



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία και η συμβολή της στην οικονομική, πολιτιστική
και κοινωνική ανάπτυξη στην Ελλάδα**

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΓΥΠΑΡΑΚΗΣ

ΑΜ 3873

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Μανώλης Γωνιανάκης

ΗΡΑΚΛΕΙΟ, Οκτώβριος 2016

Copyright © Σπυρίδων Γυπαράκης, 2016

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Περιεχόμενα

Περίληψη	5
Abstract	6
Ευχαριστίες	7
Εισαγωγή.....	8
1. Η ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας	10
2. Το περιβάλλον λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας	16
2.1 Διεθνής, ευρωπαϊκή και ελληνική πολιτική για τη ναυτιλία.....	16
2.2 Αποτύπωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας με αριθμούς.....	25
3. Η οικονομική κρίση και οι συνέπειες της στην ελληνική ναυτιλία	34
3.1 Επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία.....	34
3.2 Στρατηγικές αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης από την ελληνική ναυτιλία.....	43
4. Η σημασία της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας.....	47
4.1 Εισαγωγή	47
4.2 Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στο Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών	47
4.3 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην απασχόληση	52
4.4 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ	57
5. Η συνεισφορά των ελλήνων εφοπλιστών στην κοινωνία και τον πολιτισμό	61
5.1 Ένωση ελλήνων εφοπλιστών	61
5.2 Ιδρύματα κοινωφελούς σκοπού	62
5.3 Κοινωνικές δράσεις	66
5.4 Η ελληνική ναυτιλία και ο πολιτισμός.....	75
Επίλογος.....	80
Βιβλιογραφία	83

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Αριθμοί πλοίων και ναυτικών ανά νησί το 19ο αιώνα	11
Πίνακας 2: Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία	23
Πίνακας 3: Εθνικό θεσμικό πλαίσιο που αφορά την οργανική σύνθεση των πλοίων	25
Πίνακας 4: Εξέλιξη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω για το μήνα Ιούνιο των ετών 2013, 2014, 2015	27
Πίνακας 6: Κατανομή αριθμού πλοίων ανά ομάδες ηλικιών	29
Πίνακας 7: Πλοία που είναι καταγεγραμμένα στο ελληνικό μητρώο (άνω των 100 ΚΟΧ).....	30
Πίνακας 8: Πλοία που ελέγχονται από έλληνες εφοπλιστές (άνω των 1000 ΚΟΧ)	31
Πίνακας 9: Συμμετοχή ελληνικών πλοίων σε δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρού φορτίου χύδην	31
Πίνακας 10: Δραστηριότητα της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων (Ετών 2000 - 2014)	32
Πίνακας 11: Στοιχεία απασχόλησης ναυτικών σε πλοία της ελληνικής ναυτιλίας	33
Πίνακας 12: Αριθμός υπηρετούντων ναυτικών σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία 100ΚΟΧ και άνω	54
Πίνακας 13: Σύγκριση του αριθμού των υπηρετούντων ναυτικών στις δύο τελευταίες απογραφές της ελληνικής στατιστικής αρχής.....	55
Πίνακας 15: Εισπράξεις της ελληνικής ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ για τα έτη 2000-2013	58

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Θέση του ελληνικού στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο για πλοία πάνω από 1000ΚΟΧ.....	26
Διάγραμμα 2: Η θέση της ελληνικής σημαίας σε παγκόσμιο επίπεδο.....	27
Διάγραμμα 3: Η θέση της ελληνικής σημαίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....	27
Διάγραμμα 4: Ανάλυση του ελληνικού στόλου ανά κατηγορία πλοίων όπως καταγράφηκαν τον Ιανουάριο 2016 (Βενιάμης, 2016).....	28
Διάγραμμα 5: Ηλικία των πλοίων του ελληνικού στόλου.....	28
Διάγραμμα 6: Απασχόληση προσωπικού σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT κατά ομάδες ειδικοτήτων.....	33
Διάγραμμα 10: Μείωση παγκόσμιας ζήτησης και ΑΕΠ.....	36
Διάγραμμα 11: Μείωση της παραγωγικότητας λόγω αύξησης του παγκόσμιου στόλου.....	37
Διάγραμμα 7: Εισαγωγές-Εξαγωγές παγκοσμίως σε αξία (δολάρια).....	37
Διάγραμμα 8: Ετήσιο παγκόσμιο πραγματικό ΑΕΠ (%).....	38
Διάγραμμα 9: Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ (2001-2015).....	40
Διάγραμμα 12: Διακύμανση δείκτη ναυλαγοράς 2012-2016.....	41
Διάγραμμα 13: Διακύμανση του δείκτη ναυλαγοράς BDI από το 2003 έως το 2016.....	42
Διάγραμμα 14: Ο δείκτης HARPEX.....	42
Διάγραμμα 15: Ο δείκτης εμπορευμάτων CRB.....	43
Διάγραμμα 16: Αγοραπωλησίες πλοίων στην Ελλάδα (Prandeka and Zarkos, 2014).....	45
Διάγραμμα 17: Η εξέλιξη της ελληνικής σημαίας στα έτη 2001-2015.....	46
Διάγραμμα 18: Ακαθάριστες εισπράξεις θαλάσσιων μεταφορών (σε εκατ. Ευρώ).....	48
Διάγραμμα 19: Τομείς απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού ανά τομέα.....	53
Διάγραμμα 20: Αριθμός απασχολούμενων στην κατασκευή πλοίων 1995-2004.....	53
Διάγραμμα 21: Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα για τα έτη 1998-2015 ...	54
Διάγραμμα 22: Διάγραμμα απεικόνισης των ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούν στα ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία.....	55
Διάγραμμα 23: Εξέλιξη των ευρωπαϊκών σημαιών το έτος 2014 σε σχέση με το 2000.....	56
Διάγραμμα 24: Συγκριτική ανάλυση του κόστους του εργατικού δυναμικού ανά τύπο πλοίου και ανά γεωγραφική προέλευση.....	57
Διάγραμμα 25: Εισπράξεις και πληρωμές από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση εισπράξεων χωρίς κεφαλαιακούς ελέγχους.....	60

Περίληψη

Η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται στο διεθνές εμπόριο και ως εκ τούτου στη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων και πρώτων υλών από το ένα σημείο του πλανήτη στο άλλο ανάλογα με τις ανάγκες που έχει κάθε κράτος και κάθε οικονομία. Οι μεταφορές που γίνονται με πλοία σύμφωνα με έρευνες είναι η πιο αποτελεσματική και ασφαλής λύση και αποτελούν τον βασικό κορμό του παγκόσμιου εμπορίου. Με βάση τα στοιχεία του ΟΟΣΑ σήμερα το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών ενώ τα έσοδα από τα ναύλα φτάνουν στα 632 δισεκατομμύρια δολάρια το 2005.

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές και βρίσκεται στην πρώτη θέση σε παγκόσμια κλίμακα όσον αφορά τη χωρητικότητα. Από πολύ νωρίς οι Έλληνες δραστηριοποιήθηκαν στις θαλάσσιες μεταφορές συμμετέχοντας ενεργά στο εμπόριο ήδη από την Αρχαία Ελλάδα. Η πορεία αυτή συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής αλλά και της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος πρωταγωνίστησε στις μεταφορές αλλά όταν κρίθηκε απαραίτητο συμμετείχε ενεργά και σε πολεμικές συρράξεις και μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο. Η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα αποτέλεσαν αρχικά το πεδίο δράσης των ελλήνων ναυτικών αλλά στη συνέχεια επεκτάθηκαν σε όλο τον κόσμο. Τον 20^ο αιώνα και κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν τις ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν, έκαναν σωστές προβλέψεις όσον αφορά την εξέλιξη της ναυτιλίας και κατάφεραν να πρωταγωνιστήσουν στο παγκόσμιο στερέωμα.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο παρουσιάζοντας μεγάλη ανάπτυξη ειδικά τα τελευταία τριάντα χρόνια. Η γνώση των ιδιαιτεροτήτων, των κινδύνων, η συνεχής τεχνολογική εξέλιξη αλλά και η αξιοποίηση των ευκαιριών που δίνονται αποτελούν το συγκριτικό πλεονέκτημα των ελληνικών εταιρειών. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα σημαντική στην ελληνική οικονομία ενώ ήδη από τη δεκαετία του 2000 οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν μεταφέρει κάποιες δραστηριότητές τους στην Ελλάδα με αποτέλεσμα την αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε και την ελληνική ναυτιλία ωστόσο αναμένεται η ανάκαμψη της τα επόμενα χρόνια. Σημαντική είναι η συμβολή των ελλήνων εφοπλιστών και σε άλλους τομείς της κοινωνίας όπως ο πολιτισμός, η παιδεία, η υγεία κ.α. παρουσιάζοντας σπουδαίο κοινωνικό έργο μέσα από την ανάπτυξη κοινωφελών ιδρυμάτων, της ένωσης εφοπλιστών ή μεμονωμένα.

Abstract

The global economy is based on international trade and, therefore, on the capability of transferring raw materials and loads from one part of the world to another based on the needs of each state and economy. According to research the transfers made by ship are the most effective and safe solution and so constitute the backbone of global trade. According to OECD data currently 90% of the volume of international trade is carried out through maritime transport while revenue from fares approached \$632 billion in 2005.

Greek shipping plays an important role in international transports, holding the leading position worldwide in terms of capacity. Ancient Greeks participated actively in maritime transport and Romans and Byzantines followed the same course. The Greek merchant fleet had a key role in transports but when considered necessary actively participated in war and became a war fleet. Originally Greeks acted in the Mediterranean and Black Sea but then expanded worldwide. In the 20th century, the Greek shipowners took advantage of the opportunities presented (mainly after the Second World War); they made correct predictions about the evolution of shipping and managed to take the lead in the global scene.

Greek shipping maintained its leading position in the international league with continued growth over the last thirty years. Greek companies hold a comparative advantage stemming from their knowledge of risks, specificities, continuous technological development and the exploitation of available opportunities. The contribution of Greek shipping is particularly important to the Greek economy. In the 2000s Greek shipowners have transferred some of their activities to Greece leading to the increase of shipping contribution to the country's GDP. The global economic crisis affected Greek shipping, however an economic recovery is expected during the next few years. Greek ship owners also contribute to the Greek society in other sectors such as culture, education, health etc. Their social contribution is expressed through the development of public welfare institutions, the Ship owners Association or individual actions.

Ευχαριστίες

Το τέλος αυτής της πτυχιακής εργασίας σημαίνει και την ολοκλήρωση μιας μεγάλης πορείας. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές της σχολής που με βοήθησαν και ήταν πρόθυμοι να απαντήσουν σε όλες τις απορίες μου. Ιδιαίτερα τον κύριο Μανώλη Γωνιανάκη που δέχτηκε να είναι επιβλέπων στην εργασία μου και με βοήθησε με τις συμβουλές του.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράστασή της αλλά και την αγαπημένη μου φίλη Ζωή με την οποία μοιραστήκαμε μαζί ξενύχτια και αγωνίες προκειμένου να επιτύχω.

Εισαγωγή

Οι Έλληνες έχουν μακρόχρονη ιστορία στον τομέα της ναυτιλίας η αρχή της οποίας χάνεται στα βάθη των αιώνων. Ήδη από την εποχή της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου γινόταν από Έλληνες ενώ η παράδοση αυτή συνεχίστηκε και στα χρόνια της Βυζαντινής αυτοκρατορίας όταν αναπτύχθηκαν λιμάνια στο Αιγαίο αλλά και ένας εμπορικός στόλος ο οποίος ήταν σε πλήρη πολεμική ετοιμότητα. Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιήθηκε σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα ακόμα και στην περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αναδεικνύοντας την ελληνική ναυτιλία σε πρώτη δύναμη παγκοσμίως. Μετά τη δημιουργία του σύγχρονου ελληνικού κράτους οι Έλληνες εφοπλιστές ακολούθησαν τις τεχνολογικές εξελίξεις και εκσυγχρόνισαν το στόλο τους ώστε να βρίσκονται στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης. Σε όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα η ελληνική ναυτιλία πρωταγωνίστησε σε παγκόσμιο επίπεδο πότε παρουσιάζοντας άνοδο και πότε κάθοδο επηρεασμένη από τις παγκόσμιες κρίσεις.

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί τη μεγαλύτερη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων. Στον ελληνικό στόλο ανήκουν 4065 φορτηγά πλοία εκ των 3760 είναι ποντοπόρα. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν πολύ σημαντικό τομέα για την ελληνική κοινωνία ο οποίος συμβάλλει στην αύξηση του ΑΕΠ, άμεσα και έμμεσα, ενώ οι Έλληνες εφοπλιστές συμβάλλουν με διάφορους τρόπους και στην ανάπτυξη της ελληνικής κοινωνίας επενδύοντας σε διάφορους κλάδους εκτός ναυτιλίας αλλά και μέσω της κοινωνικής τους προσφοράς.

Στην παρούσα εργασία γίνεται μια καταγραφή της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στο οικονομικό, πολιτιστικό και κοινωνικό γίνεσθαι. Παρόλο που είναι αναμφισβήτητη η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και η ελληνική στατιστική υπηρεσία περιλαμβάνει ειδικό κλάδο για την παρακολούθηση των μεγεθών της, εντούτοις δεν έχει γίνει συστηματική μελέτη για την αποτύπωση όλων των δραστηριοτήτων τις οποίες υποστηρίζει άμεσα ή έμμεσα. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας επιχειρείται η ανάδειξη της συνεισφοράς του ναυτιλιακού κλάδου σε όλους τους παραπάνω τομείς ενώ στο τέλος παρατίθενται μια σειρά από προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου.

Η διάρθρωση της εργασίας είναι ως εξής:

Στο Κεφάλαιο 1 γίνεται μια σύντομη περιγραφή της ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας από τα αρχαία χρόνια έως σήμερα. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη σύγχρονη ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας και την πορεία της έως σήμερα εν μέσω της οικονομικής κρίσης.

Στο Κεφάλαιο 2 αποτυπώνεται η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα. Παρουσιάζεται η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου καθώς και οι εφαρμοζόμενες πολιτικές τις οποίες οφείλει να ακολουθεί σε ελληνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία αλλά και οι προσπάθειες των παραγόντων της ελληνικής ναυτιλίας να παραμείνουν ανταγωνιστικοί στο παγκόσμιο γίγνεσθαι.

Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζεται η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας, οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες που επηρεάζει καθώς και οι υποστηρικτικοί τομείς τους οποίους ενισχύει η ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Στο Κεφάλαιο 5 περιγράφονται οι πρωτοβουλίες που έχουν αναλάβει οι έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να ενισχύσουν την ελληνική κοινωνία και τον πολιτισμό. Οι πρωτοβουλίες αυτές κατευθύνονται σε διάφορους τομείς όπως η παιδεία, η ενίσχυση επιμορφωτικών προγραμμάτων, η υποστήριξη της λειτουργίας μουσείων κα. Η ενίσχυση των παραπάνω σκοπών πραγματοποιείται μέσα από τη σύσταση κοινωφελών ιδρυμάτων, της ένωσης των ελλήνων εφοπλιστών ή μεμονωμένα.

Στο τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζονται τα συμπεράσματα της εργασίας και παρατίθενται προτάσεις για την ενίσχυση της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα.

1. Η ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Οι έλληνες ναυτικοί από τα αρχαία χρόνια συνεισέφεραν στον πλούτο της κοινωνίας στην οποία ήταν μέλη. Στην Αρχαία Ελλάδα το θαλάσσιο εμπόριο γινόταν στο Αιγαίο ενώ εξαπλώθηκε σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Στην εποχή της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας αρκετά μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου γινόταν από τους Έλληνες ενώ στην εποχή της βυζαντινής αυτοκρατορίας έπαιξε σπουδαίο ρόλο για την άμυνα εναντίον των αράβων και τις συναλλαγές με το δυτικό κόσμο. Τον 4^ο αιώνα ιδρύονται τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης ενώ από τον 5^ο αιώνα αρχίζουν και λειτουργούν λιμενικές εγκαταστάσεις κατά μήκος του Κεράτιου Κόλπου και της Προποντίδας οι οποίες παίζουν σπουδαίο ρόλο σε όλους τους τομείς της κοινωνικής ζωής του Βυζαντίου. Το Βυζαντινό ναυτικό χαρακτηρίζεται από μεγάλη ετοιμότητα καθώς υπάρχουν ετοιμοπόλεμα πληρώματα στη Χερσόνησο της Αβύδου, στη Λέσβο, στη Ρόδο, στην Κρήτη και στα Μικρασιατικά παράλια. Με αυτή την αποκέντρωση κατάφερνε το βυζαντινό ναυτικό την έγκαιρη επέμβασή του σε ώρα ανάγκης. Η ναυτική ετοιμότητα των βυζαντινών ήταν πραγματικά εξαιρετική, χάρις στη ναυτικότητα των πληθυσμών, που εντός ελαχίστου χρόνου επάνδρωναν πολυάριθμους στόλους (Κρασανάκης, 2008).

Μετά το τέλος της Βυζαντινής αυτοκρατορίας και από το 16^ο έως και το 18^ο αιώνα που κυριάρχησε η Οθωμανική αυτοκρατορία το ελληνικό εμπόριο αναπτύσσεται προς την Ευρώπη με κύριο αντικείμενο τη μεταφορά σιτηρών. Η ανάγκη για μεταφορά προμηθειών αυξάνει εξαιτίας των αγγλο-γαλλικών πολέμων.

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας οι Έλληνες διατηρούν κάποιους θεσμούς της Βυζαντινής διοίκησης την οποία ασκούν αιρετοί ή κληρωτοί κατά τόπους άρχοντες ή εύποροι γέροντες ναυτικών οικογενειών. Οι τοπικοί άρχοντες φροντίζουν για την ευνομία και την ευταξία και παρόλο που δεν υπάρχει συγκεκριμένο όργανο που ασκεί τη διοίκηση τίθενται τα θεμέλια για τη δημιουργία θεσμικού πλαισίου που θα διέπει την ελληνική ναυτιλία. Την εποχή αυτή λειτουργούν τα τοπικά λιμάνια, τα πλοία καταγράφονται σε νηολόγια, ενώ καταγράφονται επίσης, τα πλοία που αποπλέουν και καταπλέουν στα λιμάνια καθώς και τα εμπορεύματα που μεταφέρουν (Χαρλαύτη και Παπακωνσταντίνου, 2013).

Στα μέσα του 18^{ου} αιώνα η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται μέσα από τις χερσαίες, τις ποτάμιες και τις θαλάσσιες μεταφορές των Βαλκανίων. Πρόκειται για εμπορικές οικογενειακές επιχειρήσεις που ξεκίνησαν από την Ήπειρο, τη Μακεδονία, την Πελοπόννησο και τα Ιόνια νησιά και μέσω της διαμόρφωσης ενός επιχειρηματικού δικτύου διακινούν το εξωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Ο ελληνικός στόλος είναι ιδιαίτερα δυναμικός και εκμεταλλευόμενος τις πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες που δημιουργούν στη Μεσόγειο οι αγγλο-γαλλικοί, βενετο-τουρκικοί και ρωσο-τουρκικοί πόλεμοι εξαπλώνεται σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Η ελληνική

ναυτιλία αυξάνεται όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα της. Η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά είναι τα νησιά που πρωταγωνιστούν στην αύξηση αυτή. Δύο γάλλοι πρόξενοι καταγράφουν τους αριθμούς των πλοίων ανά νησί για τα έτη 1808, 1813 και 1816 (Παπακωνσταντίνου, 2006).

Πηγή	Ύδρα		Σπέτσες		Ψαρά	
	Πλοία	Ναυτικοί	Πλοία	Ναυτικοί	Πλοία	Ναυτικοί
Jassaud 1808	110	60	90	60	100	48
Pouqueville 1813	120	45	60	45	60	30
Pouqueville 1816	100	60	60	60	40	30

Πίνακας 1: Αριθμοί πλοίων και ναυτικών ανά νησί το 19ο αιώνα

Οι Έλληνες στρέφονται προς τις μεγάλες Ελληνικές κοινότητες που υπάρχουν στο εξωτερικό επιτυγχάνοντας να δημιουργήσουν νέα δραστηριότητα και αναπτύσσουν το ναυτικό εμπόριο. Η άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας δημιουργεί έναν αξιόλογο αριθμό πλοίων που διαθέτουν πληρώματα με μεγάλη εμπειρία (Yen.gr, 2015).

Στο τέλος του 18^{ου} αιώνα τα ελληνικά πλοία έχουν σπουδαίο ρόλο στην απελευθέρωση από τους Τούρκους και το εμπορικό ναυτικό μετατρέπεται σε πολεμικό στόλο. Επανειλημμένως, ο στόλος νικά τον Τουρκικό και Αιγυπτιακό στόλο, παρεμποδίζοντας τον ανεφοδιασμό των στρατευμάτων του Σουλτάνου (Χαρλαύτη, 2008).

Μετά το τέλος της επανάστασης και τη σύσταση του ελληνικού κράτους ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο πρώτος που αρχίζει και αναπτύσσεται παρακάμπτοντας τα εμπόδια που εμφανίζονται στο εσωτερικό του. Ήδη από την πρότερη περίοδο διαφαίνεται η ανάγκη για την ύπαρξη ενός φορέα ο οποίος θα φροντίζει για τη δημιουργία του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη ναυτιλία, την τήρηση των νόμων στη θάλασσα, την εποπτεία και τον έλεγχο των πλοίων, των λιμένων, των λιμενικών έργων, αλλά και των θεμάτων που αφορούν τη ναυτική εργασία. Το 1828 ιδρύεται ο Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας και θεσμοθετείται νομοθεσία που αφορά την εμπορική ναυτιλία και την ανάπτυξη της. Στη συνέχεια το 1834 και το 1836 εκδίδονται τα βασιλικά διατάγματα "Περί Οργανισμού των Λιμενικών Αρχών" και "Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας" τα οποία αναφέρονται στη διοίκηση και την αστυνομία των πλοίων, των λιμένων και των παραλιών. Το 1855 η ελληνική ναυτιλία διαθέτει 5063 πλοία με 30000 ναυτικούς ενώ την εποχή που πρωθυπουργός είναι ο Ελευθέριος Βενιζέλος περνάει στη νέα τεχνολογία του ατμού και έχει 485 πλοία με χωρητικότητα περισσότερη από 1.000.000 Κ.Ο.Χ. (Παπαθανασόπουλος, 1982 και yen.gr, 2015)

Από το 1830 έως το 1860 κυριαρχούν στην ελληνική ναυτιλία τα ιστιοφόρα που ανήκουν σε χιώτικες οικογένειες. Αυτές ασχολούνται με το εμπόριο, τη ναυτιλία και τις χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες. Όταν τα ιστιοφόρα αντικαθίστανται από τα ατμόπλοια κυριαρχούν έλληνες

που κατάγονται από τα Ιόνια νησιά ενώ τίθενται τα θεμέλια για τις ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις του 20^{ου} αιώνα (Χαρλαύτη, 2008).

Οι Έλληνες είχαν αναμειχθεί σ' ένα ευρύ φάσμα επιχειρήσεων, αλλά μετά το 1895, κυρίως για πολιτικούς λόγους, άρχισαν να εγκαταλείπουν την Ανατολική Ευρώπη και να μεταφέρονται στον Πειραιά και το Λονδίνο, απ' όπου ορισμένοι απ' αυτούς διέπρεψαν ως εφοπλιστές του 20ου αιώνα. Οι δέκα μεγαλύτεροι ιδιοκτήτες ποταμόπλοιων του Δούναβη ήταν οι αδελφοί Σταθάτου, ο Όθων Σταθάτος, οι αδελφοί Θεοφιλάτου, ο Ιωάννης Θεοφιλάτος και υιοί, οι αδελφοί Χρυσοβελόνη, ο Κουκλελής και Μιχαηλίδης, ο Α.Π. Μαρούλης, ο Χ. Καρούσος και ο Α.Γ. Καραβίας. Άλλη σημαντική εφοπλιστική οικογένεια που αναδείχθηκε μέσω του ιονίου δικτύου, με καταγωγή όμως από την Άνδρο, ήταν η οικογένεια Εμπειρικού. Οι Εμπειρικοί υπήρξαν μία από τις ισχυρότερες ελληνικές εφοπλιστικές οικογένειες των πρώτων τριάντα χρόνων του 20ού αιώνα (Χαρλαύτη, 2008).

Οι Έλληνες εφοπλιστές ενισχύουν την ελληνική κοινωνία και δίνουν μεγάλο βάρος στην παιδεία γι' αυτό ιδρύουν σχολεία και βιβλιοθήκες. Αυτή την εποχή δημιουργείται το «μικρό Μάντσεστερ» στη Σύρο και στη συνέχεια αναπτύσσεται ο Πειραιάς. Ο Πειραιάς και το Λονδίνο γίνονται τα δύο νέα κέντρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας αντικαθιστώντας ουσιαστικά τα παλιά κέντρα της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται με υψηλούς ρυθμούς. Αξίζει να αναφερθεί ότι από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους ως το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου τα ελληνικά πλοία δεκαπλασίασαν τη χωρητικότητά τους.

Ο ελληνικός στόλος το 1915 διαθέτει 474 ατμόπλοια συνολικής χωρητικότητας 820.861 τον. ενώ τις παραμονές του Β' Παγκόσμιου πολέμου ο εμπορικός ελληνικός στόλος (πλοία υπό ελληνική σημαία και τα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ξένα σημαία πλοία) πλησίαζε τους 2.500.000 τον. (Livopedia.gr, 2015). Κύρια δραστηριότητα των πλοίων της εποχής είναι η μεταφορά σιτηρών, γαιανθράκων, ξυλείας και ζάχαρης.

Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας σχεδιάστηκε αυτή την περίοδο και μέχρι το 1940 ιδρύθηκαν το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, το Ταμείο Πρόνοιας Ναυτικών, ο Οίκος Ναύτου και μία Δημόσια Ναυτική Σχολή για τις αυξημένες ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτή την εποχή οι Έλληνες πλοιοκτήτες δημιουργούν επιχειρηματικά δίκτυα σε όλο τον κόσμο και διαμορφώνουν μια στρατηγική ανάπτυξης η οποία όχι μόνο δεν άλλαξε αλλά ενισχύθηκε από τις διεθνείς κρίσεις (Χατζηιωάννου, 1996). Συγκεκριμένα, το 1930 που ξεσπάει η παγκόσμια οικονομική κρίση η ελληνική ναυτιλία καταλαμβάνει την 10^η θέση με 550 πλοία ενώ οι περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές έχουν τα πλοία τους δεμένα στα λιμάνια. Εντούτοις εκμεταλλεύονται τη συγκυρία και αρχίζουν τις αγορές νέων πλοίων σε χαμηλές τιμές.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, δεν υπέστειλε την ελληνική σημαία αλλά συνέχισε τον αγώνα μετέχοντας ενεργά στις νηοπομπές των συμμάχων. Οι έλληνες ναυτικοί που χάθηκαν ήταν 2.500, τα δε Ελληνικά πλοία που βυθίστηκαν, αιχμαλωτίστηκαν και γενικότερα απωλέσθηκαν στην διάρκεια αυτού του αγώνα έφθασαν τα 500 (yen.gr, 2015). Το τέλος του πολέμου εκτός από τις απώλειες σε πλοία και ανθρώπινο δυναμικό χαρακτηρίζεται και από προβλήματα στο εσωτερικό της χώρας που δημιουργούνται μεταξύ του κράτους, των εφοπλιστών και των πληρωμάτων των πλοίων.

Το εμπορικό ναυτικό αναπτύχθηκε ξανά καθώς οι εφοπλιστές, το κράτος αλλά και το εργατικό δυναμικό δημιούργησαν το νέο ελληνικό στόλο από τα LIBERTYS που δόθηκαν ως αποζημίωση στην Ελλάδα για τις τεράστιες απώλειες που είχε. Η ελληνική ναυτιλία αρχίζει να αναπτύσσεται πάλι φτάνοντας να αριθμεί άνω των 1.000 ελληνόκτητων πλοίων με ξένες σημαίες κυρίως Ονδούρας και Παναμά (Liverpedia.gr, 2015). Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας έπαιξε η αυξημένη ζήτηση σε μεταφορές υλικών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την ανοικοδόμηση των καταστραμμένων από τον πόλεμο χωρών. Ορισμένοι από τους εφοπλιστές που μεγαλούργησαν αυτή την εποχή είναι ο Λιβανός (79 πλοία μεταφορικής δυνατότητας 1,48 εκατ. dwt¹), ο Ωνάσης (65 πλοία μεταφορικής δυνατότητας 1,58 εκατ. dwt), ο Νιάρχος (75 πλοία μεταφορικής δυνατότητας 2,09 εκατ. dwt), ο Κουλουκουντής (90 πλοία μεταφορικής δυνατότητας 1,63 εκατ. dwt) και η οικογένεια Γουλανδρή (84 πλοία μεταφορικής δυνατότητας 1,83 εκατ. dwt).

Ήδη από τη δεκαετία του 1950 οι έλληνες εφοπλιστές αρχίζουν τις παραγγελίες πλοίων με δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων φορτίων. Το 1950 η ελληνική ναυτιλία κατακτά την τρίτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη έχοντας 989 πλοία χωρητικότητας 1,3 εκατ. κοχ². Το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ αποτελεί ένα σημαντικό γεγονός το οποίο ωφέλησε την ελληνική ναυτιλία καθώς τα ναύλα αυξήθηκαν ενώ υπήρχε μεγαλύτερη ζήτηση σε πλοία για τη μεταφορά προϊόντων. Οι περισσότεροι εφοπλιστές δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό λόγω της κατάστασης που επικρατούσε στην Ελλάδα αλλά μετά τη δεκαετία του '70 μεταφέρουν κάποιες από τις δραστηριότητές τους στην Ελλάδα. Ο ναυτιλιακός κλάδος δημιουργήθηκε περιλαμβάνοντας όλες τις υποστηρικτικές υπηρεσίες που απαιτούνται για την υποστήριξη του (Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία, 2013). Την ίδια εποχή δημιουργούνται οι πρώτες σχολές ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και το πρότυπο γυμνάσιο Οινουσσών.

¹ Deadweight tonnage ή dwt είναι μονάδα μετρήσεως της μεταφορικής δυναμικότητας του πλοίου η οποία υπολογίζεται από την διαφορά μεταξύ του έμφορτου και άφορτου εκτοπίσματος και δείχνει τους τόνους που δύναται να μεταφέρει το πλοίο σε φορτίο, εφόδια, νερό, επιβάτες, πλήρωμα κ.λπ.

² Κόρος ολικής χωρητικότητας

Τη δεκαετία 1960-70 οι τιμές των ναύλων είναι πτωτικές οπότε η ναυτιλία παρουσιάζει κάμψη. Προς τα τέλη της δεκαετίας του '60 κατασκευάζονται διπύθμενα δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά πετρελαίου και ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάζεται και κατακτά τη δεύτερη θέση παγκοσμίως με 2515 πλοία χωρητικότητας 18,6 εκατ. κοχ. Το 1968 η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται στην πρώτη θέση με 2920 πλοία χωρητικότητας 23,9 εκατ. κοχ (Χουμανίδης and Ζώης, 1999). Καθώς οι ναυτιλιακές κινήσεις επηρεάζονται από τις κρίσεις σε παγκόσμιο επίπεδο η περίοδος 1970-1990, αν και χαρακτηρίζεται από ανάπτυξη για την ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει και περιόδους ύφεσης. Τη δεκαετία του 1970 και μετά την αποκατάσταση της πολιτικής σταθερότητας στη χώρα αλλά και της δυνατότητας δανειοδότησης από την Εθνική Τράπεζα οι έλληνες εφοπλιστές μεταφέρουν κάποιες από τις δραστηριότητές τους στην Ελλάδα ενώ ιδρύονται και κάποιες ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες με την υποστήριξη των τραπεζών. Το 1971 η άνοδος της ελληνικής ναυτιλίας ανακόπτεται καθώς η ναυλαγορά ακολουθεί καθοδική πορεία, οι τιμές ναυπήγησης είναι υψηλές ενώ κάποια πλοία αποσύρονται. Ένα ακόμη πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο χώρος είναι η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού. Παρόλα αυτά, το 1972 ο ελληνικός στόλος διαθέτει 3887 πλοία χωρητικότητας 39,1 εκατ. κοχ. και η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά τη χωρητικότητα. Την εποχή αυτή αρχίζουν να δραστηριοποιούνται και νέοι έλληνες εφοπλιστές όπως ο Ν. Βαρδινογιάννης. Το 1973 η αγορά ανακάμπτει και το 1975 παρουσιάζεται νέα πτώση καθώς μειώνονται οι εξαγωγές αργού πετρελαίου, παρουσιάζονται ανοδικές πληθωριστικές τάσεις σε πολλές οικονομίες ενώ και οι ισοτιμίες των νομισμάτων δεν είναι σταθερές. Για το λόγο αυτό και οι έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να μειώσουν τα κόστη στα δρομολόγια που εκτελούν στρέφονται σε άλλες χώρες που τους παρέχουν ευκολίες αλλά και φθινό εργατικό δυναμικό. Αυτό συνεχίζεται έως και τις αρχές της επόμενης δεκαετίας.

