



Η Ναυτιλία στον 21ο αιώνα : Η περίπτωση της Ελλάδας.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σαββίδου Χαρίκλεια
Επιβλέπων καθηγητής: **Ξενάκης Δημήτριος**

Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης

Σχολή Κοινωνικών, Οικονομικών & Πολιτικών Επιστημών

Πανεπιστήμιο Κρήτης

Ρέθυμνο, 2017

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας είναι να διερευνηθούν όλοι οι παράγοντες που απαρτίζουν την εμπορική ναυτιλία σε διεθνές και σε εθνικό επίπεδο, καθώς και να αναλύσει, όσο το δυνατόν, σε βάθος την επίδρασή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδος. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία, σύμφωνα με την οποία διαδραματίζεται ο καταλυτικός ρόλος στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και δημιουργεί με αυτόν τον τρόπο θέσεις απασχόλησης.

Η εξέλιξή της αποτελεί πρωταρχικό λόγο για τον οποίο ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να μελετάται, να αναφέρεται και να διερευνάται ως αυτόνομος και ανεξάρτητος οικονομικός παράγοντας υψίστης σημασίας.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία, με τη συμβολή της στην εθνική οικονομία, αποτελεί έναν οικονομικό κλάδο με μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και κερδοφορίας. Τα χαρακτηριστικά των επιλογών, των στρατηγικών, των νομοθεσιών, του ίδιου του στόλου και της σημαίας που τον πλαισιώνει αποτελούν κομμάτια ενός υπεράριθμου πάζλ, μερικά από τα οποία γίνεται προσπάθεια να ενωθούν στη συγκεκριμένη ανάλυση. Η σημερινή κρίση αποτελεί μία απειλή αλλά και μία πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία, οι εξελίξεις θα δείξουν τι τελικά θα συμβεί.

SHIPPING IN THE 21st CENTURY: THE CASE OF GREECE

Abstract

The purpose of this thesis is to investigate all the factors that are included in shipping in an international and national way, and to analyze, as far as possible the impact of Greek shipping in the Greek economy. The Greek shipping industry is an export, which is very useful in the development of the Greek economy and creates thereby jobs.

Its development is a primary reason why the maritime sector should be studied, reported and investigated as an autonomous and independent financial paramount factor.

Greek Shipping contributes a lot in the national economy and this fact makes it an economic branch with margin of growth and profitability. The characteristics of people, choices, strategies, legislation, its fleet and flag make up a supernumerary puzzle, some pieces of which we are trying to combine here in this analysis. Today's crisis is not only a threat but also a challenge to Greek Shipping, so the near future will show what is going to happen.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ABSTRACT	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5-6
 Κεφάλαιο 1^ο : Ιστορική αναδρομή της ιστορίας της ναυτιλίας	
1.1. Διεθνής Εμπορική Ναυτιλία	7-9
1.2. Ελληνική Ναυτιλία	10-13
 Κεφάλαιο 2^ο : Διεθνής Ναυτιλία	
2.1. Ναυτιλιακές σχέσεις σε διεθνές επίπεδο.....	14-15
2.2. Διακυβερνητικοί και Κυβερνητικοί Οργανισμοί	
2.2.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της	
Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα.....	16
2.2.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).....	17-18
2.2.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	19-20
2.2.4 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης	
(ΟΟΣΑ).....	21-22
2.2.5 Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την	
Ανάπτυξη.....	23-24
2.3. Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική	25-26
 Κεφάλαιο 3^ο : Προστασία και Ασφάλεια στη Ναυτιλία	
3.1 Ορισμός της Ασφάλειας.....	27
3.2 Διεθνείς πρωτοβουλίες για την εξασφάλιση της Θαλάσσιας	
Ασφάλειας.....	28
3.3 Στρατηγική της ΕΕ.....	29-30
3.4 Πράσινη Βίβλος για μια Θαλάσσια Πολιτική	31-33
 Κεφάλαιο 4^ο : Εμπορική Ναυτιλία στην Ελλάδα	
4.1. Η Ελληνική Ναυτιλία κατά τον 20 ^ο – 21 ^ο αιώνα.....	34-37
4.2. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία.....	38-39
4.3. Ελληνική ναυτιλία : ναυτιλιακή πολιτική, εξελίξεις και προοπτικές μετά	
τη συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της ΕΕ.....	40-41
4.4. Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδας στα πλαίσια της ΕΕ.....	42-43

Κεφάλαιο 5^ο : Προβλήματα και προοπτικές της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής

5.1. Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι.....	44-45
5.2. Προοπτικές για τη ναυτιλιακή πολιτική.....	46-48
5.3. Ανταγωνιστικότητα της ΕΕ.....	49-50

Κεφάλαιο 6^ο : Σχολιασμός – Συμπεράσματα.....

Βιβλιογραφία53-56

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τίτλος της παρούσας μελέτης είναι « *Η Ναυτιλία στον 21^ο αιώνα : Η περίπτωση της Ελλάδας* ». Έχει ως αντικείμενο μελέτης την ανάλυση και την ερμηνεία της ναυτιλιακής πολιτικής της Ελλάδας στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, όπως αυτό διαμορφώνεται και εξελίσσεται σήμερα. Θα γίνει μια προσπάθεια προσέγγισης της εμπορικής ναυτιλίας στον 21^ο αιώνα και αποτύπωσης της συμβολής της στην Ελληνική οικονομία.

Για τις ανάγκες της προσπάθειας αυτής, η θεματική θα διαμοιραστεί σε επιμέρους ζητήματα προς προσέγγιση και ανάλυση, με αποτέλεσμα στο τέλος, αφού ακολουθήσουν ορισμένες παράμετροι, θα διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα στον αναγνώστη για το τι είναι ναυτιλία, πρωτίστως ελληνική και διεθνής και έπειτα, ποιοι είναι οι παράγοντες που την απαρτίζουν.

Η εργασία δομείται σε έξι θεματικές ενότητες. Το πρώτο κεφάλαιο πραγματεύεται τα ιστορικά στοιχεία της διεθνούς ναυτιλίας, καθώς και σε ξεχωριστή ενότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Παρουσιάζονται οι έννοιες και η ιστορία του διεθνούς εμπορίου, καθώς και του ελληνικού εμπορίου αντίστοιχα.

Εν συνεχεία, το δεύτερο κεφάλαιο έγκειται στη θεματική της Διεθνούς Ναυτιλίας. Σημειώνονται οι οργανισμοί της ναυτιλίας, οι οποίοι είναι οι μεν κυβερνητικοί και οι δε διακυβερνητικοί οργανισμοί. Στους τελευταίους δίδεται περισσότερη έμφαση στην ανάλυση ορισμένων σημαντικών σημείων, όπως είναι οι Συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας που αφορούν τη ναυτιλία, την ανάλυση των διεθνών συμβάσεων της UNCTAD. Γίνεται αναφορά και στην Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική, η οποία χρήζει άκρας σημασίας.

Το τρίτο κεφάλαιο παραθέτει έναν ακόμη παράγοντα, βασικό για την πορεία της ναυτιλίας και ο οποίος αφορά την προστασία και την ασφάλεια στη θάλασσα. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν θέματα ζωτικής σημασίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη διαφύλαξης προστασίας του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα μεταφορά, πολλοί κανονισμοί και αρκετές πρωτοβουλίες έχουν υιοθετηθεί από διάφορους διεθνείς καθώς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς.

Επιπρόσθετα, το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, το οποίο αποτελεί φλέγον ζήτημα για την παρούσα εργασία. Δίδεται έμφαση στο σημαντικότερο κομμάτι της μελέτης παρατηρώντας το πώς εξελίσσεται η Ελλάδα κατά τον 20^ο και 21^ο αιώνα. Αξίζει δε να σημειωθεί το γεγονός ότι η Ελλάδα συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία κυρίως σε εθνικό επίπεδο, αλλά και σε διεθνές. Άλλο ένα ζήτημα που υπογραμμίζεται είναι οι προοπτικές και οι εξελίξεις μετά τη συμφωνία της GATT και εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Το πέμπτο κεφάλαιο στοχεύει σε μια περαιτέρω ανάλυση των προβλημάτων και των πιθανών προοπτικών- εξελίξεων που αντιμετωπίζει η Ελλάδα εφαρμόζοντας τη ναυτιλιακή της πολιτική. Θα παρατεθούν οι προκείμενοι στρατηγικοί στόχοι και στη συνέχεια, θα αναλυθεί η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πως αυτή εφαρμόζεται.

Το έκτο κεφάλαιο που αποτελεί και το τελευταίο της ανάλυσης, θα ακολουθήσει με μια κριτική ανασυγκρότηση τόσο ως προς τη δομή και το περιεχόμενο της παρούσας προσπάθειας, εστιάζοντας στα αδύναμα σημεία και στις θετικές της πτυχές, όσο και ως προς τα ζητήματα που τίθεται, με ορισμένα συμπεράσματα που ανέκυψαν κατά τη συγγραφή της.

Μετά το πέρας των κεφαλαίων, ο αναγνώστης μπορεί να βρει τις σχετικές βιβλιογραφικές αναφορές που παραπέμπουν σε ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, επίσημες ιστοσελίδες και ελληνικό και ξένο τύπο, αλλά και παραρτήματα με σχετικό οπτικό υλικό, επιπλέον πίνακες και διαγράμματα που βοηθούν στην μέγιστη κατανόηση.

Μέσα από την πτυχιακή αυτή εργασία θέλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές της σχολής μου, που μου μετέδωσαν γνώσεις ρητές και άρρητες. Η συγκεκριμένη εργασία με βοήθησε να διευρύνω τους ορίζοντές μου πέραν του κλάδου της λογιστικής και να γνωρίσω τόσο την ελληνική όσο και την παγκόσμια ναυτιλία από την πρακτική τους πλευρά και μέσα από διαφορετικές οπτικές γωνίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1. Διεθνής Εμπορική Ναυτιλία

Η ναυτιλία υπήρξε ο πιο σταθερός κλάδος, καθώς επίσης συνέβαλε καταλυτικά στην οικονομία τους τελευταίους τέσσερις αιώνες. Τα 4/5 του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται από τη θάλασσα. Η γένεση¹ του κλάδου της ναυτιλιακής ιστορίας ξεκινά με την πρώτη περίοδο που χρονολογείται μέχρι τα τέλη του 15^{ου} αιώνα. Κατά το Μεσαίωνα, λοιπόν, αναπτύσσεται το θαλάσσιο εμπόριο τόσο στη Μεσόγειο, όσο και σε ολόκληρη την Ευρώπη δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών.

Παρατηρείται ότι πριν από το 16^ο αιώνα², οι μεταφορές πραγματοποιούνταν μέσω της στεριάς, σε αντίθεση με το θαλάσσιο εμπόριο που πραγματοποιούνταν ως επί το πλείστο σε κλειστές θάλασσες και ήτο μικρής εμβέλειας. Με το άνοιγμα του εμπορίου στον Ατλαντικό και Ινδικό Ωκεανό, η Μεσόγειος φαινόταν να χάνει το ρόλο που είχε στο προσκήνιο, ενώ χαρακτηριζόταν ως πρωτοπόρα περιοχή θαλάσσιου εμπορίου. Όλη αυτή η στάση της διάνοιξης νέων εμπορικών δρόμων οδήγησε στην αναζήτηση νέων περιοχών και την αποικιοκρατία.

Διαπιστώνεται πως η δεύτερη περίοδος χρονολογείται από το 16^ο αιώνα και καταλήγει έως το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα. Θεωρείται η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, όπου η διεύρυνση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούσε σημαντική. Στις αρχές του 16ου αιώνα οι χώρες που βρέχονταν από την Μεσόγειο αποτελούσαν στην ουσία έναν «κόσμο», μία κοινωνία η οποία ήταν ιδιαίτερα αυτάρκης στα προϊόντα της καθώς η διακίνηση των προϊόντων γινόταν μόνο σε εκείνες τις χώρες. Η δεύτερη περίοδος της θαλάσσιας μεταφοράς θεωρείται σημαντική για δύο λόγους. Πρώτον, η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης. Δεύτερον, επέτρεψε για πρώτη φορά τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών.

¹ Harlaftis G., Tenold S., Valdaliso J. (2012), *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave Macmillan UK.

² Χαρλαύτη Τζ., (2001), *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος – 20ος αιώνας*, Αθήνα : Εκδ. ΣΤΑΧΥ.

Ο 17ος αιώνας ήταν ο αιώνας που ωφέλησε τους Ολλανδούς στη θάλασσα, καθώς ο εμπορικός στόλος αυτής της χώρας κατάφερε να κυριαρχήσει μεταφέροντας ψάρια, αλάτι, μπαχαρικά, υφάσματα και άλλα βιομηχανικά προϊόντα. Η κυριαρχία των Ολλανδών εξαπλώθηκε στη Μεσόγειο, τον Ατλαντικό, τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό από τη στιγμή που άρχισαν να κατασκευάζουν ιστιοφόρα ειδικευμένα στις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ ταυτόχρονα μείωσαν το κόστος μεταφοράς.

Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στον υπόλοιπο κόσμο κατά τη διάρκεια του 16ου - 17ου, η δημιουργία αποικιών και η οικονομική τους εκμετάλλευση μετέβαλλε τους έντεκα ωκεανούς σε πεδίο ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών δυνάμεων. Τα ισπανικά και πορτογαλικά πλοία που πρωτοάνοιξαν τους θαλάσσιους δρόμους του Ατλαντικού, του Ινδικού και του Ειρηνικού τον 16ο αιώνα, υποσκελίστηκαν από τους Ολλανδούς το 17ο αιώνα και κατόπιν από τους Άγγλους και τους Γάλλους το 18ο αιώνα. Παρόλο που στις αρχές του 17ου αιώνα, η Αγγλία και η Γαλλία δεν είχαν καμία αποικία, στα τέλη του αιώνα ήταν μεγάλες αποικιοκρατικές δυνάμεις, ενώ ο 18ος αιώνα χαρακτηρίζεται από έντονες πολεμικές συρράξεις καθώς και έντονο ανταγωνισμό στις θαλάσσιες οδούς μεταξύ Αγγλίας – Γαλλίας.

Καταλήγοντας, η τρίτη περίοδος χρονολογείται από το υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα έως τη σύγχρονη εποχή. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο εξελίσσεται τεχνολογικά τάχιστα, με αποτέλεσμα να κάνει την εμφάνισή του το σύγχρονο πλοίο και οι συγκοινωνίες με σκοπό να μεταφέρουν τους επιβάτες σε υπερπόντιες χώρες. Μία από τις κύριες συνέπειες της Βιομηχανικής Επανάστασης ήταν η ανάγκη για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις “νέες χώρες”³. Τον 19ο αιώνα εκατομμύρια άνθρωποι που λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης παρέμεναν άνεργοι, μετανάστευσαν προς υπερπόντιες χώρες και κυρίως απευθύνθηκαν 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 19ο 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.

³ Θανοπούλου Ε.(1994), *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα : ΠΑΠΑΖΗΣΗ

- Η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσης.
- Η εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού (ηλεκτρονικά όργανα πλεύσης, τηλεπικοινωνιακά μέσα).
- Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας (πυρηνοκίνητα πλοία).

1.2. Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας καθιερώνεται σε μεγάλα χρονικά επίπεδα, καθώς πρωτοεμφανίζεται από τα χρόνια του κράτους των Αθηνών και την εποχή του Περικλή.

Αποδεικνύεται ιδιαίτερα δύσκολο να αποτυπωθεί ολόκληρη η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας σε λίγες σελίδες. Για αυτό το λόγο η ιστορική αναδρομή δύναται να ξεκινήσει από το 1900 και εντεύθεν. Στις αρχές της δεκαετίας του 1930 η Ελλάδα βρίσκεται στη 10^η θέση⁴ της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων με συνολική χωρητικότητα 1,4 εκατομμύρια κ.ο.χ.⁵. Η ηλικία της πλειοψηφίας των πλοίων εκείνη την εποχή ήταν άνω της εικοσαετίας, κάτι που είχε ως άμεσο επακόλουθο το αυξημένο κόστος λειτουργίας. Μολαταύτα, ο ελληνικός στόλος εβρίσκετο παρών στα μεγαλύτερα λιμάνια σε παγκόσμιο επίπεδο μεταφέροντας σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη.

Η ναυτιλία των Ελλήνων γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη από τα μέσα της δεκαετίας του 1940 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970, γεγονός που έχει συχνά αναφερθεί ως το «θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας». Χάρη στο επιχειρηματικό τους δαιμόνιο, την αρχέγονη τάση για εμπορική δραστηριότητα, το ρίσκο που διακατείχε τους εφοπλιστές εκείνης της εποχής, καθώς και χάρη στην διορατικότητά τους, η ναυτιλία μας έδωσε μια παγκόσμια πρωτιά, η οποία όμως δεν ήταν κάτι προσωρινό αλλά επιβεβαιώνεται κάθε χρονιά.

Το 1967 εμφανίστηκε ο θεσμός των εταιριών ευρείας μετοχής βάσης στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών, υποκαθιστώντας σταδιακά τις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η επιτυχημένη οργάνωση και λειτουργία των πρώτων εταιριών έδωσε το πρότυπο και την ενθάρρυνση σε πολλά νησιά να δημιουργήσουν και αυτά τις δικές τους ναυτιλιακές εταιρίες. Οι ωφέλειες βέβαια από την λειτουργία των εταιριών αυτών τόσο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών τους, όσο και για το σύνολο των κατοίκων των νησιών και της χώρας γενικότερα, είναι τεράστιες. Η οικονομική όμως αποτελεσματικότητα των εταιριών αυτών άρχισε να μειώνεται σταδιακά κατά τα

⁴ Χουμανίδη, Λ.Θ. (1999), *Συνοπτική Θεώρησης της Εξέλιξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*, σελ. 127.

⁵ Η συντομογραφία μεταφράζεται ως κόροι ολικής ποιότητας και αποτελεί μονάδα μέτρησης του όγκου για το εσωτερικό μέρος του πλοίου. Για παράδειγμα, 1 κ.ο.χ ισοδυναμεί με 2,831 m³.

τελευταία χρόνια. Έτσι, το 1979 από τις 6 ναυτιλιακές εταιρίες που είχαν δρομολογήσει πλοία παρουσίαζαν καθарές ζημιές συνολικού ύψους 17 εκατομμύρια δραχμές, ενώ το 1980 ο αριθμός των εταιριών αυξήθηκε σε 4 από τις 7 με σύνολο καθαρών ζημιών 146 εκατομμύρια δραχμές.

Τα αίτια αυτής της πορείας των ναυτιλιακών εταιριών είναι ενδογενή αλλά και εξωγενή. Για παράδειγμα, ένας σημαντικός εξωγενής παράγοντας που οδήγησε σε αυτή την σημαντική ναυτιλιακή κρίση είναι το πετρελαϊκό σοκ που πραγματοποιήθηκε το 1973 βρίσκοντας τις ναυλαγορές την χρονική εκείνη στιγμή σε πλήρη ευφορία. Γρήγορα όμως, λίγο μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1980, πρώτα η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων και - με κάποια υστέρηση - η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου, θα εισέλθουν σε μια μακρά περίοδο όπου οι πρόσκαιρες βελτιώσεις θα διαψεύδονται γρήγορα και θα δίνουν την θέση τους σε περιόδους βαθύτατης δυσπραγίας.

Στα πλαίσια αυτής της 15ετίας, οι εξελίξεις τόσο από την πλευρά της ζήτησης αλλά κυρίως από την πλευρά της προσφοράς της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας είναι δραματικές. Η στροφή στους νεότερους, τεχνολογικά ανώτερους και ιδιαίτερα εξειδικευμένους τύπους πλοίων που είχε δρομολογηθεί από τα τέλη κιάλας της προηγούμενης περιόδου, θα εξακολουθήσει να υφίσταται ως τάση κυρίως από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, αλλά πλέον κάτω από διαφορετικές και σαφώς δυσκολότερες συνθήκες για τις χώρες αυτές. Τα περιθώρια των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για ώθηση ανάπτυξης προς τα εμπρός παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνογνωσίας, μέσω της εισαγωγής εξειδικευμένων νέων τρόπων μεταφοράς υψηλής έντασης κεφαλαίου που να αξιοποιούν το τεχνολογικό τους προβάδισμα, τείνουν να εξαλειφθούν.

Οι επιπτώσεις όμως αυτής της οικονομικής κρίσης στους διάφορους στόλους δεν έχουν την ίδια έκταση. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική ναυτιλία στην περίοδο μέχρι την χρονική στιγμή εμφάνισης της κρίσης (πριν το 1973), παρουσιάζει μια αρκετά σημαντική επιθετική μάλιστα ανάπτυξη στο χώρο της ναυτιλίας, παράλληλη με ορισμένους παραδοσιακούς στόλους άλλων χωρών με τους οποίους είχε αρκετά κοινά χαρακτηριστικά.

Το 1974 η απότομη μείωση στις εξαγωγές του αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή στις ισοτιμίες των

ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν ή και ανέστειλαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί και έτσι παρατηρήθηκε μια μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου. Η δεκαετία του '80 σηματοδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι τη δεσπόζουσα θέση του στόλου τους έπαιξαν συλλογικά πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 1986.

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει στην κορυφή των θαλάσσιων μεταφορών για περίπου τα τελευταία 30 έτη, διατηρώντας ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, λόγω του γεγονότος ότι η χώρα έχει γεωπολιτική θέση και έχει στην κατοχή της εξειδικευμένη τεχνογνωσία σε επίπεδο επιχειρησιακής διαχείρισης, σε συνδυασμό με άλλες μεταβλητές κόστους που συμβάλλουν σε αυτήν την επιτυχία.⁶ Η δραστηριοποίηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είναι έντονη στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χώρο της μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk Shipping), ενώ ένα μικρό ποσοστό δραστηριοποιείται στην αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, εξυπηρετώντας κατά βάση τις τοπικές και τις περιφερειακές αγορές.

Υπογραμμίζεται πως τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα⁷ της ελληνικής ναυτιλίας προέρχονται κατά κόρον από την επιχειρησιακή τους λειτουργία, η οποία έχει άμεση σχέση με τα δομικά τους χαρακτηριστικά και τους τρόπους διαχείρισης που επιτρέπουν τον έλεγχο του κόστους, αλλά και επενδυτικές στρατηγικές, που βασίζονται στη συσσώρευση κερδών από τις πωλήσεις και τις αγορές των πλοίων.

Ωστόσο, σε μια εποχή όπου διαδραματίζεται συνεχώς να λαμβάνουν χώρα οι παγκόσμια μεγάλες οικονομικές δυνάμεις, είναι δυνατό να αντιληφθεί κανείς πως η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα. Σε ένα διαρκώς εξελισσόμενο διεθνές περιβάλλον, με την άνοδο παραδείγματος χάρη της Άπω

⁶ Β λ . Theotokas, I. & Kaza, V. (2006), Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference 'Shipping in the era of social responsibility', Cephalonia, Greece.

⁷ Theotokas I., & Progoulaki M. (2004), *Managing multicultural teams: The case of Greek-owned shipping*, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir (σ ε λ .287).

Ανατολής, η ελληνόκτητη ναυτιλία έχει καταφέρει να αποτελέσει μία σημαντική δύναμη⁸.

⁸ Καραγεώργου Λ. (12/08/2015), *Πρώτος στον κόσμο παραμένει ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος: Αύγουστος: Στα 107,8 δισ. δολ. η αξία των πλοίων που ελέγχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων*, ανακτήθηκε στις 10/09/2016 από <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/988754/protos-ston-kosmo-paramenei-o-ellinoktitos-emporikos-stolos> >.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1 Οι ναυτιλιακές σχέσεις σε διεθνές επίπεδο

Η έννοια της ναυτιλίας, ως απόρροια μιας συγκεκριμένης οικονομικής πραγματικότητας ανήκει σε έναν ορισμένο γεωπολιτικό χώρο και έχει άμεση σύνδεση με τη συνολική οικονομική πορεία του. Ως οικονομική λειτουργία, σχετίζεται σε μεγάλο ή μικρό βαθμό με ευρύτερες, διεθνείς, οικονομικές σχέσεις από τη στιγμή που οι εμπορικές ανταλλαγές λαμβάνουν αντίστοιχο εύρος και χαρακτήρα. Το εμπορικό πλοίο συνδέεται με τρεις από τους κύριους πυλώνες μιας οικονομικής δραστηριότητας, δηλαδή τις μεταφορές, το εμπόριο και τη βιομηχανία που το παράγει.

Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου συνέβαλε σημαντικά ως προς την ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής οικονομίας⁹ ιστορικά, υπό συνθήκες που ευνοούσαν το φιλελευθερισμό και οδηγούσαν στην αποτροπή της λήψης προστατευτικών μέτρων. Σημειώθηκαν τρομακτικές απώλειες, οι οποίες προκλήθηκαν στους παραδοσιακούς εμπορικούς στόλους κατά τη διάρκεια του τελευταίου πολέμου, καθώς επίσης και η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας, η οποία δημιουργήθηκε προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών οικονομιών. Αυτά ήταν τα βασικά χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος μεταπολεμικά.

