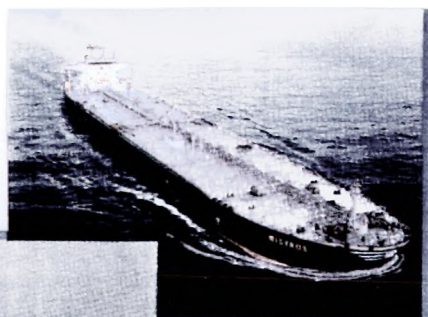


Βιβλ

Αφ. Εις: 599

PT 2000-0560

ΤΕΙ: ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ: ΣΔΟ  
ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ  
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΘΕΜΑ: **ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

**ΜΟΡΦΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΗΣ**



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ  
ΙΟΥΛΙΑ ΧΟΧΤΟΥΛΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ  
ΛΑΓΟΠΑΤΗΣ ΡΩΜΑΙΟΣ  
ΜΠΙΚΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

## Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η ενημέρωση του αναγνώστη σχετικά με τη ναυτιλία και ειδικότερα γύρω από την ναυτιλιακή επιχείρηση όσον αφορά την μορφή της, την οργάνωσή της και την δράση της.

Ελπίζουμε ότι το περιεχόμενο αυτής της εργασίας θα αποτελέσει ένα βοήθημα για τους αναγνώστες που θα ήθελαν να ενημερωθούν για το ναυτιλιακό χώρο.

Η εργασία είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας δύο σπουδαστών οι οποίοι ασχολήθηκαν από κοινού για την ολοκλήρωσή της.

Η ύλη της ταξινομήθηκε σε τέσσερα κεφάλαια.

Στο Πρώτο Κεφάλαιο αναφερόμαστε στη Ναυτιλία γενικότερα.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η Ελληνική Ναυτιλία σήμερα και η θέση που κατέχει στον κόσμο.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο αναλύεται η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης, η μορφή της και η οργάνωσή της.

Τέλος το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στο πλοίο και ό,τι το αφορά (τρόποι κτήσεως, είδη, μορφές απασχόλησης, κόστος εκμετάλλευσης).

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι προσπαθήσαμε να βρούμε όσο το δυνατό περισσότερα στοιχεία γύρω από το θέμα μας, αν και

η ανεύρεση των πληροφοριών ήταν αρκετά δύσκολη. Σίγουρα υπάρχουν ατέλειες.

Ευχαριστίες:

Επιθυμούμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας σε όλους εκείνους που μας βοήθησαν με οποιοδήποτε τρόπο στη συγγραφή αυτής της εργασίας.

Πρώτα απ' όλα την καθηγήτριά μας κ. Ιουλία Χοχτούλα η οποία είχε την καλοσύνη να διαβάσει και να σχολιάσει όλη την εργασία.

Επίσης τον διοικητή του λιμεναρχείου Μεσολογγίου κ. Παπαζαφειρόπουλο και τον κ. Στάθη Λουκόπουλο για την εξυπηρέτησή τους και τις χρήσιμες πληροφορίες που μας παρέδωσαν.

Τέλος ευχαριστούμε θερμά:

- Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος
- Τη Δημοτική βιβλιοθήκη Αγρινίου
- Τη Δημοτική βιβλιοθήκη Ναυπάκτου

Μεσολόγγι 1997



## Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΣΕΛΙΔΕΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3

Ναυτικός

3

Εμπορικό και πελεμικό ναυτικό

4

Το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό

4

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

5

Ναυτιλιακή Οικονομία και Ναυτιλιακή Πολιτική

- Ναυτιλία και Ναυτιλιακή Οικονομία

6

- Ναυτιλιακή πολιτική

10

Η Διεθνής συνεργασία στη ναυτιλία

16

Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Έννοια - αντικείμενα μεταφοράς

19

- Οικονομική και Εκπολιτιστική Σημασία της

Μεταφοράς

22

- Συμβολή της Θαλάσσιας Μεταφοράς στην Ανά-  
πτυξη της Οικονομίας

30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄.

## Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Οι διαστάσεις του Εμπορικού Στόλου	36
Οι παράγοντες ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπο- ρικού Ναυτικού	39
Η ηλικία των Ελληνικών πλοίων	41
Η σημερινή θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας	42
Συνάλλαγμα	43
Α) Ναυτιλιακές εταιρίες και συνάλλαγμα	46
Ο Ελληνικός Εμπορικός στόλος στον κόσμο	46
Εξέλιξη - Σημαία - Ανάλυση	51

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' .

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Μορφές και πηγές χρηματοδότησης της Ναυτι- λιακής Επιχείρησης	57
Κριτήριο για δανεισμό της ναυτιλιακής επι- χείρησης	63

### Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Εισαγωγή	65
ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	71
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	
ΜΟΡΦΕΣ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ	77
<u>Ατομικές Επιχειρήσεις</u>	77
<u>Προσωπική εταιρία</u>	81
<u>Ανώνυμος Εταιρία</u>	81

<u>Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης</u>	86
<u>Συμπλοιοκτησία</u>	86
<u>Ναυτική εταιρία του Ν. 959/79</u>	88
<u>Εταιρίες λαϊκής βάσης του Ν. 849/78</u>	91
<u>Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία</u>	94
<u>Άλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967 (και 378/68, 27/75)</u>	96
<u>Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων</u>	97
Η ΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	103
Βασικές ιδιότητες της ζήτησης	103
ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ	107
Πηγές της ζήτησης	112
Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	
Ορισμός	114
Εννοιες και ορισμοί	117
Απροσδιόριστοι παράγοντες	120
Η βραχυπρόθεσμη περίοδο όσον αφορά την προσφορά χωρητικότητας	122
Η Μακροπρόθεσμη περίοδος	124
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΟΣ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ	
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	125
1. Ταχύτητα	127
2. Ασφάλεια Μεταφοράς	130
3. Επάρκεια Μεταφορικής ικανότητας	132
4. Συχνότητα και κανονικότητα της εξυπηρέτησης	132

5. Άνεση	133
6. Χαμηλό κόστος	134
Σύγκριση μεταφορικών μέσων	134
Οι εξελίξεις στα όργανα των θαλάσσιων μεταφορών	139
Ο ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ	143
ΣΚΑΦΟΣ	144
ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	146
ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	149
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	150
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' .	
ΤΟ ΠΛΟΙΟ	
Η έννοια του πλοίου	151
Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου	152
Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου	157
Τρόποι κτήσεως των πλοίων από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις	161
Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου	164
Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας	165
Ορισμός	165
Είδη πλοίων και φορτίων	168
Τα επιβατηγά πλοία	172
Πλοία ξηρού φορτίου εις χύδην (Ελεύθερα πλοία)	173

Η Ναυλαγορά	174
Τα πλοία τακτικών γραμμών	175
Τα δεξαμενόπλοια	180
Η μορφή της Ναυλαγοράς	181
Μορφές απασχολήσεων των πλοίων	183
<u>Εκμετάλλευση πλοίων - Επιχειρήσεις μεταφορές</u>	191
Το κόστος της εκμεταλλεύσεως των πλοίων	191
Το κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρ- χεται από τα πλοία	194
Τα Ναυτικά Ατυχήματα	199
Το φαινόμενο της ναυταπάτης	202
ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΣΕ ΚΡΙΣΗ	204
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	
Ευθύνη όλων μας	207
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	210



## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Α'.

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ναυτιλία είναι οι μέθοδοι και τα μέσα με τα οποία είναι δυνατή η διακυβέρνηση ενός σκάφους. Όταν πρόκειται για πλοία, χρησιμοποιείται ο όρος ναυσιπλοΐα ενώ όταν πρόκειται για αεροπλάνα ο όρος αεροναυτική. Η ναυτιλία διαιρείται σε θαλάσσια και εσωτερική. Η πρώτη υποδιαιρείται σε ωκεανοπορία και ακτοπλοΐα. Η δεύτερη σε μικρή ακτοπλοΐα (ή αγχιπλοΐα) και μεγάλη. Τέλος η ακτοπλοΐα χωρίζεται σε εσωτερική αυτή δηλ. που διεξάγεται στα λιμάνια της ίδιας χώρας και σε εξωτερική που διεξάγεται και στα λιμάνια ξένων κρατών.

**Ναυτικός:** Αυτός που αναφέρεται ή ανήκει στον ναύτη ή στη ναυτιλία ή έχει ως επάγγελμα να εργάζεται στα πλοία ως ναύτης ή ως αξιωματικός. Στο ουδέτερο η λέξη ταυτίζεται εννοιολογικά με τον όρο ναυτιλία, ο οποίος σημαίνει το σύνολο των εμπορικών πλοίων ενός κράτους με τα πληρώματά τους. Γενικότερα όμως, ναυτικό είναι το σύνολο των κάθε είδους πλωτών μέσων, αλλά και των λιμανιών και των ναυτι-

κών εγκαταστάσεων, καθώς και των πληρωμάτων των πλοίων.

Εμπορικό και πολεμικό ναυτικό: Στο ναυτικό διακρίνουμε δύο κυρίως τύπους σκαφών. Εκείνα που ανήκουν στο εμπορικό και εκείνα που ανήκουν στο πολεμικό ναυτικό. Με τους όρους όμως «ναυτικό» και «ναυτιλία» υποδηλώνουμε βασικά το εμπορικό ναυτικό. Όλα τα άτομα που απασχολούνται στο ναυτικό αυτό, ακόμα και το προσωπικό ξηράς (λιμενικοί, τεχνικοί κ.α.) ρυθμίζουν τους κανόνες που το διέπουν με βάση τη νομολογία κάθε κράτους και συντελούν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό: Είναι ένα από τα μεγαλύτερα του κόσμου και υπερβαίνει το ένα έκτο της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα έσοδα από το συνάλλαγμα που προσκομίζει το ελληνικό κράτος από τη ναυτιλία καλύπτει (και συχνά υπερβαίνει) το μισό εξαγωγικό μας συνάλλαγμα. Η Ελληνική ναυτιλία έχει παράδοση από τους αρχαίους χρόνους, εξαιτίας της γεωγραφικής θέσεως της χώρας. Στους νεώτερους χρόνους σημείωσε σημαντική ανάπτυξη από το 1779, που είχε τεθεί κάτω από τη ρωσική προστασία και αργότερα εξαιτίας των συνθηκών που δημιουργήθηκαν μετά τη Γαλλική Επανάσταση του 1789.

Στα τέλη του 10' αιώνα, η εμφάνιση των ατμοκινήτων πλοίων έφερε αναστάτωση στις τάξεις των Ελλήνων, οι

οποίοι ασχολούνται με οποιοδήποτε τρόπο με τη ναυτιλία. Χάρη όμως στο συνεταιριστικό πνεύμα που είχε επικρατήσει, η κρίση ξεπεράσθηκε πολύ γρήγορα και το ναυτικό μας χρησιμοποίησε με επιτυχία, ατμοκίνητα πλοία.

**ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ: α) Του εμπορικού ναυτικού:** Η αρχαιότερη ναυτική εμπορική δραστηριότητα, για την οποία υπάρχουν θετικές πληροφορίες ήταν η φοινικική, που κυριάρχησε στη Μεσόγειο από τον ΙΕ' έως τον ΣΤ' π.Χ. αιώνα. Ακολούθησαν το Ελληνικό, το Ετρουσκικό και το Καρχηδονιακό και αργότερα το Ρωμαϊκό, που κυριάρχησε επί 5 αιώνες. Μετά τη διάλυση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, κυριάρχησε το Βυζαντινό Ναυτικό, που άρχισε όμως να κάμπτεται μετά την εμφάνιση των πειρατών. Το εμπορικό ναυτικό αναπτύχθηκε και πάλι, όταν ιδρύθηκαν οι ναυτικές δημοκρατίες του Αμάφι, της Πίζας, της Γένοβας και της Βενετίας καθώς και διαφόρων φλαμανδικών πόλεων.

Τα μεγάλα ταξίδια των εξερευνήσεων συνέβαλαν επίσης στην ανάπτυξη του εμπορικού ναυτικού. Η ακμή του συνεχίσθηκε, αιώνα προς αιώνα, για να φθάση στη σημερινή της μεγάλη πρόοδο. Την ιστορία του θα μπορούσαμε να τη χωρίσουμε α) στην εποχή των ιστιοφόρων και β) στην ιστορία του έλικος (ατμός, υγρά καύσιμα και ατομική ενέργεια).

**β) Του πολεμικού ναυτικού:** Τα αρχαιότερα πολεμικά σκάφη τα κινούσαν με κουπιά. Τα σκάφη εκείνα δεν διέφεραν από

τα σκάφη του εμπορικού στόλου. Τα πρώτα πολεμικά σκάφη φαίνεται πως τα κατασκεύασαν οι Κορίνθιοι κατά τον Η' αιώνα. Π.χ. μεγάλη πολεμική ναυτική δύναμη έγινε η Αθήνα και αργότερα η Ρώμη, που διέθετε ανεξάρτητους στόλους διεσπαρμένους σε διάφορες περιοχές. Ισχυρό πολεμικό ναυτικό είχαν και οι Σκανδιναβοί (Η' - Χ' μ.Χ.αι.).

Αριστο πολεμικό ναυτικό, στα νεώτερα χρόνια, διέθεταν η Γαλλία και κυρίως η Μ. Βρετανία. Σήμερα το ισχυρότερο πολεμικό ναυτικό του κόσμου είναι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

### Ναυτιλιακή Οικονομία και Ναυτιλιακή πολιτική

#### *- Ναυτιλία και Ναυτιλιακή Οικονομία.*

Ο όρος Ναυτιλία χρησιμοποιείται με τεχνική και οικονομική έννοια. Από τεχνικής πλευράς η Ναυτιλία καλύπτει όλες τις σχετικές με τη ναυτιλία ενέργειες. Από οικονομικής πλευράς, στη Ναυτιλία εμπίπτουν οι δραστηριότητες οι σχετικές με την εκμετάλλευση του πλοίου ως μεταφορικού μέσου και η επάνδρωση, η χρηματοδότηση, η ναύλωση και η ασφάλιση του πλοίου. Οι δραστηριότητες αυτές πρέπει να ασκούνται συστηματικά και με κέρδος (οικονομικό αποτέλεσμα) και όχι από περίσταση ή για εξυπηρέτηση άλλου σκοπού, του οποίου η πραγματοποίηση συναρτάται με θαλάσσια απασχόληση. Ετσι η αλιεία και η

ψυχαγωγία ως σκοποί ειδικής κατηγορίας πλοίων, δεν υπάγονται στην κυρίως ναυτιλιακή δραστηριότητα. Σ' αυτή το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα είναι κοινωνικοοικονομικά μεν η εξυπηρέτηση ανθρώπινων αναγκών με τη μετατόπιση ανθρώπων ή πραγμάτων με πλοία, ιδιωτικοοικονομικά δε η επίτευξη οικονομικού οφέλους (κέρδους) για τη επιχείρηση που ασκεί το θαλάσσιο μεταφορικό μέσο.

Τα οικονομικά θέματα της ναυτιλίας αποτελούν αντικείμενο ειδικού υποκλάδου της Οικονομίας, που αποσπάστηκε από τον κλάδο της οικονομίας των εν γένει μεταφορών. Στον υποκλάδο αυτό δίνεται το όνομα Ναυτιλιακή Οικονομία της οποίας έργο είναι η οικονομική θεώρηση των Ναυτιλιακών προβλημάτων. Η χωριστή αυτή ενασχόληση αιτιολογείται από τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ της ναυτιλιακής δραστηριότητας και των αναφερόμενων στις οδικές, τις σιδηροδρομικές, τις αεροπορικές και λοιπές μεταφορές.

Η Ναυτιλιακή οικονομία διακρίνεται, όπως και η οικονομία, σε μακροοικονομική και μικροοικονομική. Η Ναυτιλιακή Μακροοικονομία εξετάζει τα γενικά φαινόμενα, όπως είναι η θέση των συντελεστών της παραγωγής στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και το ναυτιλιακό εισόδημα. Η Ναυτιλιακή Μικροοικονομία μελετά τη Ναυτιλιακή Επιχείρηση δηλ. τη σύσταση, την οργάνωση και τη λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομικής μονάδας.

Η μελέτη της ναυτιλιακής οικονομίας προϋποθέτει τη γνώση των βασικών οικονομικών εννοιών, τόσο των μικροοικονομικών όσο και των μακροοικονομικών αλλά επιπλέον, απαιτεί την εξοικείωση με τα τεχνικά ναυτιλιακά ζητήματα (την ναυτιλία στην τεχνική της έννοια) όπως και τον επαρκή κατατοπισμό στα αντικείμενα τα συναφή με τη ναυτιλία των βοηθητικών κλάδων της Οικονομικής Επιστήμης. Πρωταρχική πάντως σπουδαιότητα για το μελετητή της ναυτιλιακής οικονομίας παρουσιάζει η Οικονομική Γεωγραφία, η οποία τον εφοδιάζει με γνώσεις σχετικά με την ανά τον κόσμο κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και των οικονομικών δραστηριοτήτων (παραγωγής, εισαγωγής, εξαγωγής κλπ.). Ειδικότερη δε σημασία έχει η ενημέρωση επί των εμπορικών θαλασσιών περιοχών, των λιμένων εισαγωγής και εξαγωγής των κυριότερων αγαθών, των κατά τόπους ιδιαίτερων συνθηκών εμπορικής κίνησης κλπ.

Η ναυτιλιακή οικονομία συμβάλλει πολλαπλά στην ενίσχυση της κοινωνικής οικονομίας. Οι ευμενείς επιδράσεις της πρώτης επί της τελευταίας μπορούν να διακριθούν σε θετικές και αποθετικές. Θετικής φύσεως επιδράσεις είναι η συμβολή στο εισόδημα, την απασχόληση, το δημόσιο προϋπολογισμό, το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών αλλά και στην ανάπτυξη παρεπόμενων δραστηριοτήτων, όπως είναι οι συναφείς με τη ναυτιλία χερσαίες δραστηριότητες και ο τουρισμός. Αποθετικού χαρακτήρα επίδραση είναι η

εξοικονόμηση δαπανών - και μάλιστα συναλλαγματικών - για τη διενέργεια των εθνικών μεταφορών.

Όπως είναι ευνόητο, είναι διαφορετική κατά χώρες η βαρύτητα της Ναυτιλίας και των επιδράσεών της στην εθνική τους οικονομία. Ενώ για πολλές χώρες η ναυτιλία ασκεί ασθενείς επηρεασμούς λόγω του περιορισμένου όγκου της, σε άλλες, όπως π.χ. στην Ελλάδα και τη Νορβηγία, αυτή συνιστά πρωταρχικό συντελεστή της όλης οικονομίας τους, αφού χάρη σ' αυτή διευρύνονται οι βάσεις της δημιουργίας εισοδήματος, της απασχόλησης προσώπων, της ευστάθειας του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών κλπ.