Το 1980 η Ελλάδα εντάσσεται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και οι έλληνες εφοπλιστές συμβάλλουν στην κατάρτιση της ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με τη ναυτιλία. Στις αρχές του 1981 η Ελλάδα κατέχει την τρίτη θέση στη διεθνή ναυτιλία και την πρώτη μέσα στην ευρωπαϊκή κοινότητα, με 3.951 πλοία ή 38.841.920 κ.ο.χ. (Livedia.gr, 2015). Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας 1980-90 υπάρχει πάλι κρίση της ναυλαγοράς με αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας όλων των ειδικοτήτων που ασχολούνται με τη ναυτιλία ενώ η ανάκαμψη έρχεται το 1987. Οι έλληνες πλοιοκτήτες συμμετέχουν στις αγοραπωλησίες πλοίων και η ναυτιλία αναπτύσσεται ξανά. Το 1988 σημειώνεται ανάπτυξη στις χώρες των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας οπότε υπάρχει και πάλι αυξημένη ζήτηση για μεταφορά πρώτων υλών με πλοία ενώ υπάρχει μια εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Αρχίζει να αναπτύσσεται και η επιβατηγός ναυτιλία με την αγορά κρουαζιερόπλοίων. Στον τομέα της κρουαζιέρας οι έλληνες δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο και στην Καραϊβική.

Από τη δεκαετία του 1990 έως το 2000 υπάρχει ανάπτυξη της ναυτιλίας και η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται ξανά στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Έτσι στα τέλη του 1990

ο στόλος διαθέτει 2.442 πλοία χωρητικότητας 49,2 εκατ. κοχ. Σε όλη τη δεκαετία η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει άνοδο με αποτέλεσμα το 1996 να περιλαμβάνει 3200 πλοία χωρητικότητας 75 εκατ. κοχ. Την εποχή αυτή οι έλληνες εφοπλιστές αρχίζουν να επαναπατρίζουν κάποιες δραστηριότητές τους καθώς προσφέρονται κίνητρα για την επιστροφή τους στην Ελλάδα. Σε αυτό συμβάλλει και η ανάπτυξη του τραπεζικού τομέα και η δυνατότητα που προσφέρεται σε νέα τραπεζικά προϊόντα. Η παγκόσμια οικονομία παρουσιάζει ανάπτυξη οπότε οι έλληνες εφοπλιστές κάνουν παραγγελίες νέων πλοίων ενώ παροπλίζουν τα παλιά μειώνοντας κατά πολύ το μέσο όρο ηλικίας των πλοίων.

Σήμερα, η ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνει περισσότερα από 4.000 πλοία και είναι η πρώτη παγκοσμίως όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων κατέχοντας το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Περιλαμβάνει πλοία διαφορετικών κατηγοριών, μεγεθών και ειδών ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρεται. Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε περίοδο ανακατατάξεων και αλλαγών όσον αφορά τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται. Οι περισσότερες δραστηριότητες της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας λαμβάνουν χώρα στο εξωτερικό καθώς η Ελλάδα δε μπορεί να υποστηρίξει αντίστοιχες μεταφορές (Κρασανάκης, 2008).

2. Το περιβάλλον λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας

2.1 Διεθνής, ευρωπαϊκή και ελληνική πολιτική για τη ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο εμπορικής δραστηριότητας ο οποίος εφαρμόζει ένα σύνολο διεθνών, ευρωπαϊκών και ελληνικών κανονισμών. Οι περισσότεροι από αυτούς τους κανονισμούς έχουν εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο καθώς τα πλοία κινούνται κατά κύριο λόγο σε σημεία που είναι εκτός της εμβέλειας της σημαίας την οποία φέρουν. Το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία ανανεώνεται με βάση τις ανάγκες που προκύπτουν αλλά και τις αλλαγές σε τεχνολογίες και συνθήκες.

Τη ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο εποπτεύει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) ο οποίος ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 (αρχικά ονομαζόταν ως IMCO - International Maritime Cooperation Organization που αργότερα άλλαξε σε IMO με έδρα το Λονδίνο) ως εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για θέματα σχετικά με τη ναυτιλία. Πρόκειται για έναν πολυεθνικό διακυβερνητικό οργανισμό, που επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του (168 κράτη μέλη και τρία συνεργαζόμενα μέλη) στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αντικείμενο του οργανισμού είναι η θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία - ένα αντικείμενο το οποίο μεταφέρθηκε από τον παλαιότερο οργανισμό IMCO - και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία - δραστηριότητα που δημιουργήθηκε μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο όταν τα επίπεδα μόλυνσης στη θάλασσα άρχισαν να είναι υψηλά και η συνεργασία μεταξύ των χωρών ήταν ανύπαρκτη σε αυτό τον τομέα. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης (Imo.org, 2015).

Οι πιο σημαντικές συνθήκες του οργανισμού είναι α) η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, (SOLAS 74), β) η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL 73/78) και γ) η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978, όπως αναθεωρήθηκε το 1995 (STCW 95). Η SOLAS 74 παρέχει τις προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων και αποτελούν δεσμευτικούς κανόνες για όλα τα πλοία που κινούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Κύριος στόχος είναι η διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και γι' αυτό ανανεώνεται συνεχώς προκειμένου να λαμβάνει υπόψη τυχόν εξελίξεις στον τεχνολογικό τομέα, νέες προδιαγραφές στις κατασκευές αλλά και τυχόν υποδείξεις των νηογνομώνων. Επιπλέον, ο οργανισμός δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ναυτική υποδομή, το επίπεδο εκπαίδευσης των πληρωμάτων, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας εντός των πλοίων αλλά και τη σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων. Η MARPOL 73/78 ρυθμίζει θέματα που

αφορούν τη ρύπανση που προκαλείται τόσο από την καθημερινή λειτουργία ενός πλοίου όσο και από ατυχήματα. Θέτει κανόνες σχετικά με την απόρριψη ουσιών στη θάλασσα, τις προδιαγραφές που πρέπει να τηρούν τα πλοία προκειμένου να διασφαλίζεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τον τρόπο καθαρισμού τους.

Άλλες συνθήκες στις οποίες έχει πρωτοστατήσει ο οργανισμός είναι οι α) Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής, β) Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS), γ) η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο του 1990 (OPRC), δ) η Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων (Anti-fouling Systems), σκοπός της οποίας είναι η απαγόρευση της χρήσης στα πλοία χρωμάτων τα οποία εμπεριέχουν επικίνδυνες για το περιβάλλον ουσίες. Επίσης, έχει αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες όπως είναι: το Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) και το Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυσιπλοΐας (Μάλμο, Σουηδία) (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, 2012).

Εκτός από τις διεθνείς συνθήκες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει δραστηριότητα για τη θέσπιση νομοθεσίας που αφορά τη ναυτιλία. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης άρχισε το 1985 όταν υπογράφηκε η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη η οποία αναφέρεται στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Η στρατηγική προσέγγιση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές στηρίζεται στη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία συμπληρώνεται από τις διατάξεις για τον ανταγωνισμό και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών με ταυτόχρονη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας, εξασφάλιση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας στα ευρωπαϊκά ύδατα, συνθηκών εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Περιλαμβάνει κανονισμούς και οδηγίες για την πρόσβαση στην αγορά, τους κανόνες ανταγωνισμού, τις συνθήκες εργασίας καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Ήδη από τον Ιανουάριο του 2009 έχει ανοίξει η συζήτηση για τη στρατηγική και την πολιτική σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018.

Οι συνθήκες πρόσβασης στην αγορά καθορίστηκαν με τρεις κανονισμούς. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 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. Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων η κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα για την άρση των περιορισμών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και την ελεύθερη πρόσβαση. Το 1992 η αρχή της ελεύθερης πρόσβασης εφαρμόζεται και για τις μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών. Ουσιαστικά δίνεται η δυνατότητα ανάληψης μεταφορών εντός ενός κράτους για όσους έχουν νηολογημένα πλοία σε κράτη μέλη διαφορετικά από το συγκεκριμένο. Οι αρχές της

απελευθέρωσης αποτυπώθηκαν στον κανονισμό αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992.

Στον τομέα του ανταγωνισμού, στις 22 Δεκεμβρίου 1986 θεσπίστηκαν οι κανονισμοί 4056/86 που αφορά στην εξαίρεση των τακτικών γραμμών και των ελευθέρων φορτηγών πλοίων από τους κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. και 4057/86 για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές από εφοπλιστές τρίτων χωρών. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 1419/2006 της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (εκτός από τα άρθρα που αφορούν τις διασκέψεις) για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Το 2004 διευκρινίστηκε ποιες ενισχύσεις είναι σύμφωνες με το κοινοτικό δίκαιο με στόχο να ενισχυθεί η νηολόγηση ή επανανηολόγηση πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος βασίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) 782/2003 της 14ης Απριλίου 2003 για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων στα πλοία. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να μειωθούν ή να εξαλειφθούν οι επιβλαβείς επιπτώσεις για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από οργανοκασσιτερικές ενώσεις, οι οποίες δρουν ως ενεργά βιοκτόνα σε προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ή ασκούν τη δραστηριότητά τους υπό τη δικαιοδοσία ενός κράτους μέλους και σε πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία καταπλέουν σε ή αποπλέουν από λιμένες των κρατών μελών. Επίσης, υπάρχουν οι εξής οδηγίες:

- Οδηγία 2000/59/ΕΚ της 27ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Η οδηγία αυτή αποσκοπεί στον περιορισμό της απόρριψης στη θάλασσα, ιδίως δε της παράνομης απόρριψης, αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες της Κοινότητας, με τη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Οδηγία 2005/35/ΕΚ της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις. Σκοπός της οδηγίας είναι να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από τα πλοία στην κοινοτική νομοθεσία και να διασφαλισθεί ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις στα πρόσωπα που ευθύνονται για απορρίψεις, όπως ορίζει το άρθρο 8, ώστε να βελτιωθεί η ναυτική ασφάλεια και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση από τα πλοία.

- Οδηγία 2012/33/ΕΕ της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο.

Οι συνθήκες εργασίας καθορίζονται από τις ακόλουθες οδηγίες:

- Οδηγία 1999/63/ΕΚ της 21ης Ιουνίου 1999 σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSC) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (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 εφάρμοσε τις ρυθμίσεις αυτές σε πλοία τρίτης χώρας που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες.
- Οδηγία 2009/13/ΕΚ της 16ης Φεβρουαρίου 2009 για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSC) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ΕΤΕ) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ. Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει όλους τους κανόνες σχετικά με τη ναυτική εργασία και συγκεκριμένα τους κανόνες ασφαλείας, τις συνθήκες απασχόλησης και διαβίωσης, υγειονομική προστασία, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, και κοινωνική προστασία.
- Οδηγία 2012/35/ΕΕ της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών ορίζει ότι η εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών διέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, χορήγησης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών 1978 (Σύμβαση «STCW»).
- Οδηγία 2013/38/ΕΕ της 12ης Αυγούστου 2013 για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα η οποία ευθυγραμμίζει περισσότερο το κείμενο με την προαναφερθείσα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006. Στην τροποποιημένη οδηγία γίνεται επίσης αναφορά i) στη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο των επιβλαβών αντιρρυπαντικών συστημάτων σε πλοία (Anti-fouling Systems on Ships — AFS 2001), και ii) στη διεθνή σύμβαση αστικής ευθύνης για τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση των καυσίμων δεξαμενής πλοίων του 2001.
- Οδηγία 2013/54/ΕΕ της 20ής Νοεμβρίου 2013 σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας εφαρμόστηκε η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners' Associations — ΕCSCA) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζομένων

στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation — ETF) σχετικά με τη σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006.

(Ratcliff, 2015 και Eur-lex.europa.eu, 2015)

Η εθνική νομοθεσία βασίζεται στο θεσμικό πλαίσιο που είχε θεσπιστεί πριν την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, εφαρμόζει τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και οδηγίες ενσωματώνοντάς τους στο εθνικό δίκαιο. Η Ελλάδα ως μέλος του οργανισμού IMO έχει υπογράψει όλες τις συνθήκες του οργανισμού ενώ επιδιώκει τη ρύθμιση των θεμάτων σχετικά με τη ναυτιλία μέσα από τη συμμετοχή της σε διεθνή και περιφερειακά φόρουμ.

Η ελληνική ναυτιλιακή νομοθεσία διέπεται από τα ακόλουθα προεδρικά διατάγματα, νόμους και εγκυκλίους (nee.gr, 2015).

Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο
Κατηγορία Ναυτιλία
<ul style="list-style-type: none"> - Βασιλικό Διάταγμα 2687-1953 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» (εγκριτικές πράξεις) - Νόμος 1373-1983: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων» (Διεθνής Σύμβαση 1969/23-06-1969) - Νόμος 1045-1980 Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (Διεθνής Σύμβαση περί «Ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974) - Νόμος 948-1979: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων» (Διεθνής Σύμβαση αριθμός 147/1976) - Νόμος 4316/1963: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί εγγράφων ταυτότητας ναυτικών» (Διεθνής Σύμβαση αριθμός 108/1958) - Προεδρικό Διάταγμα 11-2000 «Τροποποίηση του άρθρου 5 του Ν.Δ. 187/73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» - Προεδρικό Διάταγμα 12-2000 «Τροποποίηση του Π.Δ. 346/94 (Α 183) «Αναφορές των πλοίων που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία...» - Νόμος 2932-2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής...» - Νόμος 3622-2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις» (το άρθρο 19 αφορά τη ΝΑΥΣ) - Προεδρικό Διάταγμα 44-2011 «Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων» - Νόμος 4058-2012 «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά

πλοία και άλλες διατάξεις»

- Νόμος 4150-2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 4195-2013 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους του 1974»
- Εγκύκλιος 13 Μαΐου 2014 «Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για θέματα εφαρμογής του Νόμου 4195-2013 για την κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2002 στη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους του 1974»

Κατηγορία Φορολογία

- Νόμος 27-1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»
- Νόμος 4110-2013 «Ρυθμίσεις στη φορολογία εισοδήματος...» (Το Κεφάλαιο Δ τροποποιεί διατάξεις του Ν. 27-1975 «Περί φορολογίας πλοίων...»)
- Νόμος 4223-2013 (Κεφάλαιο Β) «Οικονομική παροχή από τη Ναυτιλιακή Κοινότητα, Φορολογία Πλοίων και άλλες ρυθμίσεις»
- Υπουργική Απόφαση ΠΟΛ1041-2013 «Τύπος και περιεχόμενο της κατά το άρθρο 26 του Ν. 27-1975 δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένα σημαία...»
- Νόμος 814-1978 «Περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεων φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων»

Κατηγορία Ναυτεργατικά

- Νόμος 4369/1929: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Ευρέσεως εργασίας σε ναυτικούς» (Διεθνής Σύμβαση αριθμός 9/1920)
- Προεδρικό Διάταγμα 12-1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων...»
- Προεδρικό Διάταγμα 315-1995 «Για τη συμπλήρωση του ΠΔ 12-1993 Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων...»
- Προεδρικό Διάταγμα 3-2011 «Τροποποίηση ΠΔ 12-1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων...»
- Προεδρικό Διάταγμα 243-1998 «Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και δικαιωμάτων υπηρεσίας στα πλοία»
- Νόμος 3153-2003 «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας»
- Νόμος 3450-2006 «Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης» (Το άρθρο 30 αφορά το ΝΕΕ)
- Νόμος 1639-1986: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «Για τις συντάξεις των

ναυτικών» (Διεθνής Σύμβαση αριθμός 71/1946)

- Νόμος 1423-1984: Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την πολιτική της απασχόλησης» (Διεθνής Σύμβαση αριθμός 122/1964)

- Νόμος 4331-2015 Άρθρο 50: «Προστασία ναυτικής εργασίας» και Άρθρο 67: «Εξασφάλιση αξιώσεων εργαζομένων κατά κύριου ναυαγίου»

- Υπουργική Απόφαση Αριθμός 400: Άρση της πολιτικής κινητοποίησης των πληρωμάτων των δρομολογημένων Επιβατηγών Οχηματαγωγών και Φορτηγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού και εξουσιοδότηση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου να προβεί σε άρση κάθε άλλου μέτρου που έχει ληφθεί στα πλαίσια της πολιτικής κινητοποίησης

- Υπουργική Απόφαση Αριθμός 3522.2/08/2013: Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας

- Υπουργική Απόφαση Αριθμός 4113.305/01/2013: Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα

- Νόμος 4078-2012: Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας

- Προεδρικό διάταγμα 3-2011: Τροποποίηση του π.δ. 12/1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνωρίσεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας» (ΦΕΚ Α' 5), όπως αυτό συμπληρώθηκε με το π.δ. 315/1995 (ΦΕΚ Α' 171)

- Προεδρικό διάταγμα 152-2003: Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 1999/63/EK και 1999/95/EK

- Προεδρικό διάταγμα 591/1975: Περί υγειονομικής εξέτασης των υποψηφίων προς απογραφή ναυτικών προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και προς εισαγωγή σε Δημόσιες Ναυτικές Σχολές

- Βασιλικό διάταγμα 806: Εφαρμογή Κανονισμού Εργασίας επί Ελληνικών Φορτηγών πλοίων χωρητικότητας άνω των 800 κ.ο.χ

- Βασιλικό διάταγμα 683: Εφαρμογή Κανονισμού Εσωτερικής υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων χωρητικότητας άνω των 500 κ.ο.χ

- Νόμος 4006-1929: «Περί τροποποιήσεως του άρθρου 2 του από 11/07/1927 Διατάγματος περί των επιβατηγών πλοίων»

Κατηγορία Σκάφη Αναψυχής

- Νόμος 4256-2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»

- 17-04-2014 ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΝΑ-ΔΘΣ Εγκύκλιος με οδηγίες και διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Νόμου 4256-2014 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις»

- Νόμος 438-1976 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών...»

- Νόμος 2743-1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 3182-2003 «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις»
- Νόμος 3872-2010 «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις»

Πίνακας 2: Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στηρίχθηκε στο Βασιλικό Διάταγμα 2687-1953 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού». Πρόκειται για μια προσπάθεια του κράτους να δώσει κίνητρα στους έλληνες εφοπλιστές να εγγράψουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο. Ειδικότερα, στο άρθρο 13 καθορίζεται ότι οι διατάξεις που αφορούν την επένδυση ξένων κεφαλαίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για τα πλοία χωρητικότητας πάνω από 1500 κοχ. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό δίνεται η δυνατότητα εγγραφής πλοίων, που ανήκουν σε αλλοδαπά πρόσωπα, στο ελληνικό νηολόγιο αρκεί η ναυτιλιακή εταιρεία στην οποία ανήκει το πλοίο να ανήκει σε ποσοστό 50% σε ελληνικά συμφέροντα. Ο νόμος αυτός είναι νόμος – πλαίσιο και έχει την ίδια ισχύ με το σύνταγμα. Αυτό σημαίνει ότι για να καταργηθεί ή να ανανεωθεί θα πρέπει να συγκληθεί συντακτική βουλή. Στα 17 άρθρα από τα οποία αποτελείται ορίζει τα κίνητρα για την εισροή κεφαλαίων στη χώρα ενώ τυχόν λεπτομέρειες ορίζονται σε υπουργικές αποφάσεις κατά περίπτωση οι οποίες έχουν επίσης ανώτερη ισχύ και δε μπορούν να ανακληθούν ή να τροποποιηθούν. Η σταθερότητα αυτή του θεσμικού πλαισίου, οι εγγυήσεις του ελληνικού δημοσίου και ένα πλήθος ευνοϊκών διατάξεων σύμφωνα με τις οποίες τα πλοία μπορούν να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρείες, η διαγραφή από την ελληνική σημαία γίνεται με μια απλή δήλωση των πλοιοκτητών, τα πλοία απαλλάσσονται από επίταξη και οι υποθήκες εκτελούνται με όρους προς το συμφέρον των τραπεζών συνέβαλλαν ώστε οι αμερικανικές τράπεζες να χρηματοδοτήσουν την ελληνική ναυτιλία μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Ο νόμος – πλαίσιο περιλαμβάνει επίσης, υποστηρικτικές διατάξεις για την ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτές αφορούν θέματα όπως τη φορολογία των πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών, τη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα υπό προϋποθέσεις, της ναυτολόγησης αλλοδαπών καθώς και τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρίας για τη διαχείριση του πλοίου (Μαρκιανός - Δανιόλος, 2015).

Εκτός από το νόμο-πλαίσιο 2687/53 η ελληνική ναυτιλία στηρίζεται στον κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- ΝΔ.187/73 και στον κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58. Ο κώδικας του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου καθορίζει όλα τα θέματα που αφορούν τα πλοία τόσο τα επιβατηγά όσο και τα υποβρύχια και οι διατάξεις του ακολουθούν τους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια). Αποτελείται από πέντε μέρη και σε αυτόν καθορίζονται θέματα σχετικά με το προσωπικό των πλοίων και των βοηθητικών ναυπηγημάτων, την αστυνομία λιμένων και παραλίων, ειδικά ναυτιλιακά θέματα όπως η ακτοπλοΐα, η πλοήγηση, η ρυμούλκηση και η επιθαλάσσια αρωγή, τα φαρικά τέλη και τα

ναυαγία καθώς και ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις. Το Προεδρικό Διάταγμα 11-2000 «Τροποποίηση του άρθρου 5 του Ν.Δ. 187/73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» τροποποίησε το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2015 και [yen.gr](http://www.yen.gr), 2015).

Στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης. Περιλαμβάνει 297 άρθρα και αποτυπώνεται στο Νόμο 3816/ΦΕΚ 32/τ.Α' /28-2-1958. Οι διατάξεις που περιλαμβάνει αφορούν την πλοιοκτησία, τη συμπλοιοκτησία, το πλήρωμα, την ευθύνη του πλοιοκτήτη, το καθεστώς των ναυλώσεων, τη μεταβίβαση κυριότητας του πλοίου προς εξασφάλιση απαιτήσεων, την υποθήκη του πλοίου, την κατάσχεση και αναγκαστική εκτέλεση επί πλοίων, τις συγκρούσεως πλοίων, την επιθαλάσσια αρωγή απαιτήσεων, τη θαλάσσια ασφάλιση (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2015 και [yen.gr](http://www.yen.gr), 2015).

Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και συγκεκριμένα βάσει του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. και βάσει του άρθρου 13 του νόμου 2687/53 όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Η διαδικασία νηολόγησης γίνεται σε πολλά σημεία της ελληνικής επικράτειας καθώς τηρούνται νηολόγια σε περιφερειακά λιμεναρχεία, υπάρχουν τα προξενικά λιμεναρχεία καθώς και λειτουργία νηολόγια και υποθηκολόγια στη Ν. Υόρκη, το Λονδίνο και το Τόκυο στα αντίστοιχα προξενεία ([yen.gr](http://www.yen.gr), 2015).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιρειών ή εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Η νομοθεσία που τις διέπει είναι οι νόμοι 2190/20 «Περί ανωνύμων εταιρειών» και 3190/55 «Περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης». Τέλος, πολλές εταιρείες μεταφέρθηκαν στην Ελλάδα κάνοντας χρήση των αναγκαστικών νόμων 89/67 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών» και 378/68 που συμπληρώνει τον 89/67. Στους νόμους αυτούς καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις προκειμένου να λάβουν άδεια λειτουργίας οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Οι παραπάνω αναγκαστικοί νόμοι συμπληρώθηκαν από το νόμο 27/75 και 814/78.

Τέλος, υπάρχουν νόμοι οι οποίοι αφορούν τις ώρες εργασίας σε ένα πλοίο, τις ώρες ανάπαυσης καθώς και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Ο νόμος 2974/2001 αφορά την κύρωση της 180 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων» και του Πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων, 1976. Σε αυτόν ορίζεται ότι οι μέγιστες ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14, θα πρέπει να καθορίζονται τουλάχιστον 10 ώρες ανάπαυσης ενώ κάθε είδους γυμνάσια θα πρέπει να διεξάγονται με γνώμονα την ελαχιστοποίηση της διατάραξης της ανάπαυσης των ναυτικών.

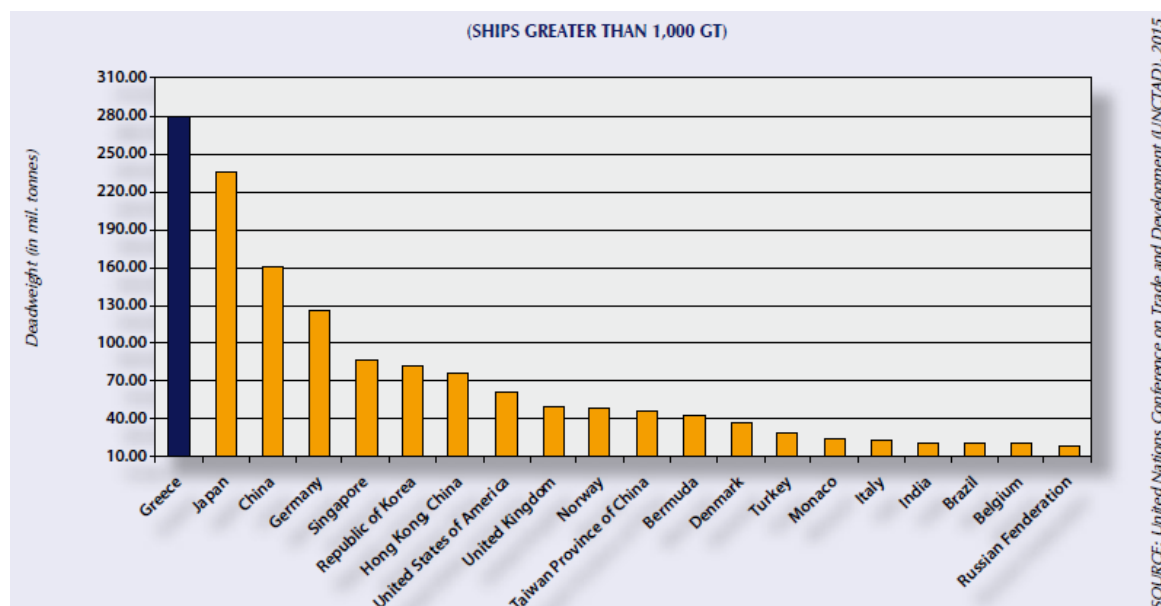
Η οργανική σύνθεση των πλοίων καθορίζεται από τους ακόλουθους νόμους:

Οργανική σύνθεση πλοίων
Φορτηγά πλοία – δεξαμενόπλοια
<ul style="list-style-type: none">- Προεδρικό διάταγμα 382-1978 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων πάσης Κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων»- Προεδρικό διάταγμα 237-1987 «Σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3000 κόρων»- Υπουργική απόφαση 70003/5423/1986 (ΦΕΚ Β' 916), «Οργανική σύνθεση αυτοματοποιημένων Φ/Γ πλοίων άνω 3000 κοχ»- Προεδρικό διάταγμα 238-1987 «Οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω τέρας των 3000 κόρων»- Υπουργική απόφαση 70003/5423/1986 «Καθορισμός οργανικής συνθέσεων αυτοματοποιημένων φορτηγών ποντοπόρων πλοίων άνω των 3000 κ.ο.χ.»
Επιβατηγά τουριστικά – Κρουαζιερόπλοια
<ul style="list-style-type: none">- Προεδρικό διάταγμα 177-1974 Περί Οργανικής Σύνθεσης των πληρωμάτων των Επιβατηγών (Ακτοπλοϊκών – Μεσογειακών – τουριστικών) πλοίων το οποίο συμπληρώθηκε από τα προεδρικά διατάγματα 581-1977, 230-1984 και 319-1986- Υπουργική Απόφαση Αριθμός 3511.1/13/2013: Καθορισμός της σύνθεσης πληρώματος επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες αναψυχής και περιήγησης άνω των τριάντα (30) ν.μ από το λιμένα αφετηρίας έως τον τελικό λιμένα προορισμού συνολικής διάρκειας μικρότερης του εικοσιτετραώρου- Υπουργική απόφαση 3511.1/13/2003 Τροποποίηση της απόφασης 70004/4009/30-5-1985, περί συνθέσεων πλοίων Αργοσαρωνικού- Υπουργική απόφαση 3511.1/8/2003 Καθορισμός σύνθεσης πληρώματος των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής- Υπουργική απόφαση 3511.1/9/2003 Καθορισμός σύνθεσης πληρώματος των δρομολογημένων επιβατηγών και επιβατηγών τουριστικών κάτω των 30 ν.μ

Πίνακας 3: Εθνικό θεσμικό πλαίσιο που αφορά την οργανική σύνθεση των πλοίων

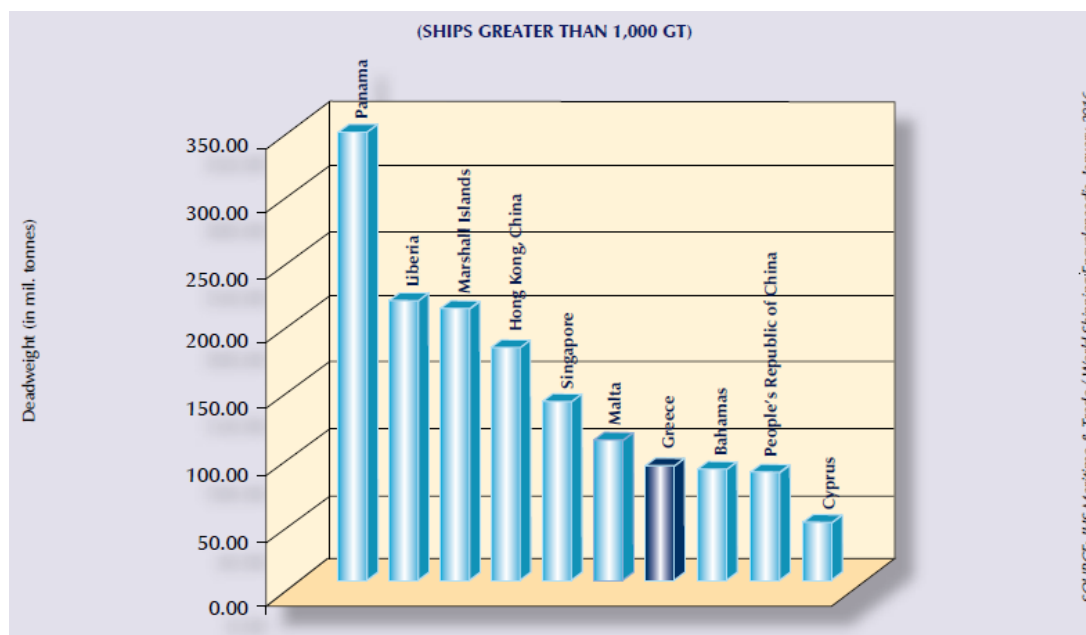
2.2 Αποτύπωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας με αριθμούς

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη όσον αφορά τη συνολική χωρητικότητα. Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο υπό ελληνικής σημαίας στόλος κατέχει επίσης την πρώτη θέση όσον αφορά τη χωρητικότητα και αντιστοιχεί στο 24% του συνολικού (Βενιάμης, 2016).

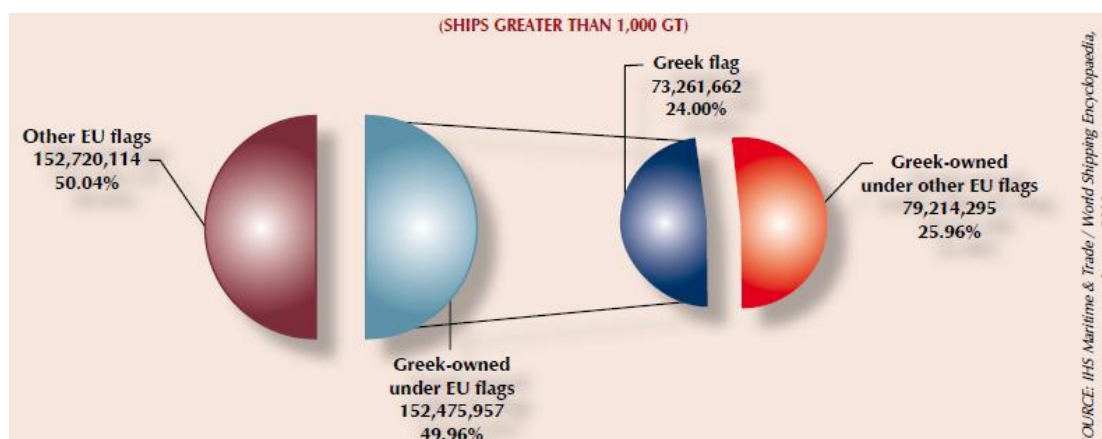


Διάγραμμα 1: Θέση του ελληνικού στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο για πλοία πάνω από 1000ΚΟΧ

Σύμφωνα με τη Lloyd's στο τέλος του 2006 ο ελληνόκτητος στόλος διέθετε 1.455 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 κοχ. Τον Ιούνιο του 2015 η ελληνική ναυτιλία διαθέτει 1.846 εμπορικά πλοία 100 κοχ και άνω συνολικής χωρητικότητας 45.015.151 κοχ. Υπάρχει λοιπόν μια αύξηση της χωρητικότητας κατά 13.000.000 κοχ. Με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων και το 15,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας (γεν.gr, 2015 και statistics.gr, 2015). Στην τελευταία έκθεση των ελλήνων εφοπλιστών για το 2016 σημειώνονται τα εξής: «Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) –αύξηση περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος– που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Αμφότερα τα ποσοστά παρουσιάζουν ανοδική πορεία συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου» (Βενιάμης, 2016).