Τη δεκαετία του 1960 ένας μεγάλος αριθμός αναπτυσσόμενων χωρών έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία προσέχοντας σε αυτήν το προνόμιο της γρήγορης βελτίωσης του εμπορικού ισοζυγίου και εν γένει την οικονομική τους ανάπτυξη. Πρόκειται για χώρες της Δυτικής Αφρικής, όπως είναι η Νιγηρία, της Νοτίου Αμερικής, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία και της Νοτιοανατολικής Ασίας, όπως η Νότιος Κορέα και η Ταϊβάν, αλλά και η Ινδία¹⁰.

Επιπρόσθετα, ο ανταγωνισμός των λεγόμενων «νέων βιομηχανικών» χωρών και ιδιαίτερα εκείνων της Άπω Ανατολής, που βασίζονταν στο χαμηλό εργατικό κόστος και που ακολουθώντας το δυτικό οικονομικό μοντέλο στράφηκαν σε κλασσικές βιομηχανικές

⁹ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα.

¹⁰ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 32.

μεθόδους για να πετύχουν τάχιστους ρυθμούς ανάπτυξης¹¹. Το διεθνές τραπεζικό σύστημα κινήθηκε προς την ίδια κατεύθυνση και ήταν το ίδιο που διέθετε μεγάλα κεφάλαια για να δημιουργηθούν οι νέοι εθνικοί στόλοι. Αυτοί οι νέοι εθνικοί στόλοι αναπτύχθηκαν είτε ως κρατικές ή ως ιδιωτικές εθνικές επιχειρήσεις.

Ο Γουλιέλμος Α.¹² στηρίζει την άποψή του λέγοντας ότι αυτοί οι ανταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας, οι οποίοι κατείχαν εθνικά φορτία ή ακόμη χαμηλόμισθο ναυτεργατικό δυναμικό, κατάφεραν να επιβάλλουν προστατευτικά μέτρα προκειμένου να ενισχύσουν τους νεοαποκτηθέντες εμπορικούς τους στόλους. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν τον επιμερισμό των φορτίων και τις οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία.

Παράλληλα, σημειώνεται ένα υψίστης σημασίας ζήτημα, το οποίο απασχολεί και δεν είναι άλλο από τη αναβάθμιση των ναυτιλιακών σχέσεων της Ελλάδας με του Ισραήλ. Πρόκειται για μια διμερή συμφωνία σχετικά με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και υπεγράφη στο Υπουργείο Ναυτιλίας. Η συμφωνία που επίκειται έχει ως απώτερο σκοπό την *εμβάθυνση της στρατηγικής σχέσης συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών στο τομέα των μεταφορών*¹³.

¹¹ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 32-33.

¹² Γουλιέλμος Α.(1999), *Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σελ. 21.

¹³ Greek – iNews.gr (14/03/2017), *Αναβαθμίζονται οι ναυτιλιακές σχέσεις Ελλάδας- Ισραήλ*, ανακτήθηκε στις 15/03/2017 από < <http://www.greek-inews.gr/2017/03/anavathmizontai-oi-navtiliak-es-xeseis-elladas-israhl.html> >.

2.2. Διακυβερνητικοί και Κυβερνητικοί Οργανισμοί

Εκτός των ιδιωτικών οργανισμών ναυτιλίας τίθεται η ύπαρξη διεθνών οργανισμών, ορισμένοι εκ των οποίων είναι όργανα των Ηνωμένων Εθνών, ενώ άλλοι είναι υπερεθνικοί διακυβερνητικοί οργανισμοί και θα αναλυθούν περαιτέρω.

2.2.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα.

Η πολιτική των Η.Π.Α. σε όλα τα θέματα λόγω του ρόλου που είχε και συνεχίζει να έχει στα διεθνή ζητήματα, και ειδικότερα, στη ναυτιλιακή πολιτική είναι ιδιαίτερα σημαντική και επηρεάζει πάρα πολύ τον διεθνή χώρο. Οι λόγοι γι' αυτό είναι η μεγάλη της οικονομική δύναμη σε όλους τους τομείς αλλά ιδιαίτερα όσον αφορά την ναυτιλία ή πολιτική προστατευτισμού που έχει και έμμεσα ή άμεσα η παρεμβατική της πολιτική στα ναυτιλιακά θέματα άλλων χωρών. Οι κυβερνητικοί μηχανισμοί των Η.Π.Α. που ασχολούνται με την ναυτιλία είναι:

1. Στη Γερουσία των Η.Π.Α. οι αρμόδιες επιτροπές που ασχολούνται με την ναυτιλία, δηλαδή: α) Η Επιτροπή Εμπορίου και η Υποεπιτροπή της επί θεμάτων Εμπορικής Ναυτιλίας, β) Η δικαστική Επιτροπή

2. Στη Βουλή των Αντιπροσώπων υπάρχουν: α) Δικαστική Επιτροπή και β) Επιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας

3. Το Υπουργείο Μεταφορών που είναι αρμόδιο για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής ιδιαίτερα όσον αφορά τους διεθνείς οργανισμούς. Στο Υπουργείο αυτό λειτουργεί μια υπηρεσία, που είναι υπεύθυνη για όλα τα προγράμματα κρατικών ενισχύσεων και επιχορηγήσεων προς την Εμπορική Ναυτιλία των Η.Π.Α.¹⁴

¹⁴ Βλάχος Π.Γ (1999), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα σ. 191-192.

2.2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός¹⁵ (International Maritime Organization) αποτελεί ένα εξειδικευμένο οργανισμό του ΟΗΕ και αναφέρεται στο καθορισμό προτύπων για την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διεθνούς ναυτιλίας.

Το 1948 μια διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη ενέκρινε επίσημα την ίδρυση του IMO. Ως Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλιακής Συνεργασίας, το λεγόμενο IMCO, μετονομάστηκε σε IMO το 1982¹⁶. Η Σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το επόμενο έτος.

Σήμερα έχει 170 κράτη-μέλη καθώς και 3 συνδεδεμένα μέλη, ενώ υπάρχουν πολλοί διεθνείς μη-κυβερνητικοί οργανισμοί που έχουν επίσημα συνδεθεί μαζί του με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα. Ο βασικότερος σκοπός του οργανισμού αυτού από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη.

Η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων του οργανισμού εξαρτάται από το πόσο αποδεκτά μπορεί να είναι αυτά και πώς πρέπει να εφαρμοστούν. Η μεγάλη ως τώρα επιτυχία του οργανισμού αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου.

Το κυρίαρχο όργανο θεωρείται η Γενική Συνέλευση που συνεδριάζει μία φορά κάθε 2 χρόνια σε τακτικές συνόδους. Εφόσον κριθεί απαραίτητο, μπορεί να συνεδριαστεί έκτακτη σύνοδος. Υπεύθυνη για την έγκριση του προγράμματος εργασιών, τον καθορισμό των χρηματοδοτικών του Οργανισμού και τη ψήφιση του προϋπολογισμού έγκειται η Γενική Συνέλευση.

Το Συμβούλιο που αποτελείται από 32 μέλη και αποτελεί το εκτελεστικό όργανο του IMO, καθώς και είναι υπεύθυνο για την εποπτεία των εργασιών στον Οργανισμό. Στις εργασίες των επιτροπών και υποεπιτροπών συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη

¹⁵ *Introduction to IMO* (2016), London: International Maritime Organization, ανακτήθηκε στις 10/01/2017 από <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>.

¹⁶ *Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)* (2016), Αθήνα: Υπουργείο Εξωτερικών, ανακτήθηκε στις 15/01/2017 από <<http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>>.

και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον οργανισμό, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής. Τα μέλη του Συμβουλίου απαρτίζονται από 3 κατηγορίες χωρών.

Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από οκτώ συνολικά χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται κατά κύριο λόγο στην παροχή διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οκτώ επίσης χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην χρήση θαλάσσιων υπηρεσιών, που είναι η Αργεντινή, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ινδία, η Ολλανδία και η Σουηδία. Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν 16 χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται και στην παροχή και στην χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών¹⁷.

Εκλέχθηκε Γενικός Γραμματέας του IMO ο Ki-tack Lim, νοτιοκορεάτικης προέλευσης και διορίστηκε στη θέση αυτή στη 1^η του Γενάρη του 2016.¹⁸ Ο γενικός Γραμματέας του Οργανισμού μπορεί να εκλεγεί μόνο για δύο θητείες.

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία και έχει υιοθετήσει πάνω από 500 Κώδικες και Συστάσεις, που έχουν απλώς συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τις κυβερνήσεις και παρέχουν την δυνατότητα σ' αυτές να νομοθετήσουν εθνικούς κανονισμούς.¹⁹

¹⁷ Βλ. Βλάχος, (1998), *Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική*, σ.198-199.

¹⁸ Ναυτιλιακή Πολιτική : Ο Ki-tack Lim νέος Γενικός Γραμματέας του IMO (1 Ιουλίου 2015), *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Αθήνα, ανακτήθηκε στις 15/01/2017 από < <http://www.naftikachronika.gr/2015/07/01/o-ki-tack-lim-neos-genikos-grammateas-tou-imo-2/> >.

¹⁹ Raunek K., (July 20,2016), ‘*What is International Maritime Organization (IMO)?*’, Marine Insight, ανακτήθηκε στις 15/01/2017 από < <http://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-international-maritime-organization-imo/> >.

2.2.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO)

Η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization) είναι το πιο σημαντικό αποτέλεσμα από τις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης (1986 – 1994)²⁰. Η Τελική Πράξη του Γύρου της Ουρουγουάης αποτελείται από τρία μέρη²¹:

1) Το 1^ο μέρος αφορά την *Τελική Πράξη*²² και επιδιώκει να ορίσει ότι οι διακηρύξεις και αποφάσεις του Γύρου της Ουρουγουάης, καθώς και τα Παραρτήματα, αποτελούν ένα ενιαίο τμήμα της Τελικής Πράξης και πρέπει να γίνουν δεκτά ως προς το σύνολό τους. Εν ολίγοις, δε δύναται η μερική ή ακόμη και η επιλεκτική αποδοχή τους (opting out).

2) Το 2^ο μέρος έγκειται στην Ιδρυτική Συμφωνία του ΠΟΕ. Αποτελεί το κύριο σώμα της Τελικής Πράξης. Περιέχει τον καταστατικό χάρτη του ΠΟΕ και σε 4 Παραρτήματα τις ουσιαστικές συμφωνίες του Γύρου της Ουρουγουάης.

3) Το 3^ο μέρος περιλαμβάνει αποφάσεις και διακηρύξεις των υπουργών σε διάφορα θέματα.

Θεσπίστηκε το 1995, με σκοπό να αντικαταστήσει τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, που υπεγράφη το 1947 στα πλαίσια του ΟΗΕ. Συμμετέχουν σε αυτόν τον οργανισμό 164 κράτη μέλη, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν άνω του 97% του παγκόσμιου εμπορίου²³.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου αποτελεί το μόνο παγκόσμιο διεθνή οργανισμό που ασχολείται με τους κανόνες του εμπορίου μεταξύ των εθνών. Στο επίκεντρο της αποστολής του οργανισμού αυτού, έχουν επιτευχθεί συμφωνίες που αφορούν την απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, το συμβούλιο

²⁰ Susana Mendonça (12/2016), *Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου*, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση- 2017, ανακτήθηκε στις 16/01/2017 από [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/060202/04A_FT\(2013\)060202_EL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/060202/04A_FT(2013)060202_EL.pdf) >.

²¹ Φατούρος Αρ., Στεφάνου Κ., (1995), «*Οι συμφωνίες του Γύρου της Ουρουγουάης για το διεθνές εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών*», Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα σελ. 44-48.

²² Στα αγγλικά: Final Act Embodying the Results of the Uruguay Round on Multilateral Trade Negotiations.

²³ World Trade Organization : Overview, Switzerland, ανακτήθηκε στις 18/01/2017 από https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/wto_dg_stat_e.htm >.

σχετικά με θέματα πνευματικής ιδιοκτησίας και τη γραμματεία. Στόχος του είναι να βοηθήσει τους παραγωγούς των αγαθών και των υπηρεσιών, τους εξαγωγείς και εισαγωγείς που ασκούν τις δραστηριότητές τους.

