανακατατάξεις στην διεθνή ναυτιλιακή σκηνή, η χώρα μας βρισκόταν πάντα στις πρώτες 6 θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης.

5.2 Παγκόσμια Ναυτιλία – Έντονος διεθνής ανταγωνισμός

Το 2004 επιφύλαξε μια εκπληκτική και πρωτοφανή πορεία στην παγκόσμια ναυτιλία. Η δυναμική άνοδος, άρχισε το φθινόπωρο του 2003 και συνεχίστηκε με μεγαλύτερους ρυθμούς το 1^ο εξάμηνο του 2004, φθάνοντας στις αρχές του Ιουνίου στα υψηλότερα καταγεγραμμένα επίπεδα της τελευταίας 20ετίας.

Δύο ήταν κυρίως οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτήν την άνοδο.

- Η συνεχιζόμενη πτωτική πορεία του αμερικανικού δολαρίου έναντι των άλλων ισχυρών νομισμάτων, η οποία άνοιξε τους δρόμους στην άνθιση του διεθνούς εμπορίου και στην ισχυροποίηση της αμερικανικής οικονομίας.
- Η συνεχιζόμενη άνοδος της κινεζικής οικονομίας η οποία μετά την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008 και την τεράστια εισροή δυτικών κεφαλαίων λόγω της αναμενόμενης ανάπτυξης, είχε μια αλματώδη πορεία, εκμεταλλευόμενη το φθηνό εργατικό δυναμικό της.

5.2.1 Διεθνής ανταγωνισμός – ναυπηγεία

Τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα αυτό θα μπορούσαμε να τον χαρακτηρίσουμε αθέμιτο μιας και υπάρχουν χειροπιαστά παραδείγματα καταπάτησης των διεθνών κανονισμών. Δυστυχώς κάποιες χώρες, χρησιμοποιώντας αθέμιτα μέσα, δεν ανταποκρίθηκαν στις προσδοκίες του Π.Ο.Ε.

Τρανταχτό παράδειγμα καταπάτησης των διεθνών κανονισμών αποτέλεσε η Κορέα, η οποία για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των διεθνών αγορών, προωθεί μια πολιτική επιχορηγήσεων των ναυπηγείων της αντίθετη με τους κανονισμούς του Π.Ο.Ε.

Επίσης καταδικάστηκε και η πράξη των Η.Π.Α. να προβεί σε σημαντική αύξηση δασμών εισαγωγής χάλυβα.

ΤΑ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΡΑΤΗ

A/A	ΧΩΡΑ	ΑΡ. ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΧΩΡ/ΤΑ dwt	ΑΡ. Πλοίων	ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ
1	ΙΑΠΩΝΙΑ	7	25,5	194	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ & BULK CARRIERS
2	ΕΛΛΑΔΑ	6	17,6	165	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ & BULK CARRIERS
3	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	2	13,1	52	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
4	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	2	12,9	75	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
5	ΚΟΡΕΑ	3	7,5	93	BULK CARRIERS
6	ΗΝ.ΑΡ.ΕΜΙΡΑΤΑ	1	6,1	22	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
7	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	1	5,9	58	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
8	ΚΙΝΑ	2	5,7	96	BULK CARRIERS
9	ΗΠΑ	1	5,4	37	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
10	ΙΡΑΝ	1	4,8	27	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
11	ΔΑΝΙΑ	1	4,7	24	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
12	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	1	4,6	82	BULK CARRIERS
13	ΛΟΥΞΕΜ/ΡΓΟ	1	4,4	15	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
14	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	1	4,2	52	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
15	ΜΟΝΑΚΟ	1	2,7	17	BULK CARRIERS

Πηγή: ΕΕ και ανακατασκευή Γ. Μανιατάκης

Ωστόσο η Ε.Ε. που πλήττεται άμεσα από τις παραπάνω τακτικές, εργάζεται σκληρά για την ανάπτυξη διεθνών κανονισμών με στόχο την αποφυγή τέτοιων καταχρηστικών πολιτικών, ανοίγοντας ένα νέο κύκλο εμπορικών διαπραγματεύσεων με τον Π.Ο.Ε. υποστηρίζοντας ότι σκοπεύει στην εξασφάλιση ενός δίκαιου πεδίου δραστηριοποίησης, τόσο για οικονομικά αδύναμες, όσο και για πλούσιες χώρες.

5.3 Σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας

Οι παράγοντες που διαμόρφωσαν την παγκόσμια οικονομία αλλά και ο αθέμιτος ανταγωνισμός των τρίτων χωρών, είναι δύο από τους κυρίαρχους παράγοντες που διαμόρφωσαν την οικονομική δυσκαμψία των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία εμφανίζουν φθίνουσα πορεία όπου σύμφωνα με στοιχεία, το 2003 υπήρξε μείωση ναυπηγικών παραγγελιών κατά 50% σε σχέση με το 2002 και 70% μείωση σε σχέση με το 2001. Η παγκόσμια ναυπηγική αγορά παρουσιάζει μείωση των δραστηριοτήτων της έως 13%. Τα πιο ανησυχητικά αποτελέσματα όμως διακρίνονται στην Ευρώπη και πολύ λιγότερο στην Άπω Ανατολή. Στα παραπάνω αντικατοπτρίζεται παγκόσμια οικονομική συρρίκνωση αλλά και σταδιακή επικράτηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Άπω Ανατολής.

Μεγάλη είναι λοιπόν η διαμάχη που έχει ξεσπάσει μεταξύ των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων και αυτών της Ν. Κορέας με εκατέρωθεν καταγγελίες οι οποίες αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεων στον Π.Ο.Ε.



5.3.1 Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία – Προσφυγή στον Π.Ο.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε προσφυγή στον Π.Ο.Ε. με την οποία ζητάει να καταδικαστούν τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας για αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις ναυπηγήσεις και έμμεσες επιδοτήσεις. Επιπλέον ζητάει αύξηση κατά 10% των τιμών των ναυπηγήσεων. Σύμφωνα με τις αναλύσεις τους, η Ν. Κορέα προσφέρει (ειδικά για μεγάλα πλοία containers) τιμές κατά 25% κάτω του κόστους. Χρειάζεται άνοδος των τιμών για να υπάρξουν υγιείς ανταγωνιστικές συνθήκες. Η Ν. Κορέα πρέπει να αγοράσει χάλυβα και ναυτιλιακό εξοπλισμό σε τιμές της παγκόσμιας αγοράς και να μην επωφελείται από «έμμεσες επιδοτήσεις» που είναι δύσκολο να διαπιστωθούν.

5.3.2 Ναυπηγεία Ν. Κορέας – Ανταγωγή στον Π.Ο.Ε.

Μετά την πιο πάνω προσφυγή, η Ν. Κορέα προχώρησε σε μια επίσημη καταγγελία στον Π.Ο.Ε. παραπονούμενη με τη σειρά της για αθέμιτες ναυπηγικές επιδοτήσεις της Ε.Ε. Υποστηρίζει ότι η πρόταση της Ε.Ε. να αυξηθούν οι τιμές των πλοίων, ήταν ανέφικτη, παράλογη, αλλά και ενάντια στις αρχές της αγοράς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχείρησε να επιβάλει παράλογες απαιτήσεις στα Κορεατικά ναυπηγεία. Μια τέτοια κίνηση μπορεί να δημιουργήσει στρεβλώσεις στην αγορά, καταστροφικό ανταγωνισμό και να απειλήσει την υγιή ύπαρξη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανία. Το επίπεδο των τιμών των πλοίων θα πρέπει να κρίνεται βάσει διαφόρων παραγόντων, όπως οι τάσεις της αγοράς, το κόστος κατασκευής, τα κέρδη, η παραγωγικότητα και η ανταγωνιστικότητα των τιμών.

5.3.3 Θέσεις πλοιοκτησίας – Ναυπηγικές τιμές

Από εφοπλιστικής πλευράς, το θέμα έχει δύο διαφορετικές διαστάσεις, ανάλογα με το αν το εξετάζουμε από ατομική ή συλλογική οπτική γωνία. Στο ατομικό επίπεδο, οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται να επιτυγχάνουν τις χαμηλότερες τιμές ναυπήγησης οπουδήποτε ανά τον κόσμο και να διατηρούν την ευχέρεια της παραγγελίας στα πιο ανταγωνιστικά ναυπηγεία. Σε συλλογικό επίπεδο όμως, δεν είναι επιθυμητή μια πληθώρα νεότευκτων πλοίων στην αγορά λόγω χαμηλών τιμών ναυπήγησης.

Ο παγκόσμιος εφοπλισμός τάσσεται –στην πλειοψηφία του- κατά των επιδοτήσεων πάσης φύσεως. Επιθυμία του είναι μια διεθνούς εφαρμογής συμφωνίας κατάργησης των ναυπηγικών επιδοτήσεων, ώστε να υπάρξει ένα διεθνές ανταγωνιστικό επίπεδο.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την υψηλή τεχνογνωσία, το σεβασμό προς τις ανάγκες του πελάτη και τις ανταγωνιστικές τιμές, θεωρούμε ότι τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής, κυρίως στα κρουαζιερόπλοια. Η *Άπω Ανατολή* έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στα χαμηλής αξίας πλοία, όπως δεξαμενόπλοια και μεταφοράς χύδην φορτίων. Το ποσοστό της Ν. Κορέας από **36% το 2000** έπεσε στο **28% το 2003**, ενώ της **Ε.Ε.** βυθίστηκε από **19% το 2000** στο **7% το 2003**. Η κατάσταση διαφοροποιείται έντονα τα τελευταία χρόνια με την εμφάνιση της *Κίνας* με σημαντικές τάσεις αύξησης μεριδίου, καθώς και του *Βιετνάμ*.

Η Ε.Ε. θα μπορούσε να σταθεί ανταγωνιστικά στα υψηλής αξίας πλοία επιβατηγά, φερριμπότ, κρουαζιερόπλοια, μικρά τάνκερ.

Θα ήταν σκόπιμο να τονίσουμε ότι στο Πέραμα το κόστος του μέσου εργαζόμενου ανέρχεται περίπου στα 22 ευρώ/ώρα, ενώ στις χώρες αυτές είναι της τάξεως των 5 \$/οκτάωρο!!

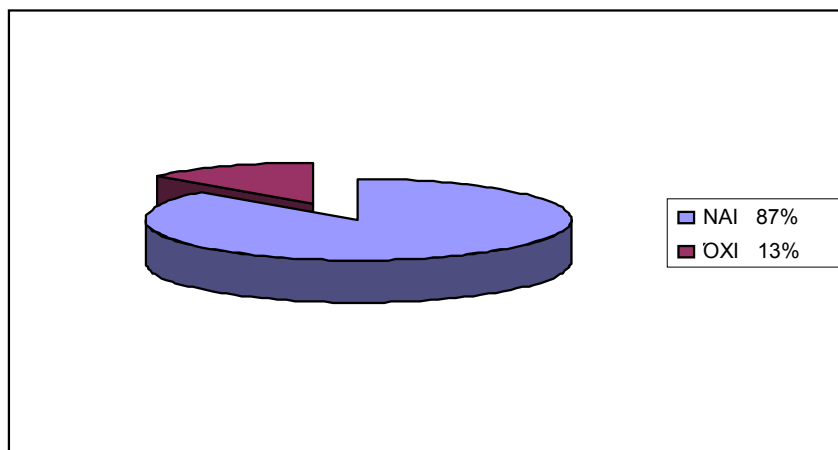
5.4 Έρευνα: Το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας: Απόψεις 50 ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών

Σε έρευνα που πραγματοποίησε το περιοδικό “Ναυτικά Χρονικά” δημοσιοποιούνται οι προτιμήσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών ως προς τα διεθνή ναυπηγεία. Ο ρόλος των ελληνικών ναυπηγείων είναι ελάχιστος σε σύγκριση με το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου. Αυτή την στιγμή 1^η σε ναυπηγική τεχνογνωσία είναι η Κορέα, 2^η η Ιαπωνία και αρκετά ευέλικτη ακολουθεί η Κίνα όπου προβλέπεται έως το 2020 να είναι ο παγκόσμιος “αρχιτέκτονας” ναυπηγήσεων. Σε βάθος χρόνου πιστεύεται ότι όλα τα ναυπηγεία της Απω Ανατολής θα πάρουν ένα μέρος των εξειδικευμένων πλοίων που κατασκευάζουν οι Ευρωπαίοι και έτσι θα περιοριστεί ακόμα περισσότερο ο τομέας της Ευρωπαϊκής ναυπηγικής δραστηριότητας.

✓ Στην ερώτηση του περιοδικού «Σε ποια χώρα θα παραγγέλνατε νεότευκτα πλοία» οι Έλληνες πλοιοκτήτες απάντησαν ότι προτιμούν:

1. Τα ναυπηγεία της Κορέας σε ποσοστό 42%
2. Της Ιαπωνίας σε ποσοστό 33%
3. Της Κίνας με 21%
4. Της Ανατολικής Ευρώπης με 3%
5. Της Νοτιοανατολικής Ασίας με 1%

✓ Πιστεύετε ότι η Κίνα θα εξελιχθεί σε κορυφαία ναυπηγική δύναμη στο μέλλον;



✓ **Πώς μπορούν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικά;**

1. Αναθεώρηση της τιμολογιακής πολιτικής τους – 47%
2. Προώθηση εξειδίκευσης και προηγμένης τεχνολογίας – 29%
3. Αναθεώρηση εργατικού δικαίου της χώρας – 18%
4. Κρατικές επιχορηγήσεις – 6%

✓ **Σε ποια χώρα είναι πιθανότερο να επισκευάσετε ή να επιδιορθώσετε τα πλοία σας;**

Οι απαντήσεις δίνονται κατά γεωγραφική περιοχή.

Δυτική Ευρώπη:

1. Ελληνικά ναυπηγεία -61%
2. Ολλανδικά ναυπηγεία -7%
3. Υπόλοιπες χώρες της περιοχής -21%

Το 11% δεν επιλέγει ποτέ τα ναυπηγεία της Δ. Ευρώπης

Ανατολική Ευρώπη:

1. Ναυπηγεία Ρουμανίας -38%
2. Ναυπηγεία Κροατίας και Βουλγαρίας -17%
3. Ναυπηγεία Πολωνίας και Ουκρανίας -11%

Η Ρουμανία διαθέτει καλές τιμές μιας και την βοηθάει η καλή γεωγραφική της θέση και τα πλέον αξιόλογα ναυπηγικά της κέντρα ελέγχονται από ξένους ναυπηγούς οι οποίοι έχουν επιβάλλει πρωτοποριακά συστήματα

Ασία:

1. Κίνα – 57%
2. Σιγκαπούρη – 14%
3. Κορέα – 13%
4. Βιετνάμ – 13%
5. Ινδία – 3%

✓ **Ποιοι είναι οι ουσιαστικοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφασή σας στην επιλογή του ναυπηγείου;**

1. Στο χαμηλό κόστος – 63%
2. Στην γεωγραφική θέση – 26%
3. Προηγμένη τεχνολογία – 8%
4. Εξειδίκευση – 3%

✓ Πως μπορούν τα ελληνικά ναυπηγεία να γίνουν πιο ανταγωνιστικά;

1. Αναθεώρηση τιμολογιακής πολιτικής – 36%
2. Αναθεώρηση του εργατικού δικαίου της χώρας – 33%
3. Προώθηση της εξειδίκευσης και της προηγμένης τεχνολογίας – 26%
4. Κρατικές επιχορηγήσεις – 5%

Διαφαίνεται ότι η εργατική νομοθεσία, ακόμα και αν είναι δεύτερη στις απαντήσεις, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο αφού η οποιαδήποτε επανεξέτασή της θα έχει αντίκτυπο στις τιμές.

5.4.1 Διεθνείς διαλύσεις πλοίων

Την πρωτιά στον τομέα των διαλύσεων των πλοίων κατέχει η Ινδία. Σύμφωνα με στοιχεία την περασμένη χρονιά κατέληξαν στα διαλυτήριά της 292 πλοία, ενώ το 2003 στα ινδικά διαλυτήρια έχουν καταλήξει 241 πλοία.

Το 2004 η Κίνα εμφανίζει έντονη δραστηριότητα με 58 πλοία, ενώ το 2003 στα διαλυτήριά της είχαν καταλήξει 65 πλοία.

Στα διαλυτήρια του Μπανγκλαντές έχουν οδηγηθεί 32 πλοία το 2004, ενώ το 2003 είχαν καταλήξει 65 πλοία.

Στον τομέα των διαλύσεων δραστηριοποιούνται επίσης το Πακιστάν και η Τουρκία που για τους πρώτους 8 μήνες του 2004 είχαν αγοράσει για διάλυση 14 πλοία.

ΠΡΩΤΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ 2003

ΧΩΡΕΣ	ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ σε εκατ. Dwt
1.Ινδία	241	7,71
2.Κίνα	91	6,4
3.Μπανγκλαντές	65	8,3
4.Πακιστάν/Τουρκία	14	1,1

ΠΡΩΤΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ 2004

ΧΩΡΕΣ	ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ σε εκατ. Dwt
1.Ινδία	292	10,8
2.Κίνα	58	6,25
3.Μπανγκλαντές	32	4
4.Πακιστάν/Τουρκία	6	1,1

Πηγή: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

5.5 Διεθνείς Νηογνώμονες

Στις μέρες μας επικρατεί η άποψη ότι ορισμένοι νηογνώμονες προσφέρουν υπηρεσίες που από πολλούς μπορούν να χαρακτηριστούν ως μέτριας ή κακής ποιότητας, δίνοντας πιστοποιητικά αξιοπλοίας σε πλοία ακατάλληλα να ταξιδέψουν, νηολογημένα σε σημαίες αμφισβητούμενης υπόστασης. Στόχος αυτών είναι να επιζήσουν εμπορικά, παρά να συμβάλλουν στην θαλάσσια ασφάλεια.

Υπάρχει όμως και ο αντίλογος που υποστηρίζει ότι ο νηογνώμονας πιστοποιεί το πλοίο και όχι τη σημαία και αν οι «καλοί» νηογνώμονες αποκηρύξουν τις σημαίες αυτές, τότε θα τις αναλάβουν κάποιοι άλλοι «κακοί», με το ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Τα μέλη του IACS τα οποία αποτελούν την αφρόκρεμα των νηογνώμωνων σε παγκόσμιο επίπεδο, προβαίνουν σε κίνηση διακοπής των σχέσεών τους με τις επονομαζόμενες χειρότερες σημαίες, εκτός αν αυτές λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Θα βελτιώσει όμως η κίνηση αυτή, τη θαλάσσια ασφάλεια ή θα αυξήσει απλώς το μερίδιο των «κακών» νηογνώμωνων;

Εκτός όμως από τη λειτουργία νηογνώμωνων αμφιβόλου ποιότητας, σκιές έχουν αρχίσει να πέφτουν ακόμη και στον ίδιο τον IACS που περιλαμβάνει στις τάξεις του νηογνώμονες που θεωρούνται οι πιο έγκυροι και αξιόπιστοι στον κόσμο, όπως ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός. Παρά την αίγλη που απορρέει και είναι σίγουρα δικαιολογημένη, τουλάχιστον από την ιστορία και την συμβολή των πιο φημισμένων νηογνώμωνων στην ποιοτική ναυτιλία, είναι σαφές ότι οι καιροί είναι δύσκολοι. Χαρακτηριστικό είναι ότι πολλά πλοία που απασχόλησαν τη διεθνή κοινή γνώμη τα τελευταία χρόνια με τα ατυχήματα που προκάλεσαν, είχαν πάρει πιστοποιητικά αξιοπλοίας από τα μέλη του IACS.

Γεγονός πάντως είναι ότι άσχημα ατυχήματα συμβαίνουν σε πλοία που τα έχουν αναλάβει και οι πιο έγκυροι νηογνώμονες. Παρά το γεγονός ότι δικαστικές υποθέσεις εναντίων νηογνώμωνων έχουν υπάρξει πολλές στο παρελθόν, σε γενικές γραμμές οι νηογνώμονες έχουν μέχρι στιγμής κατορθώσει να βρίσκονται στο απυρόβλητο από πλευράς αστικής και ποινικής ευθύνης για διάφορα σοβαρά ατυχήματα. Πάγια θέση των νηογνώμωνων είναι ότι το πιστοποιητικό που εκδίδουν είναι απλώς μια βεβαίωση ότι το πλοίο, για το οποίο αυτό εκδίδεται, τηρεί τους κανονισμούς του εκάστοτε νηογνώμονα και ότι η ευθύνη τους σταματάει εκεί. Η γενική ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη.

Οι κανονισμοί των νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα. Η έλλειψη ομοιομορφίας στους κανονισμούς των νηογνώμωνων, ενθαρρύνει τον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ τους ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν παρά ως προς τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Κορυφαία στελέχη σημαντικών νηογνώμωνων εξέφρασαν τα τελευταία χρόνια την ανάγκη για επανίδρυση λιγότερων αλλά και πιο αποτελεσματικών νηογνώμωνων, όμως οι απόψεις διίστανται. Άλλοι κρίνουν απαραίτητη τη σταδιακή συγχώνευση των νηογνώμωνων με σκοπό την κατάργηση της πολυνομίας, και άλλοι ότι οι νηογνώμονες πρέπει να είναι αρκετοί ώστε να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στη ναυτιλία.

5.5.1 Κοινή πρωτοβουλία των διεθνών νηογνώμωνων

Οι διεθνείς νηογνώμονες κατέθεσαν κοινές προτάσεις που έχουν στόχο να καταστήσουν τα φορτηγά πλοία πιο ασφαλή και αξιόπιστα. Οι νέοι κοινοί κανόνες επιβάλλουν μια σειρά τεχνικών προτύπων που καθορίζουν την παλαιότητα και τη διάβρωση.

Από τους βασικούς στόχους είναι η εξάλειψη του ανταγωνισμού μεταξύ των νηογνώμωνων για τις προϋποθέσεις και τα δεδομένα ναυπήγησης ενός φορτηγού πλοίου, ώστε να είναι αξιόπλοο.

Ποιοι είναι οι νέοι κανόνες:

Οι νέοι κανόνες ισχύουν για όλα τα πλοία μεγαλύτερα από 90 μέτρα σε μήκος και απαιτούν:

- ◆ Υιοθέτηση δικτύου δοκών με συμβατική ζωή υπηρεσιών στα 25 έτη για όλα τα σχέδια.
- ◆ Νέοι τύποι φόρτωσης βασισμένοι σε υδροδυναμικούς υπολογισμούς σε πραγματικές συνθήκες.
- ◆ Υπολογισμός της δύναμης της δοκού των τοιχωμάτων, επιτρέποντας την καλύτερη αξιολόγηση του καταστρώματος και του κατώτατου σημείου ώστε να αποφευχθεί η θραύση του πλοίου σε δύο μέρη στη θάλασσα εν πλω ή στο λιμάνι.
- ◆ Νέα διαδικασία υπολογισμού της φθοράς, βασισμένη στη συνδυασμένη προηγούμενη εμπειρία όλων των μελών του προγράμματος.

Οι νηογνώμονες πάντως, στοχεύουν στην απόκτηση ενός πιο σύγχρονου προσώπου με μεγαλύτερη διάθεση για επικοινωνία, διαφάνεια και συνεργασία.

5.6 Γεωγραφική κατανομή και διάρθρωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου

5.6.1 Τα κυριότερα λιμάνια χωρών ανά ήπειρο και τα βασικά διακινούμενα είδη φορτίων ανά λιμάνι

Σκοπός της ενότητας αυτής είναι η παρουσίαση των σημαντικότερων γεωγραφικών περιοχών της υδρογείου που εμφανίζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Σ' αυτές συμπεριλαμβάνονται, τα κυριότερα λιμάνια ανά ήπειρο, καθώς και τα βασικά διακινούμενα είδη φορτίων ανά λιμάνι. Ιδιαίτερη έμφαση θα δώσουμε στην Ευρώπη την οποία θα αναλύσουμε εκτενέστερα έναντι των υπόλοιπων ηπείρων μιας και αφορά άμεσα τη χώρα μας.

5.6.2 Ευρώπη

Η Ευρώπη, ως ήπειρος, αποτελεί ένα από τα μικρότερα τμήματα της επιφάνειας της γης, με έκταση που δεν υπερβαίνει τα 10.000.000 km². Παρά το μικρό της μέγεθος έναντι των άλλων ηπείρων, αποτελεί το πιο ποικίλο και ενδιαφέρον τμήμα του κόσμου από γεωμορφολογική άποψη. Λίγες είναι οι Ευρωπαϊκές χώρες που δεν έχουν πρόσβαση σε θαλάσσιο χώρο και συνεπώς είναι φυσικό, οι κάτοικοί της να στραφούν προς την ανάπτυξη του θαλασσίου εμπορίου. Ακολουθεί ανάλυση των Ευρωπαϊκών χωρών με τα σπουδαιότερα λιμάνια ανάλογα με την γεωγραφική τους θέση.

➤ Χώρες της Βαλτικής θάλασσας

Η Βαλτική θάλασσα συνδέει έναν μεγάλο αριθμό χωρών και αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό θαλάσσιο δίαυλο της Βόρειας θάλασσας. Λόγω των πολύ άσχημων καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή, χαρακτηρίζεται σαν την πλέον επικίνδυνη θάλασσα για την ναυσιπλοΐα, ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες.

• **Σουηδία**

Η Σουηδία είναι κατ' εξοχήν γεωργική χώρα, αλλά διαθέτει και μεταλλουργικά αποθέματα στο έδαφός της. Έχει αναπτύξει ένα αρκετά μεγάλο και σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο εξυπηρετεί τα λιμάνια της. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Σουηδίας είναι: το **Γκέτεμποργκ**, που εξάγει κατά κύριο λόγο ξυλεία και το λιμάνι του **Μάλμο** που παρουσιάζει πλούσια εμπορική δραστηριότητα αφού αποτελεί κομβικό σημείο μεταξύ Σουηδίας, Δανίας και Γερμανίας.

• **Φινλανδία**

Η χώρα κατά το ήμισυ καλύπτεται από δάση και λίμνες –άλλωστε την αποκαλούν και “χώρα των χιλίων λιμνών”-. Ως εκ τούτου, το ξύλο και τα παράγωγά του είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν. Κυριότερα λιμάνια είναι: του **Ελσίνκι**, το οποίο για 3 μήνες το χρόνο (Δεκέμβριος – Μάρτιος), παραμένει κλειστό λόγω παγετού και το **Τούρκου** που αποτελεί την είσοδο της χώρας στον Βοθνικό κόλπο.