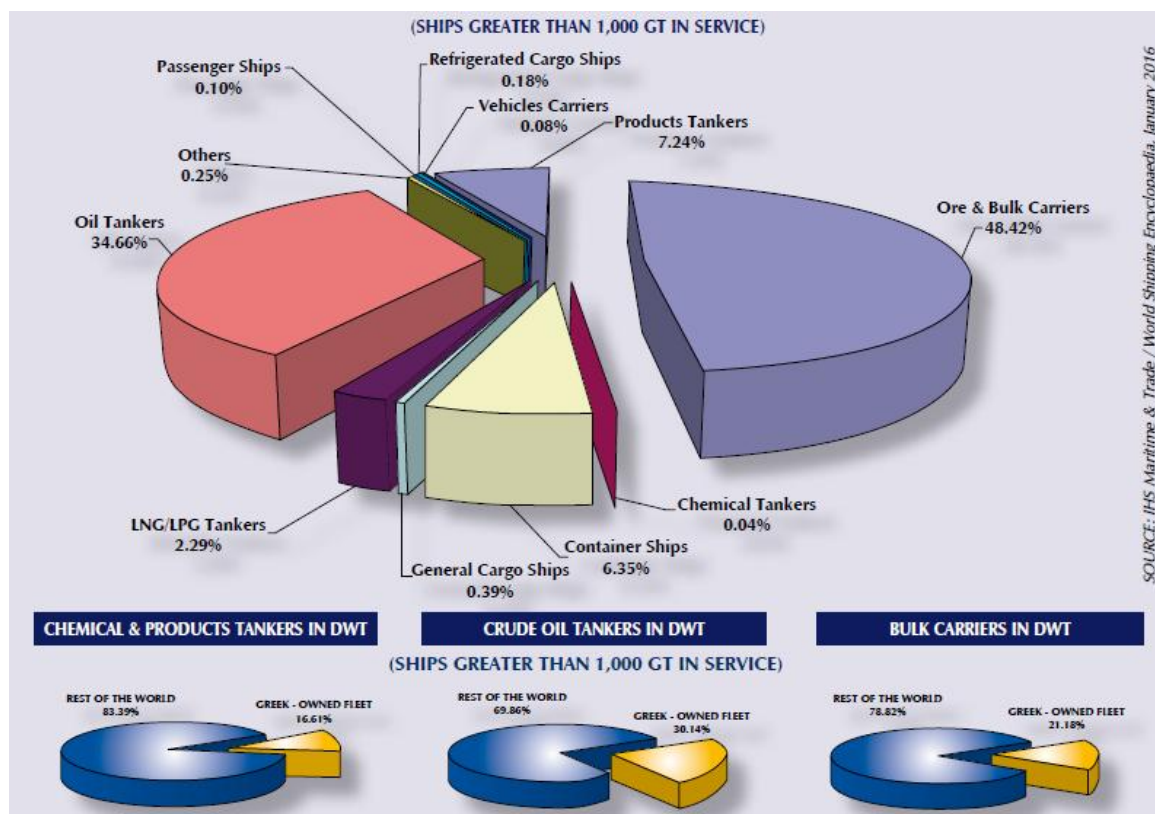
Διάγραμμα 2: Η θέση της ελληνικής σημαίας σε παγκόσμιο επίπεδο



Διάγραμμα 3: Η θέση της ελληνικής σημαίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο

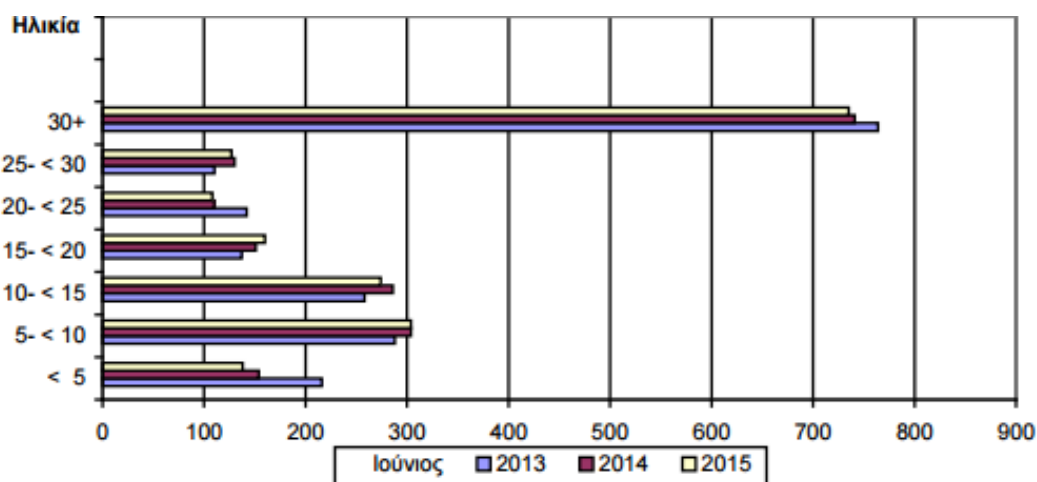
Κατηγορία Πλοίων	Ιούλιος						Μεταβολή %			
	2013		2014		2015		2014/2013		2015/2014	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα KOX	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα KOX	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα KOX	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα KOX	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα KOX
Σύνολο	1.915	44.101.777	1.876	44.590.004	1.846	45.015.151	-2,0	1,1	-1,6	1,0
Φορτηγά	512	15.860.077	505	16.389.613	488	16.087.113	-1,4	3,3	-3,4	-1,8
Δεξαμενόπλοια	530	26.830.814	522	26.745.343	523	27.505.484	-1,5	-0,3	0,2	2,8
Επιβατηγά	636	1.340.503	616	1.386.121	604	1.354.863	-3,1	3,4	-1,9	-2,3
Λοιπά	237	70.383	233	68.927	231	67.691	-1,7	-2,1	-0,9	-1,8

Πίνακας 4: Εξέλιξη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 KOX και άνω για το μήνα Ιούνιο των ετών 2013, 2014, 2015



Διάγραμμα 4: Ανάλυση του ελληνικού στόλου ανά κατηγορία πλοίων όπως καταγράφηκαν τον Ιανουάριο 2016 (Βενιάμης, 2016)

Όπως φαίνεται από την παραπάνω εικόνα οι έλληνες εφοπιστές έκαναν μια σειρά από επενδύσεις σε νέα πλοία. Η αντικατάσταση των παλιών με τα νέα πλοία συντέλεσε στη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων. Το 2009 ήταν 11,9 έτη.



Διάγραμμα 5: Ηλικία των πλοίων του ελληνικού στόλου

Ομάδες ηλικιών	Ιούνιος					
	2013		2014		2015	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.915	44.101.777	1.876	44.590.004	1.846	45.015.151
< 5	216	11.438.374	154	9.185.927	138	8.145.461
5- < 10	288	12.692.454	304	14.110.243	304	14.651.166
10- < 15	258	11.622.611	286	12.525.121	274	12.806.955
15- < 20	137	3.388.776	151	4.008.876	160	4.567.816
20- < 25	142	1.583.556	110	1.282.823	108	1.416.102
25- < 30	110	539.338	130	696.823	127	638.999
30+	764	2.836.668	741	2.780.191	735	2.788.652

Πίνακας 5: Κατανομή αριθμού πλοίων ανά ομάδες ηλικιών

Τα τελευταία 30 χρόνια η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι αυξητική όσον αφορά το μερίδιο που καταλαμβάνει στην παγκόσμια χωρητικότητα. Αυτό ισχύει τόσο για τα εγγεγραμμένα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο όσο και για τα πλοία που ελέγχονται από τους Έλληνες εφοπλιστές γενικά (nee.gr, 2015).

Ημερομηνία	Αριθμός πλοίων	Κ.Ο.Χ.
31 Δεκέμβριος 2011	2.014	43.397.583
31 Δεκέμβριος 2010	2.096	43.086.974
31 Δεκέμβριος 2009	2.112	41.358.711
31 Δεκέμβριος 2008	2.082	39.156.211
31 Δεκέμβριος 2007	1.916	36.239.543
31 Δεκέμβριος 2006	1.874	32.765.042
31 Δεκέμβριος 2005	1.901	31.444.245
31 Δεκέμβριος 2004	1.972	32.769.792
31 Δεκέμβριος 2003	1.974	31.915.727
31 Δεκέμβριος 2002	1.965	29.204.859
31 Δεκέμβριος 2001	1.959	29.257.366
31 Δεκέμβριος 2000	1.902	26.895.376
31 Δεκέμβριος 1999	1.850	25.002.463
31 Δεκέμβριος 1998	1.849	25.171.034
31 Δεκέμβριος 1997	1.927	25.708.074
31 Δεκέμβριος 1996	2.013	27.935.053
31 Δεκέμβριος 1995	2.051	30.220.636
31 Δεκέμβριος 1994	2.149	30.535.560
31 Δεκέμβριος 1993	2.166	29.671.983

31 Δεκέμβριος 1992	2.095	26.055.932
31 Δεκέμβριος 1991	2.062	24.082.483
31 Δεκέμβριος 1990	2.031	22.524.329
31 Δεκέμβριος 1989	2.004	20.898.119
31 Δεκέμβριος 1988	2.015	21.368.976
31 Δεκέμβριος 1987	2.061	22.706.257
31 Δεκέμβριος 1986	2.138	24.792.516
31 Δεκέμβριος 1985	2.456	28.646.166
31 Δεκέμβριος 1984	2.788	32.334.886
31 Δεκέμβριος 1983	3.422	37.707.377

Πίνακας 6: Πλοία που είναι καταγεγραμμένα στο ελληνικό μητρώο (άνω των 100 ΚΟΧ)

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2015	4.057	314.456.451	184.063.875
15 Μάρτιος 2014	3.901	290.847.132	170.984.684
15 Μάρτιος 2013	3.677	265.336.520	155.988.384
15 Μάρτιος 2012	3.760	264.054.167	155.904.976
15 Μάρτιος 2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2 Φεβρουάριος 2010	3.996	258.121.898	152.616.046
15 Φεβρουάριος 2009	4.161	263.560.741	156.214.619
15 Φεβρουάριος 2008	4.173	260.929.221	154.599.221
15 Φεβρουάριος 2007	3.699	218.229.552	129.765.470
15 Μάρτιος 2006	3.397	190.058.534	113.603.803
15 Μάρτιος 2005	3.338	182.540.868	109.377.819
15 Μάρτιος 2004	3.379	180.140.898	108.929.135
15 Μάιος 2003	3.355	171.593.487	103.807.860
15 Μάρτιος 2002	3.480	164.613.935	98.195.100
15 Μάρτιος 2001	3.618	168.434.370	100.220.348
15 Μάρτιος 2000	3.584	150.966.324	90.227.491
15 Μάρτιος 1999	3.424	139.255.184	83.454.890
15 Φεβρουάριος 1998	3.358	133.646.831	78.900.843
15 Μάρτιος 1997	3.204	127.782.567	74.982.110
15 Μάρτιος 1996	3.246	129.737.336	75.156.763
15 Μάρτιος 1995	3.142	126.128.352	71.666.943
15 Μάρτιος 1994	3.019	120.650.373	66.342.046
15 Μάρτιος 1993	2.749	103.958.104	56.918.268
15 Μάρτιος 1992	2.688	98.218.176	53.891.528
15 Μάρτιος 1991	2.454	87.102.785	47.906.852

15 Φεβρουάριος 1990	2.426	84.439.159	46.580.539
15 Μάρτιος 1989	2.428	81.928.296	45.554.419
15 Μάρτιος 1988	2.487	85.047.436	47.269.018

Πίνακας 7: Πλοία που ελέγχονται από Έλληνες εφοπλιστές (άνω των 1000 ΚΟΧ)

Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην³ που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται το ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων κατά το 2008 και 2009.

Κατηγορία	Ποσοστό πλοίων		Ποσοστό σε DWT/ΚΟΧ	
	2008	2009	2008	2009
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου	22,9	22,3	20,9	20,4
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών	9,8	9,4	14,0	13,3
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων	8,9	9,8	6,6	6,9
Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου (OBO)	7,4	5,6	6,0	4,6
Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου	19,8	18,1	21,9	19,1
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	4,6	4,5	5,9	5,7
Λοιπά φορτηγά πλοία	1,0	1,0	1,6	1,9
Επιβατηγά πλοία	6,5	6,7	5,8 (ΚΟΧ)	6 (ΚΟΧ)

Πίνακας 8: Συμμετοχή ελληνικών πλοίων σε δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρού φορτίου χύδην

Ο αριθμός των αργούντων εμπορικών πλοίων (ελληνικά και υπό ξένες σημαίες) χωρητικότητας 100 κοχ και άνω σε όλα τα λιμάνια της χώρας για το έτος 2014 ανέρχεται σε 27 από τα οποία 3 είναι φορτηγά, 2 δεξαμενόπλοια, 19 επιβατηγά και 3 άλλων κατηγοριών. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρά αυξημένος από το 2013 (σύνολο: 26) και μειωμένος σε σχέση με το 2012 (σύνολο: 31).

Ένα άλλο κομμάτι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αποτελεί η ελληνική βιομηχανία επισκευής πλοίων η οποία δρα υποστηρικτικά στις δραστηριότητες της. Στον ακόλουθο πίνακα αποτυπώνονται οι εργασίες για τη δεκαετία 2004-2014.

³ Τα χύδην φορτία είναι το πετρέλαιο, ο άνθρακας, τα σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες και καύσιμα, καθώς και τα τρόφιμα (δημητριακά, φρούτα, κ.ά.), εμπορεύματα με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και άλλα αγαθά

Έτος							Δεξαμενισθέντα πλοία	
	Σύνολο		Σε δεξαμενές		Σε επισκευαστικές βάσεις		Αριθ.	ΚΟΧ
	Αριθ.	ΚΟΧ	Αριθ.	ΚΟΧ	Αριθ.	ΚΟΧ		
2000	1.117	15.331.498	206	4.504.055	911	10.827.443	458	3.508.575
2001	1.086	15.016.099	237	5.108.370	849	9.907.729	334	2.117.226
2002	913	12.427.807	181	4.526.343	732	7.901.464	359	2.102.571
2003	855	12.179.482	179	3.898.352	676	8.281.130	310	1.807.495
2004	805	10.626.490	153	3.305.866	652	7.320.624	305	1.722.639
2005	776	10.589.745	179	3.750.886	597	6.838.859	267	1.658.858
2006	819	11.559.401	187	4.832.343	632	6.727.058	238	1.183.814
2007	881	12.315.191	195	4.860.672	686	7.454.519	273	1.189.781
2008	904	13.323.266	237	5.567.355	667	7.755.911	217	944.811
2009	694	10.114.082	161	3.873.176	533	6.240.906	166	1.001.367
2010	605	8.228.366	128	2.683.265	477	5.545.101	168	850.055
2011	475	6.550.755	103	2.438.311	372	4.112.444	112	605.631
2012	390	4.350.566	63	1.085.940	327	3.264.626	95	500.997
2013	256	3.527.731	57	1.010.932	199	2.516.799	83	340.145
2014	271	3.921.414	78	1.206.456	193	2.714.958	95	671.109

Πίνακας 9: Δραστηριότητα της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων (Ετών 2000 - 2014)

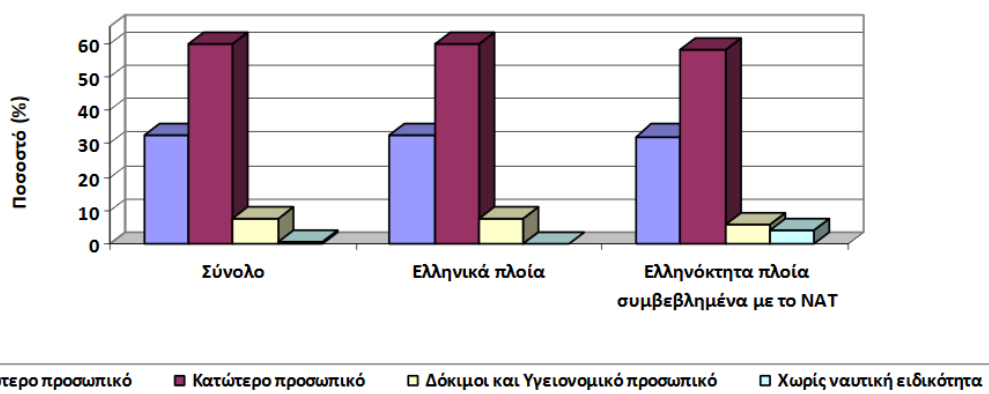
Σύμφωνα με τις μελέτες του Boston Consulting Group (BCG, 2013) και του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ, 2013), η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), παρέχει απασχόληση σε 200.000 άτομα και καλύπτει άνω του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Στον ακόλουθο πίνακα αποτυπώνονται οι απασχολούμενοι στα πλοία ανά ηλικιακή ομάδα και ανά ειδικότητα χωρίς να συγκαταλέγονται οι άνθρωποι που δουλεύουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή σε υποστηρικτικούς τομείς για τη ναυτιλία.

Ομάδες ηλικιών	Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων						
	Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό	Κατώτερο προσωπικό	Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό	Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων	Σύνολο	Από αυτούς	
						Έλληνες	Αλλοδαποί

Σύνολο	7.357	13.955	1.510	58	22.880	13.026	9.854
Κάτω των 20 ετών	9	77	591	0	677	629	48
20 - 29 ετών	1.753	2.890	810	22	5.475	3.013	2.462
30 - 39 ετών	2.320	5.134	75	22	7.551	3.642	3.909
40 - 49 ετών	1.837	4.119	24	11	5.991	3.441	2.550
50 - 59 ετών	1.314	1.624	10	2	2.950	2.087	863
60 ετών και άνω	124	111	0	1	236	214	22

Πίνακας 10: Στοιχεία απασχόλησης ναυτικών σε πλοία της ελληνικής ναυτιλίας

Από τα στοιχεία της απογραφής του 2014 της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας, παρατηρείται ότι, από το σύνολο των 21.315 Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 32,5%, το κατώτερο προσωπικό το 59,9%, οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό το 7,4% και 28 άτομα δεν είχε ναυτική ειδικότητα. Αντίστοιχα, από το σύνολο των 1.610 Ελλήνων και ξένων ναυτικών, στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 32,2%, το κατώτερο προσωπικό το 57,8%, οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό το 5,9% και χωρίς ναυτική ειδικότητα ήταν το 4,0% (Ράπτη, 2016).



Διάγραμμα 6: Απασχόληση προσωπικού σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT κατά ομάδες ειδικοτήτων

3. Η οικονομική κρίση και οι συνέπειες της στην ελληνική ναυτιλία

3.1 Επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν διαχρονικά στρατηγικό ρόλο στην αλυσίδα μεταφοράς εμπορευμάτων εξυπηρετώντας τις ανθρώπινες ανάγκες. Η μεταφορά μέσω των πλοίων έδωσε το δικαίωμα στα έθνη για την ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων μεταξύ τους, μεταφέροντας την πλειονότητα των εμπορευμάτων και αγαθών που αγοράζονται και πωλούνται. Παγκοσμίως υπάρχουν 7000 λιμένες, 20 θαλάσσιες διώρυγες και 120 πορθμοί που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές. Το κύριο πλεονέκτημα τους είναι το χαμηλό και ανταγωνιστικό τους κόστος (Μαλινδρέτος, 2015).

Η φορτηγός ναυτιλία έχει άμεση σχέση με το εμπόριο. Θετική μετατόπιση της ζήτησης και προσφοράς αγαθών σε ένα οικονομικό περιβάλλον συνεπάγεται την αύξηση αφενός του εμπορίου και αφετέρου της ανάγκης για μεταφορά. Συνεπώς, οι μεταφορές έχουν άμεση σχέση με την οικονομία του κράτους και τη στήριξη του παγκόσμιου εμπορίου, παρέχοντας τη δυνατότητα εισχώρησης σε νέες απομακρυσμένες αγορές, περισσότερες ευκαιρίες αλλά και μεγαλύτερο ανταγωνισμό. Ουσιαστικά, πρόκειται για ένα κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας με υψηλό βαθμό διεθνοποίησης ο οποίος λειτουργεί και αναπτύσσεται εκτός των γεωγραφικών ορίων της χώρας εξυπηρετώντας τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Το ναυτιλιακό εισόδημα που δημιουργείται επηρεάζει το ισοζύγιο πληρωμών και το ΑΕΠ της Χώρας (Κυλαδίτης, 2003). Το 2010 η Eurostat δημοσίευσε στοιχεία τα οποία υποστηρίζουν ότι 95% της αξίας των υπηρεσιών αντιστοιχεί σε εξαγωγές της εμπορικής ναυτιλίας (Ντάντσεβ και Ντεμιάν, 2013).

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση εκδηλώθηκε το 2008 μετά από μια περίοδο υψηλής ανάπτυξης για την παγκόσμια οικονομία. Την πενταετία 2003-2008 οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσίασαν μεγάλη ανάπτυξη λόγω της υψηλής ζήτησης σε πρώτες ύλες (πετρέλαιο, άνθρακα, τρόφιμα, μηχανήματα) από χώρες που είχαν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης όπως η Κίνα, η Ινδία, η Βραζιλία, η Ρωσία και άλλες χώρες της Ασίας. Εκτός από τις πρώτες ύλες ιδιαίτερο ήταν το ενδιαφέρον και για μεταφορές ειδών από και προς αυτές τις χώρες. Η ζήτηση είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών στις πρώτες ύλες, στα ναύλα των θαλασσιών μεταφορών αλλά και αυξημένη ζήτηση για μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκοσμίως όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία. Η οικονομική ανάπτυξη δημιούργησε την ανάγκη για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου αλλά και εμπορευματοκιβωτίων με ολοένα και μεγαλύτερες χωρητικότητες. Πολλοί πλοιοκτήτες προχώρησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων των οποίων η χωρητικότητα είναι 15.000 εμπορευματοκιβώτια αλλά και άλλων που μεταφέρουν χύδην

φορτίο, τύπου τανκερ. Οι μεγάλες αποδόσεις, η ρευστότητα και η πρόσβαση σε χρηματοδότηση μέσω των τραπεζών παρείχε στους Έλληνες εφοπλιστές τη δυνατότητα παραγγελιών νέων πλοίων και την αγορά άλλων μεταχειρισμένων μέχρι να γίνει η παραλαβή των πρώτων. Τα δάνεια των ναυτιλιακών εταιρειών από τις ελληνικές τράπεζες το 2008 ήταν \$16,9 δισ.

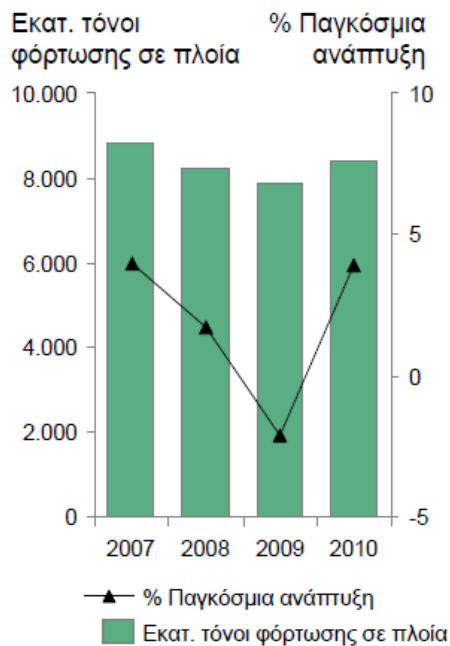
Η οικονομική κρίση του 2008 είχε ως αποτέλεσμα την ανακοπή της οικονομικής ανάπτυξης με μείωση του ΑΕΠ, μείωση του παγκόσμιου εμπορίου αλλά και της ανάγκης για θαλάσσιες μεταφορές (90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται μέσω της θάλασσας (Μαλινδρέτος, 2016)). Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή είναι πολλοί και αφορούν κυρίως στον τρόπο που λειτουργεί το τραπεζικό σύστημα καθώς και στην αδυναμία των ρυθμιστικών αρχών να επιβάλλουν συγκεκριμένους κανόνες λειτουργίας. Η έλλειψη δανεισμού της μιας τράπεζας στην άλλη είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των spreads⁴ και άρα τη συνεχή επιδείνωση της κατάστασης. Συνέπεια αυτής της δυσλειτουργίας είναι ο περιορισμός των δανειοδοτήσεων, της κατανάλωσης, του εμπορίου καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών. Η έλλειψη δυνατότητας χρηματοδότησης προκάλεσε δυσμενείς συνέπειες για τις διεθνείς μεταφορές και ως εκ τούτου για τη ναυτιλία (Γράτσος, 2008).

Στο ακόλουθο διάγραμμα αποτυπώνεται η πορεία της ζήτησης για μεταφορά φορτίων σε σχέση με την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Παρατηρείται μια απότομη μείωση της ζήτησης σε φορτία πλοίων η οποία ξεκινάει από το 2007 και κορυφώνεται το 2009 (αν και η οικονομική κρίση εκδηλώθηκε το 2008 εντούτοις χρειάστηκε ένας χρόνος για να αποτυπωθεί στην παγκόσμια ναυτιλία). Το 2010 η παγκόσμια οικονομία παρουσιάζει σημάδια ανάκαμψης συνέπεια που αποτυπώνεται και στο διεθνές εμπόριο (Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία, 2013).

⁴ Το spread εκφράζει τη διαφορά (διασπορά) δύο τιμών ή δύο πραγμάτων.

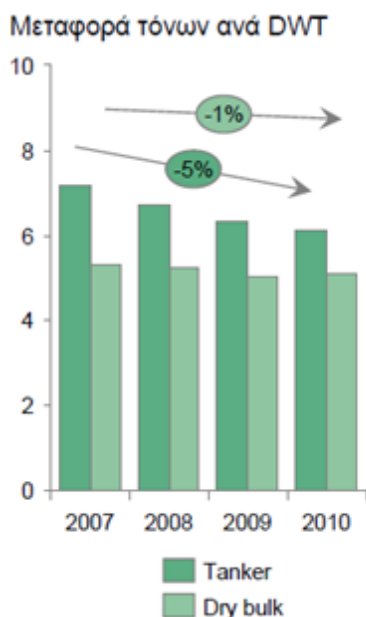
Στην οικονομία, ο όρος σπρεντ έχει διάφορες χρήσεις:

- Διαφορά των τιμών αποδόσεων δύο ομολόγων: Κάθε ποσοστιαία μονάδα (1%) αποτελεί 100 "μονάδες βάσης"
- Διαφορά δύο επιτοκίων: η διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο με το οποίο δανείζεται μια τράπεζα και το επιτόκιο που αυτή δανείζει
- Διαφορά ανάμεσα στις τιμές αγοράς και πώλησης συναλλάγματος, μετοχών και άλλων χρηματοοικονομικών εργαλείων (Πηγή: <http://www.forexpros.gr/ti-einai-ta-spreads-epitokiwn/>).



Διάγραμμα 7: Μείωση παγκόσμιας ζήτησης και ΑΕΠ

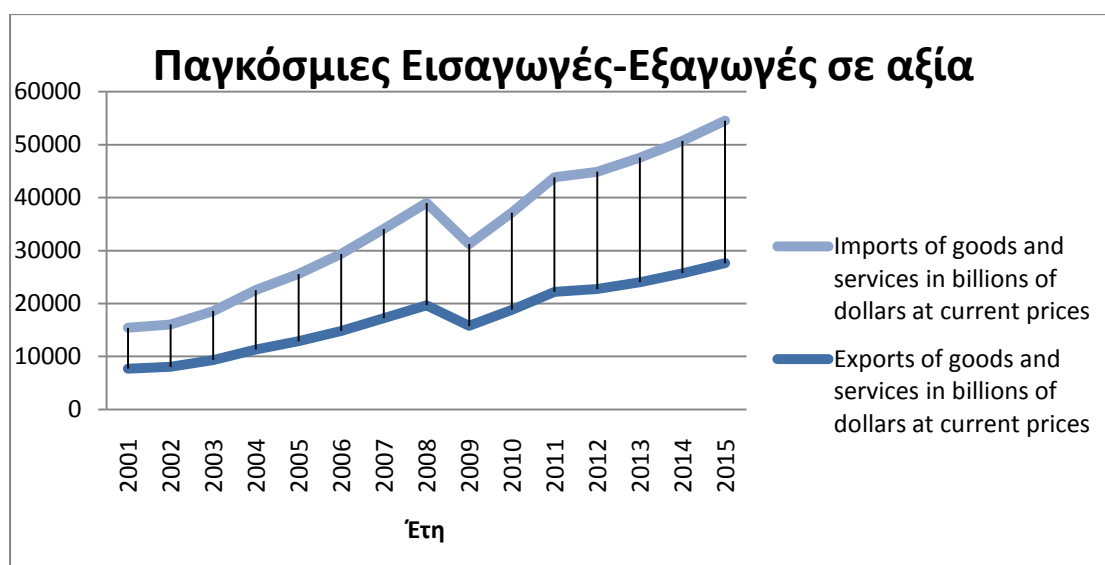
Η αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, που πραγματοποιήθηκε κυρίως μετά τις παραγγελίες σε νέα πλοία το 2006, σχετίζεται με τη μείωση των ναύλων καθώς και του αριθμού των μεταφορών. Οι θετικές προσδοκίες για επιπλέον ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας καθώς και η αλλαγή των περιβαλλοντικών όρων οδήγησε τους εφοπλιστές στην αγορά νέων πλοίων η οποία μείωσε το μέσο όρο της ηλικίας των πλοίων και αύξησε τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου γενικά. Το γεγονός αυτός σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση οδήγησε στη μείωση των συνολικών αναγκών για μεταφορές ανά τον κόσμο ενώ λόγω της αύξησης της προσφοράς υπήρξε και πτώση στις τιμές των ναύλων.



Διάγραμμα 8: Μείωση της παραγωγικότητας λόγω αύξησης του παγκόσμιου στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) η μεγαλύτερη πτώση του διεθνούς εμπορίου προσδιορίζεται στα έτη 2008 – 2009 με ρυθμό μείωσης επτά φορές γρηγορότερο από το παγκόσμιο ΑΕΠ. Σε αυτό συνέβαλλε η αύξηση της τιμής του πετρελαίου που μείωσε τόσο την ζήτηση όσο και την προσφορά. Στις περισσότερες χώρες του κόσμου η οικονομική κρίση είχε ως συνέπεια την απροθυμία των τραπεζών να χορηγήσουν δάνεια ενώ και το διεθνές εμπόριο κατέρρευσε λόγω της μείωσης της κατανάλωσης (Κολλίντζας και Ψαλιδόπουλος, 2009).

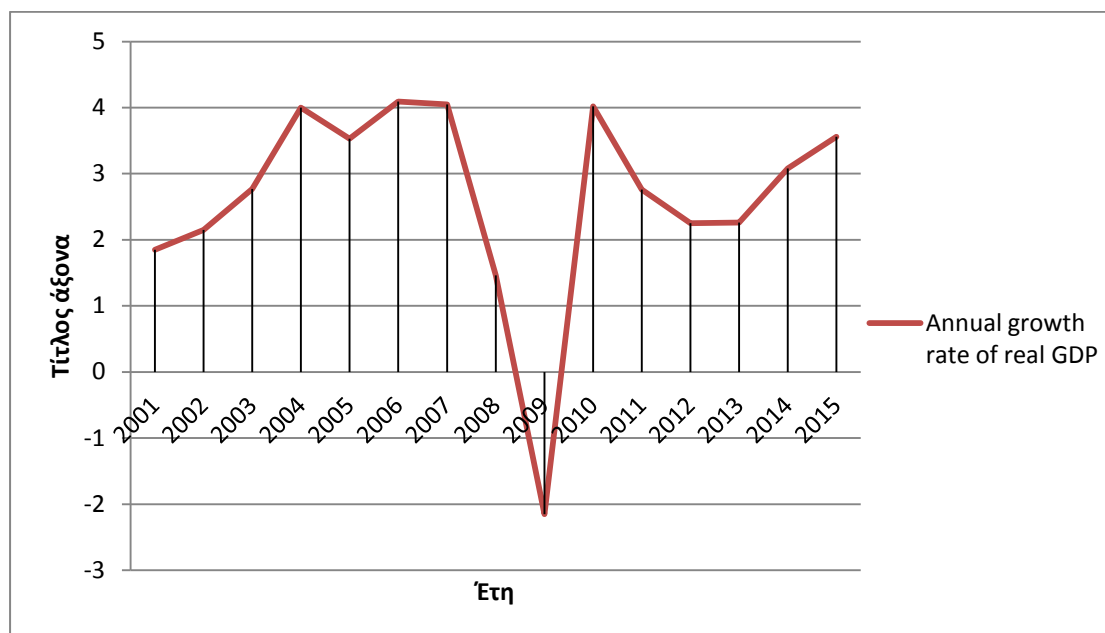
Στα παρακάτω διαγράμματα αποτυπώνεται η άμεση επίδραση που είχε η οικονομική κρίση του 2008 στο διεθνές εμπόριο. Το παγκόσμιο παραγόμενο προϊόν συρρικνώθηκε εξαιτίας της ραγδαίας πτώσης των εξαγωγών φθάνοντας στο χαμηλότερο επίπεδο στις αρχές του 2009 το οποίο οδήγησε στη ραγδαία πτώση του παγκόσμιου ΑΕΠ.



