

ΑΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΔΟ

ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ



ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : κα ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΒΙΟΣΑΝΑ ΔΙΜΕ 13757

ΑΘΗΝΑ, 2014

ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η Ελλάδα είναι μία χώρα στη λεκάνη της Μεσογείου που μεγάλο ποσοστό της εκτάσεως της καλύπτεται από θάλασσα. Από την αρχαιότητα οι Έλληνες στράφηκαν στην αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Μεγάλο ποσοστό των Ελλήνων ασχολούνται με την ναυτιλία.

Ανάλαβα λοιπόν αυτή την εργασία αφ' ενός για να μελετήσω την ελληνική ναυτιλία και να καταλάβω πόσο μεγάλη σημασία παίζει στην ελληνική οικονομία, αφ' ετέρου δε μαζί με εμένα να την γνωρίσουν και άλλοι.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ. 05
ΚΕΦΑΛΑΙΟ1: Ναυτιλιακές εταιρίες	
1.1 Ιστορική αναδρομή	σελ.07
1.2 Η προέλευση των ναυτιλιακών εταιριών	σελ. 11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Οι θαλάσσιες μεταφορές	
2.1 Θαλάσσιες μεταφορές :κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας	σελ.14
2.2 Θαλάσσιες μεταφορές:στρατηγικές κατεθύνσεις πολιτικής	σελ.19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ελληνόκτητος στόλος	
3.1 Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου	σελ. 23
3.2 Τα χαρακτηριστικά που δίνουν ανταγωνιστικότητα στην ελληνόκτητη ναυτιλία	σελ. 26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Εξέλιξη ελληνικής σημαίας και εθνικού νηολογίου	σελ. 28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διάφορες επενδύσεις από εφοπλιστές	σελ. 33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Το λιμάνι του Πειραιά	
6.1 Ο Πειραιάς ως εμπορικό κέντρο	σελ. 38
6.2 Ο Πειραιάς ως ναυτικό κέντρο	σελ.39
6.3 Μελλοντικές προοπτικές	σελ.45
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ. 46
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 47

ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ

ΕΣΥΕ = Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

ΟΟΣΑ = Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

CO₂ = Διοξείδιο του άνθρακα

Dwt = Dead weight tonnage

GT = Gross Tones

ISM Code= International Safety Management

LNG = Liquefied natural gas

LPG = Liquefied petroleum gas

UNCTAD = United Nations Conference on Trade and Development

ΕΙΣΑΓΩΓΗ¹

Η Ελλάδα υπήρξε από την αρχαιότητα μεγάλη ναυτική δύναμη. Λόγω του γεγονότος ότι η Ελλάδα έχει μεγάλο αριθμό νησιών που κατοικούνται, οι κάτοικοι τους στράφηκαν πολύ νωρίς στη ναυτιλία και με αυτό τον τρόπο η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας υπήρξε μεγάλη.

Από όλες σχεδόν τις οικονομικές δραστηριότητες του ανθρώπου, η ναυτιλία έχει πλεονέκτημα την ταχύτητα και την ευκολία με την οποία μπορεί να συμβούν αλλαγές οι οποίες θα αλλάξουν ριζικά όλη την εικόνα του κλάδου και θα τον αναγκάσουν να αναπροσαρμόσει την δομή του έτσι ώστε να λειτουργήσει αποδοτικά μέσα στις νέες συνθήκες.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία δεν αποτελεί τον κανόνα, το αντίθετο μάλιστα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι πάντα από τους πρώτους που αντιδρούν στις αλλαγές των συνθηκών της αγοράς πολύ συχνά μάλιστα οδηγώντας τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να έχουμε γρήγορες και απότομες αλλαγές στην σύνθεση και την δομή του ελληνόκτητου στόλου, αλλαγές που συχνά είναι πρωτοφανείς για τα ναυτιλιακά δεδομένα. Το αποτέλεσμα τους είναι μια τελείως διαφορετική ελληνική ναυτιλία, της οποίας τα δεδομένα πρέπει να αναθεωρηθούν και μια τελείως νέα ναυτιλιακή πολιτική να θεμελιωθεί.

Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία της οποίας η ζήτηση βασίζεται στις μεταφορικές ανάγκες άλλων βιομηχανιών ή στην ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα των διαφόρων χωρών. Η άνοδος ή η μείωση του εμπορίου έχει πολλαπλασιαστική επιρροή στη ναυτιλία, όπως θα δούμε και παρακάτω. Ακόμα και μια σχετικά σύντομη και εποχική μεταβολή του εμπορίου ή ακόμα και της ζήτησης για ένα και μόνο αγαθό μπορεί να μεταβάλει την ναυτιλιακή αγορά.

Ερχόμαστε λοιπόν στο ερώτημα, πώς αντιδρούν οι Έλληνες στις μεταβολές αυτές; Ο Ελληνικός στόλος δεν έχει πια την μορφή που είχε πριν κάποια χρόνια καθ' ότι έχει ανανεωθεί. Οι προοπτικές σήμερα, αλλά και οι κίνδυνοι και οι απαιτήσεις της αγοράς είναι πολλές. Όπως θα δούμε, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν δίστασαν να ρισκάρουν και να επωφεληθούν από τις νέες ευκαιρίες που τέθηκαν μπροστά τους.

Όμως μαζί με τα νέα περιθώρια για κέρδος υπάρχουν και νέοι κίνδυνοι. Το θεσμικό περιβάλλον, ιδιαίτερα στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, έχει αλλάξει ριζικά και οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν κάθε μέρα νέα ρίσκα. Η αγορά ακριβών πλοίων, ο υπερβολικός δανεισμός, η αισιοδοξία για την συνέχιση της υψηλής αγοράς και η απότομη πτώση της που μπορεί να έρθει ανά πάσα στιγμή είναι κίνδυνοι τους οποίους οι Έλληνες αντιμετωπίζουν στο μέλλον τους. Το ερώτημα είναι κατά πόσο η θέση τους είναι εξασφαλισμένη και κατά πόσο έχουν την οικονομική δυνατότητα να ξεπεράσουν μια άσχημη αγορά η οποία μπορεί να ακολουθήσει την τωρινή στο κοντινό μέλλον.

Μέχρι σήμερα κύριο όπλο των Ελλήνων πλοιοκτητών ήταν τα φθηνά, χαμηλού κόστους λειτουργίας πλοία και η τεχνογνωσία τους στο να μπορέσουν να τα διαχειριστούν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους(διπλή χρήση πλοίων είτε για μεταφορά υγρού φορτίου

¹ ΒΕΡΟΝΙΚΗΣ Σ. Πτυχιακή 2007: Τελευταίες εξελίξεις στη σύνθεση και τη δομή της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και αναγκαίες

είτε ξηρού). Σήμερα έχουν στην κατοχή τους έναν σύγχρονο στόλο, ακριβών πλοίων και έχουν δραστηριοποιηθεί σε αγορές που είναι σχετικά καινούργιες γι' αυτούς, όπως τα product carriers αλλά ακόμα σε κάποιο βαθμό και τα δεξαμενόπλοια.

Μένει πλέον να δούμε την πορεία που θα ακολουθήσει η αγορά. Οι απόψεις είναι πολλές και τα πιθανά ενδεχόμενα ακόμα περισσότερα. Άλλωστε πριν κάποια χρόνια κανείς δεν περίμενε πως θα οδηγηθούμε στην κατάσταση στην οποία βρίσκεται η ναυτιλία σήμερα και όπως πιστεύουν και οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες κανείς δεν μπορεί πια να προβλέψει τι μπορεί να ακολουθήσει. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι εκτιμήσεις πιθανών εξελίξεων οι οποίες είναι πολύ πιθανό να αποδειχθούν λανθασμένες και να οδηγηθούμε σε νέα πρωτοφανή φαινόμενα. Αυτό είναι και το κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας, η αστάθεια και η απροβλεψιμότητα της και αυτό είναι ίσως που τράβαγε τον Έλληνα σ' αυτήν και τον έκανε να διαπρέπει, φτάνοντας σήμερα να κατέχει μακράν την πρώτη θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία και να αποτελεί πρότυπο το οποίο οι άλλοι επενδυτές του κλάδου προσπαθούν να μιμηθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

1.1 Ιστορική αναδρομή

Μία σύντομη αναδρομή στην δημιουργία των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και την εξέλιξη τους τον τελευταίο αιώνα ως τις ημέρες μας.

Οι έλληνες πλοιοκτήτες έστησαν στον χώρο της διασποράς εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα που στηρίζονταν στη συγγένεια και στους εθνοτοπικούς δεσμούς (χιώτικο δίκτυο, ιόνιο δίκτυο) για τη μεταφορά των χύμα φορτίων από την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι τη δυτική Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη και διαμόρφωσαν επιχειρηματική στρατηγική διεύθυνσης στα παγκόσμια οικονομικά κέντρα.

Από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους ως το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου τα ελληνικά πλοία δεκαπλασίασαν τη χωρητικότητά τους. Από τον γεωγραφικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας πέρασαν στον άξονα Πειραιάς - Λονδίνο στις αρχές του 20ού αι.

Οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν από το 1850 να γίνουν μέλη της μεγαλύτερης αγοράς φορτίου, του "Baltic Exchange". Το 1886 το ποσοστό Ελλήνων μελών αντιστοιχούσε στο 7% ενώ το 1993 οι Έλληνες μέλη αντιστοιχούσαν στο 18%. Αντίστοιχα οι Έλληνες είχαν στενές διασυνδέσεις με ασφαλιστικές εταιρίες, οικονομικούς οργανισμούς και λέσχες. Οι ίδιοι όχι μόνο ξεπέρασαν, αλλά συχνά εκμεταλλεύτηκαν τις διεθνείς κρίσεις (παγκόσμιοι πόλεμοι, οικονομική κρίση 1930) και οργάνωσαν αποτελεσματικά τον πιο διεθνοποιημένο τομέα της ελληνικής οικονομίας.

Μόλις έξι δεκαετίες από τη διάλυση του στόλου ελληνικών συμφερόντων μετά το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, όπου οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν απομείνει με 120 πλοία άνω των 500 τόνων, συνολικής χωρητικότητας 500.000 GRT, τα θεμέλια του νέου εμπορικού στόλου των ελλήνων μπήκαν με την αγορά των αμερικανικών πλοίων Liberties, και των πετρελαιοφόρων τύπου T2 που παρείχαν εξαιρετική απόδοση και ώθησαν τους έλληνες σε νέες αγορές πλοίων από την Αγγλία και τον Καναδά.

Το 1948 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 531 πλοία συνολικού τονάζ 2.3 εκατ. GRT, πλησιάζοντας τα προπολεμικά μεγέθη της ναυτιλίας μας. Τη δεκαετία του '50 οι ναυπηγήσεις για λογαριασμό των ελλήνων πλοιοκτητών έφθασαν στο ζενίθ αφού 8 στα 10 πλοία που ναυπηγούνταν στην Ιαπωνία ήταν ελληνικών συμφερόντων, με αποτέλεσμα οι έλληνες να ελέγχουν τότε το 54% του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου και το 15% των πετρελαιοφόρων. Οι τάσεις της δεκαετίας του '60 στην ελληνόκτητη ναυτιλία αφορούσαν στον υψηλό βαθμό αυτοματισμών, την εξαιρετικά αυξημένη χωρητικότητα των πλοίων και την επιστροφή τους στην Ελληνική σημαία. Οι δεκαετίες του '70 και του '80 που χαρακτηρίζονταν από μακρές περιόδους ναυτιλιακών υφέσεων και διαστήματα ανάκαμψης, οδήγησαν τους έλληνες εφοπλιστές σε ανοικτά νηολόγια² ώστε να μειώσουν

² Νηολόγιο: Το Νηολόγιο (Registry, book of registry) είναι ένα δημόσιου χαρακτήρα βιβλίο που τηρείται στους λιμένες που πραγματοποιείται νηολόγηση, δηλαδή εγγράφονται τα πλοία (λιμένας νηολογίου).

δραστικά το ναυτεργατικό κόστος τους.

Στα μέσα της δεκαετίας του '90 η υπερπροσφορά νεοαυπηγηθέντων διέκοψε την ανοδική πορεία της αγοράς που είχε ξεκινήσει στην αρχή της εν λόγω δεκαετίας, ενώ η εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης του IMO την 1η Ιουλίου 1998 έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη συμμόρφωσης με κανονισμούς που αφορούν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι έλληνες πλοιοκτήτες αντιμετώπισαν με επιτυχία τη νέα αυτή πρόκληση, εξασφαλίζοντας έγκαιρα την πιστοποίηση του στόλου τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM Code³.

Στο τέλος του 2005 οι έλληνες εφοπλιστές έλεγχαν 3,338 εμπορικά πλοία χωρητικότητας 182.540.868 dwt⁴, ενώ στο τέλος της τρέχουσας χρονιάς τα ελληνικών συμφερόντων πλοία αγγίζουν τις 3,397 καλύπτοντας το 24% παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 21% των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, δηλαδή πάνω από το ένα πέμπτο των παγκόσμιων μεταφορών στις δύο αυτές κατηγορίες, διενεργείται από ελληνόκτητα πλοία. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της Ελλάδας. Η δύναμη αυτή βασίζεται στην ξεχωριστή ναυτική κουλτούρα των ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι μονοπωλούν την πρώτη θέση στη Ναυτιλία διεθνώς. Η πλησιέστερη εξήγηση για την πρωτιά αυτή στη θάλασσα αφορά στο χαρακτήρα των Ελλήνων. Στη δυνατότητα τους να ζυγίζουν το ρίσκο, στη θέληση και την ικανότητα τους να δουν παραπέρα. Πολλοί πιστεύουν ότι οι Έλληνες έχουν έμφυτες ικανότητες στο θαλάσσιο τομέα και μελετώντας παράλληλα την ελληνική Ιστορία, μπορεί να πει κάποιος με σιγουριά ότι η μακροχρόνια σύνδεση της με τη θάλασσα καθώς και το ελληνικό πνεύμα συμβάλλουν σε αυτήν την πρωτιά.

Η πορεία των ελλήνων στη θάλασσα σηματοδοτείται από την παρουσία ορισμένων προσώπων που με τη δουλειά τους και κυρίως με την προσωπικότητα τους άνοιξαν δρόμους και έθεσαν τα θεμέλια της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης του πλανήτη. Ονόματα όπως του Ωνάση, του Νιάρχου και του Λάτση, που έχουν ταυτισθεί με την ελληνική Ναυτιλία και θεωρούνται μύθοι και αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα του ελληνικού πνεύματος. Ο "χρυσός έλληνας" Αριστοτέλης Ωνάσης άνοιξε νέους δρόμους στη ναυτιλιακή σκέψη των ελλήνων έχοντας φαντασία, τόλμη και απεριόριστη ευρηματικότητα. Ο Σταύρος Νιάρχος υπήρξε ο θεμελιωτής του ναυτιλιακού γιγαντισμού και της επιστροφής των ναυτιλιακών επενδύσεων στην Ελλάδα, ήταν άνθρωπος της δράσης που κυνηγούσε το όραμα του και το έκανε πραγματικότητα. Ο Γιάννης Λάτσης, κέρδισε την εμπιστοσύνη των πλουσίων αράβων και έγινε ο άνθρωπος της καθαρής συναλλαγής και έμπιστος φίλος τους. Θαρραλέοι και επαναστάτες, έπλεαν ενάντια στις επικρατούσες τάσεις, αξιοποιούσαν πληροφορίες και εκμεταλλευόντουσαν ευκαιρίες σε κρίσιμες περιόδους της ναυτιλίας, ταξίδευαν όταν άλλοι έδεναν τα πλοία, προχωρούσαν στην κατασκευή νέων πλοίων κάτω από καινούργιες προδιαγραφές όταν κανείς άλλος δεν τολμούσε.

Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές παλαιότερα με

³ Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης

⁴ Dwt (Dead weight tonnage)= Υπολογίζεται σε τόνους "νεκρού βάρους". Η χωρητικότητα αυτή υπολογίζεται σε βάρος, δηλαδή σε τόνους των 2.240 λιβρών. Η χωρητικότητα εκτοπίσματος προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμή φόρτωσης) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς. Από το συνολικό αυτό βάρος αν αφαιρεθεί το βάρος καυσίμων, εφοδίων (ύδατος, τροφίμων, κλπ) και έρματος προκύπτει το πραγματικό βάρος που μένει για το φορτίο δηλ. η πραγματική σε φορτίο μεταφορική ικανότητα του πλοίου, που ονομάζεται Χωρητικότητα φορτίου (*loading or carrying capacity*).

τα ελάχιστα τεχνολογικά μέσα που διέθεταν παρακολουθούσαν τις αγορές και βασιζόμενοι κυρίως στο ένστικτο τους, έπαιρναν τα ρίσκα τους.

Στη σημερινή εποχή, και παρά την αποχώρηση από τον κλάδο των κληρονόμων του Αριστοτέλη Ωνάση και από τα τέλη του 2003 και εκείνων του Σταύρου Νιάρχου, οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένουν οι πλέον δαιμόνιοι επιχειρηματίες της αγοράς. Η Ελλάδα ελέγχει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών, ήτοι σχεδόν το 20% βάσει του tonnage του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, αν και πολλά ελληνόκτητα πλοία φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ειδικεύονται στα πετρελαιοφόρα πλοία και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Μετά από δέκα χρόνια η Ελλάδα επανέρχεται στο θρόνο της μεγαλύτερης ναυτικής δύναμης στον κόσμο, με την επενδυτική δραστηριότητα του ελληνικού εφοπλισμού να κινείται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Ένα στα πέντε πλοία που παραγγέλλονται στα ναυπηγεία ανά τον κόσμο ανήκει σε Έλληνες εφοπλιστές και ένα στα τρία πλοία που αγοράζονται ανήκει σε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Το 10,5% της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου πλοίων και το 9,18% του παγκόσμιου τονάζ καλύπτουν οι 40 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, με τις πέντε πρώτες εξ αυτών να ελέγχουν σήμερα το 22% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου.

Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο ναυλομεσιτικό οίκο Clarkson's και την έκθεση του μήνα Απριλίου που δημοσίευσε, η Ελλάδα εκτόπισε την Ιαπωνία και ανακατέλαβε την πρώτη θέση του παγκόσμιου ναυτιλιακού χάρτη.