• **Εσθονία – Λιθουανία – Λετονία**

Αναφερόμαστε σε μια περιοχή με μεγάλο αριθμό ποταμών και λιμνών, παράγοντας που συντελεί στην μεταφορά των προϊόντων από τις μεγάλες πόλεις προς τα κύρια λιμάνια. Η **Εσθονία** έχει ως κύριο λιμάνι το **Ρέβαλ** που εξάγει ξυλεία, χαρτί και υφάσματα. Η **Λιθουανία** την **Κλαιπέντα** και το **Μέμελ** που βρίσκεται προς την περιοχή της Βαλτικής θάλασσας. Τέλος στην **Λετονία**, σαν κύριο λιμάνι αναφέρεται αυτό της **Ρίγας** από το οποίο διεξάγεται εμπόριο ξυλείας και κάνναβης.

• **Γερμανικές ακτές της Βαλτικής**

Στην πλευρά αυτή της Γερμανίας, συναντάμε ένα από τα πιο διάσημα λιμάνια, αυτό του **Κιέλου**, που φημίζεται εκτός των άλλων για τα περίφημα ναυπηγεία του. Έχει και εμπορικές δραστηριότητες, αφού είναι μια από τις κύριες πόλεις της χώρας προς την Βαλτική θάλασσα.

➤ Χώρες Βορείου θάλασσας

• **Γερμανικές Ακτές Βόρειας θάλασσας**

Αναφερόμαστε στην περιοχή της Γερμανίας που βρέχεται από την Βόρειο θάλασσα με σημαντικότερο λιμάνι του **Αμβούργο** που βρίσκεται στις εκβολές του ποταμού Έλβα, ο οποίος διασχίζει σχεδόν όλη την ενδοχώρα προσφέροντας σημαντικές μεταφορικές υπηρεσίες στο λιμάνι. Από το λιμάνι του Αμβούργου εξάγονται κυρίως βιομηχανικά προϊόντα όπως αυτοκίνητα, ενώ εισάγονται μεταλλεύματα, καπνά (κυρίως από τη Χιλή), βαμβάκι από την Αμερική, ξυλεία από την Σκανδιναβία, σιτάρι και κρέας από τις Η.Π.Α. και καφές από την Βραζιλία.

• **Δανία**

Κατέχει σημαντική θέση στην περιοχή, αφού βρέχεται από 2 θάλασσες. Την Βαλτική ανατολικά και τη Βόρεια θάλασσα από Δυτικά. Κύριο λιμάνι της Δανίας είναι αυτό της **Κοπεγχάγης** που βρίσκεται στην πλευρά της Βαλτικής με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα. Άλλο λιμάνι της χώρας είναι το **Έσμπιεργκ**, από την πλευρά της Βόρειας θάλασσας με εισαγωγικό κυρίως εμπορευματικό χαρακτήρα από χώρες όπως η Αμερική, η Μεγάλη Βρετανία, και η Γερμανία.

➤ Ολλανδία και Βέλγιο

• **Ολλανδία**

Είναι μια κατ' εξοχήν ναυτική χώρα, με ένα από τα πιο μεγάλα και σύγχρονα λιμάνια στον κόσμο, το **Ρότερνταμ**. Σπουδαίο λιμάνι είναι επίσης το **Άμστερνταμ**. Εξάγονται κυρίως διάφορα διατροφικά είδη.

• **Βέλγιο**

Κύριο λιμάνι του Βελγίου είναι η **Αμβέρσα** που θεωρείται ο μόνιμος ανταγωνιστής των Ολλανδικών λιμανιών και των υπολοίπων Ευρωπαϊκών, αφού έχει καταφέρει να συνδυάσει σχεδόν τέλεια όλα τα φυσικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η γεωγραφική του θέση. Αρκεί να αναφερθεί ότι μέσω του λιμανιού της Αμβέρσα τροφοδοτείται η Βόρεια και Βορειοδυτική Γαλλία, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών της Αλσατίας και της Λωρραίνης. Εξάγονται προϊόντα όπως βαμβακερά υφάσματα και μεταλλεύματα.

➤ Βρετανικά νησιά

• **Ηνωμένο Βασίλειο**

Η χώρα είναι από αρχαιοτάτων χρόνων ναυτική, κάτι που επέβαλε η ιδιαίτερη γεωγραφική της θέση (ας μην ξεχνάμε ότι είναι ένα μεγάλο νησί). Σημαντικό λιμάνι είναι αυτό του **Λίβερπουλ**, που δραστηριοποιείται κυρίως στην εισαγωγή βαμβακιού, σιτηρών και άνθρακα. Οι θαλάσσιοι δρόμοι που ξεκινούν από αυτό είναι κυρίως για Καναδά και Η.Π.Α. καθώς επίσης και για Δυτική Μεσόγειο και Αφρική. Σημαντικά είναι και τα λιμάνια του **Πόρτσμουθ** και του **Σαουθάμπτον** με ναυπηγική βιομηχανία. Το κυριότερο λιμάνι όμως του Ηνωμένου Βασιλείου είναι το **Λονδίνο** που συμπεριλαμβάνεται στα καλύτερα εμπορικά λιμάνια του κόσμου, με συνεχή ανάπτυξη.

- **Σκωτία**

Βρίσκεται στο βορειότερο άκρο του Ηνωμένου Βασιλείου. Κύρια λιμάνια της είναι αυτό της **Γλασκώβης** με πολλά ανθρακωρυχεία και ορυχεία μεταλλεύματος, το προϊόν των οποίων εξάγει. Ακολουθεί το λιμάνι του Εδιμβούργου από το οποίο εξάγονται κυρίως τρόφιμα, ούισκι, χαρτί και ηλεκτρονικές συσκευές. Επίσης πραγματοποιείται και μεταφορά πετρελαίου από την Βόρεια θάλασσα.

- **Ιρλανδία**

Κύριο λιμάνι της χώρας είναι το **Μπέλφαστ** όπου είναι αναπτυγμένη η ναυπηγική βιομηχανία και η βιομηχανία λινών.

➤ Γαλλία

Είναι μια από τις μεγαλύτερες χώρες της Ευρώπης με έκταση 155.000 km² κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση αφού περιβάλλεται από 4 θάλασσες! Την Βόρειο θάλασσα, τη θάλασσα της Μάγχης, τον Ατλαντικό Ωκεανό και την Μεσόγειο. Στην βόρεια Γαλλία εξέχουσα θέση κατέχει το λιμάνι της **Χάβρης** όπου ανήκει στην κατηγορία των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης, αποτελώντας εμπορικό κέντρο κυρίως σε ότι αφορά τρόφιμα όπως καφέ και σιτηρά, βιομηχανικά είδη, βαμβάκι και δερμάτινα. Διαθέτει επίσης μεγάλες δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου. Το λιμάνι της **Ρουέν** αποτελεί το εισαγωγικό κέντρο του Παρισιού το οποίο τροφοδοτεί μέσω του ποταμού Σηκουάνα με την βοήθεια φορτηγίδων. Επίσης, αποτελεί εξαγωγικό κέντρο βαμβακιού. Στην Ανατολική Γαλλία, λόγω της ύπαρξης πολλών πλωτών ποταμών, έχουν δημιουργηθεί αντίστοιχα πολλά παραποτάμια λιμάνια, από και προς τα οποία κατευθύνεται το εμπόριο της περιοχής. Στην περιοχή αυτή έχουν αναπτυχθεί δύο μεγάλα λιμάνια, ομώνυμα των περιοχών, της **Λωρραίνης** και της **Αλσατίας**. Η Λωρραίνη είναι βιομηχανική περιοχή και περιοχή ορυχείων ενώ η Αλσατία είναι πιο εύφορη, παράγοντας και διακινώντας κυρίως σιτηρά.

Η δυτική Γαλλία βρέχεται από τον Ατλαντικό. Σημαντικότερο λιμάνι της περιοχής είναι το **Μπορντό**, με πλούσια εμπορική δραστηριότητα. Αποτελεί εισαγωγικό κέντρο πετρελαίου και φυσικού αερίου ενώ εξάγει κυρίως ξυλεία. Κοντά στο Μπορντό, βρίσκεται το μεγαλύτερο λιμάνι σε ότι αφορά την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, η **Γιρόνδη**. Στην Μεσογειακή πλευρά της Γαλλίας βρίσκεται το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου, το λιμάνι της **Μασσαλίας**. Από κει εξάγονται κυρίως ρούχα, χημικά προϊόντα και βιομηχανικά επεξεργασμένα είδη. Διαθέτει χώρους αποθήκευσης πετρελαίου, χημικών προϊόντων, φυσικού αερίου και τσιμέντου. Γύρω από το λιμάνι, υπάρχουν διυλιστήρια πετρελαίου αλλά και γνωστά οινοποιεία σαμπάνιας. Σε ότι αφορά το εισαγωγικό εμπόριο, γίνονται εισαγωγές κυρίως λαδιού, αλουμινίου, ζάχαρης και πετρελαίου.

➤ Ιβηρική Χερσόνησος

- **Πορτογαλία**

Το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Πορτογαλίας διεξάγεται κυρίως από το λιμάνι του **Πόρτο**. Εξάγονται κυρίως κρασί και αγροτικά προϊόντα, ενώ προσφέρονται σημαντικές υπηρεσίες αποθήκευσης. Το άλλο μεγάλο λιμάνι της χώρας που αποτελεί το βιομηχανικό και εμπορικό της κέντρο, είναι η **Λισσαβόνα**. Εξάγονται κυρίως τρόφιμα, ελαιόλαδο, υφάσματα και κρασί, ενώ εισάγονται βιομηχανικά προϊόντα. Εκεί βρίσκεται η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Πορτογαλίας και τα διυλιστήρια.

• Ισπανία

Διαθέτει πολλά λιμάνια μεγάλης εμπορικής σημασίας. Στις βόρειες ακτές της συναντάμε το λιμάνι του **Μπιλμπάο** που αποτελεί κύριο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο. Εξάγει τσιμέντο, χημικά προϊόντα, ατσάλι και σίδηρο καθώς επίσης σιτηρά και κρασί. Εισάγει κάρβουνο και ξυλεία κυρίως από την Β. Ευρώπη. Στην μεσογειακή πλευρά της Ισπανίας συναντάμε το λιμάνι της **Βαρκελώνης**, με σημαντικό βιομηχανικό και εμπορικό χαρακτήρα. Η περιοχή παράγει και εξάγει υφάσματα, μηχανήματα, χαρτί, γυαλί και πλαστικά. Πρέπει να αναφέρουμε επίσης το λιμάνι της **Βαλένθια** απ' όπου εξάγονται γεωργικά και χημικά προϊόντα. Επίσης διαθέτει μια αρκετά ανεπτυγμένη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

➤ Μεσόγειος

• Ιταλία

Είναι μια χώρα που σχεδόν όλη περιβάλλεται από θάλασσα. Ανατολικά βρέχεται από την Αδριατική θάλασσα, δυτικά από την θάλασσα της Λιγυρίας και νότια από την Μεσόγειο θάλασσα. Στα βόρεια υπάρχει ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ιταλίας, το λιμάνι της **Γένοβα**, από όπου εξάγονται κυρίως γεωργικά προϊόντα που παράγονται στην Β. Ιταλία. Στην δυτική πλευρά της Ιταλίας βρίσκεται το λιμάνι της **Νάπολι**. Σ' αυτό υπάρχουν εργοστάσια που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή χημικών προϊόντων, τροφών, στην βιομηχανία παραγωγής μηχανημάτων, στην μεταλλουργική βιομηχανία (κυρίως σιδήρου και ατσαλιού) και στην ναυπηγική. Στην περιοχή που βρέχεται από την Αδριατική θάλασσα συναντάμε τα λιμάνια που αποτελούν τον κόμβο για την σύνδεση της ηπειρωτικής Ευρώπης με τις χώρες τις Μέσης Ανατολής και τους θαλάσσιους δρόμους που οδηγούν στο κανάλι Σουέζ. Ξεκινώντας από τα νότια με κατεύθυνση στον βορρά συναντάμε το **Μπρίντεζι** και εν συνεχεία το **Μπάρι** με επιβατικό κυρίως χαρακτήρα. Βορειότερα υπάρχει το λιμάνι της **Ανκόνα** που είναι ένα από τα σπουδαιότερα της περιοχής. Η εμπορική του δραστηριότητα είναι πλούσια, αφού στην περιοχή υπάρχουν εργοστάσια ζάχαρης, ρούχων, χαρτιού καθώς επίσης και ναυπηγεία. Επιπλέον αποτελεί τον κόμβο όλων των ακτοπλοϊκών γραμμών που ξεκινούν από την Ελλάδα και τις χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Τέλος στην βορειότερη περιοχή της Ιταλίας βρίσκεται το λιμάνι της **Τεργέστης** που θεωρείται ένα από τα πιο σύγχρονα λιμάνια της χώρας. Διαθέτει ναυπηγεία με σημαντική συμβολή στην οικονομία της Ιταλίας, διυλιστήρια πετρελαίου, αποθηκευτικούς χώρους φυσικού αερίου και εξάγει σχεδόν όλα τα προαναφερθέντα προϊόντα.

• Σαρδηνία – Σικελία – Μάλτα

Η **Σαρδηνία** έχει ως κύριο λιμάνι το **Καλαρέι**. Η περιοχή διαθέτει βιομηχανία τσιμέντου, αλυκές και συσκευαστήρια κρασιού καθώς και εργοστάσια χημικών.

Το νησί της **Σικελίας** διαθέτει τρία μεγάλα λιμάνια. Το **Παλέρμιο** είναι το μεγαλύτερο του νησιού και ασχολείται με την εξαγωγή γεωργικών προϊόντων, τσιμέντου, γυαλιού, χημικών, χαρτιού και υφασμάτων. Στα ανατολικά του νησιού υπάρχει το λιμάνι της **Κατάνια** που παράγει και εξάγει αλεύρι και ζάχαρη. Διαθέτει επίσης διυλιστήρια θειαφιού, ασφάλτου και χημικών. Τέλος το ιστορικό λιμάνι των **Συρακουσών** με σχετικά μεγάλη εμπορική δραστηριότητα που επικεντρώνεται στα γεωργικά προϊόντα και στα εσπεριδοειδή.

Η **Μάλτα** βρίσκεται νότια της Σικελίας και διαθέτει ένα μεγάλο λιμάνι, αυτό της **Βαλέτα** που χρησιμοποιείται σαν λιμάνι ανεφοδιασμού των παραπλεόντων πλοίων.

• Ελλάδα

Η Ελλάδα μας, πλεονεκτεί έναντι των άλλων χωρών λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αφού αποτελεί το κέντρο τριών μεγάλων θαλάσσιων δρόμων. Ανατολικά μέσω του Αιγαίου ενώνεται με τις βαλκανικές χώρες και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου (Μαύρη Θάλασσα). Δυτικά μέσω του Ιονίου ενώνεται με τη Νότια Ευρώπη και από το νότο ενώνεται με τις χώρες της Βορείου Αφρικής αλλά και τους θαλάσσιους δρόμους που οδηγούν στο κανάλι του Σουέζ. Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας είναι ο **Πειραιάς**, ο οποίος αποτελεί σημαντικό εμπορικό και ανεφοδιαστικό κέντρο. Το εξαγωγικό εμπόριο αποτελείται κυρίως από γεωργικά προϊόντα προς τις Ευρωπαϊκές χώρες κυρίως, αλλά και βιομηχανικά προϊόντα προς τις άλλες αναπτυσσόμενες χώρες. Στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού υπάρχουν ναυπηγεία αλλά και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Επίσης στην περιοχή του Ασπρόπυργου υπάρχουν τα ελληνικά διωλιστήρια.

Άλλο μεγάλο λιμάνι της χώρας είναι η **Πάτρα**, στα δυτικά παράλια της Πελοποννήσου, η **Θεσσαλονίκη** βόρεια στον Θερμαϊκό κόλπο και το **Ηράκλειο** στο βόρειο τμήμα της Κρήτης. Δυναμικά ανερχόμενο εμπορευματικό λιμάνι είναι αυτό του **Λαυρίου**. Η προσφορά λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα από πλήθος άλλων λιμανιών με μικρότερη εμπορική και επιβατική δυναμικότητα λόγω των πολλών και όμορφων νησιωτικών συμπλεγμάτων, που υπάρχουν στην χώρα μας.

Στην Ελλάδα, θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στο 6^ο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας μας.

➤ Χώρες της Μαύρης θάλασσας

• Βουλγαρία

Το ανατολικό τμήμα της χώρας βρέχεται από την Μαύρη θάλασσα. Στις ακτές αυτές βρίσκονται τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, του **Μπουργκάς** και της **Βάρνας**. Το λιμάνι του Μπουργκάς παρουσιάζει το πλεονέκτημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την πρωτεύουσα Σόφια. Αποτελεί εξαγωγικό κέντρο κυρίως γεωργικών προϊόντων, ξυλεία και μεταλλευμάτων. Το λιμάνι της Βάρνας είναι το βιομηχανικό κέντρο της Βουλγαρίας ενώ διαθέτει και ναυπηγεία, εργοστάσια παραγωγής τροφίμων, χημικών προϊόντων καθώς και χυτήρια σιδήρου και ατσαλιού.

• Ρουμανία

Το μεγαλύτερο και πιο γνωστό λιμάνι της Ρουμανίας είναι η **Κοσταντζα**, στην Μαύρη θάλασσα. Από εκεί εξάγεται κυρίως πετρέλαιο, που προέρχεται από τις πετρελαιοπηγές της περιοχής του Πλοέστ. Επίσης, εξάγονται γεωργικά προϊόντα, μεταλλεύματα και χημικά προϊόντα.

• Ουκρανία

Το σπουδαιότερο λιμάνι της Ουκρανίας είναι η **Οδησσός**, το οποίο κατά την χειμερινή περίοδο παραμένει ενεργό με την βοήθεια παγοθραυστικών. Παρουσιάζει πλούσια εξαγωγική δραστηριότητα κυρίως σε λιπάσματα και πετρέλαιο. Το **Κίεβο** είναι το 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, από όπου γίνονται εξαγωγές κυρίως γεωργικών προϊόντων και πετρελαίου.

• Γεωργία

Το μεγαλύτερο λιμάνι της είναι αυτό του **Μπατούμι** απ' όπου εξάγεται πετρέλαιο που καταλήγει μέσω αγωγών από το εσωτερικό της Ρωσίας, ενώ εισάγονται γενικά φορτία κυρίως από τις ευρωπαϊκές χώρες. 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι είναι αυτό του **Πότι** απ' όπου εισάγονται γενικά φορτία και τρόφιμα ενώ εξάγονται κυρίως πετρέλαιο και γεωργικά είδη.

➤ Χώρες της Ανατολικής Μεσογείου

• Τουρκία

Η Τουρκία αποτελείται από το Ευρωπαϊκό τμήμα και από την χερσόνησο της Μικράς Ασίας. Στο βόρειο τμήμα της βρέχεται από την Μαύρη θάλασσα, στο δυτικό από το Αιγαίο πέλαγος και στο νότιο από την Μεσόγειο θάλασσα. Από ναυτιλιακή άποψη η πλέον σημαντική περιοχή της Τουρκίας είναι το στενό των Δαρδανελίων και τα λιμάνια που βρίσκονται στην περιοχή της Μαύρης θάλασσα. Κυριότερο τουρκικό λιμάνι στη Μαύρη θάλασσα είναι η **Σαμσούντα**, απ' όπου εξάγεται ξυλεία, σιτηρά και ζωοτροφές. Ακολούθως υπάρχει το λιμάνι της **Τραπεζούντας**, απ' όπου εξάγονται κυρίως καπνά και γεωργικά προϊόντα. Στον Βόσπορο βρίσκεται η **Κωνσταντινούπολη** όπου παρέχονται υπηρεσίες ανεφοδιασμού πλοίων και διεξάγονται και ελάχιστες εμπορικές δραστηριότητες. Στις ακτές του Αιγαίου πελάγους σαν κύριο λιμάνι αναφέρεται αυτό της **Σμύρνης** με πλούσια παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα σε προϊόντα τσιμέντου, πετροχημικών, υφασμάτων, καπνών και βαμβακιού. Νοτιότερα υπάρχει η χερσόνησος της **Αττάλειας**, με το ομώνυμο λιμάνι απ' όπου εξάγονται τρόφιμα και ελαιόλαδο.

• Κύπρος

Κατέχει σημαντική θέση σε ότι αφορά το θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής. Κυριότερα λιμάνια της Κύπρου είναι η **Λεμεσός** απ' όπου εξάγονται τα κύρια προϊόντα της όπως ελαιόλαδο, καπνός, κρασί, εσπεριδοειδή και το λιμάνι της **Λάρνακας** με τουρκική κυρίως δραστηριότητα.



5.6.3 Αφρική

Η Αφρική έχει έκταση 30.000.000km² και είναι 3 φορές μεγαλύτερη από την Ευρώπη. Παρά το γεγονός ότι βρέχεται από δύο ωκεανούς (Ατλαντικό και Ινδικό) και την Μεσόγειο θάλασσα, το μεγαλύτερο μέρος των ακτών της δεν διαθέτει αξιοποιημένα λιμάνια κατάλληλα για να εξυπηρετούν και να προάγουν το θαλάσσιο εμπόριο.

➤ Δυτικές Ακτές της Αφρικής

Οι δυτικές ακτές της Αφρικής αναφέρονται σαν τις πιο ανεπτυγμένες αφού, αποτελούν κόμβο σύνδεσης με την Ν. Αμερική, την Ευρώπη και Ν. Αφρική. Σε αυτή την πλευρά συναντάμε τις παρακάτω χώρες με τα αντίστοιχα λιμάνια τους:

• **Σενεγάλη**

Μεγαλύτερο λιμάνι της είναι το **Ντακάρ** που βρίσκεται στο Πράσινο Ακρωτήριο. Είναι ένα από τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά λιμάνια της Αφρικής και κατέχει εξέχουσα θέση στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Φημίζεται για τα υφάσματα και τις τοπικές χειροτεχνίες της περιοχής.

• **Γουινέα**

Το κύριο λιμάνι της χώρας είναι το **Κόνακρο** από όπου εξάγονται προϊόντα αλουμινίου, καφές και μπανάνες.

• **Λιβερία**

Έχει σαν κύριο λιμάνι της, την πρωτεύουσα **Μονρόβια** με εξαγωγές σε τρόφιμα, υφάσματα και λίγα μεταλλεύματα.

• **Γκάνα**

Βρίσκεται ανατολικότερα της Λιβερίας με το λιμάνι **Κέϊπ Κοστ** και κύρια εξαγωγικά προϊόντα ξύλο, χρυσό, διαμάντια και πλαστικό.

• **Νιγηρία**

Είναι η μεγαλύτερη σε έκταση χώρα στην δυτική πλευρά της Αφρικής με κυριότερα λιμάνια το **Λάγος** που εξάγει κυρίως πετρέλαιο και το **Πόρτο Χαρκούρ** που αποτελεί το βιομηχανικό κέντρο της Νιγηρίας και εξάγει εκτός από πετρέλαιο, κασσίτερο, και κάρβουνο.

➤ Κεντρική και Μεσημβρινή Αφρική

Στην περιοχή αυτή βρίσκονται οι χώρες Καμερούν, Γκαμπόν, Κονγκό, Αγκόλα και Ναμίμπια. Οι χώρες αυτές διαθέτουν ελάχιστα λιμάνια με αξιόλογη υποδομή, ενώ τα εξαγόμενα αγαθά αφορούν κυρίως σε μεταλλεύματα και σε διάφορες τοπικές παραγωγές ενώ εισάγονται κυρίως τρόφιμα και ενεργειακά υλικά.

• **Καμερούν**

Έχει σαν κύριο λιμάνι την **Ντουάλα** όπου γίνεται διακίνηση υφασμάτων, κακάο, ξυλείας και αλουμινίου. Η **Γκαμπόν** έχει σαν κύριο λιμάνι αυτό της πρωτεύουσάς της, το **Λίμπρεβιλ**. Εξάγει κυρίως φοινικέλαιο, ξυλεία από φοίνικα, καουτσούκ και κακάο.

- **Αγκόλα**

Με σημαντικό λιμάνι αυτό της **Λουάντα**, εξάγει πετρέλαιο, σιδηρομεταλλεύματα, καφέ και διαμάντια.

- **Ναμίμπια**

Αποτελεί τη μεγαλύτερη εξαγωγική δύναμη σε ουράνιο στον κόσμο, που πραγματοποιείται στο λιμάνι **Βάλβις Μπέϊ**

➤ Νότια Αφρική

Περιλαμβάνει όλο το νότιο κομμάτι της Αφρικής το οποίο βρέχεται από τον Ατλαντικό ωκεανό δυτικά και τον Ινδικό ανατολικά. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ν. Αφρικής είναι τέσσερα: Το λιμάνι του **Κέϊπ Τάουν** που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα και εξάγει κυρίως γεωργικά προϊόντα, αλλά δραστηριοποιείται σημαντικά και στις υπηρεσίες ανεφοδιασμού των διερχομένων πλοίων. Το λιμάνι του **Πόρτο Ελίζαμπεθ**, διαθέτει εργοστάσια που αφορούν στην παραγωγή οχημάτων, χημικών προϊόντων, μεταλλικών κατασκευών, προϊόντα τα οποία εξάγονται. Στην πλευρά του Ινδικού ωκεανού βρίσκεται το λιμάνι του **Ιστ Λόντον**, απ' όπου εξάγονται οχήματα που συναρμολογούνται στις εκεί μονάδες συναρμολόγησης οχημάτων γνωστών εργοστασίων. Τέλος, βορειότερα βρίσκεται το λιμάνι του **Τούρμπαν** από όπου εξάγεται κάρβουνο, χρώμιο και σιτηρά.