Πηγή:

http://www.un.org/en/development/desa/policy/proj_link/global_economic_outlook.shtml

Διάγραμμα 9: Εισαγωγές-Εξαγωγές παγκοσμίως σε αξία (δολάρια)



Πηγή:

http://www.un.org/en/development/desa/policy/proj_link/global_economic_outlook.shtml

Διάγραμμα 10: Ετήσιο παγκόσμιο πραγματικό ΑΕΠ (%)

Σε έρευνα που διεξάγει κάθε χρόνο η PriceWaterHouse σχετικά με τη ναυτιλία αποτυπώνεται η επίπτωση της χρηματοπιστωτικής κρίσης ενώ γίνονται προβλέψεις και για ανάκαμψη του κλάδου. Στην έρευνα αυτή εξετάζονται μια σειρά από δείκτες που αφορούν τη ναυτιλία και ελέγχονται οι οικονομικές καταστάσεις περισσότερων από 100 εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών σε χρηματιστήρια σε παγκόσμιο επίπεδο. Γυρίζοντας πίσω στο 2008 φαίνεται ότι η κρίση δεν επηρέασε άμεσα τις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς πολλοί επιμέρους κλάδοι της ναυτιλίας παρουσίασαν κέρδη αντισταθμίζοντας έτσι τις απώλειες. Ωστόσο όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, για το 2009 οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη ναυτιλία ήταν σημαντικές καθώς σημειώθηκε πτώση των ναύλων, περιορισμός της πρόσβασης σε χρηματοδότηση, υπερπροσφορά χωρητικότητας σε σχέση με τη ζήτηση καθώς και προβλήματα στην αποπληρωμή των δανείων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα περίπου 1 στις 4 επιχειρήσεις να αναδιαρθρώσουν ή να αλλάξουν τους όρους δανειοδότησης τους (Leptos-Bourgi, 2009). Τα μέτρα που έλαβαν οι εταιρείες προκειμένου να αντιμετωπίσουν την κατάσταση αφορούσαν κυρίως τη βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του δικτύου τους, τη μείωση κόστους, τον περιορισμό πληρωμών σε μερίσματα, την αναβολή παράδοσης πλοίων ή την ακύρωση νέων παραγγελιών. Αυτά τα μέτρα απέδωσαν και σε συνδυασμό με την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε στα πρώτα θετικά αποτελέσματα και στον περιορισμό των ζημιών για το έτος 2010. Οι προκλήσεις που κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν η αβεβαιότητα της αγοράς, οι χαμηλές τιμές των ναύλων καθώς και ο περιορισμός στη χρηματοδότηση από τις τράπεζες (Leptos-Bourgi, 2011).

Το 2011 η κατάσταση επιδεινώθηκε όπως και το 2012. Ειδικότερα το 2011 ήταν μια από τις χειρότερες χρονιές για τον κλάδο της ναυτιλίας ενώ η κατάσταση έγινε χειρότερη το 2012. Οι κλάδοι που είχαν την καλύτερη επίδοση για το 2011 ήταν η offshore και η μεταφορά ξηρού φορτίου ενώ η μεταφορά φορτίων με τα δεξαμενόπλοια είχε πτωτική πορεία (Leptos-Bourgi, 2012). Τα αποτελέσματα της κρίσης έγιναν ακόμη πιο αισθητά δεδομένου ότι οι περισσότερες εταιρείες είχαν χαμηλά κέρδη και έδωσαν χαμηλά μερίσματα στους μετόχους τους. Το σημαντικότερο πρόβλημα ωστόσο, ήταν ότι οι τράπεζες δεδομένης της αδυναμίας πρόβλεψης των εξελίξεων κατέστησαν τον τραπεζικό δανεισμό δυσκολότερο. Όλες αυτές οι εξελίξεις αποτυπώθηκαν στα αποτελέσματα χρήσης των εταιρειών. Σχεδόν 39% των εταιρειών σημείωσε ζημιές από την απομείωση του στόλου ενώ και το έτος αυτό συνεχίστηκαν οι ακυρώσεις των υπαρχόντων παραγγελιών ενώ μειώθηκαν οι καινούριες. Το 2012 η πτωτική πορεία των ναυτιλιακών εταιρειών συνεχίστηκε με επιδείνωση των αποτελεσμάτων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Leptos-Bourgi, 2013).

Το 2013 χαρακτηρίστηκε από αισιοδοξία για την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας δεδομένης της αυξανόμενης δραστηριότητας και του παγκόσμιου εμπορίου στο δεύτερο εξάμηνο του έτους. Η ζήτηση αυξήθηκε στις προηγμένες οικονομίες ενώ και οι εξαγωγικές δραστηριότητες στις αναδυόμενες οικονομίες αυξήθηκαν. Στον τομέα της ναυτιλίας οι τιμές των ναύλων αυξήθηκαν ενώ και οι χρηματοπιστωτικές ροές των εταιρειών έδειξαν σημάδια θετικής εξέλιξης (Leptos-Bourgi, 2014).

Το έτος 2014 ξεκίνησε με θετικές προοπτικές για την παγκόσμια ναυτιλία ωστόσο τα πράγματα εξελίχθηκαν κάπως διαφορετικά. Σε αυτό συντέλεσαν οι καιρικές συνθήκες στις ΗΠΑ το πρώτο εξάμηνο του έτους καθώς και η συνεχιζόμενη πτώση των αναδυόμενων οικονομιών. Συγκεκριμένα, αν και οι οικονομίες της Μεγάλης Βρετανίας και των ΗΠΑ επέστρεψαν σε άνοδο οι οικονομίες της Ιαπωνίας και της Κίνας παρέμειναν σταθερές ή επιβραδύνθηκαν αντίστοιχα. Στον κλάδο της ναυτιλίας οι παραγγελίες παρέμειναν αμετάβλητες το 2014 ενώ δεν υπήρξε αύξηση της ζήτησης για μεταφορές σε σχέση με την προσφορά. Μόνη εξαίρεση στον τομέα αποτέλεσαν οι μεταφορές με πλοία τύπου τάνκερ (Bimco.org, 2015).

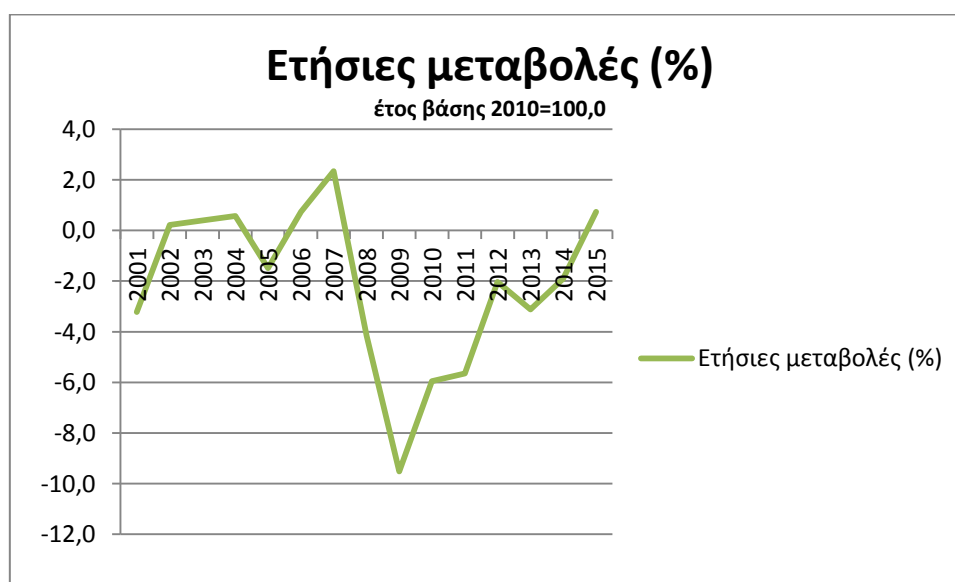
Το 2015 το παγκόσμιο εμπόριο ήταν για μια ακόμη χρονιά σε χαμηλά επίπεδα ενώ και η παγκόσμια οικονομία παρουσίασε ρυθμό ανάπτυξης 3,1%. Οι αναπτυσσόμενες χώρες σημείωσαν πτώση για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά ενώ η ανάπτυξη στις προηγμένες οικονομίες συνέχισε την ανάκαμψη με χαμηλούς ρυθμούς. Όπως τονίζεται στην έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για τα έτη 2015-2016 «Συνολικά, το 2015 ήταν μια χρονιά αντιθέσεων για τη ναυτιλία, με πολύ χαμηλά έσοδα σε πολλούς τομείς και ακμάζουσα την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου είναι σε σταθερή πτώση με μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και υπερπροσφορά χωρητικότητας. Ο δείκτης Baltic Dry Index έπεσε

στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών με μέσο όρο 718 μονάδες το 2015, το δεύτερο χαμηλότερο ετήσιο μέσο όρο στα χρονικά. Παρά το γεγονός ότι ο ρυθμός αύξησης του στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου ήταν στο 2,4% το 2015 –ο χαμηλότερος ρυθμός σε 16 χρόνια– η χαμηλή κινεζική ζήτηση για σχετικές εισαγωγές (κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα) και η μείωση των εισαγωγών άνθρακα από την Ινδία δημιούργησαν αυξημένες πιέσεις. Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, το 2015 χαρακτηρίστηκε από σαφή ανάκαμψη των κερδών το πρώτο εξάμηνο ακολουθούμενη από κατάρρευση των εσόδων στο δεύτερο εξάμηνο, με μείωση 9% στο επίπεδο των ναύλων. Η αύξηση του εμπορίου πετρελαίου αναδείχθηκε ως η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, κυρίως λόγω των κινεζικών εισαγωγών αργού πετρελαίου διά θαλάσσης.» (Βενιάμης, 2016)

Η παραπάνω εικόνα αποτυπώνεται στα αποτελέσματα των βασικών δεικτών που χρησιμοποιεί ο κλάδος της παγκόσμιας ναυτιλίας. Οι δείκτες αυτοί είναι:

- Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ
- Δείκτης ναυλαγοράς Baltic Dry Index (BDI)
- HARPEX
- Δείκτης εμπορευμάτων CRB

Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ



Πηγή: <http://www.statistics.gr/statistics/-/publication/DKT21/->

Διάγραμμα 11: Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ (2001-2015)

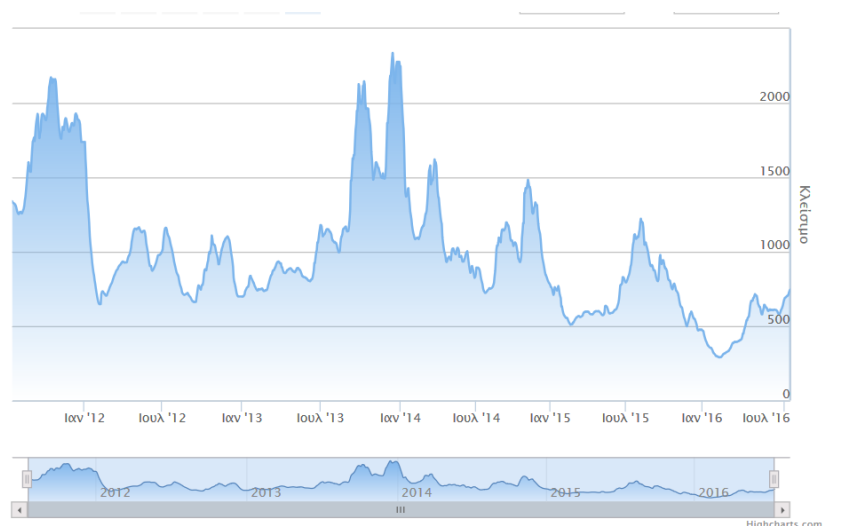
Ο δείκτης της Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ, μετρά την αλλαγή της παραγωγής στις βιομηχανίες, τα ορυχεία και τους οργανισμούς κοινής ωφέλειας και συγχρόνως αποτελεί

βασικό οδηγό για τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών. Ο δείκτης αυτός μας δείχνει την σχέση μεταξύ, του θαλάσσιου εμπορίου και του παγκόσμιου ΑΕΠ. Το 2009 παρουσιάστηκε συρρίκνωση της τιμής του δείκτη, ενώ το ίδιο αποτέλεσμα παρατηρήθηκε στις παγκόσμιες εξαγωγές και το ΑΕΠ. Το 2010 υπήρξε έντονη ανάκαμψη η οποία έδειξε να σταθεροποιείται το 2011 σε αντίθεση με το ΑΕΠ το οποίο υποχώρησε έως το 2012 ενώ παρουσίασε ανοδική πρόοδο το 2013 (Review of maritime transport, 2011).

Δείκτης ναυλαγοράς Baltic Dry Index (BDI)

Ο δείκτης μετρά το κόστος μεταφοράς ακατέργαστων προϊόντων όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, αγροτικά προϊόντα και δομικά υλικά μέσω θαλάσσης.

Μελετώντας το ακόλουθο διάγραμμα παρατηρείται ότι τον Ιούλιο 2016 βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο από το 2012 (naftemporiki.gr, 2016).



Διάγραμμα 12: Διακύμανση δείκτη ναυλαγοράς 2012-2016

Συγκρίνοντας τη σημερινή τιμή με τα προηγούμενα χρόνια διαπιστώνεται ότι βρίσκεται στη χαμηλότερη τιμή από το έτος 1985 οπότε και δημιουργήθηκε. Αντίθετα το 2008 καταγράφει την υψηλότερη τιμή καθώς αποτυπώνει τον υψηλό ρυθμό ανάπτυξης των ναυτιλιακών εταιρειών, τις νέες παραγγελίες και το υψηλό κόστος ναύλων (Stockcharts.com, 2016).



Διάγραμμα 13: Διακύμανση του δείκτη ναυλαγοράς BDI από το 2003 έως το 2016

HARPEX

Ο δείκτης αυτός αποτυπώνει την πορεία της ζήτησης για containers. Και αυτός βρίσκεται σε ιστορικό χαμηλό σημειώνοντας πτωτική τάση.



Διάγραμμα 14: Ο δείκτης HARPEX

Δείκτης εμπορευμάτων CRB

Ο δείκτης μεταφοράς εμπορευμάτων ακολουθεί την πτωτική πορεία των προηγούμενων δύο δεικτών. Μελετώντας το ακόλουθο διάγραμμα φαίνεται ότι και αυτός ο δείκτης ενώ το 2008 φτάνει στην υψηλότερη τιμή στο έτος 2016 παρουσιάζει ιστορικό χαμηλό.



Διάγραμμα 15: Ο δείκτης εμπορευμάτων CRB

3.2 Στρατηγικές αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης από την ελληνική ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία που δραστηριοποιείται σε παγκόσμια κλίμακα όπως είναι αναμενόμενο επηρεάστηκε από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση αν και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές με έντονη παρουσία τις τελευταίες 3 δεκαετίες.

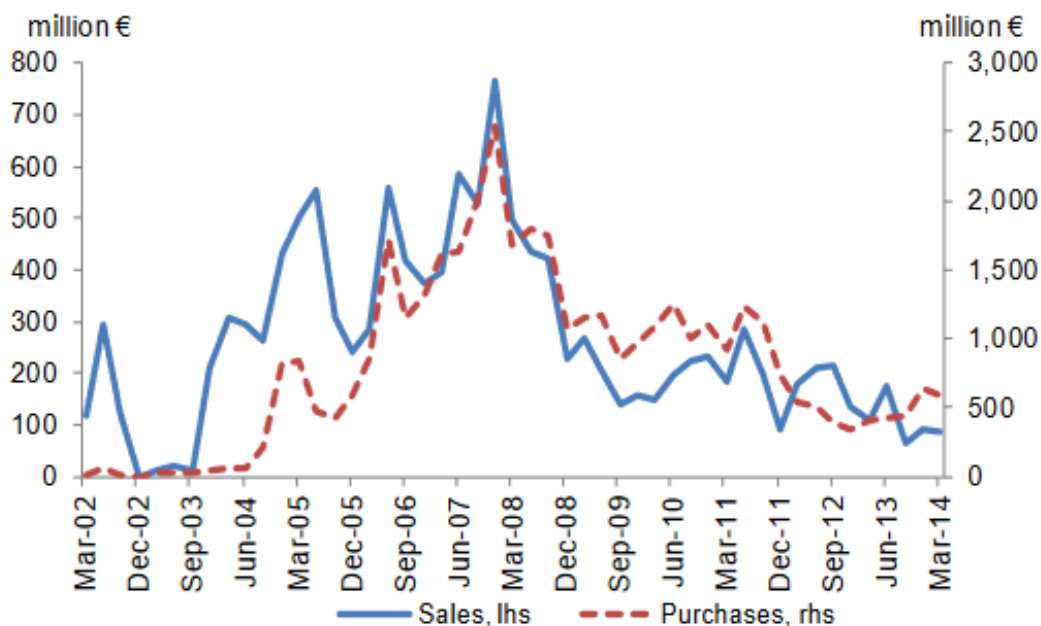
Στην ελληνική ναυτιλία η οικονομική κρίση είχε ως αποτέλεσμα τη συνεχόμενη μείωση των καθαρών εισπράξεων. Για το 2008 σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας οι χώρες με τη μεγαλύτερη διεθνή δραστηριότητα παρουσίασαν μεγαλύτερη ύφεση από την ραγδαία πτώση του εμπορίου κατά 10,7% (Προβόπουλος, 2014). Ως εκ τούτου, στην καρδιά της οικονομικής κρίσης και για το επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009 οι καθарές εισπράξεις μειώθηκαν κατά 33,6% που αντιστοιχεί σε απώλεια εσόδων 2,3 δις €. Επιπλέον, σύμφωνα με έκθεση της Ernst & Young (Κωνσταντίνου, 2012), το πρώτο τρίμηνο του 2012 οι δανειοδοτήσεις από τις τράπεζες ήταν μειωμένες κατά 60%.

Ωστόσο, η χώρα εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης μεταξύ της Ασίας και της Ευρώπης κατόρθωσε να σημειώσει αύξηση 18% στον όγκο διακίνησης εμπορευμάτων αν και υπήρξε κρίση χρέους την περίοδο 2008-2012 (Μαλινδρέτος, 2015).

Κατά τη διάρκεια της κρίσης οι έλληνες πλοιοκτήτες κατάφεραν να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στην παγκόσμια ναυτιλία. Η κρίση ήταν μια ευκαιρία προκειμένου να γίνουν αναδιαρθρώσεις, αναπροσαρμογές πολιτικής και χάραξη νέων στρατηγικών. Δεδομένης της πτώσης των χρηματιστηρίων διεθνώς αλλά και της κρίσης στο χρηματοπιστωτικό τομέα για την κάλυψη των αναγκών τους σε ρευστότητα κατέφυγαν σε άλλες λύσεις χρηματοδότησης, όπως είναι τα επενδυτικά κεφάλαια, τα ομόλογα και οι διεθνείς κεφαλαιαγορές.

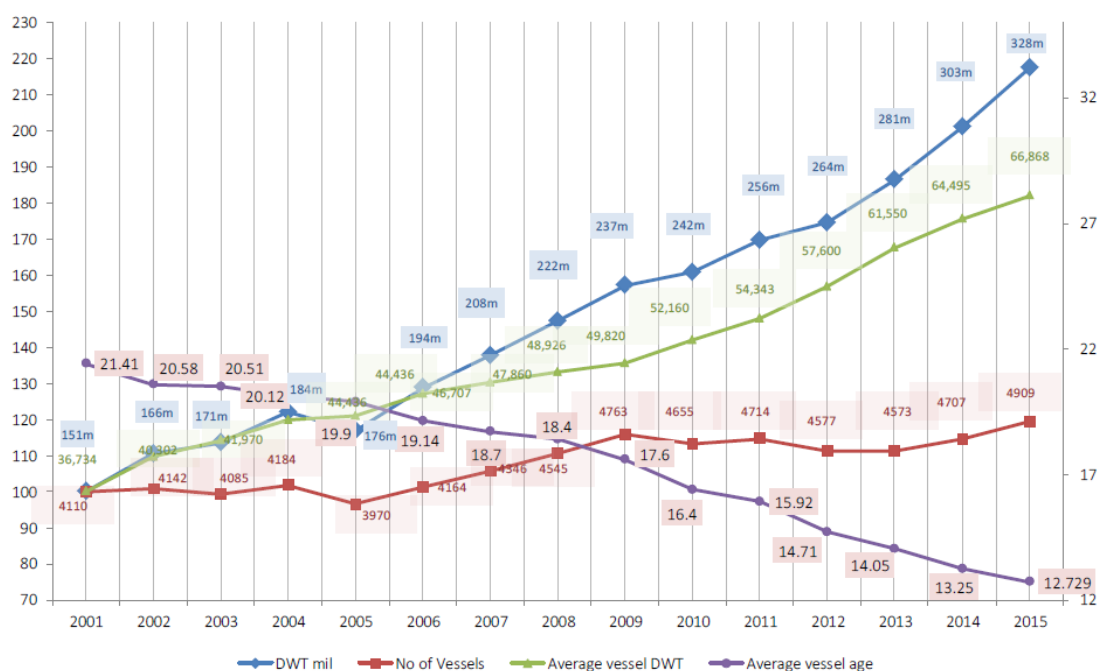
Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία της UNCTAD "Review of Maritime Transport" για το έτος 2008 το μερίδιο αγοράς της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο μεταφορικής δυναμικότητας ανήλθε στο 16,8% (μετρούμενη σε dwt) σε σχέση με την περίοδο 2004-2008 που ήταν χαμηλότερο ενώ το 2003 ήταν 20,3% και το 1997 17,4%. Το 2012 καταγράφεται αύξηση της χωρητικότητας κατά 2,5% αν και ο αριθμός των πλοίων μειώνεται. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της επιλογής των ελλήνων πλοιοκτητών να προχωρήσουν στην αντικατάσταση των παλαιών πλοίων με άλλα νεότερα μεγαλύτερης χωρητικότητας πριν την έναρξη της οικονομικής κρίσης. Σημειώνεται δε, ότι οι επενδύσεις των ελλήνων πλοιοκτητών αυξήθηκαν και μάλιστα ξεπέρασαν την Κίνα από το τέλος του 2012 και όλο το 2013. Το 2013 υπήρξαν κάποιες προβλέψεις για ανάκαμψη. Εντούτοις η ευρωπαϊκή οικονομία παρέμεινε στάσιμη, η οικονομία της Κίνας παρουσίασε σταθεροποιητικές τάσεις ενώ η αμερικάνικη είχε ανοδική πορεία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την μείωση της παραγωγής πρώτων υλών άρα και της ζήτησης μεταφοράς τους μέσω θαλάσσης. Πολλά από τα πλοία παρέμειναν αγκυροβολημένα με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων ως συνέπεια της μειωμένης ζήτησης και της αυξημένης προσφοράς. Τη χρονιά αυτή ο στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα και αριθμό πλοίων. Ειδικότερα, τα πλοία ήταν 3.669 (μεγαλύτερα των 1000gt) με συνολική χωρητικότητα 261,63 εκατομμύρια dwt. Στο τέλος του Δεκεμβρίου 2013 έγιναν παραγγελίες για 371 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32,6 εκατ. τόνων. Σε αυτά περιλαμβάνονται 58 δεξαμενόπλοια LNG/LPG, 51 τάνκερ μεταφοράς πετρελαίου και των προϊόντων του, 169 φορτηγά, 48 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 5 πλοία άλλων τύπων. Στις αρχές του 2014 η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται και πάλι στην πρώτη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας κατέχοντας το 47% της συνολικής χωρητικότητας του μεταφορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνολικά μέχρι το τέλος του 2015 οι νέες παραγγελίες για πλοία ήταν 407, από τα οποία 221 ήταν δεξαμενόπλοια, 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG/LPG, 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 3 άλλου τύπου σκάφη (βλ. παρακάτω διάγραμμα). Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου για πλοία 100 ΚΟΧ και άνω παρουσίασε μείωση της τάξεως του 2,1% το 2015 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του 2014 που υπήρξε αύξηση της τάξεως 1,5% σε σχέση με το 2013 (statistics.gr, 2015).

Sales and purchases of ships in Greece



Διάγραμμα 16: Αγοραπωλησίες πλοίων στην Ελλάδα (Prandeka and Zarkos, 2014)

Στο ακόλουθο διάγραμμα φαίνονται οι βασικοί δείκτες που προσδιορίζουν την εξέλιξη της ελληνικής σημαίας τα τελευταία 15 χρόνια συμπεριλαμβάνοντας και τα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Αποτυπώνονται τέσσερις δείκτες: η χωρητικότητα των πλοίων, ο αριθμός των πλοίων, μέση χωρητικότητα των πλοίων και η μέση ηλικία των πλοίων. Η ετήσια έρευνα της Petrofin Research ουσιαστικά επιβεβαιώνει την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας ακόμα και στις συνθήκες που διαμορφώθηκαν λόγω της οικονομικής κρίσης όσον αφορά το μέγεθος του κλάδου, την ηλικία των πλοίων και την αύξηση του στόλου σε νούμερα. (Petropoulos, 2015b)



Διάγραμμα 17: Η εξέλιξη της ελληνικής σημαίας στα έτη 2001-2015

Το 2015 τα μέτρα περιορισμού της κίνησης κεφαλαίων (capital controls) επιδείνωσαν την κατάσταση της ελληνικής οικονομίας με αρνητικές συνέπειες και στον κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας. Ο κλάδος που επηρεάστηκε περισσότερο ήταν η ακτοπλοΐα. Ιδιαίτερα το πρώτο διάστημα επιβολής των περιορισμών υπήρξε μια επιφυλακτικότητα των ανθρώπων όσον αφορά τις μετακινήσεις αλλά και την ανάγκη τους για ρευστότητα στις διακοπές σε απομακρυσμένα και λιγότερο δημοφιλή μέρη. Μείωση παρουσίασε η κίνηση των εμπορευμάτων ενώ υπήρξαν δυσκολίες στην προμήθεια των πλοίων με καύσιμα και τη χρήση των εγγυήσεων από τις ελληνικές τράπεζες. Σε ότι αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία αρκετές εταιρείες που τηρούσαν λογαριασμούς σε ελληνικές τράπεζες παρουσίασαν αδυναμία στην εξόφληση προμηθευτών στο εξωτερικό. Ακόμα επηρεάστηκαν οι εταιρείες που εισάγουν πρώτες ύλες ή άλλα εμπορεύματα από το εξωτερικό καθώς οι ξένοι προμηθευτές απαιτούν την εξόφλησή τους σε μετρητά. Αυτό είχε ως συνέπεια τη μείωση της εμπορικής δραστηριότητας με σημαντική επίπτωση και στις μεταφορές που πραγματοποιούνται με πλοία.

4. Η σημασία της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας

4.1 Εισαγωγή

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους πιο ισχυρούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας συνεισφέροντας τόσο στην εισροή συναλλάγματος όσο και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ο κλάδος της ναυτιλίας περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες και τους υποκλάδους που άμεσα ή έμμεσα η δραστηριότητα τους συνδέεται με αυτόν, όπως μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρίες τεχνικού έλεγχου, θαλάσσιες μεταφορές, εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων όπως αλιεία, ενέργεια, υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών και πολλές άλλες.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται από διαφορετικούς κλάδους που σχετίζονται με τη ναυτιλία οι οποίοι είναι οι ακόλουθοι:

- Ναυτιλία που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές
- Ναυπηγεία, ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων
- Ναυτιλιακός εξοπλισμός
- Παράκτιες δραστηριότητες
- Ακτοπλοΐα και εσωτερικές γραμμές
- Λιμάνια και λιμενικές υπηρεσίες
- Ναυτιλιακές υποστηρικτικές υπηρεσίες, συνδεδεμένες με την λειτουργία και την διοίκηση της ναυτιλίας
- Αλιεία
- Σκάφη αναψυχής, θαλάσσιος τουρισμός
- Ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων
- Υποθαλάσσιες δραστηριότητες άντλησης
- Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- Έρευνα και ανάπτυξη
- Θαλάσσιες ιχθυοκαλλιέργειες
- Πολεμικό ναυτικό

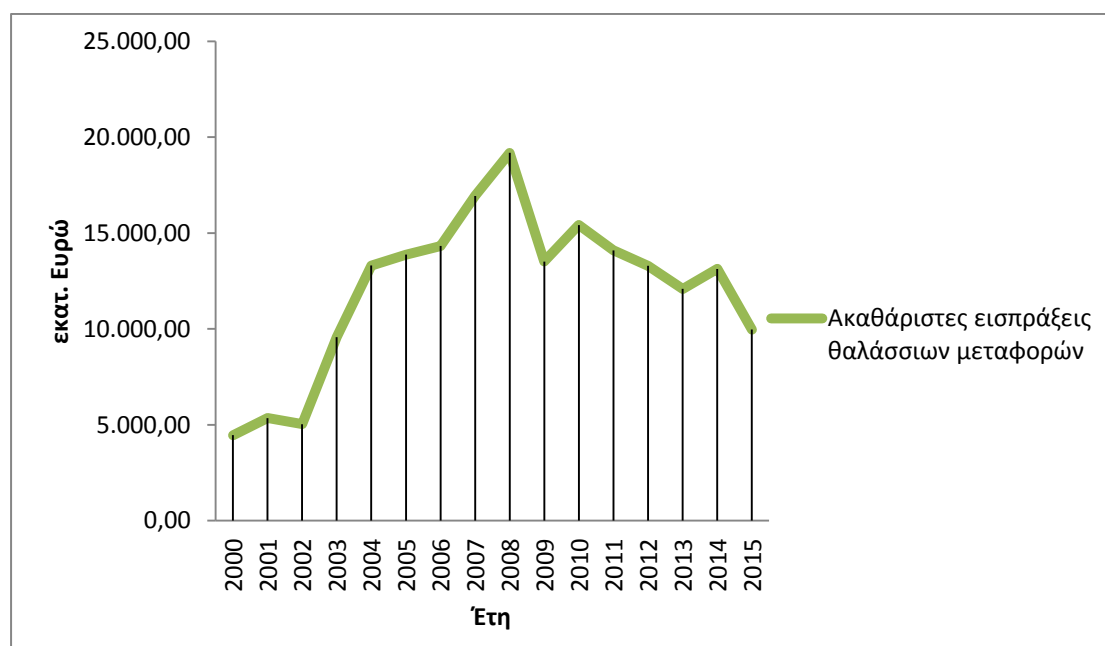
Όπως φαίνεται παραπάνω η ναυτιλία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων αλλά μπορεί επιπρόσθετα να συνεισφέρει και σε πολιτισμικό επίπεδο έχοντας ως μέσο το θαλάσσιο πλούτο.

4.2 Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στο Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών

Το εθνικό ισοζύγιο πληρωμών καταγράφει λογιστικά το σύνολο των οικονομικών συναλλαγών μιας χώρας (συνήθως ανά έτος) με τον υπόλοιπο κόσμο. Αποτυπώνει κατηγορίες συναλλαγών που αφορούν αγαθά, υπηρεσίες, πρωτογενή και δευτερογενή εισοδήματα, κεφάλαια και χρηματοοικονομικές συναλλαγές. Η διαφορά εισπράξεων και πληρωμών των λογαριασμών

είναι ο λογαριασμός Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών και το άθροισμα του δείχνει την καθαρή επένδυση της χώρας στο εξωτερικό (θετικό ή αρνητικό). Από λογιστικής άποψης το μέγεθος του υπολοίπου του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών και του Ισοζυγίου Κεφαλαίων θα πρέπει να ισούται με το ισοζύγιο χρηματικών συναλλαγών. Αυτό επιτυγχάνεται με το λογαριασμό 'τακτοποιητέα στοιχεία' (Κουτεντάκης και Κουκουριτάκης, 2015).

Τα έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και κατά συνέπεια στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με την μελέτη Παναγιωτάκη και Μπραγουδάκη τα έσοδα από την ναυτιλία προέρχονται από την αύξηση των ναύλων και από την χρηματοδότηση της μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος. Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης έδειξαν ότι μια άνοδος των ναύλων κατά 10% θα επιφέρει αύξηση των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές κατά 4,3% με χρονική καθυστέρηση δύο μηνών και αντίστοιχα μία αύξηση της χρηματοδότησης της εμπορικής ναυτιλίας κατά 10% θα επιφέρει αύξηση των εσόδων κατά 7,4%. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 2000-2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις των θαλάσσιων μεταφορών ανήλθαν σε 6,3% του ΑΕΠ καλύπτοντας το 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου ενώ οι καθαρές εισπράξεις ανήλθαν στο 3,5% του ΑΕΠ.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΤτΕ:

(<http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/basic.aspx>)

Διάγραμμα 18: Ακαθάριστες εισπράξεις θαλάσσιων μεταφορών (σε εκατ. Ευρώ)

Στο παραπάνω διάγραμμα απεικονίζονται οι ακαθάριστες εισπράξεις των μεταφορών (το 95% αυτών προέρχονται από την δραστηριότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας) όπως έχουν δημοσιευθεί στις ετήσιες εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος κατά τα έτη 2000-2015.

Για τα έτη 2001-2002 υπάρχει αισθητή μείωση των κερδών από τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι καθαρές εισπράξεις από τις μεταφορικές υπηρεσίες το 2001 ανήλθαν σε 3,762 δις ευρώ, ενώ το 2002 μειώθηκαν σε 3,494 δις ευρώ. Η μείωση αυτή οφείλεται αφενός στην ανατίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ (οι εισπράξεις των επιχειρήσεων του κλάδου αποτιμώνται σε δολάρια) και αφετέρου στα πολύ χαμηλά επίπεδα των ναύλων για όλο το διάστημα του 2002 (μικρή άνοδος υπάρχει μετά το μήνα Σεπτέμβριο σύμφωνα με τον δείκτη BDIY σε δολάρια ΗΠΑ).

Η ίδια εικόνα όσον αφορά τα έσοδα συνεχίστηκε και την επόμενη χρονιά. Αυτό οφείλεται στην πτώση της ανταγωνιστικότητας λόγω της αύξησης των τιμών, το χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στις δυσμενείς συνθήκες που επικρατούσαν στο Ιράκ οι οποίες επηρέασαν την παραγωγή και το εμπόριο του πετρελαίου. Παρόλα αυτά, το ισοζύγιο υπηρεσιών παρουσίασε πλεόνασμα λόγω της καθαρής εισροής από θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες αντισταθμίζοντας το έλλειμμα που εμφάνισε ο τομέας του τουρισμού. Η μείωση του ελλείμματος κατά 76 εκατ. ευρώ του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών επιτεύχθηκε κυρίως από την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών. Αυτή η εικόνα δημιουργήθηκε εξαιτίας της κατακόρυφης ανόδου των ναύλων των υπηρεσιών, δηλαδή από την αυξημένη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και πρώτων υλών από και προς την Κίνα και την Αμερική.