Το σύνολο των Ελλήνων πλοιοκτητών διαχειρίζεται τα 4.894 πλοία από τα 80.767 που αποτελούν την παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Από αυτά, τα 461 πλοία χωρητικότητας 64,1 gt ανήκουν στο στόλο του top five των Ελλήνων εφοπλιστών.

Ποιοι είναι όμως οι πέντε μεγαλύτεροι εφοπλιστικοί όμιλοι ελληνικών συμφερόντων που ξεχωρίζουν στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, καταλαμβάνοντας τις υψηλότερες θέσεις της πυραμίδας; Ο Γιάννης Αγγελικούσης, ιδιοκτήτης της Anangel, Maran Tankers και Maran Gas, με 114 πλοία συμπεριλαμβανομένων και των 8 που είναι υπό ναυπήγηση- συνολικής μεταφορικής ικανότητας 20.581.974 dwt και 12.088.789 gt, καταλαμβάνει την πρώτη θέση της ελληνικής λίστας, αλλά και την όγδοη θέση μεταξύ όλων των ναυτιλιακών εταιρειών στην παγκόσμια κατάταξη. Στη δεύτερη θέση βρίσκουμε τον κ. Γιώργο Οικονόμου του ομίλου Cardiff Marine, Dryships, με 128 πλοία μεταφορικής ικανότητας 16.433.577dwt και 9.177.969gt. Τα 22 εξ αυτών είναι υπό ναυπήγηση και στα 37 κυματίζει η ελληνική σημαία. Ο Γιώργος Προκοπίου και η Dynacom ακολουθεί με 95 πλοία από τα οποία τα 6 είναι υπό ναυπήγηση, μεταφορικής ικανότητας 12.486.682 dwt και 7.443.560gt. Ο όμιλος Navios της Αγγελικής Φράγκου έρχεται τέταρτος στη σειρά, ενώ καταλαμβάνει εξίσου τη 19η θέση της κατάταξης των Clarkson's, με 117 πλοία, εξ αυτών 5 υπό ναυπήγηση, μεταφορικής ικανότητας 11.252.528 dwt και 6.268.888 gt. Πέμπτος στη σειρά ακολουθεί ο όμιλος του κ. Πέτρου Παππά, με τις εταιρείες Ocean Buk, Star Bulk, PST Tankers, με 83 πλοία μεταφορικής ικανότητας 9.141.075dwt και 5.059.602gt. Ακολουθεί ο όμιλος Τσάκου, με 85 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 8.069.708 dwt και 4.538.878 gt εκ των οποίων τα 12 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, 62 δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χημικών, επτά containerships, 2 LNG Carriers, ένα ro-ro και ένα υποστηρικτικού τύπου. Ο όμιλος του Πήτερ Λιβανού με τις εταιρείες Euronav και GacLog καταλαμβάνει την επόμενη θέση, με 48 πλοία μεταφορικής χωρητικότητας 8.002.370dwt και 5.198.364 gt.

Ο όμιλος Ρέστη βρίσκεται στην όγδοη θέση, με 84 πλοία μεταφορικής χωρητικότητας 7.198.505 dwt και 3.896.054 gt. Τα 51 είναι bulkers, 6 είναι ειδικού σκοπού και 27 δεξαμενόπλοια. Η Marmaras Navigation του Διαμαντή Διαμαντίδη ακολουθεί έχοντας στην κατοχή της 52 πλοία συνολικής μεταφορικής χωρητικότητας 7.015.218 dwt και 3.699.812 gt από τα οποία 42 ταξιδεύουν υπό ελληνική σημαία. Τέλος, τη δεκάδα συμπληρώνει ο κος Μαρτίνου Ανδρέας με τη Minerva Marine, που έχει στην κατοχή του 54 πλοία, με συνολική μεταφορική χωρητικότητα 6.422.434 dwt και 3.457.921 gt.

Ο λόγος που η Ελλάδα κατέλαβε και πάλι την πρώτη θέση είναι η σταθερή πολιτική επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών σε αγορά πλοίων μεγάλης χωρητικότητας. Ενώ λοιπόν ο στόλος υπό την ελληνική σημαία αριθμητικά φαίνεται να μειώνεται, την ίδια στιγμή αποκτά μεγαλύτερη χωρητικότητα, σύμφωνα και με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής. Στην έκθεση του οίκου Clarkson's στην Ελλάδα, αναφέρεται ότι από τα μέσα του 1990 και για δέκα χρόνια οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν πολύ πιο μπροστά από τους Ιάπωνες. Το 2000, οπότε και σημειώθηκε εκρηκτική άνοδος της ναυτιλίας, η Ιαπωνία αναδείχτηκε η χώρα με τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία.

Τα χρόνια της εκρηκτικής ανόδου, οι Έλληνες πλοιοκτήτες επέδειξαν συγκράτηση, με το 2010 να αποτελεί χρονιά-ορόσημο, καθώς αρχίζουν να ανακτούν το χαμένο έδαφος. Σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά, κατακτούν και πάλι την κορυφή της κατάταξης, με το συνολικό τους στόλο να αγγίζει τα 4.894 πλοία, χωρητικότητας 164 εκ. gt έναντι 8.537 πλοίων ιαπωνικών συμφερόντων χωρητικότητας 159,4 εκ. gt.

Μετά την πρωτιά της Ελλάδας και την κατάληψη της δεύτερης θέσης από την Ιαπωνία ακολουθεί η Κίνα, με 6.427 πλοία και χωρητικότητα 116,6 εκ. gt, και στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Γερμανία, με στόλο συνολικής χωρητικότητας μόλις 9,5 εκ. gt. Οι υπόλοιπες χώρες που συμπληρώνουν τη λίστα των 10 πρώτων χωρών είναι η Νότια Κορέα, οι ΗΠΑ, η Νορβηγία, η Σιγκαπούρη, η Ιταλία και η Δανία.

Η πρωτιά συνεχίζεται και για το 2014, με τους εφοπλιστές να καταρρίπτουν κάθε ρεκόρ στις ναυπηγήσεις και αγορές πλοίων. Η ρευστότητα και οι προβλέψεις για άνοδο της ναυλαγοράς ωθεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επενδύουν με νέες παραγγελιοδοσίες στα ασιατικά ναυπηγεία, εφόσον οι χαμηλές αξίες των συμβολαίων για την κατασκευή πλοίων από Κορεάτες και Κινέζους αποτελούν δέλεαρ.

Την προηγούμενη χρονιά οι επενδύσεις έκλεισαν στα 18 δισ. δολάρια, ενώ μόνο για το πρώτο τρίμηνο του 2014 έχουν ξεπεράσει τα 9,5 δισ. δολάρια. Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Golden Destiny, το πρώτο τρίμηνο του 2014 τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα τοποθέτησαν νέες παραγγελίες για τη ναυπήγηση 95 πλοίων, σε σχέση με τις 42 που είχαν τοποθετηθεί το αντίστοιχο διάστημα της προηγούμενης χρονιάς, η αξία των οποίων υπερβαίνει τα 6,5 δισ. δολάρια. Στις νέες παραγγελίες των πλοιοκτητών κυριαρχούν τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, καθώς και τα δεξαμενόπλοια.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η αύξηση που παρατηρείται από τη μεριά των Ελλήνων εφοπλιστών και για τα μεταχειρισμένα πλοία, εφόσον το διάστημα Ιανουαρίου-Μαρτίου του 2014 οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων αγόρασαν 131 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 10,7 εκ. gt, αξίας που υπερβαίνει τα 3,3 δισ. δολάρια, ενώ το αντίστοιχο περσινό διάστημα οι αγορές των μεταχειρισμένων ανέρχονταν στα 70 πλοία.

Πρωταγωνιστικό ρόλο βέβαια στην παγκόσμια ναυτιλία διεκδικεί εκ μέρους της Ελλάδας και ο κλάδος της ακτοπλοΐας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού

οίκου Clarkson, η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, με 377 επιβατηγά πλοία, 274.616 dwt. Την πρώτη θέση στην εν λόγω κατηγορία καταλαμβάνει η Ιταλία, με 351 πλοία, αλλά 415.862 dwt, ενώ ακολουθούν η Ιαπωνία και η Κίνα.

Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων δεν έγκειται στην ικανότητά τους να διαχειρίζονται πλοία. Αντιθέτως, προτιμούν να αναθέτουν τη ρουτίνα του κλεισίματος των ναύλων στους ειδικούς. Το μεγάλο ταλέντο τους έγκειται στην ικανότητά τους να διαχειρίζονται τον κίνδυνο. Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι η συστηματική μέθοδος πωλήσεων και αγορών και συνδέεται με την ευστοχία τους στο να αγοράζουν τα πλοία φθηνά και να τα πωλούν ακριβά. Αυτό μπορεί να περιγραφεί απλά ως εξής: «αγόραζε όταν όλοι πουλάνε και πούλα όταν όλοι οι υπόλοιποι αγοράζουν». Έτσι, έχουν γράψει εντυπωσιακή ιστορία προβλέποντας τις επικείμενες μεταβολές, «τα πάνω και τα κάτω» της αγοράς. Αυτό έχει περιγραφεί διαφορετικά ως η «αντικυκλική ή μέθοδος των Ελλήνων πλοιοκτητών» οι οποίοι, ακολουθώντας το χρυσό κανόνα, αγοράζουν όταν οι τιμές φορτίων και πλοίων είναι χαμηλές και πουλάνε όταν οι τιμές είναι ψηλά.

Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι τα χαρακτηριστικά των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τα εξής: Επιχειρηματικότητα στραμμένη και προσαρμοσμένη στην παγκόσμια αγορά Διορατικότητα σε σχέση με τις τάσεις της αγοράς, Ευελιξία, Ταχύτητα αντίδρασης (λήψη απόφασης), Ανάλυση επιχειρηματικού κινδύνου⁵.

1.2 Η προέλευση των Εταιριών

Παραδοσιακά η Ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από την οικογενειακή επιχειρηματική δομή και είναι γνωστές πολλές οικογένειες οι οποίες συνεχίζουν από γενιά σε γενιά να διοικούν τους στόλους τους και να αποτελούνται από ολιγομελές ομάδες απαρτιζόμενες από συγγενείς και στενούς συνεργάτες. Επίσης ο ναυτιλιακός τομέας συντηρούσε τη ενδυνάμωση του με κεφάλαια προερχόμενα από δάνεια τραπεζών, κυρίως Βρετανικών και Γερμανικών. Τα τελευταία έτη όμως οι σύγχρονοι τρόποι διαχείρισης και άντλησης κεφαλαίου έχουν αντιστρέψει αρκετές κρατούσες αντιλήψεις.

Οι αλλαγές της εποχής μας δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστες και τις δομές διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι αυστηροί κανονισμοί που έχουν επιβληθεί για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος από διεθνείς οργανισμούς, έχουν υποχρεώσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να δώσουν μεγάλη έμφαση στη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού τους σε θέματα ασφάλειας και αποφυγής ενεργειών που βλάπτουν το περιβάλλον.

Οι νέες απαιτήσεις, είναι η εφαρμογή του ISM Code, οι απαιτήσεις και οι κανονισμοί που προέκυψαν από το Συνέδριο του STCW του 1995, η εφαρμογή του ISO 9002, η εφαρμογή του Oil Pollution Act του 1990, η εφαρμογή νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Ακόμα η ίδια η καθημερινή διαχείριση των ναυτιλιακών γραφείων περνά σε μία τεχνοκρατική διάσταση και προσαρμογής στις δομές μίας σύγχρονης επιχειρηματικής μονάδας.

⁵ <http://www.e-radio.gr/blog/post.asp?uid=25814>

Οι αποφάσεις βασίζονται σε εφαρμογή δομημένης στρατηγικής και τεχνικών marketing. Ο σύγχρονος ship manager παρακολουθεί διαρκώς τις αγορές, και σε συνδυασμό με την εμπειρία του στοχεύει στην πρόληψη των επερχόμενων εξελίξεων με σωστό timing.

Ο πλοιοκτήτης είναι μάνατζερ και ενδιαφέρεται παράλληλα με την απόδοση των επενδύσεών του και την κερδοφορία, για τη δημιουργία μιας θετικής εικόνας της επιχείρησης του προς τα έξω, για το προφίλ θα λέγαμε του οργανισμού. Οι έννοιες της εταιρικής ευθύνης και της ποιοτικής διαχείρισης αποτελούν πλέον απαραίτητο συστατικό για την επιτυχημένη πορεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο πλέον highly regulated.

Επίσης, οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η τεχνολογία της πληροφορίας, οι σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, τα σύγχρονα υλικά και μογιές, καθώς η τεχνολογία η φιλική προς το περιβάλλον, είναι αδήριτη ανάγκη να υιοθετηθούν και να αφομοιωθούν από τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, οι παλαιότερες εταιρίες, που είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν υπό τις οδηγίες πλοιάρχων, οι οποίοι είχαν βγει από την θάλασσα και είχαν άλλη νοοτροπία περί της λειτουργίας των πλοίων και του μέλλοντος των πλοίων, είχαν σημαντικές δυσκολίες να ανταποκριθούν στις προκλήσεις των καιρών, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν στην στελέχωση τους από άτομα με τεχνοκεντρικές αντιλήψεις. Για να κρατηθούν σε σύγχρονα standards, πέρασαν και τη διοίκηση στους διαδόχους τους, οι οποίοι ως επί το πλείστον ασχολούνται με τα τεχνοοικονομικά κριτήρια που επιβάλλουν οι καιροί.

Ενδεικτικά θα αναφερθούν ορισμένες εταιρίες στις οποίες έχουν λάβει χώρα τέτοιες αλλαγές. Οι Tsakos, Eletson, Roxana Shipping, Magna, Chadris, OSG και TEO Shipping, είναι μερικοί από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς που κινούνται προς τη κατεύθυνση δημιουργίας σύγχρονων δομών διοίκησης.

Για την αποτελεσματική διοίκηση ναυτιλιακής εταιρίας, οι ενδοεταιρικές δραστηριότητες έχουν διαμοιραστεί σε κατάλληλα διαμορφωμένα τμήματα. Σε γενικές γραμμές, τα σημαντικότερα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι το Τεχνικό τμήμα, ή Technical, το τμήμα Λειτουργίας ή Operations, όπως είναι γνωστό, το τμήμα Ναυλώσεων ή Chartering, το τμήμα Πληρωμάτων, το τμήμα Αγορών ή Purchasing, το Λογιστήριο και το τμήμα Safety and Quality, που η δημιουργία του οφείλεται στην εισαγωγή των νέων κανονισμών και πλέον είναι καθεστώς.

Ανάλογα με το μέγεθος της εταιρίας, δηλαδή τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και κατά άμεση συνέπεια και συνάρτηση του προσωπικού που διαθέτει, τα τμήματα αυτά αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαφόρων εργασιών που απαιτεί η συντήρηση και λειτουργία των πλοίων και επιβάλλουν οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί.

Έτσι, στις μικρές εταιρίες με λίγο προσωπικό, υπάρχουν λιγότερα τμήματα που αναλαμβάνουν πλήθος δραστηριοτήτων, πολλές φορές δε προσωπικό ενός τμήματος ασχολείται με εργασίες ενός άλλου. Παρατηρείται δηλαδή το φαινόμενο όλοι, οι λίγοι αυτοί, ή σχεδόν όλοι, να ασχολούνται με τα πάντα. Αυξανόμενου του μεγέθους της εταιρίας, το προσωπικό αυξάνεται και οι ρόλοι γίνονται πιο διακριτοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα ιδιαίτερα ευρύ πεδίο των γενικών μεταφορών ανθρώπων και φορτίων, που εκτελούνται με εμπορικά πλοία, η ιστορία των οποίων χάνεται στα βάθη των αιώνων. Ποσοστό 80-85% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται με πλοία. Η ναυπήγηση σκαφών από την εποχή του Ομήρου και η συνεχής εξέλιξη από το κουπί στο ιστίο, την εφεύρεση της πυξίδας, όπου επέτρεψε στους θαλασσοπόρους την ανακάλυψη νέων θαλάσσιων οδών και τόπων ανάπτυξης εμπορίου και στη συνέχεια η εφαρμογή του ατμού, της έλικας και της επιλογής του σιδήρου και του χάλυβα ως μέσον υλικού, έδωσαν μια εκπληκτική πρόοδο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία, με την παράλληλη διάνοιξη διωρύγων, την βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την ίδρυση μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, παρουσιάζει μια εκπληκτική άνοδο που όμοιά της δεν υφίσταται σε άλλους τομείς μεταφορών. Με τη σύγχρονη και ευρύτατη εξειδίκευση των τύπων των πλοίων το διεθνές εμπόριο πραγματοποιείται σε τεράστιες ποσότητες με το μικρότερο δυνατό κόστος. Για παράδειγμα η ανάγκη μεταφορών μεγάλων ποσοτήτων φορτίων ιδιαίτερα χύδην (χύμα) οδήγησε στη ναυπήγηση των φορτηγών μπαλκ κάριερς, των φορτηγιδοφόρων, των εμπορευματοκιβωτιοφόρων (Κοντέινερς) αλλά και αυτών των δεξαμενοπλοίων, καθώς και άλλων πολλών, που συνεχίζουν με σταδιακή αύξηση μεγεθών. Οι άλλοτε, πριν μερικών δεκαετιών, υφιστάμενες διεθνείς γραμμές τακτικών (δρομολογίων) και ελεύθερων, στις μέρες μας φέρονται να έχουν υποστεί μεγάλο πλήγμα από τους παραπάνω εξειδικευμένους τύπους πλοίων. Σήμερα μόνο ιδιαίτερα ακριβά είδη μεταφέρονται με αεροπλάνα που όμως έχουν αυξήσει την μεταφορά προσώπων. Οι δε χερσαίες μεταφορές συνεχίζουν τη διακίνηση αγαθών σε επιμέρους μικρές ποσότητες αλλά και με αύξηση του επιβατηγού κοινού χωρίς όμως ιδιαίτερη ανάγκη εξειδικευμένων μέσων μεταφορών.

Θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με σταθερή περιοδικότητα μεταξύ λιμένων χαρακτηρίζονται γενικά θαλάσσιες συγκοινωνίες. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακρίνονται σε διεθνείς και εσωτερικές, (εντός της επικράτειας). Και οι μεν πρώτες αν επεκτείνονται σε ανοικτές θάλασσες, ωκεανούς χαρακτηρίζονται ποντοπόρες, οι δε δεύτερες εφαρμόζοντας ακτοπλοία κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ονομάζονται ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες⁶. Οι θαλάσσιες μεταφορές αφορούν και την μεταφορά επιβατών και την μεταφορά εμπορευμάτων. Σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ ο τομέας των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών εμπλέκεται στο 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (οι χερσαίες μεταφορές εμπλέκονται μόνο στο 20%), στον τομέα των επιβατικών μεταφορών τα άλλα μέσα μεταφοράς προηγούνται.

Η ανάπτυξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της συνεπαγόμενης αύξησης στην ζήτηση μεταφοράς πρώτων υλών και τελικών προϊόντων.

Οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν: 4% το 2010 (σε σύγκριση με το 2009) και επί πλέον 2% το 2011, με τα εμπορευματοκιβώτια και τα μεγάλα ξηρά

⁶http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82

φορτία να έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο σ' αυτή την αύξηση. Η αναμενόμενη μεσομακροπρόθεσμη εξέλιξη είναι μάλλον αισιόδοξη: προβλέπεται ότι το 2050, στην Ευρώπη, οι θαλάσσιες μεταφορές θα υπερκεράσουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι εξελίξεις στη μεταφορά επιβατών είναι θετικές, αλλά όχι ανάλογες των εμπορευματικών, αφού οι χερσαίες και εναέριες μεταφορές προηγούνται. Γεωγραφικά, ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινείται στην ΝΑ Ασία (44%) και έπονται η Ευρώπη (20%) και η Αμερική (14%). Τα τελευταία χρόνια, ή διακίνηση με κρουαζιερόπλοια φαίνεται να αυξάνεται συνεχώς έναντι της κίνησης με απλά επιβατηγά πλοία: αυτή η αυξητική τάση παρατηρείται τόσο στην Αμερική όσο στην Ευρώπη εξέλιξη που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους ελληνικούς λιμένες και τη δυνατότητα συμμετοχής τους (ως home ports ή ως σταθμοί) στη διεθνή αγορά κρουαζιέρας⁷.

2.1 Θαλάσσιες μεταφορές: κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας

Τα τελευταία χρόνια, οι οδηγίες και οι κανονισμοί της ΕΕ έχουν βελτιώσει κατά πολύ τα πρότυπα ασφαλείας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Οι βελτιώσεις προήλθαν κυρίως από τις τρεις δέσμες νομοθετικών προτάσεων που εγκρίθηκαν μετά από τα ατυχήματα των πλοίων Erika και Prestige. Νομική βάση: Τίτλος VI, ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ, καθώς και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ασφάλεια στη θάλασσα βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με στόχο την προστασία των επιβατών και των μελών του πληρώματος καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών. Έχοντας υπόψη την παγκόσμια διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών ο ΔΝΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) αναπτύσσει πρότυπα ασφαλείας ενιαία και αναγνωρισμένα σε παγκόσμιο επίπεδο. Μεταξύ των κυριότερων διεθνών συμφωνιών συγκαταλέγονται η Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL), η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και η Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW). Η άμεση τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ ώστε να ληφθούν υπόψη αυτές οι διεθνείς συμφωνίες αποτελεί ουσιώδη στόχο της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, κατά το παρελθόν δεν αποδείχθηκαν όλα τα μέτρα του ΔΝΟ επαρκή για τη βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα. Για τον λόγο αυτόν ήταν εξίσου αναγκαία, αφενός η συμμετοχή των κρατών μελών και/ή της ΕΕ στην περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των διεθνών συμφωνιών και αφετέρου η θέσπιση πρόσθετων μέτρων σε επίπεδο ΕΕ.

Η συμβολή της ΕΕ συνίσταται κυρίως στη μεταφορά των διεθνών κανονισμών στο δίκαιο της ΕΕ, για να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη μέλη. Κατά τη δεκαετία του 1990 σημειώθηκε σημαντική πρόοδος προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η οδηγία 94/58/ΕΚ της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών προσέδωσε ισχύ δικαίου της ΕΕ στη Σύμβαση του ΔΝΟ του 1978 για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Η οδηγία αποτέλεσε το αντικείμενο ουσιαστικών τροποποιήσεων,

σύμφωνα με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις, και οι διατάξεις της κωδικοποιήθηκαν τελικά στην οδηγία 2001/25/EK της 4ης Απριλίου 2001 και αντικαταστάθηκε από την αναδιατυπωμένη οδηγία 2008/106/EK της 19ης Νοεμβρίου 2008. Η οδηγία περιλαμβάνει τους κανόνες για τα πρότυπα κατάρτισης και απόκτησης ικανοτήτων για την πιστοποίηση των ναυτικών, και ρυθμίζει την ειδική εκπαίδευση, τις απαιτήσεις των κρατών μελών σχετικά με την κατάρτιση των ναυτικών, την επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος και τον έλεγχο των πιστοποιητικών των μελών του πληρώματος (έλεγχος από το κράτος λιμένα). Σημαντικές αλλαγές έγιναν στη Σύμβαση STCW (ενίσχυση των μέτρων για την καταπολέμηση της απάτης πιστοποίησης, καθώς και αύξηση των προτύπων για τη σωματική ικανότητα, και ενημέρωση της κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας) το 2010. Οι νέες διατάξεις θα πρέπει να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με την οδηγία 2012/35/EU της 21ης Νοεμβρίου 2012 που τροποποιεί την οδηγία 2008/106/EK σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Η οδηγία 96/98/EK της 20ής Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με τον θαλάσσιο εξοπλισμό αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής της σύμβασης SOLAS όσον αφορά τον θαλάσσιο εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων και στην επιβολή των ψηφισμάτων του ΔΝΟ που απορρέουν από αυτήν.

Στις 8 Δεκεμβρίου 1995, η ΕΕ ενέκρινε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3051/95 σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro). Η ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ είναι το αντικείμενο της οδηγίας 2009/45/EK της 6ης Μαΐου 2009 που ενοποιεί και αναδιατυπώνει τους κανόνες και τις προδιαγραφές ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία που είχαν θεσπισθεί με την οδηγία 98/18/EK, η οποία επομένως έχει καταργηθεί. Η οδηγία 98/41/EK της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των προσώπων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία καθιστά εφικτό τον έλεγχο του αριθμού των επιβατών ως εκ τούτου επιτυγχάνεται μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα κατά τις επιχειρήσεις διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος.

Σκοπός της οδηγίας 95/21/EK της 19ης Ιουνίου 1995 ήταν η αποτελεσματικότερη επιβολή διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων και προτύπων ασφαλείας μέσω υποχρεωτικών τακτικών επιθεωρήσεων στους λιμένες της ΕΕ (έλεγχος από το κράτος λιμένα), όχι μόνο από τα κράτη σημαίας, αλλά και εν μέρει από τις αντίστοιχες λιμενικές αρχές. Η εν λόγω οδηγία εξελίχθηκε περαιτέρω στο πλαίσιο της νέας δέσμης νομοθετικών προτάσεων για τη θαλάσσια ασφάλεια.

Η οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 έχει καθορίσει κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (νηογνώμονες). Η εν λόγω οδηγία τροποποιήθηκε στο πλαίσιο της δέσμης προτάσεων «Erika I». Μετά από τα ναυάγια των πλοίων Erika (1999) και Prestige (2002), οι προδιαγραφές της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα έγιναν ακόμη αυστηρότερες.

Η οδηγία 2001/105/EK της 19ης Δεκεμβρίου 2001 ενισχύει και ενοποιεί τις νομικές διατάξεις της προηγούμενης οδηγίας για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (νηογνώμονες). Η οδηγία 2001/106/EK της 19ης Δεκεμβρίου 2001 κατέστησε υποχρεωτικό τον έλεγχο από το κράτος λιμένα στα κράτη μέλη για ορισμένα εν δυνάμει επικίνδυνα πλοία. Επιπλέον, η οδηγία θέσπισε «μαύρη λίστα» (ή «μαύρο κατάλογο»). Η οδηγία εισήγαγε επίσης μια «μαύρη λίστα» πλοίων στα οποία μπορεί να απαγορευτεί η είσοδος στα κοινοτικά λιμάνια. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 της 18ης Φεβρουαρίου 2002 καθόρισε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό

τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προέβλεψε την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους. Μετά την καταστροφή του πετρελαιοφόρου Prestige, ένα πιο αυστηρό χρονοδιάγραμμα, εγκρίθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003, έως ότου ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων πετρελαιοφόρων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, κατήργησε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002, και αντιμετώπισε ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις βάσει των κανόνων του ΔΝΟ. Διευκρινίζει ότι μόνον διπλού κύτους πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου θα επιτρέπεται να φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους, και απαγορεύει όλα τα μονού κύτους πετρελαιοφόρα, ανεξαρτήτως της σημαίας, από λιμάνια ή από υπεράκτιους σταθμούς ή από το να αγκυροβολούν σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών.

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ της 27ης Ιουνίου 2002 θέσπισε κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet). Ο πλοιοκτήτης οποιουδήποτε πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να παράσχει, εκ των προτέρων, διάφορες πληροφορίες στην αρμόδια λιμενική αρχή, ιδιαίτερα όσον αφορά επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Η οδηγία ορίζει ως υποχρεωτικό τον εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) και συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (συστήματα VDR ή «μαύρα κουτιά»). Οι αρχές των αρμοδίων κρατών μελών έχουν το δικαίωμα να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 της 27ης Ιουνίου 2002 συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Αποστολή του EMSA είναι η παροχή στα κράτη μέλη και την Επιτροπή επιστημονικές και τεχνικές συμβουλές, και η εξασφάλιση της εφαρμογής της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι αρμοδιότητές του επεκτάθηκαν με την πάροδο του χρόνου και συμπεριλαμβάνουν πλέον νέα καθήκοντα στον τομέα της καταπολέμησης της ρύπανσης (επιχειρησιακή συνδρομή κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων κρατών μελών) και της δορυφορικής παρακολούθησης των πλοίων.

Ο ιδρυτικός κανονισμός έχει τροποποιηθεί τρεις φορές, και πιο πρόσφατα το 2013. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 100/2013 της 15ης Ιανουαρίου το 2013 τροποποίησε τον κανονισμό EMSA, διευκρινίζοντας τα βασικά και δευτερεύοντα καθήκοντα του EMSA. Τα βασικά καθήκοντα του Οργανισμού περιλαμβάνουν: (α) προπαρασκευαστικές εργασίες για την ενημέρωση και την ανάπτυξη σχετικών νομικών πράξεων, ιδίως σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία (β) αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών δεσμευτικών νομικών πράξεων (γ) παροχή των κατάλληλων πληροφοριών που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις, για να υποστηριχθεί η παρακολούθηση των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν καθήκοντα πιστοποίησης εξ ονόματος των κρατών μελών και (δ) υποστήριξη των δράσεων αντιμετώπισης της ρύπανσης σε περίπτωση ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, καθώς και θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από εγκαταστάσεις πετρελαίου και αερίου.

Ο Οργανισμός είναι επίσης επιφορτισμένος με τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής με (i) την ανάπτυξη και τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων για την ταυτοποίηση και τον εντοπισμό σκαφών εξ αποστάσεως (LRIT), το ενωσιακό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία (SafeSeaNet) (ii) την παροχή των συναφών δεδομένων θέσης πλοίων και γεωσκόπησης στις αρμόδιες εθνικές αρχές και τα αρμόδια όργανα της Ένωσης (iii) την

παροχή επιχειρησιακής στήριξης προς τα κράτη μέλη σχετικά με τις έρευνες που αφορούν σοβαρές ή πολύ σοβαρές απώλειες. Δευτερεύοντα καθήκοντα του EMSA (αν δημιουργήσει σημαντική προστιθέμενη αξία, αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη των προσπαθειών και δεν παραβιάζει τα δικαιώματα των κρατών μελών) αφορούν: (i) την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων? (ii) τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία (iii) την ανάπτυξη ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ (iv) τις πιθανές απειλές που προέρχονται από κινητές υπεράκτιες εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου (v) την παροχή των σχετικών πληροφοριών σχετικά με τους νηογνώμονες για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και (vi) τη διευκόλυνση της εθελοντικής ανταλλαγής των βέλτιστων πρακτικών στη ναυτική κατάρτιση και εκπαίδευση.

Έπειτα από σκληρές διαπραγματεύσεις, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κατέληξαν το Δεκέμβριο του 2008 σε συμφωνία σχετικά με την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων που περιλαμβάνει : την αναδιατύπωση της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (οδηγία 2009/16/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009) με σκοπό τη διασφάλιση αποτελεσματικότερων και συχνότερων ελέγχων χάρη σε νέους μηχανισμούς εποπτείας ανάλογα με το εκάστοτε προφίλ επικινδυνότητας: την οδηγία 2009/21/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 για τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, με σκοπό την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων υπό σημαία κράτους μέλους με τους διεθνείς κανονισμούς και την οδηγία 2009/17/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 που τροποποίησε την οδηγία για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (SafeSeaNet), με σκοπό τη βελτίωση του νομικού πλαισίου σχετικά με τους τόπους καταφυγής των πλοίων που κινδυνεύουν και την περαιτέρω ανάπτυξη του SafeSeaNet.

Τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 και την οδηγία 2009/15/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων με στόχο την καθιέρωση ενός ανεξάρτητου συστήματος ποιοτικού ελέγχου με σκοπό την εξάλειψη των εναπομεινουσών ελλείψεων στις διαδικασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης που εφαρμόζονται στον παγκόσμιο στόλο.

Την οδηγία 2009/18/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων, με ενιαίες αρχές για τις έρευνες εν πλω και ένα σύστημα συγκέντρωσης των πορισμάτων τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 392/2009 της 23ης Απριλίου 2009 για την ευθύνη των μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος και την οδηγία 2009/20/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 για την ασφάλιση των πλοιοκτητών ως προς τις ναυτικές απαιτήσεις.

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 οδήγησαν στη θέσπιση κατά τη διάσκεψη του ΔΝΟ το 2002 του Κώδικα ISPS (Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων) καθώς και στην έγκριση διαφόρων τροποποιήσεων άλλων διεθνών συμφωνιών. Στόχος είναι η βελτίωση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα έναντι τρομοκρατικών επιθέσεων. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 της 31ης Μαρτίου 2004 αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας ερμηνείας και εφαρμογής των εν λόγω αποφάσεων του ΔΝΟ.

Το Κοινοβούλιο υποστήριξε θερμά τις πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και με δικές του πρωτοβουλίες συνέβαλε στην επίτευξη προόδου

σε αυτόν τον τομέα. Μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Erika, το Κοινοβούλιο, μέσω των ψηφισμάτων του της 20ής Ιανουαρίου 2000 και της 2ας Μαρτίου 2000, προέτρεψε την Επιτροπή να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι δέσμες προτάσεων «Erika I» και «Erika II» για τη θάλασσα ασφάλεια που υπέβαλε η Επιτροπή έτυχαν της στήριξης του Κοινοβουλίου, το οποίο ζήτησε την ταχεία ολοκλήρωση της νομοθετικής διαδικασίας και, επιπλέον, εξασφάλισε σημαντικές βελτιώσεις. Μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige στα ανοιχτά των ακτών της Ισπανίας το 2002, το ΕΚ αποφάσισε τη συγκρότηση προσωρινής επιτροπής για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα (MARE).

Στην τελική έκθεση αυτής της επιτροπής, η οποία εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 2004, το Κοινοβούλιο προέβη σε πολλές συστάσεις για μια μελλοντική ολοκληρωμένη και συνεκτική πολιτική στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, βάσει των κάτωθι επιπρόσθετων μέτρων: απαγόρευση της ναυσιπλοΐας των πλοίων που δεν τηρούν τους κανόνες, θέσπιση καθεστώτος αστικής ευθύνης το οποίο θα καλύπτει ολόκληρη την αλυσίδα των θαλασσιών μεταφορών, και βελτίωση των συνθηκών κατάρτισης, διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών. Το ΕΚ συνέστησε επίσης τη δημιουργία ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, τον υποχρεωτικό έλεγχο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων και δύσβατων θαλασσιών περιοχών και μια σαφή δομή λήψης αποφάσεων και έκδοσης εντολών στα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα, ιδιαίτερα όσον αφορά τον υποχρεωτικό ορισμό τόπου για αναγκαστικό αγκυροβόλιο ή λιμένα καταφυγής.

Δύο από τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στην τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα (υποχρεώσεις και αστική ευθύνη των κρατών σημαίας), παρέμεινε σε εκκρεμότητα στο Συμβούλιο για ένα χρονικό διάστημα, αλλά η συνεχιζόμενη πίεση από το Κοινοβούλιο κατόρθωσε να εξασφαλίσει συμφωνία επί όλων των προτάσεων, διατηρώντας παράλληλα τα βασικά στοιχεία της αρχικής πρότασης της Επιτροπής Στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας σχετικά με ευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξασφάλισε ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να συγκροτήσουν μια αρχή αρμόδια λήψης αποφάσεων με δική της ευθύνη για το πώς ένα ναυάγιο μπορεί να προληφθεί και για ποιο λιμάνι θα πρέπει να φιλοξενήσει ένα πλοίο σε ανάγκη βοήθειας. Το νομικό πλαίσιο για τους λιμένες καταφυγής, το οποίο αποτελούσε επανειλημμένως πάγιο αίτημα του Κοινοβουλίου, θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για μεγαλύτερη ασφάλεια στη θάλασσα. Εν ολίγοις, στο διάστημα που μεσολάβησε από την πρώτη έως την τρίτη δέσμη προτάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα (χάρη και στο έργο της Προσωρινής Επιτροπής για τη Βελτίωση της Ασφάλειας στη Θάλασσα (MARE) το 2004), το Κοινοβούλιο ήταν η κινητήρια δύναμη που συνέβαλε στις ορατές βελτιώσεις που οδήγησαν σε μια πιο ασφαλή ναυτιλία.

Στο ψήφισμα νομοθετικού περιεχομένου επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, το οποίο εγκρίθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2011, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενθαρρύνει τη διεύρυνση του φάσματος δραστηριοτήτων του EMSA. Ειδικότερα, υποστηρίζει ότι τα συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου χωρίς σύνορα που θα

επιτρέπει την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ κρατών μελών χωρίς επιπρόσθετες διατυπώσεις από αυτές που χρειάζονται για τις οδικές μεταφορές⁸.