Η Ναυτιλιακή Οικονομία κατά το πρότυπο της εν γένει κοινωνικής Οικονομίας, διευρύνεται σε τρεις κλάδους: Τον θεωρητικό, τον εφαρμοσμένο και τον ιστορικό. Η θεωρητική Ναυτιλιακή Οικονομία μελετά τα οικονομικά φαινόμενα, τα αναφερόμενα στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, χωρίς σύνδεση προς τη ναυτιλιακή πραγματικότητα συγκεκριμένης χώρας. Η εφαρμοσμένη Ναυτιλιακή Οικονομία αντίθετα εξετάζει την ακολουθούμενη πολιτική προς ρύθμιση ναυτιλιακών θεμάτων και υποδεικνύει δεοντολογικά, πρόσφορα μέτρα προς επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας εν όψει των τιθέμενων στόχων. Τα λαμβανόμενα μέτρα προς ρύθμιση και ανάπτυξη της ναυτιλίας αποτελούν αντικείμενο ειδικού υποκλάδου της Οικονομικής Πολιτικής, που φέρει την ονομασία Ναυτιλιακή Πολιτική. Τέλος η ιστορία της Ναυτιλιακής Οικονομίας

μελετά περιγραφικά τις εξελίξεις της ναυτιλίας ανά τον κόσμο και ειδικότερα για συγκεκριμένη χώρα, επιφέρει όμως και κρίσεις στα γεγονότα για εξαγωγή συμπερασμάτων τα οποία προορίζονται να συμβάλλουν στην καλύτερη αντιμετώπιση των τρεχόντων ναυτιλιακών ζητημάτων.

#### - Ναυτιλιακή πολιτική

Η Ναυτιλιακή Πολιτική ασχολείται με τα μέτρα ρύθμισης της ναυτιλίας και με την αντιμετώπιση των Ναυτιλιακών προβλημάτων. Πέρα όμως του ρόλου αυτού που είναι μάλλον στατικός, η ναυτιλιακή πολιτική ενδιαφέρεται για τη δυναμική εξέλιξη του κλάδου, δηλ. έχει σαν αντικείμενο και τη ναυτιλιακή ανάπτυξη. Μπορούμε έτσι να ορίσουμε τη ναυτιλιακή πολιτική σαν τον κλάδο της οικονομικής πολιτικής, που μελετά την κρατική παρέμβαση προς ρύθμιση των ναυτιλιακών ζητημάτων και ανάπτυξη της ναυτιλίας. Οι καθοριζόμενοι σκοποί επιδιώκονται με τα εκάστοτε επιλεγόμενα μέτρα.

#### Λόγοι της Ναυτιλιακής προστασίας

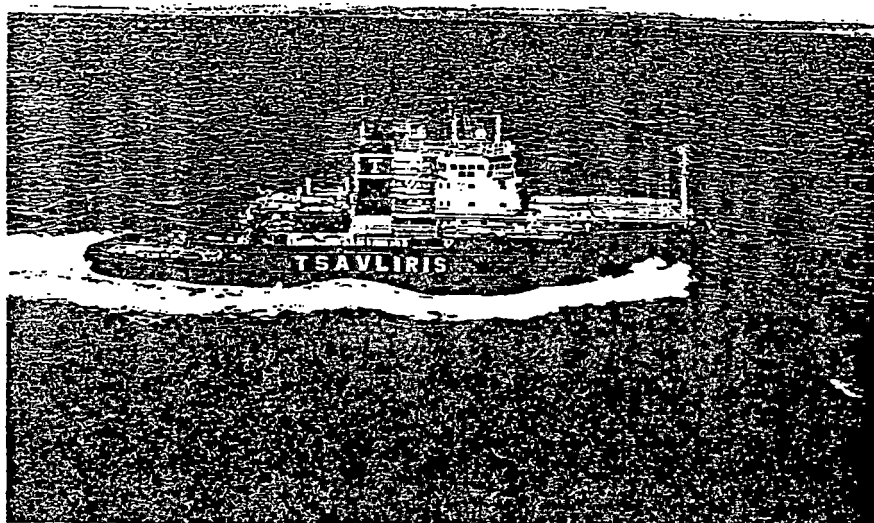
Η επέμβαση του κράτους στο ναυτιλιακό τομέα κατέστη αναγκαία και είναι συνεχώς ανερχόμενη για τους εξής λόγους:

1. Η ναυσιπλοΐα για να είναι ασφαλής, προϋποθέτει - σε ότι εξαρτάται από την ανθρώπινη συμπεριφορά - την τήρηση ελάχιστων ορίων ως προς την κατασκευή και λειτουργία



γία του πλοίου. Ετσι, δεν είναι σωστό να επιτρέπεται η δρομολόγηση πλοίων, τα οποία λόγω φθορών από το χρόνο και τη χρήση κατέστησαν επισφαλή. Εξάλλου είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός με όργανα, που να εξασφαλίζουν την ικανή κίνηση του πλοίου και που να συμβάλλουν στην προφύλαξη του από ατυχήματα, ενώ παράλληλα απαιτείται η επάνδρωση με το αναγκαίο προσωπικό από άποψη αριθμού και γνώσεων για την ασφάλεια του πλοίου, των όσων επιβαίνουν και των φορτίων που μεταφέρονται. Την ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών καλείται το Κράτος να επιβάλλει για γενικότερο συμφέρον με τη λήψη πρόσφορων μέτρων.

2. Η ικανοποιητική λειτουργία των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς ενισχύεται με την από μέρους του Κράτους εκτέλεση έργων υποδομής, τεχνικής και οικονομικής φύσης. Τεχνικά έργα ναυτιλιακής υποδομής είναι τα λιμενικά και οι ειδικές εγκαταστάσεις στα λιμάνια, τα τηλεπικοινωνιακά, οι ειδικές τεχνικές υπηρεσίες και οι ναυπηγοεπισκευαστικές εξυπηρετήσεις.



Οικονομικά έργα ναυτιλιακής υποδομής είναι η ναυτιλιακή εκπαίδευση, η οργάνωση της ναυτικής πίστης, της ναυτικής ασφάλισης, της ναυλαγοράς κλπ. Τα έργα αυτά ενθαρρύνουν τις ναυτιλιακές επενδύσεις, ενισχύουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα συμβάλλουν δε στην άνοδο της παραγωγικότητας, της ναυτικής εργασίας, στη μείωση του κόστους όπως και στη ασφαλέστερη λειτουργία του πλωτού μεταφορικού μέσου.

3. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε διεθνή πλαίσια υπαγορεύει την ανάγκη προστασίας από μέρους του κράτους, της σημαίας του πλοίου που χωρίς αυτή δεν είναι εύκολη η επικράτηση στον ανταγωνισμό (Ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία) ή και η επιβίωση (επιβατηγός ναυτιλία). Η κρατική μέριμνα εν προκειμένω, είναι διάφορης μορφής σε σχέση με την παρεχόμενη στις χερσαίες και ειδικότερα στις βιομηχανικές επιχειρήσεις. Πράγματι, η δασμολογική προστασία, που συνιστά την κύρια μορφή μέριμνας υπέρ της βιομηχανίας δεν μπορεί να έχει πρακτική εφαρμογή ή ουσιαστική σημασία για τη ναυτιλία.

4. Η προστασία του προσωπικού, το οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του στη ναυτιλία κάτω από δυσχερείς συνθήκες, είναι από τους σπουδαιότερους τομείς κρατικής φροντίδας. Για το λόγο αυτό, το Κράτος επεμβαίνει δραστικά προς καθορισμό των εργασιακών όρων των ναυτιλομένων, η δε ρυθμιστική αυτή παρέμβαση χρονολογείται από πολύ παλιά.

Ακόμα, η συνεχής στο παγκόσμιο πεδίο δράσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οδηγεί σε ομοιόμορφη προστασία του προσωπικού των πλοίων από λόγους, αφενός κοινωνικούς, δηλ. ευθυγράμμισης προς τις εξελίξεις της κοινωνικής προστασίας και αφετέρου ψυχολογικούς δηλ. ενίσχυση του βουλευτικού των απασχολούμενων προς καταβολή της αναγκαίας προσπάθειας στο χώρο αυτό, που είναι γεμάτος από δυσχέρειες και κινδύνους. Απ' αυτά εξηγείται και η τάση διεθνοποίησης της προστασίας της ναυτικής εργασίας.

#### Σκοποί της Ναυτιλιακής Πολιτικής

Οι σκοποί της Ναυτιλιακής πολιτικής είναι, αφενός, μακροπρόθεσμοι και αφετέρου, βραχυπρόθεσμοι. Οι τελευταίοι επιδιώκονται με σκοπό την αντιμετώπιση άμεσων προβλημάτων, η λύση των οποίων διευκολύνει και τη μακροπρόθεσμη πολιτική.

Παρόλο αυτά, η βραχυπρόθεσμη πολιτική στη ναυτιλία, όπως συμβαίνει και στους άλλους τομείς, δεν συμπίπτει πάντοτε με τη μακροπρόθεσμη. Σκοπιμότητες κοινωνικές, οικονομικές και συχνά πολιτικές οδηγούν στη λήψη μέτρων άμεσης εφαρμογής, που όμως αντιστρατεύονται στους γενικότερους προσανατολισμούς της ναυτιλιακής πολιτικής. Έτσι η παραμονή σε λειτουργία των παλιών πλοίων δεν συμβιβάζεται με την προοπτική της γρήγορης ανανέωσης του εμπορικού στόλου, που αποτελεί μακροχρόνιο στόχο.

Η επιθυμία, δηλαδή, αποτροπής του παροπλισμού των παλαιότερων πλοίων προς αποφυγή ομαδικών απολύσεων προσωπικού και απώλειας επενδυμένου κεφαλαίου, προκαλεί ανάσχεση στο ρυθμό της σκοπούμενης ταχείας ανόδου της αναλογίας των νέων πλοίων στο σύνολο του εθνικού εμπορικού στόλου.

Αξίζει ήδη να αναλυθεί η κρατική παρέμβαση για την προστασία και προώθηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η παρέμβαση αυτή δημιουργεί τεχνικά πλεονεκτήματα προς όφελος των πλοίων της σημαίας του κράτους, που ενεργεί έτσι και σε βάρος των ανταγωνιστών άλλων σημαίων. Αποβλέπει όμως και σε γενικότερου χαρακτήρα προστασία των εθνικών πλοίων. Η παρεχόμενη συνδρομή στη ναυτιλία από μέρους του κράτους είναι πολιτικής και οικονομικής φύσης.

α. Η πολιτικής φύσης συνδρομή συνίσταται, στην κρατική μέριμνα, που λαμβάνεται για την προστασία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των ναυτιλομένων στην αλλοδαπή. Αυτή παρέχεται με τους διπλωματικούς πράκτορες (πρόξενους και άλλους) της οικείας χώρας, οι οποίοι διαδραματίζουν και ρόλο συμφιλιωτού σε περιπτώσεις σύγκρουσης με τις τοπικές αρχές. Αυτοί βοηθούνται συνήθως - στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα - και από αρμόδιους υπηρεσιακούς παράγοντες τοποθετημένους στην έδρα του προξενικού καταστήματος (προξενικοί λιμενάρχες). Εκτός όμως από τη μορφή αυτή της πολιτικής συνδρομής, η μέριμνα

του κράτους εκδηλώνεται με τη λήψη μέτρων αποδυνάμωσης του ανταγωνισμού των ξένων εμπορικών πλοίων με την επιβολή βαριών τελών και ανταπόδοση των σε βάρος της εθνικής σημαίας εφαρμοζομένων μέτρων από μέρους του κράτους.

β. Η οικονομικής φύσης συνδρομή έγκειται στην παροχή στα εθνικά πλοία προνομίου εκμετάλλευσης ορισμένων θαλάσσιων δραστηριοτήτων (π.χ. ακτοπλοΐας, ρυμουλκών), στην υπέρ αυτών οργάνωση μονοπωλίων, στην φύλαξη μεταφορικού έργου κατ' αποκλειστικότητα στα πλοία της δεδομένης χώρας (π.χ. μεταφορά φορτίων και δημοσίων ή κρατικών και κοινωφελών οργανισμών). Στη θέσπιση φορολογικών απαλλαγών και εκπτώσεων για την ενθάρρυνση των ναυπηγήσεων, της αγοράς πλοίων και της εισαγωγής τεχνικού εξοπλισμού, στην παροχή επιχορηγήσεων και ποικίλων άλλων ενισχύσεων (όπως π.χ. σε αντιστάθμισμα της μεταφοράς του ταχυδρομείου) και στην πιστοδότηση με ευνοϊκούς όρους (χαμηλό επιτόκιο, εγγύηση δημοσίου κλπ.). Συνιστώνται μάλιστα, και ειδικοί φορείς ναυτιλιακής πίστης (ναυτιλιακές τράπεζες). Τέλος θεσπίζονται διάφορα άλλα ευεργετήματα για την επίτευξη ποσοτικής ανάπτυξης και ποιοτικού εκσυγχρονισμού της ναυτιλίας, όπως και για στροφή των επενδύσεων σε επιθυμητές κατευθύνσεις (π.χ. ευνοϊκοί τρόποι υπολογισμού των αποσβέσεων, για ορισμένες κατηγορίες πλοίων).

Ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται από το κράτος σε

περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων. Οι κρίσεις αυτές είναι ή εξωγενείς ή ενδογενείς.

Οι εξωγενείς ναυτιλιακές κρίσεις είναι απότοκοι των γενικότερων οικονομικών υφέσεων, οπότε κάμπτεται η παγκόσμια παραγωγή και διακίνηση αγαθών με επακόλουθο τη μειωμένη ζήτηση χωρητικότητας.

Οι ενδογενείς ναυτιλιακές κρίσεις εκδηλώνονται ειδικά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, για διάφορους λόγους, όπως είναι η αυξημένη προσφορά χωρητικότητας (υπερναυπηγήσεις πλοίων), οι ανωμαλίες στη θαλάσσια δραστηριότητα (πολεμικά γεγονότα, θεομηνίες κλπ.) ο ναυτιλιακός εθνικισμός κλπ. Πολλές φορές τα αίτια των ναυτιλιακών κρίσεων είναι μικτά όπως π.χ. όταν περισταλεί η ζήτηση χωρητικότητας λόγω προηγηθείσης πολιτικής αποθεμάτων υλών, πετρελαίου κλπ.

Τα κράτη αντιμετωπίζουν τις κρίσεις αυτές με διάφορα μέτρα, που λαμβάνουν αυτοτελώς (παροπλισμοί ή διάλυση παλαιών πλοίων, έλεγχος στις ναυπηγήσεις κλπ.) ή με σύμπραξη με άλλες χώρες (π.χ. καθορισμός χαμηλού επιπέδου ναύλων).

### ***Η Διεθνής συνεργασία στη ναυτιλία***

Η συνεργασία των ναυτιλιακών χωρών εμφανίζεται σε συγκεκριμένες διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες σε ειδικά θέματα και με τη σύσταση Διακυβερνητικού Οργανισμού και

Επαγγελματικών Ενώσεων. Οι Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν σαν αντικείμενο ενδιαφέροντα τεχνικά ναυτιλιακά ζητήματα (π.χ. ασφάλεια ναυσιπλοΐας) ή οικονομικά και ναυτεργατικά (π.χ. ψήφιση με πρωτοβουλία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ναυτικών συμβάσεων εργασίας), ή τέλος ασχολούνται με προβλήματα σχετιζόμενα με τη ναυτιλία, ενώ δεν είναι καθαρά Ναυτιλιακοί οργανισμοί (π.χ. ο Διεθνής Τηλεπικοινωνιακός Οργανισμός).

Οι διεθνείς Επαγγελματικές Ενώσεις, εκπροσωπούν κατηγορίες ανθρώπων, που ασχολούνται με τη ναυτιλία, για τα συμφέροντα των οποίων μεριμνούν.

Ετσι, υπάρχουν Διεθνείς Εργοδοτικές Ενώσεις, που εκπροσωπούν τους εφοπλιστές εν γένει (π.χ. διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο) ή τους επιχειρηματίες συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων (π.χ. Διεθνής Ένωση Δεξαμενόπλοιων). Στον τομέα των μισθωτών της ναυτιλίας υπάρχει η Διεθνής Ναυτιλιακή Ένωση, που εκπροσωπεί τους κάθε κατηγορίας ναυτιλόμενους. Παράλληλα όμως δρουν και Διεθνείς Ενώσεις κατά ειδικότητες και άλλες με πολύ ευρύτερο αντικείμενο, όπως είναι η διεθνής Οργάνωση Μεταφορών, που εκπροσωπεί και τους απασχολούμενους στα άλλα μεταφορικά μέσα. Ιδιαίτερα οργανώσεις σε διεθνές πεδίο έχουν οι φορτωτές πλοίων, οι οποίοι στα ευρωπαϊκά πλαίσια εκπροσωπούνται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο φορτωτών.

Με τις διεθνείς αυτές επαγγελματικές ενώσεις ενισχύεται η θέση, που συγκροτούν αυτές απέναντι στις άλλες κατηγορίες προσώπων, που επίσης με τη σύσταση ίδιων ενώσεων αντιμετωπίζουν τους συνασπισμένους αντιπάλους των συμφερόντων τους.

Αυτό συμβαίνει για τους εφοπλιστές έναντι των ναυτεργατών και των φορτωτών, για τους ναυτεργάτες έναντι των εφοπλιστών και τους φορτωτές έναντι των εφοπλιστών. Οι διαμάχες αυτές διακανονίζονται συνήθως με συμφωνίες, που διατυπώνονται τα ελάχιστα όρια εξασφάλισης των συμφερόντων της κάθε κατηγορίας.

Με πρωτοβουλία των Διακυβερνητικών και των Διεθνών Επαγγελματικών Ενώσεων, στο ναυτιλιακό τομέα, καθορίζονται δικαιώματα και υποχρεώσεις, με επακόλουθο τη διαμόρφωση κοινού τρόπου συμπεριφοράς, αρχικά σε διεθνές πλαίσιο αλλά και στο εθνικό πλαίσιο της κάθε χώρας. Ετσι οι ψηφιζόμενες στις Διεθνείς Διασκέψεις εργασίας ειδικές ναυτικές συμβάσεις εργασίας περιλαμβάνουν τα κατώτερα όρια προστασίας υπέρ των ναυτεργατών οι δε διατάξεις τους καθίστανται στη συνέχεια εσωτερικοί νόμοι των κρατών - μελών της Δ.Ε.Ε. Αλλά και οι αποφάσεις των Διεθνών επαγγελματικών Ενώσεων αποτελούν, συνήθως, πρότυπο για τη συμπεριφορά των αντίστοιχων Εθνικών Οργανώσεων. Με τις λαμβανόμενες αποφάσεις σε διεθνή πλαίσια και της ακολουθούμενης συμπεριφοράς διαμορφώνεται εξελικτικά η Διεθνής



Ναυτιλιακή Πολιτική, που ασκεί σοβαρές επιδράσεις στην εθνική ναυτιλιακή Πολιτική των συνεργαζόμενων χωρών.

### Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

#### - Εννοια - αντικείμενα μεταφοράς

Τον όρο μεταφορά μπορούμε να προσδιορίσουμε ότι σημαίνει την ενέργεια εκείνη η οποία παράγει οικονομική χρησιμότητα δια της διακίνησης προσώπων και αγαθών από τη μια θέση σ' άλλη. Αντικείμενα της μεταφοράς μπορούν να είναι τα πάσης φύσεως προϊόντα γης ή μεταποιήσεως και ο άνθρωπος.

#### Εργο του μεταφορέως αποτελεί:

- \* Η φόρτωση του φορτίου ή η παραλαβή του επιβάτη.
- \* Η παροχή των ευκολιών που χρειάζονται για την άνετη μετακίνηση του επιβάτη ή την καλή στοιβασία του φορτίου.
- \* Η ασφαλής εκτέλεση της μεταφοράς στον τόπο προορισμού προς αποβίβαση του επιβάτη ή την εκφόρτωση του φορτίου.

Τις υποχρεώσεις αυτές ο μεταφορέας οφείλει να εκπληρώσει με τέτοιο τρόπο που να ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις των επιβατών τους οποίους πρόκειται να μεταφέρει και προς τις ιδιότητες και τις ανάγκες των υπό διακίνηση φορτίων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ούτε ο όρος «επιβάτης» ούτε ο όρος «φορτίο» έχουν πάντοτε την

ίδια σημασία για το μεταφορέα.