Το 2004, η ελλειμματική εικόνα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών συνεχίζει να δείχνει σημάδια βελτίωσης με το έλλειμμα να διαμορφώνεται σε 6,4 δις ευρώ αντί 8,6 δις ευρώ το 2003. Τρεις παράγοντες συντέλεσαν σε αυτήν τη μείωση του ελλείμματος. Καταρχήν οι ακαθάριστες εισπράξεις από τις υπηρεσίες της ναυτιλίας αυξήθηκαν κατά 40%. Αυτό οφείλεται στην αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου η οποία εκτόξευσε τη ζήτηση για μεταφορά ξηρού φορτίου και πετρελαίου. Η αύξηση της ζήτησης είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των ναύλων που έφτασαν σε ιστορικά υψηλό επίπεδο αυξάνοντας περισσότερο τα έσοδα. Ο δεύτερος λόγος ήταν η καταγραφή μεγάλης αύξησης των εξαγόμενων αγαθών. Η αύξηση των εξαγωγών ήταν αποτέλεσμα της πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας με σκοπό την αντικατάστασή τους από νεότερα σε ηλικία πλοία. Σημαντικό ρόλο στη μείωση αυτή έπαιξε και η αύξηση των μεταβιβάσεων κεφαλαίου.

Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών του επόμενου χρόνου καταγράφει μία σημαντική αύξηση του ελλείμματος φθάνοντας στα 14,347 δις ευρώ. Αυτό οφείλεται, καταρχήν στην αύξηση των πληρωμών για την εισαγωγή καυσίμων λόγω της ανόδου της τιμής του αργού πετρελαίου και φυσικά η αρνητική επίπτωση που είχε από την πώληση των παλιών πλοίων. Ενώ το 2004 το εμπορικό ισοζύγιο εμφάνισε πλεόνασμα ύψους 136 εκατ. ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην μείωση του ελλείμματος, το 2005 επιβαρύνθηκε με 722 εκατ. ευρώ ως αποτέλεσμα της αγοράς των νέων εμπορικών πλοίων. Την εποχή αυτή οι εφοπλιστές προσδοκούσαν αύξηση

των κερδών τους από τις θαλάσσιες μεταφορές καθώς διαφαινόταν μια ανοδική πορεία του παγκόσμιου εμπορίου καθώς και αύξηση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Αυτό φυσικά θα είχε ως συνέπεια τη βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Το 2006 το συνολικό έλλειμμα έφτασε στα 23,663 δις ευρώ. Η αύξηση αυτή οφείλεται στη διόγκωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 7,727 δις ευρώ σε σχέση με το 2005. Ένας από τους παράγοντες που οδήγησαν στη διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος ήταν οι καθαρές πληρωμές για την αγορά νέων πλοίων με το ποσό των 2,668 δις ευρώ. Οι καθαρές πληρωμές σε σχέση με το 2005 αυξήθηκαν κατά 5,022 δις ευρώ. Για δεύτερη συνεχή χρονιά η εμπορική ναυτιλία επηρεάζει αρνητικά το εμπορικό ισοζύγιο μέσω της εκροής χρήματος από τη χώρα. Στο ισοζύγιο υπηρεσιών υπήρξε μείωση στο πλεόνασμα κατά μία ποσοστιαία μονάδα φθάνοντας στα 15,337 δις ευρώ σε σχέση με το 2005. Πιο συγκεκριμένα οι καθαρές εισπράξεις από τις υπηρεσίες της εμπορικής ναυτιλίας (πρακτόρευση πλοίων, τέλη ελληνισμού, ρυμούλκηση κ.α) ήταν 13,280 δις ευρώ μειωμένες κατά 300 εκατ. ευρώ σε σχέση με το 2005.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι παρά τη μείωση που υπήρξε στα ναύλα σε διεθνές επίπεδο τα δύο τελευταία χρόνια σε σχέση με το 2004 οι ακαθάριστες εισπράξεις από τις παροχές των ναυτιλιακών υπηρεσιών παρουσίασαν άνοδο. Αυτό οφείλεται στην αύξηση της μεταφορικής δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου κατά 19,6% και στην ποιοτική του αναβάθμιση μέσα από τη μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων.

Το έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών για το έτος 2007 ανήλθε στα 32,3 δις ευρώ. Παρουσίασε αύξηση κατά 8,6 δις ευρώ σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Εντούτοις, το ισοζύγιο υπηρεσιών στο οποίο αποτυπώνονται οι υπηρεσίες της εμπορικής ναυτιλίας παρουσίασε μια αύξηση κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες δηλαδή διαμορφώθηκε στα 16,7 δις ευρώ. Η άνοδος αυτή οφείλεται στην αύξηση των καθαρών εισπράξεων από τις υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι ακαθάριστες εισπράξεις διαμορφώθηκαν σε 16,939 δις ευρώ, ενώ οι καθαρές εισπράξεις αυξήθηκαν κατά 1,8 δις ευρώ, μια αύξηση της τάξεως του 18,3% σε σχέση με το 2006 καλύπτοντας έτσι το 1/5 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Η άνοδος αυτή οφείλεται στην αύξηση των ακαθάριστων εισπράξεων από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών (συνέπεια της αύξησης των ναύλων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου) αλλά και στη αυξημένη χωρητικότητα των νέων πλοίων.

Το 2008 το έλλειμμα στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών ανήλθε στα 35 δις ευρώ. Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών περιορίζει τη διεύρυνση του ελλείμματος καλύπτοντας ένα ποσοστό περίπου στο 40%. Ωστόσο εξαιτίας του ταχύτερου ρυθμού αύξησης του εμπορικού ισοζυγίου οι καθαρές εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών καλύπτουν όλο και μικρότερο ποσοστό του εμπορικού ελλείμματος. Δηλαδή το ποσοστό αύξησης του

πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών είναι μικρότερο από το ποσοστό αύξησης του ελλείμματος στο εμπορικό ισοζύγιο.

Το ισοζύγιο υπηρεσιών για το 2008 κατέγραψε αύξηση του πλεονάσματος κατά 554 εκατ. ευρώ οδηγώντας στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων των μεταφορικών υπηρεσιών κατά 704 εκατ. ευρώ (άνοδος των εισπράξεων κατά 2,2 δις ευρώ σε σχέση με το 2007). Αντίθετα, το 2009 λόγω της κατακόρυφης πτώσης των ναύλων κατά 60% αλλά και της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η ζήτηση για τη μεταφορά αγαθών μειώθηκε με αποτέλεσμα οι ακαθάριστες εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες της ναυτιλίας να μειωθούν κατά 29,4% ή 4,5 δις ευρώ. Κατά τη διάρκεια της διετίας 2008-2009 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών εμφάνισε σημάδια υποχώρησης λόγω της υποχώρησης της εγχώριας καταναλωτικής και επενδυτικής ζήτησης. Οι ελληνικές οικογένειες άλλαξαν τα καταναλωτικά τους πρότυπα με αποτέλεσμα τη μεγάλη μείωση των εισαγόμενων αγαθών.

Το 2010 η παγκόσμια οικονομία παρουσίασε θετικό ρυθμό ανάπτυξης με αποτέλεσμα την αύξηση της εξαγωγής αγαθών. Το παγκόσμιο εμπόριο σημείωσε άνοδο με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών ναύλωσης κατά 30%. Η παροχή υπηρεσιών και η αυξημένη ροή δρομολογίων είχε ως αποτέλεσμα την ύπαρξη πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών κατά 600 εκατ. ευρώ με τις ακαθάριστες εισπράξεις να αγγίζουν τα 15,418 δις ευρώ.

Το 2011 αποτυπώθηκε πλεόνασμα στο ισοζύγιο υπηρεσιών κατά 1,4 δις ευρώ το οποίο οφείλεται στις εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από τις μεταφορές υπέστησαν μείωση φθάνοντας στις 14,096 δις ευρώ. Αυτό είναι το αποτέλεσμα της μείωσης των ναύλων σε διεθνές επίπεδο λόγω της αυξημένης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου σε αντιστάθμισμα της μειωμένης ζήτησης για μεταφορές. Όπως είχε προβλεφθεί η παράδοση νέων πλοίων (που είχαν παγκοσμίως παραγγελθεί από τους εφοπλιστές το 2006), η επιβράδυνση του παγκόσμιου ΑΕΠ αλλά και η μείωση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου οδήγησαν σε περαιτέρω μειώσεις των ναύλων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί η συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία.

Σε παγκόσμιο επίπεδο ένας επιπλέον λόγος που οδήγησε στη συρρίκνωση του διεθνούς εμπορίου και επομένως και στη συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία είναι οι φυσικές καταστροφές που συνέβησαν στην Αυστραλία και στην Ιαπωνία. Σε επίπεδο χώρας η άνοδος του ελλείμματος τα τελευταία χρόνια στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών θεωρείται αναπόφευκτη από τους παράγοντες της αγοράς. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στις μακροοικονομικές ανισορροπίες και τις διαρθρωτικές αδυναμίες της χώρας που έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής αποταμίευσης σε σχέση με την εγχώρια επενδυτική δαπάνη. Αυτή η μείωση αντανακλάται στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Έτσι η ανοδική πορεία του ελλείμματος σχετίζεται με την υποχώρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας ως προς τις τιμές και το υψηλό κόστος ενώ το μέγεθος του ελλείμματος

συνδέεται με το χαμηλό επίπεδο της διαρθρωτικής ανταγωνιστικότητας (Εκθέσεις της ΤΤΕ, 2000-2015).

Το 2012 και 2013 οι καθαρές εισπράξεις είναι ακόμα χαμηλότερες λόγω της υποχώρησης των ναύλων στις διεθνείς αγορές. Συνολικά οι καθαρές εισπράξεις από την ναυτιλία υποχώρησαν κατά περίπου 30% σε σχέση με το 2008 γεγονός που συνδέεται με την υπερβάλλουσα προσφορά σε επίπεδο χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το 2015 σε σχέση με το 2014 υπάρχει μείωση των εισπράξεων των υπηρεσιών από θαλάσσιες μεταφορές κατά 30%. Συγκεκριμένα, οι εισπράξεις το 2014 ανήλθαν σε 8,568 δις ευρώ ενώ το 2015 σε 6,038 δις ευρώ. Η μείωση αυτή σχετίζεται με την επιβολή περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων στον τραπεζικό τομέα. Παρατηρώντας κανείς τις παγκόσμιες εξελίξεις διαπιστώνει εντούτοις ότι οι ναύλοι αυξάνονται κατά 44,6% σε σχέση με το 2014. Έτσι, αν και οι προοπτικές σε παγκόσμιο επίπεδο ήταν θετικές και δεδομένης της θέσης της ελληνικής ναυτιλίας θα περίμενε κανείς μια θεαματική άνοδο στις εισπράξεις αντί αυτού παρουσιάζεται μείωση (Στουρνάρας, 2016).

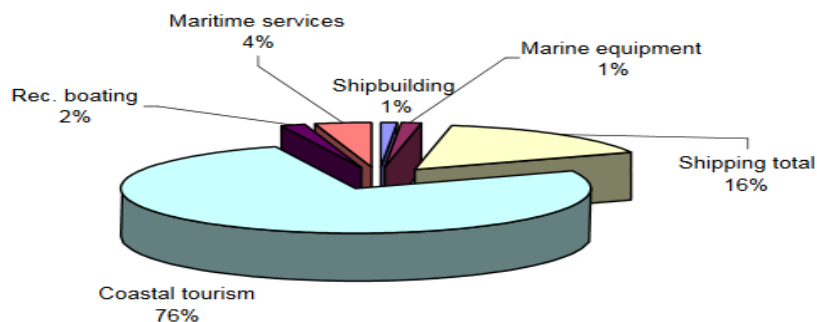
4.3 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην απασχόληση

Τα δεδομένα που υπάρχουν στον κλάδο της ναυτιλίας και αφορούν την απασχόληση είναι περιορισμένα δεδομένης της ιδιαιτερότητας που υπάρχει μεταξύ της ιδιοκτησίας του πλοίου και της σημαίας νηολόγησης.

Το 2006 η γενική διεύθυνση Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δημοσίευσε μια μελέτη που αφορούσε τις τάσεις της απασχόλησης σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τη θάλασσα σε όλες τις χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης. Σύμφωνα με αυτή την έκθεση περίπου 258.000 άτομα ασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στον κλάδο (cluster employment) λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις εργασίας που δημιουργούνται στον παράκτιο τουρισμό⁵, τη ναυπήγηση, τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, τον εξοπλισμό πλοίων και τις υπηρεσίες αναψυχής (Nevala, Astra and Manoudi, 2006).

Στο ακόλουθο διάγραμμα φαίνονται τα ποσοστά απασχόλησης των ελλήνων ανά κλάδο της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, 76% των απασχολούμενων ασχολούνται στον παράκτιο τουρισμό, 16% ασχολούνται καθαρά με τον κλάδο της ναυτιλίας, 1% με τον εξοπλισμό των πλοίων, 1% με την κατασκευή των πλοίων, 4% με ναυτιλιακές υπηρεσίες και 2% στον τομέα των σκαφών αναψυχής. Εάν εξαιρεθεί ο τουρισμός ο οποίος παράγει το μεγαλύτερο ποσοστό θέσεων εργασίας τότε η άμεση απασχόληση του κλάδου είναι 63.000 άτομα. Η ναυτιλία ως κλάδος δημιουργεί τις περισσότερες θέσεις εργασίες οι οποίες είναι 42.000.

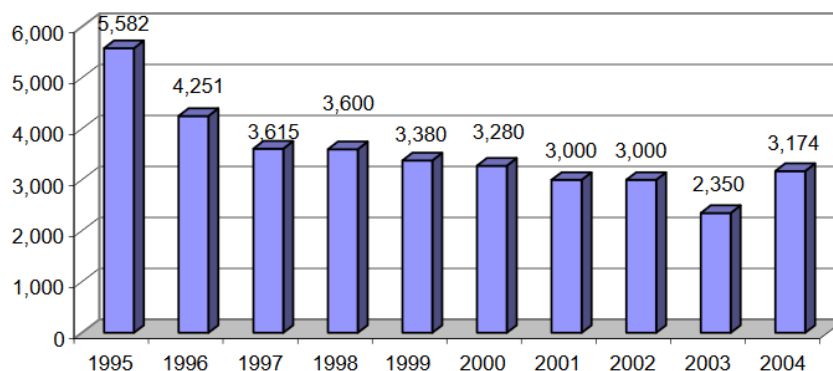
⁵ Ανθρώπινο δυναμικό που εργάστηκε σε παράκτια ξενοδοχεία και εστιατόρια



■ Shipbuilding ■ Marine equipment □ Shipping total □ Coastal tourism ■ Rec. boating ■ Maritime services

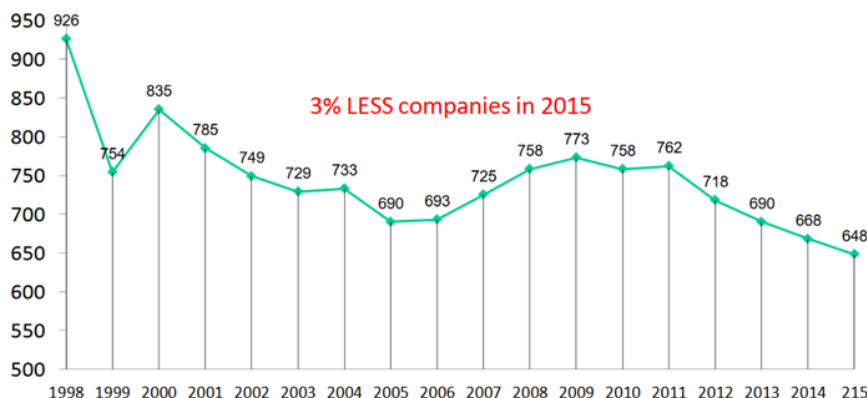
Διάγραμμα 19: Τομείς απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού ανά τομέα

Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη απασχολούσε μεγάλο αριθμό εργαζομένων εντούτοις η πορεία της τα τελευταία χρόνια είναι φθίνουσα. Στο ακόλουθο διάγραμμα φαίνεται ότι η απώλεια θέσεων εργασίας το έτος 2004 σε σχέση με το 1995 προσεγγίζει ποσοστό 40%.



Διάγραμμα 20: Αριθμός απασχολούμενων στην κατασκευή πλοίων 1995-2004

Ένας αριθμός εργαζομένων απασχολείται σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση όλων των εργασιών που απαιτούνται για να ταξιδέψει ένα πλοίο. Όπως φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα από το 1998 που διεξάγεται η έρευνα της Petrofin παρουσιάζεται μείωση 30% στον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών ενώ 20 εταιρείες αποχώρησαν ή συγχωνεύτηκαν από το 2014 έως το 2015. Οι εταιρείες που αποχωρούν από τη ναυτιλία είναι επιχειρήσεις που έχουν στη διαχείρισή τους μικρό αριθμό πλοίων. Οι συνθήκες που διαμορφώθηκαν λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και η αδυναμία χρηματοδότησης οδήγησαν σε οικονομίες κλίμακας με τάση τη συγχώνευση των επιχειρήσεων (Petrooulos, 2015a).



Διάγραμμα 21: Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα για τα έτη 1998-2015

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας την 20^η Σεπτεμβρίου 2014 στα ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα στο NAT απασχολούνται 22.925 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί, ενώ κατά την προηγούμενη απογραφή της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2012, απασχολούνταν 22.880 (αύξηση απασχόλησης κατά 0,2%). Αναλυτικότερα, στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν απασχολούνταν 21.315 ναυτικοί, από τους οποίους το 55,4% ήταν Έλληνες και το 44,6% ξένης εθνικότητας. Στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT απασχολούνταν 1.610 ναυτικοί, εκ των οποίων το 53,5% ήταν Έλληνες και το 46,5% ξένης εθνικότητας (Ράπτη, 2016).

	Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Πλοίων	Ναυτικών	Ελληνικά πλοία		Ελληνόκτητα πλοία	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο			Ελλήνων	Ξένων	Ελλήνων	Ξένων
Πλοία που απογράφηκαν	1.186	11.801	9.514	21.315	87	862	748	1.610	1.273	22.925	55,4	44,6	53,5	46,5
Φορτηγά	309	2.556	3.705	6.261	10	91	118	209	319	6.470	40,8	59,2	43,5	56,5
Δεξαμενόπλοια	419	3.731	5.672	9.403	26	314	361	675	445	10.078	39,7	60,3	46,5	53,5
Επιβατηγά – Τουριστικά	352	4.999	125	5.124	49	420	269	689	401	5.813	97,6	2,4	61,0	39,0
Λοιπά	106	515	12	527	2	37	0	37	108	564	97,7	2,3	100,0	0,0
Πλοία που ήταν σε εργασία	1.078	11.473	9.512	20.985	74	785	743	1.528	1.152	22.513	54,7	45,3	51,4	48,6
Φορτηγά	304	2.550	3.705	6.255	10	91	118	209	314	6.464	40,8	59,2	43,5	56,5
Δεξαμενόπλοια	404	3.697	5.672	9.369	24	307	361	668	428	10.037	39,5	60,5	46,0	54,0
Επιβατηγά – Τουριστικά	281	4.748	124	4.872	39	364	264	628	320	5.500	97,5	2,5	58,0	42,0
Λοιπά	89	478	11	489	1	23	0	23	90	512	97,8	2,2	100,0	0,0
Πλοία που ήταν σε αργία ή παροπλισμό	108	328	2	330	13	77	5	82	121	412	99,4	0,6	93,9	6,1
Φορτηγά	5	6	0	6	0	0	0	0	5	6	100,0	0,0	0,0	0,0
Δεξαμενόπλοια	15	34	0	34	2	7	0	7	17	41	100,0	0,0	0,0	0,0
Επιβατηγά - Τουριστικά	71	251	1	252	10	56	5	61	81	313	99,6	0,4	91,8	8,2
Λοιπά	17	37	1	38	1	14	0	14	18	52	97,4	2,6	0,0	0,0
Πλοία που δεν απογράφηκαν για διάφορους λόγους	114				0				114					

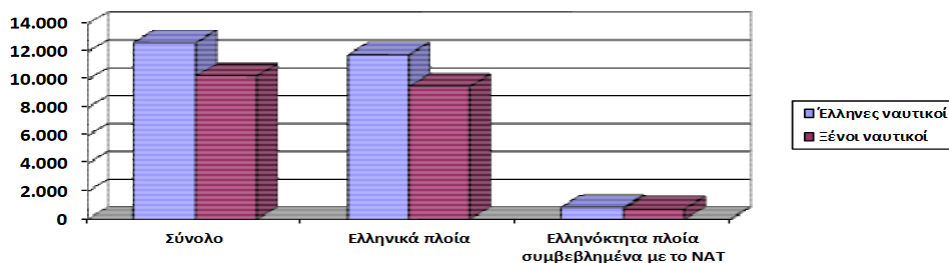
Πίνακας 11: Αριθμός υπηρετούντων ναυτικών σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία 100ΚΟΧ και άνω

Από τη σύγκριση των στοιχείων της απογραφής του έτους 2014 με τα αντίστοιχα στοιχεία της απογραφής του έτους 2012, παρατηρείται ότι το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν μειώθηκε κατά 1,2%, ενώ στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών αυξήθηκε

κατά 24,0%. Παρατηρείται μείωση, κατά 3,3% των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και αύξηση, κατά 5,5%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία. Αντίστοιχα, παρατηρείται αύξηση, κατά 1,5%, των ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και αύξηση, κατά 55,5%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT.

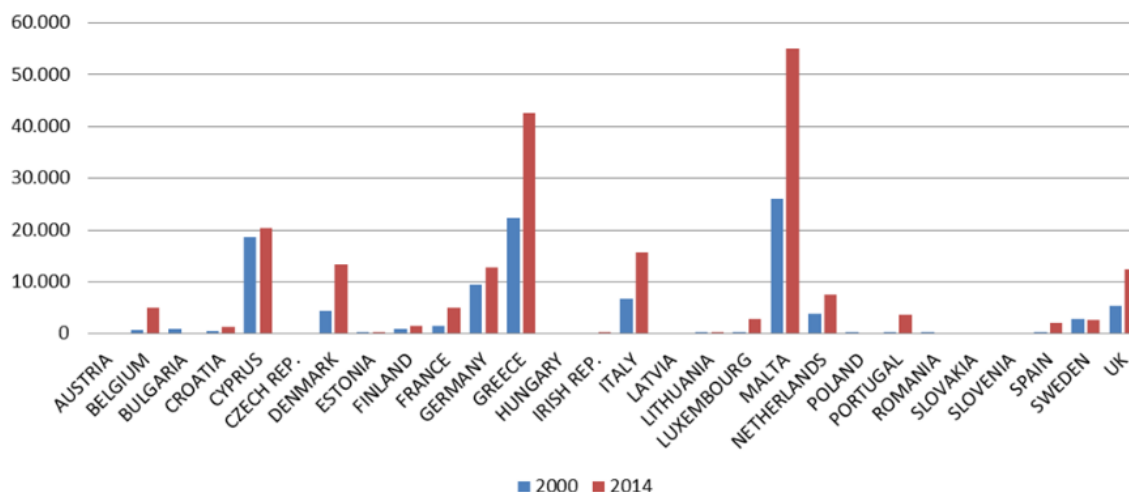
	Αριθμός ναυτικών		Μεταβολή (%)	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)	
	20-9-2012	20-9-2014	2014/2012	20-9-2012	20-9-2014
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.880	22.925	0,2	100,0	100,0
Έλληνες	13.026	12.663	-2,8	56,9	55,2
Ξένοι	9.854	10.262	4,1	43,1	44,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.582	21.315	-1,2	100,0	100,0
Έλληνες	12.209	11.801	-3,3	56,6	55,4
Ξένοι	9.373	9.514	1,5	43,4	44,6
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.298	1.610	24,0	100,0	100,0
Έλληνες	817	862	5,5	62,9	53,5
Ξένοι	481	748	55,5	37,1	46,5

Πίνακας 12: Σύγκριση του αριθμού των υπηρετούντων ναυτικών στις δύο τελευταίες απογραφές της ελληνικής στατιστικής αρχής



Διάγραμμα 22: Διάγραμμα απεικόνισης των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούν στα ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία

Μελετώντας τα στοιχεία των απογραφών που διενεργεί η ελληνική στατιστική αρχή, τις εκθέσεις του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας καθώς και αναλύσεις συμβουλευτικών εταιρειών και άλλων φορέων (IOBE, 2013 και BCG, 2013) μπορεί κανείς να διαπιστώσει τη μεγάλη ανάπτυξη της ελληνικής σημαίας και την αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Ωστόσο η αύξηση αυτή δεν συνεπάγεται και αντίστοιχη αύξηση των θέσεων εργασίας των ναυτικών στα πλοία. Στο ακόλουθο διάγραμμα (Panteia, significance, pwc, 2015) φαίνεται ότι η ελληνική σημαία έχει το δεύτερο μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης ανάμεσα στις σημαίες των άλλων ευρωπαϊκών χωρών συγκρίνοντας τα διαθέσιμα στοιχεία για τα έτη 2000 και 2014.

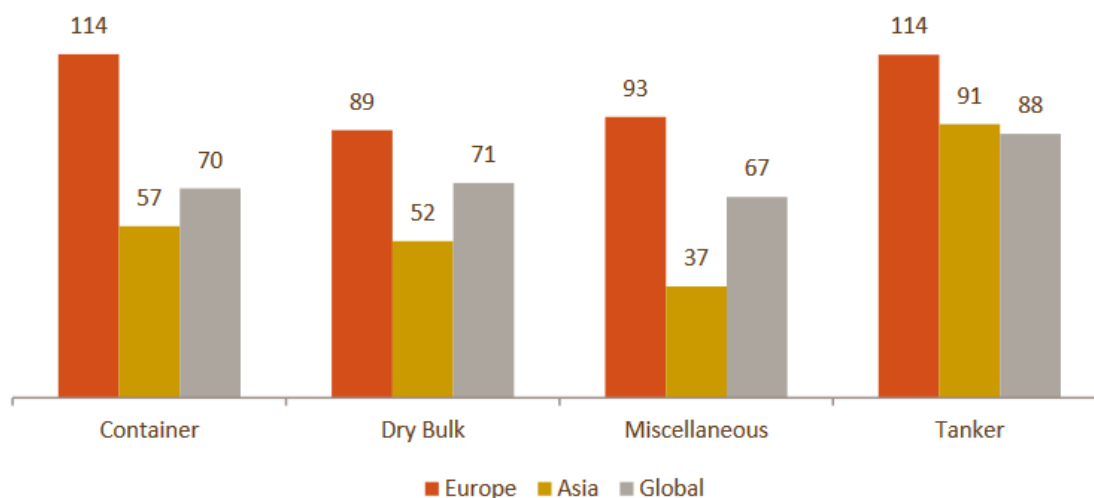


Διάγραμμα 23: Εξέλιξη των ευρωπαϊκών σημαιών το έτος 2014 σε σχέση με το 2000

Ο αριθμός των πληρωμάτων στα νεότευκτα πλοία μειώνεται λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στα ηλεκτρονικά συστήματα των πλοίων, της αύξησης της χωρητικότητας των πλοίων που συνεπάγεται μείωση του συνολικού τους αριθμού αλλά και μιας τάσης των πλοιοκτητών να προχωρήσουν σε οικονομίες κλίμακας που περιλαμβάνει και τη μείωση του εργασιακού κόστους. Πλέον ζητούνται πολύ πιο εξειδικευμένοι επαγγελματίες δίνοντας έμφαση σε ανθρώπους που μπορούν να εξυπηρετήσουν περισσότερες από μια απαιτούμενες εργασίες πάνω στο πλοίο. Την τελευταία δεκαετία μέτρα ασφάλειας λαμβάνονται από τα πλοία προκειμένου να αντιμετωπίσουν τη θαλάσσια πειρατεία αλλά και να συμμορφωθούν με το νέο κώδικα για τα πλοία και τους λιμένες. Για παράδειγμα ένα νεότευκτο πλοίο που αυξάνει την ικανότητα μεταφοράς υγρών καυσίμων κατά 275% παρουσιάζει αύξηση του κόστους εργασίας μόνο κατά 2,68% ενώ υπάρχουν σημαντικές μειώσεις από την ανάγκη για λιγότερα καύσιμα.

Ένα ακόμη στοιχείο που προέκυψε από την τελευταία απογραφή της ελληνικής στατιστικής αρχής είναι η μείωση των ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στα πλοία του ελληνικού στόλου σε σχέση με τους αλλοδαπούς. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες αναζητούν φθηνότερο εργατικό δυναμικό σε αγορές εκτός ευρωπαϊκής ένωσης. Η διαφορά στο κόστος εργασίας αποτυπώνεται στο ακόλουθο διάγραμμα. Μάλιστα, δεν είναι μόνο οι μισθοί που είναι συγκριτικά χαμηλότεροι αλλά και οι φόροι που αποδίδονται για κάθε εργαζόμενο καθώς και οι ασφαλιστικές του εισφορές. Ακολουθώντας αυτή την τάση πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μειώσει το κόστος του προσωπικού των πλοίων καταχωρώντας μέρος ή όλο το στόλο που διαχειρίζονται σε ανοιχτό νηολόγιο. Η χρήση αυτών των νηολογίων επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες να αποφύγουν τους αυστηρούς κανονισμούς που επιβάλλουν οι ανεπτυγμένες χώρες μειώνοντας έτσι τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων, να καταβάλλουν χαμηλότερους φόρους αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία στη συνολική διαχείριση του στόλου. Όσον αφορά το ανώτερο προσωπικό που υπηρετεί στα

πλοία υπάρχει αντίστροφη λογική. Οι πλοιοκτήτες προτιμούν την ύπαρξη καλύτερα εκπαιδευμένων αξιωματικών σε σχέση με ανειδίκευτο προσωπικό από άλλες χώρες.



Διάγραμμα 24: Συγκριτική ανάλυση του κόστους του εργατικού δυναμικού ανά τύπο πλοίου και ανά γεωγραφική προέλευση

4.4 Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ

Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) εκφράζει την παραγωγική δυνατότητα μιας χώρας. Στο ΑΕΠ υπολογίζεται η τελική αξία των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών σε μια εθνική οικονομία (συνήθως ανά έτος) ανεξάρτητα εάν οι παραγωγικές μονάδες ανήκουν σε κατοίκους του εξωτερικού. Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτυπώνει την εικόνα μιας χώρας σχετικά με τις παραγωγικές και οικονομικές της δραστηριότητες.

Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία η συμβολή της ως ποσοστό του ΑΕΠ υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη τόσο την άμεση όσο και την έμμεση προστιθέμενη αξία του κλάδου. Η άμεση συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία λαμβάνει υπόψη την απασχόληση, την παραγωγικότητα, την προστιθέμενη αξία, τη συμβολή στους φόρους και άλλα. Ενώ η έμμεση συνεισφορά αφορά την επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία μέσα από τις εισπράξεις που συνεισφέρει μέσω των υποστηρικτικών κλάδων που χρησιμοποιεί.

Για την ελληνική οικονομία, οι καθарές εισπράξεις (εισπράξεις μείων πληρωμές) που δημιουργήθηκαν από την ποντοπόρο ναυτιλία την περίοδο 2000-2013 ανήλθαν κατά μέσο όρο στο 3,7% του ΑΕΠ (Prandeka και Zarkos, 2014).

Receipts from sea transports and main figures of Greek economy														
billion €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GDP (current prices)	136.7	145.1	155.2	170.9	183.6	193.1	208.6	223.2	233.2	231.1	222.2	208.5	193.4	182.1
- Trade balance	-21.9	-21.6	-22.7	-22.6	-25.4	-27.6	-35.3	-41.5	-44.1	-30.8	-28.3	-27.2	-19.6	-17.2
from which: ships' balance	0.0	0.0	0.4	0.1	0.1	-0.7	-3.4	-5.5	-4.7	-3.4	-3.6	-3.3	-1.0	-1.5
Export of goods	11.1	11.5	10.4	11.1	12.7	14.2	16.2	17.4	19.8	15.3	17.1	20.2	22.0	22.5
Imports of goods	33.0	33.2	33.1	33.8	38.1	41.8	51.4	58.9	63.9	46.1	45.4	47.5	41.6	39.8
- Services balance	8.7	9.2	10.8	11.5	15.5	15.4	15.3	16.6	17.1	12.6	13.2	14.6	15.1	17.0
Tourism receipts	10.1	10.6	10.3	9.5	10.3	10.7	11.4	11.3	11.6	10.4	9.6	10.5	10.4	12.2
Tourism payments	4.9	4.7	2.5	2.1	2.3	2.4	2.4	2.5	2.7	2.4	2.2	2.3	1.8	1.8
Net receipts from Tourism	5.2	5.9	7.8	7.4	8.0	8.3	9.0	8.8	8.9	8.0	7.4	8.2	8.6	10.4
- as % of GDP	3.8	4.1	5.0	4.3	4.4	4.3	4.3	3.9	3.8	3.5	3.3	3.9	4.4	5.7
- as % of services balance	59.8	64.1	72.2	64.3	51.6	53.9	58.8	53.0	52.0	63.5	56.1	56.2	57.0	61.2
- as % of imports of goods														
(coverage ratio of imports)	15.8	17.8	23.6	21.9	21.0	19.9	17.5	14.9	13.9	17.4	16.3	17.3	20.7	26.1
Annual % change of tourism balance		13.5	32.2	-5.1	8.1	3.8	8.4	-2.2	1.1	-10.1	-7.5	10.8	4.9	20.9
Receipts from sea transports	8.2	8.5	8.0	9.0	12.4	13.0	13.3	15.7	17.6	12.3	14.0	12.7	11.8	10.7
Payments for sea transports	3.6	4.3	4.0	3.8	4.5	4.6	5.0	5.4	6.5	4.8	5.9	5.1	4.4	3.1
Net receipts from sea transports	4.6	4.2	4.0	5.2	7.9	8.4	8.3	10.3	11.1	7.5	8.1	7.6	7.4	7.6
- as % of GDP	3.4	2.9	2.6	3.0	4.3	4.4	4.0	4.6	4.8	3.2	3.6	3.6	3.8	4.2
- as % of services balance	52.9	45.7	37.0	45.2	51.0	54.5	54.2	62.0	64.9	59.5	61.4	52.1	49.0	44.7
- as % of imports of goods														
(coverage ratio of imports)	13.9	12.7	12.1	15.4	20.7	20.1	16.1	17.5	17.4	16.3	17.8	16.0	17.8	19.1
Annual % change of net receipts from sea transports		-8.7	-4.8	30.0	51.9	6.3	-1.2	24.1	7.8	-32.4	8.0	-6.2	-2.6	2.7

Πίνακας 13: Εισπράξεις της ελληνικής ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ για τα έτη 2000-2013

Στον παραπάνω πίνακα εμφανίζονται τα συνολικά έσοδα της ποντοπόρου ναυτιλίας σε δις ευρώ και η συμβολή της στο συνολικό ΑΕΠ για τα έτη 2000-2013 βάσει στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδας. Για τα έτη 2003 έως το 2008 τα συνολικά έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές επηρέασαν θετικά το ισοζύγιο υπηρεσιών καθώς και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Στην πενταετία αυτή υπάρχει αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου καθώς και των ναύλων των πλοίων γεγονός που επηρεάζει θετικά και την ελληνική ναυτιλία. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης για την ναυτιλία ανέρχεται σε 14,6%. Η ελληνική οικονομία αναπτύσσεται με ετήσιο ρυθμό 4,2% γεγονός που οφείλεται κυρίως στις αυξήσεις των μισθών αλλά και στην αύξηση της τραπεζικής πίστης. Αυτό οδήγησε σε αύξηση της συνολικής ζήτησης και κατ' επέκταση της συνολικής κατανάλωσης (Προβόπουλος, 2014).