2.2 Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγικές κατευθύνσεις πολιτικής⁹

Οι κοινοτικές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές αφορούν κυρίως την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού με ταυτόχρονη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας, συνθηκών εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο συμπληρώνεται από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης για τον ανταγωνισμό και για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών .

Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 40% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ διεκπεραιώνεται δια θαλάσσης. Κάθε χρόνο, στους λιμένες της ΕΕ γίνεται μεταφόρτωση 3,7 δισεκατομμυρίων τόνων φορτίου, και η τάση είναι ανοδική, ενώ, περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες καταφθάνουν ετησίως στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Συνεπώς, μια συνεκτική πολιτική θαλάσσιων μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στόχος είναι να εφαρμοστεί στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που ορίζεται στη Συνθήκη, καθώς και να διασφαλιστεί ότι τηρούνται οι κανόνες του ανταγωνισμού. Βάση αυτής της πολιτικής είναι το συμφέρον της ΕΕ να προστατευθεί από τον κίνδυνο αθέμιτου ανταγωνισμού των εμπορικών στόλων τρίτων χωρών και να προάγει σε διεθνές επίπεδο θεμιτούς και σταθερούς όρους ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και τους συνδεδεμένους κλάδους της ναυτιλίας. Η ΕΕ μεριμνά συγκεκριμένα, ώστε να διατηρούνται ανοικτές σε όλους τους φορείς της αγοράς οι κύριες οδοί θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει δε να λαμβάνεται υπ' όψιν η διεθνής διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η εξελικτική ανάπτυξη ενός καθολικού διεθνούς νομικού πλαισίου, συνυπολογιζόμενης της ανάγκης συντονισμένης και αποτελεσματικής εκπροσώπησης των συμφερόντων της ΕΕ σε διεθνείς οργανισμούς και επιτροπές.

Σημαντική είναι η άμεση και έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ΕΕ. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας, η αντιμετώπιση της έλλειψης ειδικευμένου προσωπικού ή τα μέτρα απόκτησης επαγγελματικών προσόντων έχουν επίσης βαρύνουσα σημασία για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ωσαύτως δομικό μέρος της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής (ΟΝΠ). Επίσης αποτέλεσαν το αντικείμενο ενός υπομνήματος της Επιτροπής του 1985 με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών», καθώς και μιας ανακοίνωσής της του 1996 «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική». Ο κλάδος αναλύεται λεπτομερώς στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής

⁸ newmoney.gr <http://www.newmoney.gr/article/338/pano-apo-tis-odikes-metafores-oi-thalassies-2050#ixzz32HtWMif2>

⁹ http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.htm

σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές . Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στα προβλήματα σχετικά με τα λιμενικά τέλη και με την οργάνωση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης των λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T).

Η οδηγία 4055/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών εξάλειψε τους υφιστάμενους περιορισμούς για τους πλοιοκτήτες της Ένωσης μετά από μεταβατική περίοδο. Ο κανονισμός αριθ. 4058/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων επιτρέπει στην Κοινότητα να λάβει αντίμετρα κατά των πρακτικών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων.

Τον Ιούνιο του 1992, το Συμβούλιο ενέκρινε μια δέσμη μέτρων για τη σταδιακή ελευθέρωση των ενδομεταφορών (καμποτάζ) δηλ. της πρόσβασης των μεταφορέων που δεν εγκατεστημένοι σε ένα δεδομένο κράτος μέλος στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων του εν λόγω κράτους μέλους. Με τον κανονισμό αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 θεσπίστηκε η αρχή της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 1993 για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε την 1η Ιανουαρίου 1999.

Στις 22 Δεκεμβρίου 1986, το Συμβούλιο ενέκρινε τους κανονισμούς αριθ. 4056/86 και αριθ. 4057/86 ως τμήμα της δέσμης μέτρων για τη ναυτιλία. Με τον πρώτο κανονισμό (4056/86) θεσπίζονταν οι λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων για τον ανταγωνισμό στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Κοινότητας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός δεν νοθεύεται μέσω συμφωνιών. Η Επιτροπή ενέκρινε στις 13 Οκτωβρίου 2004 μία Λευκή Βίβλο για την επανεξέταση της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Κοινότητας στις θαλάσσιες μεταφορές .

Το 2004 η Επιτροπή παρουσίασε αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών . Στην ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή διευκρίνισε τις συγκεκριμένες ενισχύσεις που συνάδουν με το κοινοτικό δίκαιο, με στόχο να ενισχυθεί η νηολόγηση ή επανανηολόγηση πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών.

Τον Φεβρουάριο 2001, η Επιτροπή υπέβαλε δέσμη μέτρων με σκοπό τη θέσπιση σαφών κανόνων και τη δημιουργία μιας ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών («δέσμη μέτρων για τους λιμένες») με στόχο το άνοιγμα των λιμενικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό τόσο σε μεμονωμένους θαλάσσιους λιμένες όσο και μεταξύ αυτών. Μετά την απόρριψη της πρότασης σε τρίτη ανάγνωση από το ΕΚ στις 20 Νοεμβρίου 2003, η Επιτροπή επεχείρησε εκ νέου να αντιμετωπίσει το ζήτημα και υπέβαλε στις 13 Οκτωβρίου 2004 μια νέα πρόταση, την οποία το ΕΚ κατανήφισε και πάλι αυτήν τη φορά σε πρώτη ανάγνωση, στις 18 Ιανουαρίου 2006 και λίγο αργότερα η Επιτροπή την απέσυρε.

Κατόπιν τούτου, η Επιτροπή άρχισε εκτενή διαδικασία διαβούλευσης, η οποία κατέληξε τον Οκτώβριο 2007 στη σημαντικά διευρυμένη «Ανακοίνωση σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική» την οποία υπέβαλε. Εκεί η Επιτροπή πραγματεύεται εκ νέου το πλαίσιο του δικαίου για τον ανταγωνισμό εντός και μεταξύ των λιμένων και

κοινοποιεί π.χ. κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τους λιμένες. Επίσης, στην ανακοίνωση εξετάζονται περαιτέρω προϋποθέσεις όπως η αποδοτικότητα και οι μελλοντικές απαιτήσεις χωρητικότητας των λιμένων, καθώς και οι απαραίτητες συνδέσεις με την ενδοχώρα, η περιβαλλοντική διάσταση και οι βαθείς τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η οδηγία 1999/63/ΕΚ της 21ης Ιουνίου 1999 βασίστηκε σε συμφωνία που συνήφθη μεταξύ της ένωσης εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCΣΑ) και της ομοσπονδίας των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές (ΕΤΦ) στην ΕΕ. Αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, ενώ η οδηγία 1999/95/ΕΚ της 13ης Δεκεμβρίου 1999 εφαρμόζει τις ρυθμίσεις αυτές σε πλοία τρίτης χώρας που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες.

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) ενέκρινε στις 23 Φεβρουαρίου 2006 τη σύμβαση ναυτικής εργασίας 2006 ως μοναδικό, αυτοτελές μέσο που περικλείει όλους τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με τη ναυτική εργασία: το δικαίωμα των ναυτικών σε ασφαλή χώρο εργασίας σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας καθώς επίσης σε δέουσες συνθήκες απασχόλησης, και διαβίωσης, υγειονομική προστασία, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, και κοινωνική προστασία. Με την οδηγία 2009/13/ΕΚ εφαρμόζεται μια συμφωνία μεταξύ ΕCΣΑ και ΕΤΦ σχετικά με τη σύμβαση αυτή.

Η οδηγία 2012/35/ΕΕ της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών ορίζει ότι η εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών διέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, χορήγησης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών 1978 (Σύμβαση «STCW»), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 και τροποποιήθηκε ευρέως το 1995. Με την οδηγία η σύμβαση μεταφέρεται στο ενωσιακό δίκαιο προκειμένου να διαφυλάσσεται η ανταγωνιστικότητα των ναυτικών της Ένωσης και να κατοχυρώνεται η ασφάλεια στα πλοία μέσω σύγχρονης εκπαίδευσης.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν ληφθεί πολυάριθμα μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτά περιλαμβάνουν: 1) την οδηγία 2000/59/ΕΚ της 27ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, η οποία επιβάλλει την υποχρεωτική διάθεση του πετρελαίου, των μιγμάτων πετρελαίου, των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου στους λιμένες της ΕΕ και τον σχετικό έλεγχο, και 2) τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 782/2003 της 14ης Απριλίου 2003 για την απαγόρευση οργανοκασιτερικών ενώσεων στα πλοία, οι συγκεκριμένες ενώσεις χρησιμοποιούνται κυρίως ως αντιρρυπαντικά προϊόντα στα κύπη των πλοίων και είναι εξαιρετικά ρυπογόνες.

Την οδηγία 2005/35/ΕΚ της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις? η οδηγία περιλαμβάνει ακριβείς ορισμούς των παραβάσεων και θεσπίζει επιπλέον ότι οι παραβάσεις αυτές «επισύρουν αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις». Τον Μάιο 2009, το ΕΚ και το Συμβούλιο των Υπουργών ήλθαν σε συμφωνία επί της αναθεωρημένης οδηγίας που ορίζει ότι η απόρριψη ρύπων από τα πλοία, όταν επέρχεται από πρόθεση, επιπολαιότητα ή σοβαρή αμέλεια, θεωρείται αξιόποινη πράξη ακόμα και σε λιγότερο σοβαρές περιπτώσεις, μια σειρά οδηγιών για τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων

κίνησης των πλοίων σε θείο, με επιστέγασμα την οδηγία 2012/33/ΕΕ της 21ης Νοεμβρίου 2012.

Τον Ιανουάριο 2009, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση σχετικά με τους κύριους στρατηγικούς στόχους του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ μέχρι το 2018. Αντικείμενο επεξεργασίας ήταν οι κύριες στρατηγικές επιλογές για το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ στο διάστημα μέχρι το 2018. Καθορίζονται οι σημαντικότεροι τομείς για τους οποίους λαμβάνονται μέτρα, καθώς και ένα ευρύ φάσμα επερχόμενων προκλήσεων ειδικότερα η ναυτιλία της ΕΕ στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιημένων αγορών και της αυξημένης πίεσης του ανταγωνισμού, ανθρώπινοι πόροι, ναυτική τέχνη και ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Πιθανά μέτρα αφορούν κυρίως την αύξηση της έλξης που ασκούν τα ναυτικά επαγγέλματα, τη βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των ναυτικών, τη διευκόλυνση των προοπτικών δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων (clusters) καθώς και την ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας. Επιπλέον επιδιώκεται η εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας που ενέκρινε η ΔΟΕ το 2006, καθώς και η βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων.

Μέτρα επίτευξης του μακροπρόθεσμου στόχου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές, μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και μέτρα πρόληψης της τρομοκρατίας και της πειρατείας στη θάλασσα. Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, πχ με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια, πλήρης υλοποίηση των έργων για τη δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή για τη σύνδεση των λιμένων της ενδοχώρας.

Έρευνα και καινοτομία στις θαλάσσιες μεταφορές: Η Επιτροπή συστήνει να ενθαρρύνονται η καινοτομία καθώς και η τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και την καλύτερη ποιότητα ζωής όσων ταξιδεύουν στη θάλασσα. Υποστηρίζει επίσης τη δημιουργία ενός πλαισίου αναφοράς βάσει του οποίου θα παρέχονται ηλεκτρονικές ναυτιλιακές υπηρεσίες («e-maritime») σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

3.1 Ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται του παγκόσμιου

Όπως τονίσθηκε, στον κλάδο των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών ηγετικό ρόλο παίζει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Ο ελληνόκτητος στόλος ανέκαθεν ήταν από τους μεγαλύτερους διεθνώς με υψηλό ρυθμό μεγεθύνσεως και ποιοτικής αναβαθμίσεώς του και την τελευταία πενταετία.

Τον Φεβρουάριο του 2009 ο ελληνόκτητος στόλος κατείχε και πάλι την πρώτη θέση παγκοσμίως με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ2, με συνολική χωρητικότητα 263,6 εκατ. dwt και αποτελούσε περίπου το 15,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας (Lloyds Register – Fairpay). Σε αυτά τα πλοία συμπεριλαμβάνονταν 1.072 πλοία που ήταν υπό κατασκευή, συνολικής χωρητικότητας 53,4 κοχ. Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται κατά το 50% περίπου από πλοία μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου και κατά 35% περίπου από πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου. Τα τελευταία αποτελούν το 21,7% περίπου του παγκοσμίου στόλου σε δεξαμενόπλοια. Εξίσου σημαντικό στοιχείο των 6 τελευταίων ετών η σημαντικότερη εξέλιξη κατά το 2008, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί η σταθερή μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου. Το 2009, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου συμπεριλαμβανομένων και των υπό ναυπήγηση πλοίων μειώθηκε στα 11,9 έτη (ενώ του παγκοσμίου στόλου ήταν 12,9 έτη), έναντι 12,5 έτη το 2008 και τα 20,3 το 2003. Ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι 9,5 έτη συγκρινόμενος με 9 έτη το 2008. Έτσι, τα υψηλά επίπεδα των ναύλων στην περίοδο 2003-2008 και οι σημαντικές δυνατότητες χρηματοδοτήσεως των ναυτιλιακών εταιριών από τις τράπεζες οδήγησαν σε κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, που ανανέωσαν και κατέστησαν πιο ανταγωνιστικό τον ελληνόκτητο στόλο.¹⁰

Πίνακας 2: Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΛΟΙΑ	DW	GT
15 Μαρτίου 2012	3760	264,054,167	155,904,976
15 Μαρτίου 2011	3848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουαρίου 2010	3996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουαρίου 2009	4161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουαρίου 2008	4173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουαρίου 2007	3699	218,229,552	129,765,470
15 Μαρτίου 2006	3397	190,058,534	113,603,803
15 Μαρτίου 2005	3338	182,540,868	109,377,819

¹⁰ Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

15 Μαρτίου 2004	3379	180,140,898	108,929,135
15 Μαΐου 2003	3355	171,593,487	103,807,860
15 Μαρτίου 2002	3480	164,613,935	98,195,100

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Σύμφωνα με τη μελέτη της Petrofin, ο ελληνόκτητος στόλος, τον Οκτώβριο του 2012, αριθμούσε 4.577 πλοία, έναντι 4.714 πλοίων το 2011 και 4.655 πλοίων το 2010. Από το 2001, σε αριθμό πλοίων το ρεκόρ σημειώθηκε το 2009 (4.763 πλοία), ωστόσο, σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα, το ρεκόρ σημειώθηκε το 2012, καθώς η μεταφορική ικανότητα του ελληνόκτητου στόλου έφθασε τους 263.635.420 dwt. Ο συνολικός αριθμός των ελληνικών πλοίων επηρεάζεται από τρεις κύριες συνιστώσες και, ειδικότερα, από το ρυθμό παραδόσεων νεότευκτων πλοίων, ο οποίος επιβραδύνει, τον αριθμό των πλοίων που οδηγούνται σε διάλυση, ο οποίος αυξάνει, και την πώληση και την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Το ρεκόρ του 2009 (σε αριθμό πλοίων) ήταν αποτέλεσμα της ακμάζουσας πορείας της παγκόσμιας και ελληνόκτητης ναυτιλίας μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του 2008. Η μείωση του 2010 (4.655 πλοία) αντιπροσωπεύει το «σοκ» που υπέστη η ναυλαγορά από την τραπεζική κρίση στο τέλος του 2008 και αρχές του 2009, ενώ η όποια ανάκαμψη σημειώθηκε τη διετία 2009 και 2010, αποτυπώνεται στην αύξηση του αριθμού των πλοίων το 2011, σημειώνει η Petrofin, προσθέτοντας ότι η πτώση του αριθμού το 2012 είναι συνάρτηση της κρίσης.

Την περίοδο του 2012, οι συνθήκες στη ναυτιλία ήταν πολύ κακές, εξαιρουμένων δύο κλάδων, αυτών της θαλάσσιας εξόρυξης πετρελαίου και της μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου. Οι αγοραπωλησίες πλοίων έχουν μειωθεί, ο αριθμός των πλοίων που οδηγείται σε διάλυση έχει αυξηθεί, ενώ, αντιθέτως, φθίνει σταδιακά ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων που παραδίνονται στους ιδιοκτήτες τους. Αυτή η κατάσταση επηρέασε την πορεία του ελληνόκτητου στόλου σε ό,τι αφορά τον αριθμό πλοίων για το διάστημα 2013 και 2014, αφήνοντας να εννοηθεί ότι, ενδεχομένως, να μειωνόταν ο αριθμός των πλοίων. Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, δεν υπήρχε για την Petrofin καμία αμφιβολία ότι η μεταφορική ικανότητα του ελληνόκτητου στόλου θα συνεχίσει να αυξάνεται, καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές προτιμούν τα μεγαλύτερα πλοία. Η Petrofin προχωρεί, στη συνέχεια, σε ένα «μοίρασμα» του στόλου σε πλοία άνω των 10.000 dwt και άνω των 20.000 dwt. Τα πλοία μεταφορικής ικανότητας άνω των 10.000 dwt ανέρχονται σε 3.275 τον Οκτώβριο του 2012, έναντι 3.271 το 2011 και 3.148 το 2010. Επίσης, τα πλοία 20.000 dwt και άνω ανέρχονται σε 3.015, έναντι 2.982 το 2011 και 2.823 το 2010, επιβεβαιώνοντας ότι οι Έλληνες προτιμούν τα μεγαλύτερα πλοία. Με άλλα λόγια, τα πλοία μεταξύ 10.000 dwt και 20.000 dwt ήταν μόλις 260.

Ανά είδος πλοίου, τα ξηρού χύδην φορτίου εξακολουθούσαν να είναι τα πιο δημοφιλή μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς τα ελληνόκτητα bulkers άνω των 10.000 ανερχόντουσαν σε 1.727, ενώ τα δεξαμενόπλοια είναι 754 και τα containerships μόλις 243 (αυξήθηκαν όμως αναλογικά σημαντικά σε σχέση με το 2011 που ήταν 204). Στην κατηγορία των πλοίων άνω των 20.000 dwt, τα bulkers είναι 1.693, τα δεξαμενόπλοια 740 και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 224. Τέλος, να σημειωθεί ότι οι 30 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 52,75% του στόλου, ενδυναμώνοντας τη θέση τους όλη αυτή την περίοδο της κρίσης, καθώς, το 2008, το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 50,21%. Ιστορικό ρεκόρ κατέγραψε τον Μάρτιο η

χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιοποίησε από το Λονδίνο η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee).