Ο επιβάτης δεν έχει πάντα τις ίδιες απαιτήσεις από το μεταφορικό μέσο ούτε είναι πάντοτε προετοιμασμένος ή μπορεί να καταβάλει το αυτό προς το παρ' άλλων επιβατών καταβαλλόμενο κόμιστρο, για να εξασφαλίσει την απ' ενός σημείου σε άλλο μεταφορά του.

Τα φορτία εξ άλλου, εμφανίζονται υπό διάφορες φυσικές καταστάσεις ή μορφές συσκευασίας και οπωσδήποτε δεν έχουν τα αυτά εξωτερικά χαρακτηριστικά και λοιπές συναφείς ιδιότητες.

Από απόψεως φυσικής καταστάσεως, διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες των ξηρών και υγρών φορτίων, ενώ ως προϊόν των εξελίξεων της μεταπολεμικής περιόδου, προσετέθη και η κατηγορία των υγραερίων ο ρόλος της οποίας διευρύνεται ταχύτατα.

Τα φορτία μεταφέρονται είτε χύδην είτε συσκευασμένα, καταλαμβάνουν δε, είτε το σύνολο του διατιθέμενου από του μεταφορικού μέσου χώρου (ομοειδή) είτε μέρος μόνο αυτού, μεταφερόμενα αυτά με άλλα φορτία (γενικά φορτία).

Ορισμένα φορτία δεν απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά τη φόρτωση, στοιβασία και μεταφορά τους ενώ άλλα εμφανίζουν, αντιθέτως, τόσο ιδιόμορφες ιδιότητες, ώστε είναι απολύτως αναγκαία η ειδική μεταχείρισή τους, τούτο λ.χ. συμβαίνει με τα φορτία που απαιτούν ψύξη ή τα εύλεκτα, ή τα εύθραυστα φορτία κλπ.

Τα φορτία δεν έχουν όλα ίσο όγκο κατά μονάδα βάρους. Ένας τόννος βάμβακος δεν έχει την ίδια σημασία προς ένα τόννο σιδηρομεταλλεύματος για το μεταφορικό μέσο.

Συνοψίζοντας σημειώνουμε ότι αντικείμενα της μεταφοράς είναι αφ' ενός οι πάσης κατηγορίας επιβάτες και αφ' ετέρου τα αγαθά με τις διάφορες μορφές φυσικής κατάστασεως, συσκευασίας, χαρακτηριστικών αυτών και ανεξαρτήτως ποσότητας είναι:

- \* φορτία ξηρά, υγρά και υγραέρια
- \* Αγαθά κατειργασμένα και ακατέργαστα
- \* Φορτία χύμα, φορτία συσκευασμένα
- \* Φορτία ομοειδή, φορτία γενικά
- \* Φορτία συνήθη, φορτία απαιτούντα ειδική μεταχείριση
- \* Φορτία ελαφρά, φορτία βαρέα.

Η μεταφορά αγαθών άλλοτε μεν προηγείται χρονικώς της παραγωγής άλλοτε δε την ακολουθεί. Προηγείται της παραγωγής διακινώντας τα αναγκαία αγαθά για να γίνει η παραγωγική διαδικασία είτε πρόκειται περί πρώτων υλών και καυσίμων είτε περί σπόρων για την γεωργική παραγωγή. Ακολουθεί, αντιθέτως, την παραγωγή, όταν ασχολείται με τη διακίνηση των προϊόντων της παραγωγής, στις αγορές όπου ζητούνται.

Η μεταφορά προσώπων και πραγμάτων από τη μια θέση στην άλλη συνιστά ενέργεια, τόσο παλιά, όσο, ίσως, είναι η ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο πρωτόγονος άνθρωπος,

πρέπει να φαντασθούμε ότι κινούταν βαδίζοντας προς αναζήτηση της τροφής του ή και από περιέργεια για να μάθει το περιβάλλον του ή ακόμα και για να προστατευθεί από τους κινδύνους τους προκαλούμενους από το περιβάλλον του (αναζήτηση καταφύγια). Αλλά οι προσωπικές ικανότητες του ανθρώπου να διανύει αποστάσεις πεζοπορών, είναι περιορισμένες, περισσότερο δε περιορισμένη είναι η ικανότητά του να μεταφέρει βάρη και μάλιστα σε σημαντική απόσταση. Οι αδυναμίες του αυτές οδήγησαν, πολύ νωρίς, τον άνθρωπο στην αναζήτηση διαφόρων μέσων μεταφοράς αυτού και των αγαθών του, από τη χρησιμοποίηση ζώων στη ξηρά και του πρωτόγονου μονόξυλου στις λίμνες, τους ποταμούς και την θάλασσα, μέχρι των μάλλον εξελιγμένων μέσων μεταφοράς της σύγχρονης εποχής.

**- Οικονομική και Εκπολιτιστική Σημασία της Μεταφοράς**

Η οικονομική χρησιμότητα της μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων εξαρτάται από το οικονομικό αποτέλεσμα το οποίο προσδοκείται και επιδιώκεται δια της εκτελέσεώς της. Η οικονομική δραστηριότητα αποβλέπει στην παραγωγή, διανομή και ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών το σύνολο των οικονομικών αυτών λειτουργιών, είναι αδύνατο να συντελεστεί χωρίς τη μεταφορά. Μόνο δια της μεταφοράς και χάρη σ' αυτή, γίνεται δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών μιας κοινωνίας ανθρώπων. Ο άνθρωπος παράγει αγαθά για άμεση

χρησιμοποίηση από τον ίδιο ή για αποθήκευση ή ανταλλαγή αυτών έναντι άλλων αγαθών των οποίων έχει ανάγκη και τα οποία δεν παράγει. Το είδος των αγαθών τα οποία παράγει, εξαρτάται από το είδος και την έκταση των αναγκών του αλλά επίσης και από τη σύνθεση και το μέγεθος των συντελεστών της παραγωγής τους οποίους έχει στη διάθεσή του.

Ως εκ τούτου, δεν παράγει κάθετι που χρειάζεται για την ικανοποίηση των αναγκών του, εκτός εάν κατορθώνει να φέρει στη διάθεσή του τις απαραίτητες πρώτες ύλες, καύσιμα και λοιπά αναγκαία για την παραγωγική διαδικασία μέσα. Αυτό μπορεί να το επιτύχει μόνο με τη μεταφορά.

Δια της μεταφοράς, επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών του κόσμου. Η γη π.χ. είναι πηγή πλούτου. Η αξία της, όμως, σαν πλουτοπαραγωγική πηγή, εξαρτάται από το αν είναι προσιτή σε εκείνους που έχουν ανάγκη τον πλούτο της. Η μεταφορά είναι εκείνη η οποία επιτυγχάνει την αξιοποίηση της γης και του πλούτου τον οποίο μπορεί να παράγει, γιατί καθιστά δυνατή τη διακίνηση των παραγόμενων αγαθών στις αγορές όπου υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση.

Χωρίς τη μεταφορά, οι κατά τόπους κοινωνίες ανθρώπων θα εξαρτώνται από τις φυσικές πηγές πλούτου του άμεσου περιβάλλοντός τους. Στο μέγεθος της παραγωγής τους θα επιδρούσε εξ ίσου περιοριστικά, η έκταση των αναγκών της

επιτόπιας ζήτησης. Όταν η ανταλλαγή προϊόντων γίνεται μέσα σε μικρή γεωγραφική περιοχή, έχει κατ' ανάγκη περιορισμένη έκταση. Με τη μεταφορά, αντίθετα, η αγορά που είναι στη διάθεση κάθε πωλητού διερύνεται και η ζήτηση των προϊόντων του αυξάνει. Όσο οι αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η μεταφορά αυξάνουν τόσο δε περισσότερο διευρύνεται η αγορά και η ζήτηση.

Ανάλογα αποτελέσματα δημιουργούνται και για τον αγοραστή. Επέκταση του δικτύου και των δυνατοτήτων της μεταφοράς, διερύνει τον κύκλο των πωλητών οι οποίοι διαθέτουν το αγαθό που χρειάζεται. Έτσι αποκτά ο αγοραστής την ευχέρεια της επιλογής των αγαθών στην προσφορώτερη ποιότητα ή τιμή αλλά ενδεχομένως και ως προς τους όρους πληρωμής.

Στην σύγχρονη εποχή κατά την οποία τα μεταφορικά μέσα καλύπτουν, πρακτικώς, το σύνολο των κατοικημένων περιοχών του κόσμου, φτάσαμε, με τη βοήθεια των τηλεπικοινωνιακών μέσων, στη δημιουργία παγκόσμιας αγοράς για τα κυριώτερα και βασικότερα (από τα) αγαθά.

Με τη μεταφορά επομένως, υπερνικάται ο χώρος και ο χρόνος και επιτυγχάνεται η εξουδετέρωση των οικονομικών προβλημάτων και μειονεκτημάτων, τα οποία προκαλούνται από την άνιση κατανομή μεταξύ χωρών και ηπείρων των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πηγών. Όσο μεγαλύτερη είναι η ακρίβεια και η ταχύτητα με τις οποίες πραγματοποιείται η

μεταφορά ή όσο φθηνότερο, γίνεται το κόστος της, τόσο περισσότερο η μεταφορά επιδρά στην διεύρυνση των ορίων της οικονομίας και τόσο σπουδαιότερη γίνεται η συμβολή της στην οικονομική πρόοδο. Πράγματι, κάθε βελτίωση των συγκοινωνιακών και μεταφορικών μέσων, καθιστά ευχερέστερες τις συναλλαγές και εξυπηρετεί μεγαλύτερο πλήθος προσώπων. Γι' αυτό και υποστηρίζεται, ότι, στη σύγχρονη συναλλακτική οικονομία, η σημασία των μέσων μεταφοράς, είναι μεγαλύτερη από εκείνη των μέσων παραγωγής αγαθών.

Όσο τέλειες μηχανές και μέσα, εάν θα μπορούσαν να διατεθούν για τη παραγωγή αγαθών, τα όρια της οικονομίας θα ήταν περιορισμένα, επί τη βάση των αναγκών της τοπικής ζήτησης, εάν δεν υπήρχε η δυνατότητα της μεταφοράς. Καλή οργάνωση και φθινό κόστος παραγωγής προϋποθέτει την ύπαρξη εκτεταμένης αγοράς, δυνάμενης να απορροφήσει προϊόντα μαζικώς παραγόμενα. Αλλά τόσο εκτεταμένη αγορά, μόνο χάρη στα μεταφορικά μέσα είναι δυνατό να υπάρξει.

Η μεταφορά, εξ άλλου, διευκολύνει τον πολλαπλασιασμό των μεγάλων οικισμών των εγκαταστημένων μακριά από τον τόπο παραγωγής των αγαθών των απαιτούμενων για την ικανοποίηση των αναγκών των μεγάλων αστικών πληθυσμών. Επίσης, επιτρέπει την εγκατάσταση μεγάλων βιομηχανικών κέντρων, μακριά από τις περιοχές παραγωγής πρώτων υλών και καυσίμων. Συμπεραίνουμε, ότι με τη μεταφορά, επιτυγ-

χάνεται ουσιαστική ανακατανομή των δύο από τους συντελεστές παραγωγής -των φυσικών πόρων και της εργασίας- εμμέσως δε και η ανακατανομή του τρίτου των συντελεστών, του κεφαλαίου.

Με την επίδραση των εξελίξεων αυτών και όσο αυξάνει η παραγωγή, αυξάνεται, με το χρόνο η εξάρτηση της κάθε μιας περιοχής από τις υπερπόντιες μεταφορές τροφίμων, πρώτων υλών και καυσίμων, η εξέλιξη δε αυτή επιταχύνεται και διευρύνεται, διότι με τη μεταφορά διευκολύνεται και ενθαρρύνεται, επίσης, ο καταμερισμός της παραγωγής μεταξύ των διαφόρων περιοχών και χωρών της υδρογείου, στην επιδίωξή τους για επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξής τους. Με τον καταμερισμό, η κατά χώρα και τόπους παραγωγή εξειδικεύεται στους τομείς εκείνους, στους οποίους αρμόζουν καλύτερα οι διαθέσιμοι συντελεστές παραγωγής και άλλοι ειδικοί παράγοντες. Σε πολλές περιπτώσεις, μέρος μόνο της κατά χώρας ή τόπους, πρωτογενούς ή βιομηχανικής παραγωγής, προορίζεται για κάλυψη των εγχώριων καταναλωτικών αναγκών, το δε υπόλοιπο για εξαγωγή. Σε πολλές περιπτώσεις, την κατεύθυνση και σύνθεση της παραγωγής, προσδιορίζουν οι προτιμήσεις των υπερποντίων αγορών, στις οποίες προσφέρονται και πωλούνται τα παραγόμενα προϊόντα.

Μπορούμε να διατυπώσουμε ένα ακόμα συμπέρασμα. Οτι η σύγχρονη βιομηχανία και το εμπόριο εξαρτώνται σχεδόν



ολοκληρωτικά από τη μεταφορά. Στις προηγμένες, οικονομικώς, κοινωνίες η μεταφορά, - ως τμήμα της τριτογενούς παραγωγής - συμμετέχει στην εν γένει οικονομική δραστηριότητά τους και στην παραγωγή του εισοδήματός τους, πολύ περισσότερο απ' όσο στις μη αναπτυγμένες ή στις υπό ανάπτυξη οικονομίες.

Η μεταφορά έπαψε να αφορά στη διευκόλυνση ανταλλαγής δευτερεύουσας σημασίας αγαθών και απέβει οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου, εξαρτάται η λειτουργία της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Θα ήταν δυνατό να προχωρήσουμε ακόμα περισσότερο τις σκέψεις μας περί της αναγκαιότητας της μεταφοράς. Η ανάγκη μεταφορικών μέσων δεν μπορεί βέβαια να συγκριθεί προς τις στοιχειώδεις ανάγκες του ανθρώπου για τροφή, ενδυμασία και στέγη. Εν τούτοις η ανάγκη ικανοποίησης της συλλογικής ζήτησης μεταφορικών μέσων σε μια προηγμένη οικονομικώς κοινωνία είναι επιτακτική. Δεν επιδέχεται ματαίωση, ακόμα δε και η απλή αναβολή ικανοποίησης της ανάγκης προς μεταφορά, προκαλεί σοβαρή διαταραχή στην όλη ζωή της κοινωνίας αυτής και δυνατόν να θέσει σε κίνδυνο τη ζωή μεγάλων ανθρωπίνων μαζών, των οποίων η διατροφή εξαρτάται από την έγκαιρη μεταφορά των απαραίτητων τροφίμων. Η ανάγκη για τη μεταφορά θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν ανάλογη προς την ανάγκη λ.χ. για την δικαιοσύνη ή την αστυνομία ή την εθνική άμυνα. Σε όλες

τις περιπτώσεις, η ανάγκη δυνατόν να είναι μικρή ή και ασήμαντη για κάθε ένα ιδιώτη. Είναι όμως απαραίτητη, για το κοινωνικό σύνολο και για την οικονομία.

Συνοψίζοντας τα παραγόμενα για την μεταφορά οικονομικά αποτελέσματα, σημειώνουμε ότι:

- α) Με τη μεταφορά διευρύνονται τα όρια της αγοράς.
- β) Ομοίως επιτυγχάνεται η κατά τόπους εξίσωση της προσφοράς αγαθών με τη ζήτηση.
- γ) Με τη διεύρυνση των ορίων της αγοράς και της εξισορρόπησης της προσφοράς προς την αντίστοιχη ζήτηση, τείνει να εξασφαλισθεί η διαμόρφωση ενιαίων τιμών, για τα βασικής, τουλάχιστον, σημασίας αγαθά.
- δ) Όσο τα όρια της αγοράς διευρύνονται και οι πωλητές είναι κατεσπαρμένοι σε διάφορα σημεία αυτής, περιορίζονται οι δυνατότητες ελέγχου της προσφοράς δια συνεννοήσεως μεταξύ των πολιτών σε όφελος των καταναλωτών και της οικονομίας.
- ε) Η φθηνή μεταφορά μειώνει το κόστος της παραγωγής και τείνει σε μείωση των τιμών. Το κόστος της μεταφοράς είναι μέρος του παραγωγικού κόστους, όχι μόνο σ' ότι αφορά τις πρώτες ύλες και καύσιμα για την παραγωγή προϊόντων μεταποίησης, αλλά και σε ότι αφορά τη μεταφορά των πάσης φύσεως ετοιμών προς ανάλωση αγαθών, μέχρι των αγορών καταναλώσεως, διότι η παραγωγική διαδικασία δεν ολοκληρώνεται πριν το αγαθό φτάσει στον καταναλωτή.

σι) Μείωση των τιμών επιτυγχάνεται, επίσης, δια της παραγωγής σε μεγάλη κλίμακα, που όμως, μόνο χάρη στην ύπαρξη φθηνών μεταφορικών μέσων γίνεται δυνατή.

Η μεταφορά δεν παράγει μόνο άμεσα οικονομικά ωφελήματα υπέρ της οικονομίας. Συμβάλλει, έμμεσα, στην οικονομική πρόοδο, με την υποβοήθηση της ανάπτυξης του τεχνικού και πνευματικού πολιτισμού και συμβάλλει σπουδαία στην ανάπτυξη του πολιτισμού η μεταφορά διότι επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ των λαών και φέρνει σ' επαφή τα απομακρυσμένα και μη επαρκώς αναπτυγμένα μέρη, μετά των μεγάλων κέντρων πνευματικής, επιστημονικής και τεχνολογικής πρόοδου. Με αυτό τον τρόπο διευκολύνει, την μετάδοση γνώσεων και αγαθών του πνευματικού και τεχνικού πολιτισμού μεταξύ των λαών της γης, επιταχύνοντας την πνευματική και οικονομική πρόοδο.

Η προέλευση και εξέλιξη των μεγάλων πολιτισμών και της οικονομικής πορείας του κόσμου, τόσο κατά τους αρχαίους χρόνους στο μεσαίωνα, στην εποχή της αναγέννησης όσο και μετά στη βιομηχανική επανάσταση και μέχρι σήμερα, επιβεβαιώνουν την αλήθεια αυτή.

Η προσπάθεια αναζήτησης μέσων και αγαθών που λείπουν από μια περιοχή, που αποτέλεσε το κίνητρο για την επικοινωνία μεταξύ ομάδων ανθρώπων εγκαταστημένων σε διάφορες περιοχές και οδήγησε στην εισαγωγή, καθιέρωση και ανάπτυξη των μέσων της μεταφοράς, υπήρξε σε κάθε

εποχή η αφειτηρία και το υπόβαθρο για την οικονομική και πνευματική πρόοδο του ανθρώπου.

- Συμβολή της θαλάσσιας Μεταφοράς στην Ανάπτυξη  
της Οικονομίας.

Η συμβολή των διαφόρων μεταφορικών μέσων στην επίτευξη των οικονομικών και εκπολιτιστικών αποτελεσμάτων στα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω δεν υπήρξε, ούτε και σήμερα είναι ίσης σημασίας. Διαφοροποιείται με τη συμβολή παραγόντων, όπως οι ακόλουθοι:

- Αυτή η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας, η οποία από τα προϊστορικά χρόνια έδωσε πρωτεύοντα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση της περιοχής των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από τη θάλασσα, ενδεχομένως μέσω ποταμών, διωρύγων και λιμνών.

- Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορικών μέσων έναντι άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχισαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους, τους ωκεανούς κυρίως από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντιθέτως, η συμβολή των μεταφορικών μέσων ξηράς στις συγκοινωνίες και

μεταφορές, έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από τη χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνησή τους. Τέλος η αεροπορική μεταφορά εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις, μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Μόνο με το πλοίο είναι ακόμα και σήμερα, τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μεταφορά μεγάλης μάζας αγαθών, ιδίως φορτίων, τροφίμων, καυσίμων και πρώτων υλών.

Σαν συνέπεια των παραγόντων αυτών, τα τέσσερα πέμπτα του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται από τη θάλασσα.

Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το επιτελούμενο έργο που παράγεται απ' αυτή δεν είναι πάντοτε εξ' ίσου σπουδαίος. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους.

Η πρώτη τοποθετείται μέχρι το 15ο αιώνα. Η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην κίνηση των πλοίων και η τρίτη αφορά το υπόλοιπο του 19ου αιώνα και την σύγχρονη εποχή.

Στην πρώτη περίοδο το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο σε όγκο και έκταση διενέργειας αυτής. Εν τούτοις ο ρόλος της ήταν πάντοτε σημαντικός. Σ' αυτή οφείλεται η ανάπτυξη των μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η

μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Κατά τον μεσαίωνα η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, τόσο στη Μεσόγειο, με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο και πέρα του μεσογειακού χώρου, σε ολόκληρη την Ευρώπη δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έβαλε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της ευρωπαϊκής οικονομίας. Στους ρόλους της εποχής εκείνης οφείλουμε άλλωστε τόσο τη σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια τα οποία έφταναν στις ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, όσο και τις πρώτες μεταφορές σίτου και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων γίνονται σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και ανακαλύψεων, η οποία οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων οπουδήποτε του κόσμου ήταν κατεσπαρμένοι.

Διευρύνθηκε τότε και ισχυροποιήθηκε σπουδαίως ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για το νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών ώστε από το 16ο αιώνα οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το υπόβαθρο αφ' ενός της οικονομικής άνθησης της δυτικής Ευρώπης, από της Ιβηρικής χερσονήσου μέχρι της

Ολλανδίας και του Ην. Βασιλείου και αφ' ετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά το κόσμο.

Χαρακτηρίζεται, δηλαδή μέχρι το 19ο αιώνα περίοδος της θαλάσσιας μεταφοράς, ως σπουδαιότερης σημασίας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου γιατί:

α) Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων.

β) Επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων περιοχών και έβαλε τις βάσεις για τη δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας.

Η τελευταία περίοδος, που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση, χαρακτηρίζεται αφ' ενός απ' τη ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο, και αφ' ετέρου από τη μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών προς τη μεταφορά των επιβατών στις υπερπόντιες χώρες αλλά και τη μεταγενέστερη παρακμή στον τομέα των μεταφορών.

Μια από τις κυριότερες συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών εξελίξεων, ήταν η δημιουργία των προϋποθέσεων αλλά και της ανάγκης για την ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη

προς τις νέες Χώρες. Υπολογίζεται ότι μεταξύ 1815 και 1914 τουλάχιστον 65 εκατ. Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές ιδίως δε προς τις Ην. Πολιτείες. Τότε, για πρώτη φορά, το ανθρώπινο στοιχείο έγινε παράγοντας ανάπτυξης ειδικού τομέα ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η επιβατική ναυτιλία ήταν εκείνη η οποία έκανε δυνατή την «έξοδο» του ευρωπαϊκού έμψυχου πλεονάσματος, την τόσο αναγκαία για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού σε μία εποχή κατά την οποία οι μηχανές άρχισαν να αντικαθιστούν, σε μεγάλη κλίμακα, την ανθρώπινη εργασία.

Δεν είναι επομένως λεκτικό σχήμα, ούτε στοιχείο υπερβολής, ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία αφού έκανε δυνατή την επί παγκόσμιας κλίμακας ανακατανομή των δύο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής - των προϊόντων της γης και της εργασίας - επέδρασε περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στη διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Ιδιαίτερα από την εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικό κατασκευής των πλοίων και με την εξελικτική τελειοποίηση των μηχανικών μέσων προώθησης αυτών, έγινε δυνατή η μεταφορά φορτίων (πρώτων υλών, τροφίμων, καυσίμων) σύμφωνα με την οποία στηρίχθηκε η



λειτουργία της σύγχρονης οικονομίας χάρη στην οποία επιτεύχθηκε η διαμόρφωση παγκόσμιων τιμών ως προς τα βασικά αυτά αγαθά.

Επίσης καταστάθηκε δυνατή η εγκατάσταση τακτικών θαλάσσιων δρομολογιακών γραμμών στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων με την μορφή που έχει σήμερα. Επιπρόσθετα οι εξελίξεις αυτές κατέστησαν τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του περιβάλλοντος χώρου, σε πρώτες ύλες, καύσιμα και τρόφιμα.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και αυτή η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής, καταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Το κατα θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί, συμπερασματικά, αρτηρία, η διακοπή της οποίας αν ποτέ συνέβαινε, θα επέφερε την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του κόσμου.-

## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Β'.

### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

#### Οι διαστάσεις του Εμπορικού Στόλου

Η ανάπτυξη του Εμπορικού στόλου (ελληνικού και ελληνόκτητου\* ) σημείωσε μεταπολεμικά αλματώδη άνοδο. Το 1950 τα ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία είχαν χωρητικότητα 2,6 περίπου εκατομμύρια κ.ο.χ. (κόβοι ολικής χωρητικότητας) και το 1983 έφθασαν τους 55,9 εκατ. κόβους. Από το 1983 η δύναμη του εμπορικού στόλου ακολούθησε καθοδική πορεία και το 1991 η χωρητικότητά του ήταν περίπου 48.9 εκατ. κόβους που αντιστοιχεί στα επίπεδα του όγκου που είχε ο στόλος πριν από το 1970.

Ο όγκος του καθαρά ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία με ελληνική σημαία) έφθασε στο μέγιστο ύψος το 1981.

---

\* Ο ελληνικός στόλος περιλαμβάνει πλοία με ελληνική σημαία, ο ελληνόκτητος περιλαμβάνει πλοία ελλήνων πλοικκτητών με ξένη σημαία. Από τα ελληνόκτητα πλοία ένα τμήμα είναι συμβεβλημένο με το ΝΑΤ.

Το χρόνο αυτό διέθετε 3710 πλοία με χωρητικότητα 42 εκατ. κ.ο.χ. Από τότε ακολούθησε καθοδική πορεία η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στα μέσα του 1991 η δύναμη του στόλου ήταν 1863 πλοία ολικής χωρητικότητας 22,7 εκατ. κόρους.

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

Πίνακας 1: Εξέλιξη του Ελληνικού και Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου, κατά τα έτη 1973 - 1991

Σε χιλιάδες κ.ο.χ.

Έτος	Ελληνικός Στόλος		Ελληνόκτητος Στόλος με πλοία έθνικ σημαίας		Συνολο		Από τα πλοία με ξένη σημαία συν/βλημένοι με το ΝΑΤ	
	αμ. πλ.	κ.ο.χ.	αμ. πλ.	κ.ο.χ.	αμ. πλ.	κ.ο.χ.	αμ. πλ.	κ.ο.χ.
1973	2.536	19.295	1.365	20.793	3.901	40.080	1.362	19.674
1974	2.651	21.759	1.389	22.627	4.040	44.386	1.329	20.400
1975	2.743	22.527	1.340	23.190	4.102	45.717	1.185	19.513
1976	2.921	25.035	1.294	22.074	4.215	47.109	1.082	18.012
1977	3.344	29.517	1.098	19.112	4.442	48.629	933	15.662
1978	3.666	33.956	1.119	16.184	4.685	50.140	784	13.352
1979	3.827	37.353	910	14.380	4.737	51.733	617	11.270
1980	3.922	39.472	801	12.204	4.723	51.676	483	9.202
1981	3.710	42.005	791	12.025	4.501	54.033	455	8.113
1982	3.501	40.035	1.039	15.395	4.540	55.433	440	7.640
1983	3.169	37.478	1.094	18.431	4.363	55.909	406	7.283
1984	2.904	35.059	1.172	17.820	4.076	52.879	338	6.402
1985	2.599	31.032	1.252	19.143	3.851	50.175	326	5.856
1986	2.255	28.391	1.336	21.354	3.591	49.745	276	5.176
1987	1.948	23.560	1.524	26.540	3.472	50.100	236	4.605
1988	1.874	21.979	1.599	28.287	3.473	50.266	184	3.487
1989	1.839	21.324	1.551	28.602	3.390	49.926	176	3.447
1990	1.814	20.522	1.567	28.372	3.381	48.894	158	2.444
1991	1.863	22.753	1.447	29.310	3.310	52.063	146	2.462

Ετσι παρατηρείται απότομη μείωση των ελληνόκτητων πλοίων και αύξηση των πλοίων με ελληνική σημαία στα τέλη της δεκαετίας του 1970. Η μεταβολή αυτή οφείλονταν στην εγκατάλειψη, από πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες, της Λιβεριανής σημαίας, εξαιτίας των αυστηρών ελέγχων που καθιέρωσε η Λιβερία για την ασφάλεια των πλοίων.

Αντίθετη μετακίνηση παρατηρήθηκε αργότερα όταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες θέλησαν να επωφεληθούν από προνόμια που παρέχει η Ελληνική νομοθεσία.

Όσον αφορά τα Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, που είναι συμβεβλημένα με το NAT, ο αριθμός τους έχει μειωθεί δραματικά. Το 1973 υπήρξαν συμβεβλημένα 1362 πλοία και το 1991 μόνο 146.

Στη σύνθεση του Εμπορικού στόλου κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα φορτηγά πλοία, τα οποία αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό, τόσο με βάση τον αριθμό, όσο και τη χωρητικότητα. Έτσι το 1980 τα φορτηγά πλοία αντιπροσώπευαν το 71% του συνολικού αριθμού των πλοίων με ελληνική σημαία και το 62,2% της συνολικής χωρητικότητας. Το 1986 τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύουν το 97% του συνολικού αριθμού των πλοίων.

Τα επιβατικά και λοιπά πλοία, ενώ αντιπροσωπεύουν τα 30% περίπου του συνολικού αριθμού των πλοίων, αποτελούν το 3% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου με Ελληνική σημαία. Τα πλοία αυτά δεν επηρεάστηκαν από την κρίση της ναυτιλίας από το 1980 και μετά. Αντίθετα ο αριθμός τους μεταξύ 1980 και 1986 αυξήθηκε. Όλα αυτά τα πλοία, μαζί με άλλα 350 φορτηγά και δεξαμενόπλοια (μικρά κυρίως), απασχολούνται και ταξιδεύουν αποκλειστικά σχεδόν στον Ελλαδικό χώρο και η σύνδεσή τους με την Ελληνική οικονομία είναι άμεση.

Η θέση του Ελληνικού και Ελληνόκτητου Εμπορικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία είναι υπολογίσιμη. Το 1981 αντιπροσώπευε το 6% του συνολικού αριθμού των πλοίων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και το 12,8% της συνολικής χωρητικότητας. Το 1991 η συμμετοχή αυτή μειώθηκε. Τα πλοία του εμπορικού στόλου αποτελούσαν το χρόνο αυτό το 4,4% περίπου του παγκόσμιου στόλου και το 11,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τα αργούντια πλοία με Ελληνική σημαία που βρίσκονται εκτός εκμεταλλεύσεως λόγω έλλειψης φορτίων, αντιπροσώπευαν το 1991 το 5,3% της συνολικής χωρητικότητας του Ελληνικού εμπορικού στόλου. Το ποσοστό αυτό έφθασε στις αρχές της δεκαετίας του 1980 στο 25% περίπου. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των αργούντιων πλοίων και η χωρητικότητά τους διαμορφώθηκε ως εξής:

1987 (Δεκέμβριος)	πλοία	177	κοχ (σε χιλ)	1987
1988 (Δεκέμβριος)	πλοία	145	κοχ (σε χιλ)	459
1989 (Δεκέμβριος)	πλοία	173	κοχ (σε χιλ)	562
1990 (Δεκέμβριος)	πλοία	182	κοχ (σε χιλ)	789
1991 (Αύγουστος)	πλοία	146	κοχ (σε χιλ)	1225

#### Οι παράγοντες ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου

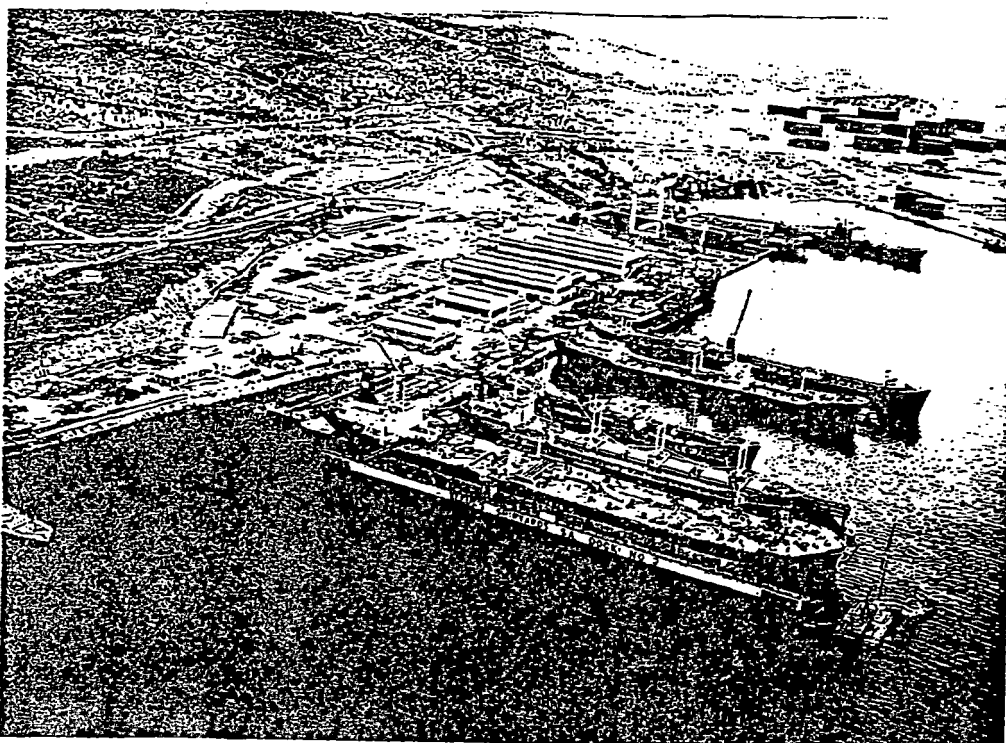
Η γρήγορη μεταπολεμική ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα των παρακάτω παρα-

γόντων.

1. Η μεγάλη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο η οποία οφείλεται:

- Στην αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών για την ανοικοδόμηση των χώρων που έπαθαν μεγάλες ζημιές από τον πόλεμο.
- Στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου που ακολούθησε τη λήξη του πολέμου.
- Στη διεύρυνση των εμπορ.κών ανταλλαγών μεταξύ των αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών.
- Στην αύξηση της παραγωγής, που είχε σαν αποτέλεσμα την μεγάλη ζήτηση πετρελαίου από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες, αφού το πετρέλαιο επεκράτησε σαν βασική καύσιμη ύλη.

2. Η ναυτική παράδοση και εμπειρία των Ελλήνων ναυτικών και των εργαζόμενων γενικά στη ναυτιλία η οποία αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης.



3. Η πολιτική κινήτρων που εφάρμοσε το Ελληνικό κράτος για το εφοπλιστικό κεφάλαιο και η υποδομή για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών (απαλλαγή από φόρους, δανειοδότηση κ.α.).

4. Η γεωγραφική θέση της χώρας στο μέσον των θαλάσσιων δρόμων της Μεσογείου, μαζί με την παράδοση και την εμπειρία των ναυτικών έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς.

5. Η σύνδεση του εφοπλιστικού κεφαλαίου με το διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας είχε σαν επακόλουθο τη διεθνοποίηση του εφοπλιστικού κεφαλαίου και τη στενή σύνδεσή του με το ξένο τραπεζικό κεφάλαιο. Με τη σύνδεση αυτή η εμπορική ναυτιλία εξασφάλισε χρηματοδότηση για τις κατασκευές νέων ποντοπόρων πλοίων και για αγορά μεταχειρισμένων.

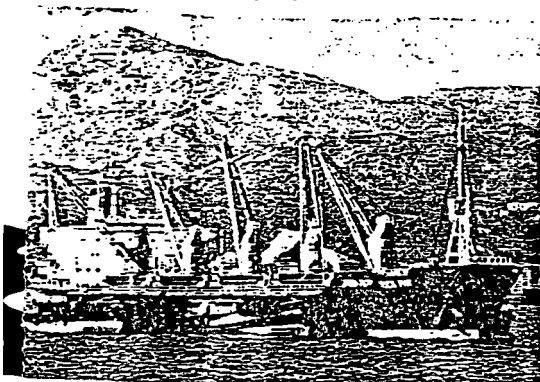
Επίσης οι Ελληνικές τράπεζες, βοήθησαν την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου, με τη χρηματοδότηση επιχειρήσεων ακτοπλοΐας, την παροχή χαμηλότοκων επισκευαστικών δανείων για τα πλοία που επισκευάζονται στα ελληνικά ναυπηγεία.

#### Η ηλικία των Ελληνικών πλοίων

Η ηλικία του Ελληνικού στόλου είναι αρκετά μεγαλύτερη από τη μέση ηλικία του Παγκόσμιου Εμπορικού στόλου. Μεταξύ του 1975 και 1981 η μέση ηλικία του Ελληνικού

στόλου αυξήθηκε σχεδόν διπλάσια απ' όσο η μέση παγκόσμια ηλικία. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος δεν έχει οργανική σύνθεση με την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία και καλύπτει τις ανάγκες του με αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Για την ηλικία του πλοίου πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:



- 1) Η ηλικία είναι ένα, κατά προσέγγιση κριτήριο της κατάστασης του πλοίου από πλευράς αξιοπλοΐας και ροπής του προς το ναυτικό ατύχημα.
- 2) Τα παλαιά πλοία είναι αντιπαραγωγικά γιατί δεν μπορούν να ενσωματώσουν τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις.
- 3) Το παλαιό πλοίο είναι συνήθως συνώνυμο του υποσυντηρούμενου και κακοεπανδρωμένου.
- 4) Για μεγάλο χρονικό διάστημα το μεταχειρισμένο πλοίο, κάποιας ηλικίας, έχει χαμηλότερο κόστος και είναι πιο ανταγωνιστικό στην προσφορά για ναύλωση.

### Η σημερινή θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελληνική Ναυτιλία με ισχυρή παρουσία και παράδοση αρκετών χιλιάδων ετών βρίσκεται σήμερα, μερικά μόνο χρόνια πριν από τον 21ο αιώνα σε ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ. Η ένταξη της Ελλάδας στη Ε.Ε., οι συνεχείς οικονομικές κρίσεις και



οι διάφορες εστίες πολέμου οι οποίες επηρέασαν άμεσα ή έμμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές, ως και η επερχόμενη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών (CABOTAGA) στην Ε.Ε., συνεχώς αλλάζουν τους όρους εκμεταλλεύσεως των πλοίων. Η Ελληνική ναυτιλία όμως με δυνατές βάσεις αντιπροσωπεύει μια μεγάλη διεθνή δύναμη και η προσφορά της στον τόπο είναι μοναδική σε όλους τους τομείς.