➤ Μαδαγασκάρη – Ανατολική Αφρική

Η Μαδαγασκάρη είναι νησί και βρίσκεται ανατολικά της Αφρικής. Αποτελεί πόλο έλξης για πολλές επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο και τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Διαθέτει τρία μεγάλα λιμάνια που διακινούν κυρίως γεωργικά προϊόντα, τρόφιμα, τσιμέντο και διάφορα χημικά προϊόντα. Στην βορειοδυτική ακτή του νησιού βρίσκεται το λιμάνι **Μαχατζανά** που δραστηριοποιείται στην διακίνηση ζάχαρης, βανίλιας, ζωικού λίπους και αρωμάτων. Στην ανατολική ακτή της Αφρικής βρίσκονται τα κράτη Τανζανία, Κένυα, Σομαλία και Αιθιοπία όπου βρίσκονται μικρής εμπορικής σημασίας λιμάνια. Η Κένυα έχει σαν κύριο λιμάνι την **Μομπάσα** από όπου εξάγεται κυρίως καφές, κακάο και βαμβάκι. Στα υπόλοιπα κράτη το εξαγωγικό εμπόριο είναι μάλλον νηπιακής μορφής.

➤ Βορειοανατολική και Βόρεια Αφρική

- **Αίγυπτος και Διώρυγα του Σουέζ**

Η Μεσογειακή ακτή της Αιγύπτου, σχηματίζεται από το Δέλτα του Νείλου. Τα κυριότερα λιμάνια της Αιγύπτου στην περιοχή αυτή, είναι το λιμάνι της **Αλεξάνδρειας**, η **Δαμιέτα** και το **Πορτ Σάϊντ** το οποίο αποτελεί την είσοδο στο κανάλι του Σουέζ που ενώνει την Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα. Από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας διεξάγεται το μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της χώρας, ενώ αποτελεί το ναυτιλιακό κέντρο της Αιγύπτου και σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο στην περιοχή της Α. Μεσογείου. Το λιμάνι της Δαμιέτα δραστηριοποιείται στην εισαγωγή και εξαγωγή γενικών φορτίων. Το κύριο ανεφοδιαστικό κέντρο καυσίμων και υλικών των διερχόμενων πλοίων αναφέρεται το λιμάνι του Σουέζ, το οποίο βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο στην έξοδο του καναλιού προς την Ερυθρά θάλασσα.

- **Λιβύη**

Είναι μια από τις σπουδαιότερες χώρες παραγωγής και εξαγωγής πετρελαίου, λόγω της πολύ καλής ποιότητας που υπάρχει στο υπέδαφος της. Σημαντικό λιμάνι είναι αυτό της **Τρίπολης** που δραστηριοποιείται στην εξαγωγή πετρελαίου αλλά και μεταλλευμάτων.

- **Αλγερία**

Είναι η περισσότερο ανεπτυγμένη χώρα της Αφρικής, μετά την Ν. Αφρική. Διαθέτει πολλά μεγάλα λιμάνια που χαρακτηρίζονται κυρίως ως εξαγωγικά. Τα λιμάνια αυτά ξεκινώντας από την περιοχή που συνορεύει με την Τυνησία είναι η **Αναμπα**, από όπου εξάγονται σιδηρομεταλλεύματα, σίδηρος, ψευδάργυρος, μαλλί και δημητριακά. Το λιμάνι του **Αλγερίου** που βρίσκεται στην Β.Δ. πλευρά της χώρας, αποτελεί ανεφοδιαστικό κέντρο για τα διερχόμενα πλοία, ενώ εξάγει και αυτό σιτηρά και δημητριακά. Το λιμάνι της **Οράν** αναφέρεται ως το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας, αφού αποτελεί το βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της Αλγερίας, εξάγοντας χημικά προϊόντα, πλαστικά και φυσικό αέριο προερχόμενο από την Σαχάρα.

- **Μαρόκο**

Το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας είναι η **Καζανμπλάνκα** απ' όπου εξάγονται δημητριακά, ξυλεία, γυαλί, καπνά και άνθρακας. Το **Ραμπάτ** είναι το 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, όπου πέρα από τις εξαγωγικές δραστηριότητες λειτουργεί ως ανεφοδιαστικός σταθμός για τα διερχόμενα πλοία.



5.6.4 Ασία

Η συνολική έκταση της Ασίας συμπεριλαμβανομένης και της Κασπίας θάλασσας είναι 44.200.000km² και κατέχει το 1/3 του συνολικού χερσαίου εδάφους της γης. Θα αναφερθούμε περισσότερο σε χώρες σημαντικές για την διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου όπως είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, η Σαουδική Αραβία, η Ινδία, η Κορέα και οι Φιλιππίνες.

• Σαουδική Αραβία

Η Σαουδική Αραβία έχει σαν κύριο εμπορικό λιμάνι την **Τζέντα** ένα από τα πιο σύγχρονα και μεγάλα λιμάνια του κόσμου. Μεγάλο επίσης λιμάνι της χώρας στην πλευρά του Περσικού κόλπου είναι το **Αντ Νταμάρ** που θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια εξαγωγής πετρελαίου στον κόσμο. Κύριο εξαγωγικό προϊόν της Σαουδικής Αραβίας είναι το αργό πετρέλαιο, κατέχοντας την 1^η θέση στον κόσμο σε ημερήσια παραγωγή. Το Ιράν είναι επίσης σημαντική χώρα εξαγωγής πετρελαίου.

• Ινδία

Το σημαντικότερο και κυριότερο λιμάνι της Ινδίας είναι το λιμάνι της **Βομβάης** που αποτελεί το μεγαλύτερο φυσικό λιμάνι στον κόσμο. Διαθέτει ναυπηγεία και επισκευαστική ζώνη, εξάγει υφάσματα και χημικά προϊόντα.

• Κίνα

Το μεγαλύτερο λιμάνι της Κίνας είναι το **Κουάνγκ Τσο** και αποτελεί το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της Ν. Κίνας. Εξάγονται μηχανές, αυτοκίνητα, χαρτί, ατσάλι και τσιμέντο. Βορειότερα βρίσκεται το λιμάνι του **Χονγκ Κονγκ**, ένα από τα πλέον σύγχρονα και ανεπτυγμένα εμπορικά κέντρα στον κόσμο. Στην περιοχή υπάρχουν τεράστιες λιμενικές εγκαταστάσεις, ελεύθερο λιμάνι και εμπορική ζώνη με ανεπτυγμένη βιομηχανία, ναυπηγεία και έδρες πολυεθνικών επιχειρήσεων.

Το νησί της **Ταϊβάν** έχει ως σημαντικότερο λιμάνι το **Τάϊ Πέϊ** απ' όπου εξάγεται χρυσός, ασήμι, κάρβουνο, ρύζι, ζάχαρη και φρούτα.

Στις κινεζικές ακτές συναντάμε το μεγάλο λιμάνι της **Σαϊγκόν (Βιετνάμ)** που μαζί με το λιμάνι του **Χονγκ Κονγκ**, της **Σιγκαπούρης** και της **Βομβάης (Ινδία)** είναι τα μεγαλύτερα της Ασίας.

• Ιαπωνία

Είναι το πιο ανεπτυγμένο βιομηχανικό κέντρο της Ασίας. Διαθέτει πλήθος λιμανιών απ' όπου διακινείται το εισαγωγικό και εξαγωγικό της εμπόριο. Το μεγαλύτερο λιμάνι και βιομηχανικό κέντρο είναι το **Τόκιο** που βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο. Στον κόλπο αυτό συναντάμε και το λιμάνι της **Γιοκοχάμα** που μαζί με το Τόκιο αποτελούν τα σημαντικότερα λιμάνια διεθνών εμπορικών ανταλλαγών. Εξάγουν χημικά, βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα καθώς και οχήματα. Διαθέτουν αρκετά ναυπηγεία και εξυπηρετούν την παγκόσμια αγορά. Γενικά για την Ιαπωνία πρέπει να επισημάνουμε ότι ενώ παράγει περίπου όλα τα βιομηχανικά προϊόντα, εισάγει σχεδόν όλες τις πρώτες ύλες. Στο υπέδαφός της υπάρχει σε πολύ μικρές ποσότητες κάρβουνο και πετρέλαιο χωρίς η εξόρυξή τους να μπορεί να καλύψει την εσωτερική ζήτηση, ενώ υπάρχουν αρκετές ποσότητες σε χαλκό, σίδηρο, χρυσό, κασσίτερο, μαγγάνιο, θείο και ψευδάργυρο. Στην Ιαπωνία παραδοσιακά ευδοκιμεί η υφαντουργία καθώς και τα προϊόντα από πορσελάνη και μετάξι.

- **Κορέα**

Το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο της Ν. Κορέας είναι αυτό της **Σεούλ**, όμως το λιμάνι Μασάν είναι γνωστό ως το μεγαλύτερο εξαγωγικό κέντρο σόγιας στον κόσμο.

- **Φιλιππίνες**

Όλα τα λιμάνια των Φιλιππίνων έχουν περίπου την ίδια εμπορική δραστηριότητα. Εξάγουν κάνναβη προϊόντα που προέρχονται από φοίνικες (4^η χώρα παγκοσμίως), σίδηρο και ξυλεία.



5.6.5 Ωκεανία

Είναι η περιοχή της υδρογείου που περιλαμβάνει τα νησιά του Ν.Δ. Ειρηνικού. Σ' αυτά ανήκουν η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, η Τασμανία και η Νέα Γουινέα. Η Αυστραλία έχει έκταση 7.700.000 km².

• Αυστραλία

Σημαντικό λιμάνι, είναι αυτό του **Σίδνευ**. Ένα εμπορικό λιμάνι στο οποίο διακινούνται σχεδόν όλα τα φορτία. Άλλο λιμάνι είναι αυτό του **Πορτ Τζάκσον**, λιμάνι με εικόνα παρόμοια εκείνης των Ασιατικών, με αρκετές εκβολές ποταμών που τελειώνουν στο κεντρικό λιμάνι. Το κεντρικό λιμάνι ασχολείται κυρίως με φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ υπάρχει ειδικός τομέας φορτοεκφόρτωσης επικίνδυνων φορτίων κοντά στα σύνορα του λιμανιού με την ανοιχτή θάλασσα. Το λιμάνια της **Καμπέρα** και της **Μελβούρνης** έχουν λιγότερο εμπορικό χαρακτήρα. Στην περιοχή της Ν. Αυστραλίας, βρίσκεται το λιμάνι της **Αδελαΐδας** που εξάγει κυρίως γεωργικά προϊόντα και προϊόντα κτηνοτροφίας.

Η δυτική πλευρά της Αυστραλίας είναι η βιομηχανική περιοχή απ' όπου εξάγεται πετρέλαιο, μεταλλεύματα, κάρβουνο, σιδηρομεταλλεύματα και βωξίτης. Είναι αξιοσημείωτο ότι σχεδόν όλα τα λιμάνια της χώρας έχουν κοινή πολιτική σε ότι αφορά την ασφάλεια των εργαζομένων και τον χειρισμό των φορτίων. (Τα περισσότερα λιμάνια διαθέτουν σύγχρονες εγκαταστάσεις και ανεπτυγμένο μεταφορικό δίκτυο, αφού το σιδηροδρομικό δίκτυο διανύει όλη την ήπειρο συμμετέχοντας στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών).

• Νέα Ζηλανδία – Τασμανία

Η Νέα Ζηλανδία είναι χώρα καθαρά κτηνοτροφική. Βρίσκεται στην 1^η θέση στον κόσμο στην παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων σε σχέση με τον πληθυσμό της, ενώ όσον αφορά τα γαλακτομικά προϊόντα είναι 2^η στην παραγωγή και εξαγωγή γάλακτος, τυριού και μελιού. Σημαντικά λιμάνια είναι το **Όκλαντ** στα βόρεια και το **Χάμιλτον** νοτιότερα.

Η Τασμανία είναι νησί Ν.Α. της Αυστραλίας με μοναδικό λιμάνι το Χάβαρτ από όπου εξάγονται κυρίως κτηνοτροφικά και γεωργικά προϊόντα.



5.6.6 Αμερική

Η Αμερικανική ήπειρος εκτείνεται από τον βορρά προς τον νότο σε μήκος 15.000km. Είναι 2^η σε έκταση στον κόσμο και η μόνη που εκτείνεται και στα 2 ημισφαίρια με όψη εξαιρετικά ποικίλλουσα από ζώνη σε ζώνη. Είναι χώρισμα 2 ωκεανών. Του Ειρηνικού και του Ατλαντικού.

• Καναδάς

Ο Καναδάς είναι η βορειότερη χώρα της ηπείρου. Λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή ιδιαίτερα την χειμερινή περίοδο, η θάλασσα στις βορειότερες περιοχές παραμένει παγωμένη για 10 περίπου μήνες ενώ νοτιότερα για 8 μήνες.

Η πόλη του **Μόντρεαλ** με το ομώνυμο εμπορικό λιμάνι παρουσιάζει πλούσια εμπορική δραστηριότητα και προσφέρει αξιόλογες λιμενικές υπηρεσίες. Από το λιμάνι αυτό εξάγονται κυρίως βιομηχανικά προϊόντα και προϊόντα ξυλείας. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό του Μόντρεαλ είναι η επικοινωνία του λιμανιού με την Νέα Υόρκη μέσω του ποταμού Χάντσον. Ο κεντρικός Καναδάς είναι η περιοχή που βρίσκεται στις όχθες της λίμνης Σουπέριωρ και αποτελεί την πλουσιότερη σιτοπαραγωγική περιοχή του κόσμου. Στην ζώνη του κεντρικού Καναδά ανήκει η επαρχία Μανιτόμπα, περιοχή πλούσια σε παραγωγή δημητριακών και γενικά σε γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα. Από την πλευρά του Ειρηνικού βρίσκεται το λιμάνι του **Βανκούβερ**, που είναι το μεγαλύτερο λιμάνι του Καναδά. Από το λιμάνι αυτό εξάγονται γεωργικά προϊόντα, προϊόντα ξυλείας, γαιάνθρακες, χρυσός και χαλκός.



• **Η.Π.Α.**

Η **Βοστώνη** θεωρείται ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια της Αμερικής. Διαθέτει ένα σύγχρονο λιμάνι με αξιόλογες λιμενικές εγκαταστάσεις και ταχύτατες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης. Στις εμπορικές δραστηριότητες του λιμανιού περιλαμβάνονται εξαγωγές σε βαμβάκι, βιομηχανικά προϊόντα, μηχανήματα, χαλκό και ορείχαλκο. Νοτιότερα βρίσκεται το νησί Λονγκ Άιλαντ, το οποίο εκτείνεται παράλληλα προς την ακτή του Χάντσον. Στον κόλπο του Χάντσον βρίσκεται ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια του κόσμου, το λιμάνι της **Νέας Υόρκης**. Η Νέα Υόρκη είναι βιομηχανικό κέντρο βαριάς βιομηχανίας, μεταλλουργίας, ηλεκτρικής και ηλεκτρονικής βιομηχανίας και χημικών προϊόντων. Άλλο σπουδαίο εμπορικό κέντρο είναι η Φιλαδέλφεια με διακίνηση γαιάνθρακα, πετρελαίου και υφαντουργίας. Νοτιότερα υπάρχει ακόμα ένα μεγάλο λιμάνι, αυτό της **Βαλτιμόρης** από όπου διακινείται κατά κύριο λόγο χάλυβας και σίδηρος, ενώ αποτελεί σημαντικό κέντρο εξαγωγής σιτηρών και γαιάνθρακα.

Τα λιμάνια της Κεντρικής περιοχής των Η.Π.Α. είναι αξιοσημείωτα αφού αποτελούν μεγάλο κέντρο διακίνησης σιτηρών. Αυτά είναι: το λιμάνι του **Σαιν Πωλ** στην Μινεάπολη και του **Σικάγο** από όπου εξάγονται και σιδηρομεταλλεύματα.

Στον κόλπο του Μεξικό, τα μεγάλα λιμάνια της περιοχής διαθέτουν εγκαταστάσεις για όλα τα είδη φορτίων. Μεγάλο λιμάνι επίσης είναι αυτό του **Λος Άντζελες** στην Καλιφόρνια το οποίο είναι μεγάλο εμπορικό λιμάνι με εξαγωγή σε μεταλλεύματα, χρυσό, άργυρο, χαλκό, πετρέλαιο και φυσικό αέριο.

Στην Καλιφόρνια επίσης, το λιμάνι του **Σαν Φρανσίσκο**, από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια της περιοχής, εξάγει βιομηχανικά και χημικά προϊόντα.

➤ Νότιος Αμερική

Οι χώρες της Ν. Αμερικής διαθέτουν πλούσιους φυσικούς πόρους και για τον λόγο αυτό έχουν αναπτυχθεί σημαντικές εμπορικές δραστηριότητες και σημαντικά λιμάνια-εμπορικά κέντρα.

• **Βενεζουέλα**

Τα σημαντικότερα λιμάνια της Βενεζουέλας είναι, το **Μαρακάϊμπο** στην ομώνυμο λίμνη, το **Καράκας** και η **Μπαρτελόνα** όλα με κύριο εξαγωγικό αντικείμενο το πετρέλαιο και τα παράγωγά του. Η χώρα ανήκει στον Οργανισμό Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών και είναι σημαντική παραγωγός αργού πετρελαίου σε παγκόσμια κλίμακα. Εξάγονται επίσης φυσικό αέριο, τροπικά γεωργικά προϊόντα, χρυσός, άργυρος, πλατίνα και σμαράγδια.

• **Βραζιλία**

Η Βραζιλία είναι μια μεγάλη χώρα που η ανατολική της ακτή βρέχεται από τον Ατλαντικό ωκεανό. Κατά μήκος των ακτών της, υπάρχουν σημαντικά λιμάνια. Ξεκινώντας από τα βόρεια με κατεύθυνση τον νότο, συναντάμε τα εξής λιμάνια: του **Μπελέμ**, του **Σάο Λούις**, της **Φορταλέζα** και του **Σαλβαντόρ**. Όλα δραστηριοποιούνται στη εξαγωγή καφέ, βαμβακιού, ρυζιού, ζάχαρης και πετρελαιοειδών. Άλλα μεγάλα λιμάνια της Βραζιλίας είναι το **Ρίο ντε Τζανέιρο**, το **Σάο Πάολο** και η **Βικτώρια** που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα εξαγωγής σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο.

- **Ουρουγουάη – Αργεντινή**

Το μεγαλύτερο λιμάνι της **Ουρουγουάης** είναι το **Μοντεβιδέο** στην περιοχή του Ρίβερ Πλέιτ. Αποτελεί ανεφοδιαστικό κέντρο των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή, ενώ στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν ναυπηγεία και επισκευαστήρια.

Η Αργεντινή, διαθέτει πολλά και μεγάλα λιμάνια, τόσο στις ακτές του Ατλαντικού, όσο και κατά μήκος του ποταμού Παρανά.

Το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της **Αργεντινής** είναι το **Μπουένος Άϊρες** στην περιοχή του Ρίβερ Πλέιτ. Άλλα λιμάνια είναι το **Ροζάριο**, το **Παρανά**, η **Σάντα Φε** και το **Σαν Λορέντζο** που αποτελούν εμπορικά λιμάνια σημαντικά τόσο για το εισαγωγικό, όσο και το εξαγωγικό εμπόριο της χώρας.

- **Χιλή**

Η Χιλή αποτελεί το τμήμα της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Χαρακτηρίζεται κυρίως σαν ορεινή χώρα, ενώ διαθέτει 2 μεγάλα λιμάνια εισαγωγικού χαρακτήρα. Το λιμάνι του **Βαλταράιζο** κοντά στην πρωτεύουσα της χώρας Σαντιάγκο και το **Κονσεπσιόν**, που βρίσκεται νοτιότερα. Τα κύρια προϊόντα που διακινούνται στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας είναι γεωργικά, κτηνοτροφικά αλλά και σιτηρά.

- **Περού – Εκουαδόρ**

Στην δυτική πλευρά της Ν. Αμερικής, βρίσκεται το Περού, σημαντικά λιμάνια είναι αυτό της πρωτεύουσας **Λίμα**, με ιδιαίτερη εμπορική δραστηριότητα και εξαγωγές των βασικών ειδών που παράγει η χώρα όπως είναι ο χαλκός, τα σιδηρομεταλλεύματα και ο άργυρος.

Βόρεια του Περού βρίσκεται το Εκουαδόρ, με κύριο λιμάνι το **Γκουαγιακίλ** που βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο και εξάγει κυρίως γεωργικά προϊόντα, ξυλεία και ζάχαρη.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

6.1 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της αγοράς και ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας οδήγησε στη μεταφορά απασχόλησης και παραγωγικού δυναμικού εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των σημείων της. Η ανάγκη αντιμετώπισης της εξέλιξης αυτής, που προκαλούσε σημαντικές επιπτώσεις σε διάφορους τομείς της Ευρωπαϊκής οικονομίας, οδήγησε στην ανάπτυξη μιας **Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής**. Σκοπός της πολιτικής αυτής είναι η δημιουργία μιας διεθνώς ανταγωνιστικής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας, που θα λειτουργεί σ' ένα, φιλελεύθερο διεθνές πλαίσιο και θα παράγει αποτελεσματικά, ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και συνεχώς υψηλότερης ποιότητας μεταφορικές υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτει πλέον όλους τους τομείς που συνδέονται με την απελευθέρωση και την λειτουργία της αγοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών, την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

Η προώθηση και επιβολή των πολιτικών αυτών στο διεθνή χώρο, θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του Κοινοτικού Στόλου, θα δώσουν νέες δυνατότητες στην ποιοτική αναβάθμιση και την αποτελεσματικότερη λειτουργία, του μεγάλης σημασίας μέσου μεταφοράς, που είναι η ναυτιλία.

6.2. Ευρωπαϊκή ναυτιλία – Φυθμιστικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές

Τα τελευταία χρόνια οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό θέμα της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Οι λόγοι είναι οι εξής:

- ◆ Η ανάγκη ανάπτυξης των θαλασσιών μεταφορών.
- ◆ Η προστασία του περιβάλλοντος.
- ◆ Η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σήμερα ποσοστό 90% στις ανταλλαγές μεταξύ της Ε.Ε. και του υπόλοιπου κόσμου και 43% εντός των εδαφών αυτής. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δις τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, προϊόντα απαραίτητα για την Ευρωπαϊκή Οικονομία όσο και για το εμπόριο με τις άλλες περιοχές του κόσμου.

Παρ' όλα αυτά ο Ευρωπαϊκός στόλος μειώνεται, ενώ αυξάνονται τα πλοία με σημαία ευκαιρίας και το επάγγελμα του ναυτικού ασκεί όλο και μικρότερη γοητεία και η έλλειψη ναυτικών στην Ε.Ε. μεγαλώνει με ρυθμούς γρήγορους. Σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980, το δυναμικό της Ε.Ε. σε ναυτικούς μειώθηκε κατά 40%. Έως το **2006** η Ε.Ε. αναμένεται να έχει **έλλειψη περίπου 36.000 ναυτικών**. Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν έως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένες παρόλο που η Ένωση έχει στη διάθεσή της ένα ανεκτίμητο δυναμικό, 35.000 χιλιόμετρα ακτών και εκατοντάδες θαλάσσιους λιμένες.

Η επίτευξη του στόχου της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της πλήρους απασχόλησης, επιβάλλουν τη βελτιστοποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών τόσο από πλευράς οικονομικής όσο και από πλευράς κοινωνικής και περιβαλλοντικής. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν δραστηριότητα ζωτικής σημασίας για τη διεξαγωγή εμπορευματικών ροών. Προσφέρουν μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς, που συνίστανται σε ανταγωνιστικές και ασφαλείς λύσεις με χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος.

Η Ε.Ε. προαγάγει ένα ασφαλές, σταθερό και ανταγωνιστικό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών σε ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Θέτει προτεραιότητες όπως την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και το άνοιγμα των διεθνών αγορών. Επιπλέον ενέργειες αφορούν την παρακολούθηση των νηογνωμόνων, την ταχεία εφαρμογή του συστήματος της Ε.Ε. για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, το ζήτημα της εφαρμογής ποινών εναντίον όσων έχουν προκαλέσει ατύχημα από βαριά αμέλεια ή την πιθανή ίδρυση ενός ταμείου για την αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαικής ρύπανσης σε ευρωπαϊκά ύδατα. Τέλος, δίνεται μάχη κατά των τρομοκρατικών απειλών, αφού η τρομοκρατία φέρει καίρια πλήγματα στις συνθήκες της αγοράς, τη διαθεσιμότητα, την τιμή της ασφαλιστικής κάλυψης και τέλος την αποδοτικότητα και το κόστος των λιμανιών σε επιχειρηματικό επίπεδο.

Αυτό που μέσο-μακροπρόθεσμα θα επιτευχθεί στην Ε.Ε., είναι η ταύτιση των νηολογίων της και των σημαιών της με την έννοια της ποιοτικής ναυτιλίας, δηλαδή της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, από μονάδες που δραστηριοποιούνται σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον με άρτιο κανονιστικό πλαίσιο και από διοικητικούς μηχανισμούς καλά οργανωμένους και αποτελεσματικούς.

Η Ε.Ε. έχει συνάψει μια σειρά από εμπορικές συμφωνίες με τρίτα κράτη, οι διατάξεις των οποίων ρυθμίζουν και τις θαλάσσιες μεταφορές. Πρόσφατα υπογράφηκε η πρώτη αμιγώς ναυτιλιακή συμφωνία της Ε.Ε. με την Κίνα, γεγονός που θεωρείται ως επίτευγμα της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε., δεδομένου του μεγέθους και του ρόλου που παίζει αυτή η χώρα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Ανάλογες προσπάθειες καταβάλλονται και για τη σύναψη ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ Ε.Ε. και Ινδίας.

Η Ελληνική ναυτιλία, καταλαμβάνοντας την 4^η θέση παγκοσμίως και την 1^η θέση στην Ένωση (23,67% σε δυναμικό στόλου), συνεισφέρει καταλυτικά στην οικονομική ανάπτυξη τόσο της Ένωσης αλλά και της Ελληνικής Οικονομίας.

Η εμπειρία της είναι πολύτιμος σύμβουλος για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία!

6.3 Σχέσεις ανταγωνισμού στην Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν μετακινήσεις σε παγκόσμια κλίμακα και επομένως είναι σημαντικό να υπάρχουν δίκαιοι κανονισμοί οι οποίοι θα ισχύουν για όλα τα πλοία. Αυτός είναι και ο λόγος που στόχος της Ε.Ε. ήταν πάντα η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Σε μια έντονα ανταγωνιστική αγορά όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, πολλές από τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είδαν τους πλοιοκτήτες τους να επωφελούνται τόσο από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές και τις διεθνείς αγορές εργασίας, όσο και από τη μεγάλη ποικιλία νηολογίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο βασικός στόχος για την Ε.Ε.

είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της και η ενθάρρυνση θετικών μέτρων που θα επιτρέψουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν το διεθνή ανταγωνισμό, όπως επίσης και η εξασφάλιση ότι τηρούνται από όλους οι διεθνείς συμφωνίες, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν.

Τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα έχουν θέσει σημαντικά ερωτήματα στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

Η πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται στους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιλέγουν τη διατήρηση της ευρωπαϊκής τους σημαίας είναι ασφυκτική. Έχουν να αντιμετωπίσουν έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα βιώνουν αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα για οικονομικά μέτρα υποστήριξης αυτών των πλοιοκτητών που ακολουθούν καλές πρακτικές και διατηρούν τα επίπεδα ποιότητας.

Η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου θα πρέπει να αποτελεί σταθερό μέλημα της Ε.Ε. λόγω του κατ' εξοχήν διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας και του οξύτατου ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει παγκοσμίως.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο υπό σημαίες Ε.Ε. στόλος αποτελεί το 17,4% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ωστόσο ο Ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος (πλοία τόσο με σημαίες κρατών-μελών όσο και σημαίες τρίτων κρατών) αποτελεί σήμερα το 41% του εμπορικού στόλου του πλανήτη, γεγονός που σηματοδοτεί αύξηση της δύναμής του κατά 1%.

ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ Ε.Ε. (100 GT ΚΑΙ ΑΝΩ) ΕΩΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2002			
ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ GT	ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΕ DWT
ΑΥΣΤΡΙΑ	7	32.742	42.223
ΒΕΛΓΙΟ	10	7.295	11.631
ΔΑΝΙΑ	449	6.886.624	8.628.142
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	167	1.414.271	1.038.678
ΓΑΛΛΙΑ	195	4.164.052	6.015.918
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	542	6.157.397	7.361.541
ΕΛΛΑΣ *	1.274	28.383.650	47.885.277
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	14	8.937	6.288
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	44	227.670	150.757
ΙΤΑΛΙΑ	847	9.199.516	9.924.559
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	56	1.351.547	1.971.302
ΟΛΛΑΝΔΙΑ **	783	4.965.000	4.367.000
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	1.392	21.394.298	32.348.779
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	168	1.070.352	1.673.437
ΙΣΠΑΝΙΑ	233	1.693.092	1.911.476
ΣΟΥΗΔΙΑ	357	2.881.090	1.775.637
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	437	5.297.181	4.481.974
ΣΥΝΟΛΟ	6.975	95.134.714	130.594.619

Πηγή: Lloyd's Register Of Shipping

Με τη ναυτιλιακή της δύναμη **η Ελλάδα κατατάσσεται 1^η** μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., όπου κατέχει το 50% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της!

Ο Ευρωπαϊκός στόλος με μέσον όρο ηλικίας τα 11,9 έτη (από 13,5 έτη που ήταν αντίστοιχα το 2001) σήμερα προσφέρει μια πληθώρα υπηρεσιών. Μια υγιής ναυτιλία αποτελεί πυρήνα ολόκληρου του Ευρωπαϊκού ναυτιλιακού συμπλέγματος, που απασχολεί περισσότερους από 2.000.000 ναυτικούς και ναυτιλιακούς υπαλλήλους. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται στα 10.000.000, αν προστεθεί και το εργατικό δυναμικό που απασχολείται με παρεμφερείς προς την εμπορική ναυτιλία εργασίες και επιχειρήσεις.

Η Ευρώπη αντιλήφθηκε γρήγορα ότι η οικονομική της άνθιση εξαρτάται άμεσα από τη διατήρηση μιας ισχυρής ναυτιλίας, λαμβάνοντας μέτρα ενίσχυσης των εθνικών τους νηολογίων. Οι τομείς στους οποίους δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα αφορούν την ισχυροποίηση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε θέματα όπως η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων, η ενίσχυση – αύξηση του Ευρωπαϊκού στόλου, η αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής σε επίπεδο λιμένων, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι νεοναυπηγήσεις.

6.4 Είσοδος Κύπρου και Μάλτας στην Ε.Ε.

Την 01/05/2004, με τη διεύρυνση και την ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας στην Ε.Ε., ο εμπορικός στόλος της Ένωσης μεταπηδά από το 17% του παγκόσμιου νηολογίου στο 23,5%. Το γεγονός αυτό καθιστά την Ε.Ε. ως την 1^η ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Τα δύο αυτά νέα κράτη μέλη θα βοηθήσουν αρκετά στην ενίσχυση του κοινοτικού στόλου, αναβαθμίζοντάς τον και κάνοντάς τον περισσότερο ανταγωνιστικό, καθώς τα νηολόγια τόσο της Κύπρου όσο και τις Μάλτας ορίζονται ως τα πλέον ισχυρά και ανταγωνιστικά.

6.4.1 Ναυτιλιακή Κύπρος – Κυπριακό νηολόγιο

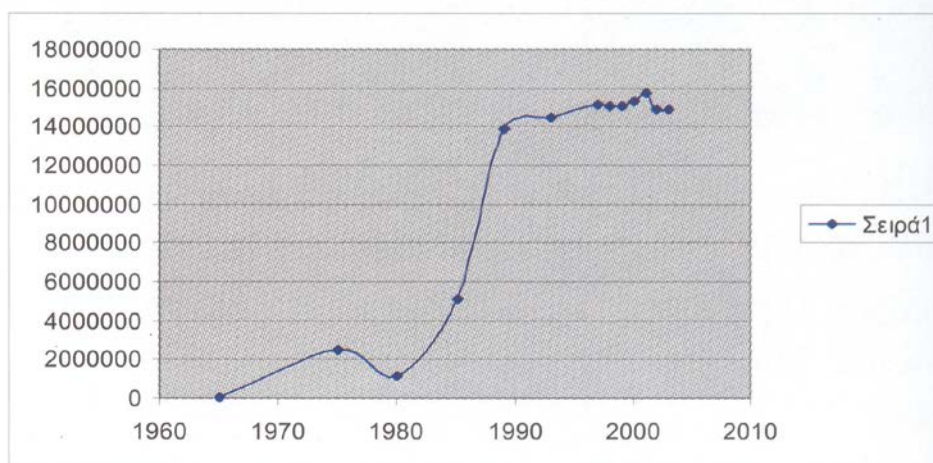
Με την ένταξή της στην Ε.Ε. τον Μάιο του 2004 η Κύπρος, διευρύνει τους ναυτιλιακούς της ορίζοντες και αποκτά πλέον τη θέση που της αξίζει ανάμεσα σε άλλα σημαντικά ναυπλιακά κράτη.

Ο στόλος της Κύπρου, κατέχει σήμερα την 6^η θέση διεθνώς και αποτελεί περίπου το 23% του Ευρωπαϊκού στόλου. Προηγείται ο Παναμάς, η Λιβερία, οι Μπαχάμες, η Ελλάδα και η Μάλτα.

Το Κυπριακό νηολόγιο έχει ήδη παρουσία με γραφεία στον Πειραιά, τη Νέα Υόρκη, το Ρότερνταμ, το Αμβούργο και το Λονδίνο. Όλο και περισσότερα πλοία εγγράφονται υπό Κυπριακή σημαία και αρκετές εταιρίες ανοίγουν επιχειρήσεις στην Κύπρο, καθιστώντας τη μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη μέσα στην Ε.Ε.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε το γεγονός ότι η Κύπρος **βασίζεται στην ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τα 2/3.**

**Διάγραμμα 1: Κόροι ο.χ. ελληνόκτητης ναυτιλίας
σε κυπριακή σημαία 1965-2003 (επιλεγμένα χρόνια)**



Η Κύπρος έχει κάνει σημαντικές προσπάθειες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα στον τομέα της ασφάλειας και του νηολογίου σε ότι αφορά τον έλεγχο που ασκεί το κράτος στα πλοία και πρόσθετα ενίσχυσε και το παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών της.

Το 2000, η Κυπριακή Κυβέρνηση θέσπισε αυστηρότερα κριτήρια για τη νηολόγηση των πλοίων στην Κυπριακή σημαία για τη βελτίωση της ποιότητας του νηολογίου και του επιπέδου ασφαλείας γενικότερα. Ειδικότερα στη νηολόγηση παλαιών πλοίων επιβλήθηκαν αυστηρότερα πρότυπα και υιοθετήθηκε αυστηρότερη πολιτική.

Επιπλέον, τα φορολογικά κίνητρα που δόθηκαν σε εταιρίες και ιδιώτες ήταν εξαιρετικώς προσεγμένα. Οι Αρχές, συνειδητοποίησαν από την αρχή ότι εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης του νησιού, η ανάπτυξη στο χώρο της παροχής υπηρεσιών ήταν η μοναδική οικονομική διέξοδος και έτσι, έκριναν ότι η ναυτιλία αποτελεί βασικό και ισχυρό πυλώνα της οικονομίας, γεγονός που έχει περίτρανα αποδειχθεί από την εισροή 230 εκατ. Κυπριακών λιρών στην εθνική της οικονομία!

6.5 Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Ν.Μ.Α.)

Η θάλασσα δε θέλει δρόμους και γεφύρια, δεν έχει συχνά ατυχήματα, δε μολύνει την ατμόσφαιρα και δεν κοστίζει πολύ στους προϋπολογισμούς των κρατών - μελών, γι' αυτό η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι αναγκαία για την Ευρώπη, επειδή χρειαζόμαστε ένα ασφαλές και βιώσιμο σύστημα μεταφορών τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον. Το Ευρωπαϊκό οδικό σύστημα πλησιάζει το σημείο κορεσμού του και η Ν.Μ.Α. είναι αυτή που μπορεί να προσφέρει ένα τρόπο αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων με τη μεταφορά περισσότερων εμπορευμάτων από τους χερσαίους οδικούς άξονες στη θάλασσα.

Είναι γεγονός πως στην περασμένη δεκαετία η Ν.Μ.Α. ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς που μπόρεσε να ακολουθήσει τη γρήγορη αύξηση των οδικών μεταφορών. Αυξήθηκε κατά 38% στην περίοδο αυτή, έναντι 40% των οδικών μεταφορών είναι

δηλαδή σχεδόν ταυτόσημη (41% - 43% αντιστοίχως). Έτσι μπορούμε με εμπιστοσύνη να πούμε πως η N.M.A. είναι ήδη σήμερα ένας πάρα πολύ επιτυχημένος τρόπος μεταφοράς.

Πέντε είναι οι τύποι των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη N.M.A.:

- ◆ Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου «παραδοσιακού τύπου» με δυνατότητα μεταφοράς και χύδην φορτίων
- ◆ Μικρά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
- ◆ Πλοία με δυνατότητες μεταφοράς ομαδοποιημένων φορτίων, φορτηγά οχήματα, σιδηροδρομικά βαγόνια κ.α.
- ◆ Πλοία χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν καθαρά και παραδοσιακά χύδην φορτία, όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και σιτηρά, καθώς και πετρελαιοειδή, χημικά και υγροποιημένο φυσικό αέριο
- ◆ Πλοία θαλάσσης- ποταμού, τα οποία μπορούν να ταξιδέψουν με εύκολες μετατροπές από το ένα μέσο στο άλλο

Είναι λοιπόν φανερό ότι η N.M.A. αποτελεί το φιλικότερο προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς.



4^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ **“ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ”**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

7.1 Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

7.1.1 Συνοπτική επισκόπηση της Ελληνικής ναυτιλίας

Η ιστορία πιστοποιεί μια ναυτική παράδοση μεγαλύτερη των τεσσάρων χιλιετιών. Η ελληνική ναυτιλία έχει τις ρίζες της στην τρίτη χιλιετία και ειδικότερα στη Κρήτη. Οι Κρήτες του Μινωικού πολιτισμού εξαπλώθηκαν ταχύτατα στα νησιά του Αιγαίου και μετέπειτα στις ακτές της Βορείου Αφρικής.

Κατά τον 14^ο π.Χ. αιώνα η θαλάσσια υπεροχή των Κρητών αντικαταστάθηκε από την επιχειρηματικότητα των Αχαιών. Οι Αχαιοί παρόλο που ήταν μία ηπειρωτική φυλή εκμεταλλεύθηκαν για 2 περίπου αιώνες τις ευκαιρίες που παρουσίαζε το Ελληνικό και Μεσογειακό εμπόριο μέσω θαλάσσης. Η κάθοδος των Δωριαίων (1204 π.Χ.) και η εγκατάστασή τους στις ελληνικές ναυτικές επαρχίες προκάλεσε αλλαγές στις αγορές της Μαύρης Θάλασσας. Η αποικιοκρατική και εμπορική δραστηριότητα των Ελλήνων οδήγησε στην ανάπτυξη οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών επιτευγμάτων. Μεταγενέστερα (7^{ος} – 4^{ος} π.Χ. αιώνας) οι Αθηναίοι με την Ναυτική Συμμαχία και την συμβολή του Θεμιστοκλή πέτυχαν την καταξίωση του Πειραιά ως το κυριότερο εμποροναυτιλιακό κέντρο της τότε παγκόσμιας αγοράς της Μεσογείου. Μετέπειτα ακολούθησαν τα λαμπρά χρόνια του Μεγάλου Αλεξάνδρου όπου η ελληνική εμπορική ναυτιλία άκμασε. Οι έμποροι – πλοιοκτήτες της εποχής επιχείρησαν να ενώσουν τον Δυτικό κόσμο με την Ανατολή χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες οδούς αντί των χερσαίων αποδεικνύοντας την έμφυτη αγάπη τους για την θάλασσα που χαρακτηρίζει το ελληνικό γένος.

Κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας η ελληνική κυριαρχία στη Μεσόγειο περιορίστηκε σημαντικά. Στο ξεκίνημα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας 330μ.Χ. η Κωνσταντινούπολη ήταν το σημαντικότερο λιμάνι μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η πειρατεία όμως των Αράβων στην Μεσόγειο σε συνδυασμό με τις επιδρομές των Ρώσων και των Βουλγάρων στα ηπειρωτικά σύνορα της Αυτοκρατορίας άρχισαν να φθείρουν το Βυζαντινό ναυτικό εμπόριο και να το οδηγούν σε οικονομική καταστροφή. Η άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453 από τους Οθωμανούς περιόρισε την λαμπρότητα της ένδοξης ναυτιλιακής ιστορίας για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Προς το τέλος του 18^{ου} αιώνα όταν άρχισε να εξασθενεί ο τουρκικός ζυγός και να απελευθερώνεται το ναυτικό εμπόριο της Μεσογείου από τους Ενετούς, Ισπανούς και Πορτογάλους άρχισε να αναβιώνει η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Οι νησιώτες από την Ύδρα, τα Ψαρά και τις Σπέτσες άρχισαν να συγκεντρώνουν πλούτο, όπλα και υπεροχή στο Αιγαίο.

Η επανάσταση του 1821 αποτέλεσε νέα αρχή για τις ναυτικές δραστηριότητες της Ελλάδας. Η Χίος, η Άνδρος, η Σύρος, το Γαλαξίδι αλλά και άλλα μέρη συνέβαλαν αποτελεσματικά στην ναυτική αναγέννηση. Το 1861 έχουμε την ίδρυση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.) και ακολουθεί το 1914 η ίδρυση της ένωσης των Ελλήνων εφοπλιστών. Μετά την λήξη του Α' Παγκοσμίου πολέμου, ο οποίος προκάλεσε μεγάλες ανακατατάξεις στην ελληνική ναυτιλία και περιόρισε τις παραδοσιακές αγορές, οι Έλληνες εφοπλιστές αναδιοργανώνουν τον στόλο τους και ξεκινούν πάλι για την κατάκτηση των θαλασσίων δρόμων.

Από το 1934 έως το 1939 η ελληνική ναυτιλία μπόρεσε να φθάσει σε υψηλό ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ακολουθεί ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος με τραγικά αποτελέσματα για την ναυτιλία μας. Το 1945 αποτέλεσε νέο σταθμό εκκίνησης, το ελληνικό γόητρο ανορθώθηκε και το μεγαλείο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας άρχισε και πάλι να διαπρέπει στη διεθνή αγορά.

Η ελληνική ναυτιλία δεν περιορίστηκε μέχρι σήμερα κάτω από την έκτη θέση του παγκόσμιου ναυτικού κόσμου, παρά τις αλλαγές στο διεθνές εμπόριο και την αστάθεια των πολιτικών καταστάσεων στο εσωτερικό της.

Είναι τέτοια η γεωγραφική τοποθέτηση της Ελλάδας, που η σημερινή της θέση στο παγκόσμιο στερέωμα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ναυτιλία της.

7.1.2 Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία και η σημασία της στην ελληνική και διεθνή οικονομία

Η ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια ιστορία επιτευγμάτων. Ο στόλος που διοικούν από την ξηρά Έλληνες επιχειρηματίες και στην θάλασσα Έλληνες καπετάνιοι μέσα σε 200 χρόνια αυξήθηκε πάνω από 4.000 φορές(!) και κατέληξε ο ελληνόκτητος στόλος να βρίσκεται σήμερα στην 1^η θέση της παγκόσμιας κατάταξης, θέση την οποία διατηρεί εδώ και τουλάχιστον μία εικοσαετία. Γιατί όμως οι Έλληνες; Γιατί άραγε οι επιχειρηματίες και οι ναυτικοί ενός μικρού ενός μικρού ευρωπαϊκού κράτους να διαχειρίζονται περισσότερα βαπόρια από τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία και να μεταφέρουν τα εμπορεύματα της Κίνας, της Αυστραλίας ή της Αργεντινής;

Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν στενά συνδεδεμένος με την θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά το μεγαλύτερό της αναπτύχθηκε μακριά από κρατικές υποστηρίξεις και χρηματοδοτήσεις, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά. Εύκολα θα την παρομοιάζαμε “με τον τύπο του κατ’ εξοχήν ελεύθερου επαγγελματία στον διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών που αναπτύχθηκε με την δική του δύναμη και τον ελεύθερο ανταγωνισμό”.¹⁰

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται από την θάλασσα, εύκολα αντιλαμβανόμαστε τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, τόσο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Η Ελληνική ναυτιλία συνέβαλε στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας κατά κύριο λόγο μέσω της εισαγωγής συναλλάγματος που σήμερα αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο ποσοστό του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με το ταξιδιωτικό και το συνάλλαγμα από εξαγωγές προσφέρει μεγαλύτερα οφέλη για την χώρα μας, μιας και αποτελεί, σχεδόν καθαρή εισροή με μοναδική

¹⁰ Γενική και Αναλυτική Λογιστική, σελ. 7

δαπάνη την εξαγωγή ενός πολύ μικρού ποσοστού συναλλάγματος για την λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό.

Εξίσου σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας και στον τομέα της απασχόλησης με την δημιουργία πολλαπλών θέσεων εργασίας τόσο στην θάλασσα όσο και στην ξηρά όπου μιλάμε κυρίως για παραναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως ναυπηγικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρείες, τεχνικά γραφεία κ.ά.

Σύμφωνα με πληροφορίες σήμερα, περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στην θάλασσα, 10.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία, ενώ περίπου 15.000 – 20.000 απασχολούνται συνολικά με παραναυτιλιακές εργασίες.

Αθόρυβος χρηματοδότης της πατρίδας μας, η Ναυτιλία, έφθασε το 2002 να προσφέρει στην χώρα μας περίπου 8.5 δις €, βοηθώντας αισθητά το Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών.

7.1.3 Η Εμπορική Ναυτιλία του Σήμερα

Η ναυτιλία αποτελεί τον ισχυρότερο πυλώνα της εθνικής οικονομίας. Η υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, εξασφαλίζοντας τα κεκτημένα της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τον επαναπατρισμό των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και τη δημιουργία όλο και περισσότερων θέσεων εργασίας, αποτελεί πρώτη προτεραιότητα.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες της θάλασσας αναζητούν καταφύγιο σε άλλες σημαίες, με αποτέλεσμα να χάνει η εθνική οικονομία σημαντικούς πόρους και χιλιάδες θέσεις εργασίας. Το ποσοστό της ελληνικής σημαίας στο σύνολο της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί από 44% το 1993 σε 33% το 2004. Θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκονται πίσω από το 25% των νέων ναυπηγήσεων σε παγκόσμια κλίμακα. Όταν λοιπόν μιλούμε για ένα τέτοιο μέγεθος δεν μπορούμε παρά να προχωρήσουμε γρήγορα στην εφαρμογή μιας πολιτικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης της εμπορικής ναυτιλίας.

Ο Στρατηγικός στόχος δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού, χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος, χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Στα πλαίσια αυτά, το ΥΕΝ αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, όπου πάνω της οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας.

7.2 Φορείς έκφρασης ναυτιλιακής πολιτικής στον τόπο μας

- Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) που εδρεύει στον Πειραιά.
- Το λιμενικό σώμα που αποτελεί την δημόσια αρχή ελέγχου της εμπορικής ναυτιλίας στα εθνικά μας ύδατα.
- Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (Ν.Ε.Ε.) που λειτούργησε το 1937 και τελεί υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. με σκοπό την κοινή συνεργασία των μελών του και των γενικών συμφερόντων της εθνικής οικονομίας, με την προστασία των συμφερόντων της εμπορικής ναυτιλίας.
- Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) αποτελεί τον αρχαιότερο ελληνικό ασφαλιστικό οργανισμό με σκοπό την συνταξιοδότηση των Ελλήνων ναυτικών.
- Ο Οίκος του Ναύτου (Ο.Ν.) τελεί υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. και παρέχει ιατρική και φαρμακευτική περίθαλψη στους ανέργους ναυτικούς, στα μέλη των οικογενειών τους και στους συνταξιούχους.
- Οι Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών (Πλοιοκτητών) οι οποίοι “ανά αγορά και κλάδο στην οποία δραστηριοποιούνται διακρίνονται σε:
 - ☐ Ένωση Εφοπλιστών επιβατηγών πλοίων
 - ☐ Ένωση Εφοπλιστών ακτοπλοΐας
 - ☐ Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών πλοίων
 - ☐ Ένωση Εφοπλιστών Βορείου Ελλάδος
 - ☐ Ένωση Πλοιοκτητών ρυμουλκών και πλοίων διάσωσης
 - ☐ Ένωση Πλοιοκτητών επαγγελματικών τουριστικών σκαφών”¹¹
- Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.) αποτελεί το συλλογικό, συνδικαλιστικό όργανο των ναυτεργατικών ενώσεων.
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.). Παρουσιάζει αρκετά αξιόλογη κίνηση με αποτέλεσμα να κατατάσσεται μεταξύ των πρώτων λιμανιών της Μεσογείου. Ο Ο.Λ.Π. αναλύεται εκτενέστερα παρακάτω.
- Ο Ελληνικός Νηογνώμονας στον οποίο έχουμε ήδη αναφερθεί.

¹¹ Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, σελ. 120 – 121

7.3 Ανταγωνιστικότητα Ελληνικής σημαίας

Ανταγωνιστικότητα σημαίνει ότι η Ελληνική σημαία έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου απ' ότι είχαν οι κύριοι ανταγωνιστές της με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών. Όταν οι κύριοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές πιο φθηνές από την ελληνική, τότε η δική μας θα πάψει να είναι ανταγωνιστική.

Πλοία αγορασμένα φθηνά, παραγκωνισμένα από τους πλούσιους της Β. Ευρώπης που αδυνατούσαν να τα διαχειριστούν, οι Έλληνες με κινδύνους πολλούς τα ζωντάνεψαν και καθιέρωσαν τη θέση τους στο παγκόσμιο στερέωμα των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι χτίζονταν η δημόσια εικόνα του Έλληνα εφοπλιστή και της ευρύτερης επιχειρηματικής του υπευθυνότητας.

Στην εποχή μας, η ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής σημαίας δεν ταυτίζεται με το χαμηλό κόστος. Αντίθετα, τα πλοία με τη γαλανόλευκη προσφέρουν το μεταφορικό τους έργο με κόστος και ποιότητα, τουλάχιστον ανάλογη με εκείνη των άλλων σημαιών. Αυτό σημαίνει πλοία σύγχρονα και καλά συντηρημένα. Σημαίνει ώριμη διαχείριση και επιχειρηματικότητα που ανταποκρίνεται στις διεθνείς απαιτήσεις. σημαίνει πάνω απ' όλα ανθρώπους στο γραφείο και στο πλοίο με γνώσεις, εμπειρίες, εργατικότητα, μεγάλη συνέπεια και επαγγελματισμό.

Σημαντικό για κάθε σημαία είναι να συμπεριλαμβάνεται στη λευκή λίστα –ώστε το πλοίο να μην αποτελεί άμεσο στόχο λιμενικών ελέγχων- και να διαθέτει ορθούς κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των συλλογικών συμβάσεων και των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος επάνδρωσης. Σημασία έχουν επίσης η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες αυτή επιβάλλει και η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς.

Όσο περισσότερα πλεονεκτήματα παρουσιάζει μια σημαία, τόσο αυξάνεται η επιλεξιμότητά της, τόσο δηλαδή πιο ανταγωνιστική γίνεται απέναντι στις άλλες. Η Ελληνική σημαία έχει παγκόσμια δραστηριότητα και είναι επιλέξιμη και μέσα στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης, όπου θέτεται το πλαίσιο μέσα στο οποίο όλες οι ευρωπαϊκές σημαίες οφείλουν να κινούνται.

Πίνακας 1: Έλεγχοι - Κρατήσεις - Θέση στη λίστα 2000-2002 επιλεγμένων σημείων

	Έλεγχοι 2000-2002 No	Κρατήσεις 2000-2002 No	Λίστα (χρώμα)
Παναμάς	5,213*	541	Μαύρη (Μέσος κίνδυνος)
Κύπρος	3,991	347	Μαύρη (Μέσος κίνδυνος)
Μάλτα			“
Ελλάδα	1,422	73	Λευκή
Μπαχάμες	3,157	172	Λευκή
Λιβερία	2,652	104	Λευκή

Πηγή: Paris Memorandum of Understanding,
Annual Report 2002.

E. Nikolaides. Πολλοί έλεγχοι=πολλές κρατήσεις,
αλλά οι έλεγχοι πρέπει να σχετίζονται με το μέγεθος
του στόλου της σημαίας.