Το 1988 όταν άρχισε η καταγραφή των στοιχείων για τον ελληνόκτητο στόλο η χωρητικότητα των πλοίων του ήταν 85.047.436 τόνοι, ενώ το 2012 ανερχόταν στους 265.336.520 εκατ τόνους. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι το Committee δεν κάνει αναφορά, όπως συνήθιζε επί χρόνια, στο συνολικό ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία. Την ίδια ώρα διαπιστώνει ότι υπάρχει μία αλλαγή κλίματος όσο αφορά τη στάση του εφοπλισμού προς το εθνικό νηολόγιο καθώς τα προβλήματα που είχαν παρουσιαστεί στο διοικητικό του φορέα επιλύονται. Αν και σύμφωνα με τα στοιχεία του συνεχίζει η αποδυνάμωσή του ωστόσο παρατηρείται περιορισμός της μείωσης των πλοίων και τάση επιστροφής ή εγγραφής νέων πλοίων.

Σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται από 3.677 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής χωρητικότητας 265.336.520 τόνων, δηλαδή μειώθηκε κατά 86 πλοία, αλλά αυξήθηκε η χωρητικότητά του κατά 1,3 εκατ. τόνους περίπου καταγράφοντας ιστορικό ρεκόρ. Τα στοιχεία του Committee περιλαμβάνουν 282 πλοία τα οποία έχουν παραγγελθεί από τους Έλληνες εφοπλιστές, ενώ πέρυσι ο αντίστοιχος αριθμός ήταν 437 πλοία. Πρόκειται για μία μείωση κατά 155 πλοία η οποία απεικονίζει την συντηρητική στάση που διατηρούν τα τελευταία δύο χρόνια έναντι των ναυπηγήσεων.

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος αριθμεί πλέον 829 πλοία έναντι 862 πλοίων το 2012, δηλαδή είχε καθαρές απώλειες 33 πλοίων, ενώ μειώθηκε και η χωρητικότητά του από 74,5 εκατ. τόνους σε 73,4 εκατ. τόνους. Σύμφωνα με το Committee η ελληνική σημαία παραμένει πρώτη στις επιλογές των Ελλήνων εφοπλιστών και «στεγάζει» 23% της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Το 17% όμως των πλοίων βρίσκονται στο νηολόγιο της Λιβερίας, το 15% στις Μάλτας, το 14% στις Νήσους Μάρσαλ, το 11% στον Παναμά, το 6% στην Κύπρο και άλλο ένα 6% στις Μπαχάμες, ενώ για το 1% επιλέγεται το Χονγκ Κονγκ και για αντίστοιχο ποσοστό ο Άγιος Βικέντιος. Στα 829 πλοία που παραμένουν την ελληνική σημαία τα 64 είναι υπό κατασκευή.

Ο ελληνόκτητος στόλος ενισχύθηκε περισσότερο με ακριβά και μεγάλης χωρητικότητας νεότευκτα LNG τάνκερ. Προστέθηκαν στο δυναμικό του 18 τέτοια πλοία, ενώ ναυπηγούνται άλλα 37 LNG και μειώθηκε σε παραδοσιακές αγορές όπως κατά 42 πλοία ξηρού φορτίου και κατά 73 φορτηγά. Σήμερα οι Έλληνες ελέγχουν το 23,2% του παγκόσμιου στόλου των τάνκερ, το 8,4% των τάνκερ μεταφοράς χημικών και παραγώγων, το 9,3% των τάνκερ μεταφοράς αερίου από 8,4% το 2012, το 15,1% των πλοίων ξηρού φορτίου, το 6% των κοντέινερ και το 1,9% των φορτηγών από 2,4%. Το αστρονομικό ποσό των 101,039 δις. δολ εκτιμάται η αξία του ελληνόκτητου στόλου ο οποίος με όρους χωρητικότητας διατηρεί την πρώτη θέση ελέγχοντας το 16,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας ή 294,4 εκατ τόνους.

Σύμφωνα με στοιχεία της United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν 3.695 πλοία, εκ των οποίων τα 825 χωρητικότητας 69,6 εκατ. τόνων είναι υπό ελληνική σημαία και 2.870, χωρητικότητας 224,8 εκατ. τόνων, υπό ξένη. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται ο ιαπωνικός στόλος με αξία 89,11 δις. δολ. και στην τρίτη θέση ο κινεζικός με αξία 72,6 δις. δολ. Την τέταρτη θέση καταλαμβάνει ο υπό γερμανική διαχείριση στόλος, η αξία του οποίου ανέρχεται στο ποσό των 53,2 δις. δολ. και ακολουθούν η Σιγκαπούρη, η Νορβηγία και η Νότια Κορέα,

με στόλους αξίας 30,4 δις. δολ., 29,6 δις. δολ. και 28,6 δις. δολ. αντίστοιχα. Η αξία του παγκόσμιου στόλου ανέρχεται στα 659,6 δις. δολ. Ειδικότερα, ανά τύπο πλοίου την πρώτη θέση με βάση την αξία τους καταλαμβάνουν οι Έλληνες στα δεξαμενόπλοια (αξία στόλου 33,67 δις. δολ.) και στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers), η αξία των οποίων ανέρχεται στα 11,05 δις. δολ, ενώ στα Bulkers προηγούνται οι Ιάπωνες (50,6 δις. δολ.) και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οι Γερμανοί (32,65 δις. δολ.). Τέλος, στα πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) την πρώτη θέση καταλαμβάνουν οι Νορβηγοί (αξία στόλου 4,31 δις. δολ.).

3.2 Τα χαρακτηριστικά που δίνουν ανταγωνιστικότητα στην ελληνόκτητη ναυτιλία¹¹

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη διά θαλάσσης μεταφορά κάθε είδους φορτίου διακινώντας ετησίως σημαντικότερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου με 3.325 πλοία, εκ των οποίων 2.066 υπό ελληνική σημαία. Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο όνομα στον τομέα της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές. Κατάφερε όχι μόνο να κατακτήσει την πρώτη θέση ως cross trader (δηλ. η αγορά και η πώληση εμπορεύματος χωρίς την καταγραφή του εμπορίου) αλλά και να παραμείνει γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας.

Χάρη στην ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Τα χαρακτηριστικά που δίνουν σήμερα στον ελληνικό στόλο πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας είναι:

1. Μεγέθυνση, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

2. Ανανέωση του στόλου με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.

3. Εξειδίκευση: τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά έδιναν έμφαση σε πλοία versatile (πολλαπλών χρήσεων), απασχολούμενα κυρίως στις αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, ενώ αναμένοντας τις εξελίξεις η ελληνική ναυτιλία επένδυσε σε containerships, LPG (πλοία μεταφοράς πετρελαίου), car carriers (πλοία που μεταφέρουν αυτοκίνητα), chemicals(πλοία μεταφοράς χημικών στοιχείων), καθώς και - σε περιορισμένο βαθμό - σε drilling ships (πλοία εξοπλισμένα με γεωτρύπανο έτσι ώστε να μπορεί η ελληνόκτητη ναυτιλία να εκμεταλλευτεί το υποθαλάσσιο έδαφος) και support vessels(πλοία υποστήριξης πολλαπλών χρήσεων). Επίσης η ελληνική ναυτιλία έχει επενδύσει και σε πλοία LNG (υγραεριοφόρα πλοία).

¹¹ Εφημερίδα «Το Βήμα», Ελληνική Ναυτιλία: Διαχρονική Αξία στην Οικονομία, Αλ. Τουρκαλιάς, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος Της Εθνικής Τράπεζας.

Σημειώνεται ότι, στο πρώτο τρίμηνο του 2009 υπήρχαν 1.050 παραγγελίες για ναυπηγήσεις πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε ναυπηγία παγκοσμίως, σύμφωνα με έρευνα του ναυλομεσιτικού οίκου G. Moundreas. Οι ναυπηγήσεις αυτές αφορούσαν 535 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, 400 δεξαμενόπλοια, 65 containers και 40 πλοία μεταφοράς υγραερίου τύπου LNG/LPG. Σχετικά με αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι επενδύθηκαν κεφάλαια ύψους \$ 19 δισ. το 2008 και \$ 31 δισ. το 2009. Με αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι αφενός εκσυγχρονίζεται και ανανεώνεται ο ελληνικός στόλος και αφετέρου ότι το μερίδιό του σε παγκόσμιο επίπεδο επανέρχεται σε ανοδική πορεία.

Και τα τρία παραπάνω επίπεδα δράσης - μεγέθυνση, ανανέωση και εξειδίκευση - είναι η απάντηση στις νέες ενεργειακές και καταναλωτικές ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και στα νέα εμπορικά δίκτυα συναλλαγών (trading patterns).

Αξίζει να σημειωθεί ότι παραδοσιακά η ναυτιλία διακρίνεται ως μια βιομηχανία στην οποία καταναλώνεται λιγότερο κεφάλαιο σε σχέση με αυτό που παράγεται. Γεγονός που έχει ως συνέπεια τη διαχρονική επένδυση ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών στη ναυτιλιακή αγορά, που σε συνδυασμό με τραπεζικό δανεισμό σε πρώτη φάση αλλά και με πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές σε επόμενη επέτρεψαν τη στήριξη έντονης επενδυτικής δραστηριότητας.

Είναι σημαντικό επίσης ότι η παραδοσιακή δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, είτε οικογενειακού είτε εταιρικού προφίλ, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στη διαχείριση και στη λήψη αποφάσεων. Αυτό επιτρέπει στους φορείς να είναι σε διαρκή αναζήτηση ευκαιριών.

Στη σημερινή συγκυρία η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι αναιμικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας μειώνουν δραματικά τη ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυλαγορές.

Σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης σε ποιοτικό tonnage και σε χαμηλές τιμές.

Η κρίση χρέους, η ανάγκη για απομόχλευση και κεφαλαιακή ενίσχυση στις ευρωπαϊκές τράπεζες αλλά και το excess tonnage (περίσσεια χωρητικότητα) που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην αγορά ενδεχομένως να αποθαρρύνουν τη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. Ως εκ τούτου θα σημειωθεί μείωση στις τιμές των πλοίων πιο γρήγορα και σε συνδυασμό με τον εντονότερο ρυθμό διάλυσης πλοίων (scrapping), δραστηριότητα που αναμένεται να φτάσει τα 42 εκατ. dwt το 2012, θα επιταχύνει την ανάκαμψη της αγοράς. Φυσικά, ως απόρροια των παραπάνω, θα επωφεληθούν περισσότερο όσα συγκροτήματα απολαμβάνουν σήμερα χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ¹²

Όπως θα δούμε και παρακάτω σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε την εντυπωσιακή ανάπτυξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου. Ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος (το εθνικό μας νηολόγιο) μέχρι το 2007 δεν είχε μεγάλη προσέλκυση πλοίων. Από το 2008 και μετά λήφθηκαν κάποια μέτρα έτσι ώστε να μπορέσει το εθνικό νηολόγιο να είναι πιο ανταγωνιστικό με αποτέλεσμα η ελληνική σημαία να προσελκύσει αρκετά πλοία ακόμα και μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Ακόμα μπορούμε να αναφέρουμε ότι η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου συνεχώς αυξάνεται και αυτό οφείλεται στο ότι έχει μειωθεί ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων καθώς και στο ότι ο στόλος αυτός έχει γίνει πιο σύγχρονος έχοντας λιγότερα αλλά μεγαλύτερα πλοία.

Το μέσο μέγεθος των υπό ελληνική σημαία πλοίων αυξάνει όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, καθώς η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων αυξάνει με ταχύτερο ρυθμό από τον αριθμό των πλοίων. Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία υποχρεούνται να τηρούν όλους τους εμπορικούς και οικονομικούς κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, τους περιορισμούς φορτώσεως, τις αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Ειδικότερα, η ελληνική σημαία άρχισε να προσελκύει περισσότερα πλοία μετά τον Δεκέμβριο του 2006, αφότου λήφθηκαν μέτρα ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, με πιο σημαντικό την καθιέρωση περισσότερο ελαστικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων. Πάντως, η αύξηση που παρατηρείται στα υπό ελληνική σημαία πλοία αφορά κυρίως τα δεξαμενόπλοια, τα οποία συνεχίζουν να προτιμούν την ελληνική σημαία ακόμη και μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009. Όσον αφορά τα υπό ελληνική σημαία φορτηγά πλοία, αυτά ήταν λιγότερα το 2009 από ό,τι το 2006, τόσο σε αριθμό όσο και σε χωρητικότητα.

Πίνακας 3:Εξέλιξη πλοίων υπό ελληνική σημαία (πλοία άνω των 100 gt)

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	GROSS TONS
31 Δεκεμβρίου 2012	1939	41,781,486
31 Δεκεμβρίου 2011	2014	43,397,583
31 Δεκεμβρίου 2010	2096	43,086,974
31 Δεκεμβρίου 2009	2112	41,358,711
31 Δεκεμβρίου 2008	2082	39,156,211
31 Δεκεμβρίου 2007	1916	36,239,543

¹²

Ναυτικό Επιμελητήριο

31 Δεκεμβρίου 2006	1874	32,765,042
31 Δεκεμβρίου 2005	1901	31,444,245
31 Δεκεμβρίου 2004	1972	32,769,792
31 Δεκεμβρίου 2003	1974	31,915,727
31 Δεκεμβρίου 2002	1965	29,204,859

Γενικά, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), τον Ιανουάριο του 2008, τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο είχαν μεταφορική δυναμικότητα 61,4 εκατ. dwt, έναντι 252,6 εκατ. dwt του Παναμά, 117,5 εκατ. dwt της Λιβερίας, 59,7 εκατ. dwt στις Μπαχάμες, 59,6 εκατ. dwt στις νήσους Marshall, 12,1 εκατ. dwt στις ΗΠΑ, και 15,0 εκατ. dwt στη Γερμανία και την Ιαπωνία. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο προτιμούν να εγγράφουν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους σε χώρες που τους παρέχουν ουσιαστική ελευθερία κυρίως ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων τους, διατηρώντας σχετικά μικρό ποσοστό των πλοίων τους (25%-28% στην Ελλάδα) στη σημαία της χώρας καταγωγής τους.

Όσον αφορά την Ελλάδα, το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι ήταν και είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), με τη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, τότε ο οιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Για τον λόγο αυτό οι περιορισμοί που τίθενται και στην Ελλάδα τα τελευταία έτη ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων είναι ελάχιστοι. Όπως προβλέπεται στην υπ' αριθμόν Φ.Υ.: 3113.1.3021/2006 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας για την ένταξη υπό ναυπήγηση δεξαμενοπλοίου ελληνικής ιδιοκτησίας στο ελληνικό νηολόγιο, από τα 16 μέλη του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου τα 6 θα πρέπει να είναι Έλληνες, συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου. Σημειώνεται ότι το εν λόγω δεξαμενόπλοιο ανήκει σε ελληνική εταιρία που είναι εγκατεστημένη στη Λιβερία. Ολο και λιγότερα ποντοπόρα πλοία ελληνικών συμφερόντων υψώνουν την ελληνική σημαία. Το εθνικό νηολόγιο καλύπτει πλέον μόλις το 22% από τα 3.760 ελληνόκτητα ποντοπόρα, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία τα οποία δημοσιοποιήθηκαν από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee).

Ο φορέας εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού στο Σίτι, αποδίδει τη συνεχή πτωτική πορεία του εθνικού εμπορικού στόλου στην ανησυχία που παραμένει σχετικά με τη δομή του φορέα διαχείρισης του ελληνικού νηολογίου. Αναφέρεται, δηλαδή, στην κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας από τον Οκτώβριο του 2009 που αποτελούσε σταθερή αναφορά για τον εφοπλισμό επί δεκαετίες.

Όπως προκύπτει από την ετήσια έκθεση του Committee στο διάστημα 2009-2012 ο ελληνικός στόλος έχασε 259 πλοία ή το 23,1% της δύναμής του. Μεγάλη μείωση παρατηρείται και στα υπό κατασκευή πλοία για τα οποία δηλώνεται η νηολόγησή τους στο εθνικό νηολόγιο, με αποτέλεσμα η ελληνική σημαία να δέχεται πλήγμα όσο αφορά

την ανανέωση του δυναμικού της. Μάλιστα ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του από τα 11,2 έτη το 2011 αυξήθηκε ελαφρά στα 11,3 έτη.

Το Μάρτιο του 2012 ο ελληνικών συμφερόντων ποντοπόρος στόλος αριθμούσε 3.760 πλοία συνολικής χωρητικότητας 264.054.167 τόνων έναντι 3.848 πλοίων το 2011 χωρητικότητας 261.675.981 τόνων, ενώ 437 πλοία βρισκόντουσαν στο στάδιο της κατασκευής. Το Committee σχολιάζει ότι συνεχίζεται η μείωση σε αριθμό πλοίων για τον ελληνόκτητο στόλο αλλά παράλληλα σημειώνεται ιστορικό ρεκόρ όσο αφορά τη χωρητικότητά του. Ο εθνικός στόλος αριθμούσε το 2012 862 πλοία έναντι 917 το 2011 και 969 το 2010. Από τα 862 τα 85 ήταν πλοία υπό κατασκευή έναντι 127 και 189 το 2011 και το 2010 αντίστοιχα. Πρόκειται για μείωση 5,9%. Συνολικά 43 σημαίες διεκδικούν μερίδιο της ελληνικής διαχείρισης.

Το 22% του ελληνόκτητου στόλου ανήκει στο ελληνικό νηολόγιο, το 17% φέρει σημαία Λιβερίας, το 14% σημαία Μάλτας, το 13% Νήσων Μάρσαλ, 11% σημαία Παναμά, 8% Μπαχάμες, 6% Κύπρου, 1% Αγίου Βικεντίου, 1% Χονγκ-Κονγκ και Κίνας, ενώ 5% ανήκει σε διάφορα άλλα νηολόγια. Οι Έλληνες εφοπλιστές έλεγχαν το 2012 το 23% του παγκόσμιου στόλου των oil τάνκερ από το 22,7% το 2011, το 8,4% του στόλου των τάνκερ μεταφοράς χημικών και παραγώγων, το 8,4% των τάνκερ μεταφοράς αερίου (LNG) έναντι 7,9% το 2011, το 15,1% των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έναντι 15,1% το 2011, το 5,5% των πλοίων μεταφοράς κοντέινερ από 4,8% το 2011, το 2,4% των φορτηγών και το 5,5% των επιβατικών πλοίων έναντι 5,8% το 2011¹³.