Οι θετικές εξελίξεις στην ελληνική οικονομία αποτυπώνονται και στη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ. Από το έτος 2000-2008 η ποσοστιαία συμβολή στο ΑΕΠ αυξάνεται φτάνοντας στο 2008 σε ποσοστό 4,8%. Από το 2009 και στη συνέχεια παρατηρείται απότομη μείωση. Οι επιδράσεις της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης αποτυπώνονται ήδη στα στοιχεία του 2009 όπου η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ περιορίζεται στο 3,2%. Την ίδια πορεία ακολούθησαν και οι εισπράξεις από τη ναυτιλία σημειώνοντας ιστορικό χαμηλό για τα τελευταία 10 χρόνια. Οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2009 μειώθηκαν κατά 32,4% φθάνοντας στα 12,3 δις ευρώ. Η πτώση συνεχίζεται τα επόμενα έτη έως και το 2013 οπότε το ΑΕΠ ανέρχεται σε 182,1 δις ευρώ ενώ η ναυτιλία συμβάλλει σε ποσοστό 4,2% (10,7 δις ευρώ).

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών την πενταετία 2009-2013 αντιστοιχούν στο 5,9 του ΑΕΠ μειωμένες σε σχέση με το 6,9% της προηγούμενης πενταετίας.

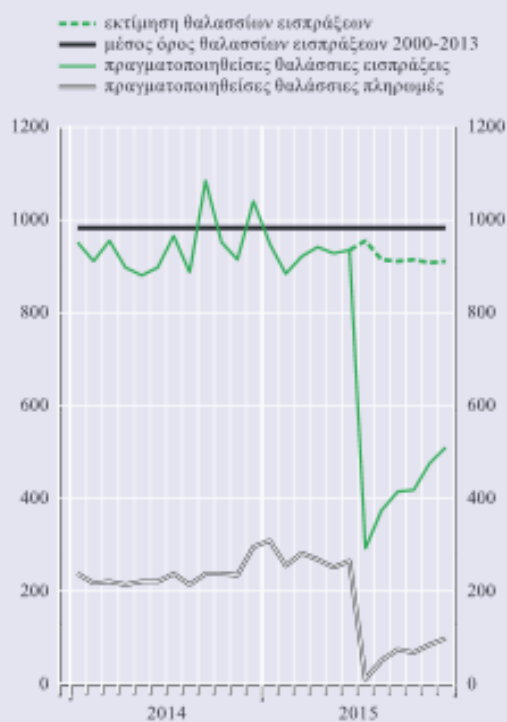
Για τα επόμενα δύο έτη (2014-2015) το ΑΕΠ μειώνεται στα 177,56 δις ευρώ (4,9%) και 176,02 δις ευρώ (5,7%). Αντίστοιχη πτωτική πορεία παρουσιάζουν και οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές φθάνοντας σε ποσά 11,44 δις ευρώ και 8,13 δις ευρώ. Σημαντικός παράγοντας στην ραγδαία πτώση των εισπράξεων από το θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο το 2015 αποτέλεσε ο έλεγχος στην κίνηση των κεφαλαίων που υποβλήθηκε τον Ιούνιο του ίδιου έτους (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία και Τράπεζα της Ελλάδας, 2015). Μετά την επιβολή των περιορισμών στις τραπεζικές συναλλαγές οι ναυτιλιακές εταιρίες απέφυγαν να απέφυγαν την εισαγωγή κεφαλαίων στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα.

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, το 2015 οι καθαρές εισπράξεις παρουσίασαν μείωση κατά 29,5% σε σχέση με το 2014 φθάνοντας στα 6,038 δις ευρώ. Η επίπτωση των κεφαλαιακών ελέγχων στις καθαρές εισπράξεις υπολογίζεται ως η μείωση των εισπράξεων μεταξύ των δύο ετών (2,529 δις ευρώ) που μεταφράζεται σε 1,4% του ονομαστικού ΑΕΠ για το 2015 (Στουρνάρας, 2016).

Η Τράπεζα της Ελλάδας στην έκθεσή της για τη Νομισματική Πολιτική επικαλείται έκθεση των Μπραγουδάκη και Παναγιώτου όπου επισημαίνεται ότι οι ναυτιλιακές εισπράξεις επηρεάζονται από την εξέλιξη των ναύλων στις διεθνείς αγορές (δείκτης ClarkSea), το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου αλλά και το παγκόσμιο εμπόριο. Στην έκθεση αυτή γίνεται σύγκριση των εισπράξεων για το 2015 και των εισπράξεων που θα είχε η ναυτιλία εφόσον δεν είχαν επιβληθεί περιορισμοί στις τραπεζικές συναλλαγές αποτυπώνοντας αυτή την επίπτωση ως ποσοστό του ΑΕΠ.

Διάγραμμα Α Εισπράξεις και πληρωμές από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση εισπράξεων χωρίς κεφαλαιακούς ελέγχους

(μηνιαία στοιχεία, εκατ. ευρώ)

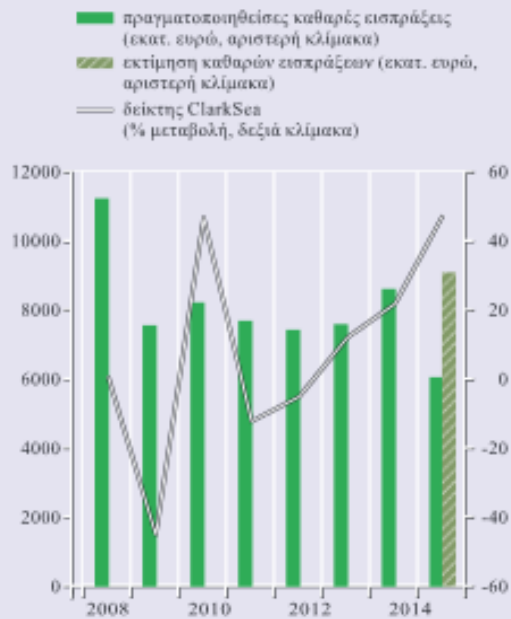


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Σημείωση: Τα στοιχεία αφορούν εισπράξεις/πληρωμές υπηρεσιών διαμετακομιστικού εμπορίου και "λοιπών" υπηρεσιών (ρομουλκώσεις, επισκευές κ.λπ.).

Διάγραμμα Β Καθαρές εισπράξεις από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση αυτών χωρίς κεφαλαιακούς ελέγχους

(ετήσια στοιχεία)



Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και Clarkson.

Σημείωση: Τα στοιχεία αφορούν καθαρές εισπράξεις υπηρεσιών διαμετακομιστικού εμπορίου και "λοιπών" υπηρεσιών (ρομουλκώσεις, επισκευές κ.λπ.).

Διάγραμμα 25: Εισπράξεις και πληρωμές από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση εισπράξεων χωρίς κεφαλαιακούς ελέγχους

Οι καθαρές εισπράξεις για το 2015 εκτιμώνται σε 9,076 δις ευρώ εάν δεν είχαν επιβληθεί περιορισμοί στις τραπεζικές συναλλαγές έναντι 6,038 δις ευρώ που ανήλθαν στην πραγματικότητα. Συμπεραίνεται ότι η επίπτωση των κεφαλαιακών ελέγχων στις καθαρές εισπράξεις ανήλθε σε 3,037 δις ευρώ ή 1,7% του ονομαστικού ΑΕΠ για το 2015.

5. Η συνεισφορά των ελλήνων εφοπλιστών στην κοινωνία και τον πολιτισμό

5.1 Ένωση ελλήνων εφοπλιστών

Οι έλληνες εφοπλιστές επιτελούν κοινωνικό έργο μεμονωμένα μέσω των ιδρυμάτων που έχουν συστήσει γι' αυτό το σκοπό αλλά και συλλογικά ως ένωση ελλήνων εφοπλιστών. Από το 2012 έως σήμερα η ένωση ελλήνων εφοπλιστών έχει επιτελέσει έργο που αφορά στους τομείς σίτισης οικογενειών με ανήλικα παιδιά, ιατρικής βοήθειας ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, ενίσχυσης κοινωνικών φορέων που έχουν πληγεί από την οικονομική κρίση, στήριξης της ναυτικής εκπαίδευσης. Επίσης, έχει αναλάβει επιμέρους ενέργειες υποστήριξης που προκύπτουν από έκτακτες ανάγκες ή φυσικά φαινόμενα π.χ. εργασίες ανακαίνισης του ιστορικού κτιρίου της Φιλαρμονικής Σχολής Ληξουρίου Κεφαλονιάς λόγω ζημιών από το σεισμό του 2014.

Στον τομέα της σίτισης η ένωση ανέλαβε τη στήριξη 11.000 άπορων οικογενειών με ανήλικα παιδιά στις οποίες προσφέρονται σε μηνιαία βάση πακέτα που περιέχουν βασικά τυποποιημένα επώνυμα είδη τροφίμων και προσωπικής υγιεινής. Το πρόγραμμα υλοποιείται σε συνεργασία με 30 μητροπόλεις, 25 δήμους και 60 οργανώσεις φορέων.

Στον τομέα της υγείας η συνεισφορά της ένωσης πραγματοποιείται μέσω του προγράμματος «Υγεία για όλους» σε συνεργασία με την οργάνωση Γιατροί του κόσμου. Το πρόγραμμα αυτό έχει ως στόχο την παροχή ιατρικής βοήθειας (σε τομείς όπως γυναικολογικό, παιδιατρικό, δερματολογικό, οφθαλμολογικό) σε ευάλωτες κοινωνικές ομάδες σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

Στηρίζονται ακόμη κέντρα προστασίας βρεφών, νηπίων, ατόμων με αναπηρία και ηλικιωμένων. Το πρόγραμμα έχει ως στόχο την ενίσχυση των κοινωνικών δομών της χώρας με χορήγηση μηνιαίως καυσίμου θέρμανσης, βασικών ειδών τροφοδοσίας και με εργασίες ανακατασκευής υποδομών ή βελτίωσης εξοπλισμού.

Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης η ένωση ανέλαβε πρωτοβουλίες που αφορούν εργασίες επισκευής και αναβάθμισης κτιριακών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας αναβάθμισης των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού ολοκλήρωσε την πλήρη ανακατασκευή του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.), ενώ χρηματοδότησε και εργασίες επισκευών και προσφοράς εξοπλισμού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Σύρου και Ύδρας.

Ακόμη, υποστήριξε το έργο του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού (Βενιάμης, 2014 και 2015). Μερικές από τις δράσεις που ανέλαβε αφορούν τη συντήρηση και επισκευή πλωτών επιχειρησιακών μέσων

του Λιμενικού Σώματος για εκπαιδευτικούς σκοπούς, τη χορήγηση ειδών εξοπλισμού για τις ομάδες ΔΙ.ΑΣ., Δ.ΕΛ.Τ.Α. και Ζ Αττικής της Ελληνικής Αστυνομίας (Βενιάμης, 2016).

Το 2016 η ένωση ελλήνων εφοπλιστών ίδρυσε μια αστική εταιρεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την επωνυμία «Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού» και διακριτικό τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» (Βενιάμης, 2016). Σκοπός της εταιρείας όπως περιγράφεται στο φυλλάδιο συνδρομών είναι η «συνδρομή εν γένει της ελληνικής κοινωνίας» και αντικείμενο την ανάληψη πρωτοβουλιών κοινωνικής μέριμνας και αλληλεγγύης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, την συνδρομή Υπηρεσιών, Σωμάτων και Θεσμών που σχετίζονται με την ελληνική Ναυτιλία και την υλοποίηση έργων εθνικού ενδιαφέροντος, ανθρωπιστικής βοήθειας ή αντιμετώπισης συνθηκών έκτακτης ανάγκης.

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας αποτελείται από 11 μέλη και μπορούν να εγγραφούν ως μέλη φυσικά ή νομικά πρόσωπα από τη ναυτιλιακή κοινότητα και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο κατόπιν έγκρισης του διοικητικού συμβουλίου της. Κάθε μέλος της εταιρείας πληρώνει συνδρομή 2000€ το χρόνο ενώ μπορούν να γίνουν επιπρόσθετες δωρεές με ποσά άνω των 10.000€.

5.2 Ιδρύματα κοινωφελούς σκοπού

Πολλοί έλληνες εφοπλιστές έχουν ιδρύσει κοινωφελή ιδρύματα μέσω των οποίων επιτελούν σημαντικό φιλανθρωπικό και κοινωνικό έργο. Σημαντική είναι ακόμη, η συνεισφορά τους με μεμονωμένες δωρεές οι οποίες δε γίνονται στα πλαίσια κάποιου προγράμματος, ιδρύματος ή σωματείου. Από τις πιο σημαντικές δωρεές αποτελούν το κτίριο της Εθνικής Βιβλιοθήκης από τους αδελφούς Βαλλιάνους καθώς και το πρότυπο σχολείο που ίδρυσε ο Ιωάννης Βαρβάκης στην περιοχή που σήμερα στεγάζεται η Βαρβάκειος Αγορά (Τσαμόπουλος, 2007).

Τα περισσότερα ιδρύματα χορηγούν υποτροφίες ή υποστηρίζουν το φιλανθρωπικό έργο οργανώσεων και φορέων. Μερικά από αυτά τα ιδρύματα είναι τα ακόλουθα:

- Λύρειον Ίδρυμα με έδρα την Αττική
- Καλλιμανοπούλειο Εκκλησιαστικό και Διακονικό Κέντρο που επικεντρώνει το κοινωνικό και πολιτιστικό έργο του στα Καλάβρυτα
- Ίδρυμα εις μνήμη Νικολάου Γουλανδρή στο οποίο ανήκει το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, στην Αθήνα
- Ίδρυμα Άννας Γουλανδρή και Δημήτρη Χορν με έντονη πολιτιστική δραστηριότητα
- Ίδρυμα ναυτικού Μουσείου Οινουσσών του Νικολάου Σπ. Λαιμού
- Ίδρυμα Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου του Γεωργίου Δρακόπουλου στη Μύκονο
- Ίδρυμα Ναυτικού ίου Χίου, του Νικολάου Λω

- Ίδρυμα Μαρίας Τσάκου, στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης, με κύρια δραστηριότητα τη διάδοση της ελληνικής γλώσσας στη Νότιο Αμερική
- Ίδρυμα Κόκκαλη με στόχο την υποστήριξη της δημόσιας, πολιτιστικής και επιστημονικής ζωής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Τα ιδρύματα με το μεγαλύτερο εύρος δραστηριοτήτων στην Ελλάδα είναι τα ιδρύματα Αλέξανδρου Σ. Ωνάση, Ευγενίδου, Σταύρου Νιάρχου, Ιωάννη Λάτση, Νικόλαου Διαμαντή Πατέρα, Προποντίς, Βασιλή & Ελίζας Γουλανδρή και το Μποδοσάκη. Τα ιδρύματα αυτά δραστηριοποιούνται σε πολλούς τομείς ενώ η λειτουργία τους βασίζεται σε αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο.

Το ίδρυμα «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» συστάθηκε το Δεκέμβριο του 1975 στο όνομα του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση. Έδρα του είναι το Vaduz του Liechtenstein. Οι δραστηριότητες του ιδρύματος αφορούν τον πολιτισμό, την παιδεία, το περιβάλλον, την υγεία και την κοινωνική αλληλεγγύη ενώ όλες οι δράσεις σχετίζονται με την Ελλάδα και τον ελληνικό πολιτισμό (Onassis.gr, 2015). Ο Αριστοτέλης Ωνάσης στη διαθήκη του κληροδότησε σχεδόν τη μισή του περιουσία προκειμένου να δημιουργηθεί το ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης. Το ίδρυμα αποτελείται από δύο τμήματα, το επιχειρηματικό και το κοινωφελές. Το επιχειρηματικό ίδρυμα διαχειρίζεται έναν αριθμό πλοίων, ακίνητα σε διάφορες χώρες καθώς και μετοχές, ομόλογα κτλ. Σε ποσοστό 40% τα έσοδα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες του κοινωφελούς ιδρύματος ενώ το υπόλοιπο ποσό επενδύεται προκειμένου να επεκταθεί η περιουσία του ιδρύματος. Το κοινωφελές ίδρυμα στηρίζει συλλογικές δράσεις και προσπάθειες ενώ αποκλείει την ατομική φιλανθρωπία.

Το ίδρυμα Ευγενίδου ιδρύθηκε το 1954 μετά το θάνατο του Ευγένιου Ευγενίδη και σκοπός του είναι η ανάπτυξη της ελληνικής παιδείας στα επιστημονικά και τεχνικά πεδία. Το ίδρυμα λειτουργεί με ίδιους πόρους του ευεργέτη του ο οποίος για το σκοπό αυτό διέθεσε όλη του την περιουσία όπως και η αδερφή του. Οι πρώτες δραστηριότητες του ιδρύματος αφορούν τη χορήγηση υποτροφιών, την έκδοση βιβλίων τεχνικής εκπαίδευσης και την ανέγερση του κέντρου Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (Eugenfound.edu.gr, 2015).

Το ίδρυμα Σταύρου Νιάρχου ενισχύει οργανισμούς και στηρίζει ενεργά προγράμματα που συμβάλλουν στη σύμπραξη φορέων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ως αποτελεσματικά μέσα υποστήριξης του κοινού καλού. Ιδρύθηκε το 1996 και έως σήμερα έχει διαθέσει 1,20 δισεκατομμύρια ευρώ σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς ανά τον κόσμο.

Το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ) είναι ένας από τους μεγαλύτερους ιδιωτικούς φιλανθρωπικούς οργανισμούς στον κόσμο και πραγματοποιεί δωρεές στους τομείς της τέχνης και του πολιτισμού, της παιδείας, της υγείας και του αθλητισμού και της κοινωνικής πρόνοιας. Το ΙΣΝ στηρίζει ενεργά προγράμματα που συμβάλλουν στην συνεργασία φορέων

δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ως αποτελεσματικά μέσα υποστήριξης του κοινού καλού. Το ίδρυμα προσφέρει δωρεές σε οργανισμούς και όχι σε ατομικό επίπεδο ενώ δε δέχεται και δωρεές (Snf.org, 2015).

Το ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση είναι μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 2005. Υλοποιεί κοινωφελή έργα ως συνέχεια του έργου του Ιωάννη Λάτση θέτοντας ως προτεραιότητα την ανακούφιση των ευπαθών ομάδων, την ενδυνάμωση των ΜΚΟ, την ανάπτυξη των κοινωνικών δομών καθώς και την ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της χώρας. Τα προγράμματα που σχεδιάζει, διαχειρίζεται και χρηματοδοτεί καλύπτουν τους τομείς της εκπαίδευσης, της επιστήμης, της υγείας, της κοινωνικής πρόνοιας, του πολιτισμού και του περιβάλλοντος. Ένα επιπλέον, διαφοροποιημένο, σκέλος δραστηριοτήτων είναι η λειτουργία του Πλωτού Μουσείου Νεράιδα το οποίο σκοπό έχει την ανάδειξη της ναυτικής και επιχειρηματικής ιστορίας της χώρας, την προσέγγιση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την προστασία του περιβάλλοντος (Iatsis-foundation.org, 2015).

Το ίδρυμα Νικόλα Διαμαντή Πατέρα ιδρύθηκε με στόχο την ενίσχυση των Οινουσών όσον αφορά τον κοινωνικό, πολιτιστικό και ναυτικό τομέα. Επίσης, ενισχύει και υποστηρίζει νέους και συνανθρώπους που έχουν ανάγκη. Δραστηριοποιείται στους τομείς της παιδείας, του πολιτισμού και της κοινωνικής αλληλεγγύης. Στόχοι του ιδρύματος είναι να συμβάλλει:

- στην έρευνα, συλλογή, παραγωγή, αξιοποίηση και δημοσίευση πολιτιστικού, επιστημονικού και κοινωνικού υλικού σχετικού με την ιστορία και την εξέλιξη των Οινουσών και όλης της Ελλάδος
- στην υποστήριξη πρωτοβουλιών για την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων και εκδηλώσεων που αποσκοπούν στη διάδοση των Γραμμάτων, των Τεχνών, της Ελληνικής ναυτικής ιστορίας και του Πολιτισμού εν γένει
- στην παροχή ηθικής και οικονομικής αρωγής σε νέους με ιδιαίτερες επιδόσεις στα Γράμματα και τις Τέχνες, στο πλαίσιο προώθησης των σκοπών του Ιδρύματος, στην παροχή ηθικής και οικονομικής αρωγής σε οικογένειες πληγείσες από φυσικές καταστροφές, καθώς και σε οικογένειες οργάνων της τάξεως, αστυνομικών, πυροσβεστών και λιμενικών που έχασαν τη ζωή τους ή τραυματίστηκαν κατά την εκτέλεση του καθήκοντος.
- στην επιβράβευση του έργου Ελλήνων που διαπρέπουν στις Επιστήμες, στις Τέχνες, στον Πολιτισμό και στην Κοινωνική Αλληλεγγύη
- στη δημοσίευση πληροφοριακού υλικού με θέματα σχετικά με τον Ελληνικό Πολιτισμό και τον Ελληνισμό ανά τον κόσμο (n-d-pateras-foundation.gr, 2015).

Το ίδρυμα «Προποντίς» ιδρύθηκε το 1999 από τον εφοπλιστή Διαμαντή Διαμαντίδη. Σκοπός του ιδρύματος είναι η συνεισφορά στην παιδεία, στην επιστημονική έρευνα και στις τέχνες

μέσα από την χορήγηση υποτροφιών σε μεταπτυχιακούς και διδακτορικούς φοιτητές στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Γενικά ο σκοπός ίδρυσης του ιδρύματος είναι (Propondis.gr, 2015):

- η παροχή υπηρεσιών σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου στους τομείς της εκπαίδευσης, της επιστήμης, των εφευρέσεων, της έρευνας, της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης, των νέων τεχνολογιών κλπ.
- η ίδρυση, η διατήρηση και υποστήριξη ιδρυμάτων, ινστιτούτων, οργανισμών και τραστ που στηρίζουν τέτοιου είδους δραστηριότητες ή έχουν σκοπούς που είναι ίδιοι ή παρόμοιοι με τους σκοπούς του Ιδρύματος "Προποντίς", μέσω χορηγιών, δωρεών και εισφορών
- η διεξαγωγή διεθνών ή εθνικών διαγωνισμών μέσα από τη χορήγηση επιδομάτων, υποτροφιών, βραβείων, ή κάθε άλλου είδους παροχών με σκοπό την προώθηση υπηρεσιών προς όφελος του κοινωνικού συνόλου στους τομείς της εκπαίδευσης, της επιστήμης, των εφευρέσεων, της έρευνας, της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης, των νέων τεχνολογιών κλπ.

Το Ίδρυμα Βασιλή και Ελίζας Γουλανδρή ιδρύθηκε το 1979. Πρόκειται για έναν κοινωφελή μη κερδοσκοπικό οργανισμό, που έχει ως κύριο σκοπό του την ενίσχυση των τεχνών και ιδιαίτερα των εικαστικών. Το 1979 εγκαινιάστηκε το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στην Άνδρο το οποίο φιλοξενεί τα έργα της συλλογής του ιδρύματος καθώς και περιοδικές εκθέσεις καλλιτεχνών του 20^{ου} αιώνα.

Το Ίδρυμα ενισχύει επίσης τις τέχνες με την καθιέρωση από το 1986 ενός προγράμματος υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό πάνω σε θέματα που έχουν άμεση σχέση με τον πολιτισμό.

Εκτός από τις πολιτιστικές δραστηριότητες, η κοινωνική μέριμνα και η αρωγή είναι άλλος ένας σκοπός του Ιδρύματος. Η ανέγερση, ο εξοπλισμός και η συντήρηση του ευγηρείου «Εστία Αθηνών» όπως και η ανακαίνιση δύο περιπτέρων στο Γηροκομείο Αθηνών εντάσσονται στον γενικότερο αυτό σκοπό του Ιδρύματος (Goulandris.gr, 2015).

Το Ίδρυμα Μποδοσάκη ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1973 και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κοινωφελή ιδρύματα της Ελλάδας. Οι δράσεις του Ιδρύματος έχουν ως στόχους την προώθηση της παιδείας, την αναβάθμιση της υγείας, την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη της κοινωνίας των πολιτών. Το ίδρυμα κάνει δωρεές προς κρατικούς και μη κυβερνητικούς φορείς, χορηγεί υποτροφίες και έχει θεσπίσει βραβεία επιστημονικής διάκρισης. Με άλλες πρωτοβουλίες, ενισχύει, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της λειτουργίας του κράτους και την ενδυνάμωση της κοινωνίας των πολιτών. Από την ίδρυσή του έως σήμερα, έχει

διαθέσει περίπου 400.000.000 ευρώ για την εκπλήρωση των σκοπών του (Bodossaki.gr, 2016).

5.3 Κοινωνικές δράσεις

Οι περισσότερες δράσεις που υλοποιούνται από τα κοινωφελή ιδρύματα των εφοπλιστών έχουν ως αποδέκτη την ελληνική κοινωνία ενισχύοντας τομείς όπως η υγεία, η παιδεία και η κοινωνική αλληλεγγύη. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται μερικές από τις πιο σημαντικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε επίπεδο κοινωφελών ιδρυμάτων όσον αφορά τους ακόλουθους τομείς:

- Υγεία
- Παιδεία
- Κοινωνικές δράσεις και κοινωνική πρόνοια

Υγεία

Ο τομέας της υγείας έχει ενισχυθεί από τους εφοπλιστές με πληθώρα τρόπων. Υπάρχουν ιδρύματα ή μεμονωμένες πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν τη δωρεά εξοπλισμού σε νοσηλευτικά ιδρύματα ή την ανακαίνιση ειδικών τμημάτων νοσοκομείων. Το ίδρυμα Ωνάσης το 1992 ανέλαβε τη μελέτη, κατασκευή και παράδοση στο ελληνικό δημόσιο του Ωνάσειου καρδιοχειρουργικού κέντρου. Το κέντρο διαθέτει 127 δωμάτια και είναι το πρώτο πιστοποιημένο νοσοκομείο στην Ελλάδα για την ανάπτυξη και την παροχή υπηρεσιών υγείας στον τομέα της καρδιοχειρουργικής και της καρδιολογίας ενηλίκων και παιδών. Η μελέτη, επίβλεψη και κατασκευή έγινε από το ίδρυμα σε ιδιόκτητο κτίριο και περιλαμβάνει μονάδες εντατικής θεραπείας, ημιεντατικής θεραπείας, θεραπείας εμφραγμάτων, αιμοδυναμικά εργαστήρια, παιδοκαρδιοχειρουργική νοσηλευτική μονάδα, καρδιοχειρουργική νοσηλευτική μονάδα, καρδιολογική νοσηλευτική μονάδα και εργαστήριο ηλεκτροφυσιολογίας και βηματοδότησης. Επίσης, λειτουργούν εξωτερικά ιατρεία, κλινικά εργαστήρια και διαγνωστικά τμήματα. Τον Ιούνιο 1994 τέθηκε σε λειτουργία μονάδα μεταμοσχεύσεων καρδιάς, καρδιάς/πνευμόνων και πνευμόνων ενηλίκων και παιδών, η οποία υποστηρίζεται από το εργαστήριο μοριακής ανοσοπαθολογίας-ιστοσυμβατότητας, που διαθέτει τον πιο σύγχρονο εξοπλισμό.

Το ίδρυμα κάθε δύο χρόνια χρηματοδοτεί ένα διεθνές επιστημονικό ιατρικό συνέδριο που διοργανώνεται στους χώρους του κέντρου. Από το 2002 έως το 2005 ανανεώθηκε όλος ο βιοϊατρικοτεχνολογικός εξοπλισμός του κέντρου με δαπάνες του ιδρύματος ενώ αγοράστηκε και νέος αξονικός τομογράφος. Ο εξοπλισμός που αντικαταστάθηκε δωρήθηκε στο κρατικό Ιατρικό Πανεπιστήμιο του Ερεβάν, στην Αρμενία (onasseio.gr, 2015).

Στον τομέα της υγείας το ίδρυμα εκτός από το Ωνάσειο καρδιοχειρουργικό κέντρο παρέχει οικονομική υποστήριξη και σε οργανισμούς όπως ο Σύλλογος Φίλων Παιδιών με Καρκίνο «ΕΛΠΙΔΑ» και η Ελληνική Εταιρεία Προστασίας και Αποκατάστασης Αναπήρων Παίδων (ΕΛΕΠΑΠ).

Το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος έχει κάνει δωρεές σε συλλόγους ή νοσηλευτικά ιδρύματα για να καλύψει αυξημένες ανάγκες που έχουν προκύψει είτε στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης, της προσφυγικής κρίσης αλλά και άλλων έκτακτων καταστάσεων τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Οι δωρεές αφορούν την κάλυψη μισθοδοσίας του προσωπικού σε ιδρύματα, την κάλυψη γενικών λειτουργικών εξόδων, τη χρηματοδότηση προγραμμάτων που υλοποιούνται από φορείς για την σωματική αλλά και ψυχική υγεία, έργα ανακαίνισης κέντρων που έχουν ανάγκη τη συνδρομή του ιδρύματος καθώς και την αγορά ή ανανέωση εξοπλισμού. Ιδιαίτερη βαρύτητα έχει δοθεί στον τομέα της παιδικής υγείας μέσω του προγράμματος Αναμόρφωσης Μονάδων Εντατικής Θεραπείας Παίδων το οποίο περιλαμβάνει επισκευαστικές εργασίες και αγορά εξοπλισμού για Μονάδες Εντατικής Θεραπείας Παίδων και Νεογνών σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Ένα άλλο πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το ίδρυμα Νιάρχος έχει σκοπό τη βελτίωση της ψυχικής υγείας παιδιών, εφήβων και νέων. Πιο συγκεκριμένα, το Ίδρυμα δίνει ιδιαίτερη έμφαση σε ομάδες υψηλού κινδύνου για την ανάπτυξη διαταραχών ψυχικής υγείας, όπως παιδιά μεταναστών, παιδιά των οποίων οι γονείς πάσχουν από σοβαρές ψυχικές ασθένειες, παιδιά που έχουν εκτεθεί σε ενδοοικογενειακή βία και παιδιά από οικογένειες που έχουν επηρεαστεί από την οικονομικό-κοινωνική κρίση. Στα πλαίσια του προγράμματος οκτώ οργανισμοί υλοποιούν 12 προγράμματα και παρεμβάσεις διάρκειας από ένα έως και τρία χρόνια (Snf.org, 2015).

Στον τομέα της υγείας σημαντικό έργο έχει να επιδείξει ο Σύλλογος Φίλων Παιδιών με Καρκίνο «ΕΛΠΙΔΑ» και η πρόεδρος του Μαριάννα Βαρδή Βαρδινογιάννη. Ο σύλλογος δημιούργησε τη Μονάδα Μεταμόσχευσης Μυελού των Οστών (ΜΜΜΟ) το 1993, στην οποία μπορούν να πραγματοποιηθούν μεταμοσχεύσεις σε παιδιά που νοσούν από αιματολογικά, γενετικά και κληρονομικά νοσήματα, όπως λευχαιμία, συμπαγείς όγκοι, νευροβλαστώματα, μεσογειακή αναιμία, και άλλα. Στη συνέχεια δημιουργήθηκε ο Ξενώνας «ΕΛΠΙΔΑ», που φιλοξενεί παιδιά από την περιφέρεια της Ελλάδας μαζί με τις οικογένειές τους, που έχουν ανάγκη να διαμένουν στην Αθήνα για όσο διάστημα διαρκεί η θεραπεία τους στη ΜΜΜΟ, καθώς και στις ογκολογικές κλινικές των Παιδιατρικών Νοσοκομείων "Αγία Σοφία" και "Αγλαΐα Κυριακού". Τέλος το 2010, εγκαινιάστηκε το πρώτο Παιδιατρικό Ογκολογικό Νοσοκομείο το οποίο έχει ως στόχο την αντιμετώπιση του παιδικού καρκίνου. Το νοσοκομείο διαθέτει 138 δωμάτια, έχει πέντε κτίρια και έχει εξοπλιστεί με τον πλέον σύγχρονο ιατροτεχνικό εξοπλισμό προκειμένου να παρέχει την καλύτερη δυνατή αντιμετώπιση του παιδικού καρκίνου (Elpida.org, 2016).