Οι αρμοδιότητες²⁴ του συνοψίζονται παρακάτω:

1. Διαπραγματεύσεις σχετικά με το εμπόριο και κατάληξη σε συμφωνίες εν προκειμένω.
2. Απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της μείωσης έως και της κατάργησης των δασμών, που αποτελεί την κυρίαρχη πολιτική του οργανισμού.
3. Αναθεώρηση των εθνικών εμπορικών πολιτικών, καθώς και προσαρμογή τους στις κατευθύνσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.
4. Βοήθεια στις αναπτυσσόμενες χώρες αναφορικά με θέματα εμπορικής πολιτικής και διεθνούς εμπορίου.
5. Συνεργασία με άλλους Διεθνείς Οργανισμούς.
6. Συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο πλαίσιο διαδικασίας λήψης αποφάσεων και διοίκησης τις τρεις πολυμερείς συμφωνίες στις οποίες κατέληξε ο Γύρος της Ουρουγουάης: τη γενική συμφωνία για το εμπόριο αγαθών (GATT), τη γενική συμφωνία για το εμπόριο των υπηρεσιών (GATS) και τη συμφωνία για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας που συνδέονται με το εμπόριο (TRIPs).
7. Διευκολύνει την εφαρμογή και την επίτευξη των στόχων των πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, με την προοπτική να υπαχθούν σε αυτόν, μελλοντικά, και οι πλειομερείς εμπορικές συμφωνίες.
8. Συνεργάζεται με το ΔΝΤ και τη Διεθνή Τράπεζα.
9. Ασκεί εποπτεία στις εθνικές εμπορικές πολιτικές των μελών του, σύμφωνα με τον Μηχανισμό Ελέγχου Εμπορικών Πολιτικών (ΜΕΕΠ εν συντομία).

²⁴ Μούσης Ν. (2000), «Εγχειρίδιο ευρωπαϊκής πολιτικής», Εκδ.Παπαζήση, σελ.432.

2.2.4 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)

Ο ΟΟΣΑ δεν είναι ένας υπερεθνικός οργανισμός, αλλά ένας τόπος όπου εμπειρογνώμονες διαφόρων κρατών μπορούν να συζητήσουν τα προβλήματα τους, όπου κυβερνήσεις μπορούν να συγκρίνουν τις απόψεις τους και την εμπειρία τους με άλλες. Ο ρόλος της Γραμματείας δεν είναι να επιβάλει τις απόψεις της, αλλά η δύναμη της έγκειται στην ικανότητα της να πείθει με λογικά επιχειρήματα.

Πρωτίστως, ο ΟΟΣΑ αποτελούνταν από 24 κράτη-μέλη, τα 15 κράτη δηλ. της ΕΟΚ και τις Η.Π.Α., τον Καναδά, την Ιαπωνία, την Αυστραλία, την Νέα Ζηλανδία, την Ελβετία, την Νορβηγία, την Ισλανδία και την Τουρκία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν ενσωματωθεί και το Μεξικό, η Πολωνία, η Ουγγαρία, η Τσεχία και η Δημοκρατία της Κορέας (Νότιος Κορέα), οπότε ο αριθμός των κρατών-μελών ανέρχεται πλέον στα 30²⁵.

Επιπροσθέτως, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λαμβάνει μέρος με εκπροσώπους της στις διάφορες συνόδους του Οργανισμού και ακόμη η Ρωσία συμμετέχει σε αρκετές δραστηριότητες του ως παρατηρητής, ενώ αντίστοιχα η Ρουμανία δεν έγινε δεκτή τουλάχιστον προς το παρόν. Το ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, οι πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των κρατών-μελών.

Η Διοικούσα Επιτροπή, όντας το βοηθητικό όργανο του Συμβουλίου, αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα μεν 7 είναι τα ισχυρότερα βιομηχανικά κράτη ως μόνιμα μέλη, τα δε άλλα 7 είναι εκ περιτροπής από τα υπόλοιπα κράτη. Στον ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές Ομάδες Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων. Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις Επιτροπές είναι η ενέργεια, το εμπόριο, η τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, η γεωργία, η τεχνολογία και η βιομηχανία και άλλα.

Μία από αυτές τις Επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια της διεύρυνσης των

²⁵ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ.104-107.

συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή 84 από τους κυρίους σκοπούς του ΟΟΣΑ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των άδηλων επιχειρήσεων. Επί των άδηλων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον Κώδικα Απελευθερώσεως Άδηλων Συναλλαγών, με τον οποίο ρυθμίζεται η συμπεριφορά των κρατών-μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνεται γι' αυτές καθεστώς ελευθερίας.

Κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η σπουδαιότητα της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι έχει τη δυνατότητα να προετοιμάζει και να επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη-μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα.

Αξίζει να επισημανθεί η παρουσία της Ελλάδος²⁶, ως μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης, σε όλα τα θέματα που απασχόλησαν κατά καιρούς την Επιτροπή αυτή και τις Ομάδες Εργασίας της και ειδικότερα στη διαμόρφωση των Κοινών Αρχών ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ, δεδομένου ότι κάθε κείμενο που εγκρίνεται απ' αυτές πιθανόν να είναι καθοριστικό για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Τα τελευταία χρόνια συμμετέχουν ενεργά στις συζητήσεις της Επιτροπής Μεταφορών του ΟΟΣΑ η Συμβουλευτική Επιτροπή για τις Επιχειρήσεις και την Βιομηχανία, που εκπροσωπεί την εργοδοσία και η Συμβουλευτική Επιτροπή των Ενώσεων Μεταφορών, που εκπροσωπεί την ναυτεργασία.

²⁶ Βλ. Βλάχος (1998), *Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική*, σ.222-228.

2.2.5 Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development)

Η UNCTAD ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1964 και η Ναυτιλιακή Επιτροπή (Shipping Committee) θεωρείται μία από τις έξι διαφορετικές επιτροπές και ιδίως ασχολείται με θέματα που αφορούν την ανάπτυξη των κρατών μελών, αλλά δίνει περισσότερη έμφαση στις αναπτυσσόμενες χώρες. Μ' αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκε το επίσημο όργανο του ΟΗΕ, βάσει του οποίου συζητούνται θεματικές σχετικά με την παγκόσμια ναυτιλία εις βάθος²⁷. Η ναυτιλιακή πολιτική δημιουργήθηκε έχοντας ως στόχο την κάλυψη των εμπορικών και οικονομικών τομέων της και όχι το τεχνικό κομμάτι, όπως ακριβώς πράττει ο IMO.

Διαθέτει ως ανώτατο όργανο τη Συνέλευση, που συνέρχεται ανά 4 έτη, σε αντίθεση με τη Ναυτιλιακή Επιτροπή, η οποία συνέρχεται κάθε 2 έτη²⁸. Η γνωστή UNCTAD I πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη το 1964, η UNCTAD II στο Νέο Δελχί το 1968, η UNCTAD III στο Σαντιάγκο της Χιλής το 1972, η UNCTAD IV στο Ναϊρόμπι το 1976, η UNCTAD V στη Μανίλα το 1979, η UNCTAD VI στο Βελιγράδι το 1984, η UNCTAD VII στο Γενεύη το 1987, η UNCTAD VIII στην Καρθαγένη το 1991 και τέλος, η UNCTAD IX στη Γενεύη το 1996.

Κάποια από τα κυριότερα θέματα, που αφορούν τη ναυτιλιακή πολιτική, που ασχολήθηκε η UNCTAD είναι τα εξής :

- I. Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών (Code of Conduct on Liner Conferences)
- II. Πολυμερείς μεταφορές (Multimodal transport)
- III. Ανάπτυξη λιμένων, συγκεκριμένα των αναπτυσσόμενων χωρών
- IV. Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών (shippers)
- V. Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία
- VI. Ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση στην παγκόσμια ναυτιλία
- VII. Τα φορτία χύδην (υγρά και ξηρά)

²⁷ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 111-112.

²⁸ Βλάχος Γ.Π., Αλεξόπουλος Α.Β., (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης.

VIII. Όροι νηολόγησης των πλοίων

2.3. Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική

Σύμφωνα με την μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης «*προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική*»²⁹ οι μελλοντικές τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση του εμπορίου και την αποκέντρωση των μεθόδων παραγωγής θα είναι:

1. Η αύξηση των μεταφορών τακτικών γραμμών
2. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες
3. Τα πρότυπα επενδύσεων
4. Το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων

Αναφορικά με τις μεταφορές των τακτικών γραμμών, παρατηρείται ότι η αύξηση τους την τελευταία δεκαετία ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως 6,5% ετησίως, ενώ προβλέπεται ότι ο ρυθμός αύξησης τους θα είναι ανάλογος και κατά την διανυόμενη δεκαετία. Όπως είναι φυσικό η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής αύξησε την ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών. Από την πλευρά τους οι ναυτιλιακές εταιρείες στις τακτικές γραμμές για να ανταποκριθούν στην τεράστια πλέον ζήτηση δημιουργούν εμπορικές συμμαχίες μεταξύ τους μέσω συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών.

Το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο στις θαλάσσιες μεταφορές, που δραστηριοποιούνται πλοία κοντέϊνερς, στις οποίες η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας εμφανίζεται πλέον με την μορφή των «υπηρεσιών σ' όλο τον κόσμο». Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να σημειωθεί ότι αλλάζουν πλέον οι σχέσεις μεταξύ πελάτη και προμηθευτή κάποιου αγαθού, δηλαδή για την ναυτιλία μεταξύ ναυλωτή και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα».

Στις λεγόμενες εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως είναι οι υπεράκτιες υπηρεσίες παραδείγματος χάρη, σημειώνεται ότι οι μελλοντικές τάσεις γενικά θα είναι θετικές, λόγω της παγκόσμιας ευημερίας, που μοιάζει να επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πετρελαίου, καθώς και του ανοίγματος νέων αγορών³⁰. Ειδικά για τις χώρες της Ε.Ε. σημαντική είναι η εξειδικευμένη ναυπηγική αλλά και τουριστική τεχνογνωσία που

²⁹ Ε.Ο.Κ. : Ενημερωτικό Έντυπο(2001), *Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική*, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σελ. 113.

³⁰ Ε.Ο.Κ. : Ενημερωτικό Έντυπο(2001), *Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική*, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σελ. 115.

αυτές έχουν. Η απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου δίνει επίσης νέα ώθηση στις ευκαιρίες επιχειρηματικών επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών.

Σε πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν επενδύσει αμερικανικές και ιαπωνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά κατά κύριο λόγο, σε εταιρείες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το μεγάλο όμως πρόβλημα που υπάρχει είναι τα περιοριστικά μέτρα που συνεχίζουν να έχουν πολλές χώρες, καθώς και η διακριτική μεταχείριση σε λιμάνια έναντι εθνικών επιχειρηματιών³¹. Καταλήγοντας, όσον αφορά το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνονται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου.

³¹ Ε.Ο.Κ. : Ενημερωτικό Έντυπο(2001), *Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική*, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σελ.117

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 Ορισμός της Ασφάλειας στη Ναυτιλία

Η έννοια της ασφάλειας αποτελεί ένα ζήτημα υψίστης σημασίας και νοείται ως μια κατάσταση, κατά την οποία η πιθανότητα πρόκλησης ανθρώπινου ατυχήματος ή κάποιας υλικής βλάβης περιορίζεται και διατηρείται σε ένα αποδεκτό επίπεδο, μέσω της συνεχούς διαδικασίας αναγνώρισης κινδύνου (*hazard identification*) και της διαχείρισης του ρίσκου (*risk management*³²). Ουσιαστικά, ο όρος αυτός περιλαμβάνει τεχνικά ζητήματα (ασφάλεια πλοίων), ήπιες μορφές ασφάλειας, λειτουργική άσκηση δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων (όπως ζητήματα πειρατείας, τρομοκρατίας).

Στη διεθνή ορολογία η ασφάλεια συναντάται σε πολλές περιπτώσεις είτε ως *safety* είτε ως *security*³³. Ο όρος *safety* παραπέμπει στο ότι χαρακτηρίζει περιστατικά που δεν προκαλούνται από πρόθεση και οφείλονται λόγω χάρη σε ακραία καιρικά φαινόμενα, εν αντιθέσει με τον όρο *security* που αφορά περιστατικά, τα οποία συμβαίνουν εκ προθέσεως. Απώτερος στόχος αποτελεί η λήψη μέτρων προκειμένου να προληφθούν, να αποφευχθούν ή να αντιμετωπιστούν τα περιστατικά που έχουν αρνητικό πρόσημο και δύνανται να οδηγήσουν είτε σε απώλεια ανθρώπινων ζώων ή σε επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

³² Περράκης Σ., Τσάλτας Γ., (2006), *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα*, Αθήνα : Σιδέρης.

³³ Ψαρούτης Χ., Λυρίδης Δ., Βέντικος Ν.,(2007), *Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές*, Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών ΕΜΠ, Αθήνα.

3.2 Διεθνείς πρωτοβουλίες για την εξασφάλιση της Θαλάσσιας Ασφάλειας

Μία από τις βασικότερες προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας ήταν η συνεχής βελτίωση της ασφάλειας στο ναυτιλιακό χώρο. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, γνωστός και ως ΙΜΟ³⁴, τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και είναι ο μοναδικός οργανισμός που διευθετεί και οργανώνει θέματα σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, τείνει να υιοθετεί υψηλά πρότυπα και προτρέπει τα κράτη – μέλη να επικυρώσουν τις συμβάσεις με τους κώδικες που υιοθετεί και τα μέτρα που λαμβάνει.