Προκειμένου να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές, η Ελληνική σημαία θα πρέπει όχι μόνο να παρακολουθεί τις εξελίξεις στα συστήματά τους και να προσαρμόζει ανάλογα τις προϋποθέσεις και απαιτήσεις της, αλλά να προχωρά και ένα βήμα μπροστά από τις άλλες, δημιουργώντας συνθήκες που θα προτρέψουν και μη Έλληνες να την υιοθετήσουν.

Χωρίς κανένα συμβιβασμό σε θέματα ασφάλειας του περιβάλλοντος, η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας εξαρτάται κυρίως από την πολιτική που εφαρμόζεται σε θέματα φορολογίας, παροχής κινήτρων για νέες επενδύσεις, επάνδρωσης και μείωσης του λειτουργικού κόστους.

Η ελληνική, ως εθνική σημαία, έχει ευρύτερους στόχους από αυτούς μιας εμπορικής σημαίας της οποίας η κύρια επιδίωξη είναι το άμεσο εμπορικό όφελος. Κάποιες από αυτές τις επιδιώξεις όμως, από την πλευρά των επιχειρήσεων, σήμερα δεν υπάρχουν όπως:

- ✗ Κίνητρα για τη δημιουργία μεγαλύτερων σχημάτων από συνενώσεις ή εξαγορές.
- ✗ Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις παραμένουν αποκλεισμένες από την παράλληλη αγορά του Χ.Α.Α.
- ✗ Δεν ισχύει χρηματοδοτική μίσθωση για την απόκτηση νέων πλοίων από ελληνικές τράπεζες επί του παρόντος, ούτε τα πλοία αυτά δύνανται να ενταχθούν στην ελληνική σημαία υπό καθεστώς leasing, σε αντίθεση με τις σημαίες της Κύπρου και της Μάλτας.
- ✗ Η σημαία μας αποκλείει τη μίσθωση γυμνού πλοίου, με αποτέλεσμα τέτοιες μισθώσεις να καταλήγουν σε αλλαγή σημαίας.

Ο ανταγωνισμός θα είναι μεγάλος. Η ανταγωνιστικότητα του Έλληνα ναυτικού και του Ελληνικού νηολογίου θα πιέζονται συνεχώς. Μόνο με το να γινόμαστε καλύτεροι, εξασφαλίζουμε τη σταθερότητα και την ισχύ της σημαίας μας, των ναυτικών μας και της συνολικής ναυτικής μας κοινότητας. Μόνο όταν οι κανονισμοί στο ελληνικό νηολόγιο δημιουργούν τις προϋποθέσεις για να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Τότε εξασφαλίζουμε τη γιγάντωση του νηολογίου, δημιουργούμε νέες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς και προσελκύουμε τις τεράστιες οικονομικές προσόδους, οφέλη και διεθνή προβολή. Διαφορετικά, τα οφέλη αυτά θα διαρρέουν προς τρίτους, Ευρωπαίους και κοντινούς μας γείτονες.

7.4 Ναυτική εκπαίδευση

7.4.1 Ελληνικά πληρώματα – Ανθρώπινος παράγοντας

Χωρίς τον Έλληνα ναυτικό η χώρα μας δε θα είχε καταφέρει ποτέ να χτίσει τη ναυτική «αυτοκρατορία» που σέβονται και υπολογίζουν σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Αυτό είναι το συμπέρασμα που προκύπτει ανατρέχοντας στη ναυτική ιστορία της χώρας μας.

Ωστόσο, ξεφεύγοντας από τα ελληνικά σύνορα, το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, είναι αυτό της επάνδρωσης των πλοίων με ικανά και άξια πληρώματα. Ειδικά όσον αφορά την Ελλάδα, το πρόβλημα αυτό δείχνει να έχει ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις, αφενός λόγω του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου και της γαλανόλευκης σημαίας,

αφετέρου δε λόγω της διεύρυνσης της Ε.Ε. κατά την οποία η χώρα μας καλείται για μια ακόμη φορά να αποδείξει ότι διαθέτει ποιοτική και ανταγωνιστική ναυτιλία.

Η ικανότητα των Ελλήνων ναυτικών είναι αναμφισβήτητη. Υστερούν ίσως σε θέματα τεχνογνωσίας κυρίως λόγω του ότι δεν έχουν επαρκή θεωρητική κατάρτιση, αλλά οι ελλείψεις τους καλύπτονται σύντομα με την εργασία και την εξειδίκευσή τους στο επάγγελμα.

Ο Έλληνας ναυτικός για να εξακολουθεί να είναι ο καλύτερος θα πρέπει να βελτιώσει την εκπαίδευσή του σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Ένας παράγοντας που του δίνει πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές του είναι η ναυτοσύνη που τον διακρίνει. Σήμερα όμως είναι γεγονός ότι οι εξελίξεις απαιτούν καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς.

Πληρώματα πλοίων						
Ελληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά σημαία πλοίων, κατά τις απογραφές των ετών 1994, 1996, 1998, 2000, 2002 και 2004						
Σημαία πλοίων και έτος απογραφής	Γενικό σύνολο	Πληρώματα πλοίων		Μεταβολή % (1)		Συμμετοχή % Ελλήνων ναυτικών
		Αριθμός Ελλήνων	ναυτικών Ξένων	Ελλήνων	Ξένων	
Σύνολο						
1994	39.122	25.842	13.280	-5,6	36,0	66,1
1996	36.766	23.992	12.774	2,2	-3,2	65,3
1998	33.669	20.505	13.164	-7,2	-3,8	60,9
2000	29.385	18.450	10.935	-14,5	3,1	62,8
2002	32.926	18.747	14.179	-10,0	-16,9	56,9
2004	30.920	17.897	13.023	1,6	29,7	57,9
Ελληνική						
1994	33.373	24.190	9.183	-4,2	36,4	
1996	30.749	22.556	8.193	2,9	9,5	
1998	26.507	18.856	7.651	-6,8	-10,8	
2000	24.365	17.202	7.163	-16,4	-6,6	
2002	24.974	17.786	7.188	-8,8	-6,4	
2004	24.596	16.672	7.924	3,4	3,5	

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

Ίσως όμως είναι καιρός να δώσουμε μια απάντηση στο καίριο ερώτημα: Γιατί αυτή η συρρίκνωση και η απροθυμία προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα της χώρας μας;

- ✓ Ο φόβος της ξενιτιάς και της οικογενειακής και κοινωνικής αποξένωσης από την παρατεταμένη παραμονή στο πλοίο
- ✓ Η προσωρινή απασχόληση και η ανάγκη αναζήτησης νέας ανά τακτά χρονικά διαστήματα
- ✓ Η αίσθηση ότι η αίγλη του ναυτικού επαγγέλματος έχει υποστεί δραματική μείωση σε σχέση με το παρελθόν
- ✓ Οι κίνδυνοι που περικλείουν η θάλασσα και τα ταξίδια

Το βέβαιο είναι ότι το ναυτεργατικό δυναμικό έχει μειωθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας. Το φαινόμενο αυτό έχει δύο πλευρές. Από τη μία, την «αναγκαστική» επάνδρωση των πλοίων με αλλοδαπούς, και από την άλλη την σχετικά καλύτερη πληρωμή των ήδη υπάρχοντων ναυτικών σε σύγκριση με τους παλαιότερους.

Η ναυτική εκπαίδευση είναι το κλειδί που ανοίγει τις πύλες στην ποιοτική ναυτιλία!

7.5 Επιχειρηματικότητα-Ανταγωνιστικότητα Ελληνικής Ναυτιλίας

Ιστορικά, η επιχειρηματικότητα στο χώρο της ναυτιλίας αποτελούσε ανέκαθεν αντικείμενο προώθησης. Στις μέρες μας, το ζητούμενο είναι η δημιουργία ενός φυτώριου νέων επιχειρηματιών στη ναυτιλία, από τη δραστηριοποίηση γόνων εφοπλιστικών οικογενειών και λιγότερο από τη συμμετοχή νέων επιχειρηματιών από άλλους κλάδους της οικονομίας.

Ανταγωνιστικότητα επιχείρησης σημαίνει κατά βάσιν χαμηλό κόστος και ικανότητα αυτής να αντιμετωπίζει με επιτυχία αντίπαλες εταιρίες σε ζητήματα εμπορικού ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, έμφαση δίνεται στην επίτευξη και διατύπωση του χαμηλού κόστους παραγωγής και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το κόστος παραγωγής είναι οι διάφορες δαπάνες στις οποίες ο εφοπλιστής – παραγωγός, υποβάλλεται προκειμένου να πραγματοποιήσει τη θαλάσσια μεταφορά. Η ποιότητα του προϊόντος είναι η συνεπής, έγκαιρη και ασφαλής εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Ανταγωνιστικό πλοίο στην ποντοπόρο ναυτιλία είναι εκείνο το οποίο έχει λειτουργικά έξοδα ανταγωνιστικά με παρόμοια πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται διεθνώς και ταυτόχρονα, παρέχει την ποιότητα που απαιτεί τόσο ο ναυλωτής του όσο και οι γύρω από την ναυτιλία εμπλεκόμενοι φορείς και το κοινωνικό σύνολο.

Μετά την εισαγωγή του θεσμού των λιμενικών ελέγχων, τα περιθώρια για αύξηση της ανταγωνιστικότητας μέσω παραλείψεων τήρησης κανονισμών και άλλων υποχρεώσεων έχουν στερέψει. Η σημασία της εξασφάλισης ικανοποιητικών επιδόσεων στους ακόλουθους τομείς έχει καταστεί ακόμη πιο σημαντική από ότι στο παρελθόν:

■ **Διεκδίκηση φορτίων/εσόδων:** Η ικανότητα της επιχείρησης να εξασφαλίζει δουλειά για τα πλοία της είναι μια από τις κορυφαίες ενασχολήσεις της διοίκησης. Εδώ εντάσσονται οι συνεργαζόμενοι ναυλομεσίτες και οι όροι με τους οποίους αυτοί φροντίζουν για την αδιάκοπη λειτουργία τους υπό καθεστώς αμοιβής. Σ' αυτή την κατηγορία εντάσσονται επίσης οι σχέσεις με φορτωτές που είναι αναγκαίες ως προϋπόθεση για την εξασφάλιση χρονοναυλώσεων.

■ **Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών από γραφείο και πλοία:** Η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και η συνεπής τήρηση των κανόνων σε κάθε επίπεδο είναι προϋπόθεση για μια επιχείρηση που επιδιώκει υψηλή ανταγωνιστικότητα σε σχέση με τους εμπορικούς της αντιπάλους. Αστοχία σε αυτούς τους τομείς μπορεί να σημαίνει αυξημένη έκθεση σε κίνδυνο ατυχήματος ή και καθυστερήσεις και πρόστιμα σε λιμάνια. Όλα αυτά συνεπάγονται κόστος.

■ **Μεγιστοποίηση σχέσης ποιότητας/κόστους στην επάνδρωση:** Η ανταγωνιστική επάνδρωση πρέπει να αξιολογείται ως παρεχόμενες υπηρεσίες και όχι μόνον ως μηνιαίο έξοδο της διαχειρίστριας. Αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι χαμηλού επιπέδου, είναι βέβαιο ότι το τελικό κόστος στην επιχείρηση θα είναι υψηλότερο από το κόστος μιας σύνθεσης που θα ικανοποιούσε από πλευράς προσφοράς υπηρεσιών. Στο κόστος εργασίας συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα ασφαλιστικών εισφορών.

■ **Πρόσβαση σε προμήθειες κάθε είδους με χαμηλό κόστος:** Στον τομέα αυτό η ελληνική μικρομεσαία επιχείρηση είναι ιδιαίτερα ευάλωτη. Ένα πολύ σημαντικό μέρος του κόστους παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών περνά μέσα από το κόστος αγορών όπως: καύσιμα, λιπαντικά, ασφάλιστρα, επισκευές, ανταλλακτικά, εφόδια, έξοδα διαχείρισης κ.α. Χαμηλές επιδόσεις στον τομέα των προμηθειών μεταφράζονται σε χαμηλότερα περιθώρια κέρδους ή μεγαλύτερες ζημιές σε άσχημες περιόδους της ναυλαγοράς.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πάντως, έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα ικανοί στην εκμετάλλευση των ευκαιριών που εμφανίζονται κατά την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου, αλλά ενδεχομένως λιγότερο ικανοί στην καλλιέργεια μακροχρόνιων σχέσεων με ναυλωτές.

7.5.1 Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες

Σημαντική μείωση σημειώνει τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία και έχουν έδρα τους την Ελλάδα. Από το 1998 μέχρι το 2005 ο αριθμός των εταιριών μειώθηκε από 926 στις 690, σημειώθηκε δηλαδή μια μείωση κατά 25,4%. Με άλλα λόγια, η μια στις τέσσερις εταιρίες που δραστηριοποιούνταν το 1995 έπαψε να λειτουργεί για διάφορους λόγους το 2005.

Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία φαίνεται να διέρχεται μια μεταβατική φάση με κύριο χαρακτηριστικό τη δραματική πτώση του αριθμού των εμπορευματοποιούμενων μικρών ναυτιλιακών εταιριών, δηλαδή αυτών που διαχειρίζονται 1 – 2 πλοία σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Patrafin Research. (Ναυτεμπορική φύλλο Τετάρτης 8 Ιουλίου 2005 σελ. 15)

Ειδικότερα το 1998 το μισό και πλέον των ελληνικών Ναυτιλιακών εταιριών είχαν 1 με 2 πλοία. Σήμερα αποτελούν το 41,73% και λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική μείωση του αριθμού των εταιριών, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των μικρών εταιριών, αυτών που αποτελούσαν ιστορικά τη βάση ανανέωσης και ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό.

Μια ικανοποιητική αύξηση σημειώνει ο αριθμός των εταιριών που έχουν στόλο πάνω από 16 πλοία. Ειδικότερα από 30 που ήταν οι εν λόγω εταιρίες το 1998, αυξήθηκαν στις 62 εταιρίες.

Σύμφωνα με την ανάλυση της Patrafin Research, οι εξελίξεις αυτές αντικατοπτρίζουν κυρίως την πολύ καλή εικόνα της αγοράς τον τελευταίο χρόνο την οποία εκμεταλλεύθηκαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες μικρού αριθμού πλοίων για να πουλήσουν τα δικά τους πλοία. Έτσι ο αριθμός των μικρών ναυτιλιακών εταιριών μειώνεται ενώ παράλληλα αυξάνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών με μεγάλο σχετικά στόλο. (άνω των 16 πλοίων)

Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και αριθμός πλοίων								
ΟΜΑΔΑ	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A (25 + πλοία)	19	19	23	19	24	25	31	26
B (16 – 24 πλοία)	11	25	22	29	25	31	36	36
C (9–15 πλοία)	68	76	85	82	84	69	59	52
D (5–8 πλοία)	149	143	140	134	128	138	141	131
E (3–4 πλοία)	196	166	189	172	170	158	155	157
F (1–2 πλοία)	483	325	376	349	318	308	311	288
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	926	754	835	785	749	729	733	690
ΠΗΓΗ: Petrofin Research [SID:1166207]								

Σαν ποσοστό επί του συνόλου των εταιριών, οι εταιρίες που είχαν μέχρι 2 πλοία αποτελούσαν το 1998 το 52,16% του συνολικού αριθμού, ενώ το 2005 μειώθηκαν στο 41,73%. Ο αριθμός των εταιριών με 3 – 4 πλοία, παρέμεινε περίπου σταθερός όλα αυτά τα χρόνια. (21,17% του συνόλου το 1998, 22,75% το 2005). Μικρή αύξηση σημείωσε ο αριθμός των εταιριών με 5 - 8 πλοία, φθάνοντας το 2005 το ποσοστό του 18,99% του συνόλου των εταιριών έναντι 16,09% το 1998, ενώ στα ίδια επίπεδα έμεινε ο αριθμός των εταιριών με 9 – 15 πλοία καθώς το 2005 αποτελούν το 7,54% του συνόλου έναντι 7,34% το 1998.

Μεγάλη αύξηση σημείωσε ο αριθμός των εταιριών με 16 – 24 πλοία φθάνοντας το 2005 να αποτελεί το 9,22% του συνόλου των εταιριών έναντι του 1,19% μόλις το 1998. Τέλος, ο αριθμός των εταιριών που έχουν πάνω από 25 πλοία, ενώ το 1998 αποτελούσε το 2,05% του συνόλου, το 2005 έφτασε το 3,77%.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι το 2005 για πρώτη φορά τα τελευταία 4 χρόνια, ο αριθμός των πλοίων των Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιριών με έδρα την Ελλάδα έπεσε κάτω από τις 4.000 στα 3.970 πλοία.

Το 2001 οι εταιρίες διαχειρίζονταν 4.110 πλοία, το 2002 αυξήθηκαν στα 4.142, το 2003 μειώθηκαν στα 4.083, ενώ το 2004 αυξήθηκαν κατά 100 περίπου στα 4.184 ενώ το 2005 μειώθηκαν στα 3.970, αντιπροσωπεύοντας μια μείωση με 214 πλοία από πέρυσι, ποσοστό της τάξεως των 5,11%.



Όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων πρέπει να εξεταστούν οι εξής προτάσεις:

- Λήψη πρωτοβουλιών προκειμένου να καταστεί το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό.
- Άσκηση τολμηρής και επενδυτικής πολιτικής η οποία θα βασίζεται σε κίνητρα για την ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. (ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, σταθερότητα και διαχρονικότητα του θεσμικού πλαισίου, απλούστευση των διαδικασιών και δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για απόδοση των επενδύσεων.
- Προσέλκυση για εγκατάσταση εταιριών με στόχο τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας με παράλληλη ενίσχυση των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Αξιοποίηση και βελτίωση της νομοθεσίας για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών στο Χ.Α.Α. προκειμένου να βρεθούν πόροι για την χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Αριθμός πλοίων ελληνικών εταιρειών				
2001	2002	2003	2004	2005
4.110	4.142	4.085	4.184	3.970
ΠΗΓΗ: Petrofin Research [SID:1166207]				

Είναι πολύ σημαντικό και ελπιδοφόρο που οι Ελληνικές επιχειρήσεις της θάλασσας βρήκαν το θάρρος κατάφεραν να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες επενδύσεις του εκσυγχρονισμού. Είμαστε οι πρώτοι σε παραγγελίες και ο Ελληνόκτητος στόλος είναι σήμερα από τους πιο σύγχρονους και με τις υψηλότερες προδιαγραφές. Είναι επίσης σημαντικό το ότι παρά τις εναλλακτικές δυνατότητες του σήμερα οι νέοι, ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα για να εμπλουτίσουν και ανανεώσουν τις τάξεις των παλαιότερων στελεχών που με επιτυχία θεμελίωσαν την ελληνική παρουσία στις θάλασσες.

7.6 Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη



7.6.1 Ελληνικά Ναυπηγεία – Περίοδος εκσυγχρονισμού και επιχειρηματικής ευελιξίας

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της Ελληνικής Οικονομίας. Η ποντοπόρος Ελληνική Ναυτιλία λειτούργησε και λειτουργεί σε ένα διεθνοποιημένο και κατά βάση πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον με τη δυναμική αλληλεπίδραση διαφόρων παραγόντων (επιχειρήσεις ναυπηγικές και ναυτιλιακές, εργαζόμενοι, κρατικοί φορείς, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κ.α.). Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και η ανάγκη για ακόμη πιο αξιόπιστη και ασφαλέστερη λειτουργία των πλοίων, όπως και η σημαντική τεχνολογική πρόοδος έχουν δημιουργήσει νέα δεδομένα στο χώρο της ναυτιλίας.

Η Ναυπηγική Βιομηχανία, ως αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας, επηρεάζεται και επηρεάζει άμεσα τις εξελίξεις αυτές και έχει σημαντική θέση στην Εθνική Οικονομία, δεδομένου ότι οποιαδήποτε απώλεια ναυπηγήσεων ή και επισκευών στην Ελλάδα έχει δυσάρεστες επιπτώσεις.

Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα περιλαμβάνει μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, όπως είναι τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, τα Ναυπηγεία στο Νεώριο της Σύρου, αλλά και μικρότερες μονάδες όπως τα Ναυπηγεία ΛΑΜΔΑ, καθώς και ένας σεβαστός αριθμός μικρότερων ναυπηγείων που λειτουργούν στη Ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματος αλλά και σε άλλα μέρη της Ελλάδος, όπως στη Θεσσαλονίκη, στην Κοιλιάδα Αργολίδας, στην Παιανία Αττικής, στην Ιερισσό και αλλού.

Τα δύο μεγαλύτερα Ναυπηγεία της χώρας μας αποτελούν ο Σκαραμαγκάς και η Ελευσίνα.

Τα **Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** αποτελούν τη μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανική μονάδα της χώρας μας, τόσο ως προς τον κύκλο των εργασιών όσο και ως προς τον αριθμό των εργαζομένων. Σήμερα οι εργασίες των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά βασίζονται κατά κύριο λόγο στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό πλοίων στα πλαίσια του εξοπλιστικού προγράμματος του πολεμικού ναυτικού και την κατασκευή βαγονιών χάρη στις συμφωνίες με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Δευτερευόντως, στις επισκευές πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού, και στην κατασκευή ορισμένων οχηματαγωγών πλοίων.

Τα **Ναυπηγεία Ελευσίνας** ιδρύθηκαν από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη το 1970. Από τότε μέχρι σήμερα, περιήλθαν δύο φορές στον έλεγχο του κράτους, το 1975 και το 1995 και δύο φορές σε ιδιώτη, το 1992 και το 1997. Από το 1997 μέχρι και σήμερα λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία του ομίλου Ταβουλάρη. Επικεντρώνουν τις εργασίες τους στην κατασκευή πλοίων για το πολεμικό ναυτικό και την κατασκευή βαγονιών για τον ΟΣΕ. Σε ότι αφορά τις επισκευές, υπολογίζονται κατά μέσον όρο σε 160 πλοία το χρόνο, κυρίως του Εμπορικού Ναυτικού, ενώ γίνονται και εκτεταμένες μετασκευές πλοίων. Επίσης, υπάρχει μια δραστηριότητα που αφορά στην κατασκευή γερανογεφυρών για τον ΟΛΘ, πλωτών εξέδρων, γεφυρών και δεξαμενών, μίας ναυπηγικής κλίνης από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς και μια σειρά άλλων μηχανοκατασκευών για άλλους κλάδους της βιομηχανίας.

Δυστυχώς όμως το φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία 20 χρόνια συνολικά στα Ελληνικά Ναυπηγεία, είναι η μείωση του κύκλου εργασιών και του αριθμού των απασχολούμενων. Μέχρι το 1985 τα Ναυπηγεία απασχολούσαν περίπου 15.000 κύρια εργαζόμενους και 20.000 – 30.000 περιφερειακά εργαζόμενους σε μικροβιοτεχνίες του Πειραιά. Σήμερα δεν απασχολούνται περισσότεροι από 4.500 – 5.000 εργαζόμενοι.

Ειδικότερα, στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά η απασχόληση μειώθηκε από 5.000 εργαζόμενους το 1985 σε 2.000 το έτος 2001 με μαζική αποχώρηση 1.000 εργαζομένων το 1995 που οφείλεται σε οικειοθελείς αποχωρήσεις, προσυνταξιοδοτικό καθεστώς και αυτοαπασχόληση μέσω ΟΑΕΔ με πλήρη αποζημίωση. Έκτοτε δεν έχει ακολουθήσει άλλη μείωση του προσωπικού ενώ έχει ξεκινήσει ήδη διαδικασία νέων προσλήψεων. Αναφορικά με τον κύκλο εργασιών, επισημαίνεται μία σημαντική ύφεση τόσο στις επισκευές όσο και στις κατασκευές.

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας το 1974 απασχολούσαν 3.500 εργαζόμενους, το 1993 τους μείωσαν σε 1800 και σήμερα απασχολούν σε ημερήσια βάση 1.000 εργαζόμενους εκ των οποίων οι 750 είναι μόνιμοι και οι 250 με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου ανάλογα με τον όγκο των εργασιών. Η μείωση από τους 1800 μόνιμους εργαζόμενους στους 750 πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ενώ ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων αποχώρησε μετά την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας της εταιρείας στον όμιλο Ταβουλάρη, με συνοδευτικά μέτρα κοινωνικής προστασίας τριών κατηγοριών: οικειοθελείς αποχωρήσεις με κίνητρα, πρόωρες συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις σε εταιρείες του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Και στα δύο ναυπηγεία, το πρόβλημα επικεντρώνεται στην μειωμένη ζήτηση που δέχονται από τον κλάδο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Η κρίση αυτή αποδίδεται κυρίως στο γεγονός ότι οι μισθοί στα ελληνικά ναυπηγεία είναι υψηλότεροι από τους αντίστοιχους μισθούς σε γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και στις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα στη Ν. Κορέα. Παρά το γεγονός ότι στην Ελλάδα η παραγωγικότητα της εργασίας είναι υψηλότερη, χάρη στην καλύτερη οργάνωση και την καλύτερη υποδομή, η υπεροχή αυτή των ελληνικών ναυπηγείων έναντι των ανταγωνιστριών χωρών της Α. Ευρώπης και της Ασίας, δεν αντισταθμίζει την διαφορά των μισθών, με αποτέλεσμα το κόστος εργασίας να είναι υψηλότερο στην Ελλάδα. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις ανταγωνίστριες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας αφορά κυρίως στην κατασκευή νέων εμπορικών σκαφών, δηλαδή μίας σχετικά απλής ναυπηγικής εργασίας που δεν απαιτεί υψηλή τεχνογνωσία. Η κατασκευή αυτών των σκαφών στις χώρες αυτές γίνεται πλέον σε τιμές μη ανταγωνιστικές για την ελληνική, και την ευρωπαϊκή παραγωγή. Κατά τα τελευταία 5 έτη, η κρίση στα Ελληνικά Ναυπηγεία επηρέασε σημαντικά και τις μεγάλες επισκευές, για τις οποίες οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προτιμούν τις χώρες χαμηλού κόστους.

Επίσης η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία εκτός από τα παραπάνω προβλήματα έχει να αντιμετωπίσει και μία σειρά πρόσθετων δυσκολιών που δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο την θέση της σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της Δ. Ευρώπης:

- ✓ Την έλλειψη προσανατολισμού και στρατηγικής, τόσο των ναυπηγικών μονάδων της Ελλάδας όσο και του Κράτους
- ✓ Την απουσία των μεγάλων ναυπηγείων από τις αγορές των νέων εμπορικών κατασκευών για μακρύ χρονικό διάστημα 15 ετών περίπου
- ✓ Την κρίση αξιοπιστίας της ναυπηγικής βιομηχανίας στα μάτια των επενδυτών και των τραπεζών
- ✓ Την απαξίωση του εξοπλισμού και κυρίως των μεθόδων εργασίας
- ✓ Την χαμηλή παραγωγικότητα των ναυπηγείων στην Ελλάδα.