Τα Ελληνικής σημαίας πλοία συγκροτούν μια δύναμη 29 εκατομμ. κόρων, την ΤΡΙΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ και την ΠΡΩΤΗ στην Ε.Ε. αντιπροσωπεύοντας το 44% του στόλου της, όταν η αμέσως επόμενη ναυτική χώρα αντιπροσωπεύει μόλις το 11%.

Στοιχεία όμως για την Ελληνική Ναυτιλία αξίζει να αναφερθούν, πιστεύω, για την καλύτερη διαμόρφωση μιας εικόνας χρήσιμης για τον αναγνώστη προς την Ναυτιλία μας, καθώς θα τον βοηθήσει στην ενημέρωσή του για τον τομέα της Οικονομίας μας.

### Συναλλάγμα

Αισθητή ήταν η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά το 1995. Ανήλθε στο επίπεδο του 12% (συγκεκριμένα 11,9%) και σε δύο δισεκατομμύρια 190 εκατομμύρια δολάρια έναντι ένα δις 957 εκατομμυρίων δολ. του 1994. Δηλαδή «έσπασε το φράγμα» των δύο δις! Αυξητικές είναι και οι προβλέψεις για το τρέχον έτος. Οσον αφορά τη χωρητικότητα

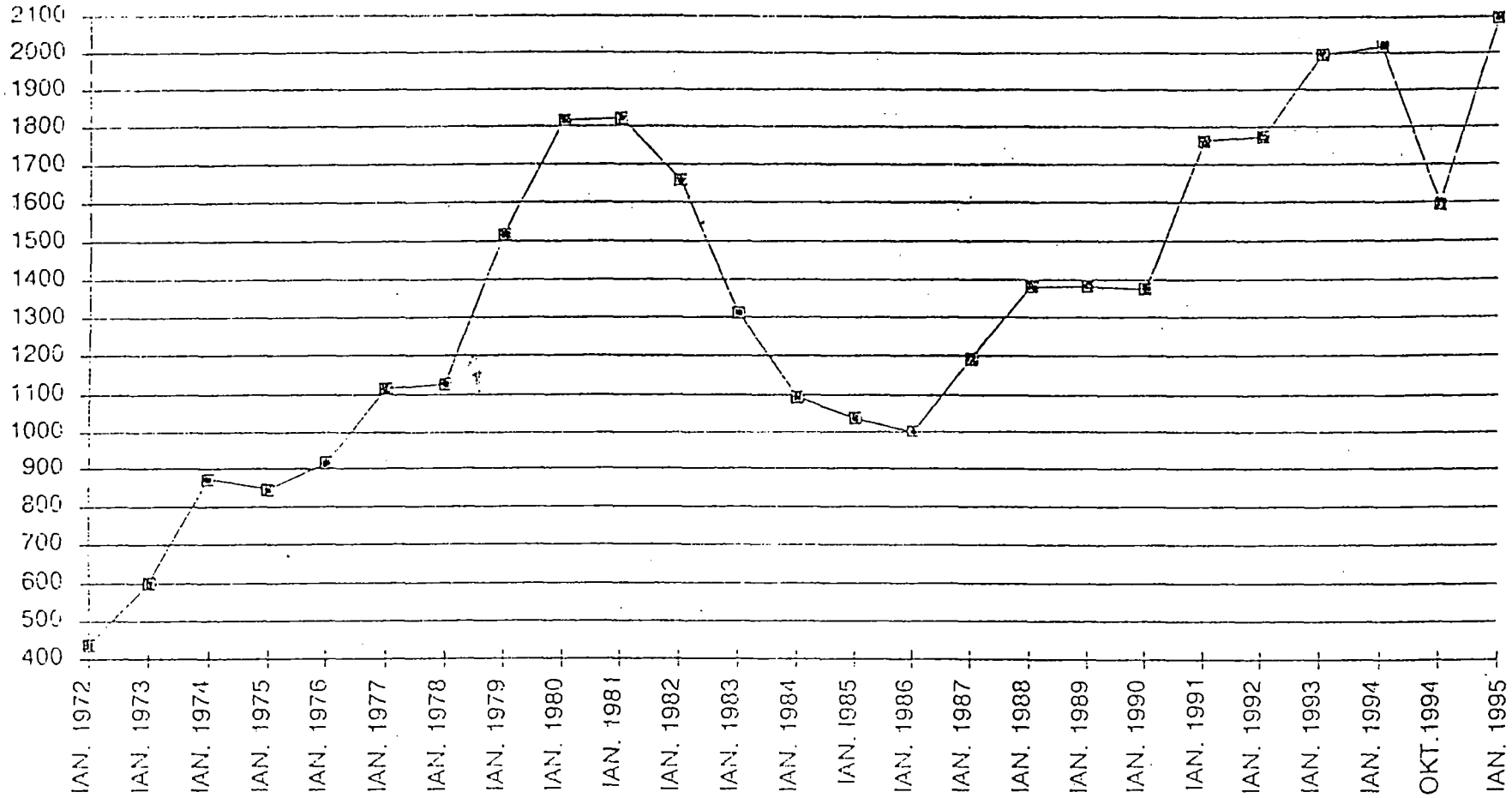
του υπό την ελληνική σημαία στόλου κατά το α' εξάμηνο του 1996 αυξήθηκε κατά 590.000 κόρους ενώ ο αριθμός των πλοίων που διεγράφησαν κυρίως γιατί διαλύθηκαν ή πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς ήταν μεγαλύτερος των εγγραφών (72 διαγραφές έναντι 50 εγγραφών). Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφέντων στο εθνικό νηολόγιο σκαφών είναι αισθητά μικρότερος από εκείνον των διαγραφέντων. Ενεγράφησαν συνολικά 50 σκάφη 1.701.399 κόρων ολικής χωρητικότητας και διεγράφησαν 72 με 1.111.566 κόρους.

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι η σύνθεση του εισαγόμενου αυτού συναλλάγματος:

- Το 80% προέρχεται από μισθούς πληρωμάτων και εισφορές σε ναυτιλιακά ταμεία.
- 7% αντιπροσωπεύει έξοδα λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.
- 6% εισάγεται για κάλυψη εξόδων επισκευής και συντήρηση πλοίων καθώς και τροφοδοσίας των.
- 7% προέρχεται από την ναύλωση πλοίων.

Χαρακτηριστικοί είναι οι παρακάτω πίνακες:

# ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1973-1994



### Α) Ναυτιλιακές εταιρίες και συνάλλαγμα

Η θεαματική αύξηση του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου των τελευταίων ετών συνοδεύτηκε από ανάλογη αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα. Ετσι κατά την τελευταία δεκαετία οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν εγκαταστήσει γραφεία τους στην Ελλάδα σύμφωνα με το Νόμο 89/67 αυξήθηκαν από 655 που ήταν το 1984 σε 1031 το 1994. Παράλληλη αύξηση σημείωσαν οι απασχολούμενοι στις εταιρίες αυτές, καθώς και το συνάλλαγμα που εισήγαγαν για την αντιμετώπιση των λειτουργικών τους εξόδων.

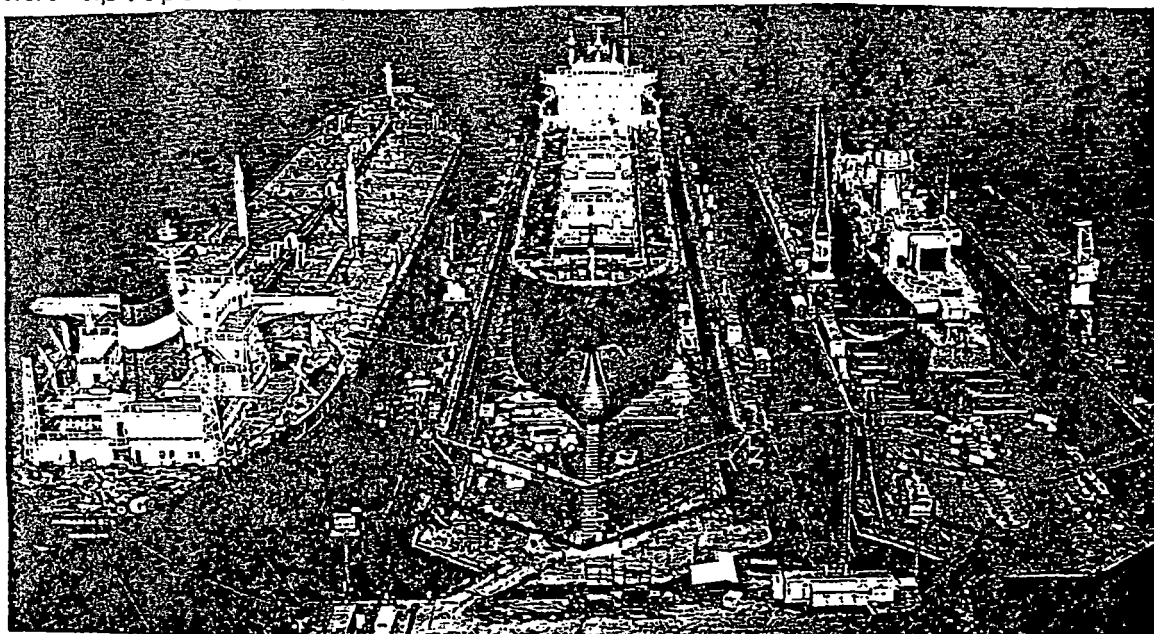
Αναλυτικά στοιχεία περιέχονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ			ΕΙΣΛΑΒΗ ΣΥΝΗΓΜΑ ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ	ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓ.		ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ	ΠΟΣΟΤΑ ΛΥΣ. ΣΕ ΕΞΟΔΑ ΓΡΑΦ.
		ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ		ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ	ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ		
1984	679	6577	709	7286	749.470.958	99.382.556	620.332.461		
1984	655 από 666	6377	668	7835	787.500.005	92.698.466	550.544.717	6,7%	
1985	598 από 623	6117	605	6722	610.369.240	85.897.064	485.290.698	8,8%	
1986	585 από 610	5871	597	6468	605.709.609	91.245.332	463.745.249	16%	
1987	598 από 626	6104	524	6628	759.497.568	104.002.327	593.3047.667	14%	
1988	644 από 668	6047	582	6629	828.787.982	124.644.905	639.340.244	19%	
1989	675 από 692	6419	623	7042	826.471.274	137.541.830	626.121.307	10,3%	
1990	701 από 708	6492	831	7323	1.011.312.917	174.222.486	774.794.473	26,5%	
1991	741 από 767	7012	738	7750	1.091.468.187	184.895.600	852.065.959	6,1%	
1992	850 από 863	7585	777	8362	1.175.725.583	218.250.815	917.938.852	18%	
1993	919 από 942	7934	877	8811	1.260.180.603	223.102.390	962.501.074	2,2%	
1994	1011 από 1031	7979	936	8915	1.324.019.360	272.445.955	944.040.465	22%	

### Ο Ελληνικός Εμπορικός στόλος στο κόσμο

Σύμφωνα με τα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία των Υπηρεσιών του Ε.Ε.Ν. αλλά και των LLOYD'S η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εμφανίζει μια σταθερή ανοδική πορεία κατά το 1995, σε σύγκριση με αυτά των προηγούμενων χρόνων (10 ετών), καθιστώντας την Ελληνική σημαία αξιόπιστη και ελκυστική για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Μάλιστα στο ίδιο

συμπέρασμα κατέληξε και η σύσκεψη Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, όπου στην σχετική έκθεση τονίζεται η άνοδος του υπό Ελληνική σημαία στόλου, αλλά κυρίως η διατήρηση της τρίτης θέσης ανάμεσα στις 10 πρώτες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου με ποσοστό 6,5 της παγκόσμιας χωρητικότητας, αλλά και η αύξηση του Ελληνικού στόλου σε χωρητικότητα και αριθμό πλοίων.



Αναλυτικά προκύπτει ότι:

- Ο υπό Ελληνικής σημαίας στόλος είναι συνολικής χωρητικότητας 55.547.186 κόρων DW και παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 1994 της τάξης του 2% περίπου, ενώ αποτελείται από 1120 πλοία άνω των 1.000 ΚΟΧ, παρουσιάζοντας αύξηση 2,5% σε σχέση με 1994.

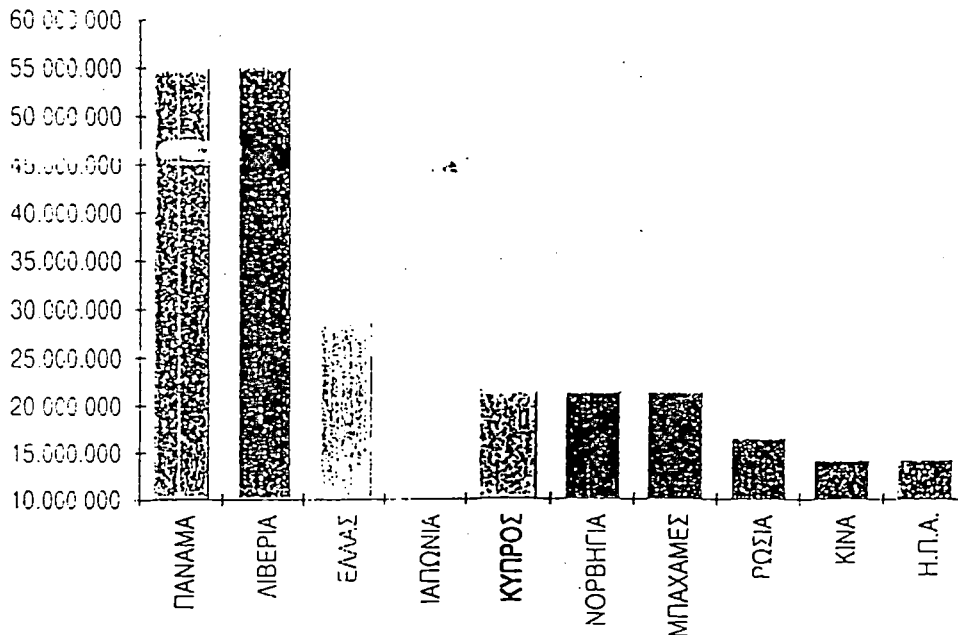
- Σχετικά με το σύνολο των υπό Ευρωπαϊκή σημαία στόλων η Ελλάδα διατηρεί την πρώτη θέση με ποσοστό 44%.

- Αλλά και ο Ελληνόκτητος στόλος που σήμερα αποτελεί

το 16,2 της παγκόσμιας χωρητικότητας με 3.142 πλοία συνολικής χωρητικότητας 126.138.852 τόνων D.W.

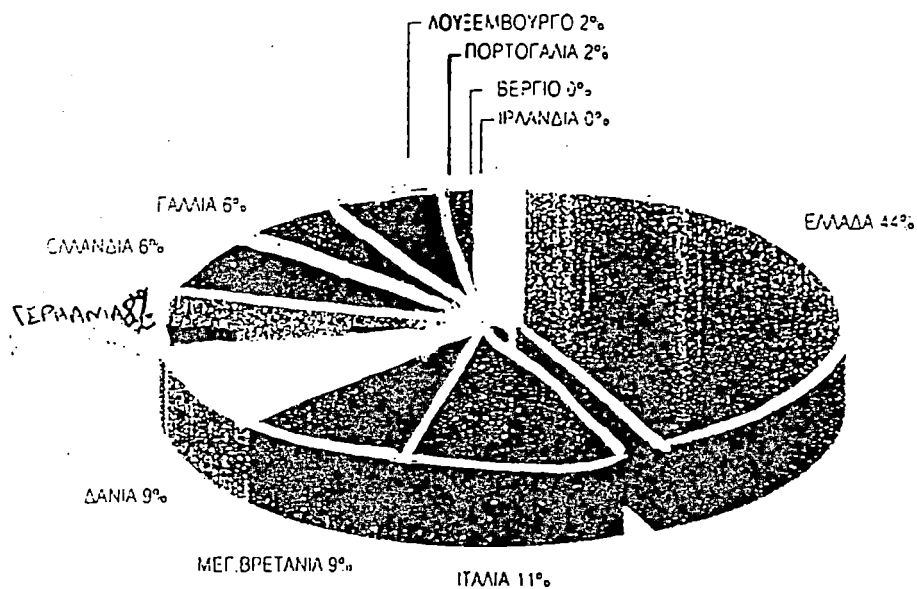
Για καλύτερη κατανόηση των παραπάνω, αλλά και πληρέστερη ενημέρωση παραθέτονται πίνακες στατιστικών στοιχείων με πηγή την LLOYD' S REGISTER και το ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

### ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΤΩΝ 10 ΠΡΩΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ (Πλοία άνω των 1.000 grt)



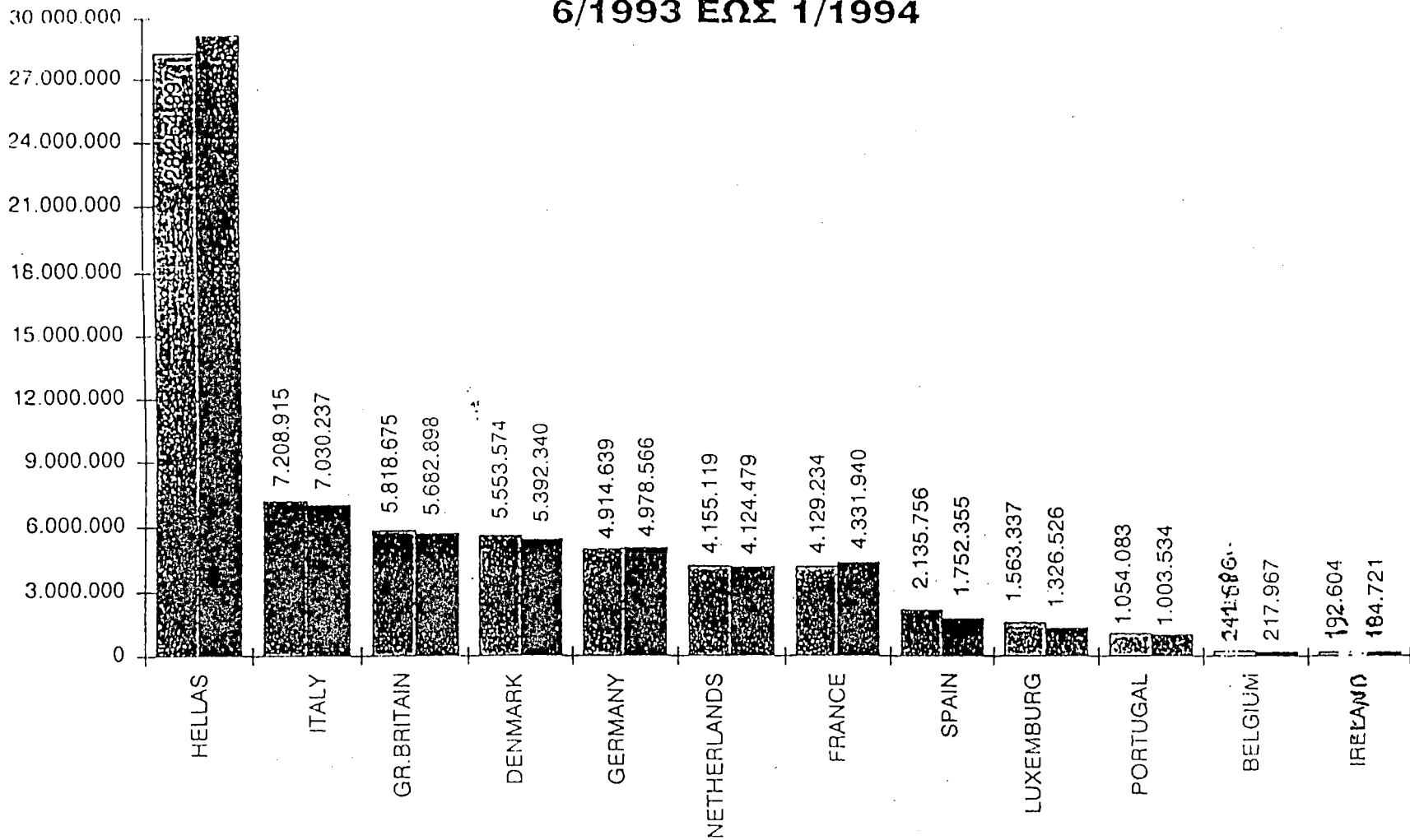
Στοιχεία Μαρτίου 1994, πηγή LLOYD'S REGISTER

### ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (Ιούνιος '93 - Πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)



Στοιχεία Μαρτίου 1994, πηγή LLOYD'S REGISTER

## ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (Ε.Ε.) 6/1993 ΕΩΣ 1/1994





### Εξέλιξη - Σημαία - Ανάλυση

Η Ανάπτυξη του Εμπορικού στόλου, τόσο των πλοίων που φέρουν Ελληνική σημαία δηλ. του επωνομαζόμενου «Ελληνικού στόλου» όσο και του «Ελληνόκτητου» δηλ. των πλοίων Ελλήνων πλοιοκτητών με ξένη σημαία, σημείωσε μεταπολεμικά αλματώδη άνοδο. Το 1950 τα Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία είχαν χωρητικότητα 2,6 εκατομμ. κοχ. και το 1983 έφθασαν τους 55,9 εκατομμ. κοχ. Από το 1984 η δύναμη του Εμπορικού στόλου ακολούθησε καθοδική πορεία και το 1990 η χωρητικότητά του άρχισε να αυξάνεται και να επανέρχεται σε ανοδική πορεία που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Πολλές μεταβολές του Ελληνικού και Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου οφείλονται στην αλλαγή της σημαίας των πλοίων που γίνεται από τους πλοιοκτήτες για να επωφεληθούν από προνόμια που παρέχονται από τις νομοθεσίες των χωρών ή να αποφύγουν επιβαρύνσεις.