Το 2005, ο ΙΜΟ ενέκρινε δύο πρωτόκολλα με στόχο να ανταποκριθεί στο περιβάλλον ασφάλειας που μεταβάλλεται συνεχώς και στην αυξανόμενη απειλή της τρομοκρατίας στη θάλασσα. Το Πρωτόκολλο του 2005³⁵ της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και το Πρωτόκολλο του 2005 για την Καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας σταθερών εξεδρών που ευρίσκονται στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα, τείνουν να θεσπίζουν νέα αδικήματα που αφορούν την τρομοκρατία στη θάλασσα. Και τα δύο πρωτόκολλα διακρίνονται ως δύο από τα δεκαέξι βασικά *εργαλεία*, που βοηθούν στην καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας.

Επόμενη πρωτοβουλία ασφαλείας αποτελείται από μία αλυσίδα πρωτοβουλιών που κατά κύριο λόγο καθοδηγούνται από τη βιομηχανία και από ορισμένα εθελοντικά προγράμματα που συχνά επεκτείνονται πέρα από την ασφάλεια πλοίων και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

³⁴ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 88-90 .

³⁵ Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας(12 Ιουλίου 2013) , *Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, Τεύχος Πρώτο, Αρ. Φύλλου 162, ανακτήθηκε στις 10/12/2016 από < https://www.yen.gr/documents/20182/68447/4169_2013_sua/02bff3f9-99a9-41e3-98ae-c70783495f9a >.

3.3 Στρατηγική της ΕΕ

Η Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EUMSS) επικυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 24 Ιουνίου του 2014 και έγκειται στις εξωτερικές, αλλά και στις εσωτερικές πτυχές της ασφάλειας στη θάλασσα³⁶. Στοχεύει κατά κύριο λόγο στην παραγωγή ενός κοινού πλαισίου για τις αρμόδιες αρχές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, με σκοπό να διασφαλίσει την ανάπτυξη των πολιτικών τους και μια ευρωπαϊκή απόκριση στους κινδύνους που υπάρχουν στο θαλάσσιο τομέα.

Άλλος ένας από τους κυριότερους στόχους αποτελεί η προάσπιση των θαλάσσιων συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τον τρόπο δράσης. Με λίγα λόγια, θα χαράζει το σχετικό πλαίσιο και με αυτό τον τρόπο θα διασφαλίσει τη συνέπεια μεταξύ των διάφορων τομεακών θαλάσσιων πολιτικών και στρατηγικών. Έπειτα, θα ενισχύσει σημαντικά τη σχέση μεταξύ των εσωτερικών και των εξωτερικών πτυχών ασφάλειας της θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και μεταξύ της πολιτικής και της στρατιωτικής συνεργασίας³⁷.

Επιπλέον σημαντικοί στόχοι³⁸ της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν οι παρακάτω:

- a. Προσδιορίζονται και αποτυπώνονται οι θαλάσσιες απειλές, προκλήσεις και κίνδυνοι αναφορικά με τα θαλάσσια στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ,
- b. Διατυπώνονται τα κύρια στρατηγικά συμφέροντα της θάλασσας της ΕΕ, και
- c. Οργανώνεται η απόκριση. Μερικά παραδείγματα είναι ο καθορισμός των κοινών στόχων πολιτικής, των αρχών και των τομέων κοινής υποστήριξης ως κυρίου άξονα για ένα κοινό

³⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Θαλάσσια Πολιτική: Στρατηγική για την ασφάλεια στη Θάλασσα*, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από < https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_el >.

³⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Θαλάσσια Πολιτική: Στρατηγική για την ασφάλεια στη Θάλασσα*, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από < https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_el >.

³⁸ General Secretariat of the Council (16 December 2014), *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από <

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf >

στρατηγικό σχέδιο, που έχει ως απώτερο σκοπό τη συνοχή των πολλών διαφορετικών τομεακών πολιτικών και στρατηγικών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δίδονται και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για να εκπονηθεί στο πλαίσιο των αρμοδίων οργάνων του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (EU Maritime Security Strategy) σημειώνεται ότι εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ιουνίου 2014. Σκοπός της στρατηγικής αυτής είναι να διευκολυνθεί η προσέγγιση των ζητημάτων της ασφάλειας στη θάλασσα σε όλους τους τομείς. Για τον σκοπό αυτό προσδιορίζονται τέσσερις στρατηγικοί στόχοι³⁹:

- 1) Κάνοντας την καλύτερη δυνατή χρήση των υφιστάμενων δυνατοτήτων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο,
- 2) Προωθώντας αποτελεσματικές και αξιόπιστες συνεργασίες στον ναυτιλιακό τομέα παγκοσμίως,
- 3) Προωθώντας της αποδοτικότητα κόστους,
- 4) Ενισχύοντας την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών.

Η έλλειψη συμφωνίας για τις θαλάσσιες ζώνες, όπως η οριοθέτηση των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών (ΑΟΖ), μπορεί να αποτελεί πρόσθετη απειλή σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, όπως η Μεσόγειος Θάλασσα. Κατά συνέπεια, η στρατηγική αυτή της ΕΕ θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποσκοπεί στην ενίσχυση της αμοιβαίας στήριξης μεταξύ των κρατών μελών ώστε να καταστεί δυνατή η σύνταξη κοινών ενδεχόμενων σχεδίων, η διαχείριση κινδύνου, η πρόληψη συγκρούσεων και η αντιμετώπιση κρίσεων και διαχείρισης κρίσεων.

³⁹ General Secretariat of the Council (16 December 2014), European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από <
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf
>.

3.4 Πράσινη Βίβλος για μια Θαλάσσια Πολιτική

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε τον Ιούνιο του 2006 μια Πράσινη Βίβλο, η οποία τείνει να εστιάζει στις διάφορες πλευρές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής⁴⁰. Η Πράσινη Βίβλος στοχεύει, κυρίως, στην ταυτότητα και τον ηγετικό ρόλο που όφειλε και οφείλει να έχει η Ευρώπη στο θαλάσσιο χώρο, ειδικά σήμερα που οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλασσών (European Commission 2020).

Επιπλέον, η θαλάσσια πολιτική οφείλει να αποσκοπεί στην επίτευξη κάποιου καινοτόμου, ανταγωνιστικού και εννοείται φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου της θαλάσσιας οικονομίας. Εκτός από θαλάσσιες δραστηριότητες, η προσέγγιση που προτείνεται αφορά την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος δοκιμάζει να ασχοληθεί με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα. Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι της στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Ένας ακόμη στόχος της αποτελεί η αειφόρος ανάπτυξη εντός της συμφιλίωσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της εκμετάλλευσης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών⁴¹. Οι δραστηριότητες στη θάλασσα αποτελούν το βασικό περιεχόμενο για τη στρατηγική της Λισσαβόνας, λαμβανομένης υπόψη τη σημασία της θαλάσσιας οικονομίας. Οι τομείς οι οποίοι συνδέονται με την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 3-5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Σύμφωνα με το Θεοδωρόπουλο⁴², η Ευρωπαϊκή Ένωση τυγχάνει να καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, στους εξής τομείς:

- α) θαλάσσιες μεταφορές εξαιτίας του μεγέθους των εμπορικών συναλλαγών,
- β) παράκτιος τουρισμός εξαιτίας του γεγονότος ότι τα 2/3 των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες,

⁴⁰ Europa (22/11/2007), *Πράσινη Βίβλος για μια θαλάσσια πολιτική*, ανακτήθηκε στις 10/01/2017 από < <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV%3A166029> >.

⁴¹ Τζογόπουλος, Γ., και Παπαϊωάννου, Ν.(2010) *Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ΕΛΙΑΜΕΠ.

⁴² Θεοδωρόπουλος, Σ., & Λεκάκου, Β.Μ., και Πάλλης, Α.Α.(2006) *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Αθηνά.

γ) προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα λόγω των πόρων πετρελαίου και φυσικού αερίου της Βόρειας Θάλασσας,

δ) ναυπηγική τεχνολογία λόγω της κατασκευής πλοίων τα οποία διακρίνονται από πλευράς πολυπλοκότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων,

ε) σχετικές υπηρεσίες λόγω της ανάπτυξης γνώσεων στις θαλάσσιες τεχνολογίες.

Πλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει ηγετικό ρόλο σε πολλούς τομείς με αναπτυξιακό δυναμικό, όπως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και διαχείριση λιμένων. Σήμερα χρήζει άρχουσας σημασίας το πλεονέκτημα να αναπτυχθεί η ανταγωνιστικότητα σε αυτούς τους τομείς, όπου διαδραματίζουν κοινωνικοοικονομικό ρόλο. Η Πράσινη Βίβλος εστιάζει⁴³ σε παράγοντες που συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα, την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις επιστημονικές γνώσεις, την καινοτομία και την τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού.

Βέβαια, το νέο ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες των οποίων ο ρόλος υπήρξε καθοριστικός στον πολιτισμό, την ταυτότητα, την κληρονομιά, καθώς και την ιστορία της Ευρώπης, επιδιώκει μια νέα σχέση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με τον τεράστιο πλούτο των θαλάσσιων πόρων. Το γεγονός ότι δεν είναι ανεξάντλητοι, το καθιστά να περιλαμβάνει μία όχι τόσο παθητική στάση μείωσης ή αποφυγής των δυσμενών επιπτώσεων και επιβαρύνσεων όπως συνέβαινε ως τώρα, αλλά ενεργές πολιτικές και δράσεις, επιστημονική έρευνα και καινοτομία, νέους τρόπους διαχείρισης και διαφύλαξης των θαλασσών και ωκεανών⁴⁴.

Με την υιοθέτηση και την εφαρμογή της Πράσινης Βίβλου, η αξιοποίηση του τεράστιου θαλάσσιου δυναμικού, με όλες τις μορφές και δραστηριότητες, θα πρέπει να πραγματοποιείται με αειφόρο τρόπο. Στο μέλλον, έχοντας πάντα σαν βάση την αρχή αυτή, τα οφέλη θα είναι τεράστια. Πλήθος νέων δραστηριοτήτων και δυναμικού θα αξιοποιηθούν, νέες δυνατότητες και περιεχόμενα που συνδέονται με τις θάλασσες και τους ωκεανούς θα προκύψουν. Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές που αφορούν τους

⁴³ Europa.(2006), *Πράσινη Βίβλος για μια Θάλασσα πολιτική*, ανακτήθηκε στις 11/01/2017 από http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_e1.htm >.

⁴⁴ Σπιλάνης Ι., Βαγιάννη Ε., Βακουφάρης Χ. και Κονδύλη Ι. (2005), *Βιώσιμη Ανάπτυξη Νησιωτικού Χώρου*, στο Γ. Τσάλτας (επ.) *Αειφορία και Περιβάλλον: Ο νησιωτικός χώρος στον 21ο αιώνα*, Αθήνα: Ι. Σιδέρης, σελ.105-117.

ωκεανούς και τις θάλασσες, απαιτεί διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση καθώς και συνεχή βελτίωση της γνώσης που αφορά τον τρόπο λειτουργίας των οικοσυστημάτων και διατήρησης της αειφορίας τους. Θέτει τέρμα στην πολυδιάσπαση των πολιτικών όπου αυτές υπάρχουν, αξιοποιεί ανεκμετάλλευτες συνέργειες κλάδων και φορέων, και καθιστά δυνατή την αποφυγή αντικρουόμενων μέτρων. Με το κύρος και την ηγετική θέση της ΕΕ στη διεθνή σκηνή, ιδιαίτερα στο πεδίο αυτό, οι πολιτικές της Πράσινης Βίβλου θα προωθηθούν μέσω των Διεθνών Οργανισμών και της συνεργασίας των τρίτων χωρών. Έτσι θα αποτελέσει πλαίσιο κανόνων και εργαλείο εφαρμογής σε παγκόσμιο επίπεδο δεδομένου ότι τα προβλήματα των θαλασσών και των ωκεανών δεν έχουν σύνορα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, ο οποίος αποτελεί το σημαντικότερο πυλώνα του κλάδου των Μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, καθώς και συμβάλλει με αποφασιστικό τρόπο σε αυτήν⁴⁵. Η εμπορική ναυτιλία των Ελλήνων θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους κλάδους στην ελληνική οικονομία και αποτελεί ουσιαστικά τη μόνη οικονομική δραστηριότητα, σύμφωνα με την οποία η χώρα μας κατακτά την πρώτη θέση παγκόσμια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται μέσω θαλάσσης, οπότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς το ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που αποφέρει, το οποίο ανέρχεται στα δύο δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως

Η Ελληνική ναυτιλία θεωρείται ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν με παραδοσιακό τρόπο σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Μολαταύτα, η παράδοση και η γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά, αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

Η Ελληνική Ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική

⁴⁵ Κουτσής Β. (2002), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, σ. 11.