Τα ελληνικά Ναυπηγεία ωστόσο έχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή ferry boats και κρουαζιερόπλοιων, διότι πρόκειται για ένα είδος σκαφών στην παραγωγή των οποίων υστερούν σημαντικά τα ναυπηγεία της Κορέας και της Ν.Α. Ασίας γενικότερα αν και έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές προόδους κατά τα τελευταία έτη, έτσι ώστε να μπορούν στο μέλλον να διεκδικήσουν ένα σημαντικό μερίδιο και σε αυτήν την αγορά.

Στα ναυπηγεία μας γίνονται σημαντικές προσπάθειες τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού ώστε να αυξηθεί περαιτέρω η παραγωγικότητα της εργασίας και να αντιμετωπισθεί ο ανταγωνισμός από τις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας. Η σημαντικότερη όμως διέξοδος από την κρίση, θεωρείται η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου δεδομένου ότι τα σημερινά πλοία είναι γερασμένα και παρωχημένης τεχνολογίας και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ξένο ανταγωνισμό θα προβούν σε αναγκαστική ανανέωση του στόλου τους. Επίσης η εξυγίανση της Ν/επισκευαστικής Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας έτσι ώστε να καταστεί ανταγωνιστική και αξιόπιστη.

Σοβαρό πρόβλημα στην Ελλάδα είναι και το θέμα των σχέσεων του κλάδου με το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Στην Ελλάδα, οι τράπεζες δεν έχουν μέχρι στιγμής εμπλακεί στενά σε εργασίες των ναυπηγείων, όπως γίνεται σε άλλες χώρες. Δεν υπάρχουν στις τράπεζες εξειδικευμένες ομάδες ναυτικών και άλλων εμπειρογνομόνων ικανές να παρακολουθήσουν την εξέλιξη των εργασιών στην κατασκευή ενός πλοίου. Ως εκ τούτου, η αλλαγή των σχέσεων του κλάδου με το τραπεζικό σύστημα και οι ευνοϊκότεροι όροι χορήγησης δανείων θα ήταν σαφώς μια ευνοϊκή εξέλιξη για την προσπάθεια των ελληνικών ναυπηγείων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

Γεγονός είναι ότι η Ελλάδα έχει ανάγκη από καλά οργανωμένα ναυπηγεία, σύγχρονα, ανταγωνιστικά και σε επίπεδο τέτοιο που να στηρίζουν γενικότερα την Ελληνική Οικονομία και όλες τις παράλληλες δραστηριότητες. Ναυπηγεία που να έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάζουν, να μετασκευάζουν αλλά και να επισκευάζουν μικρά και μεγάλα πλοία στην Ελληνική Επικράτεια.

Σημαντικότερος παράγοντας στη λειτουργία των Ναυπηγικών μονάδων, είναι ασφαλώς οι εργαζόμενοι, και ιδιαίτερα οι ναυπηγοί (μηχανικοί και τεχνολόγοι μηχανικοί), σε όποιο επίπεδο της παραγωγικής διαδικασίας και αν απασχολούνται. Η υψηλή επιστημονική και τεχνολογική κατάρτιση του εργαζόμενου δυναμικού, η συνεχής επιμόρφωση των εργαζομένων, η εξειδίκευση και οι νέες τεχνολογίες, διαμορφώνουν σημαντικά ποιοτικά δεδομένα παραγωγικότητας.

Η Εθνική στρατηγική ανάπτυξης της Ναυπηγικής Βιομηχανίας, ο μακροχρόνιος σχεδιασμός, ο εκσυγχρονισμός υλικοτεχνικής υποδομής, η ποιότητα, η ασφάλεια, είναι μέτρα που πρέπει να λαμβάνει η Πολιτεία, και συνεχώς να τα προσαρμόζει στις ανάγκες των καιρών με στόχο πάντοτε την αύξηση της παραγωγικότητας, της ανταγωνιστικότητας, της εναλλακτικής δραστηριότητας.

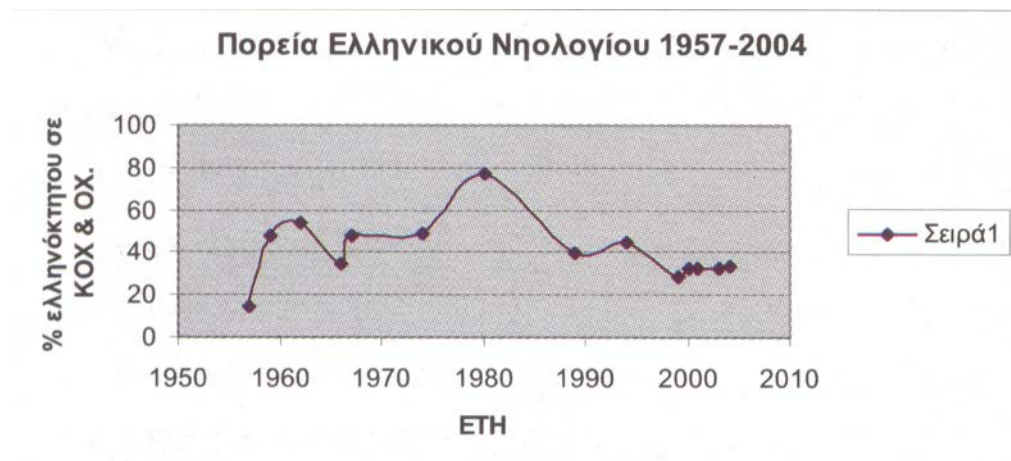
Ταχύτητα, ευελιξία και μεταφορική ικανότητα είναι πλέον το τρίπτυχο που η ναυπηγική εξετάζει για το κτίσιμο όλο και μεγαλύτερων, από άποψη μεταφορικής ικανότητας, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

8.1 Πορεία και ανταγωνιστικότητα Ελληνικού Νηολογίου

Η ελληνική ποιοτική ναυτιλία, πρωτοπόρος και παντοδύναμη, στηριζόμενη σε σύγχρονες και οικονομικά δυνατές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δεν έχει να φοβηθεί σε τίποτα τα μέτρα ελέγχου και περιορισμών, πολύ δε περισσότερο τα μέτρα υπέρ της ασφάλειας και υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό συμβαίνει γιατί η χώρα μας κατατάσσεται στη λευκή λίστα της παγκόσμιας ναυτιλίας, που σημαίνει ότι τα πλοία υπό ελληνική σημαία θεωρούνται ποιοτικά και ως εκ τούτου υπόκεινται σε λιγότερες επιθεωρήσεις στα διεθνή λιμάνια.

Η ελληνική ναυτιλία, απέχει πολύ από τις σημαίες ευκαιρίας που παραβαίνουν τους διεθνείς κανόνες. Με τις πρωτοπόρες επιχειρηματικές αποφάσεις των εφοπλιστών, τιμάει τη συνολική κοινοτική ναυτιλία.



Το εθνικό νηολόγιο είναι νηολόγιο κύρους και θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο μετά από νέες αποφάσεις ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου όπως είναι η ρύθμιση της φορολογίας και η ριζική ανάπλαση της ναυτικής εκπαίδευσης. Η διεθνής εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από ποιότητα, επιχειρηματικότητα και υψηλό κύρος και θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες να κρατηθεί σε τέτοια επίπεδα.

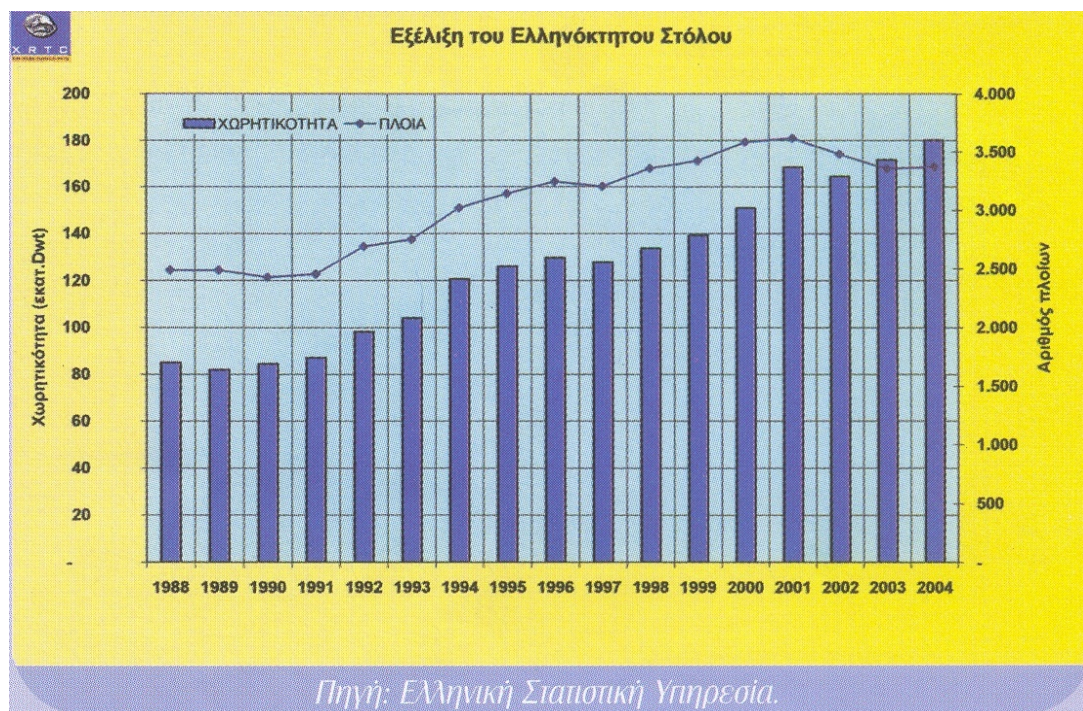
Η ένταξη στο εθνικό νηολόγιο σημαντικού αριθμού πλοίων, κατά βάση ποντοπόρων, είναι το πλέον αναγνωρίσιμο στοιχείο ναυτιλιακής πολιτικής που καθιστά την ελληνική σημαία ανταγωνιστική. Ήδη το ρεύμα προς το εθνικό νηολόγιο κατά το παρελθόν έτος δικαιολογούσε ανάκτηση ελκυστικότητας, κάτι που όχι μόνο έλειπε, αλλά υπέθαλπε και τις δυσοίωνες προβλέψεις για περαιτέρω αποδυνάμωσή του.

8.2 Εξειδίκευση και διάρθρωση του ελληνικού και ελληνοκτητου στόλου

8.2.1 Σύνθεση και δομή του ελληνικού και ελληνοκτητου στόλου

Σήμερα η ελληνοκτητη ναυτιλία (δηλαδή τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας που φέρουν είτε ελληνική είτε ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο διατηρώντας στόλο περίπου 3.500 πλοίων όλων των τύπων και με συνολική χωρητικότητα που μεταφράζεται στο 15.5% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας. Στην 2^η και 3^η θέση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κατάταξης βρίσκονται η Νορβηγία και η Αγγλία αντιστοίχως.

Κατά την διάρκεια των τελευταίων χρόνων ο ελληνοκτητος στόλος έχει μειωθεί αριθμητικά, αλλά έχει παράλληλα αυξηθεί η χωρητικότητά του.



Για παράδειγμα, το 2001 το σύνολο του ελληνοκτητου στόλου αποτελούνταν από συνολικά 3.618 πλοία με σύνολο χωρητικότητας 168,4 εκατομμυρίων τόνων, ενώ το 2004 διαπιστώθηκε ότι ο στόλος μειώθηκε στα 3.370 πλοία με συνολική χωρητικότητα 180,1 εκατομμύρια. Μειώθηκε δηλαδή ο στόλος αφού οι παραγγελίες των νέων πλοίων αφορούσαν λιγότερα μεν πλοία αριθμητικά αλλά μεγαλύτερα σε όγκο.

Η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην 4^η θέση παγκοσμίως. Την 1^η θέση κατέχει η Λιβερία και ακολουθούν ο Παναμάς και η Κύπρος.

Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται 1^η μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 50% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της Ένωσης.

Πολλές μεταβολές του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου οφείλονται στην αλλαγή της σημαίας των πλοίων που γίνεται από τους πλοιοκτήτες για να επωφεληθούν από προνόμια που παρέχουν οι νομοθεσίες των χωρών ή για να αποφύγουν τις επιβαρύνσεις.

Για την απόκτηση της ελληνικής εθνικότητας, δηλαδή του δικαιώματος ένα πλοίο να φέρει την ελληνική σημαία, ένα πλοίο πρέπει κατά ποσοστό 50% και πάνω να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα και να εγγραφεί σε ελληνικό νηολόγιο. Η εξακρίβωση της ιθαγένειας των πλοιοκτητών, φυσικών και νομικών προσώπων, ερευνάται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που εισηγείται σχετικά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

8.2.2 Η ηλικία των ελληνικών πλοίων

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραφόμενων στα ελληνικά νηολόγια πλοίων είναι 9.4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφόμενων που είναι 20.7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλάσσιων μεταφορών.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)		
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003 (έως Απρ.)	19	4

Πηγή: Υ.Ε.Ν.

Η χορήγηση δανείου από τις τράπεζες για την αγορά ενός νεότευκτου πλοίου – και κατά συνέπεια ακριβότερου – είναι πιο εύκολη από την χορήγηση δανείου για την αγορά ενός μεταχειρισμένου.

Τα περισσότερα ναυπηγεία είναι πλήρη από νέες κατασκευές μέχρι και το 2007. Οι παραγγελίες που δόθηκαν για νεότευκτα πλοία μέχρι το Μάιο του 2005 συγκρινόμενες με αυτές που δόθηκαν την αντίστοιχη περίοδο του 2004, διαπιστώνουμε μια πραγματικά εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του 43%. Πρώτα σε προτιμήσεις νεότευκτων έρχονται τα δεξαμενόπλοια, έπειτα τα φορτηγά, τρίτα τα containers και τέλος τα πλοία υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Οι συνολικές παραγγελίες ανά τον κόσμο σήμερα ανέρχονται σε 2792 πλοία όλων των τύπων μεταφοράς φορτίου ή 21.5% του υπάρχοντος εν ενεργεία στόλου.

Τα μεγάλης ηλικίας πλοία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών φαίνεται να μειώνονται. Ειδικά το **2005** σε σχέση με το **2004** διαπιστώνεται μία μείωση **22** πλοίων με όριο ηλικίας άνω των **20** ετών. Ωστόσο δεν παρατηρείται ριζική μεταβολή. Υπάρχει ακόμα ένας αρκετά μεγάλος αριθμός στόλων όπου τα πλοία είναι μεγαλύτερα των **20** ετών ή και των 30. Πρόκειται κυρίως για πλοία τύπου μικρών δεξαμενόπλοιων, φορτηγών, κ.λ.π. που δραστηριοποιούνται κυρίως σε τοπικές αγορές. Ωστόσο η σημασία τους δεν πρέπει να υποτιμάται γιατί επηρεάζει το μέσο όρο ηλικίας του συνόλου του ελληνικού στόλου.

Περίπου 152 επιχειρήσεις διαθέτουν στόλους (συνολικά 464 πλοία) με μια μέση ηλικία πλοίων τα 38 έτη και αντιπροσωπεύουν μια συνολική χωρητικότητα 1.635.755 dwt. Από αυτές τις επιχειρήσεις, 54 διαχειρίζονται στόλους με πλοία που έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 44 έτη. Ο συνολικός αριθμός των πλοίων αυτών είναι 130.

Πάντως με βάση τη χωρητικότητα έχουμε μία μικρή μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων τα τελευταία τρία χρόνια. Έτσι τα πλοία άνω των **10.000** dwt έχουν το **2005** μέσο όρο ηλικίας τα **19,4** έτη ενώ το **2001** είχαν τα 21,13 χρόνια. Ενώ στα πλοία άνω των **20.000** dwt ο μέσος όρος ηλικίας τους ήταν το **2003** 19,3 χρόνια και μειώθηκε στα 19 χρόνια το **2005**.

Με ενδιαφέρον αναμένεται η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας το επόμενο έτος, μετά και την πτωτική πορεία που εμφανίζει το τελευταίο διάστημα η ναυλαγορά. Το ενδιαφέρον έγκειται στο πως θα αντιδράσουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες στον τομέα των αγορών και πωλήσεων. Ελπίζουμε ότι θα σημειωθούν περαιτέρω έντονες μειώσεις στο μέσο όρο ηλικίας των πλοίων και αύξηση στο μέσο μέγεθος του πλοίου σε όλες τις κατηγορίες.

8.2.3 Μεταχειρισμένα πλοία

Μεγάλη κινητικότητα παρατηρείται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από ελληνόκτητες εταιρίες, αφού η συγκεκριμένη αγορά αποτελεί ακόμα και σήμερα τη βάση της ελληνικής ναυτιλίας.

Αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων

Έτος	2000	2001	2002	2003
Ελληνικές	171	227	308	344
Διεθνείς	797	757	956	1.319
% Ελληνικές	21.5	30.0	32.2	26.1

Πηγή: XRTC Ltd

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται ότι οι αγοραπωλησίες από Ελληνικές Εταιρίες για το 2003 αποτέλεσαν το 26.1% των παγκόσμιων κινήσεων.

8.3 Τραπεζική Χρηματοδότηση της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας

Με ποσό που αντιστοιχεί σε 12 εκατ. δολάρια χρηματοδοτείται η ελληνική ναυτιλία ημερησίως από τις τράπεζες. Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από τράπεζες της Ελλάδας και του εξωτερικού, έφτασε το 2002 τα 18,9 δις δολάρια και κατανεμήθηκε κατά 91% στην ποντοπόρο ναυτιλία και μόλις 9% στην ακτοπλοΐα.



Σύμφωνα με έρευνα της XRTC για τη τραπεζική χρηματοδότηση η ελληνική ναυτιλία υποστηρίζεται περισσότερο από ποτέ από την ελληνική και διεθνή τραπεζική αγορά. Στην περίοδο από το 2000 έως το 2002 η μέση ετήσια παραγωγή νέων δανείων είναι της τάξεως των 3 δις δολαρίων. Η αυξητική μεταβολή του ναυτιλιακού δανεισμού δικαιολογείται από την έντονη κινητικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών για καινούργιες παραγγελίες όπως και για το χώρο της αγοράς μεταχειρισμένων. Επιπλέον, από το 2002 έως το 2004 παρατηρήθηκε αύξηση κατά 31% φτάνοντας το συνολικό χαρτοφυλάκιο 53 τραπεζών που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, στα 24,8 δις δολάρια.



Παράλληλα, ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνόκτητων πλοίων μειώνεται σταθερά κάθε χρόνο και αυτό αποτελεί μαγνήτη για τις ελληνικές και ξένες τράπεζες οι οποίες προτιμούν νεότερα πλοία.

Είναι γεγονός ότι η τραπεζική χρηματοδότηση είναι ο κύριος μοχλός στήριξης της προσπάθειας των Ελλήνων εφοπλιστών για τη διατήρηση της πρωτιάς της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Οι άλλες πηγές χρηματοδοτήσεων πέραν των τραπεζικών, είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Αν εξαιρέσει κανείς την άντληση κεφαλαίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες από το Χ.Α.Α. που και αυτή έχει περιοριστεί, η ποντοπόρος ναυτιλία τον τελευταίο χρόνο άντλησε μόλις κάτι περισσότερο από 200 εκατ. δολάρια από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές. Αυτό αντιστοιχεί μόνο στο 7% του ετήσιου τραπεζικού δανεισμού. Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας είναι τα ίδια τα κεφάλαια των εφοπλιστών και ο τραπεζικός χώρος. Επιπλέον σύμφωνα με την έρευνα, οι ελληνικές τράπεζες παρουσιάζουν δυναμική αύξηση των χαρτοφυλακίων τους, ωστόσο το 70% των χρηματοδοτήσεων στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι υπόθεση ξένων τραπεζών.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ο Έλληνας εφοπλιστής αναχρηματοδοτεί συχνά το δανεισμό του προσθαφαιρώντας πλοία. Αυτό γίνεται γιατί ένα μεγάλο μέρος της κερδοφορίας προέρχεται από τις αγοραπωλησίες πλοίων οι οποίες επαναλαμβάνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Εκεί έγκειται και ο δυναμισμός της ελληνικής ναυτιλίας, που από τη μία σέβεται τις σχέσεις της με τους πελάτες-ναυλωτές αλλά από την άλλη αναδιαρθρώνει συνεχώς το στόλο της. Αυτό αποτελεί κύρια πηγή κερδοφορίας για τις τράπεζες αφού η αναπαραγωγή δανείων γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Λέγεται ότι ένα δάνειο με Έλληνα πλοιοκτήτη δεν ξεπερνά τα έξι χρόνια ζωής παρόλο που μπορεί να έχει συναφθεί για 12 ή 15 χρόνια.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ		
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΑΠΕΖΩΝ	ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΕΚΑΤ. \$
Ελλάδα	11	3.890
Γερμανία	9	5.520
Γαλλία	8	1.657
ΗΠΑ	5	1.255
Αγγλία	4	3.670
Ολλανδία	4	1.510
Ελβετία	2	680
Νορβηγία	2	540
Ιταλία	2	20
Λουξεμβούργο	1	50
Ιρλανδία	1	120
ΣΥΝΟΛΟ	49	18.912

Υπάρχουν τρεις παράγοντες που θα ωθήσουν σε υψηλότερα επίπεδα το κόστος χρηματοδότησης των Ελλήνων εφοπλιστών, άρα και την κερδοφορία των τραπεζών:

- Η Ελλάδα διατηρεί χαμηλότερα επίπεδα κόστους χρηματοδότησης από τις λοιπές οικονομικές περιοχές και συνεπώς πιέζεται από τη διεθνή χρηματοδοτική κοινότητα.
- Οι διαρθρωτικές αλλαγές στον τραπεζικό χώρο μέσω των προβλεπόμενων εξελίξεων στην Ευρώπη.
- Η διατήρηση των χαμηλών επιτοκίων διεθνώς, που διευκολύνει την αποδοχή από μέρους των εφοπλιστών μιας αύξησης των περιθωρίων κέρδους των τραπεζών.

Ένα πρόβλημα που παρουσιάζεται στην ελληνική ναυτιλία είναι η ελλιπής υποστήριξη των μικρών ναυτιλιακών εταιριών. Οι τράπεζες προτιμούν να δανείζουν τις μεγάλες εταιρίες παρά τις μικρές.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη της τραπεζικής χρηματοδότησης αποδεικνύει τα ακόλουθα:

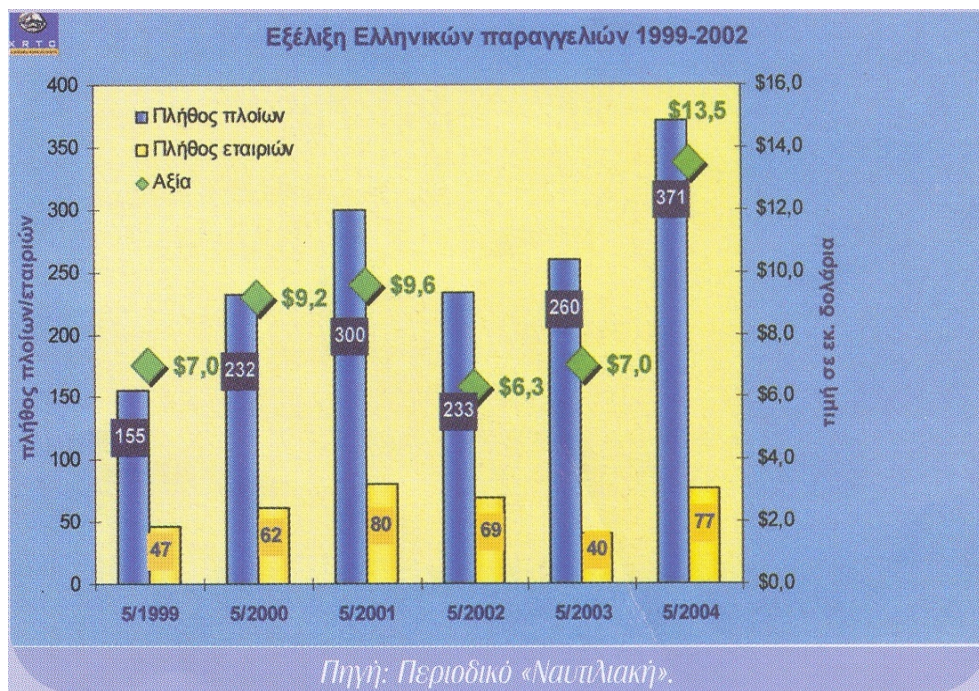
- ❑ Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία τις τελευταίες 2 δεκαετίες έχει αναδιαρθρώσει τις δομές της με αποτέλεσμα να συγκλίνει σε μεγάλο βαθμό με την διεθνή τραπεζική πρακτική.
- ❑ Οι χρηματοδότες ολοένα και συνειδητοποιούν ότι πέρα και πάνω από κάθε μορφής χρηματοοικονομικές αναλύσεις (ισολογισμοί), η μεγαλύτερη διασφάλισή τους είναι το όνομα του εφοπλιστή, η φήμη του οποίου αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη βαρύτητα.
- ❑ Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας ενεργός τομέας της παγκόσμιας ναυτιλίας, διατηρώντας ταυτόχρονα δυναμική, ανάπτυξη και αποτελεσματικότητα.
- ❑ Η ελληνική ναυτιλιακή αγορά είναι κερδοφόρος πηγή για τον τραπεζικό τομέα.

8.3.1 Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου

Οι παραγγελίες νεόκτιστων πλοίων υπερίσχυσαν της παραδοσιακής μεθόδου ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, δηλαδή της αγοράς των μεταχειρισμένων. Η πρακτική αυτή ήρθε ως αποτέλεσμα τόσο της ανάκαμψης των αγορών, όσο και της πίεσης των διεθνών κανόνων ασφαλείας που επέβαλλαν για νεότερα αλλά και με νέες προδιαγραφές πλοία, σε συνδυασμό και με τη χρηματοδότηση νεόκτιστων και νεότερων σε ηλικία πλοίων από τις τράπεζες.