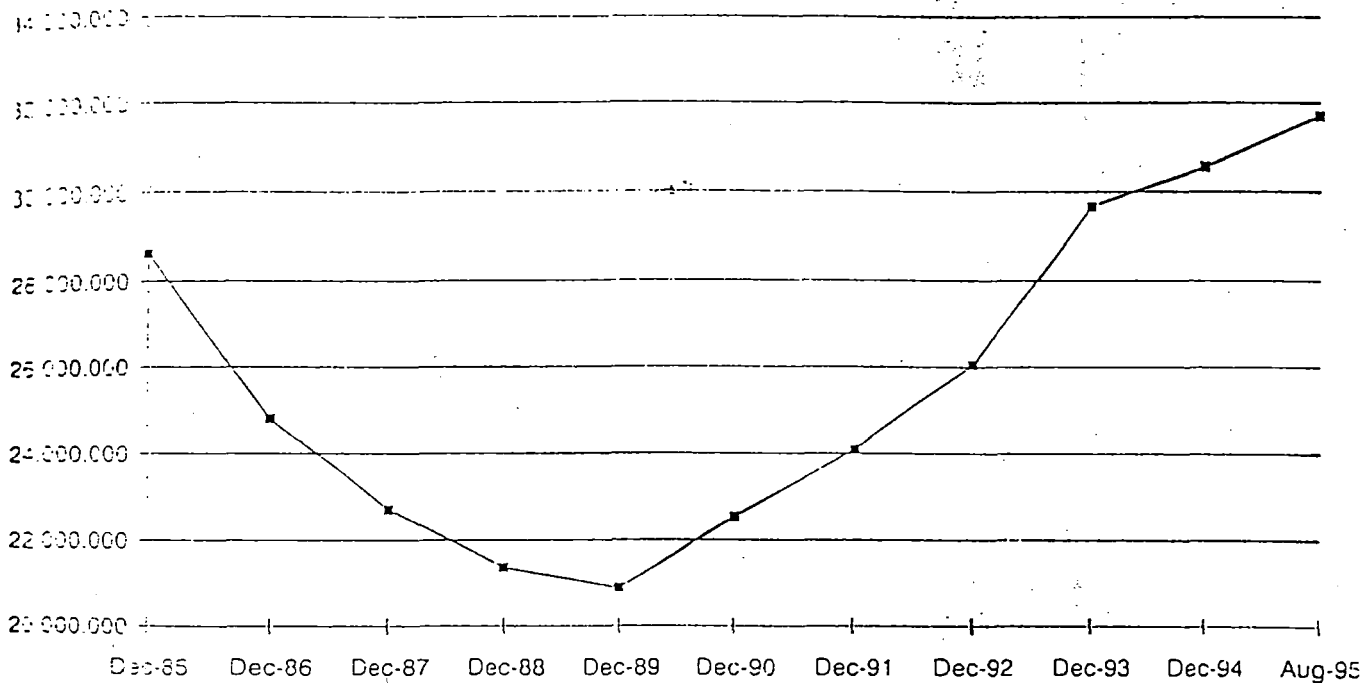
Ετσι μετά από περιόδους προτίμησης ξένων σημαιών από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, σήμερα δείχνουν στροφή προς την Ελληνική σημαία, σημείο που δίνει δύναμη στο Εθνικό Νηολόγιο, άρα και στο γόητρο (Εθνική προβολή), καθώς και οφέλη οικονομικού χαρακτήρα (που έτσι και αλλιώς βέβαια) προσφέρει στη Χώρα.

Επίσης ποικίλα είναι τα είδη πλοίων που συνθέτουν τον Εμπορικό στόλο. Κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα φορτηγά πλοία και τα Δεξαμενόπλοια ενώ σημαντική μερίδα

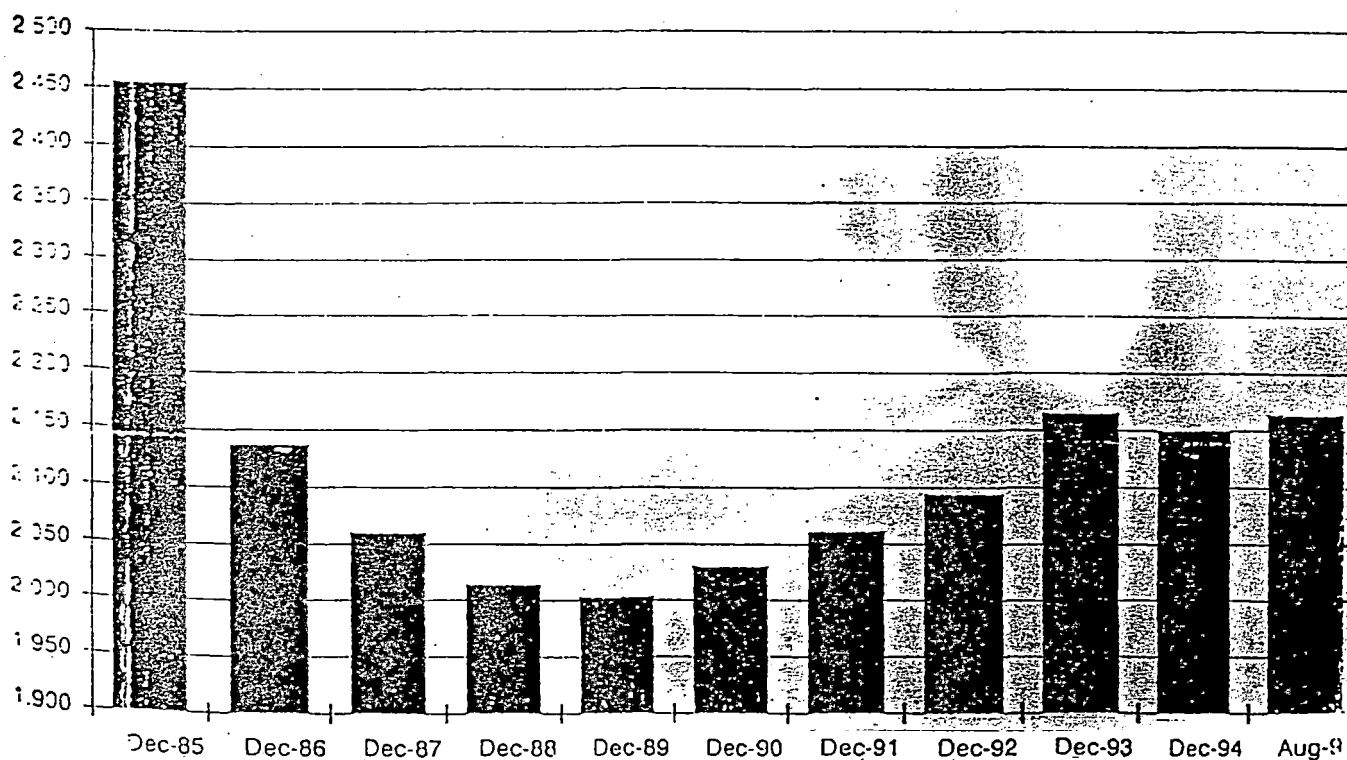
καλύπτουν και τα Επιβατηγά, Χημικά, CONTAINERS κ.α.

Στατιστικοί πίνακες δίνουν αναλυτικότερη εικόνα:

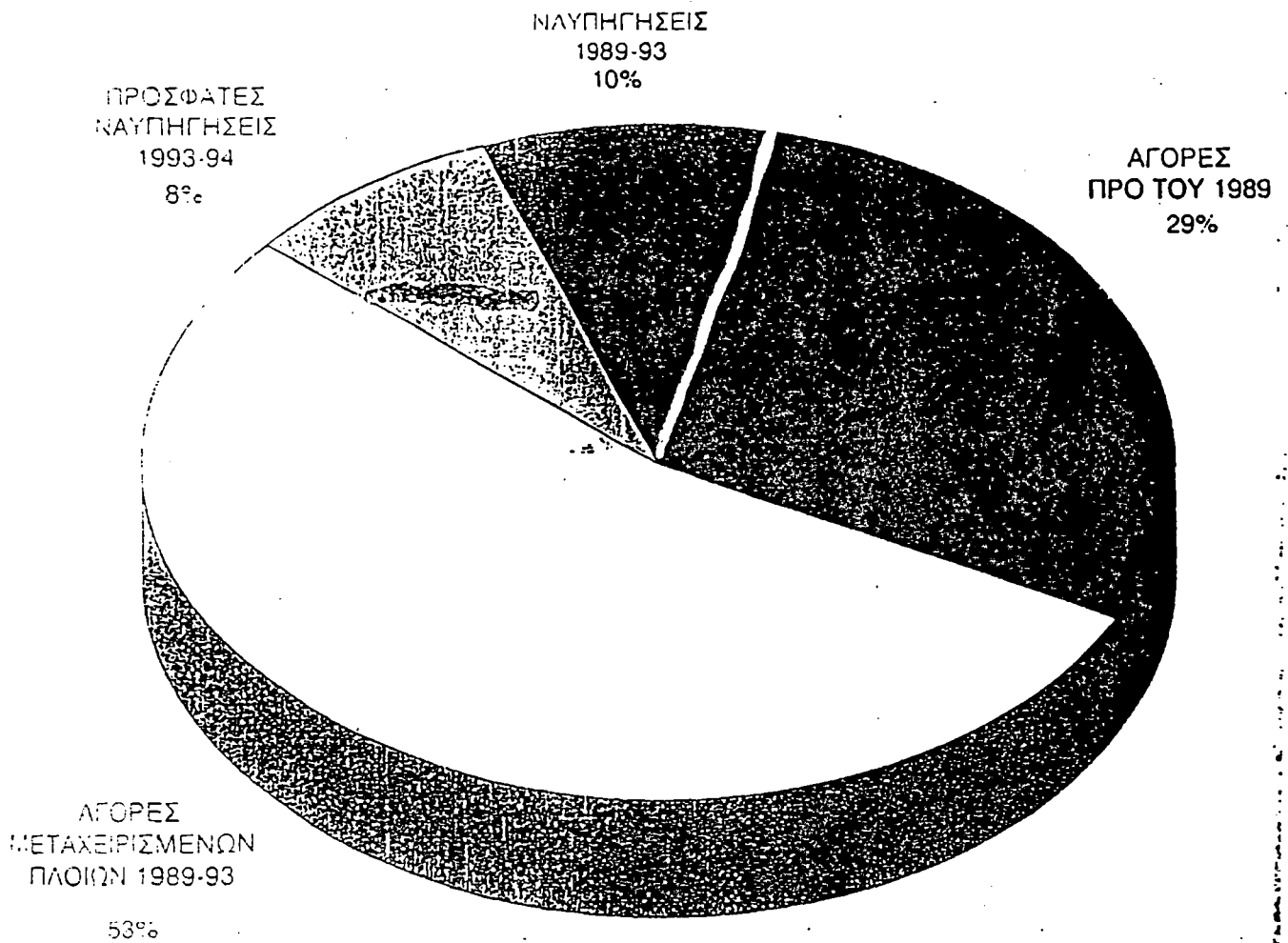
## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ 1985-95 ΣΕ Κ.Ο.Χ.



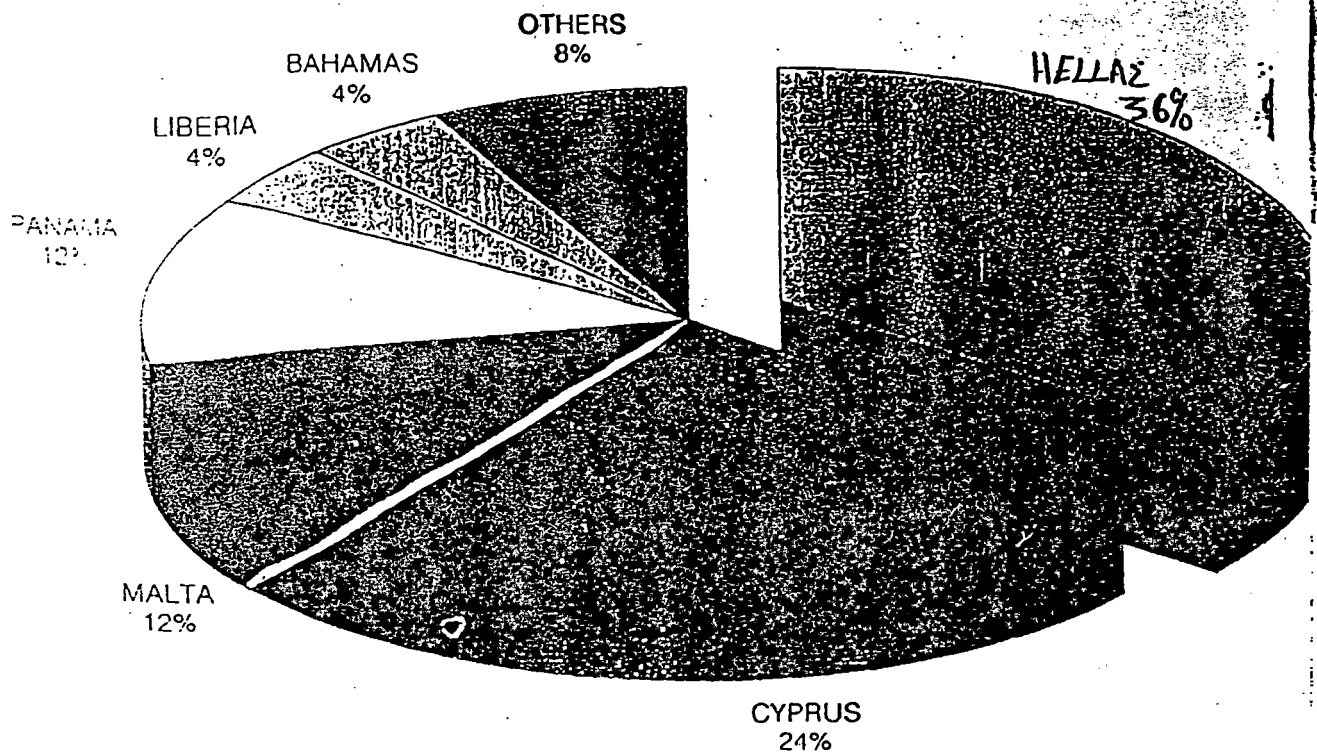
## ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ



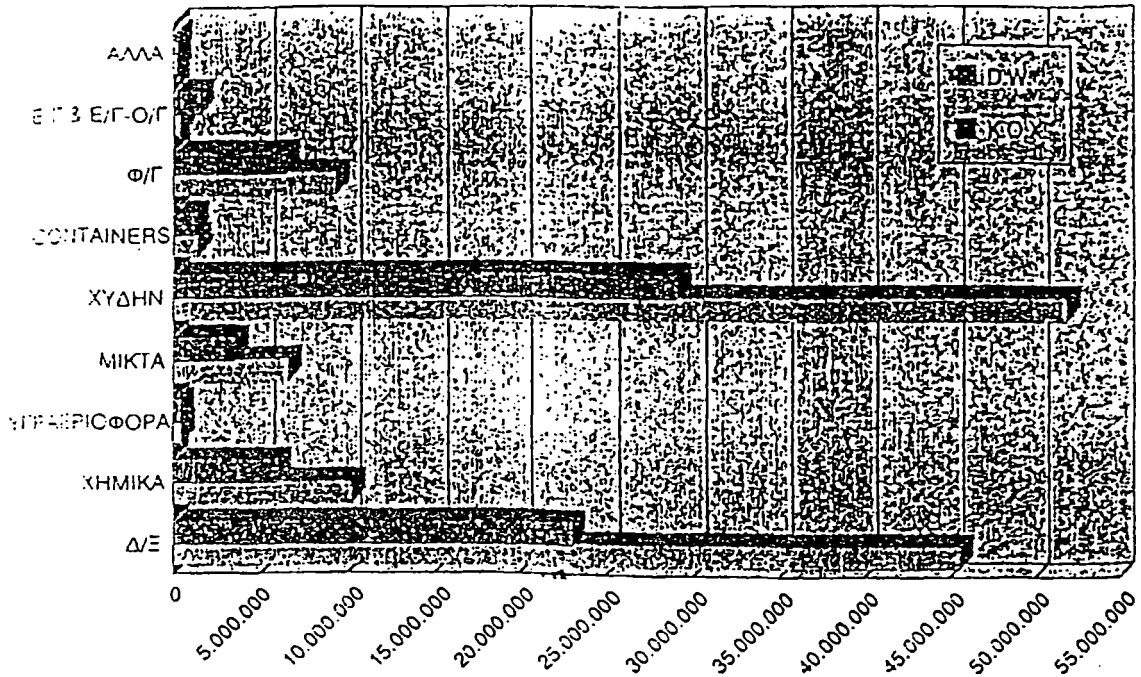
# ΣΥΝΘΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Δ/Ξ



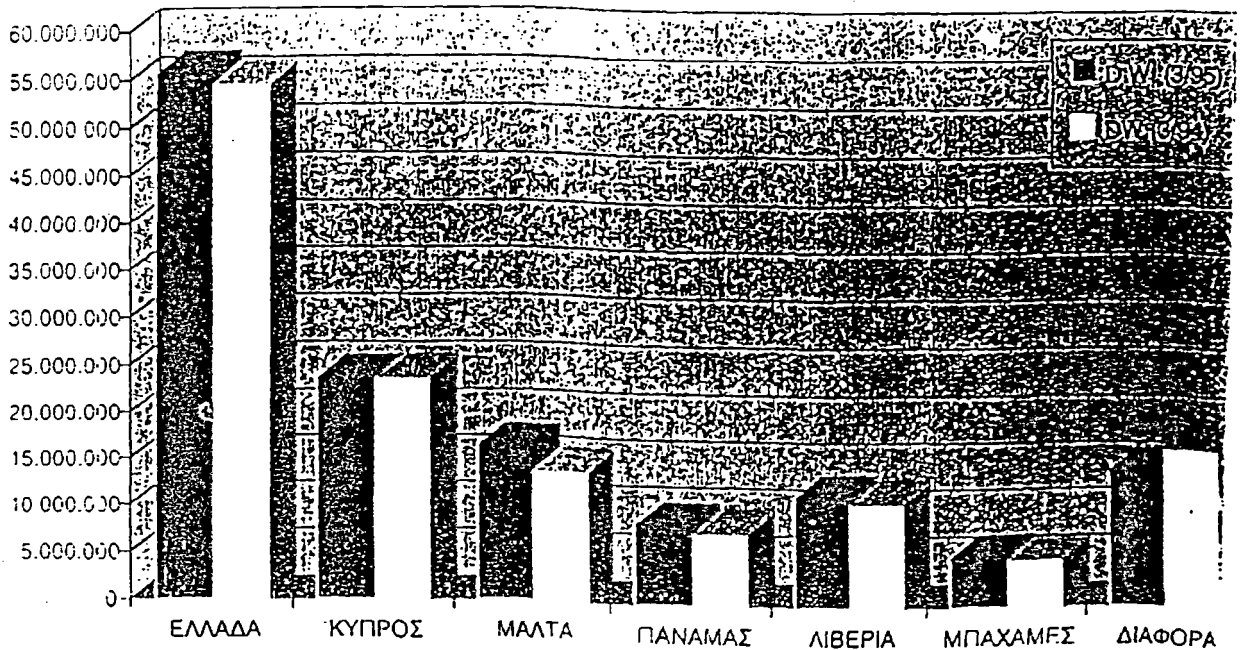
## Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ



### ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ



### Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ (ΕΤΗ '94-'95)



## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο      Γ'.