της τάση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος αποτελεί ναυτιλιακή δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς⁴⁶, και καθιστά την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία έναν από τους αναμφισβήτητα βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, εάν όχι τον βασικότερο.



Πηγή: Vesselsvalue

Όπως αναφέρεται και στον παραπάνω πίνακα⁴⁷, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος τείνει να κατέχει τα ηνία σε παγκόσμιο επίπεδο με την αξία του να ανέρχεται στις αρχές του 2016 στα \$ 95.287 δις., σε σχέση με τα δεδομένα του 2015 που αντιστοιχεί στα \$105.605 δις. Ο δεύτερος στόλος σε αξία, της Ιαπωνίας, έχει αξία \$80.816 δις., σε αντίθεση με την αξία που είχε το 2015 στα \$89.745. τέλος, της Κίνας που ανέρχεται στα \$67.493 δις, ενώ το 2015 ανερχόταν στα \$70.771 δις.

⁴⁶ Ναυτικά Χρονικά (11/02/2016), *Ο ελληνόκτητος στόλος πρώτος στον κόσμο και το 2016*, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < <http://www.naftikachronika.gr/2016/02/11/o-ellinoktitos-stolos-protos-ston-kosmo-kai-to-2016/> >.

⁴⁷ Βλ. Ναυτικά Χρονικά (11/02/2016), *Ο ελληνόκτητος στόλος πρώτος στον κόσμο και το 2016*, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < <http://www.naftikachronika.gr/2016/02/11/o-ellinoktitos-stolos-protos-ston-kosmo-kai-to-2016/> >.

4.1. Η Ελληνική Ναυτιλία κατά τον 20ο – 21ο αιώνα

Ο 20ος αιώνας άρχισε με την κυριαρχία του βρετανικού στόλου στη μεταφορά φορτίων της χώρας της σημαίας και του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ τρίτων, τελείωσε όμως με την κυριαρχία του ελληνικού στόλου που δραστηριοποιείται κυρίως στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι κυκλικές διακυμάνσεις των ναυλαγορών αποδείχθηκαν ως η κρίσιμη δοκιμασία που τελικά καθόρισε τη διαδοχή στην ηγεμονία της παγκόσμιας ναυτιλίας στη διάρκεια του 20ου αιώνα. Η διαμόρφωση του όγκου και της σύνθεσης του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου συνδέεται άμεσα με τις γενικότερες αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία.⁴⁸

Η πρώτη βιομηχανική επανάσταση (18ος και 19ος αιώνας), η σειρά εφευρέσεων και νέων τεχνολογιών της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης (περίοδος 1860-1900) και η αύξηση του πληθυσμού (από τον 19ο αιώνα και στις αρχές του 20ου) συντέλεσαν όχι μόνο στην αύξηση του διεθνούς εμπορίου αλλά και στη δημιουργία μεγάλων μεταναστευτικών ροών. Ως εκ τούτου επωφελήθηκε η φορτηγός ναυτιλία αλλά και οι διεθνείς θαλάσσιες συγκοινωνίες. Με την αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών, αυξήθηκε η εξειδίκευση του στόλου, από απλή διαίρεση σε τρεις κατηγορίες χωρητικότητας σε ένα σύνθετο άθροισμα πλήθους εξειδικευμένων κατηγοριών, οδηγώντας τελικά σε μεταβολές στη δομή των αγορών και στη σταδιακή μείωση της υποκατάστασης μεταξύ τους. Από το 1960 κι έπειτα ξεκίνησε μία πρωτοφανής ναυπηγική προσπάθεια της πολεμικής περιόδου.

Το 1960 αποτελεί καθοριστική δεκαετία καθώς στο δεύτερο μισό της εισήχθη το εμπορευματοκιβώτιο (Ε/Κ ή Containers), που επικρατεί ως σήμερα κυρίως για μοναδοποιημένα φορτία. Οι αλλαγές στη διεθνή ναυτιλιακή ιεραρχία στον 20ο αιώνα καθορίστηκαν με βάση το πρότυπο ανταγωνιστικότητας που διατυπώθηκε με αφορμή την μεταπολεμική περίοδο, βασισμένο στις ενδείξεις από την κρίση των ετών 1973-1986⁴⁹. Τεχνολογία και εξειδίκευση αποτελούν το πρώτο δίδυμο παραγόντων το οποίο καθορίζει το βαθμό κρίσιμης ανταπόκρισης των στόλων στις απαιτήσεις της ζήτησης σε ένα ρευστό περιβάλλον.

⁴⁸ Θεοτοκάς Ι., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριοπούλου Θ., Τσαμουργκέλης Ι. (2008), *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα. Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.

⁴⁹ Θεοτοκάς Ι. (1997), «*Ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιά, 1975-1981*», στο Επιστημονική Επετηρίδα, Τιμητικός τόμος για τον ομότιμο καθηγητή Β.Ν. Μεταξά, επιμέλεια έκδοσης Γουλιέλμος Α.Μ., Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 87-108.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο, οι ηττημένοι Γερμανοί και Ιάπωνες είχαν εξαφανιστεί από την κατάταξη των πρώτων και σημαντικών στόλων εν αντιθέσει με τον αμερικάνικο που είχε αυξηθεί χάρη ναυπηγήσεων ενώ ο ελληνικός στόλος είχε οδηγηθεί εκτός των 10 πρώτων. Ο πόλεμος είχε σταθεί εμπόδιο στην ελληνική ναυτιλία, η οποία βέβαια αναγνωρίζεται αργότερα μέσα από τη δική της δυναμική αλλά και την παράλληλη απώλεια ανταγωνιστικότητας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Οι ναύλοι κατέρρευσαν ειδικά στη δεκαετία του 1980, διαδοχικά στις δύο μεγάλες αγορές – δεξαμενοπλοίων και ξηρού φορτίου – στα επίπεδα των λειτουργικά φθηνότερων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων.

Η πολυετής κρίση δεν είχε τις ίδιες επιπτώσεις σε όλα τα νηολόγια διεθνώς, ούτε στους διάφορους στόλους σε επίπεδο πλοιοκτησίας. Μετά από μιάμιση δεκαετία κακών και απελπιστικών συνθηκών στην αγορά, καταγράφεται ουσιαστικά μία μόνο σταθερά, αυτή της ελληνικής παρουσίας στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου. Το 1989, η φθίνουσα κατάταξη ΔΚΕ στη ναυτιλία σε όρους πλοιοκτησίας είχε ως εξής: Ελλάδα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Νορβηγία, ΕΣΣΔ, Χονγκ Κονγκ, Ην. Βασίλειο, Κίνα, Ν. Κορέα και Γερμανία⁵⁰. Η ελληνική ναυτιλία πλησίαζε την ηγεμονική θέση, ιδιαίτερα για την πρώτη δεκαετία του επόμενου αιώνα.

⁵⁰ Χαρλαύτη Τζ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Ι. (2009), *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες, Αρ. 10, Αθήνα, σελ.246.

4.2. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία

Από την αρχαιότητα η Ελλάδα και έως το πέρασμα των ετών χαρακτηριζόταν από ένα «έμφυτο» ταλέντο στις θαλάσσιες ασχολίες, όπου και έχει τη βάση της στη στρατηγική γεωγραφική της θέση, η οποία βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Η Ελλάδα είναι μία από τις πιο παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, καθώς και στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή⁵¹.

Αξίζει να σημειωθεί πως η Ελλάδα τείνει να είναι ένα από τα σημαντικότερα και ισχυρότερα ναυτικά κράτη στον κόσμο και υπογραμμίζεται έντονα το γεγονός ότι η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας⁵².

Επιπρόσθετα, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα ακόμη και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, σε παγκόσμιο επίπεδο, και έτσι, συνιστούν ως πρωτεύουσα δραστηριότητα την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και αυτό πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών.

Ειδικότερα, αναφορικά με τον ΟΟΣΑ⁵³, η αξία που έχει το παγκόσμιο εμπόριο σήμερα έχει εικοσαπλασιαστεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD⁵⁴ οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων, εφόσον εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Αν ακόμη παρατηρηθεί ότι στις εκτιμήσεις της UNCTAD αναφορικά με το «*Review of Maritime*

⁵¹ Η Καθημερινή (01/06/2014), *Ελληνική Οικονομία : Η ποντοπόρος αποτελεί ισχυρό πυλώνα της εθνικής μας οικονομίας*, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <<http://www.kathimerini.gr/769855/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-pontoporos-apotelei-isxyro-pylwna-ths-e8nikhs-mas-oikonomias>>.

⁵² Κούτσης Β. (1991), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*, Πειραιάς.

⁵³ International Transport Forum (May 2009), Discussion Paper No. 2009- 12: *Transport Outlook 2009*, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <<http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp200912.pdf>>.

⁵⁴ UNCTAD Secretariat (2008), *Review of Maritime Transport : Developments in International Seaborne Trade 2008*, United Nations, New York & Geneva, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf>.

Transport 2008»⁵⁵, η συνολική αξία των εισπράξεων ναύλων στην παγκόσμια οικονομία ανήλθε στα \$ 632,4 δισ. το 2005 και αντιστοιχούσε στο 5,9% της συνολικής αξίας των παγκοσμίων εισαγωγών.

Η ισχυρή θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο ενισχύει όχι μόνο το γόητρο, αλλά και τη θέση της στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών (Ευρωπαϊκή Ένωση, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός), με αποτέλεσμα οι Ελληνικές απόψεις σε θέματα ναυτιλίας να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας.

Ακόμη, η ελληνική ναυτιλία διαμορφώνει την δική της πορεία στο διεθνές εμπόριο χωρίς να επωμίζεται τις δυσμενείς συνθήκες που μπορεί να αντιμετωπίζει η εθνική μας οικονομία. Πιθανό παράδειγμα μπορεί να αποτελέσει η οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει τον τελευταίο καιρό η χώρα. Η αυτοδυναμία και η ανεξάρτητη δυναμική που χαρακτηρίζει τη ναυτιλία δεν επηρεάζεται από τις δυσμενείς συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, αλλά και εν κατακλείδι μόνο θετική μπορεί να είναι η επιρροή σε όλη αυτή την κατάσταση που αντιμετωπίζεται τον τελευταίο καιρό από τον ελληνικό λαό.

Σε αυτό συντελεί το γεγονός πως τα κεφάλαια που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών στο εξωτερικό καλύπτονται από τα εισοδήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν παραχθεί στο εξωτερικό. Έτσι, δεν υφίσταται το πρόβλημα επιλογής των ναυτιλιακών επενδύσεων με βάση την οριακή χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες αλλά ούτε και οι επενδύσεις χρειάζονται από το κοινωνικό σύνολο ιδιαίτερες θυσίες από μέρους τους⁵⁶.

⁵⁵ UNCTAD Secretariat (2008), *Review of Maritime Transport : Developments in International Seaborne Trade 2008*, United Nations, New York & Geneva, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf>.

⁵⁶ United Nation Conference on Trade and Development (2011), *Review of Maritime Transport*.

4.3. Ελληνική ναυτιλία : ναυτιλιακή πολιτική, εξελίξεις και προοπτικές μετά τη συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της ΕΕ

Ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, εντός του οποίου λειτουργεί είναι σημαντικό και για αυτό το λόγο οι εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική οφείλουν να εξεταστούν με ιδιαίτερη προσοχή. Με παρόμοιο τρόπο θα εξεταστούν και οι προοπτικές που θα έχει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στο νέο διεθνές περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας συγκεκριμένα αφορτού έγινε η Συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της ΕΕ⁵⁷.

Ανέκαθεν η ελληνική ναυτιλία υπήρξε ένας τομέας διεθνοποίησης τόσο της ελληνικής οικονομίας, όσο και της κοινωνίας. Εκτός, λοιπόν, της συμβολής της στην εθνική οικονομία αναλαμβάνει ρόλο εθνικής ασφάλειας, καθώς ο ακτοπλοϊκός της στόλος έχει τη δυνατότητα να συνδέει τα νησιά της Ελλάδος με την ηπειρωτική χώρα. Καταλαμβάνει παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 16% του παγκόσμιου στόλου.