Παραδόξως, η χορήγηση δανείου για την αγορά ενός νεόκτιστου και κατά συνέπεια ακριβότερου πλοίου ήταν πιο εύκολη από τη χορήγηση δανείου για την αγορά ενός μεταχειρισμένου, μεγάλου σε ηλικία και σαφώς φθηνότερου πλοίου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο αριθμός των εταιριών που προχωρούσαν σε τέτοιου είδους παραγγελίες να είναι μειωμένος, λόγω του υπέρογκου κόστους της αγοράς νεόκτιστων πλοίων, μειώνοντας αντιστοίχως το πελατολόγιο των τραπεζών που εστίαζαν στη σύναψη των εν λόγω δανείων.

Ωστόσο, συγκρίνοντας τις παραγγελίες νεόκτιστων που δόθηκαν μέχρι το Μάιο του 2004 με αυτές που είχαν δοθεί μέχρι την αντίστοιχη περίοδο του 2003, διαπιστώνουμε μια πραγματικά εντυπωσιακή αύξηση της τάξεως του 43% στον αριθμό των παραγγελιών, το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τάξης του 93% στην αξία τους, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα.



Τα δεξαμενόπλοια έρχονται πρώτα σε παραγγελίες σε σύνολο 95 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 13.8 εκατ. τόνων και αξίας που αγγίζει τα 4 δις δολάρια. Τα φορτηγά έρχονται δεύτερα σε όγκο παραγγελιών με σύνολο 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.5 εκατ. τόνων με αξία 1 δις δολάρια. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φορτίων μαζί με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, βρίσκονται στην 3^η θέση με συνολική αξία 1.7 δις δολάρια. Τέλος οι λοιποί τύποι περιλαμβάνουν παραγγελίες πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, οχημάτων κ.α. με συνολική αξία 388 εκατ. δολάρια.

Όλες οι παραπάνω παραγγελίες που πραγματοποιήθηκαν το 2003 αθροίζουν σε συνολική επένδυση της τάξης των 7.2 δις δολάρια που αντιστοιχούν στην πραγματική αξία των πλοίων.

Μέχρι σήμερα, συνολικά 77 εταιρίες (από το σύνολο των 800 και άνω ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών σε λειτουργία σήμερα) υπέγραψαν παραγγελίες για 371 πλοία συνολικής αξίας 13.5 δις Ευρώ, φέρνοντας αυτές στο υψηλότερο επίπεδο στην ιστορία τους, τόσο σε αριθμό όσο και σε αξία νεόκτιστων πλοίων, διαφοροποιώντας τελείως τη δομή του ελληνικού στόλου.

Τέλος, πρέπει να τονίσουμε ότι με τη συνεχή ευαισθητοποίηση της ναυτιλιακής αλλά και της παγκόσμιας κοινότητας προς το περιβάλλον και την προστασία του, αυξάνεται η ζήτηση για πλοία νεότερα, ασφαλέστερα και πλήρως τεχνολογικός εξοπλισμένα.

8.4 Έλληνες πλοιοκτήτες

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι έντονα προσανατολισμένοι στην ποιότητα και δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Έχουν πλέον συνειδητοποιήσει ότι σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον όπως είναι αυτό της ναυτιλίας, μόνο τα υψηλά ποιοτικά standards είναι ικανά να προβάλλουν ένα ισχυρό πλεονέκτημα απέναντι στους ανταγωνιστές. Η Ελλάδα επιδεικνύει ιδιαίτερη μέριμνα για την τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων της τόσο ως κράτος σημαίας όσο και ως κράτος λιμένος και για το λόγο αυτό έχει ενσωματώσει στην εθνική νομοθεσία και εφαρμόζει με συνέπεια και αυστηρότητα όλους τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

ΟΙ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΈΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΑΝΑ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟ 2004		
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ	ΑΡ.ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ. DWT
Οικογένεια Τσάκου	53	5.748.073
Β. Κωνσταντακόπουλος	50	2.130.512
Κ. Μαρτίνος	47	3.534.548
Δ. Διαμαντίδης	41	2.573.065
Π. Γ. Λιβανός	41	3.021.683
Αθ. Μαρτίνος	36	3.402.306
Β. Ρέστης	33	2.692.980
Α. και Σπ. Πολέμης	30	3.345.139
Δ. Προκοπίου	30	5.091.952
Θ. Βενιάμης	27	2.503.376
Χρ. Κανελλάκης	27	5.917.837
Γ. Αγγελικούσης	26	2.302.359
Γ. Οικονόμου	26	2.824.297
Οικογένεια Βαφειά	22	2.650.000
Ν. Λυκαρδόπουλος	21	2.936.727
TOTAL	510	50.674.854
Πηγή: Fairplay		

Από τον παραπάνω πίνακα οι 5 πρώτοι εφοπλιστές συμπεριλαμβάνονται ανάμεσα στους πιο ισχυρούς πλοιοκτήτες του κόσμου και οι εταιρίες τους είναι μέσα στους πίνακες των μεγαλύτερων 20 εταιριών και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα.

Η γαλανόλευκη πάντως δεν είναι η πρώτη επιλογή των Ελλήνων εφοπλιστών. Έρχεται τρίτη σε σειρά στις προτιμήσεις τους μετά τις παραδοσιακές σημαίες ευκαιρίας του Παναμά και της Λιβερίας.

8.4.1 Παραγγελίες πλοίων και παραλαβές νέων

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν να επενδύσουν στα δεξαμενόπλοια (222 πλοία), ακολουθούν τα πλοία χύδην φορτίου (63 πλοία), τρίτη επιλογή αποτελούν τα οχηματαγωγά (19 πλοία), ακολουθούν τα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (14 πλοία) και τέλος τα ψυγεία (4 πλοία).

ΟΙ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΤΟ 2004	
αρ. πλοίων	χωρ. dwt
326	28.811.804
ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ	
Μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων	14
Δεξαμενόπλοια	222
Χύδην φορτίου	63
Επιβατηγά	2
Μεικτού φορτίου	2
Οχηματαγωγά	19
Ψυγεία	4
TOTAL	326

Πηγή: Fairplay

Στα επόμενα 3 χρόνια θα παραδοθούν στους Έλληνες πλοιοκτήτες νεότευκτα πλοία όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα:

	Ελληνικές			Παγκόσμιες		Η ελληνική συμμετοχή (%)	
	Πλοία	Χωρητικότητα (dwt)	Πλοία	Χωρητικότητα (dwt)	Πλοία	dwt	
2005	84	7.970.628	705	54.475.252	11,91	14,6	
2006	110	8.947.962	653	48.001.294	16,84	18,6	
2007	71	7.210.799	507	43.775.348	14	16,4	
2008	9	981.600	116	10.436.400	7,7	9,4	

Πρωταγωνιστές σε μια εξειδικευμένη αγορά της ναυτιλίας, η οποία προσφέρει υψηλά περιθώρια κέρδους, φιλοδοξούν να αναδειχθούν οι Έλληνες εφοπλιστές. Η αγορά αυτή αφορά τη δρομολόγηση πλοίων τάνκερ, ικανών να διασχίζουν παγωμένες θάλασσες, τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως σε αρκτικά δρομολόγια.

Ο βασικότερος λόγος που αρκετές εταιρίες έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους στην παραπάνω δραστηριότητα, είναι η αυξανόμενη ζήτηση για τη μεταφορά πετρελαίου από τη Ρωσία προς άλλους προορισμούς, κυρίως μέσω της Βαλτικής θάλασσας.

Πολλές ελληνικές και κυπριακές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν προχωρήσει το τελευταίο διάστημα στην υποβολή μεγάλων παραγγελιών για την τροποποίηση υφιστάμενων ή τη ναυπήγηση εξ ολοκλήρου νέων τάνκερ, συμβατών με τις τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα συγκεκριμένα δρομολόγια. Μάλιστα η ελληνική ναυτιλία φιλοδοξεί να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη συγκεκριμένη αγορά, αφού οι δέκα πρώτες θέσεις σε νέες παραγγελίες είναι κατειλημμένες από Έλληνες και Κύπριους εφοπλιστές.

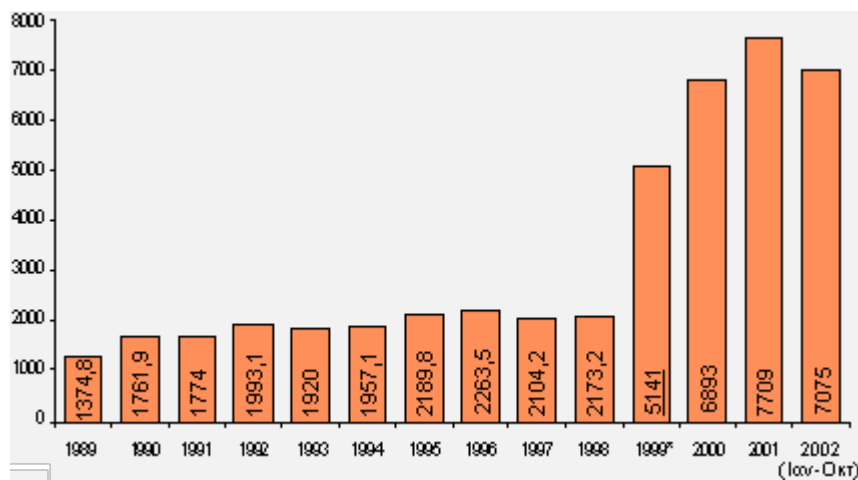
8.5 Εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος

Το συνάλλαγμα κάθε χώρας που προέρχεται από τις διάφορες ναυτιλιακές εργασίας, όπως ναύλοι εμπορευμάτων και επιβατών, δαπάνες εφοδιασμού και επισκευών, εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία, φορολογίες και άλλα, αποτελεί το λεγόμενο **ναυτιλιακό συνάλλαγμα**.

Δεν είναι μόνο η δύναμη του Εμπορικού Στόλου είναι και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το οποίο δίνει δύναμη στην Ελληνική Οικονομία, ώστε οι απόδημοι πλοιοκτήτες και ναυτικοί κάθε ειδικότητας και βαθμού, που ζουν σαν απόδημοι από τα σπίτια και τις οικογένειες του, προσφέρουν τα πάντα στην Οικονομία της πατρίδας, κάτι που φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα που αφορά την εξέλιξη εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας.

Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002

(ποσά σε εκατ. \$ ΗΠΑ και από το 2000 σε Ευρώ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στο συνολικό ποσό των **8.5 δις €** ανήλθε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισέρευσε στη χώρα μας κατά το **2002**. Το ποσό αυτό θεωρείται εξαιρετικά σημαντικό, ιδιαίτερα εάν συγκριθεί με το εισρεύσαν τουριστικό συνάλλαγμα, το οποίο ανήλθε για το ίδιο διάστημα στα 9.5 δις €. Έτσι στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών του 2002, οι εισπράξεις ανήλθαν στα 20.4 δις € και οι πληρωμές στα 10.1 δις €, μεγέθη στα οποία το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυριαρχεί. Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει στην ουσία το 25% του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, το οποίο ανήλθε σε – 22.71 εκατ.€.

Η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλεται στη συνεχιζόμενη μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου αλλά και στη σταθερή ναυλαγορά των τελευταίων ετών. Έτσι σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε, κατά το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου **2004** στη χώρα μας, ανήλθε σε **13.307,0 εκατομμύρια €** έναντι **9.569,8 εκατομμυρίων €** του αντίστοιχου χρόνου του **2003**, παρουσιάζοντας αύξηση 39.05%.

Νέα αύξηση κατέγραψε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας το πεντάμηνο **Ιανουαρίου – Μαΐου 2005, διαμορφούμενο στα 5.872,6 εκατομμύρια ευρώ** έναντι 5.361,3 εκατομμυρίων ευρώ στο αντίστοιχο πεντάμηνο του 2004. Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τον Μάιο, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας ανήλθε σε 1.233,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.079,2 εκατομμυρίων ευρώ τον Μάιο του 2004, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 14,27%.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητή η σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος για τη χώρα μας. Αποτελεί κύριο αιμοδότη της εθνικής μας οικονομίας.

8.6 Η Ελλάδα ως σημείο διέλευσης λαθρομεταναστών

Το «εμπόριο των ονείρων» για μια καλύτερη ζωή, καλά κρατεί ακόμα και στις μέρες μας. Αυτό προκύπτει τουλάχιστον από τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το Υ.Ε.Ν. σχετικά με τα περιστατικά λαθρομετανάστευσης που υπέπεσαν στην αντίληψη των λιμενικών αρχών της χώρας μας τα τελευταία χρόνια.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004
Συλληφθέντες λαθρομετανάστες	3.657	1.183	3.664	6.864	3.945
Συλληφθέντες διακινητές	80	94	124	137	84
Περιστατικά	150	103	89	370	277
Κατασχέσεις πλοίων	28	36	52	90	67

Πηγή: Υ.Ε.Ν.

Η χώρα μας τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικό θέμα από την είσοδο λαθρομεταναστών, το οποίο οφείλεται κυρίως σε εξωγενείς παράγοντες και ειδικότερα στις μεγάλες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές που επήλθαν σε παγκόσμια κλίμακα και ειδικότερα στις χώρες της Ασίας και της Αφρικής. Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης αλλά και ως μέλος της Ε.Ε. θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημείο διέλευσης και προορισμού των λαθρομεταναστών.

Τέλος, αξίζει να επισημάνουμε ότι **το 2004 υπήρξε μείωση της εισόδου λαθρομεταναστών στη χώρα μας κατά 45%**, αφού το 2004 υπήρξαν καταγεγραμμένοι 3945 έναντι 6864 το 2003.

8.7 Τα λιμάνια της Ελλάδας

Ο ρόλος των λιμένων στην Ελλάδα αξιολογείται ως σημαντικός και πολυδιάστατος, για μια σειρά από λόγους που σχετίζονται με τις πολλαπλές ανάγκες που καλούνται οι ελληνικοί λιμένες να εξυπηρετήσουν. Η στρατηγική θέση της Ελλάδος, η ιδιομορφία που της προσδίδει η ύπαρξη εκτεταμένης νησιωτικής περιοχής, καθώς και η έντονη δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας, είναι στοιχεία που αυξάνουν τη σημασία των λιμένων στον ελληνικό χώρο.

Ταυτόχρονα, οι οικονομικές, θεσμικές και τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια έχουν μεταβάλει σημαντικά το σκηνικό στη λιμενική βιομηχανία. Νέα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας, δρομολογούνται τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές, δημιουργώντας αυξημένες απαιτήσεις υποδομής. Η όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η παροχή υπηρεσιών αποτελούν στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό της λιμενικής πολιτικής.

Οι νέες συνθήκες που διέπουν τη λιμενική αγορά και η δυνατότητα των ελληνικών λιμένων να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις, επιβάλλουν την επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος. Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών κατά τρόπο που θα επιτρέπει την πρόσβαση πλοίων νέας τεχνολογίας, ο εκσυγχρονισμός των στοιχείων αναδόμησης και η κατασκευή σύγχρονων επιβατικών σταθμών έχουν προτεραιότητα για τους λιμένες αυτής της κατηγορίας.

Η Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης προσελκύει φορτία και επιβάτες στα μεγάλα λιμάνια της χώρας. Αιχμή του δόρατος στην προσπάθεια για αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών αποτελούν η ταχύτητα εξυπηρέτησης, η ασφάλεια και το χαμηλό κόστος. Στο πλαίσιο αυτό, το Υ.Ε.Ν. έχει προχωρήσει σε μια σειρά από ενέργειες προκειμένου να διευκολύνει το ελληνικό λιμενικό σώμα να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις σε επίπεδο οργάνωσης και υποδομών. Επιπλέον, αναγνωρίζοντας αυτή την ανάγκη εκσυγχρονισμού, των λιμένων μας το Υ.Ε.Ν. ανέλαβε σχετική πρωτοβουλία και σε συνεργασία με τον Ο.Σ.Ε. διερευνά τις δυνατότητες σύνδεσης των λιμένων του Πειραιά, της Ραφήνας, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ελευσίνας, του Βόλου, των Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας και Λαυρίου με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Με τον τρόπο αυτό λοιπόν, ενισχύεται η πεποίθηση πως οι ελληνικοί λιμένες θα αναδειχθούν σε φορείς παροχής λιμενικών υπηρεσιών που θα χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα και θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της λιμενικής αγοράς.

Διακίνηση φορτίων ελληνικών λιμένων – έτος 2004

ΛΙΜΑΝΙ	ΤΟΝΟΙ	ΛΙΜΑΝΙ	ΤΟΝΟΙ
Πειραιάς	19.145.439	Καβάλα	1.936.568
Ελευσίνα	16.357.640	Λαύριο	824.527
Θεσσαλονίκη	14.197.280	Κέρκυρα	642.432
Βόλος	9.181.619	Αλεξανδρούπολη	514.663
Πάτρα	3.399.034	Ραφήνα	96.772
Ηράκλειο	3.235.758	Λοιποί	55.451.788
Ηγουμενίτσα	2.351.229	Σύνολο	147.568.013

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.)

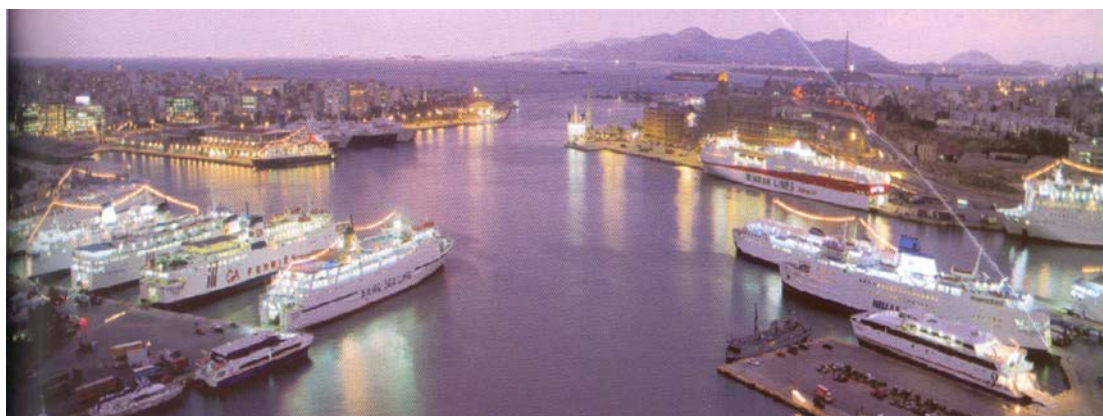
8.7.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί 19.000.000 επιβάτες ετησίως, γεγονός που τον κατατάσσει στην 3^η θέση παγκοσμίως.

Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και την βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο. Η στρατηγική του θέση στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων: Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας, προσφέρει τις προϋποθέσεις ώστε να αναδειχθεί το λιμάνι σε διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού και περιφερειακού εμπορίου και να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της χώρας μας.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει μια μακρόχρονη σχέση με την ιστορία της πόλης, που σε ένα μεγάλο βαθμό οφείλει την ανάπτυξή της στον ρόλο που έχει διαδραματίσει στην μεγάλη του ιστορία. Η δραστηριότητα του λιμανιού κατά τις προηγούμενες δεκαετίες είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην πόλη.

Όσον αφορά στη διακίνηση των εμπορευμάτων, ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. λειτουργεί σχεδόν μονοπωλιακά στο εγχώριο εμπόριο, αφού διακινεί ένα αξιόλογο μέγεθος της ελληνικής αγοράς.



Το 2004 από το εμπορικό τμήμα του λιμανιού έγινε η διακίνηση περίπου 16.000.000 μονάδων εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που κατατάσσει το λιμάνι του Πειραιά μεταξύ των 50 πρώτων διεθνώς και ως ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Περίπου το 65% της κίνησης αυτής αφορά εμπορευματοκιβώτια υπό μεταφόρτωση, γεγονός που αποδεικνύει τον σημαντικό ρόλο του Πειραιά στον διεθνή χώρο των μεταφορικών υπηρεσιών.

Επίσης περίπου 400.000 αυτοκίνητα διακινούνται από τις εγκαταστάσεις του οργανισμού ετησίως. Για τον τομέα διακίνησης αυτοκινήτων έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους μεγάλες εταιρείες για την χρήση του λιμανιού ως μεταφορτωτικού κέντρου κυρίως για τις αγορές της Μαύρης Θάλασσας, της Μέσης Ανατολής και της Αδριατικής.

Οποιαδήποτε κίνηση του λιμένος ρυθμίζεται από τον Ο.Λ.Π., ο οποίος διαθέτει γι' αυτό το απαραίτητο προσωπικό περίπου 1.700 άτομα και την κατάλληλη διάρθρωση των διαφόρων υπηρεσιών του. Η περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Λ.Π. περιλαμβάνει το λιμάνι του Πειραιά και εκτείνεται ανατολικά μέχρι το Φάληρο και προς τα Δυτικά μέχρι το Πέραμα.

Θεωρείται ένα από τα πλέον ασφαλή λιμάνια στην Ευρώπη. Επιπλέον, έχει ουσιαστική συμβολή σε πολλούς τομείς τόσο της εγχώριας οικονομίας όσο και της τοπικής κοινωνίας και της ζωής στον Πειραιά και τους γειτονικούς δήμους.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τη συνεισφορά του Ο.Λ.Π. σε τομείς και δραστηριότητες όπως: μεταφορές και εγχώρια οικονομία, εισαγωγές-εξαγωγές, ποντοπόρος ναυτιλία, ακτοπλοΐα, κρουαζιερόπλοια και τουρισμός, ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, τεχνογνωσία και προστασία του περιβάλλοντος.

Ο Πειραιάς λοιπόν είναι ένα μεγάλο λιμάνι που λειτουργεί στις εγκαταστάσεις του με συνέπεια και αποτελεσματικότητα. Ανάλογο στον Ευρωπαϊκό χώρο υπάρχει μόνο στη Μεγάλη Βρετανία.

Σημασία έχει η αξιοποίηση των μετά-Ολυμπιακών υποδομών, που αναπτύσσεται με παράλληλη εκμετάλλευση της γεωγραφικής και στρατηγικής θέσης του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας, της τεχνογνωσίας στη διοίκηση και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τη χρηματοοικονομική, ασφαλιστική και ναυπηγοεπισκευαστική υποστήριξη της ναυτιλίας.

8.7.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.)

Η τιμολογιακή πολιτική του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, καθώς και οι υπηρεσίες που παρέχονται, ιδίως στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, είναι ένα από τα βασικά στοιχεία που τον καθιστούν ανταγωνιστικό.

Αποτελεί την <<πύλη της βαλκανικής>>, το λιμάνι που κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση, εξυπηρετώντας τα φορτία της Βορείου Ελλάδος, της FYROM, της Δυτικής Βουλγαρίας και τμήματα της Αλβανίας, Ρουμανίας, Γιουγκοσλαβίας και των χωρών της Μαύρης θάλασσας.

Ο Ο.Λ.Θ. απασχολεί 750 εργαζομένους περίπου, γεγονός που τον κατατάσσει μεταξύ των μεγαλύτερων εργοδοτών της Β. Ελλάδος. Οι εργαζόμενοι στον Ο.Λ.Θ. διακρίνονται σε μόνιμο προσωπικό –όπως τεχνικοί υπάλληλοι, λιμενεργάτες και δικηγόροι- και σε έκτακτο προσωπικό που προσλαμβάνεται για να καλύψει εποχιακές και παροδικές ανάγκες που παρουσιάζονται κυρίως στο τμήμα φορτοεκφόρτωσης και στο χειρισμό μηχανημάτων.

Είναι το δεύτερο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας, μετά τον Πειραιά, καλύπτοντας έκταση 1.250.000 τ.μ. και διαθέτει σύγχρονο και κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών φορτίων. Σε ετήσια βάση διακινούνται περίπου 15.000.000 τόνους φορτίων, εκ των οποίων περίπου 7.000.000 τόνοι είναι το γενικό φορτίο και τα 8.000.000 τόνοι είναι υγρά καύσιμα. Επιπλέον, καταπλέουν περίπου 3.500 πλοία και φορτοεκφορτώνονται πάνω από 250.000 εμπορευματοκιβώτια.

Τα πλεονεκτήματα του λιμανιού είναι τα εξής:

- Καθιερωμένο όνομα, ως το λιμάνι της βαλκανικής ενδοχώρας
- Διαθέτει χερσαία, σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα που συνδέουν το λιμάνι με τη διεθνή ενδοχώρα
- Πλήρες, μοντέρνο, με άριστες υποδομές και σύγχρονο εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης
- Αξιόπιστο, με ταχύτητα εξυπηρέτησης, χωρίς καθυστερήσεις ή αναμονές
- Προσφέρει απόλυτη ασφάλεια εμπορευμάτων λόγω των πολύ αυστηρών μέτρων φύλαξης

Τα στοιχεία που καθιστούν το λιμάνι ανταγωνιστικό είναι η τιμολογιακή πολιτική του και οι υπηρεσίες που παρέχονται ιδίως στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, ο οποίος λειτουργεί όλο το 24ωρο, όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Επιπλέον, ο Ο.Λ.Θ. επιδιώκει να εξελιχθεί σε λιμένα πρότυπο στα θέματα ασφαλείας που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης όσο και της αποθήκευσης.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας θα βασιστεί και στην εσωτερική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, όπως τεχνολογία και οργάνωση, αλλά και στην προώθηση της λειτουργίας εμπορευματικού κέντρου.

Η ανάπτυξη των λιμανιών είναι ιδιαίτερα σημαντική τόσο για την εθνική οικονομία όσο και για την τοπική ανάπτυξη και απασχόληση. Ειδικά ο Ο.Λ.Θ. έχει ως σημαντικότερη προοπτική την ανάληψη πρωταγωνιστικού ρόλου στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών από Άπω Ανατολή προς Ευρώπη, την ονομαζόμενη θαλάσσια Εγνατία!

8.7.3 Τα σημαντικότερα προβλήματα των ελληνικών λιμανιών

Το πρόβλημα της ελληνικής ακτοπλοΐας στην αρχή του 21^{ου} αιώνα δεν είναι πλέον τα μεγάλης ηλικίας πλοία. Αυτά έως ένα βαθμό και σε ικανοποιητικό αριθμό έχουν αντικατασταθεί με σύγχρονα, ασφαλή και γρήγορα.