Το Ίδρυμα Μποδοσάκη στηρίζει δράσεις και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες με στόχο τις ίσες ευκαιρίες στην πρόσβαση στην ιατρική περίθαλψη, την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας του δημόσιου τομέα καθώς και την ενίσχυση της επιστημονικής έρευνας στον χώρο της υγείας. Με δωρεές του Ιδρύματος έχουν κατασκευαστεί πλήρεις νοσοκομειακές μονάδες και κλινικές ενώ έχει χορηγηθεί ιατρικός εξοπλισμός στα περισσότερα δημόσια νοσοκομεία της χώρας μας. Πρόσφατα, στις πρωτοβουλίες του Ιδρύματος προστέθηκε το Πρόγραμμα για την Καταπολέμηση της Φτώχειας (Giving), με το οποίο πολίτες από τις πλέον ευάλωτες κοινωνικές ομάδες αποκτούν πρόσβαση στις υπηρεσίες υγείας (Bodossaki.gr, 2016).

Στον τομέα της δημόσιας υγείας το Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση προσανατολίζεται στην ανακαίνιση νοσοκομειακών υποδομών, την παροχή ή και αναβάθμιση εξειδικευμένου ιατρικού εξοπλισμού και την παροχή δωρεάν υπηρεσιών ιατρικής φροντίδας. Πρωταρχικός στόχος είναι να καλυφθούν τα υφιστάμενα κενά εντός του πλαισίου της κοινωνικής ιατρικής, ούτως ώστε να μεγιστοποιηθούν και να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες που παρέχονται στους πολίτες που δεν έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα υγείας. Μέσω του Ιδρύματος έχουν χρηματοδοτηθεί μεγάλης κλίμακας έργα ανακαίνισης νοσοκομειακών μονάδων στις τρεις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας, Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα, αλλά και στοχευμένα έργα σε περιοχές της υπαίθρου που είναι απομονωμένες γεωγραφικά και δεν έχουν πρόσβαση σε εξειδικευμένες ιατρικές υπηρεσίες (latsis-foundation.org, 2015).

Το 1989 το ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή δημιούργησε ένα άλλο κοινωφελές ίδρυμα με την επωνυμία «Εστία Αθηνών» το οποίο αποτελεί ένα κτιριακό συγκρότημα 35 διαμερισμάτων όπου μπορούν να διαμένουν άτομα της τρίτης ηλικίας (Goulandris.gr, 2015). Ένας ακόμη εφοπλιστής που έχει διακριθεί για το φιλανθρωπικό του έργο είναι ο Γρηγόριος Καλλιμανόπουλος που ίδρυσε το Καλλιμανοπούλειο Εκκλησιαστικό Διακονικό Κέντρο Καλαβρύτων που λειτουργεί από το 1989 ως σύγχρονο Γηροκομείο καθώς και η Μονάδα Φροντίδας Ηλικιωμένων –μη αυτοεξυπηρετούμενων ατόμων- που λειτουργεί στο κτήριο του Ορφανοτροφείου Καλαβρύτων.

Παιδεία

Οι δράσεις που αφορούν την παιδεία εκφράζονται κυρίως με τη χορήγηση υποτροφιών σε μαθητές και φοιτητές καθώς και την υποστήριξη των εκπαιδευτικών δομών με παροχή εξοπλισμού ή άλλες χορηγίες. Οι υποτροφίες έχουν διάφορα κριτήρια όπως είναι ο τόπος καταγωγής του φοιτητή/μαθητή, οι βαθμολογικές επιδόσεις κ.α. (Scholarship.gr, 2016). Τα κοινωφελή ιδρύματα στην πλειοψηφία τους ακολουθούν συγκεκριμένους κανόνες προκειμένου κάποιος να κριθεί δικαιούχος μιας χορηγίας.

Το ίδρυμα Ωνάση χορηγεί υποτροφίες σε Έλληνες για διδακτορικές και μεταπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Έχει έναν δραστήριο σύλλογο υποτρόφων με πλούσια επιστημονική δράση. Επίσης, χορηγεί παιδαγωγικό υλικό και τεχνολογικό εξοπλισμό σε σχολεία παραμεθόριων περιοχών αλλά και στα πολιτιστικά κέντρα της ομογένειας που αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Επίσης, το Ίδρυμα ενισχύει ειδικά σχολεία και τάξεις ένταξης σε σχολικές μονάδες που φοιτούν παιδιά με ειδικές ανάγκες και μαθησιακές δυσκολίες, αποστέλλοντας παιδαγωγικό και εποπτικό υλικό για την διευκόλυνση των ειδικών παιδαγωγών στο διδακτικό τους έργο και την βελτίωση της ποιότητας μάθησης των μαθητών.

Σε συνεργασία με το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας του Πανεπιστημίου Κρήτης το Ίδρυμα Ωνάση διοργανώνει, μια φορά το χρόνο, κύκλους σεμιναριακών διαλέξεων, υψηλού επιστημονικού επιπέδου, με τίτλο «The Onassis Foundation Science Lecture Series». Οι διαλέξεις γίνονται στους κλάδους των θετικών επιστημών - Φυσική, Βιολογία, Χημεία, Πληροφορική, Μαθηματικά. Ο κάθε κύκλος διαρκεί μία εβδομάδα και όλοι έχουν στόχο την περαιτέρω εκπαίδευση και προώθηση νέων Ελλήνων επιστημόνων, μεταπτυχιακών και τελειόφοιτων.

Το ίδρυμα χρηματοδότησε επιπλέον, την ανακατασκευή και τον εξοπλισμό βιβλιοθηκών σημαντικών μουσείων της Αθήνας. Πρόκειται για τις βιβλιοθήκες του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου, του Βυζαντινού και Χριστιανικού Μουσείου, του Μουσείου Μπενάκη αλλά και της Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας. Επιπροσθέτως, χρηματοδότησε την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία εξειδικευμένης βιβλιοθήκης, αφιερωμένης στην Αρχαία Ελληνική και Ρωμαϊκή Τέχνη, στο Τμήμα Ελληνικής και Ρωμαϊκής Τέχνης του Μητροπολιτικού Μουσείου Τέχνης της Νέας Υόρκης (onasseio.gr, 2015).

Το ίδρυμα Ευγενίδου συστάθηκε από τον Ευγένιο Ευγενίδη με στόχο να συμβάλλει στην εκπαίδευση των ελλήνων σε επιστημονικά και τεχνικά πεδία. Ο ιδρυτής είχε οραματιστεί την Ελλάδα ως πρωταγωνίστρια στους τομείς της τεχνικής και της βιομηχανίας αφού πρώτα είχε εκπαιδεύσει κατάλληλα τα αντίστοιχα στελέχη. Προς αυτή την κατεύθυνση χορηγήθηκαν υποτροφίες σε νέους αποφοίτους τεχνικών σχολών για μετεκπαίδευση στο εξωτερικό. Όσον αφορά το εσωτερικό της χώρας και προκειμένου να αντιμετωπισθεί η ελλιπής τεχνική κατάρτιση αποφασίστηκε η χορήγηση υποτροφιών, η έκδοση βιβλίων τεχνικής εκπαίδευσης και η ανέγερση ενός κέντρου τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης με επιστημονική και τεχνική Βιβλιοθήκη, έκθεση συλλογών οργάνων και μηχανών εν λειτουργία για την εποπτική διδασκαλία των τεχνικών μαθημάτων, πλανητάριο, αμφιθέατρο και αίθουσες διαλέξεων.

Οι δραστηριότητες του ιδρύματος επεκτάθηκαν προκειμένου να υποστηρίξουν συνολικά τον τομέα της παιδείας. Στο πλαίσιο αυτό το ίδρυμα δώρησε στο Υπουργείο Παιδείας 5 πλήρως εξοπλισμένα ειδικά αυτοκίνητα για την μεταφορά μαθητών με ειδικές ανάγκες, χορηγήθηκε ο εξοπλισμός εργαστηρίων φυσικής 55 Λυκείων, προσφέρθηκαν επιχορηγήσεις για έρευνα σε

καθηγητές των Πανεπιστημίων Ιωαννίνων και Πατρών, υποτροφίες σε φοιτητές του Πολυτεχνείου, δωρήθηκε στο Υ.Ε.Ν. εξομοιωτής πλεύσεων για την άσκηση των φοιτητών των Ναυτικών Ακαδημιών και διοργανώθηκαν σεμινάρια επιμόρφωσης των καθηγητών.

Το ίδρυμα διαθέτει εκδοτικό τμήμα στο οποίο έχουν εκδοθεί 400 τίτλοι διδακτικών εγχειριδίων σε 45.000.000 αντίτυπα, μια βιβλιοθήκη με 53.000 βιβλία, 400 τίτλους έντυπων και ηλεκτρονικών περιοδικών, αίθουσα πλήρως εξοπλισμένη με υπολογιστές, το ψηφιακό πλανητάριο με επιφάνεια θόλου 950 m² και δυνατότητα φιλοξενίας 280 ατόμων ανά προβολή, διαδραστική έκθεση επιστήμης και τεχνολογίας, καθώς και συνεδριακούς χώρους με 1 αμφιθέατρο, 1 αίθουσα διαλέξεων και 4 χώρους εργαστηρίων (Eugenfound.edu.gr, 2015).

Το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος έχει δημιουργήσει το πρόγραμμα «Υποστήριξης Σχολείων» το οποίο χρηματοδοτεί την αγορά τεχνολογικού και εκπαιδευτικού εξοπλισμού σε σχολεία σε ολόκληρη την Ελλάδα τα οποία δεν είναι επαρκώς εξοπλισμένα, και δεν διαθέτουν τις σχετικές υποδομές. Στόχος του προγράμματος είναι να εξοπλίσει τα παιδιά με τις απαραίτητες δεξιότητες για την ακαδημαϊκή τους επιτυχία, καθώς η ψηφιακή παιδεία αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για τις σπουδές τους. Επίσης, το πρόγραμμα αποσκοπεί στην καθιέρωση της χρήσης πολυμέσων ως βασικής μεθόδου διδασκαλίας. Τέλος, υπάρχει μέριμνα για την εκπαίδευση στις φυλακές μέσω του αντίστοιχου προγράμματος στα πλαίσια του οποίου ενισχύονται σχολεία σε φυλακές της Ελλάδας, με στόχο την αγορά τεχνολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, καθώς και έντυπου υλικού.

Ως μέρος δωρεών το ίδρυμα έχει αναλάβει την αναβάθμιση εξοπλισμού σε εργαστήρια σχολείων ή πανεπιστημίων, την υποστήριξη ερευνητικών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων με απευθείας χρηματοδότηση, τη χρηματοδότηση και υποστήριξη εφαρμογής δράσεων που απευθύνονται σε παιδιά και τα σχολεία τους καθώς και την κάλυψη λειτουργικών εξόδων εργαστηρίων, ερευνητικών και άλλων ινστιτούτων (Snf.org, 2015).

Το ίδρυμα Μποδοσάκη υλοποιεί στον τομέα της Παιδείας μια ολόκληρη σειρά προγραμμάτων με στόχο την προαγωγή του δικαιώματος στην εκπαίδευση, την προσφορά ίσων ευκαιριών στην εκπαίδευση και την προώθηση της επιστημονικής αριστείας και τη δημιουργία προτύπων. Επιπλέον ενισχύει την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα μεταξύ των νέων. Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων του το ίδρυμα υλοποιεί ένα πρόγραμμα χορηγιών τόσο σε πρόσωπα όσο και οργανισμούς που σχετίζονται με την παιδεία. Συγκεκριμένα, ενισχύει τα εκπαιδευτικά προγράμματα παρέχοντας επιπρόσθετη χρηματοδότηση, ενισχύει εκπαιδευτικούς φορείς προσφέροντας εργαστηριακό εξοπλισμό ή καλύπτοντας λειτουργικά έξοδα. Σε ατομικό επίπεδο η υποστήριξη εκφράζεται με την παροχή υποτροφιών που καλύπτουν τα έξοδα διαβίωσης των υποτρόφων είτε στην Ελλάδα είτε στις χώρες του εξωτερικού. Επίσης, το ίδρυμα έχει θεσπίσει το θεσμό "Επιστημονικά Βραβεία Ιδρύματος Μποδοσάκη" με κύρια επιδίωξη την ενίσχυση του δημιουργικού έργου των νέων Ελλήνων επιστημόνων μέχρι 45

ετών σε κλάδους των τομέων των θετικών επιστημών, των εφαρμοσμένων θετικών επιστημών, των κοινωνικών – οικονομικών επιστημών και των βιο-ιατρικών επιστημών. Τέλος, το Αριστείο Μποδοσάκη θεσπίστηκε για να αναγνωρίσει και να προβάλλει Έλληνες που έχουν αφιερώσει τη ζωή τους στην επιστήμη και οι οποίοι με τις εξαιρετικές επιδόσεις τους και το σημαντικό τους έργο συνέβαλαν ιδιαίτερα στην προαγωγή του επιστημονικού τους κλάδου με πρωτοποριακό και ολοκληρωμένο έργο, διεθνώς αναγνωρισμένο.

Τα τελευταία χρόνια το ίδρυμα Μποδοσάκη επεκτείνει τις δράσεις του αναλαμβάνοντας επιπρόσθετες πρωτοβουλίες στον τομέα της παιδείας. Το πρόγραμμα της πρακτικής άσκησης ξεκίνησε να λειτουργεί το 2009 και στόχος του είναι να δοθεί σε νέους έως 32 ετών, κατόχους μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, ένα επιπλέον εφόδιο πριν βγουν στην αγορά εργασίας. Μέσα από το πρόγραμμα δίνεται η δυνατότητα στους εκπαιδευόμενους να εφαρμόσουν στην πράξη τα όσα διδάχθηκαν κατά την διάρκεια των πανεπιστημιακών τους σπουδών και να αποκτήσουν επαγγελματική εμπειρία σε ένα διεθνές και εξωστρεφές περιβάλλον. Στο δημόσιο τομέα το ίδρυμα χρηματοδοτεί δύο δράσεις: την εκπαίδευση υπαλλήλων του υπουργείου οικονομικών στο Βέλγιο σε θέματα αναγκαστικής είσπραξης απαιτήσεων του Δημοσίου καθώς και τη φοίτηση ελλήνων δημοσίων υπαλλήλων στην αντίστοιχη Γαλλική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών, γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών με καθηγητές και αξιωματούχους της γαλλικής δημόσιας διοίκησης (Bodossaki.gr, 2016).

Το ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση υποστηρίζει όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες είτε μέσω μεμονωμένων δωρεών είτε μέσω ολοκληρωμένων προγραμμάτων. Στόχος των προγραμμάτων αυτών είναι ο εμπλουτισμός της εκπαιδευτικής διαδικασίας και η ανάπτυξη νέων εμπειριών για τους μαθητές και τις μαθήτριες. Στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση το ίδρυμα ενισχύει τις σχολικές μονάδες με εποπτικό και εκπαιδευτικό υλικό ενώ υλοποιεί το ειδικό πρόγραμμα "Μαθαίνουμε Παρέα", που αφορά εκπαιδευτικές δραστηριότητες σε δημοτικά και νηπιαγωγεία με σκοπό την αναβάθμιση της εκπαιδευτικής και μαθησιακής διαδικασίας. Στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση συνεργάζεται με φορείς που υλοποιούν εκπαιδευτικά προγράμματα για μαθητές γυμνασίων και λυκείων δίνοντας έμφαση σε δραστηριότητες που αξιοποιούν και εμπλέκουν όσο το δυνατόν περισσότερα γνωστικά πεδία σε συνδυασμό με βιωματικές δράσεις, με σκοπό την ενεργοποίηση των μαθητών και την ενίσχυση της διερευνητικής μάθησης μέσα και έξω από το σχολείο. Στην τριτοβάθμια εκπαίδευση χρηματοδοτεί πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, επιστημονικά σωματεία που σχετίζονται με την έρευνα. Για το λόγο αυτό κάθε χρόνο δημοσιεύει αντίστοιχες προσκλήσεις. Ένα μεγάλο μέρος της δράσης του ιδρύματος στον τομέα της παιδείας είναι η χορήγηση υποτροφιών. Οι υποτροφίες αφορούν προπτυχιακές και μεταπτυχιακές σπουδές και μέχρι στιγμής έχουν υποστηριχθεί περίπου 2000 φοιτητές (Iatsis-foundation.org, 2015).

Κοινωνικές δράσεις και κοινωνική πρόνοια
--

Το ίδρυμα Μποδοσάκη από την ίδρυσή του διαχειρίζεται μια σειρά προγραμμάτων που ενισχύουν διάφορους τομείς της ελληνικής κοινωνίας. Στα πλαίσια αυτά χρηματοδοτεί όχι μόνο μεμονωμένα άτομα, οργανισμούς, άλλα ιδρύματα αλλά και μη κερδοσκοπικές οργανώσεις. Πλέον στρατηγικός στόχος του ιδρύματος είναι η ενίσχυση της κοινωνίας των πολιτών με την ενίσχυση των δημοκρατικών θεσμών και την εμπάθυνση της κοινωνικής αλληλεγγύης και της κοινωνικής συμμετοχής. Θέτοντας ως χρονικό ορίζοντα το 2020 το ίδρυμα φιλοδοξεί στην ανάπτυξη μιας δυνατής και ανεξάρτητης κοινωνίας των πολιτών και στη δημιουργία του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της. Μέσω του προγράμματος «Είμαστε όλοι Πολίτες» το Ίδρυμα διαχειρίζεται 7,3 εκατ. ευρώ, τα οποία θα διοχετευθούν σε έργα που έχουν ως στόχο την ενδυνάμωση της κοινωνίας των πολιτών, με αυστηρά κριτήρια αξιολόγησης καθώς και απαιτήσεις διαφάνειας και ορθής λειτουργίας (Bodossaki.gr, 2016).

Το ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση στον τομέα κοινωνικής αλληλεγγύης και ανάπτυξης διαχειρίζεται μια σειρά προγραμμάτων ενισχύοντας τομείς όπως η επισιτιστική ασφάλεια, η παιδική προστασία, ο εθελοντισμός και η ενδυνάμωση Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ), η ένταξη και προσβασιμότητα, η ασφάλεια στέγασης, η τρίτη ηλικία και το περιβάλλον και η αειφόρος ανάπτυξη.

Ο τομέας επισιτιστικής ασφάλειας επικεντρώνεται στην υποστήριξη και αναβάθμιση των διαύλων που διοχετεύουν το περίσσειμα τροφής σε ωφελούμενους που βρίσκονται σε ανάγκη, την παροχή υγιεινών σχολικών γευμάτων σε μαθητές προερχόμενους από οικογένειες που αντιμετωπίζουν υψηλή επισιτιστική ανασφάλεια και τη δημιουργία αποτελεσματικών μηχανισμών και δικτύων διοχέτευσης τροφίμων (διατακτικές, δέματα, παντοπωλεία) για ευάλωτες κατηγορίες πληθυσμού (ηλικιωμένους, ανέργους, μονογονεϊκές οικογένειες). Μερικές από τις δράσεις που έχουν χρηματοδοτηθεί σε αυτό τον τομέα είναι η κάλυψη κόστους σίτισης στο κέντρο πρώτης υποδοχής μεταναστών Σάμου, η προσφορά τροφίμων στα πλαίσια αγώνων δρόμου, το πρόγραμμα επισιτιστικής βοήθειας για τη στήριξη οικογενειών ηλικιωμένων και ευπαθών κοινωνικών ομάδων, η στήριξη του προγράμματος σίτισης και προώθησης υγιεινής διατροφής σε σχολεία, η κάλυψη λειτουργικών εξόδων και παροχή υλικοτεχνικής υποδομής του ιδρύματος για την καταπολέμηση της πείνας κα.

Στην παιδική προστασία, το Ίδρυμα επικεντρώνεται στην αναβάθμιση και αύξηση της παροχής κοινωνικών υπηρεσιών για ανηλίκους καθώς και την χρηματοδότηση στοχευμένων προγραμμάτων για παιδιά που προέρχονται από ιδιαίτερα ευάλωτες ομάδες. Το Ίδρυμα χρηματοδοτεί μεγάλο εύρος πρωτοβουλιών για τη στήριξη παιδιών, όπως: δωρεάν παιδιατρική κλινική, πρόγραμμα παροχής καυσίμων θέρμανσης για ορφανοτροφεία, βασικές δαπάνες για ξενώνες φιλοξενίας ανηλίκων και κέντρα στήριξης νέων σε κίνδυνο. Οι χρηματοδοτήσεις στην παιδική προστασία καλύπτουν είτε βασικές ανάγκες, όπως εμβολιασμούς, ιατρική φροντίδα,

τροφή, φιλοξενία και εξειδικευμένες υπηρεσίες, είτε προγράμματα εκπαίδευσης και αναψυχής, όπως παιδικές κατασκηνώσεις και εκπαιδευτικές και πολιτιστικές δραστηριότητες για παιδιά που προέρχονται από ευάλωτα περιβάλλοντα.

Ο τομέας Ένταξης και Προσβασιμότητας έχει ως επίκεντρο την προώθηση δράσεων που στόχο έχουν την ευαισθητοποίηση του κοινού για ζητήματα σχετικά με την αναπηρία, την αναβάθμιση και αύξηση της παροχής κοινωνικών υπηρεσιών για άτομα με αναπηρία, την υποστήριξη ενταξιακών πρωτοβουλιών για την κοινότητα των αναπήρων καθώς και την έρευνα και ανάπτυξη σχετικά με τους παρόχους υπηρεσιών στο χώρο. Απώτερος σκοπός είναι η ένταξη, ενθαρρύνοντας την ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών για την εξάλειψη των εμποδίων που συντηρούν τον κοινωνικό αποκλεισμό (latsis-foundation.org, 2015).

Το ίδρυμα Ωνάσης μέσω της κοινωφελούς του δράσης παρέχει ανθρωπιστική βοήθεια σε περίπτωση έκτακτων περιστατικών, όπως στις περιπτώσεις σεισμών, πλημμυρών και μαζικών καταστροφές. Σε αρκετές περιπτώσεις, το διοικητικό συμβούλιο με ομόφωνες αποφάσεις του υποστήριξε απευθείας τον κρατικό μηχανισμό για την παροχή βοήθειας στους πολίτες.

Το 2012 στο πλαίσιο της κοινωφελούς του δράσης, ανέλαβε τη διοργάνωση του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού και τη χρηματοδότηση όλων των Αρχιτεκτονικών, Βιοκλιματικών και Τεχνικών Μελετών για το έργο Rethink Athens / Ξανα-σκέψου την Αθήνα. Στόχος του έργου είναι η βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη με τη διαμόρφωση προϋποθέσεων περιβαλλοντικής αναβάθμισης, τη βελτίωση του μικροκλίματος με φυτεύσεις και στέγαστρα, την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη με οικολογικά μέσα μαζικής μετακίνησης που θα μειώσουν τους παραγόμενους ρύπους και θα είναι φιλικά στον πεζό και τους ποδηλάτες (onasseio.gr, 2015).

Το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος με μια σειρά από πρωτοβουλίες ενισχύει την Ελληνική Κοινωνία συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση των συνεπειών της οικονομικής και προσφυγικής κρίσης. Το πρόγραμμα «Πρωτοβουλία Ενάντια στην Κρίση» με στόχο την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης έτρεξε σε δύο φάσεις (2012-2015 και 2015-2016). Αποτελεί ένα έκτακτο πρόγραμμα δωρεών προς μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς στην Ελλάδα προκειμένου να βοηθηθούν άνθρωποι που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς συνέπειες της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης. Στο πρώτο σκέλος του προγράμματος διατέθηκαν €100 εκατομμύρια ευρώ σε φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς της Κοινωνικής Πρόνοιας και της Υγείας, αλλά και της Παιδείας και του Πολιτισμού. Στα πλαίσια αυτού ενισχύθηκαν κοινωνικά προγράμματα που παρέχουν βοήθεια στα πλέον ευάλωτα άτομα, διασφαλίζοντας παράλληλα, τη βιωσιμότητα εκατοντάδων ελληνικών μη κερδοσκοπικών οργανισμών, των οποίων οι δράσεις επιφέρουν πολλαπλά οφέλη στην ελληνική κοινωνία. Το δεύτερο σκέλος του προγράμματος θα ενισχυθεί επίσης, με €100 εκατομμύρια ευρώ.

Το Πρόγραμμα Σίτισης & Προώθησης της Υγιεινής Διατροφής είναι πρωτοβουλία που ανέλαβε το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Prolepsis. Το Πρόγραμμα απευθύνεται σε μαθητές που φοιτούν σε δημόσια σχολεία που βρίσκονται σε κοινωνικο-οικονομικά ευπαθείς περιοχές. Ο στόχος του Προγράμματος είναι διττός, καθώς προσφέρει τη δυνατότητα σε όλους τους συμμετέχοντες μαθητές των σχολείων να λαμβάνουν καθημερινά ένα δωρεάν, υγιεινό γεύμα το οποίο καλύπτει το 24-31% των ημερήσιων αναγκών των μαθητών σε ενέργεια και εξασφαλίζει το 53-64% των ημερήσιων αναγκών των παιδιών σε πρωτεΐνες. Παράλληλα, μέσω του συγκεκριμένου Προγράμματος, εισάγονται στα σχολεία νέα διατροφικά πρότυπα και συνήθειες που προάγουν την υγιεινή ζωή και, μέσω των μαθητών, τα πρότυπα αυτά μεταφέρονται και στην οικογένεια. Με τη σχεδίαση ειδικά διαμορφωμένου υλικού και τη διοργάνωση ενημερωτικών εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων, το Πρόγραμμα ενισχύει την υγιεινή διατροφή και την ευρύτερη προαγωγή της υγείας, τόσο των μαθητών όσο και των οικογενειών τους, διασφαλίζοντας ότι τα οφέλη του θα επηρεάσουν θετικά όχι μόνο τους σύγχρονους πολίτες και κατοίκους της χώρας, αλλά και τις επόμενες γενιές της.

Μια ακόμη πρωτοβουλία του ιδρύματος είναι οι Κινητές Ιατρικές Μονάδες οι οποίες έχουν σκοπό να προσφέρουν προγράμματα υγειονομικής φροντίδας σε κατοίκους νησιών και απομακρυσμένων περιοχών σε όλη την Ελλάδα. Η πρωτοβουλία και δωρεά του Ιδρύματος αφορά την αγορά δύο ευέλικτων Κινητών Ιατρικών Μονάδων και ενός σύγχρονου Μαγνητικού Τομογράφου, καθώς και του απαραίτητου ιατρικού εξοπλισμού που καθιστά τις ιατρικές μονάδες ικανές να ανταποκριθούν στη βασική ανάγκη για ανοιχτή πρόσβαση όλων των κατοίκων της χώρας σε αξιόπιστες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες υγείας. Οι Κινητές Ιατρικές Μονάδες προσφέρουν πρόσβαση στις ειδικότητες γυναικολόγου, διαιτολόγου, καρδιολόγου, οδοντιάτρου, ορθοπαιδικού, οφθαλμιάτρου, πνευμονολόγου και ωτορινολαρυγγολόγου καθώς και εξειδικευμένες υπηρεσίες με μονάδα ψηφιακής μαστογραφίας, φορητό μηχάνημα ακτινογραφίας και μονάδα μέτρησης της οστικής πυκνότητας.

Το Πρόγραμμα Στήριξης Ατόμων με Προβλήματα Όρασης του ιδρύματος που απευθύνεται σε άτομα όλων των ηλικιών που αντιμετωπίζουν προβλήματα όρασης, τα οποία κατοικούν σε ολόκληρη την Ελλάδα. Το Πρόγραμμα εστιάζει στην ανεξάρτητη διαβίωση και στην ψυχολογική υποστήριξη των εν λόγω ατόμων, προκειμένου να επιτύχει τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των συμμετεχόντων. Η ανεξάρτητη διαβίωση επιτυγχάνεται μέσω ειδικής εκπαίδευσης σε θέματα προσανατολισμού, κινητικότητας και δεξιοτήτων καθημερινής διαβίωσης. Η εκπαίδευση είναι εξατομικευμένη και προσαρμόζεται ανάλογα με την ηλικία, την κατάσταση της όρασης (μερική ή ολική απώλεια όρασης), τις ικανότητες και τις συγκεκριμένες ανάγκες του κάθε ατόμου.

Το πρόβλημα της έλλειψης στέγης αυξάνεται διαρκώς κυρίως σε μεγάλες πόλεις της χώρας. Το ίδρυμα σε συνεργασία με την Praksis σχεδίασε το πρόγραμμα «ΣΥΝ ΣΤΟ ΠΛΗΝ», ώστε να

αντιμετωπιστεί το πρόβλημα σε δύο βασικούς άξονες, τόσο από πλευράς μεθοδολογίας, όσο και δυνατοτήτων επίδρασης:

- Παρέμβαση με τη λειτουργία δύο (2) Ανοικτών Κέντρων Ημέρας στην Αττική με σκοπό την άμεση ανακούφιση των ήδη άστεγων, και
- Πρόληψη με τη λειτουργία Προγράμματος στήριξης οικογενειών που διατρέχουν άμεσο κίνδυνο να μείνουν άστεγες (Κοινωνική Κατοικία).

Τέλος, το Πρόγραμμα Στήριξης Προσφύγων και Μεταναστών αποσκοπεί στην παροχή ιατρικής, ψυχολογικής, νομικής και συμβουλευτικής υποστήριξης στις ευάλωτες κοινότητες προσφύγων και μεταναστών στην Ελλάδα. Στα πλαίσια του προγράμματος παρέχονται υπηρεσίες υγείας και ψυχολογικής υποστήριξης σε μετανάστες που έχουν συλληφθεί και διαμένουν στα Κέντρα Κράτησης ή κρατούνται στα τμήματα της μεθοριακής αστυνομίας στον Έβρο, καθώς και στα σημεία εξόδου της χώρας, σε Πάτρα και Ηγουμενίτσα, παρέχεται νομική βοήθεια σε μετανάστες και πρόσφυγες στα Κέντρα Υποδοχής και Κράτησης, υπηρεσίες υγείας σε μετανάστες και πρόσφυγες στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ενώ διοργανώνονται σεμινάρια και παρέχονται συμβουλευτικές υπηρεσίες με στόχο την ενδυνάμωση και την κοινωνική ένταξη νόμιμων μεταναστών (Snf.org, 2015).

5.4 Η ελληνική ναυτιλία και ο πολιτισμός

Άλλες πρωτοβουλίες που υποστηρίζουν οι έλληνες εφοπλιστές με κάθε πρόσφορο μέσο αφορούν τον ελληνικό πολιτισμό, τις τέχνες, τα γράμματα αλλά και πληθώρα άλλα έργα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη και την πρόοδο.

Το ίδρυμα Ωνάση στα πλαίσια πρωτοβουλιών για τη στήριξη του ελληνικού πολιτισμού το Δεκέμβριο του 2010 εγκαινίασε τη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών. Στόχος της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών είναι η προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής έκφρασης, η υποστήριξη των Ελλήνων δημιουργών, η καλλιέργεια διεθνών συνεργασιών, η εκπαίδευση και η διά βίου μάθηση, η συνύπαρξη και η συνομιλία των επιστημών και των ιδεών με τις τέχνες. Διαθέτει χώρους για την υποστήριξη παραστάσεων θεάτρου, διαλέξεων, μουσικών παραστάσεων, χορού και όπερας. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του κτιρίου τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά. Οι φωτισμοί σε όλο το κτίριο καθώς και η σχεδίαση ορισμένων χώρων από εικαστικούς έγινε με στόχο τη δημιουργία ενός απλού κτιρίου το οποίο όμως να αποτελεί ένα δείγμα της σύγχρονης αρχιτεκτονικής.

Το κτίριο της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών διαθέτει τους ακόλουθους χώρους:

- Κεντρική Θεατρική Σκηνή Αριστοτέλης Ωνάσης 880 θέσεων, κατάλληλη για θεατρικές παραστάσεις, συμφωνική ορχήστρα, όπερα, χορό, κινηματογράφο, διαλέξεις και συνέδρια

- Μικρή Σκηνή Χριστίνα Ωνάση 220 θέσεων, κατάλληλη για θεατρικές, μουσικές ή χορευτικές παραστάσεις, διαλέξεις και ειδικές κινηματογραφικές προβολές (πολυμέσων, εικονικής πραγματικότητας)
- Εκθεσιακό χώρο Αλέξανδρος Ωνάσης εμβαδού 600 τ. μ.
- Υπαίθριο θέατρο
- Εστιατόριο και υπαίθριο χώρο εστίασης
- Μπαρ
- Υπόγειους χώρους στάθμευσης

Το ίδρυμα Ωνάση προάγει τον ελληνικό πολιτισμό με δύο ακόμη αποκτήματα: την Ωνάσειο Βιβλιοθήκη και το Αρχείο Καβάφη. Η Ωνάσειος βιβλιοθήκη αποτελείται από την ελληνική βιβλιοθήκη και την περιηγητική βιβλιοθήκη. Η ελληνική βιβλιοθήκη περιλαμβάνει βιβλία που αντιπροσωπεύουν την πνευματική δραστηριότητα του Γένους, τόσο των κοσμικών όσο και των ανθρώπων της Εκκλησίας, από την εποχή της ιταλικής Αναγέννησης ως τα ύστερα χρόνια του Νεο-Ελληνικού Διαφωτισμού: μία περίοδο δηλαδή από τις αρχές του 15ου ως τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα. Τα 1400 βιβλία που περιέχει κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- *Αναγέννηση – Ουμανισμός:* Αρχαίοι Έλληνες συγγραφείς, ουμανιστικά έργα, γραμματικές, εγκυκλοπαίδειες, λεξικά, φιλοσοφικές πραγματείες και φιλολογικά δοκίμια.
- *Νεοελληνική γραμματεία:* Λογοτεχνικά έργα, ποιητικά και λαϊκά αναγνώσματα, ιστορικά συγγράμματα, γραμματικές για εκπαιδευτικούς σκοπούς, φιλολογικά δοκίμια, γραμματικές-λεξικά και σχολικά εγχειρίδια κάθε είδους.
- *Λειτουργικά βιβλία:* Ευαγγέλια, Μηναία, Ψαλτήρια, Ωρολόγια, Πεντηκοστάρια, Ευχολόγια κ.ά.
- *Θεολογικά συγγράμματα:* Έργα των Ελλήνων Πατέρων της Εκκλησίας, πραγματείες γύρω από το Σχίσμα των δύο Εκκλησιών, κείμενα για την ιστορία της Ορθοδοξίας, μακροσκελείς μελέτες αναφορικά με το Ορθόδοξο Δόγμα και το Πρωτείο του Πάπα κ.ά.
- *Νεοελληνικός διαφωτισμός:* Ελληνικές μεταφράσεις έργων της παγκόσμιας πεζογραφίας και ποίησης, και δείγματα της φιλολογικής και γλωσσικής διαμάχης στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Διαφωτισμού και των ιδεών που προέκυψαν από τη Γαλλική Επανάσταση.