Καταγράφονται, επίσης, αλλαγές⁵⁸ που βρίσκονται σε μεταβατικό στάδιο της ναυτιλίας και αφορούν την Ελλάδα και υπόλοιπες χώρες:

- I. Αλλαγές σε θαλάσσιους προορισμούς.
- II. Μεγάλη ανάπτυξη στην παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, το οποίο έχει ως άμεση συνέχεια την ποσοτική και ποιοτική αύξηση των μεταφορών και ειδικότερα, στις θαλάσσιες μεταφορές.
- III. Νέοι κανονισμοί σε θέματα ασφαλείας των πλοίων και των πληρωμάτων, αλλά και προστασία του περιβάλλοντος . δημιουργούν νέες ανάγκες στις ναυπηγικές κατασκευές ,τη ναυσιπλοΐα, την ασφάλιση, την τεχνολογία αποφυγής ατυχημάτων και κατά συνέπεια τη δημιουργία νέων αναγκών στις υπηρεσίες για την εξυπηρέτησή τους.
- IV. Οι αλλαγές που συντελούνται στους τρόπους χρηματοδότησης προσφέρουν νέες επενδυτικές ευκαιρίες, οι οποίες δημιουργούν

⁵⁷ Beck Ulrich (1999), *Τι είναι η Παγκοσμιοποίηση*, εκδ. Καστανιώτης.

⁵⁸ Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 263-264.

μία σειρά από υπηρεσίες που διευρύνουν το χώρο των έμμεσων οικονομικών λειτουργιών.

- V. Η ραγδαία ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και η μεγάλη αύξηση των μετακινήσεων έχουν μεταβάλει το σκηνικό στο χώρο της ακτοπλοΐας και των κρουαζιερόπλοιων και πρόκειται να τον μεταβάλουν στο εσωτερικό της ΕΕ.
- VI. Καταλήγοντας, ενδείκνυται το θέμα της ανατροπής των διεθνών δεδομένων και της σχέσης μεταξύ των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών & των νέων αναπτυσσόμενων χωρών στο θέμα των λεγόμενων σημαίων ευκαιρίας.

4.4. Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδας στα πλαίσια της ΕΕ

Με την εφαρμογή του Ενιαίου Νομισματικού Συστήματος προκλήθηκε μεγάλη αναταραχή στην Ευρώπη, αλλά και αβεβαιότητα στις διεθνείς χρηματαγορές λόγω του γεγονότος ότι πλήχθηκαν όλοι οι τομείς οικονομικής δραστηριότητας και ανάμεσά του βρίσκεται και η ναυτιλία⁵⁹.

Πλέον, η Ε.Ε. να παίζει ένα καθοριστικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας, όπου η στενή συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών μπορεί να φέρει ικανοποιητικές λύσεις και να στηρίζει οποιαδήποτε πολιτική προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης της ναυτιλίας και ιδιαίτερα στη χώρα μας. Τα σχέδια της Ε.Ε. για μία εναρμόνιση των διαφόρων ρυθμίσεων που ισχύουν στις χώρες-μέλη σχετικά με φορολογικά και κοινωνικά θέματα ή με άλλης μορφής ενισχύσεις ή επιδοτήσεις προς τις ναυτιλίες τους επηρεάζουν άμεσα τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ε.Ε. επίσης θα πρέπει να αξιοποιηθεί για πιθανά προγράμματα ανανέωσης του στόλου, για την αντιμετώπιση της ανεργίας, καθώς και για την ίδρυση Ναυτιλιακού χρηματιστηρίου ξεκινώντας από το μερικώς πετυχημένο παράδειγμα μιας μικρής αγοράς, όπως είναι αυτή των ακτοπλοϊκών γραμμών. Η πολιτική της Ελλάδας εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να επιδιώκει την δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας. Συμπερασματικά, για την Ελλάδα η πολιτική των παράλληλων ή δεύτερων νηολογίων, η βελτίωση στην εκπαίδευση των ναυτικών και η επάρκεια προσωπικού, η εξειδίκευση σε ορισμένους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών αποτελούν κάποια από τα σωστά μέτρα για το μέλλον, για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα να λειτουργήσει ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Παράλληλα, η Ελλάδα θα πρέπει να συνεχίσει να παίζει ρόλο ανάλογο των μεγάλων ναυτιλιακών της δυνάμεων για την εφαρμογή των ναυτιλιακών κανονισμών της Ε.Ε., με επιμονή στη απελευθέρωση των θαλασσιών μεταφορών και της κατάργησης κάθε είδους επιδοτήσεων και κρατικού προστατευτισμού. Εκτός των παραπάνω ο κύριος στόχος της Ελλάδας θα πρέπει να είναι η επίτευξη διεθνών συμφωνιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος χωρίς όμως υπέρμετρη επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και με γενική ισχύ για όλες τις χώρες.

⁵⁹ Κατσέλη Λ.Τ. (06/06/2010), *Η ελληνική ναυτιλία στοχεύει στο μέλλον*, Η Καθημερινή, ανακτήθηκε στις 16/12/2016 από < <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=335894> >.

Οι θέσεις της Ελλάδας στα πλαίσια της Ε.Ε. θα πρέπει να επιδιώκουν την διατήρηση της στενής σχέσης της ναυτιλίας της με την ελληνική οικονομία και ιδιαίτερα με την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τις υπηρεσίες και το ναυτεργατικό δυναμικό, αλλά η στενή αυτή σχέση πρέπει να συμβιβάζεται διαρκώς με τον ρόλο της ως βασικού παράγοντα της ναυτικής ισχύος της Ε.Ε.⁶⁰ και έτσι πρέπει να συνεχίσει για την δημιουργία μιας ελεύθερης, ανταγωνιστικής, ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον διεθνούς ναυτιλίας.

⁶⁰ Κούτσης Β. (2001), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*, σ. 131-133

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1. Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι

Την δεκαετία του '50, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκμεταλλεύτηκαν αποτελεσματικά την ευνοϊκή συγκυρία. Σε αυτό συνέβαλαν αποφασιστικά η παράδοση, η έλλειψη επενδυτικών ευκαιριών στην ξηρά, το διαθέσιμο ναυτεργατικό δυναμικό και το χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης, που αποτέλεσαν ισχυρούς μοχλούς ανάπτυξης για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Οι θεαματικές επιτυχίες των Ελλήνων πλοιοκτητών στην δεκαετία του '50 αύξησαν την δανειοληπτική τους ικανότητα, πράγμα, που τους επέτρεψε να πάρουν δραστήρια μέρος στην έκρηξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σημάδεψε την επόμενη δεκαετία, αυξάνοντας θεαματικά το μερίδιο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο στόλο.

Στα τέλη της δεκαετίας του '60 η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες εξακολουθούσε να διατηρεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της, παρά την αύξηση του ναυτεργατικού κόστους. Το 1981, που η Ελλάδα έγινε μέλος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, διέθετε ένα εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας 32.699.000 τόνων, που αποτελούσε το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 35% της συνολικής χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου (συμπεριλαμβανομένου του ισπανικού και πορτογαλικού). Μετά από 15 χρόνια κρίσης, ο ελληνικός εμπορικός στόλος παρά τις απώλειες των τελευταίων χρόνων αποτελεί σήμερα το 7% του παγκόσμιου στόλου και το 50% του ευρωπαϊκού στόλου (σε τόνους ολικής χωρητικότητας) και εξακολουθεί έτσι να είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης και ο τρίτος μεγαλύτερος στον κόσμο.

Αν προστεθούν ακόμη και τα ελληνόκτητα πλοία, που είναι συμβεβλημένα με το NAT, τότε το ποσοστό της συμμετοχής στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας γίνεται αντίστοιχα 8,2%⁶¹. Τέλος, αν συνυπολογιστούν τα ελληνόκτητα πλοία, που δεν είναι ασφαλισμένα στο NAT, τα ποσοστά σχεδόν διπλασιάζονται. Γίνεται φανερό, ότι ο ελληνικός στόλος εξυπηρετεί κύρια το θαλάσσιο εμπόριο ανάμεσα σε τρίτες χώρες.

Είναι, δηλαδή, αυτό, που καθιερώθηκε να λέγεται «cross trader», δηλαδή διαμετακομιστής τρίτων χωρών. Ο χαρακτήρας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

⁶¹ Alpha Bank (2009), *Οικονομικό δελτίο*, σελ. 35

καθορίζει σχεδόν υποχρεωτικά και τις βασικές αρχές της εθνικής-πολιτικής για τον οικονομικό αυτό κλάδο, που δεν είναι άλλες από:

- (α) την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και
- (β) την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Κάθε μορφή προστατευτισμού είναι αντίθετη με τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Από στρατηγική, λοιπόν, άποψη η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να υποστηρίζει κάθε προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου περιορισμού του ναυτιλιακού προστατευτισμού. Αυτή την θέση πρόβαλε η Ελληνική Κυβέρνηση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την υιοθέτηση μιας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, που κατέληξαν στο «πακέτο» των γνωστών τεσσάρων κανονισμών.

Στα πλαίσια των παραπάνω διαπραγματεύσεων, ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες άσκησαν σημαντική πίεση για την άρση αυτών των περιορισμών, που προσέκρουσε, όμως στην σταθερή άρνηση της ελληνικής κυβέρνησης, η οποία επικαλέστηκε επιχειρήματα από την αμυντική της πολιτική για να αποτρέψει μια συμφωνία πάνω στο ζήτημα αυτό. Η εξασφάλιση των όρων εκείνων, που είναι απαραίτητοι για την ικανοποίηση των παραπάνω αρχών θα πρέπει να παραμείνει ο κύριος στρατηγικός στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

5.2 Προοπτικές για τη ναυτιλιακή πολιτική

Η έξοδος της Ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία τέσσερα χρόνια, εξαρτιόταν αφενός από την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας ως προς την ανάκαμψή της και αφετέρου, από την υλοποίηση των παραγγελιών προκειμένου να ναυπηγηθούν νέα πλοία, τα οποία έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ανά τακτά χρονικά διαστήματα, παρατηρείται ένα συνονθύλευμα δημοσιευμάτων σχετικά με πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Εντούτοις, το γεγονός ότι ανακάμπτει η παγκόσμια οικονομία και η ναυτιλία από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει απαραίτητα ότι επαναλαμβάνεται η περίοδος ταχείας αναπτύξεώς τους, όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησης του παγκοσμίου στόλου οποίος διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα στα μέσα του 2009, δεν αναμένεται να πλησιάζει τα επίπεδα ισορροπίας του, τουλάχιστον έως το 2013.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών⁶².

Παρότι οι περισσότεροι εφοπλιστές αποδίδουν στον πατριωτισμό την απόφαση για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην Ελλάδα, τα κίνητρα και οι στόχοι παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι μεταξύ επενδύσεων. Υπάρχουν επενδύσεις που έγιναν με χαριστική διάθεση, με κίνητρο προσφοράς, χωρίς απαραίτητα να αποτελούν

⁶² Alpha Bank (2009), *Οικονομικό δελτίο*, σελ. 35

δωρεές. Από την άλλη πλευρά, η διάθεση για κέρδος δεν φαίνεται να απουσιάζει από τις περισσότερες μεγάλες επενδύσεις που έγιναν στην Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το κέρδος ήταν αυτοσκοπός. Η οικονομική επιφάνεια των περισσότερων εφοπλιστικών οικογενειών παρείχε την ευκολία να επενδύονται χρήματα τα οποία, εάν χάνονταν, δεν θα έθεταν σε κίνδυνο τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες αποτελούσαν και την πηγή εσόδων αυτών των οικογενειών. Οι περισσότεροι εφοπλιστές προχωρούσαν σε επενδύσεις εκμεταλλευόμενοι μια συγκυρία ή εκτιμώντας ότι οι συνθήκες ήταν κατάλληλες για τη θετική έκβαση της επένδυσης. Υπό την έννοια αυτή, δεν υπήρχε στις περισσότερες περιπτώσεις κάποιο στρατηγικό σχέδιο για επενδύσεις στην Ελλάδα.

Ορισμένοι, ωστόσο, εφοπλιστές κινήθηκαν με πιο μεθοδικό τρόπο, πραγματοποιώντας τη μια επένδυση μετά την άλλη σε τομείς συμπληρωματικούς ή αλληλοϋποστηριζόμενους, φτάνοντας, σε βάθος χρόνου να έχουν διασπείρει τις επενδύσεις τους σε πολλούς κλάδους της οικονομίας. Τέλος, παρατηρείται μεταξύ διαφορετικών γενεών στην ίδια εφοπλιστική οικογένεια διαφοροποίηση στόχων και κινήτρων όσον αφορά τις επενδύσεις. Στην ακόλουθη θεματική παρουσίαση των επενδύσεων των εφοπλιστικών οικογενειών, όσον αφορά τα κίνητρα και τους στόχους, επιλέχθηκαν ορισμένες οικογένειες ως χαρακτηριστικές κάθε ενότητας, σε μια προσπάθεια πιο εύληπτης παρουσίασης αυτών των επενδύσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπήρξαν άλλες εφοπλιστικές οικογένειες με ευρύτερη ή σημαντικότερη δράση στις επιμέρους κατηγορίες. (Καψή 2005,σελ 100 έως 115).