Οι προσπάθειες της κυβέρνησης να μην «ενοχλήσει» φορολογικά τους εφοπλιστές για να αποτρέψει τη γνωστή και διαχρονική απειλή «θα πάρουμε τα πλοία μας και θα φύγουμε» φαίνεται ότι δεν αποδίδουν καρπούς, αφού η δύναμη του ελληνικού νηολογίου όλο και μειώνεται. Αυτό έδειχναν τα νέα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής τον Νοέμβριο του 2012, σύμφωνα με τα οποία η δύναμη του στόλου με ελληνική σημαία μειώθηκε και πάλι φτάνοντας στα 1.950 πλοία. Από αυτά τα περισσότερα (649) ήταν επιβατηγά, τα 542 φορτηγά, τα 533 δεξαμενόπλοια και τα 226 διαφόρων κατηγοριών.

Οκτώ δηλαδή πλοία έφυγαν από την ελληνική σημαία μέσα σ' ένα μήνα, αφού τον Οκτώβριο του 2012 ανέρχονταν σε 1.958. Οι μεγαλύτερες αποχωρήσεις είχαν γίνει στα επιβατηγά, καθώς είχαν αποχωρήσει έξι πλοία από την ελληνική σημαία, ακολούθησαν τα φορτηγά που δύο από αυτά άλλαξαν σημαία, ένα από τα διάφορα, ενώ ένα δεξαμενόπλοιο ύψωσε την ελληνική σημαία. Χαρακτηριστικό είναι το στοιχείο ότι τον Νοέμβριο του 2011 η δύναμη του ελληνικού στόλου ήταν 2.022 πλοία. Δηλαδή μέσα σ' ένα χρόνο οι Έλληνες εφοπλιστές κατέβασαν την ελληνική σημαία σε 72 πλοία τους, με τα επιβατηγά να κατέχουν την πρωτιά, καθώς 48 από αυτά είχαν φύγει από το ελληνικό νηολόγιο, ακολούθησαν και τα φορτηγά -αποχώρησαν 15- οι απώλειες είναι μικρότερες στα δεξαμενόπλοια καθώς έφυγαν μόνο πέντε και τέσσερα διαφόρων κατηγοριών.

Παρόλα αυτά ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) Θ. Βενιάμης τον Ιούλιο του 2011, κατά τη διάρκεια συνάντησής του με τον υπουργό Ναυτιλίας Κ. Μουσουρούλη, αμέσως μετά την επανασύσταση του υπουργείου, είχε δηλώσει ότι «θα σταθούμε αρωγοί στην προσπάθεια της κυβέρνησης, ώστε να φέρουμε όσα περισσότερα πλοία μπορούμε κάτω από την ελληνική σημαία».

¹³ <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=112848885>

Η κυβέρνηση για να καταλαγιάσει τις αντιδράσεις που υπάρχουν για τις φοροαπαλλαγές που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές προσπάθησε να καθιερώσει δύο νέους φόρους. Ο ένας από τους δύο στην πορεία... χάθηκε. Η πρώτη ρύθμιση ήταν η φορολόγηση των υπό ξένη σημαία πλοίων που διαχειρίζονται αλλοδαπές ή ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, κατ' αναλογία του συστήματος φορολόγησης που ισχύει και στα πλοία με ελληνική σημαία (tonnage tax system). Η δεύτερη αφορούσε επιβολή έκτακτης εφάπαξ εισφοράς σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα που διαχειρίζονται πλοία άνω των 500 κόρων με ελληνική ή ξένη σημαία. Η εισφορά αφορούσε το ετήσιο εισαγόμενο συνάλλαγμα της τετραετίας 2012-2015. Μέσα σ' ένα 24ωρο, μετά την ανακοίνωση του νέου φόρου, η κυβέρνηση τροποποίησε τη διάταξη βγάζοντας εκτός τις ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης πλοίων, αφήνοντας μόνο τους ναυλομεσίτες. Η δύναμη της μειώθηκε από 862 το 2012 στα 819 παρά τις αγορές νέων σκαριών¹⁴.

Το 2013 ένα ρεκόρ μετά το άλλο καταρρίπτουν οι Έλληνες εφοπλιστές ως προς τις αγορές νέων πλοίων, όμως, φαίνεται να γυρνούν την πλάτη στην ελληνική σημαία. Διακόσια εικοσιτέσσερα πλοία προστέθηκαν στον συνολικό στόλο, ανεβάζοντας τον αριθμό στα 3.901 πλοία χωρητικότητας 291 εκατ. dwt τον Μάρτιο, από 3.677 πλοία (265,3 εκατ. dwt) το 2013, σύμφωνα με τα στοιχεία του GSCC που δημοσίευσε η Tradewinds. Ωστόσο, το ελληνικό νηολόγιο φαίνεται να «χάνει δυνάμεις», καθώς η «γαλανόλευκη» μετρά 10 πλοία λιγότερα το πρώτο τρίμηνο του 2013 σε σχέση με το 2012. Από τα 829 πλοία η δύναμή της μειώθηκε στα 819. Αριθμός αρκετά συρρικνωμένος αν αναλογιστεί κανείς πως στο τέλος του 2012 αυτός ανερχόταν στα 862.

Βασική αιτία, όπως επισημαίνουν μέλη του Committee, είναι η αβεβαιότητα που έχει δημιουργηθεί για το φορολογικό καθεστώς στην Ελλάδα μετά την αιφνιδιαστική κίνηση του υπουργείου Οικονομικών να αυξήσει την φορολογία των ελληνόκτητων πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Ελλάδα, κατά πολύ περισσότερο από ότι είχαν εθελοντικά και κατόπιν διαβουλεύσεων με την κυβέρνηση συμφωνήσει οι εφοπλιστές.

Το 2014 παρατηρούμε τάσης φυγής και χαρακτηριστικό της τάσης φυγής και αποφυγής της ελληνικής σημαίας είναι ότι ως το τέλος Φλεβάρη του 2014 έγιναν μόλις 7 νέες εγγραφές στο εθνικό νηολόγιο. Την «γαλανόλευκη» ύψωσε σε τρία φορτηγά πλοία της η Danaos Shipping Company του δρ. Ιωάννη Κούστα, ενώ από ένα πλοίο τους έντυσαν στα ελληνικά χρώματα η Minerva Marine Inc. του Ανδρέα Μαρτίνου, η Union Marine Enterprises, η Eletson Corporation των Καρασταμάτη-Κέρτσικοφ-Χατζηελευθεριάδη και η Neptune Line & Shipping της Μελίνας Τραυλού. Το ίδιο χρονικό διάστημα πέρυσι είχαν γίνει περίπου 15 νηολογήσεις, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, ενώ συνολικά το 2013 48 νέα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία.

Μεταξύ εκείνων που επιμένουν παραδοσιακά είναι ηχηρά ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού, όπως ο Γ. Αγγελικούσης, ο οποίος πέρυσι ενέγραψε στο ελληνικό νηολόγιο περισσότερα από 10 πλοία, ενώ έπονται οι όμιλοι Βαρδινογιάννη, Μαρτίνου, Κωνσταντακόπουλου, Λιβανού, Κ. Αγγελόπουλου, Γουλανδρή, Καρρά κ.α. Αυτή την στιγμή το 22% του ελληνόκτητου τονάζ «φορά» ελληνικά χρώματα, ποσοστό μικρό, το οποίο αποδίδεται από τη ναυτιλιακή κοινότητα στο γεγονός ότι η ελληνική σημαία είναι μη ανταγωνιστική σε σχέση με τις ξένες λόγω και του αυξημένου κόστους απασχόλησης

¹⁴ <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/agores-plion-apo-elines-xoris--eliniki-simea>

Ελλήνων αξιωματικών και ναυτικών σε αυτά. Όμως, το να κυματίζει η γαλανόλευκη έχει και μεγάλη συμβολική σημασία, καθώς προβάλλεται η ελληνική ισχύς στη ναυτιλία σε όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του πλανήτη, ενώ αποφέρει και σημαντικά έσοδα για την ελληνική οικονομία. Γι' αυτό και, όπως έχουν πολλές φορές επισημάνει μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, πρέπει να δοθούν κίνητρα από την Πολιτεία για να επιλέγεται η ελληνική σημαία. Πάντως, μετά τις τελευταίες εξελίξεις με την φορολόγηση, «παραμονεύουν» ανταγωνιστές όπως το Χονγκ Κονγκ, Λονδίνο κ.α. που με αποστολές τους στην Αθήνα, προσπαθούν να προσελκύσουν τους εφοπλιστές.

Από τις ξένες σημαίες οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται, με βάση τα στοιχεία του GSCC, να προτιμούν εκείνη της Λιβερίας σε ποσοστό 17% (περίπου 505 ελληνικά πλοία). Μεγάλη κερδισμένη την περασμένη χρονιά ήταν η σημαία των νησιών Μάρσαλ, στο νηολόγιο των οποίων εγγράφηκαν 123 ελληνικά πλοία χωρητικότητας 11 εκατ. dwt (συνολικά 440 πλοία), κατέχοντας μερίδιο αγοράς κοντά στο 16%, ενώ ακολούθησε η Μάλτα με 15%.

Στον αντίποδα, μεγάλη χαμένη είναι η Κύπρος που στο παρελθόν ήταν από τις πιο δημοφιλείς σημαίες για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες λόγω των αναταραχών της κυπριακής οικονομίας πέρυσι, με αποτέλεσμα πλέον μόλις το 6% των ελληνικών πλοίων να «ντύνεται» στα χρώματά της (περίπου 200 πλοία).

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται να προτιμούν τις «σημαίες ευκαιρίας», όπως αποκαλούνται, παρά το γεγονός μάλιστα, ότι έχουν απλοποιηθεί οι διαδικασίες για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο (παλαιότερα χρειάζονταν 34 υπογραφές από 3 υπουργεία, ενώ πλέον μόλις 9).

Από τους επιμέρους κλάδους, οι Έλληνες εφοπλιστές, όπως δείχνει η έκθεση του GSCC, δείχνουν σαφή προτίμηση στα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, LNG και LPG. Περίπου 183 πλοία αυτού του τύπου, συνολικής χωρητικότητας 6,5 εκατ. dwt έχουν πέσει ήδη στο νερό το τελευταίο διάστημα, ενώ επιπλέον 70 (χωρητικότητας 3,6 εκατ. dwt) βρίσκονται στα βιβλία παραγγελιών των ασιατικών γιάρδων, επενδύσεις που ξεπερνούν τα 4 δις. σε σχέση με τα 116 του ξηρού φορτίου και τα 61 των containerships.

Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί την δεύτερη παγκόσμια δύναμη σε πλοία υδροποιημένου αερίου ελέγχοντας το 12% του διεθνούς στόλου ακολουθώντας την Ιαπωνία που βρίσκεται στην πρώτη θέση. Παρά το γεγονός ότι οι μέσοι ναύλοι το 2013 κυμάνθηκαν στα 88.635 δολ. την ημέρα (από 148.644 δολ. το 2012), οι σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης που δημιουργούνται λόγω των νέων κοιτασμάτων αερίου και της αύξησης των εξαγωγών από χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία κλπ., αποτελούν δέλεαρ και για τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι συνεχίζουν να επενδύουν στον συγκεκριμένο τομέα.

Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Maran Gas του Αγγελικούση με 16 υπό ναυπήγηση LNG Carriers, ενώ ακολουθεί η Gaslog του Πήτερ Λιβανού με 8 παραγγελίες, οι οποίες αποτέλεσαν και «προϊκα» για την εισαγωγή της εταιρίας του στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Τέσσερα υπό ναυπήγηση πλοία έχει η Cardiff του Γιώργου Οικονόμου, τρία η Thenamaris του Θανάση Μαρτίνου, ένα ο Τσάκος, ενώ πλήρη για νέες επενδύσεις βάζει και η Dynagas του Προκοπίου. Στον τομέα των LPG ξεχωρίζει το ναυπηγικό πρόγραμμα 17 πλοίων \$350 εκ. του Χάρη Βαφειά.

dealnews

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Για πρώτη φορά έπειτα από πέντε χρόνια οι νέες παραγγελίες πλοίων επέστρεψαν στα προ κρίσης επίπεδα. Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων του Οργανισμού IHS Fairplay, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων για όλο το 2013 ξεπέρασαν για πρώτη φορά μετά το 2008 τους 100 εκατ. gt. Οι νέες παραγγελίες του 2013 ανήλθαν στους 103,88 gt και αντιπροσωπεύουν 3.346 πλοία.

Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνει για μία ακόμη φορά τη στροφή των εφοπλιστών στα ναυπηγεία ύστερα από χρόνια αποχής. Το 2013 σημειώθηκε «εκρηξη» στις νέες ναυπηγήσεις, που κρατά και τους δυο πρώτους μήνες του 2014, καθώς οι τιμές ναυπήγησης βρέθηκαν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny, στη διάρκεια του Ιανουαρίου του 2014 οι νέες παραγγελίες πλοίων ανήλθαν στις 279 έναντι 160 μόλις τον Ιανουάριο του 2013.

Ήταν βέβαια κατά 30% λιγότερες από ότι το Δεκέμβριο του 2013. Το 2013 τα κινεζικά ναυπηγεία σημείωσαν σημαντική αύξηση σε ότι αφορά τις νέες παραγγελίες. Ειδικότερα, σε κινεζικές γιάρδες τοποθετήθηκαν 44,10 εκατ. gt και σημειώθηκε αύξηση 210% σε σύγκριση με ένα χρόνο πριν, στα κορεατικά ναυπηγεία τοποθετήθηκαν 36,12 εκατ. gt (αύξηση 200% σε σύγκριση με ένα χρόνο πριν), ενώ οι Γιαπωνέζοι ναυπηγοί κέρδισαν παραγγελίες 14,07 εκατ. gt (αύξηση 66%).

Το μερίδιο αγοράς στις νέες κατασκευές στις τρεις μεγάλες ναυπηγικές βιομηχανίες είναι 43% για την Κίνα, 35% για την Κορέα και 14% για την Ιαπωνία. Ανά τύπο πλοίου τη μερίδα του λέοντος συγκεντρώνουν τα bulk carriers, καθώς σχεδόν οι μισές παραγγελίες αφορούν σε πλοία αυτού του τύπου (49,01 εκατ. gt, 1.040 πλοία) ενώ τα δεξαμενόπλοια ακολουθούν με 19,87 εκατ. gt (542 πλοία). Σε ότι αφορά τις παραδόσεις νεότευκτων, το 2013 παρατηρήθηκε πτώση κατά 26% σε σύγκριση με το 2012, καθώς παραδόθηκαν συνολικά 2.868 πλοία, 69,67 εκατ. gt.

Τα κινεζικά ναυπηγεία παρέδωσαν 25,44 εκατ. gt, τα κορεατικά 24,48 εκατ. gt και τα γιαπωνέζικα 14,36 εκατ. gt. Τα μερίδια αγοράς ήταν αντίστοιχα 36%, 35% και 20%. Μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου του 2013 το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών ήταν 182,86 εκατ. gt ή 9% μεγαλύτερο από ένα χρόνο πριν. Ελαφρώς ανοδικά ο BDI Στο μεταξύ, ελαφρώς ανοδικά κινείται το τελευταίο διάστημα ο βασικός δείκτης της ναυλαγοράς ξηρού χύδην φορτίου (Baltic Dry Index-BDI), μετά την πίεση που δέχτηκε λόγω των εορτών της κινεζικής πρωτοχρονιάς. Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο G. Moundreas, ο BDI επηρεάστηκε θετικά και από την αύξηση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα.

Το τελευταίο διάστημα έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο το σιδηρομετάλλευμα (Iron Ore) να χρησιμοποιείται από τους εμπόρους (Traders) και τους παραγωγούς σιδήρου (Steel Mills) σαν εγγύηση (Collateral) προς τα τραπεζικά ιδρύματα ώστε να εξασφαλίσουν δανειοδοτήσεις. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών Iron Ore πέρα από αυτές που είναι αναγκαίες για να καλύψουν τις ανάγκες της βιομηχανίας παραγωγής σιδήρου. Σύμφωνα με αναλυτές, οι έμποροι και οι παραγωγοί σιδήρου αντιμετωπίζουν το πρόβλημα ότι αν σταματήσουν να εισάγουν Iron Ore, λόγω

της προβλεπόμενης επιβράδυνσης της οικονομίας της Κίνας, θα έρθουν αντιμέτωποι με τη μείωση της χρηματοδότησης από τις τράπεζες.

Η ανωτέρω περιγραφόμενη κατάσταση είχε σαν αποτέλεσμα οι εισαγωγές Iron Ore τον Ιανουάριο να φτάσουν σε επίπεδα ρεκόρ, στους 86,8 εκατ. τόνους από το προηγούμενο υψηλό των 77,8 εκατ. τόνων πριν από δύο μήνες, το οποίο φυσικά είχε θετική επίδραση στον BDI¹⁵.

Εντυπωσιακή είναι η παρουσία του ελληνικού εφοπλισμού το πρώτο τρίμηνο του 2014, τόσο στις νέες ναυπηγήσεις όσο και στις αγορές second hand πλοίων. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες τοποθέτησαν στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του τρέχοντος έτους το 16,5% του συνόλου των παραγγελιών που τοποθέτησε η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία υπολογιζόμενες με dwt, ενώ παράλληλα το ίδιο διάστημα αγόρασε το 28,9% των μεταχειρισμένων πλοίων που άλλαξαν χέρια.

Οι συνολικές επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών σε νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία στο πρώτο τρίμηνο του 2014 υπολογίζεται ότι ξεπερνούν τα 9 δισ. δολ. έναντι σχεδόν 5 δισ. δολ. πέρυσι το ίδιο διάστημα. Ο διπλασιασμός των επενδύσεων οφείλεται αφενός στην άνοδο των τιμών των πλοίων, αφετέρου στην αυξημένη δραστηριότητα των πλοιοκτητών σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny για την επενδυτική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών το διάστημα Ιανουαρίου - Μαρτίου 2014, σε σύγκριση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, είναι αποκαλυπτικά.