Η Περιηγητική Βιβλιοθήκη αποτελείται από 1.200 περίπου τίτλους βιβλίων Δυτικοευρωπαίων ταξιδιωτών όπου περιγράφεται ο χώρος της Μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης από τον 16ο έως τον 20ό αιώνα. Τα βιβλία αυτά παρέχουν πληροφορίες για τόπους και μνημεία όπως καταγράφηκαν από τους ευρωπαίους ταξιδιώτες.

Ακόμη η βιβλιοθήκη περιλαμβάνει 1500 βιβλία της Συλλογής Σταΐκου τα οποία είναι βιβλία επιστημονικά, εκδόσεις αρχαίων κλασικών, βιβλία φιλοσοφικά και θεολογικά, λογικής, γεωγραφίας, γραμματικής, αλλά και βιβλία λειτουργικά, όλα τα βιβλία του Αδαμάντιου Κοραή, η Χάρτα του Ρήγα Φεραίου. Είναι κάποια βιβλία που χαιρέσαι ότι υπήρξαν και λυπάσαι κυρίως για τις χαμένες ευκαιρίες.

Σημαντικό απόκτημα για το ίδρυμα Ωνάση είναι το αρχείο του Καβάφη το οποίο αποτελείται από 4.000 χειρόγραφα και προσωπικά αντικείμενα του ποιητή. Περιλαμβάνονται ακόμη χειρόγραφα ποιήματα, μεταφράσεις, σχόλια σε ποιήματα, πεζά κείμενα του ποιητή, η αλληλογραφία και οι σημειώσεις του, το αρχείο Αλεξανδρινής Τέχνης, καθώς και το αρχείο Σεγκόπουλου, κληρονόμου του ποιητή, αλλά και έργα τέχνης με αναφορές στον ίδιο. Το ίδρυμα απέκτησε το αρχείο το 2012 με σκοπό την προστασία του, την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτό από ερευνητές και άλλους ενδιαφερόμενους καθώς και τη διάδοση του έργου του ποιητή εκτός των ελληνικών συνόρων. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού διοργανώνονται εκδηλώσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό με στόχο την παρουσίαση του αρχείου Καβάφη στις νέες γενιές αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογίες. Ήδη έχει προχωρήσει και ολοκληρώνεται η ψηφιοποίηση του αρχείου το οποίο θα στεγαστεί σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο τον οποίο θα μπορεί να επισκέπτεται κάθε ενδιαφερόμενος.

Τέλος, στα πλαίσια προώθησης του ελληνικού πολιτισμού μέσω του θυγατρικού του ιδρύματος το ίδρυμα Ωνάση διοργανώνει διαλέξεις, μια έκθεση αρχαιολογικού ενδιαφέροντος καθώς και ένα πρόγραμμα επισκεπτών καθηγητών σε Πανεπιστήμια της Βορείου και Νοτίου Αμερικής και του Καναδά. Το Ίδρυμα ανέλαβε την δημιουργία και κατασκευή της Ωνασείου Βιβλιοθήκης Ελληνικής και Ρωμαϊκής Τέχνης στο Μητροπολιτικό Μουσείο Τέχνης της Νέας Υόρκης, την ανάπλαση και τον εξοπλισμό των βιβλιοθηκών του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου, του Βυζαντινού και Χριστιανικού Μουσείου και του Μουσείου Μπενάκη στην Αθήνα, την αρχιτεκτονική συντήρηση και αναστήλωση χώρων και κτιρίων ανά τον κόσμο, καθώς και πληθώρα άλλων έργων σχετικών με τις τέχνες και τον πολιτισμό. Σε διεθνές επίπεδο υποστηρίζει οικονομικά πανεπιστήμια όπου διδάσκεται ο ελληνικός πολιτισμός στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, τη Νότια Αμερική, την Αφρική, την Αυστραλία και την Ασία. Σε επίπεδο πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης υποστηρίζει σχολεία όπου διδάσκεται η αρχαία ελληνική γλώσσα και ο αρχαίος ελληνικός πολιτισμός (onasseio.gr, 2015).

Ένα άλλο ίδρυμα που έχει σημαντική προσφορά στον ελληνικό πολιτισμό είναι το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Καταρχήν στηρίζει τον ελληνικό πολιτισμό μέσα από δωρεές σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Εκτός από τις μεμονωμένες δωρεές το ίδρυμα χρηματοδότησε τη δημιουργία του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος ένα έργο το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή και τον πλήρη εξοπλισμό των νέων κτιριακών εγκαταστάσεων της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος (ΕΒΕ) και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής (ΕΛΣ), καθώς και τη

δημιουργία του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος. Στόχος της Εθνικής Βιβλιοθήκης είναι να συνεχίσει να αποτελεί κέντρο έρευνας και μελέτης για ακαδημαϊκούς και φοιτητές, προσφέροντας διάφορα εκπαιδευτικά και πολιτιστικά προγράμματα όπως και άλλες δημόσιες βιβλιοθήκες στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Θα υπάρχει τμήμα Video Gaming, Media Lab, χώρος ηχογράφησης και χώροι ειδικά διαμορφωμένοι για παιδιά αλλά και μεγάλους διαφόρων ηλικιακών βαθμίδων. Από την άλλη πλευρά η Εθνική Λυρική Σκηνή θα αποκτήσει εγκαταστάσεις μπαλέτου και όπερας με δυνατότητες φιλοξενίας διεθνών παραγωγών καθώς και ελλήνων καλλιτεχνών. Στα πλαίσια λειτουργίας της Εθνικής Λυρικής Σκηνής πρόκειται να ενισχυθούν τα εκπαιδευτικά και κοινοτικά προγράμματά της στις νέες εγκαταστάσεις. Μέσα σε αυτούς τους χώρους θα περιλαμβάνεται και το Κέντρο Επιχειρηματικότητας, χώρος ο οποίος θα μπορεί να λειτουργήσει σαν εκκολαπτήριο ιδεών και επιχειρηματικών πρωτοβουλιών τόσο μέσω της διάθεσης χώρων όσο και μέσω των υπηρεσιών που θα παρέχει (Snf.org, 2015).

Το ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση ενισχύει τον τομέα του πολιτισμού μέσα από μεμονωμένες χρηματοδοτήσεις σε καλλιτεχνικούς φορείς υποστηρίζοντας θεσμούς που ενισχύουν την νεανική δημιουργία και την πρόσβαση σε πολιτιστικές δράσεις. Η δράση «Ο Κύκλος των Μουσείων» αποτελεί μια ετήσια εκδοτική προσπάθεια του ιδρύματος με στόχο την ανάδειξη ενός αρχαιολογικού μουσείου κάθε φορά. Τα λευκώματα που εκδίδονται συμβάλλουν στη βαθύτερη γνώση και κατανόηση του ελληνικού πολιτισμού. Μια ιδιαίτερη δράση του ιδρύματος είναι το μουσείο «Νεράιδα» το πρώτο πλωτό μουσείο στην Ελλάδα. Το 2007 το ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση αποφάσισε την μετασκευή του επιβατηγού πλοίου «Νεράιδα» σε πλωτό μουσείο. Το «Νεράιδα» αγοράστηκε από τον Γιάννη Λάτση στο τέλος του 1949 και εξυπηρέτησε τους κατοίκους και επισκέπτες των νησιών του Αργοσαρωνικού για περίπου 25 χρόνια. Στους σκοπούς του συμπεριλαμβάνονται η χρηματοδότηση και διοργάνωση δράσεων που αναφέρονται στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Το πλωτό μουσείο είναι επισκέψιμο και υλοποιεί ειδικό πρόγραμμα για παιδιά. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει σειρά από ομαδικά παιχνίδια και δραστηριότητες που διεξάγονται στους χώρους του μουσείου από ειδικευμένους μουσειοπαιδαγωγούς. Κατά τη διάρκεια του προγράμματος, τα παιδιά εξερευνούν το ιστορικό πλοίο της γραμμής του Αργοσαρωνικού, γνωρίζουν όψεις της ελληνικής ναυτιλίας και ακτοπλοΐας του 20ου αιώνα και διερευνούν επιμέρους θεματικές όπως το ταξίδι και η θάλασσα, τα καράβια και η ναυσιπλοΐα, η επικοινωνία κι οι μεταφορές, οι άνθρωποι κι οι αναμνήσεις (Iatsis-foundation.org, 2015).

Το ίδρυμα Νικόλα Διαμαντή Πατέρα έχει επιχορηγήσει το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας καθώς και την Εθνική Πινακοθήκη για τη βραδιά ιδρυτικού δείπνου συλλόγου Φίλων Εθνικής Πινακοθήκης, τη σειρά λευκωμάτων «Οι Θησαυροί της Ελληνικής Πινακοθήκης», «Ταξιδεύοντας με το πλοίο της Ελληνικής ζωγραφικής», «Άρωμα Γυναίκας στην Ελληνική Ζωγραφική» (n-d-pateras-foundation.gr, 2015).

Τα ιδρύματα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή και Νικολάου και Ντόλης Γουλανδρή υποστηρίζουν εξολοκλήρου τα Μουσεία Σύγχρονης Τέχνης Άνδρου και Κυκλαδικής Τέχνης αντίστοιχα. Το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης Άνδρου δημιουργήθηκε για να στεγάσει την ιδιωτική συλλογή έργων μοντέρνας τέχνης των ιδρυτών του αλλά και να προωθήσει τη μοντέρνα και σύγχρονη τέχνη στο ευρύ κοινό. Στο μουσείο διοργανώνονται περιοδικές εκθέσεις προβάλλοντας το έργο διαφόρων καλλιτεχνών ενώ εκτίθεται πάντα και η μόνιμη συλλογή. Το μουσείο έχει δημιουργήσει μια σειρά από μουσειοπαιδαγωγικά προγράμματα με στόχο τα παιδιά να έρθουν σε επαφή με τα έργα των καλλιτεχνών μέσα από διαδραστικές πρακτικές και παιχνίδια ενώ υπάρχει και πρόγραμμα δανεισμού μουσειοσκευών σε σχολεία με σκοπό να φέρουν πιο κοντά τους μαθητές στη σύγχρονη ελληνική τέχνη. Το μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης στεγάζει συλλογές που καλύπτουν τρεις πολιτισμικές ενότητες την Κυκλαδική Τέχνη (3200-2000 π.Χ.), την Αρχαία Ελληνική Τέχνη (2000 π.Χ.-395 μ.Χ.) και την Αρχαία Κυπριακή Τέχνη (3900 π.Χ. – 6^{ος} αιώνας μ.Χ.). Το μουσείο οργανώνει προγράμματα που απευθύνονται σε μαθητές της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, λειτουργούν σε καθημερινή βάση και έχουν ως στόχο τη δημιουργική επαφή των παιδιών με τον αρχαίο πολιτισμό, αλλά και το χώρο του Μουσείου γενικότερα. Επίσης, διοργανώνει διαλέξεις και εργαστήρια για ενήλικες, συνέδρια και ημερίδες καθώς και εκδηλώσεις που αφορούν τον ελληνικό πολιτισμό. Τέλος, το Ίδρυμα Ν.Π. Γουλανδρή, στην προσπάθειά του να ενθαρρύνει την επιστημονική έρευνα, χορηγεί κάθε τρία χρόνια υποτροφία για σπουδές σε αναγνωρισμένο πανεπιστημιακό ίδρυμα του εξωτερικού με σκοπό την εκπόνηση διδακτορικής διατριβής. Το θέμα της διατριβής θα πρέπει να αφορά στην Αρχαιολογία των νησιών του Αιγαίου – συμπεριλαμβανομένης της Κρήτης και της Εύβοιας – από την προϊστορική περίοδο έως και τη ρωμαϊοκρατία (Goulandris.gr, 2015).

Επίλογος

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας αποτυπώθηκε το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας και η συμβολή της στην οικονομία της χώρας καθώς και στους τομείς του πολιτισμού και της κοινωνικής ανάπτυξης. Για την καλύτερη κατανόηση της πορείας της ελληνικής ναυτιλίας έγινε μια αναδρομή στη ναυτική παράδοση των ελλήνων και στην εξέλιξη της στη σύγχρονη ιστορία. Για το λόγο αυτό παρουσιάστηκαν οι σημαντικότεροι σταθμοί και οι πιο καθοριστικές αποφάσεις των ελλήνων εφοπλιστών προκειμένου να αναδειχθεί η ελληνική ναυτιλία σε πρώτη δύναμη παγκοσμίως. Δεδομένου ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που δραστηριοποιείται σε παγκόσμιο επίπεδο κρίθηκε σκόπιμο να αναδειχθεί η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου στο οποίο βασίζεται η ελληνική ναυτιλία.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά τη χωρητικότητα σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Ειδικά η ανάπτυξη του κλάδου τα τελευταία 30 χρόνια ήταν αλματώδης. Πολλοί είναι αυτοί που έχουν εκφράσει την άποψη ότι οι έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν δύο ευκαιρίες που δόθηκαν τα τελευταία χρόνια. Καταρχήν ήταν τα πλοία Libertys που δόθηκαν ως αποζημίωση για τις απώλειες που είχε ο ελληνικός εμπορικός στόλος μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η δεύτερη ευκαιρία ήταν το ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε στην Ελλάδα με βασιλικό διάταγμα και έδινε στους έλληνες εφοπλιστές προνόμια στη δραστηριοποίησή τους. Η ελληνική ναυτιλία πράγματι ευνοήθηκε αλλά όπως αποδείχθηκε στη συνέχεια ήταν και οι έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι πήραν σωστές αποφάσεις, ήταν προνοητικοί και με τολμηρές αποφάσεις οδήγησαν την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη θέση. Άλλωστε όπως φαίνεται στο αντίστοιχο κεφάλαιο τα τελευταία τριάντα έτη υπήρξαν αρκετές αλλαγές σε παγκόσμιο οικονομικό επίπεδο τις οποίες οι έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν είτε να ξεπεράσουν είτε να εκμεταλλευτούν προς όφελός τους.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση των τελευταίων οκτώ ετών είναι μια ακόμη πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία. Η μείωση του παγκόσμιου εμπορίου, η κατάρρευση πολλών οικονομιών και η μείωση της ζήτησης σε μεταφορές φορτίων είναι προβλήματα τα οποία έχουν σημαντική επίδραση στην ελληνική ναυτιλία. Μελετώντας κανείς τους δείκτες που αποτυπώνουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα διαπιστώνει τις επιδράσεις της κρίσης στη ναυτιλία. Οι εισπράξεις των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών μειώθηκαν εντούτοις οι έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν και διατήρησαν την ηγετική τους θέση μετά από μια σειρά αποφάσεων που πήραν. Αγόρασαν νέα πλοία, προχώρησαν σε αναδιαρθρώσεις, αναπροσαρμογές πολιτικής, χάραξη νέων στρατηγικών και αναζήτησαν κεφάλαια σε άλλους τομείς πέραν του τραπεζικού. Οι αποφάσεις αυτές φαίνεται ότι είχαν αποτέλεσμα καθώς η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση σε παγκόσμιο επίπεδο φτάνοντας το 16,8% σε μεταφορική δυναμικότητα.

Σε επίπεδο χώρας η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει σε πολλούς τομείς. Στην ελληνική οικονομία συνεισφέρει 13,4 δις ευρώ ετησίως στο ελληνικό ΑΕΠ ενώ απασχολεί περίπου 200.000 άτομα. Η άμεση συνεισφορά του κλάδου είναι 7,6 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο ενώ έμμεσα μέσω των υποστηρικτικών δραστηριοτήτων συνεισφέρονται 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Τέλος, στα 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ υπολογίζεται η συνεισφορά σε επαγωγικά οφέλη. Εκτός από τα άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη που συνεισφέρει η Ελληνική Ναυτιλία στην οικονομία υπάρχουν και άλλοι τρόποι με τους οποίους οι έλληνες εφοπλιστές συνεισφέρουν στην ελληνική κοινωνία. Συγκεκριμένα, κεφάλαια που προέρχονται από τη ναυτιλία επενδύονται σε άλλους τομείς της οικονομίας (ενέργεια, μεταφορές, κατασκευές, τουρισμός, τραπεζική κα.) καθώς και στην κοινωνία (πολιτισμός, υγεία, κοινωνική πρόνοια, εκπαίδευση) μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς. Οι έλληνες εφοπλιστές συμβάλλουν και στην ανάπτυξη της ελληνικής κοινωνίας μέσα από οργανωμένες δράσεις. Καταρχήν μέσω της ένωσης ελλήνων εφοπλιστών δραστηριοποιούνται στους τομείς σίτισης οικογενειών με ανήλικα παιδιά, ιατρικής βοήθειας ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, ενίσχυσης κοινωνικών φορέων που έχουν πληγεί από την οικονομική κρίση, στήριξης της ναυτικής εκπαίδευσης. Επίσης, έχει αναλάβει επιμέρους ενέργειες υποστήριξης που προκύπτουν από έκτακτες ανάγκες ή φυσικά φαινόμενα. Πολλοί είναι οι εφοπλιστές οι οποίοι έχουν δημιουργήσει ιδρύματα κοινωφελούς σκοπού τα οποία αναπτύσσουν σημαντικό φιλανθρωπικό έργο και εύρος δραστηριοτήτων σε τομείς όπως ο πολιτισμός, η παιδεία, η υγεία, η κοινωνική πρόνοια. Τέλος, αρκετοί εφοπλιστές κληρονομούν σημαντικό μέρος της περιουσίας τους σε ιδρύματα προκειμένου να συνεχιστούν οι δραστηριότητες και μετά το θάνατό τους.

Η ελληνική ναυτιλία έχει περιθώρια ανάπτυξης και μπορεί να συμβάλει προκειμένου να ξεπεραστεί η οικονομική κρίση. Μερικές προτάσεις που μπορούν να υιοθετηθούν προκειμένου να αυξηθεί ο αντίκτυπος της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι οι ακόλουθες (Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία 2013, Ντάντσεβ και Ντεμιάν 2013):

- Οικονομική και πολιτική σταθερότητα η οποία σε συνδυασμό με την υλοποίηση μιας σταθερής πολιτικής θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα και διεθνώς
- Ανάληψη πρωτοβουλιών ώστε η ναυτιλία να αποτελέσει μέρος της στρατηγικής ανάπτυξης της χώρας ανεξάρτητης από τις εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο
- Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης με στόχο την υψηλή κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που πρόκειται να απασχοληθεί στον τομέα όχι μόνο ως ναυτικοί αλλά και ως εξειδικευμένα στελέχη σε ναυτιλιακά γραφεία
- Αλλαγή του θεσμικού πλαισίου με στόχο τη μείωση της γραφειοκρατίας και την απλοποίηση των διαδικασιών

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας ώστε και άλλοι εφοπλιστές να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους εδώ
- Διατήρηση του ευνοϊκού καθεστώτος φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή αλλαγή εφόσον αξιολογηθεί σε σύγκριση με άλλες ανταγωνιστικές χώρες
- Ενίσχυση του λιμένος Πειραιά ως κέντρο της ναυτιλιακής δραστηριότητας στο οποίο θα συγκεντρώνονται οι ναυτιλιακές υπηρεσίες αλλά και των άλλων λιμανιών της χώρας με ανάπτυξη υποδομών
- Άρση των εμποδίων που υπάρχουν στην ίδρυση νέων επιχειρήσεων τα οποία περιορίζουν την ανταγωνιστικότητα των σχετικών με τη ναυτιλία κλάδων σε παγκόσμιο επίπεδο
- Ενίσχυση του πλέγματος των υποστηρικτικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που απαιτούνται για τη λειτουργία του κλάδου προκειμένου αυτές οι εργασίες να πραγματοποιούνται στην Ελλάδα τόσο για τους Έλληνες όσο και για τους ξένους εφοπλιστές
- Υποστήριξη των δραστηριοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας από τον τραπεζικό τομέα της χώρας με την ανάπτυξη νέων χρηματοδοτικών εργαλείων

Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου και των υποστηρικτικών υπηρεσιών του αναμένεται να ενισχύσει την ελληνική οικονομία. Είναι απαραίτητο να αναληφθούν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ενός ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος το οποίο θα συμβάλλει στην άρση των περιορισμών στη δραστηριοποίηση στον τομέα της ναυτιλίας, στην αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου το οποίο θα ενισχύσει και θα προσελκύσει νέους επιχειρηματίες και θα τονώσει την απασχόληση όχι μόνο στον τομέα της ναυτιλίας αλλά και σε άλλους τομείς.

Βιβλιογραφία

- Bertzeletou, M. (2015). *Worldwide economic & Shipping Outlook – 1Q 2015*.
- Bimco.org. (2015). *The shipping market in 2014 and looking forward*. [online] Διαθέσιμο από: https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/0102_ReflectThe_shipping_market.aspx [Προσπελάστηκε 10 Ιουλίου 2016].
- Bodossaki.gr. (2016). *Bodossaki Foundation / ΑΡΧΙΚΗ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://bodossaki.gr/> [Προσπελάστηκε 15 Σεπτεμβρίου 2016].
- Elpida.org. (2016). *Ελπίδα - Σύλλογος φίλων παιδιών με καρκίνο*. [online] Διαθέσιμο από <http://www.elpida.org/> [Προσπελάστηκε 4 Αυγούστου 2016].
- Eugenfound.edu.gr, (2015). *ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.eugenfound.edu.gr> [Προσπελάστηκε 5 Απριλίου 2015].
- Eur-lex.europa.eu, (2015). *EUR-Lex — Access to European Union law*. [online] Διαθέσιμο από: <http://eur-lex.europa.eu/> [Προσπελάστηκε 30 Αυγούστου 2015].
- Goulandris.gr, (2015). *ΙΔΡΥΜΑ ΒΑΣΙΛΗ & ΕΛΙΖΑΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.goulandris.gr/> [Προσπελάστηκε 10 Ιουνίου 2015].
- Imo.org, (2015). International Maritime Organization. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> [Προσπελάστηκε 28 Αυγούστου 2015].
- Latsis-foundation.org, (2015). *Κοινοφελές Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση*. [online] Διαθέσιμο από: www.latsis-foundation.org/ [Προσπελάστηκε 13 Απριλίου 2005].
- Leptos-Bourgi, S. (2009). Global Shipping Benchmarking Survey 2009. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis. [online] PwC. Διαθέσιμο από: https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS225/shipping_benchmark_2009.pdf [Προσπελάστηκε 10 Μαΐου 2016].
- Leptos-Bourgi, S. (2011). Riding the storm. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis. [online] PwC. Διαθέσιμο από: <https://www.pwc.com/mt/en/publications/transport/assets/riding-the-storm-global-shipping-benchmarking-analysis-2011.pdf> [Προσπελάστηκε 10 Μαΐου 2016].
- Leptos-Bourgi, S. (2012). Navigating in stormy waters. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis. [online] PwC. Διαθέσιμο από: <http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/assets/pwc-global-shipping-benchmark-2012.pdf> [Προσπελάστηκε 10 Μαΐου 2016].

Leptos-Bourgi, S. (2013). Still battling the storm. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis. [online] PwC. Διαθέσιμο από: <https://www.pwc.nl/nl/assets/documents/pwc-global-shipping-benchmarking-analysis-2013.pdf> [Προσπελάστηκε 10 Μαΐου 2016].

Leptos-Bourgi, S. (2014). *Clear weather on the horizon?*. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis. [online] PwC. Διαθέσιμο από: <http://www.pwc.com/gr/en/publications/assets/global-shipping-benchmarking2014.pdf> [Προσπελάστηκε 10 Μαΐου 2016].

Livopedia.gr, (2015). *Ελλάδα /Οικονομία /Ναυτιλία - Live-Pedia.gr*. [online] Διαθέσιμο από: http://www.livopedia.gr/index.php/Ελλάδα_ /Οικονομία_ /Ναυτιλία [Προσπελάστηκε 23 Αυγούστου 2015].

N-d-pateras-foundation.gr, (2015). *Nikolaos D. Pateras / Foundation*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.n-d-pateras-foundation.gr/> [Προσπελάστηκε 14 Μαΐου 2015].

Nee.gr, (2015). *ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΜΑΔΟΣ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.nee.gr/> [Προσπελάστηκε 30 Αυγούστου 2015].

Nevala, A., Astra, Z. and Manoudi, A. (2006). *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources*. [online] DG Maritime and Maritime Affairs, European Commission. Διαθέσιμο από: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/greece_employment_trends_en.pdf [Προσπελάστηκε 30 Ιουλίου 2016].

Onassis.gr, (2015). *Ίδρυμα Ωνάση / Κοινωνικός Ίδρυμα Αλεξανδρου Ωνάση*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.onassis.gr/> [Προσπελάστηκε 5 Απριλίου 2015].

Panteia, significance, pwc. (2015). *Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping*. [online] Zoetermeer: European Commission. Διαθέσιμο από: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-sept-study-internat-eu-shipping-final.pdf> [Προσπελάστηκε 27 Ιουλίου 2016].

Petropoulos, T. (2015a). *2015 – RESEARCH AND ANALYSIS: GREEK SHIPPING COMPANIES*. Petrofin Research into Greek shipping. [online] Athens: Petrofin Research. Διαθέσιμο από: <http://www.petrofin.gr/Upload/1stPart-2015-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf> [Προσπελάστηκε 30 Ιουλίου 2016].

Petropoulos, T. (2015b). *2015 - RESEARCH AND ANALYSIS: GREEK FLEET STATISTICS 2ND PART OF 2015 PETROFIN RESEARCH*. [online] Athens: Petrofin Research. Διαθέσιμο από: http://www.petrofin.gr/Upload/2ndPart-2015-Petrofin_Research-GreekFleetStatistics.pdf [Προσπελάστηκε 30 Ιουλίου 2016].

Prandeka, M. and Zarkos, V. (2014). The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy. *Economy & Markets*, [online], Vol. IX (Issue 5). Διαθέσιμο από: https://www.eurobank.gr/Uploads/Reports/ECONOMYMARKETS_wpMAY2014.pdf

[Προσπελάστηκε 10 Ιουλίου 2016].

Propondis.gr, (2015). *ΙΔΡΥΜΑ ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.propondis.gr/> [Προσπελάστηκε 14 Μαΐου 2015].

Ratcliff, C. (2015). *Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Διαθέσιμο από: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.11.pdf [Προσπελάστηκε 29 Αυγούστου 2015].

Review of maritime transport 2011. (2011). United Nations Conference on Trade and Development. New York and Geneva: United Nations.

Scholarship.gr. (2016). *Ιδρύματα υποτροφιών - Φορείς υποτροφιών*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.scholarship.gr/> [Προσπελάστηκε 25 Αυγούστου 2016].

Snf.org, (2015). *Stavros Niarchos Foundation*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.snf.org/> [Προσπελάστηκε 5 Απριλίου 2015].

Statistics.gr, (2015). *Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.statistics.gr> [Προσπελάστηκε 2 Σεπτεμβρίου 2015].

Stockcharts.com. (2016). *\$INDU - SharpChart*. [online] Διαθέσιμο από: <http://stockcharts.com/h-sc/ui> [Προσπελάστηκε 10 Ιουλίου 2016].

Yen.gr, (2015). *Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.yen.gr> [Προσπελάστηκε 3 Σεπτεμβρίου 2015].

Αθανασίου, Σ., (2013). 5 Μέτρα Για Την Ενίσχυση Της Ποντοπόρου Ναυτιλίας. *Τύπος της Κυριακής*. [online] Σελ. 6. Διαθέσιμο από: <http://www.e-typos.com/files/1/migrated/printed/pdf/NAYTILIA%281%29.pdf> [Προσπελάστηκε 23 Αυγούστου 2015].

Βενιάμης, Θ. (2014). *Ετήσια έκθεση 2013-2014*. Αθήνα: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Βενιάμης, Θ. (2015). *Ετήσια έκθεση 2014-2015*. Αθήνα: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Βενιάμης, Θ. (2016). *Ετήσια έκθεση 2015-2016*. Αθήνα: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Γράτσος, Γ. (2008). Οι επιπτώσεις της κρίσης και το μέλλον της ναυτιλίας. *ΤΟ ΒΗΜΑ*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=248400> [Προσπελάστηκε 9 Σεπτεμβρίου 2015].

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. (2012). [Blog] *e-nautilia*. Διαθέσιμο από: http://www.e-nautilia.gr/blog-post_2778/ [Προσπελάστηκε 28 Αυγούστου 2015].

Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία, (2013). [online] Αθήνα: The Boston Consulting Group. Διαθέσιμο από: <http://www.bcg.gr/documents/file146825.pdf> [Προσπελάστηκε 23 Αυγούστου 2015].

Κολλίντζας, Τ. και Ψαλιδόπουλος, Μ. (2009). Οι Κρίσεις του 1929 και του 2008 και οι πολιτικές αντιμετώπισής τους. *Eurobank research Οικονομία & Αγορές*, Τόμος IV (Τεύχος 8).

Κουτεντάκης, Φ. and Κουκουριτάκης, Μ. (2015). *Διεθνής Μακροοικονομική*. Αθήνα: Σύνδεσμος ελληνικών ακαδημαϊκών βιβλιοθηκών.

Κρασανάκης, Α. (2008). *Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους*. Αθήνα.

Κυλαδίτης, Π. (2003). *Ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία*.

Κωνσταντίνου, Δ. (2012). *Ισχυρές αντοχές παρουσιάζει η ελληνική ναυτιλία*. Ernst & Young.

Λινάρδος, Π. (2006). Η εμπορική μας ναυτιλία. *ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ*, σελ.16-18.

Μαλινδρέτος, Γ., 2015. *Εφοδιαστική Αλυσίδα, Logistics και Εξυπηρέτηση Πελατών*. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/5391>

Μαρκιανός - Δανιόλος, Ι. (2015). *Το θεσμικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας*. Διαθέσιμο από: <http://www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf>

Ντάντσεβ, Σ. και Ντεμιάν, Η. (2013). *Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές*. Αθήνα: IOBE.

Παπαθανασόπουλος, Κ. (1982). *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Κράτος και ναυτιλιακή πολιτική στη μετεπαναστατική περίοδο. Οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας ελληνικής ατμοπλοΐας. 1833-1856*. Ph.D., Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.

Παπακωνσταντίνου, Κ. (2006). Η ελληνική εμπορική ναυτιλία με βάση τα αρχεία του υγειονομείου της Μάλτας, 1723-1810. Σε: *Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 18ος αιώνας*. Κέρκυρα: Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Προβόπουλος, Γ. (2014). *Το χρονικό της μεγάλης κρίσης: Τράπεζα της Ελλάδος 2008 - 2013*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος, Κέντρο πολιτισμού, έρευνας και τεκμηρίωσης.

Ράπτη, Π., Ελληνική Στατιστική Αρχή, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, (2016). *Αποτελέσματα απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2014*. [online]

Διαθέσιμο από: <http://www.statistics.gr/documents/20181/6fda7cf5-6565-4831-8769-0dee4a165762> [Προσπελάστηκε 30 Ιουλίου 2016].

Στουρνάρας, Γ. (2016). *Νομισματική Πολιτική 2015-2016*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος, Ίδρυμα Εκτύπωσης Τραπεζογραμματίων και Αξιών της Τράπεζας της Ελλάδος, ISSN 1108-2305.

Τσαμόπουλος, Μ. (2007). Οι χρυσές ευεργεσίες του ελληνικού εφοπλισμού. *Capital.gr*. [online] Διαθέσιμο από: http://www.capital.gr/tools/view_printer.asp?ID=395750 [Προσπελάστηκε 5 Απριλίου 2015].

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, (2015). *Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5/tabid/240/language/el-GR/Default.aspx> [Προσπελάστηκε 1 Σεπτεμβρίου 2015].

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, (2015). *Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*. [online] Διαθέσιμο από: <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5/tabid/259/language/el-GR/Default.aspx> [Προσπελάστηκε 1 Σεπτεμβρίου 2015].

Χαρλαύτη, Τ. (2008). *Ελληνική εμπορική δραστηριότητα και ναυτιλία στα βαλκανικά παράλια του Ευξείνου*. [online] Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού. Διαθέσιμο από: <http://kassiani.fhw.gr/blacksea/forms/fLemmaBodyExtended.aspx?lemmaID=11124> [Προσπελάστηκε 21 Αυγούστου 2015].

Χαρλαύτη, Τ. και Παπακωνσταντίνου, Κ. (2013). *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*. Αθήνα: Εκδόσεις Κέδρος.

Χατζηγιάννου, Μ. (1996). Η ελληνόκτητη ναυτιλία και η ιστορία της. *ΤΟ ΒΗΜΑ*.

Χουμανίδης, Λ. and Ζώης, Κ. (1999). *Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*. Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.