Το πρόβλημα ήταν και είναι τα λιμάνια της και κυρίως αυτά της νησιωτικής χώρας. Δυστυχώς στα χρόνια που πέρασαν οι ρυθμοί αναβάθμισης των λιμανιών παρέμειναν στάσιμοι. Η χώρα έμεινε προσκολλημένη σε λιμενικές εγκαταστάσεις που είχαν κτίσει για την εξυπηρέτηση πλοίων τω-ν αρχών του περασμένου αιώνα.

Σχεδόν όλα τα λιμάνια της χώρας εμφανίζουν προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια πλοίων και επιβατών. Οι περισσότερες προβλήτες των λιμανιών στερούνται προσκρουστήρων. Δεν υπάρχουν χώροι υγιεινής, στέγαστρα και αίθουσες αναμονής επιβατών. Τα περισσότερα αν όχι όλα, τα λιμάνια των νησιών είναι αβαθή. Σε πολλά υπάρχουν φυσικά εμπόδια όπως ύφαλοι. Υπάρχει ουσιαστική έλλειψη θέσεων για πλαγιοπρυμνοδετήσεις, αλλά και σε πολλές περιπτώσεις έχουν κατασκευασθεί λιμενοβραχίονες που κρύβουν κινδύνους για τα πλοία που εισπλέουν ή αποπλέουν από τα λιμάνια. Επίσης σε αρκετά λιμάνια συνωστίζονται κάθε λογής πλοία, επιβατηγά, εμπορικά, αλιευτικά και αναψυχής, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσέγγιση των επιβατηγών και να κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές.

Υπάρχουν ακόμη λιμάνια, μερικά από τα οποία κατασκευάστηκαν την τελευταία εικοσαετία (π.Χ. τα λιμάνια της Ρόδου και της Μυκόνου) που μόνο ασφαλή δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν, αφού ουσιαστικά δεν προστατεύουν τα πλοία σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών.

Η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στην χώρα μας ανάγκασε τα κράτος να προχωρήσει στα επανομαζόμενα Ολυμπιακά Λιμάνια, σε μια σειρά έργων αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχουν. Πιο εμφανής, η αναβάθμιση στο λιμάνι του Πειραιά εξαιτίας της φιλοξενία πλωτών ξενοδοχείων.

Ας ελπίσουμε ότι η αναβάθμιση αυτή θα προχωρήσει και στα άλλα λιμάνια, μικρά και μεγάλα, ώστε αυτά να πληρούν τις προϋποθέσεις υποδοχής σύγχρονων πλοίων.

Εν συνεχεία παραθέτουμε τα κυριότερα λιμάνια της χώρας μας.



- *Ανατολικό, Βορειοανατολικό Αιγαίο:* Μυτιλήνη, Χίος, Σάμος.
- *Δωδεκάνησα:* Ρόδος, Κως.
- *Κυκλάδες:* Πάρος, Νάξος, Μύκονος, Σύρος.

Τα παραπάνω λιμάνια έχουν μικρή εμπορευματική και εποχιακή επιβατική κίνηση, ενώ στην Σύρο λειτουργεί και ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα.

- *Πελοπόννησος:* Ξεχωρίζουν τα εμπορικά λιμάνια της Καλαμάτας στον Μεσσηνιακό κόλπο και της Κορίνθου στον Κορινθιακό. Έχουν πρωταρχικό ρόλο στο εμπόριο των περιοχών αυτών και λειτουργούν ως ανεφοδιαστικά κέντρα για τα διερχόμενα πλοία.
- *Επτάνησα:* Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Λευκάδα. Τα λιμάνια αυτά έχουν μειωμένη εμπορευματική κίνηση.
- *Ηπειρος:* Ξεχωρίζει το εμπορευματικό και επιβατικό λιμάνι της Ηγουμενίτσας το οποίο αποτελεί γέφυρα στο θαλάσσιο άξονα Ελλάδας – Ιταλίας.
- Στην ηπειρωτική Ελλάδα από την πλευρά του Αιγαίου πελάγους ξεχωρίζει το λιμάνι του Βόλου και η Χαλκίδα. Βορειότερα στην Μακεδονία και στην Θράκη ξεχωρίζουν τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης αντίστοιχα. Έχουν εμπορικό χαρακτήρα και εξάγουν κυρίως μεταλλεύματα, λιπάσματα και ζωοτροφές.

Τέλος σε όλη την επικράτεια έχουν αναπτυχθεί πολλά ιδιωτικά λιμάνια εξυπηρετώντας τους σκοπούς των εγκατεστημένων βιομηχανικών μονάδων κοντά σε αυτά.

8.7.4 Ελληνικά λιμάνια – Απόσταση από την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα

Τα ελληνικά λιμάνια, εμπορικά και επιβατικά, έμειναν πίσω σε σχέση με την εικόνα που σήμερα παρουσιάζουν λιμάνια μικρά και μεγάλα άλλων χωρών της Ε.Ε. και όχι μόνο, αλλά και σε σχέση με το επίπεδο υπηρεσιών.

Απέχουμε πολύ της ευρωπαϊκής πραγματικότητας. Η λύση για να μην τεθούμε εκτός συναγωνισμού είναι μία: να γίνουν άλματα και όχι βήματα για να φτάσουμε στα διεθνώς παραδεκτά επίπεδα.

Μόλις τα τελευταία χρόνια αρχίσαμε να αναρωτιόμαστε για την επάρκεια των υποδομών των μικρότερων αλλά εξίσου στρατηγικών για τα οικονομικά συμφέροντα της χώρας λιμανιών. Μέχρι τότε τα φώτα της δημοσιότητας ήταν στραμμένα στα δύο μεγάλα λιμάνια. Η κρίση στα Βαλκάνια ανέδειξε το ρόλο του λιμένα της Πάτρας και λίγο αργότερα και της Ηγουμενίτσας. Ακολούθησαν ο Βόλος και η Αλεξανδρούπολη. Το διεθνές εμπόριο είχε ανάγκη από πύλες και η Ελλάδα τις διέθετε. Αλλά ποιες ήταν οι υποδομές και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών; Εξ αιτίας των αδυναμιών μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες ήρθαν και έφυγαν για άλλα ευρωπαϊκά και μη λιμάνια, αρνούμενες την Ελληνική πραγματικότητα.

Ελλιπείς υποδομές, στοιχειώδη λιμάνια, τεχνολογικός εξοπλισμός ανεπαρκής ή στην καλύτερη περίπτωση οριακός για την εξυπηρέτηση των αναγκών όταν αυτός λειτουργεί, ανύπαρκτες αίθουσες αναμονής για τα επιβατικά λιμάνια, προσωπικό που με τα ευρωπαϊκά λιμενικά δεδομένα θα χαρακτηριζόταν πλεονάζον και χωρίς ευκαιρίες μετεκπαίδευσης, νομικό πλαίσιο και πολλά άλλα.

Σε ό,τι αφορά το θέμα της ασφάλειας των λιμένων, τα πράγματα εξελίσσονται θετικά. Οι ευρωπαϊκοί λιμένες βρίσκονται σε κατάσταση εγρήγορσης και ανασυγκρότησης. Σύμφωνα με πληροφορίες, το επίπεδο ασφάλειας των ευρωπαϊκών λιμανιών είναι σε γενικές γραμμές επαρκές. Ωστόσο, δεν ικανοποιούν όλα τα λιμάνια τις προδιαγραφές που απαιτούνται από τις νομοθετικές ρυθμίσεις της Ε.Ε. Σε γενικές γραμμές πάντως, οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων είναι από τους πιο ασφαλείς. Αυτό όμως που θεωρείται αξιοπρόσεκτο είναι να μην εξελιχθεί η ασφάλεια σε στοιχείο ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

Στην ερώτηση: ποια είναι η σημερινή κατάσταση των ελληνικών λιμανιών σε ό,τι αφορά την ύπαρξη υποδομών που να διευκολύνουν το οικολογικό έργο του πλοίου και να υποστηρίζουν τη φιλική χρήση και στη θάλασσα και στα λιμάνια, θα λέγαμε ότι υπάρχουν πολύ λίγα λιμάνια που παρέχουν αυτού του τύπου τις διευκολύνσεις. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πολυάριθμοι κανονισμοί στα χαρτιά για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος των λιμένων, δυστυχώς δεν υπάρχει η υποδομή ούτε στην Ελλάδα ούτε στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αποτέλεσμα αυτού είναι να μπορεί μια εταιρία να αξιοποιεί επιχειρησιακά το πλοίο της χωρίς να βλάψει το περιβάλλον. Δυστυχώς όμως, παρά τις προσπάθειες και παρά τους κανονισμούς, τα περισσότερα λιμάνια με εξαίρεση 4-5 σε όλο τον κόσμο (όπως π.χ. το Ρότερνταμ, ή το Αμβούργο) είναι πάρα πολύ επικίνδυνα για τη φορτοεκφόρτωση ενός πλοίου από περιβαλλοντικής άποψης.

Η κατάσταση των λιμανιών λοιπόν αναφορικά με τις υποδομές δεν είναι μόνο ένα ελληνικό θέμα, αλλά ένα παγκόσμιο ζήτημα που ψάχνει λύση!

8.8 Τα ελληνικά ναυάγια



Ολόκληρος ο εικοστός αιώνας άφησε πίσω του βυθισμένα στις ελληνικές θάλασσες συνολικά 2.655 πλοία, μετατρέποντάς τες σε ένα απέραντο νεκροταφείο πλοίων. Από το σύνολο αυτών τα περισσότερα ήταν πλοία με σημαία και πληρώματα ελληνικά.

Ναυάγια που έχουν συμβεί τα τελευταία 10 χρόνια και έχουν χαραχθεί στις μνήμες όλων μας είναι:

➤ 4/11/1996 “ΚΩΣΤΑΚΟΣ”

Η πυραυλάκατος “ΚΩΣΤΑΚΟΣ” που βρισκόταν αγκιστρωμένη στην άκρη Αυλάκια της Σάμου σε απόσταση 600 μέτρων από την ακτή και συμμετέχουσα στην άσκηση “Παρμενίων” την 4^η Νοεμβρίου 1996 και ώρα 18:00 συγκρούστηκε με το επιβατηγό “ΣΑΜΑΙΝΑ” που παρέπλεε στην ακτή κατά την εκτέλεση του τακτικού δρομολογίου από Σάμο – Ικαρία για Πειραιά. Το “ΚΩΣΤΑΚΟΣ” βυθίστηκε με την πρύμνη σε διάστημα 10 – 15 λεπτών συμπαρασύροντας στον βυθό 4 υπαξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού μέλη του πληρώματος του.

➤ 28/12/1996 “ΔΥΣΤΟΣ”

Το φορτηγό πλοίο μεταφοράς τσιμέντου χύδην “ΔΥΣΤΟΣ”, με πλοίαρχο τον Ι. Τσιτσιρίκη και συνολικό πλήρωμα 21 ανδρών είχε αποπλεύσει από τις εγκαταστάσεις “ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ” του Βόλου στις 26 Δεκεμβρίου 1996 και ώρα 14:00 έμφορτο με 5.300 τόνους τσιμέντο, κατευθυνόμενο για τον Πειραιά – Δραπετσώνα για εκφόρτωση. Μετά από 4 ώρες (18:00) αντιμετώπισε δυσμενείς καιρικές συνθήκες γι’ αυτό αγκυροβόλησε σε όρμο των νοτίων ακτών της Σκιάθου. Από την Σκιάθο απέπλευσε τις απογευματινές ώρες της 28^{ης} Δεκεμβρίου 1996. Σύμφωνα με τα μετεωρολογικά δελτία της περιοχής, για την ημέρα αυτή (28/12/1996) οι καιρικές συνθήκες ήταν απαγορευτικές (θυελλώδεις βορειοανατολικοί άνεμοι και τρικυμία). Η τελευταία επικοινωνία με το “ΔΥΣΤΟΣ” ήταν στις 20:00 της 28/12/1996 όπου δεν προέκυψε ότι αντιμετώπιζε κάποιο πρόβλημα.

Το πιθανότερο είναι το “ΔΥΣΤΟΣ” να ανατράπηκε πλέοντας Β. Ανατολικά των ακτών της Κύμης στις 20:15 έως 20:50. Η ανατροπή πρέπει να ήταν σχεδόν άμεση χωρίς να υπάρξει χρόνος αντίδρασης των επιβαινόντων, πλην του διασωθέντος Χρήστου Αναγνώστου. Το “ΔΥΣΤΟΣ” εντοπίστηκε στις 29/12/1996 ανεστραμμένο σε θέση περίπου 3 μίλια ανοιχτά του ακρωτηρίου της Κύμης.

➤ 26/09/2000 “ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ”

Το επιβατηγό – οχηματαγωγό “ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ” με πλοίαρχο τον Βασίλειο Γιαννακή και υποπλοίαρχο τον Αναστάσιο Ψυχογιό, πλήρωμα 61 άνδρες και 474 επιβάτες είχε αποπλεύσει στις 17:00 της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 2000 από τον Πειραιά για την εκτέλεση του τακτικού του δρομολογίου με πρώτο λιμένα προσέγγισης την Πάρο. Το πλοίο με αξιωματικό επιφυλακής τον υποπλοίαρχο Αναστάσιο Ψυχογιό προσέκρουσε στις 22:07 της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 2000 στις βράχοι “Πόρτες” που απέχουν από το λιμάνι της Παροικιάς 4.500 μέτρα (2,43 ναυτικά μίλια). Το πλοίο προσέκρουσε με την δεξιά του πλευρά και με τα βράχια να σκίζουν τις εξωτερικές λαμαρίνες. Το σκάφος κατακλείστηκε από τα νερά και επήλθε μπλακ άουτ, για να βυθιστεί μετά από 35 λεπτά σε απόσταση 400 – 500 μέτρων από τις “Πόρτες”, σε βάθος 30 μέτρων. Το ατύχημα έγινε αμέσως αντιληπτό από το λιμάνι της Πάρου και υπήρξε άμεση κινητοποίηση τόσο των ψαράδων του νησιού όσο και από το Υ.Ε.Ν. Στο ναυάγιο εκτυλίχθηκαν φοβερές σκηνές με υπερήλικες αλλά και μικρά παιδιά να ζητούν βοήθεια. Χάρη στους ψαράδες της Πάρου ο αριθμός των διασωθέντων έφτασε τους 454.

Ο τραγικός απολογισμός ήταν 81 νεκροί, σε μια από τις πιο πολυταξιδεμένες ναυτικές γραμμές του Αιγαίου.

➤ 19/11/2004 “ABANTIS 3”

Το πιο πρόσφατο ναυάγιο συνέβη τα ξημερώματα της 19^{ης} Νοεμβρίου 2004 όταν το μικρό φορτηγό πλοίο “ABANTIS 3” που είχε αποπλεύσει από την Κέρκυρα με τελικό προορισμό την Κύπρο φορτωμένο με οικοδομικά υλικά, πλήρωμα 9 Έλληνες ναυτικούς και επιβάτες δύο αλλοδαπούς και έναν Έλληνα, ενώ έπλεε υπό άριστες καιρικές συνθήκες, ξαφνικά και κάτω από άγνωστα μέχρι στιγμής αίτια βρέθηκε στην κυριολεξία πάνω στα βράχια χαρτογραφημένης βραχονησίδας του Σαρωνικού, με αποτέλεσμα τα ύφαλά του να σκιστούν κατά μήκος και χιλιάδες τόνοι νερού να κατακλύσουν τα εσωτερικά του μέρη, με αποτέλεσμα το πλοίο να βυθιστεί μέσα σε 5 λεπτά.

Η πρόσκρουση πρέπει να ήταν αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, εκτός εάν το πλοίο παρουσίασε βλάβη στο σύστημα πλοήγησης που το οδήγησε κατ' ευθείαν πάνω στα βράχια.

Εκτός από τον αδικοχαμένο μάγειρα του πλοίου, τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος περισυνελέγησαν σώα. Παραμένει όμως το ερώτημα γιατί το πλοίο δε εξέπεμψε σήμα κινδύνου.

8.8.1 Πρότυπα κατασκευής πλοίων για αποφυγή ναυαγίων

Κύρια και επαναλαμβανόμενη αιτία ναυτικών ατυχημάτων είναι η αστοχία της μεταλλικής κατασκευής των πλοίων. Ως επιμέρους αιτίες μπορούν να αναφερθούν η φυσιολογική φθορά της μεταλλικής κατασκευής λόγω της χρήσης της στο θαλάσσιο περιβάλλον, η κόπωση των υλικών κατασκευής καθώς και η διάβρωση των μεταλλικών στοιχείων της δομής του πλοίου κυρίως λόγω του είδους των φορτίων που μεταφέρονται.

Για την αποφυγή των παραπάνω, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη σχεδιαστική φιλοσοφία των πλοίων με σκοπό την επίτευξη ικανοποιητικής αντοχής.

Θετική κρίνεται η συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας, σχετικά με την συνειδητοποίηση της όλης κατάστασης, γεγονός που αποδεικνύει ότι είναι ευαίσθητη σε θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ελλάδα εντάσσεται πλέον στην πρωτοπορία της κυρίαρχης παγκόσμιας τάσης για ποιότητα, διαφάνεια και ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές!

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε ολόκληρη την σύγχρονη ιστορία το εμπόριο θεωρείται είτε ένα διεθνές δημόσιο αγαθό από το οποίο όλοι ωφελούνται, είτε ένα πεδίο μάχης όπου υπάρχουν νικητές και ηττημένοι.

Σε αυτά τα αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα της διεθνούς εμπορικής πολιτικής, κοινό παρανομαστή αποτελεί η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου.

Το ελεύθερο εμπόριο, ενώ από τη μία αυξάνει την συνολική κοινωνική ευημερία, απ' την άλλη μειώνει την ευημερία ορισμένων επιμέρους κοινωνικών ομάδων οι οποίες αναζητούν λύση μέσα από τον προστατευτισμό.

Επειδή λοιπόν ο κόσμος που ζούμε δεν είναι ιδανικός και πρακτικά δεν προσφέρει ίσες ευκαιρίες σε όλους στο ερώτημα: “Ελεύθερο εμπόριο ή προστατευτισμός ” η απάντηση από την μεριά μας δεν θα μπορούσε να ήταν απόλυτη. Αυτό που θα θεωρούσαμε εμείς ιδανικό σε μια μη ιδανική κατανομή πόρων μεταξύ των κρατών, είναι το ελεύθερο εμπόριο με κάποια προστατευτικά στοιχεία τα οποία σε κάθε περίπτωση θα αυξομειώνονται ανάλογα με τις ανάγκες των εθνικών οικονομιών.

Από την άλλη καλό θα ήταν οι χώρες που δεν ωφελούνται από την ελευθεροποίηση, να μην βλέπουν ως μόνη λύση την στροφή στον προστατευτισμό αλλά να προσπαθήσουν να υιοθετήσουν νέες στρατηγικές εναντίον της υπανάπτυξης τους όπως με την δημιουργία μιας κοινής αγοράς που θα τους προσκομούσε μεγαλύτερα οφέλη από τις εξαγωγές των πρώτων υλών τους και θα τους οδηγούσε στην εκβιομηχάνιση τους. οι χώρες παραγωγής πετρελαίου μας δίνουν ένα καλό παράδειγμα αυτής της στρατηγικής.

Αναφερόμενοι στην Ελλάδα που ως κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναζητεί την οικονομική της ανάπτυξη στα πλαίσια της ευρωπαϊκής αγοράς που χαρακτηρίζεται από έναν οξύ ανταγωνισμό, προτείνουμε την συγκέντρωση των προσπαθειών της στην ανάπτυξη των κλάδων εκείνων, όπου διαθέτει ήδη ή μπορεί να αποκτήσει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε διεθνές επίπεδο. Αδιαμφισβήτητα ένας από αυτούς τους κλάδους ίσως και ο σημαντικότερος είναι η εμπορική ναυτιλία.

Η εμπορική ναυτιλία συμβάλει καθοριστικά στο διεθνές εμπόριο μιας και οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, άρα και ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς αλλά και εγχώριες θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας, μιας και η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατατάσσεται στην 1^η θέση παγκοσμίως όσον αφορά τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας και στην 4^η όσον αφορά τα πλοία ελληνικής σημαίας παρά τις συνεχείς ανακατατάξεις της παγκόσμιας ιεραρχίας, ποτέ δεν έπεσε κάτω από τις έξι πρώτες θέσεις.

Η θάλασσα αναδεικνύει τους Έλληνες!





L.N.G. Carrier – Πλοίο Μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου
(οι μπάλλες Φορτίου Εξωτερικά)



Bulk Carrier – Πλοίο Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων χωρίς εκφορτωτικά μέσα



Floating Industry – Πλωτό Εργοστάσιο (Μεταφέρεται πάνω σε Φορηγίδα Υπερβαρέων Φορτίων)



Power Plant Barge – Πλωτό Εργοστάσιο Παραγωγής Ενέργειας



«PANAMAX» Bulk Carrier – Πλοίο Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου
κατηγορίας «PANAMAX»



Self-unloading Bulk Carrier – Πλοίο Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων με
εκφορτωτικά μέσα (γερανούς)



Floating Port – «Πλοίο Πλωτό Λιμάνι»



Floating Crane – Πλωτός Γερανός μεγάλης Ανυψωτικής Ικανότητας (2.500 Τόνων)



Offshore Drilling Unit – Μονάδα Εξόρυξης Πετρελαίου



Icebreaker / Research / Supply Vessel – Παγοθραυστικό Πλοίο Ερευνών και Εφοδιασμού



Concrete Island Drilling System – Πλωτό Νησί – Σταθμός Εξόρυξης Πετρελαίου και Αερίων (Κινούμενο, ειδικά κατασκευασμένο για την Αρκτική Θάλασσα)

ΤΕΛΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) **Ε.Α. Πουρναράκης** “ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ. ΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ” β’ έκδοση, ΑΘΗΝΑ 2000
- 2) **Δημήτριος Θ. Πατρινός** “ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΙΚΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ” εκδόσεις: Παπαζήση, ΑΘΗΝΑ 2002
- 3) **Paul Krugman & Maurice Obstfeld** “ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ” τόμος Α’, εκδόσεις: Κριτική – Επιστημονική Βιβλιοθήκη 2002
- 4) **David Begg, S. Fischer, R. Dornbusch** “ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ” τόμος Β’, εκδόσεις: Κριτική – Επιστημονική Βιβλιοθήκη 1998
- 5) **Αργύρης Α. Φατούρος – Κωνσταντίνος Στεφάνου** “ΟΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΟΥ ΤΥΡΟΥ ΤΗΣ ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ” εκδόσεις: Αντ. Ν. Σακκουλα, ΑΘΗΝΑ 1995
- 6) **Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών** “ΕΚΘΕΣΕΙΣ 5 ΚΑΙ 12 ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ 39”, ΑΘΗΝΑ 1992
- 7) **Δημήτρης Στ. Μορφοβασίλης** “ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ” εκδόσεις: Σύγχρονη Εκδοτική, ΑΘΗΝΑ 1991
- 8) **Γεωργίου Χριστ. Κωττη – Αθηνάς Πετράκη Κωττη** “ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ” εκδόσεις: Παπαζήση, ΑΘΗΝΑ 1995
- 9) **Γαβριήλ Α. Μανωλάτος** “ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ, ΠΑΤΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ” εκδόσεις: Μπένου, ΑΘΗΝΑ 2000
- 10) **Γεώργιος Χρ. Δασκάλου** “ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ” εκδόσεις: Σύγχρονη Εκδοτική, ΑΘΗΝΑ 1995
- 11) **Γιάννης Χολέβας** “ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ” εκδόσεις: Interbooks, ΑΘΗΝΑ 1997
- 12) **Τζελίνα Χαρλαύτη** “ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 19^{ος} – 20^{ος} ΑΙΩΝΑΣ” εκδόσεις: Νεφέλη, ΑΘΗΝΑ 2001
- 13) **Γ. Β. Παπαδιοδώρου** “ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ” εκδόσεις: Ζυγός, ΑΘΗΝΑ 1999

- 14) Ευστράτιος Β. Αλμπάνης “ΠΑΤΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ” εκδόσεις: Τροχαλία, 1999
- 15) Robert Giplin “ΠΑΤΚΟΣΜΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΑΞΗ” εκδόσεις: Ποιότητα, ΑΘΗΝΑ 2003
- 16) Τζελίνα Χαρλαύτη “ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 16^{ος} – 20^{ος} ΑΙΩΝΑΣ” εκδόσεις: Στάχυ, ΑΘΗΝΑ 2001
- 17) Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος “ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ” εκδόσεις: Τζει & Τζει Ελλάς, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1997
- 18) Γ. Π. Βλάχος – Μ. Νικολαϊδης “ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ” Τόμος Α’, εκδόσεις: ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ Ελλάς, Δεκέμβριος 1999 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
- 19) Σωτήρης Θεοδωρόπουλος “Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ” εκδόσεις: Α. Σταμούλης, ΑΘΗΝΑ 1998
- 20) Ελένη Α. Θανοπούλου “ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ” εκδόσεις: Παπαζήση, ΑΘΗΝΑ 1994
- 21) Γ. Π. Βλάχος “ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ” εκδόσεις: Αθ. Σταμούλη, ΑΘΗΝΑ 1999
- 22) Κωνσταντίνος Ν. Καρδακάρης “ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΤΙΣΤΙΚΗ” εκδόσεις: Ελλην, ΑΘΗΝΑ 2000
- 23) Κατερίνα Λεκαράκου–Νιζάμη – Άγγελος Παπασπύρου “ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΤΙΣΤΙΚΗ”, ΑΘΗΝΑ 1992
- 24) Δρ. Νικόλαος Γ. Πρωτοψάλτης “ΤΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΟΤΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ” β’ έκδοση Αθ. Σταμούλη ΑΘΗΝΑ 1999
- 25) Θ. Λιανού – Δ. Δαμιανού – Γ. Μέργου – Μ. Ντεμούση – Σ. Κατσανίδη “ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ – ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ” β’ έκδοση ΑΘΗΝΑ 1998
- 26) Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος – Ευάγγελος Σαμπράκος “ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ” εκδόσεις: Σταμούλη ΑΘΗΝΑ 2002
- 27) Χρήστος Σ. Ντουνής “ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ” εκδόσεις: Finatec Α.Ε. ΑΘΗΝΑ 2001
- 28) Εφημερίδα Ελεύθερος Τύπος ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ επιμέλεια κειμένου: Θεόδωρος Δεμέλης φύλλο Τετάρτης 27 Οκτωβρίου 2004