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Εκείνο που κάνει τη σύγχρονη ολοκληρωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση να διαφέρει κάπως από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις είναι ο αριθμός και οι διαστάσεις των μεταβλητών που προσδιορίζουν την εξέλιξή της.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι διαστάσεις αυτών των μεταβλητών είναι παγκόσμιες.

Οι παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία και εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να χωριστούν σε ενδογενείς και εξωγενείς.

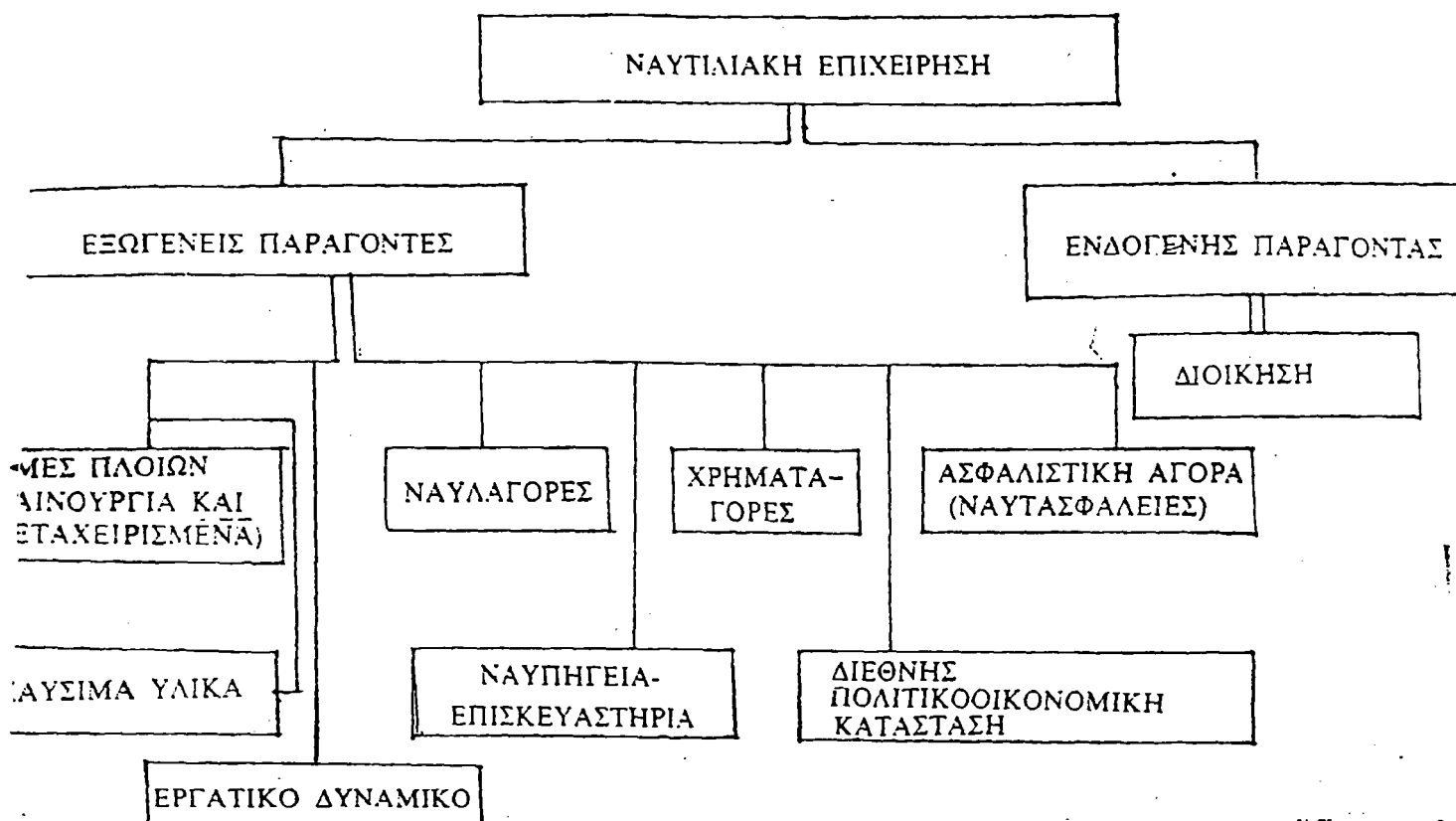
Ο ενδογενής παράγων είναι ουσιαστικά ένας, δηλαδή η διοίκηση της επιχείρησης. Από την οικονομική και τεχνική αποδοτικότητα ή μη της διοίκησης πολλά εξαρτώνται για το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης. Γι' αυτόν τον λόγο πολλοί από τους εφοπλιστές που είναι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων μικρού ή μέσου μεγέθους προτιμούν οι ίδιοι να ασκούν όχι μόνο τη γονική εποπτεία, ως επιχειρηματίες, αλλά και μέρος των καθημερινών καθηκόντων της διοίκησης.

Μέρος της πληροφόρησης για τους εξωγενείς παράγοντες, που πρέπει να υπολογιστούν στη λήψη αποφάσεων από την επιχείρηση, μπορεί να προέρχεται από τον τομέα της διοίκησης. Αλλά η ίδια η επιχείρηση, που παίρνει τις αποφάσεις, ανεξάρτητα αν αυτή αποτελείται από τον παραδοσιακό captain of Industry ή το σύγχρονο manager, πρέπει να έχει τις δικές της πρώτες πηγές πληροφόρησης. Η γνώση για τις τάσεις όσον αφορά την τιμή της αγοραπωλησίας των νέων και παλαιών πλοίων, για τις τιμές των καυσίμων, για τις υπάρχουσες διαφορές όσον αφορά το κόστος των επισκευών στην παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική αγορά, καθώς επίσης οι τάσεις όσον αφορά την τιμή των ασφαλίσεων στις κύριες αγορές για ναυτασφάλειες, τα επιτόκια και οι αυξομειώσεις όσον αφορά την αξία των κύριων κυκλοφοριών, αποτελούν βασική προϋπόθεση για την λήψη σωστών αποφάσεων.

Επιπρόσθετα η κάθε επιχείρηση επιζητεί την γνώση της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής κατάταξης και όλα αυτά είναι απαραίτητα για να μπορεί ο επιχειρηματίας να παίζει σωστά το παιχνίδι της ναυλαγοράς που είναι η κύρια πηγή της προσόδου μιας επιχείρησης, αν αυτή είναι πραγματικά ναυτιλιακή επιχείρηση. Το κέντρο λήψης αποφάσεων της επιχείρησης πρέπει να έχει μια γενική ιδέα των τάσεων κλπ. όσον αφορά την αγορά εργατικού δυναμικού, η οποία διεθνοποιείται ολοένα και περισσότερο. Τα επιμέρους

ζητήματα σχετικά με τα πληρώματα, τη μισθοδοσία, τις συμβάσεις κλπ. είναι θέμα της διοίκησης της επιχείρησης.

**Παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης**



**Μορφές και πηγές χρηματοδότησης της Ναυτιλιακής Επιχείρησης**

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση ακόμη και στο στάδιο της ωριμότητάς της έχει πάντα κατά κανόνα την ανάγκη για χρηματοδότηση, άλλοτε για βραχυπρόθεσμους σκοπούς και άλλοτε για μακροπρόθεσμους.

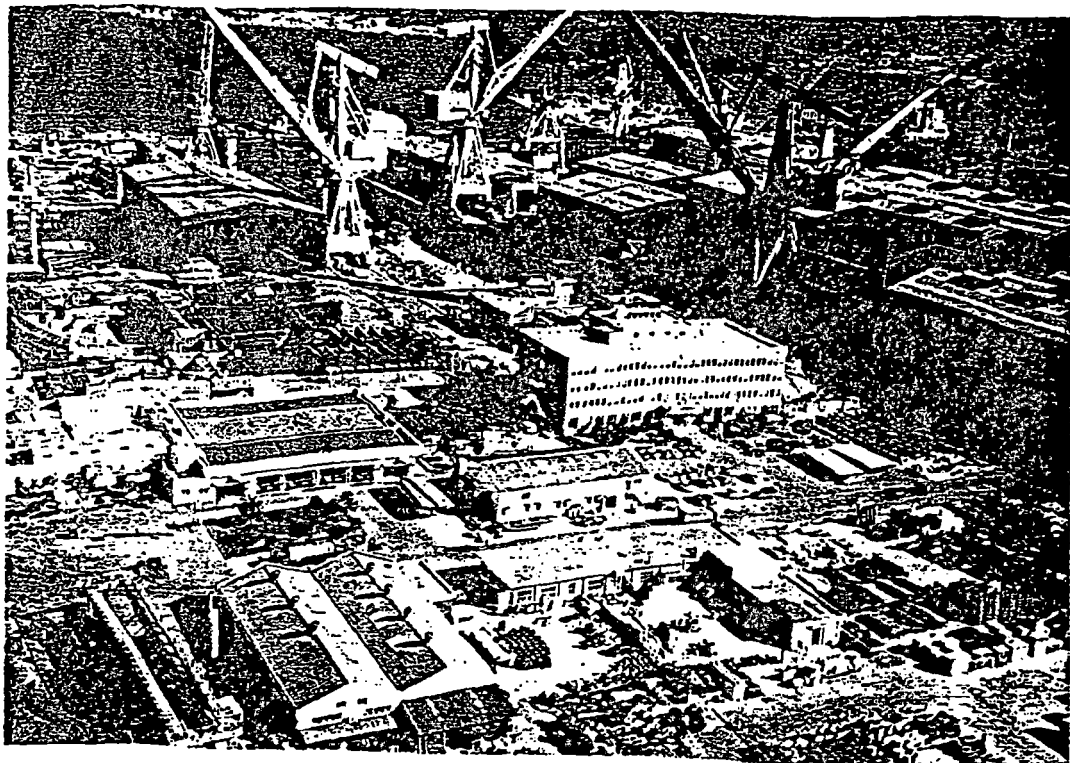
Η βραχυπρόθεσμη ζήτηση για χρήμα από την επιχείρηση συνήθως αποσκοπεί στο να καλύψει ανάγκες που πηγάζουν από

την λειτουργία του πλοίου, από το κόστος των επ.σκευών εκτάκτων ή μη και από άλλους λόγους που μπορεί να οφείλονται σε απροσδιόριστους παράγοντες.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι προπολεμικά οι τσάπεζες καθώς και οι άλλοι χρηματιστικοί θεσμοί ήταν προετοιμασμένοι να δανείσουν περισσότερο για βραχυπρόθεσμες ανάγκες απ' ό,τι για μακροπρόθεσμες.

Οι μακροπρόθεσμοι σκοποί της ναυτιλιακής επιχείρησης που δημιουργούν την ανάγκη για χρηματοδότηση είναι προφανώς οι νέες παραγγελίες ή γενικά οι αγορές πλοίων.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ανάγκη χρήματος για να εξωλήσει προηγούμενες υποχρεώσεις της για ένα χρονικό διάστημα ορισμένων ετών, γι' αυτό καμιά φορά για αναλυτικούς λόγους χρησιμοποιούμε τον όρο «η μεσοπρόθεσμη περίοδος».





Οι πηγές της χρηματοδότησης, όπως αυτές υπάρχουν σήμερα, θα μπορούσε να ταξινομηθούν και για αναλυτικούς, αλλά και για πρακτικούς διαχειριστικούς λόγους όπως παρακάτω:

1) Αυτοχρηματοδότηση: Για την χρησιμοποίηση του κεφαλαίου του ενός ή των περισσότερων συνιδιοκτητών και κατόπιν της δημιουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης μετόχων. Στην περίπτωση μιας υπάρχουσας ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία είναι ήδη πλοιοκτήτρια μιας ή περισσότερων πλοίων μεταχειρισμένων ή νέων μπορεί να προέλθει μερικά ή ολικά από τα συσσωρευμένα κέρδη της επιχείρησης.

2) Έκδοση μετοχών: κατά κανόνα στην περίπτωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ανήκουν στο χώρο των αναπτυγμένων βιομηχανικά χωρών η χρηματοδότηση μερικά ή ολικά της ίδιας της επιχείρησης ή νέων επενδύσεων αυτής μπορεί να προέλθει από την έκδοση μετοχών ή ομολογιών αν η επιχείρηση έχει εισηγμένες τις μετοχές της στα χρηματιστήρια προς ελεύθερη διαπραγμάτευση. Οι δύο παραπάνω πηγές χρηματοδότησης μπορεί να θεωρηθούν από τις υπόλοιπες ως εσωτερικές πηγές χρηματοδότησης της ναυτιλιακής επιχείρησης, ενώ οι υπόλοιπες είναι προφανώς εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης.

3) Μια πηγή χρηματοδότησης είναι άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα στα οποία μπορεί ν' αποτανθεί η ναυτιλιακή

επιχείρηση για δανεισμό. Τέτοιου είδους πηγή στην περίπτωση της νέας και κατά κανόνα μικρής ιδιαίτερα σε παλαιότερες εποχές, ναυτιλιακής επιχείρησης είναι πρώτα απ' όλα το ναυλομεσιτικό και διαχειριστικό γραφείο που θα αναλάβει την διοίκηση του πλοίου. Περιττό να σημειωθεί ότι τα δάνεια είναι έντοκα και επομένως η επιχείρηση μπορεί ν' αποτανθεί για τέτοια σ' άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κυρίως του περιβάλλοντός της. Οι τρεις παραπάνω πηγές είναι πλέον συνήθεις αν όχι και οι μοναδικές πηγές δανεισμού για την νέα ναυτιλιακή επιχείρηση.

4) Οι Εμπορικές Τράπεζες: Λιγότερο σε παλαιότερες εποχές όσον αφορά τον μακροπρόθεσμο δανεισμό και πολύ συχνότερα στην τρέχουσα εποχή το διεθνές τραπεζικό σύστημα αποτελεί προφανώς την κύρια πηγή χρηματοδότησης για την παγκόσμιο και την ελληνική ναυτιλία. Ας σημειωθεί παρεπιπτόντως ότι η ικανότητα για προσφορά δανείων εκ μέρους του ελληνικού τραπεζικού συστήματος μπορεί να ικανοποιήσει μόνο ένα μικρό ποσοστό της ζήτησης που προέρχεται από την ελληνικής προέλευσης ναυτιλία.

Γι' αυτό και η ελληνική ναυτιλιακή διαχείριση έχει να αποτανθεί για δανεισμό στο διεθνές τραπεζικό σύστημα. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι όταν το ναυλομεσιτικό και ουσιαστικά το διαχειριστικό γραφείο κυρίως της νέας μικρής ναυτιλιακής επιχείρησης δεν διεξάγει εργασίες ευρείας επιφάνειας (και επομένως η φερεγγυότητα αυτού και

της επιχείρησης δεν θεωρούνται υψηλές) τότε το γραφείο αποτρέπει για δανεισμό σε μικρούς τραπεζικούς οίκους οι οποίοι συνήθως αποτελούν θυγατρικές των μεγάλων τραπεζών και οι οποίες δανείζουν σε υψηλότερο σχετικά επιτόκιο απ' αυτό που υπάρχει στη διεθνή χρηματιστική αγορά καλύπτοντας έτσι το υποτιθέμενο ή πραγματικό μεγαλύτερο ρίσκο.

#### 5) Χρηματοδότηση από τον δημόσιο τομέα:

Εμμεσα ή άμεσα όλες οι Κυβερνήσεις των ναυτιλιακών χωρών χρηματοδοτούν κατά κανόνα την εθνικής προέλευσης ναυτιλία. Ο απ' ευθείας δανεισμός μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον «τραπεζίτη» των Κυβερνήσεων, δηλαδή την κεντρική τράπεζα ή από άλλες κρατικές τράπεζες με τμήματα ναυτιλιακής πίστεως. Κατά κανόνα οι όροι χρηματοδότησης αυτής όσον αφορά το επιτόκιο εξόφλησης κλπ. τείνουν να είναι ευνοϊκότεροι απ' αυτούς της διεθνούς αγοράς. Αλλά και έμμεσα οι διάφορες Κυβερνήσεις χρηματοδοτούν ή υποβοηθούν τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πισοδοτήσεις εγγυήσεις επιχορηγήσεων, δασμολογικές απαλλαγές κλπ.

Όπως μας είναι ήδη γνωστό το ποσοστό των κρατικών εμπορικών στόλων είναι σχετικά μικρό, αλλά και το ποσοστό του δημόσιου τομέα χρηματοδότησης κυρίως της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι μικρό.