Σε ότι αφορά το σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας, σύμφωνα με τα στοιχεία της Golden Destiny, στο εξεταζόμενο διάστημα τοποθετήθηκαν νέες παραγγελίες για 792 πλοία όλων των τύπων και κατηγοριών, 50,38 εκατ. dwt. Για τα 357 εξ αυτών η συνολική αξία υπολογίζεται στα 26,19 δισ. δολ., ενώ για 435 πλοία δεν έγιναν γνωστοί οι όροι κατασκευής τους. Εκτιμάται πάντως ότι η συνολική αξία των νέων παραγγελιών ξεπερνά τα 50 δισ. δολ. Το πρώτο τρίμηνο του 2013 είχαν καταγραφεί παραγγελίες για 485 πλοία, 28,32 εκατ. dwt. και αξίας άνω των 26 δισ. δολ. .

Τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, όπως προαναφέρθηκε, τοποθέτησαν το 16,5% του συνόλου των παραγγελιών, με βάση τους dwt και το 11,99% με βάση τον αριθμό των πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο τρίμηνο του 2013 οι τοποθετήσεις σε νεότευκτα των Ελλήνων εφοπλιστών αντιστοιχούσαν 13,7% του συνόλου των παραγγελιών με βάση τους dwt, ενώ με βάση τον αριθμό των πλοίων στο 8,6%.

Ανάλογη με τις παραγγελίες νεότευκτων είναι η εικόνα που εμφανίζει η δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών και στην αγορά των second hand πλοίων. Ειδικότερα στη διάρκεια του διαστήματος Ιανουαρίου-Μαρτίου 2014 οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες αγόρασαν 131 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 10,79 εκατ. dwt και αξίας άνω των 3,3 δισ. δολ., ενώ για 17 πλοία δεν έγινε γνωστό το τίμημα αγοράς. Στο πρώτο τρίμηνο του 2013 τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα απέκτησαν 70 πλοία second hand, αξίας λίγο πάνω από 1 δισ. δολ. Υπολογίζεται ότι το πρώτο τρίμηνο του 2014 οι αγορές των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελούν το 28,9% του συνόλου των αγορών με βάση του dwt, ενώ το ίδιο διάστημα πέρυσι αποτελούσαν το 32%.

Ο ναυλομεσιτικός οίκος Golden Destiny αναφέρει ότι κατά το πρώτο τρίμηνο του 2014 παγκοσμίως άλλαξαν χέρια 499 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 37 εκατ. dwt και αξίας άνω των 10,5 δισ. δολ. (για 92 εξ αυτών δεν έγινε γνωστή η τιμή αγοράς),

¹⁵ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/773044/ekriksi-ton-neon-paraggelion-to-2013>

ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2013 άλλαξαν χέρια 336 πλοία, 16,2 εκατ. dwt και αξίας τουλάχιστον 4,01 δισ. δολ. (για 48 εξ αυτών δεν έγινε γνωστή η τιμή αγορά τους).

Η αυξημένη δραστηριότητα τόσο στις νέες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων όσο και στις αγορές από «δεύτερο χέρι» αποδίδεται από τους αναλυτές στις χαμηλές ακόμη αξίες των πλοίων, αλλά και στις θετικές προσδοκίες που κυριαρχούν για το μέλλον της ναυλαγοράς. Επίσης ενισχυτικά στην όλη εικόνα λειτουργεί η δραστηριότητα των επενδυτικών funds, τα οποία αξιοποιώντας το κενό που αφήνει στις χρηματοδοτήσεις η παραδοσιακή τραπεζική έχουν εισέλθει δυναμικά στον ναυτιλιακό κλάδο, προσδοκώντας σε πολύ ικανοποιητικές αποδόσεις όταν οι ναυλαγορές θα κινούνται έντονα ανοδικά.

Τα επενδυτικά funds συμπράττουν με τους πλοιοκτήτες και χρηματοδοτούν την επέκταση του στόλου των ναυτιλιακών εταιρειών είτε με νεότευκτα πλοία είτε με «μεταχειρισμένα».

Τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου παραμένουν στο κέντρο του ενδιαφέροντος των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς εξακολουθούν να αποσπούν τη μερίδα του λέοντος στις νέες ναυπηγήσεις και στις αγορές από δεύτερο χέρι, παρά το γεγονός ότι ο βασικός δείκτης της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, ο BDI, εξακολουθεί να «ταλαιπωρείται» και μόλις πριν από λίγες ημέρες βρέθηκε και πάλι κάτω από τις 1.000 μονάδες. Στο πρώτο τρίμηνο του 2013, από τα 95 νεότευκτα που παρήγγειλαν οι Έλληνες εφοπλιστές τα 42 είναι ξηρού χύδην φορτίου (44%).

Ακολουθεί ο κλάδος των δεξαμενοπλοίων με 27 νέες παραγγελίες, ενώ ζήτηση παρουσιάστηκε και για τα πλοία μεταφοράς αερίου, καθώς στο πρώτο τρίμηνο του 2014 τοποθετήθηκαν παραγγελίες για 10 πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG Carriers) και δύο πλοία μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers). Επίσης τοποθετήθηκαν παραγγελίες και για 12 containerships και δύο μονάδες special projects (off shore).

Στα second hand πλοία, οι Έλληνες εφοπλιστές εμφανίστηκαν ως αγοραστές κυρίως για πλοία bulk carriers και δεξαμενόπλοια. Ειδικότερα, από τα 131 πλοία που απέκτησαν το πρώτο τρίμηνο του 2014 τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, τα 73, δηλαδή περισσότερα από τα μισά, ήταν πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, ενώ 46 ήταν δεξαμενόπλοια. Επίσης αποκτήθηκαν δύο πλοία μεταφοράς αερίου, εννέα containerships και ένα ειδικού σκοπού.

Παγκοσμίως, πάντως, η εικόνα δεν είναι ανάλογη αυτής των Ελλήνων εφοπλιστών σε ότι αφορά τις επενδύσεις σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων. Ειδικότερα στις νέες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων το ενδιαφέρον των εφοπλιστών επικεντρώθηκε κυρίως στα bulk carriers (παραγγελίες 338 πλοίων σε ένα σύνολο 792) και ακολούθησαν τα special projects (με 148 παραγγελίες). Στην τρίτη θέση βρέθηκαν τα δεξαμενόπλοια με παραγγελίες 136 πλοίων και στην τέταρτη θέση τα containerships με παραγγελίες 53 πλοίων.

Το πρώτο τρίμηνο του 2014, τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα τοποθέτησαν νέες παραγγελίες για τη ναυπήγηση 95 πλοίων κάθε είδους, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 8,33 εκατ. dwt. Για τα 51 από τα πλοία η επένδυση (κόστος ναυπήγησης) υπολογίζεται στα 3,53 δισ. δολ., ενώ για τα υπόλοιπα 44 η αξία δεν έγινε γνωστή. Πάντως, κατ' εκτίμηση υπολογίζεται ότι επενδύθηκαν άλλα 2,8-3 δισ. δολ. περίπου. Το αντίστοιχο περσινό διάστημα οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν τοποθετήσει παραγγελίες για 42 πλοία, 3,95 εκατ. dwt και συνολικής αξίας 3,5 δισ. δολ.

Το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους ολοκληρώθηκε με τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου να καταγράφει πτωτικές τάσεις, οι οποίες συνεχίστηκαν και τον Απρίλιο. Οι

εκτιμήσεις για μείωση της ζήτησης χάλυβα παγκοσμίως συνιστούν μία απειλή για τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, αναφέρει ο ναυλομεσιτικός οίκος Golden Destiny. Σύμφωνα με τη World Steel Association, η παγκόσμια ζήτηση αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,1% το 2014, σε 1,52 δισ. τόνους, έναντι αύξησης 3,6% το 2013. Για το 2015 αναμένεται μία αύξηση της ζήτησης από το προηγούμενο έτος κατά 3,3%. Ειδικά από την Κίνα η αύξηση της ζήτησης χάλυβα αναμένεται να κυμανθεί στα επίπεδα του 3% όταν το 2013 ήταν 6,1%, ενώ το 2015 θα πέσει ακόμη χαμηλότερα, στο 2,7%. Από την άλλη πλευρά αναμένεται αύξηση της ζήτησης από τις ανεπτυγμένες χώρες κατά 2,5% το 2014, όταν τον προηγούμενο χρόνο σημειώθηκε μείωση κατά 0,3%.

Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, οι ισορροπίες παραμένουν εύθραυστες, με τα θετικά νέα να έρχονται αυτήν την περίοδο από τα πλοία VLCC, ενώ σε μία άλλη κατηγορία δεξαμενοπλοίων το θετικό στοιχείο είναι η μηδενική αύξηση του στόλου στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του τρέχοντος έτους¹⁶.

Η επαναλειτουργία ιδιωτικών σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης αποτελεί νέο τομέα επενδύσεων με στόχο την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας και των Ελλήνων ναυτικών. Ενδιαφέρον δείχνουν Έλληνες εφοπλιστές, μεταξύ των οποίων είναι ο Γιάννης Αγγελικούσης, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, με το Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Εκπαίδευσης (Training center), που περιλαμβάνει την προμήθεια Προσομοιωτών Γέφυρας, Μηχανής & Διαχείρισης Φορτίου, ο Κωνσταντίνος Β.Κωνσταντακόπουλος με τη δημιουργία ενός υπερσύγχρονου ναυτιλιακού κέντρου εκπαίδευσης, του «Costamare Maritime Training Services SA» που σκοπό έχει την επιμόρφωση των Ελλήνων Αξιωματικών πάνω στις τελευταίες εξελίξεις στη ναυσιπλοΐα όπου όλα πλέον γίνονται ηλεκτρονικά, οι Πάνος και Θανάσης Λασκαρίδης, και οι Θανάσης, Ανδρέας και Κωνσταντίνος Μαρτίνος.

«Μου είναι αδύνατο να παραδεχτώ ότι στις Φιλιππίνες λειτουργούν σήμερα δεκάδες ιδιωτικές ναυτικές σχολές με μια δυναμικότητα ενεργών ναυτικών πάνω από 350.000, ενώ στη χώρα μας έχουμε δια της βίας 15-16.000 ναυτικούς» επισημαίνει ο Μιχάλης Λάμπρος Αντιπρόεδρος της Ένωσης εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας και Γενικός Διευθυντής Majestic International Cruises Inc: «Αν αναλογιστεί κανείς ότι η χώρα μας την δεκαετία 1960/1970 διέθετε περίπου 80.000 ναυτικούς εν ενεργεία που αντιστοιχούσαν τότε στο 10% του παγκόσμιου ναυτεργατικού δυναμικού ενώ σήμερα η δύναμή μας καλύπτει μόλις το 1% παγκοσμίως, τότε καταλήγει στην μοναδική λύση για ένα νέο ξεκίνημα αύξησης του ναυτεργατικού μας δυναμικού με την ίδρυση ιδιωτικών σχολών ναυτικής εκπαίδευσης και την άμεση αναβάθμιση των δημοσίων». Βάση νόμου που πέρασε ο Μ.Βαρβιτσιώτης μία ιδιωτική σχολή μπορεί να κάνει τα θεωρητικά μαθήματα και μετά να πηγαίνει τους σπουδαστές της σε μία από τις δημόσιες Ακαδημίες για την πρακτική εξάσκηση. Στη συνέχεια μπορούν να πάρουν πιστοποίηση δημόσιας σχολής.

¹⁶ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/798197/ano-ton-9-dis-dol-oi-ependuseis-ton-ellinon-efopliston>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ισχυρό «ατού» στον Πειραιά δίνει η στροφή σε mega containerships. Σύμφωνα με την Drewry, το μεγάλο λιμάνι της χώρας βγαίνει μπροστά έναντι του ανταγωνισμού. Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μόνο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου που μπορεί να εξυπηρετήσει containerships άνω των 14.000 teu. Στρατηγικό πλεονέκτημα φαίνεται ότι αποκτά το λιμάνι του Πειραιά, ως διαμετακομιστικός κόμβος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, από τη λειτουργία των mega alliance και τη διόγκωση της χωρητικότητας των containerships.

Σύμφωνα με έκθεση της Drewry, η συμμαχία των τριών μεγαλύτερων εταιρειών containerships στον κόσμο, των Maersk, MSC και CMA - CGM, η λεγόμενη P3, η οποία θα αρχίσει να λειτουργεί όπως υπολογίζεται μετά τα μέσα του 2014, αναμένεται να «βάλλει δύσκολα» στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Όπως σημειώνει η έκθεση τα λιμάνια της Ευρώπης θα χρειαστεί να εξυπηρετήσουν πολύ μεγαλύτερο όγκο φορτίων, αφού τα πλοία και τα service θα μειωθούν, αλλά η μεταφορική τους ικανότητα θα αυξηθεί. Ήδη τα δύο τελευταία χρόνια ο μέσος όρος χωρητικότητας έχει αυξηθεί, όσον αφορά την εξυπηρέτηση των λιμανιών της Β. Ευρώπης, από τα 9,367 teu στα 10,923 teu ανά πλοίο, ενώ τα service από 30 έχουν μειωθεί στα 22 ανά εβδομάδα.

Επισημαίνεται ότι όσον αφορά τα πλοία των τριών εταιρειών από 11.580 teu με την ενεργοποίηση της P3 θα φτάσει τα 13.032 teu, κατά μέσο όρο. Τις δυσκολίες στα λιμάνια αναμένεται να εντείνουν και οι σχεδιασμοί που υπάρχουν για την ενδυνάμωση και των άλλων alliance, τόσο της G6 όσο και της CKYHE, στην οποία θα ενταχθεί και η Evergreen. Την ίδια στιγμή όμως στην Ανατολική Μεσόγειο, με τις επενδύσεις που έχουν γίνει στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων τα τελευταία χρόνια, το λιμάνι του Πειραιά είναι το μόνο που μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία άνω των 14.000 teu στην περιοχή.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη θέση που έχει το λιμάνι στον παγκόσμιο χάρτη, μέσω του οποίου οι εταιρείες γλιτώνουν 7 ημέρες συγκριτικά με τη χρήση των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης, δίνει στο λιμάνι του Πειραιά το συγκριτικό πλεονέκτημα. Ταυτόχρονα, όπως σημειώνεται στην έκθεση, στρατηγικής σημασίας ρόλο αναμένεται να διαδραματίσει η ικανότητα απορρόφησης των φορτίων στην ενδοχώρα, προτού φτάσει το επόμενο πλοίο, λίγες ημέρες μετά.

Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών είναι καταλυτική για την εξυπηρέτηση των φορτίων από τα mega containerships. Ένας τομέας που όπως τονίζει η Drewry συνεχίζει να αποτελεί πρόβλημα, ειδικά σε ότι αφορά τη σύνδεση των σιδηροδρομικών γραμμών με τα λιμάνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Ολλανδία η οποία είναι η μοναδική ευρωπαϊκή χώρα με ειδική σιδηροδρομική γραμμή για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Το Ρότερνταμ, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, προστίθεται στην έρευνα, είναι στην πρώτη γραμμή της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά τα τελευταία τέσσερα χρόνια παρατηρείται μια στασιμότητα.

Επενδύσεις ύψους 600 εκατ. ευρώ έχουν πραγματοποιηθεί ή και προγραμματίζονται στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά, για τα επόμενα χρόνια. Εφόσον ολοκληρωθούν μέχρι το 2020 από το λιμάνι του Πειραιά θα μπορούν να

διακινηθούν περισσότερα από 7 εκατ. teu ετησίως. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να ενταχθεί ο ΟΛΠ ΟΛΠ-2,59% στα πέντε πρώτα λιμάνια της Ευρώπης.

Παράλληλα με τις νέες γερανογέφυρες που έχει φέρει η Cosco, θα μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία ακόμα και 24.000 teu, (τα οποία ακόμα δεν υπάρχουν ούτε στα σχέδια), αφού τα μεγαλύτερα εν ενεργεία πλοία είναι 18.000 teu. Τα υπόλοιπα λιμάνια της Αν. Μεσογείου δεν έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν πλοία άνω των 14.000 teu αυτή την περίοδο τουλάχιστον. Ωστόσο, όπως σημειώνει στην έκθεσή της η Drewry, λόγω και της οικονομικής ύφεσης που υπάρχει στην Ευρώπη θα χρειαστούν τουλάχιστον δύο χρόνια προτού παρουσιαστούν προβλήματα στη διακίνηση των προϊόντων.

Το χρονικό αυτό διάστημα δίνει τη δυνατότητα και στη χώρα μας να προετοιμαστεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό. Σύμφωνα μάλιστα με τον υπάρχοντα σχεδιασμό, η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει το Θριάσιο με το λιμάνι του Πειραιά αναμένεται να λειτουργήσει σε πλήρη δύναμη το 2017.

Παράλληλα, η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πάει πίσω για το τρίτο τρίμηνο του 2014. Όπως έχει γράψει η «N» η συνεργασία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το διαχειριστή του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας και η εξέλιξή του σε μια από τις σημαντικότερες θαλάσσιες πύλες της Μεσογείου, σε συνδυασμό με τη δημιουργία στο Θριάσιο ενός κομβικού Logistic Center και την εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου για τη μεταφορά εμπορευμάτων στη Νότια και Κεντρική Ευρώπη, φαίνεται να έχει κινητοποιήσει το παγκόσμιο

6.1 Ο Πειραιάς ως εμπορικό κέντρο

Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, αποτελεί για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ζήτημα μείζονος σημασίας που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων.

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

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

Πλέον των ανωτέρω στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.

Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαιρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

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

6.2 Ο Πειραιάς ως ναυτικό κέντρο¹⁷

Πως θα ήταν ο Πειραιάς αν ήταν ναυτιλιακό κέντρο;

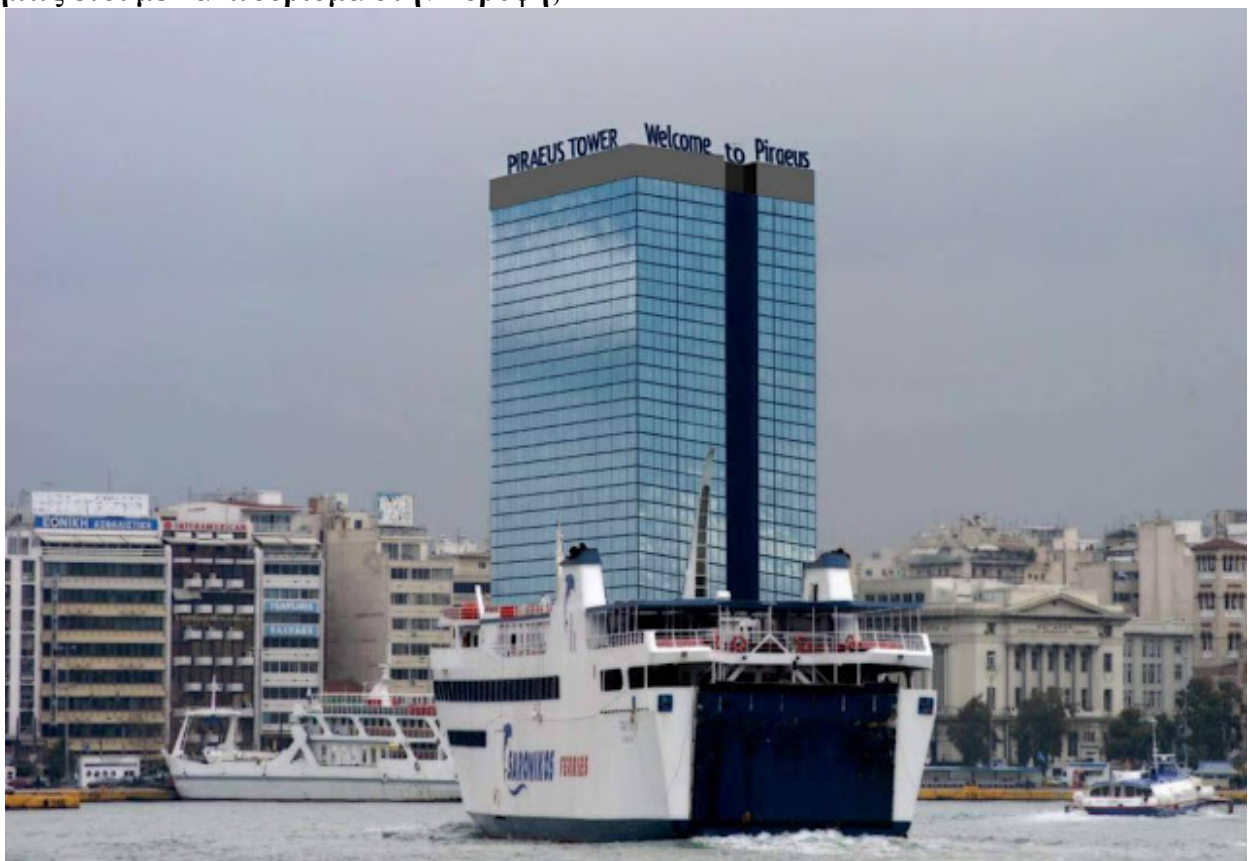
Ας μεταφερθούμε λοιπόν με την φαντασία μας σε μια πόλη σύγχρονη που βρίσκεται στον 21ο αιώνα **όχι μόνο χρονολογικά αλλά πραγματικά** βαδίζοντας με αισιοδοξία, με ανάπτυξη με όραμα....

¹⁷ http://pireorama.blogspot.gr/2012/01/blog-post_23.html

Ο ΠΥΡΓΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

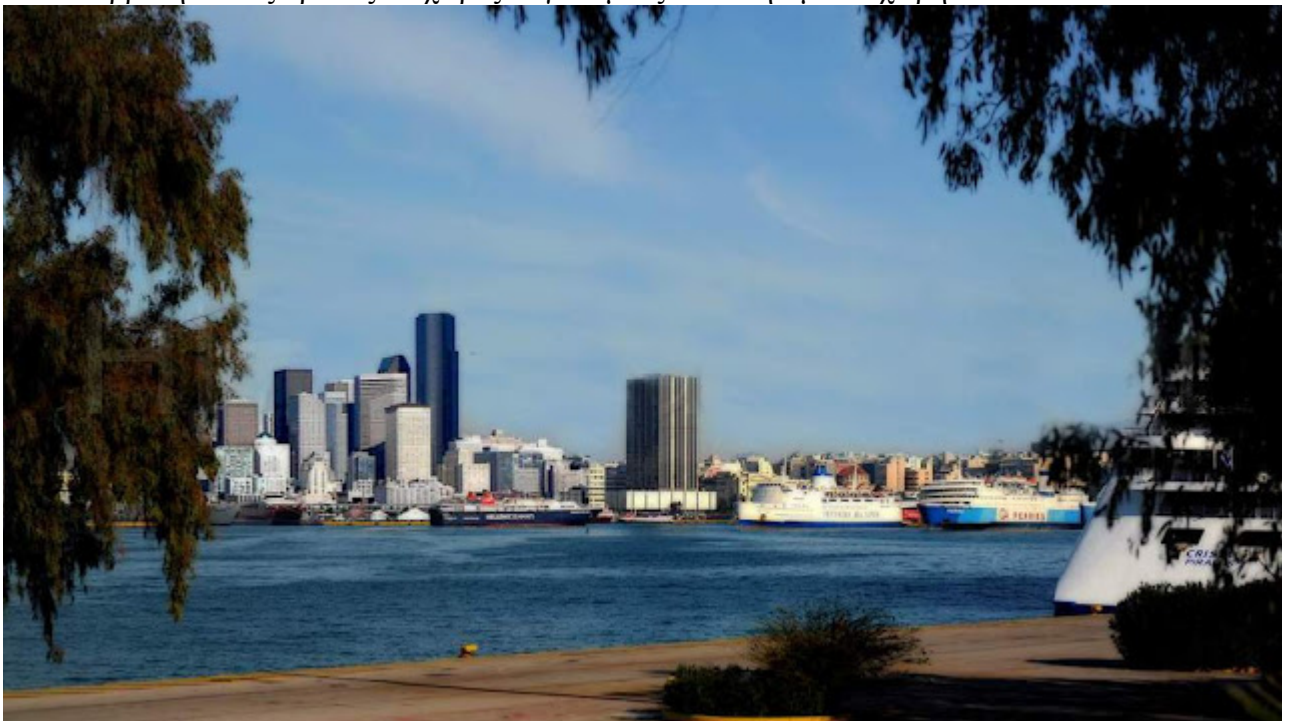


ή μήπως έτσι με καλωσόρισμα στην κορυφή;





Ο Πειραιάς έγινε το ναυτιλιακό κέντρο που σκέφτονταν κάποτε να σχεδιάσουν. Οι εταιρείες δεν έφυγαν ποτέ από τον Πειραιά για να πάνε Λονδίνο, γιατί τελικά τους δόθηκαν κίνητρα και η Ελλάδα βρέθηκε στις πρώτες 10 χώρες παγκοσμίως στο στήσιμο επιχειρήσεων.



Αριστερά βλέπουμε τη πόλη του Πειραιά. Εκεί στεγάζονται όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες και το Χρηματιστήριο του Πειραιά, όπως και το Μεσογειακό κέντρο Εμπορίου.

Αριστερά βλέπουμε το Πειραιϊκό Ναυτικό Μουσείο (Piraeus Marine Museum). Το οποίο έφυγε από το στενό χώρο της Φρεατύδας εδώ και χρόνια και στεγάστηκε εδώ.



Αριστερά του Δημοτικού Θεάτρου βλέπουμε στην θέση που υπήρχε το γκαράζ του δήμου το πολιτιστικό κέντρο που στεγάζει την βιβλιοθήκη, το ίδρυμα πειραιϊκών ερευνών και τάξεις επιμόρφωσης πειραιωτών. Στα δεξιά του δημοτικού θεάτρου εκεί που παλιά ήταν το Μετρόπολις σήμερα βρίσκεται το Κ.Ε.Π. για εξυπηρέτηση των δημοτών. Στο κέντρο της πλατείας ο θεός της θάλασσας Ποσειδώνας (σε αντίθεση της Θεάς Αθηνάς της πρωτεύουσας)



Εναλλακτική πρόταση του Πειραιά με ενοποιημένο και καταπράσινο το κέντρο του



Μαρίνα Ζέας, δεξιά μεγάλη ξενοδοχειακή μονάδα, μπροστά οργανωμένη παραλία



Κάποτε η πλατεία Κοραή ήταν έτσι



Σήμερα είναι έτσι. Αριστερά το δημαρχείο δεξιά η Ιωνίδειος



Τις φωτογραφίες έφτιαξε με photo shop ο Alexandris (Αλεξανδρής) και τις ανέβασα κατόπιν αδείας του, αφού προηγουμένως τις είχε αναρτήσει στο www.skyscrapercity.com (στην ενότητα photoshop city).

6.3. Μελλοντικές Προοπτικές

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

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

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

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

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

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

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

Όσον αφορά τις προκλήσεις που θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε μελλοντικά, φαίνεται βέβαιο, είναι ότι η τεχνολογική επανάσταση πρόκειται να συνεχισθεί με αμείωτο ρυθμό. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας θα βελτιώσουν τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του και την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος.

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

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

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

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

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την εργασία που έκανα μπορούμε να καταλάβουμε ότι η ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστεί στην Ελλάδα και μαζί με τον τουρισμό δίνουν μία ανάσα στην πληγωμένη από την κρίση ελληνική οικονομία.

Το κράτος πρέπει να επενδύσει στην ναυτιλία σε όποιο βαθμό μπορεί και να την ενισχύσει με κάθε μέσο. Ακόμα πρέπει να κάνει κάποιες υποχωρήσεις όσον αφορά το εθνικό νηολόγιο, έτσι ώστε να καταφέρει η ελληνική σημαία να προσελκύσει καινούργια πλοία, για να αυξήσει τα έσοδά της από αυτά.

Επίσης μπορούμε να διακρίνουμε όσον αφορά την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας ότι ο ελληνικός στόλος έχει ανανεωθεί μικραίνοντας το μέσο όρο ηλικίας των πλοίων και αυξάνοντας την χωρητικότητα του. Έτσι έχει καταφέρει αν και με λιγότερα πλοία να μεταφέρει μεγαλύτερες ποσότητες εμπορευμάτων και ταυτόχρονα να κάνει λιγότερα δρομολόγια. Με αυτό τον τρόπο κατάφερε να μειώσει τα έξοδα μεταφοράς, αφού κάνοντας λιγότερα δρομολόγια περιορίζεται το κόστος. Επίσης έχοντας μικρής ηλικίας πλοία και σωστά καταρτισμένα πληρώματα, μειώθηκαν τα ατυχήματα παρέχοντας έτσι έναν ασφαλή τρόπο μεταφοράς.

Η Ελλάδα λοιπόν έχει ένα μεγάλο κεφάλαιο: ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ!!!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΒΕΡΟΝΙΚΗΣ Σ., Τελευταίες εξελίξεις στη σύνθεση και τη δομή της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και αναγκαίες προσαρμογές στη ναυτιλιακή πολιτική, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς 2007
2. ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2007.
3. ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π., Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2007
4. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ. – ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. – ΠΛΩΜΑΡΗΤΟΥ Ε., Ναυλώσεις, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010
5. ΚΡΑΣΑΝΑΚΗ Α. Γ., Ναυτική ιστορία ελληνικού έθνους
6. ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ Α. – ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ Α., Ναυτιλιακή λογιστική, Εκδόσεις Παπασπύρου, Αθήνα 2011
7. ΜΑΓΓΑΝΑ Κ – ΚΟΤΖΑΜΑΝΗ Κ., χρηματοοικονομική ανάλυση και σύγκριση των επιχειρήσεων : ANEK A.E & ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε,
8. ΜΠΑΡΔΟΥΝΙΑ Ν., Νέοι «παίκτες» από Κίνα και ΗΠΑ στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, ΜΠΕΛΛΟΣ Η., 2012, Για παλιοσίδερα με ρυθμούς-ρεκόρ στέλνουν τα ποντοπόρα,

SITES

1. ΜΠΕΛΛΟΣ Η., 2012, Σαρώνει τις αγορές ο Γ. Προκοπίου, <http://www.capital.gr/news.asp?id=1638589> . Πρόσβαση την 11/11/2012, 20.24
2. Ελληνική ναυτιλία : διαχρονική αξία στην οικονομία, <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=460562>. Πρόσβαση την 21/11/2012, 09.54
3. Δύναμη στόλου- Οικονομικά στοιχεία, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>. Πρόσβαση την 21/11/2012, 10.05
4. Οι Έλληνες εφοπλιστές έδωσαν φέτος 3 δις. δολ. για αγορές πλοίων <http://www.newsbomb.gr/naytilia/story/244428/oi-ellines-efoplistes-edosan-fetos-3-dis-dol-gia-agores-ploion>, Πρόσβαση την 05/12/2012, 19.27
5. Ναυτικό Επιμελητήριο, <http://www.nee.gr>, Πρόσβαση την 11/11/2012, 19.45
6. Greek-flag fleet, <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1> , Πρόσβαση την 11/11/2012, 19.48
7. Greek controlled shipping, <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>, Πρόσβαση την 11/11/2012, 19.53
8. Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται, http://www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1.pdf, Πρόσβαση την 11/11/2012, 21.32

9. <http://www.e-radio.gr/blog/post.asp?uid=25814>
10. <http://www.iefimerida.gr/news/154423/%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CE%AD%CE%BA%CE%B1-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CF%8D%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%B5%CF%86%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%82-%CF%80%CF%8C%CF%83%CE%B1-%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%B1-%CE%AD%CF%87%CE%BF%CF%85%CE%BD>
11. <http://www.axiplus.gr/article/55802/aytoi-einai-oi-14-kalyteroi-ellhnes-efoplistes/>
12. <http://www.lifo.gr/now/economy/20661>
13. http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.htm
14. <http://www.e-radio.gr/blog/post.asp?uid=25814http://www.iefimerida.gr/news/154423/%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CE%AD%CE%BA%CE%B1-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CF%8D%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%B5%CF%86%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%82-%CF%80%CF%8C%CF%83%CE%B1-%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%B1-%CE%AD%CF%87%CE%BF%CF%85%CE%BD>
15. <http://www.axiplus.gr/article/55802/aytoi-einai-oi-14-kalyteroi-ellhnes-efoplistes/>
16. <http://www.lifo.gr/now/economy/20661>
17. http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.html
18. http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82

19. <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/kima-ependiseon-apo-tous-ellines-efoplistes>
20. <http://www.newmoney.gr/article/36071/efoplistes-ependyoyn-sti-naytiki-ekpaideysi>
21. <http://www.capital.gr/news.asp?id=1935624>
22. <http://www.e-nautilia.gr/ependuseis-ellhnes-efoplistes/>
23. <http://tablet.ethnos.gr/article.asp?catid=24134&subid=2&pubid=63667784#>
24. http://pireorama.blogspot.gr/2012/01/blog-post_23.html<https://www.nbg.gr/el/the-group/press-office/e-spot/views-news/speech-ceo-piraeus>
25. <http://www.dealnews.gr/nautilia/item/47685-%CE%98%CE%B1-%CE%BB%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9-%CE%BA%CE%AC%CE%B2%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1#.U3ympZzcNRU>
28. <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=30427>
29. <http://www.hcg.gr/node/6984>
30. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/515328/me-ligoteres-upografes-i-entaksi-sto-niologio>
31. http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=1858&cat_id=2083
32. <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=509441>
33. <http://www.antenna.gr/news/Economy/article/335101/oi-ellines-efoplistes-kratoyntin-pontoporo-naytilia>
34. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/752124/o-ellinoktitos-stolos-diatirei-pagkosmia-protia-me-aksia-101-dis>
35. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/773044/ekriksi-ton-neon-paraggelion-to-2013>
36. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/791809/isxuro-atou-ston-peiraia-dinei-i-strofi-se-mega-containerships>
37. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/798197/ano-ton-9-dis-dol-oi-ependuseis-ton-ellinon-efopliston>
38. <http://www.newmoney.gr/article/51799/enishyetai-i-elliniki-pontoporos-naytilia>
39. <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4667/1/Gialoutsi.pdf>

40. http://www.e-nautilia.gr/blog-post_7215/
41. <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4667/1/Gialoutsi.pdf>
42. <https://www.efsyn.gr/?p=17108>
43. <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=112848885>
44. http://www.freepen.gr/2014/04/blog-post_2899.html
45. <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/agores-plion-apo-elines-xoris--eliniki-simea>
46. <http://www.dealnews.gr/nautilia/item/105649-43-%CE%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%B1-%CE%AD%CF%87%CE%B1%CF%83%CE%B5-%CE%B7-%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BD%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B7#.U3yHw5zcNRU>
47. <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>
48. <http://www.pireas2day.gr/02,31,1302,00.aspx>
49. <http://cosmo.gr/Epikairoτητα/Kosmos/Eidiseis/xanei-ploia-o-ellhnikos-emporikos-stolos-poy-paramenei-prwtos-pagkosmiws-se-xwrhtikothta.1299799.html>
50. <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/petrofin-megaliteros-ala-ke-neoterous-o-elinikos-stolos>
51. <http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/225353-Prwth-naytikh-dynamh-h-Ellada-3-428-ta-ploia-toy-ellhnokhtoy-stoloy-1-939-ploia-sto-Ellhniko-%CE%9Dhologio>
52. http://ellinasafalistis.blogspot.gr/2013/04/blog-post_8554.html
53. <http://www.kathimerini.gr/480216/article/oikonomia/epixeirhseis/sthn-koryfh-ths-naytilias-o-ellhnokhtos-stolos>
54. <http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/225353-Prwth-naytikh-dynamh-h-Ellada-3-428-ta-ploia-toy-ellhnokhtoy-stoloy-1-939-ploia-sto-Ellhniko-%CE%9Dhologio>
55. <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=461262>
56. <http://www.e-nautilia.gr/panw-apo-100-dis-axia-ellhnikitrou-stolou/>
57. http://www.e-nautilia.gr/blog-post_6217/
58. <http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>
59. http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_3_15/07/2012_489071
60. http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse2/sdo/fi/2009/MagganaKaliopi,KotzamaniKiriaki/attached-document-1260349674-103356-2822/XRHMATOIKONOMIKH_ANALYSH_KAI_SYGKRISH_TVN_EPIXEIRHSEVN_ANEK_A.E__MINVIKES_GRAMMES_A.N.E..pdf
61. <http://www.capital.gr/news.asp?id=1635270>