Ο 21ος αιώνας βρίσκει τους Έλληνες εφοπλιστές απομακρυσμένους από την αναζήτηση επενδυτικών ευκαιριών στη χώρα τους. Η απομάκρυνση αυτή δεν έγινε απότομα. Ήταν μια αθόρυβη και σταθερή πορεία απόσυρσης, της οποίας η αρχή τοποθετείται στη δεκαετία του 1980 και η οποία οφείλεται σε πολλούς λόγους. Η απογοήτευση για την τύχη πολλών από τις επενδύσεις των εφοπλιστών της δεκαεπενταετίας 1955-1970, οι χρονοβόρες διαδικασίες που υπέβαλε η κρατική γραφειοκρατία για την υλοποίηση των επενδύσεων των εφοπλιστών στην Ελλάδα.

Πίσω από αυτούς τους λόγους, ωστόσο, βρίσκεται η δυσάρεστη πραγματικότητα που αφορά όλο το πλέγμα της ελληνικής οικονομίας και εμποδίζει επί δεκαετίες τη δυναμική της ανάπτυξης: εσωστρέφεια, αγκυλώσεις και απουσία επί μακρόχρονο διάστημα μιας σοβαρής δέσμης μέτρων και υπηρεσιών υποστηρικτικού

χαρακτήρα προς τις επενδύσεις, όχι μόνο των εφοπλιστικών οικογενειών, αλλά και εν γένει του ιδιωτικού τομέα. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μια κρίσιμη φάση και σαφώς έχει ανάγκη από τα κεφάλαια της ναυτιλίας. Το εάν η πολιτική ηγεσία θα βρει τρόπους να χρησιμοποιήσει τα κεφάλαια αυτά προς όφελος της ανάπτυξης και της ευημερίας του τόπου, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και τους επενδυτές, είναι μια εξίσωση δύσκολη, αλλά όχι αναγκαστικά αδύνατη. (Καψή 2005,σελ 132).

5.3. Ανταγωνιστικότητα της ΕΕ

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας γενικά αφορά τέσσερις βασικούς άξονες⁶³, όπως:

1. οι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες και την προώθηση μιας σφαιρικής πολιτικής ανοικτών αγορών
2. η ανάπτυξη και την εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου της ποιότητας και του κράτους σημαίας, αλλά και μέσω των ελέγχων που διεξάγονται από τα κράτη ελλιμενισμού
3. η προώθηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου με μέτρα που αναφέρονται στην εκπαίδευση και την απασχόληση των ναυτικών, τις πρωτοβουλίες έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και μια πολιτική κρατικών ενισχύσεων ειδικά για την ναυτιλία
4. η ανάπτυξη και την βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα την βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμανιών και των υποδομών μέσα και έξω από αυτά, αλλά και την θέσπιση κανόνων θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα αυτό.

Η ναυτιλία είναι ως γνωστόν η πιο διεθνής βιομηχανία, άρα ήταν και η πρώτη που είχε διεθνοποιημένη μορφή. Για να εισέλθει κανείς στην ναυτιλία γενικά δεν χρειάζεται να υποστεί μονομερείς ρυθμίσεις από το κράτος της σημαίας δηλαδή μόνο της νηολόγησης του πλοίου της, αλλά υπόκειται συνήθως σε διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την ευθύνη έναντι τρίτων, την ασφάλεια του πλοίου και την ναυτεργασία. Η ναυτιλιακή επιχείρηση σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα της ήταν ανέκαθεν από μόνη της διεθνοποιημένη.

Άρα η είσοδος της σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι πιο εύκολη και απλή από άλλες επιχειρήσεις της ξηράς, εθνικές ή ακόμη και πολυεθνικές. Όσον αφορά την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας και τις εξελίξεις και προοπτικές που έχει σ' αυτήν η Ευρωπαϊκή Κοινοτική ναυτιλία θα πρέπει να έχει κανείς υπόψη του, ότι: η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι τόσο ποσοτικά, όσον και ποιοτικά μια από τις ισχυρότερες του κόσμου.

⁶³ Βλάχος Π.(1997), *Ναυτιλιακή οικονομική*, εκδόσεις J & J , Πειραιάς.

Παρ' όλα αυτά όμως, αν και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει ακόμη αναπτύξει ένα τέτοιο πλαίσιο κανονισμών και οδηγιών που να την κάνει περισσότερο ανταγωνιστική.⁶⁴

- τα κεφάλαια στη ναυτιλία και το ναυτεργατικό δυναμικό ήταν ανέκαθεν διεθνή, αλλά τώρα πλέον απέκτησαν τόσο μεγάλη κινητικότητα, ώστε οποιαδήποτε εθνική πολιτική κάποιου κράτους, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που τα αφορούν.
- εάν δεν ληφθούν το συντομότερο δυνατόν μέτρα που να αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, οποία όμως πρέπει να συμβαδίζει με τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και τα ανάλογα πρότυπα άλλων χωρών, τότε θα αποχωρήσουν και άλλα κεφάλαια, αλλά και ναυτεργατικό δυναμικό, από αυτήν.

⁶⁴ Ε.Ο.Κ. : Ενημερωτικό Έντυπο(2001), *Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική*, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σελ. 92-95.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Κατά την προσπάθεια της προσέγγισης και της ανάλυσης ενός πολύπλευρου ζητήματος, όπως αυτό της ναυτιλίας στον 21^ο αιώνα, πολλώ δε μάλλον όταν συμπεριλαμβάνεται και η ελληνική περίπτωση, και άρα εν γένει είναι μη περιοριζόμενο ως προς αυτά που περιλαμβάνει, θεωρείται πολύ δύσκολο να υπάρξει μια καθολική προσέγγιση και ανάλυση.

Η εμπορική ναυτιλία είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για την μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ή αλλιώς ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελείται από ένα σύνολο αγορών-τομέων. Τα κριτήρια για τη διάκριση των επιμέρους αγορών είναι πολλαπλά. Αυτές οι ξεχωριστές αγορές διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό⁶⁵.

Αποδεικνύεται το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά την πάροδο των χρόνων κατάφερε να βοηθήσει και να αναβαθμίσει την οικονομία της Ελλάδος. Ωστόσο, η βοήθεια του κράτους είναι εξίσου σημαντική, διότι αυτός ο κλάδος παρόλο που έχει δώσει μια μεγάλη ανάσα στην εθνική οικονομία, δεν είχε την ανάλογη υποστήριξη.

Η ελληνική ναυτιλία ήταν από το 1980 και παρέμεινε πανίσχυρη έναντι των ανταγωνιστών της. Μέσα από ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, που παρατέθηκαν στην προηγηθείσα ανάλυση, η Ελλάδα αποδείχθηκε υπερδύναμη στη μεταφορά φορτίου μέσω του ελληνόκτητου στόλου, αν και κρύβει ορισμένες αδυναμίες, οι οποίες εξηγούνται μέσα από την ίδια τη ναυτιλιακή αγορά. Γενικά, η ελληνική ναυτιλία ακολουθεί κατά κύριο λόγο τις τάσεις και τις προκλήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, οι οποίες δεν είναι λίγες και επίσης όχι πάντα προβλέψιμες. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν κατά πλειοψηφία, προβλεπτική ικανότητα και επιχειρηματικότητα, γεγονός που τους εντάσσει

⁶⁵ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι. και Πλωμαρίτου Ε.Η. (2010). *Ναυλώσεις*. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.

δυναμικά στην αγορά ακόμη και κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο που διανύει η χώρα και η παγκόσμια οικονομία.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βλάχος Π.(1997), Ναυτιλιακή οικονομική, εκδόσεις J & J , Πειραιάς.
2. Βλάχος Γ.Π., Αλεξόπουλος Α.Β., (1996), Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλης.
3. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι. και Πλωμαρίτου Ε.Η. (2010). Ναυλώσεις. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
4. Ελένη Α. Θανοπούλου(1994), *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα.
5. Θανοπούλου Ε.(1994), *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα : ΠΑΠΑΖΗΣΗ.
6. Θεοτοκάς Ι., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Ι. (2008), *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα. Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
7. Θεοτοκάς Ι. (1997), «Ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιά, 1975-1981», στο Επιστημονική Επετηρίδα, Τιμητικός τόμος για τον ομότιμο καθηγητή Β.Ν. Μεταξά, επιμέλεια έκδοσης Γουλιέλμος Α.Μ., Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
8. Κουτσης Β. (2002), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα.
9. Κούτσης Β. (2001), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*.
10. Κούτσης Β. (1991), *Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης*, Πειραιάς.
11. Μούσης Ν. (2000), «Εγχειρίδιο ευρωπαϊκής πολιτικής», Εκδ.Παπαζήση.
12. Παπαγιαννούλης Δρ. Κ. Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*.
13. Περράκης Σ., Τσάλτας Γ., (2006), *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα*, Αθήνα : Σιδέρης.
14. Χαρλαύτη Τζ., (2001), *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος – 20ος αιώνας*, Αθήνα : Εκδ. ΣΤΑΧΥ.

15. Χαρλαύτη Τζ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Ι. (2009), Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες, Αρ. 10, Αθήνα
16. Παραύτης Χ., Λυρίδης Δ., Βέντικος Ν.,(2007), Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών ΕΜΠ, Αθήνα.
17. Beck Ulrich (1999), Τι είναι η Παγκοσμιοποίηση, εκδ. Καστανιώτης.
18. Χουμανίδη Θ. Α.-Ζώη Α. Κων/νου, (1999), Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων Μέχρι Σήμερα, Σύγχρονη Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Eur-Lex (22/11/2007), Πράσινη Βίβλος για μια θαλάσσια πολιτική, ανακτήθηκε στις 10/01/2017 από < <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV%3A166029> >.
2. Harlaftis G., Tenold S., Valdaliso J. (2012), The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping, Palgrave Macmillan UK.
3. Theotokas, I. & Kaza, V. (2006), Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference 'Shipping in the era of social responsibility', Cephalonia, Greece.
4. Theotokas I., & Progoulaki M. (2004), Managing multicultural teams: The case of Greek-owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir.
5. United Nation Conference on Trade and Development (2011), Review of Maritime Transport.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΑ SITES

1. Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας(12 Ιουλίου 2013) , Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Τεύχος Πρώτο, Αρ. Φύλλου 162, ανακτήθηκε στις 10/12/2016 από <https://www.yen.gr/documents/20182/68447/4169_2013_sua/02bff3f9-99a9-41e3-98ae-c70783495f9a>.
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Θαλάσσια Πολιτική: Στρατηγική για την ασφάλεια στη Θάλασσα, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από <https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_el>.
3. Η Καθημερινή (01/06/2014), Ελληνική Οικονομία : Η ποντοπόρος αποτελεί ισχυρό πυλώνα της εθνικής μας οικονομίας, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <<http://www.kathimerini.gr/769855/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-pontoporos-apotelei-isxyro-pylwna-ths-e8nikhs-mas-oikonomias>>.
4. Καραγεώργου Λ. (12/08/2015), Πρώτος στον κόσμο παραμένει ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος: Αύγουστος: Στα 107,8 δισ. δολ. η αξία των πλοίων που ελέγχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, ανακτήθηκε στις 10/09/2016 από <<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/988754/protos-ston-kosmo-paramenei-o-ellinoktitos-emporikos-stolos>>.
5. Κατσέλη Α.Τ. (06/06/2010), Η ελληνική ναυτιλία στοχεύει στο μέλλον, Η Καθημερινή, ανακτήθηκε στις 16/12/2016 από <<http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=335894>>.
6. Ναυτικά Χρονικά (11/02/2016), Ο ελληνόκτητος στόλος πρώτος στον κόσμο και το 2016, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από <<http://www.naftikachronika.gr/2016/02/11/o-ellinoktitos-stolos-protos-ston-kosmo-kai-to-2016/>>.

7. General Secretariat of the Council (16 December 2014), European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, ανακτήθηκε στις 11/12/2016 από < https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf >
8. International Transport Forum (May 2009), Discussion Paper No. 2009- 12: Transport Outlook 2009, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp200912.pdf> >.
9. UNCTAD Secretariat (2008), Review of Maritime Transport : Developments in International Seaborne Trade 2008, United Nations, New York & Geneva, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf >.
10. UNCTAD Secretariat (2008), Review of Maritime Transport : Developments in International Seaborne Trade 2008, United Nations, New York & Geneva, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf >.
11. UNCTAD Secretariat (2008), Review of Maritime Transport : Developments in International Seaborne Trade 2008, United Nations, New York & Geneva, ανακτήθηκε στις 17/01/2017 από < http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf >.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

1. Ε.Ο.Κ. : Ενημερωτικό Έντυπο(2001), Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
2. Alpha Bank (2009), Οικονομικό δελτίο, σελ. 35