#### 6) Ναυπηγική βιομηχανία: Η πλεονάζουσα ναυπηγική

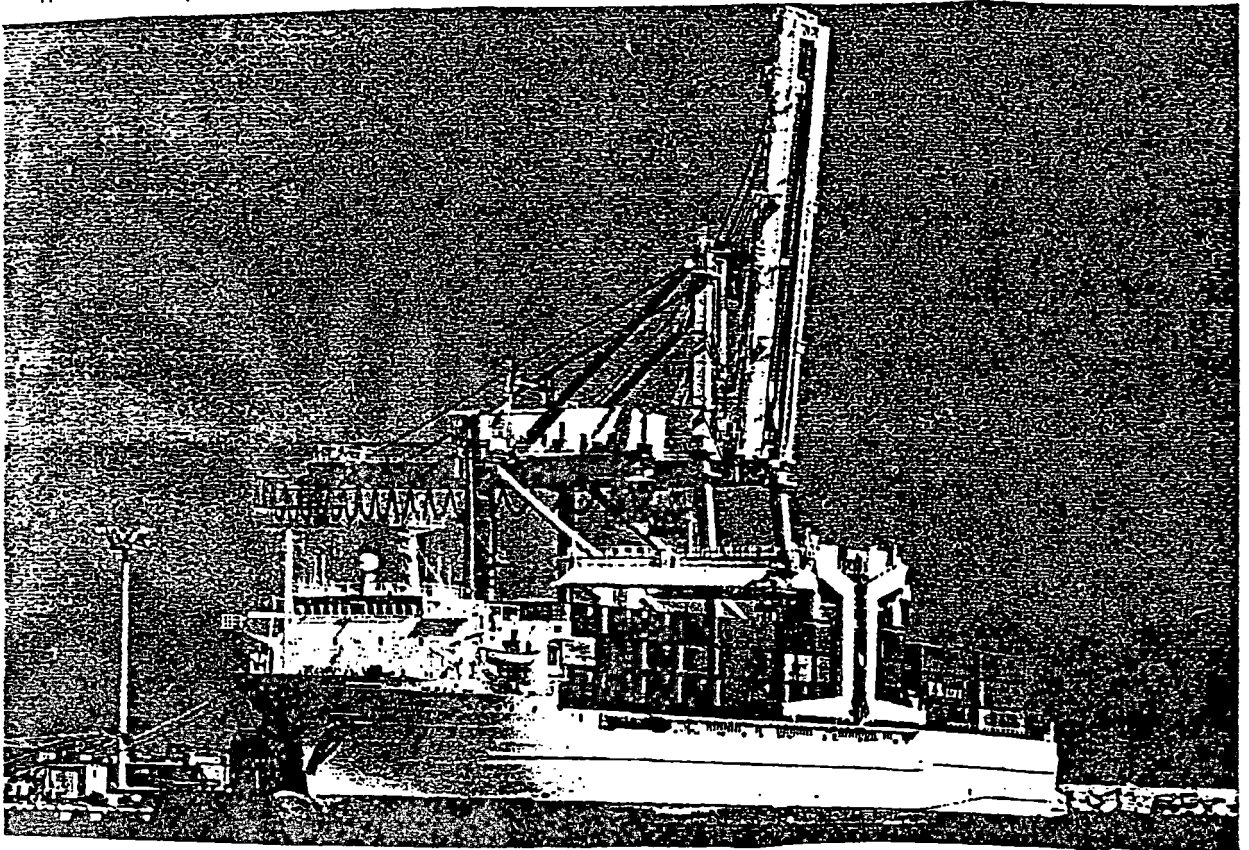
ικανότητα στο παγκόσμιο χώρο είναι φαινόμενο της μεταπολεμικής περιόδου που ως γνωστό άρχισε με την βαθμιαία εξέλιξη της Ιαπωνίας στη μεγαλύτερη χώρα ναυπηγήσεων στον κόσμο. Προπολεμικά η ναυπηγική βιομηχανία αποτελούσε ουσιαστικά ένα διεθνές ολιγοπώλιο στο γεωγραφικό χώρο των δυτικοευρωπαϊκών χωρών και των Η.Π.Α. Τότε τα ναυπηγεία δεν αποτελούσαν σημαντικές πηγές χρηματοδότησης.

Το φαινόμενο του διεθνούς ανταγωνισμού των ναυπηγικών χωρών οδήγησε στην παροχή ολοένα και ευνοϊκότερων όρων πληρωμής και τελικά στη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τις παραγγελίες τους.

Ετσι στη μεταπολεμική περίοδο διάφορα ναυπηγεία δέχονταν παραγγελίες εάν η πλοιοκτήτρια εταιρία είχε την δυνατότητα να πληρώσει στη ναυπηγική επιχείρηση κατά την διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου μόνο το 20% της συμφωνηθείσης τιμής (και σ' ορισμένες φορές ακόμη λιγότερο). Το 80% εξοφλείτο μετά από 8 χρόνια από την παραλαβή του πλοίου με ένα χαμηλό επιτόκιο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η τάση για έμμεση ή άμεση χρηματοδότηση από τη ναυπηγική βιομηχανία προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση άρχισε να αναπτύσσεται στα τελευταία προπολεμικά χρόνια για γενικότερους οικονομικούς λόγους. Π.χ. στην περίπτωση των βρετανικών ναυπηγείων αυτά προμολογούνται από την Κυβέρνηση για να αυξηθεί η απασχόληση των εργαζομένων και να μειωθεί η

ανεργία. Κατά συνέπεια τα ναυπηγεία αυτά δέχονται παραγγελίες από βρεττανούς ή ξένους πλοιοκτήτες σε τιμές χαμηλότερες του κόστους της παραγωγής των πλοίων αυτών. Αυτός είναι ο λόγος που παραγγέλθηκαν αρκετά πλοία από έλληνες πλοιοκτήτες με γραφεία στο Λονδίνο σε βρετανικά ναυπηγεία και τα οποία παρέμειναν υπό την βρετανική σημαία περίπου τα 20 μεταπολεμικά χρόνια.



Κριτήριο για δανεισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης

Με λίγα λόγια ο κύριος κίνδυνος για τον δανειστή είναι αυτός της πιθανής αναξιοπιστίας του δανειζομένου. Η τυχόν ελαττωμένη φερεγγυότητα του ζητούντος τον δανεισμό πιθανόν λόγω αδυναμίας του να παράσχει στο δανειστή πρόσθετες εγγυήσεις για την πλήρη κατασφάλισή του

αντιμετωπίζεται με τις πρόσθετες εγγυήσεις του γραφείου. Ας σημειωθεί όμως ότι όλα τα δάνεια είναι ενυπόθηκα και ότι ο δανειστής προτιμά εκείνη τη νομοθεσία και το νηολόγιο πλοίου του παρέχει τη μεγαλύτερη κατοχύρωση του δανεισθέντος ποσού.

Εκτός όμως από τον κίνδυνο της αναξοπιστίας στη γενική του μορφή υπάρχουν και οι φυσικοί κίνδυνοι για ναυτικά ατυχήματα κλπ. και κατά συνέπεια ο δανειστής ζητά σαν προϋπόθεση του δανείου την όσο το δυνατό καλύτερη ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν πάντα και οι κίνδυνοι των τεχνολογικών μειονεκτημάτων ενός νέου πλοίου που αποτελούν φυσικούς «επιχειρηματικούς κινδύνους».

Οι κίνδυνοι οι οποίοι φαίνεται να μην έχουν μέχρι στιγμής μελετηθεί επαρκώς ούτε από τον δανειστή ούτε από τον δανειζόμενο είναι αυτοί των κυκλικών διακυμάνσεων, που ως γνωστό επιδρούν δραστικά στην απασχόληση του πλοίου και στην ικανότητά του ν' αποφέρει την αναγκαία πρόοδο για την εξυπηρέτηση του δανείου. Αναφερόμαστε δηλαδή στο θέμα της αστάθειας των ναυλαγορών ιδιαίτερα στον τομέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων.

Επομένως από τα παραπάνω προκύπτει ότι το κύριο κριτήριο για τον δανεισμό ή χρηματοδότηση της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι το κριτήριο της αξιοπιστίας ή μη αξιοπιστίας του δανειζομένου. Φυσικά μπορεί να

συμπεράνουμε και από τα προαναφερθέντα, το κριτήριο αυτό είναι γενικό και έχει πολλές πλευρές. Στη περίπτωση των ηψηλά οργανωμένων χρηματιστηριακών αγορών και τραπεζών η πληροφόρηση για τη προηγούμενη σταδιοδρομία του υποψηφίου για δανεισμό επιχειρηματία δεν είναι δύσκολη.

Επομένως μένει να μελετηθούν από τον χρηματοδοτούντα οι κίνδυνοι που μπορεί να εμπεριέχει η πρόταση για το δανεισμό όπως αυτοί προαναφέρθηκαν. Όμως πρέπει να γίνει δεκτό ότι η πιο σημαντική πλευρά της αξιοπιστίας ή μη του δανειζόμενου προσδιορίζεται από τις κυκλικές διακυμάνσεις της αγοράς και εδώ δεν μπορεί να πει κανείς ότι οι κίνδυνοι ή η βαθμιαία εξάλειψή τους έχουν μελετηθεί στο βαθμό εκείνο που εγγυάται την οικονομική ασφάλεια και του δανειστού και του δανειζόμενου.

## **Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ**

### **Εισαγωγή**

Η παράδοση της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και του φορτίου από ορισμένους κινδύνους είναι μακρά και ουσιαστικά αρχίζει από την αρχαιοελληνική περίοδο (Κώδικας της Ρόδου). Αντίθετα η ασφάλιση για τα πληρώματα και γενικά για ζημιές έναντι «τρίτων μερών» είναι σχετικά νέος θεσμός που ολοκληρώνεται στην μεταπολεμική περίοδο.

Ο στόχος της ασφαλιστικής κάλυψης από μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι φυσικά η ελαχιστοποίηση του κόστους γι' αυτήν σε περίπτωση μιας ζημιάς και ακόμη περισσότερο ενός σοβαρού ατυχήματος ή μιας καταστροφής.

Ένα πλοίο όταν πρόκειται να παραδοθεί από τα ναυπηγεία στη ναυτιλιακή επιχείρηση ή αν πρόκειται για αγοραπωλησία ετοιμού πλοίου από μια ναυτιλιακή επιχείρηση σε άλλη ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να καλυφθεί ασφαλιστικά ακριβώς της παράδοσής του. Διαφορετικά το πλοίο αναπόφευκτα θα θεωρείται εις την ναυλαγορά σαν ένα «Πειρατικό πλοίο». Πρέπει να σημειωθεί ότι για να ασφαλιστεί ένα πλοίο πρέπει να έχει ταξινομηθεί από ένα νηογνώμονα διεθνούς κύρους όπως π.χ. το Αγγλικό Lloyd's ή το αμερικάνικο Bureau κλπ.

Μπορεί να ταξινομήσουμε συνοπτικά τις διάφορες ασφαλίσεις για τις οποίες πρέπει να φροντίσει το management της ναυτιλιακής επιχείρησης ως εξής:

#### α) Ναυτασφάλειες

Η ναυτασφάλεια η οποία βασίζεται επί της συνολικής αγοραίας αξίας του πλοίου καλύπτει την ναυτιλιακή επιχείρηση για διαφόρους κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά το σκάφος και τη μηχανή του πλοίου. Οι κίνδυνοι για τους οποίους καλύπτεται το πλοίο συμπεριλαμβάνονται εις το ασφαλιστικό συμβόλαιο, καθώς και οι αιτίες από τις οποίες μπορεί να προέλθει μια



αβαρία στο πλοίο.

Συνήθως όλα τα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια καλύπτουν την ναυτιλιακή επιχείρηση περιπτώσεις ολικών απωλειών ή υλικών τεκμαρτών απωλειών όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν πρόκειται για περίπτωση ναυταπάτης. Το πλοίο επίσης καλύπτεται ασφαλιστικά και για τυχόν άλλες ζημιές που μπορεί να προέρχονται από ορισμένες συγκεκριμένες αιτίες που αναφέρονται στο ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο. Οι καλυπτόμενες από τους ασφαλιστές αξίες των πλοίων είναι συνήθως μεγάλες και γι' αυτό τον λόγο η συνολική ναυτασφάλεια ενός πλοίου δεν μπορεί να αποτελέσει ευθύνη για έναν ή δύο μόνο ασφαλιστές.

Ετσι κάθε management ή ναυτιλιακό γραφείο μιας πεπειραμένης ναυτιλιακής επιχείρησης έχει το δικό του ασφαλιστικό μεσίτη με τον οποίο επικοινωνεί για την ασφάλιση των πλοίων και την ανανέωση της ναυτασφάλειας. Το management πληροφορείται από τον μεσίτη για τις τρέχουσες τιμές και όρους της ασφάλισης των πλοίων στις διάφορες διεθνείς ασφαλιστικές αγορές. Μετά την ανταλλαγή των πρώτων ιδεών ο μεσίτης του οποίου η αμοιβή βασίζεται σε προμήθειες επί των ασφαλιστρών αποτελείται σε διάφορους ασφαλιστές. Ο ασφαλιστής ο οποίος καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλείται ο *beading underwriter*. Η τιμή για την κάλυψη του πλοίου η οποία προτείνεται από τον *beading underwriter* στην ναυτιλιακή

επιχείρηση δια μέσου του ασφαλιστικού μεσίτη είναι εκείνη με την οποία συνήθως έχουν συμφωνήσει και οι υπόλοιποι ασφαλιστές οι οποίοι καλύπτουν μικρότερο μέρος της αξίας του πλοίου.

#### β) Ασφάλιση ναύλου

Η ασφάλιση του μεταφερόμενου φορτίου σε ένα πλοίο αφορά τους φορτωτές και όχι την ναυτιλιακή επιχείρηση. Επομένως είναι η επιχείρηση των φορτωτών η οποία πρέπει να ασφαλιστεί για την ολική ή μερική απώλεια του φορτίου όπως επίσης και για άλλους κινδύνους που συντελούν σε ζημιές ή αλλοιώσεις του φορτίου.

Επομένως όταν λέμε ασφαλίσεις ναύλου εννοούμε ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να ασφαλιστεί για την πληρωμή ναύλου ιδιαίτερα όταν ο ναύλος δεν είναι προπληρωτέος. Τέτοιου είδους ασφαλίσεις αναλαμβάνονται τόσο από τους underwriters όσο και από τις αλληλασφάλειες.

#### γ) Αλληλασφάλειες

Οι αλληλασφάλειες δεν είναι κερδοσκοπικές επιχειρήσεις. Είναι απλώς θεσμοί στους οποίους συμμετέχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με σκοπό την κάλυψή τους για ζημιές σε τρία μέρη. Φυσικά για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά μια αλληλασφάλεια η πρόσοδος από τα ετήσια ασφαλιστρα πρέπει να φροντίσει να υπάρχει θετική διαφορά ανάμεσα στην πρόσοδο και το κόστος της επιχείρη-

σης. Στην προκειμένη περίπτωση τα στοιχεία του κόστους είναι οι αποζημιώσεις για τις απαιτήσεις των μελών και το κόστος της διαχειρίσεως των αλληλοασφαλειών.

Τα κύρια στοιχεία κάλυψης από την αλληλοασφάλεια είναι τα παρακάτω:

Ασθένειες πληρωμάτων, τραυματισμοί πληρωμάτων, δραπετεύσεις κλπ. ζημιές σε τρία μέρη όπως λιμένες, φορτία, πετρελαιοκηλίδες κλπ. Στις περιπτώσεις πολλών από τις αλληλοασφάλειες, υπάρχει και μία ρήτρα βάσει της οποίας με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου των αλληλοασφαλειών μπορεί να αποζημιωθούν ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για άλλες ζημιές σε τρία μέρη οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται σαφώς στις ρήτρες του ασφαλιστικού συμβολαίου.

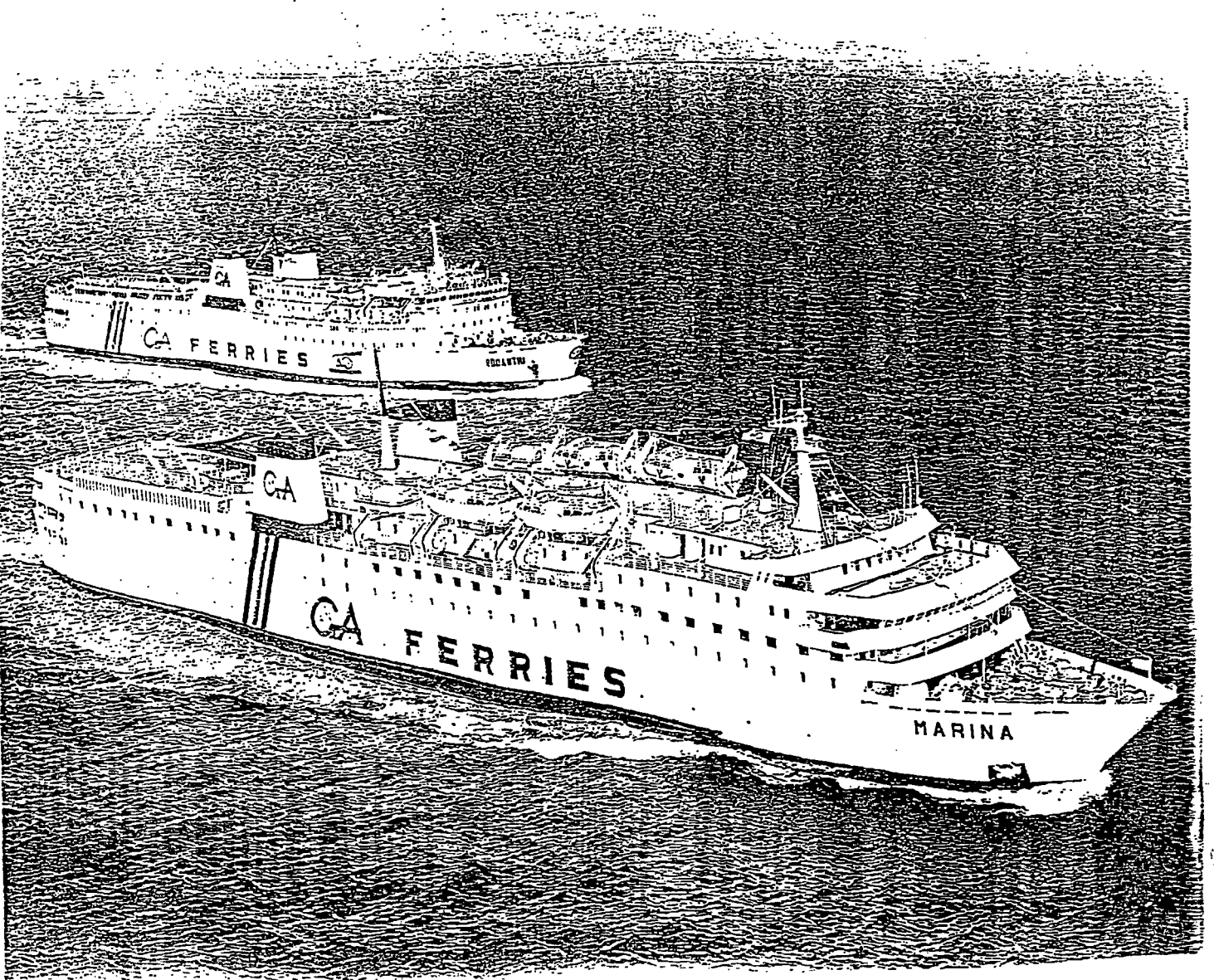
Τέτοιες αλληλοασφάλειες υπάρχουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες π.χ. Αγγλία, Αμερική, Νορβηγία, κλπ. αλλά δεν υπάρχουν στην Ελλάδα.

Ετσι οι ναυτιλιακές Ελληνικές επιχειρήσεις ασφαλίζονται σε ξένες αλληλοασφάλειες. Η αντίληψη ότι οι αλληλοασφάλειες είναι ολιγοπωλιακές κερδοσκοπικές επιχειρήσεις δεν ευσταθεί και αυτό γιατί όπως προαναφέραμε ο κύριος στόχος τους δεν είναι η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού κέρδους.

Ο πεπειραμένος manager μιας ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να γνωρίζει ότι έχει να φροντίσει και για άλλες ασφαλίσσεις που βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα καλύπτουν

κινδύνους που σχετίζονται με την απασχόληση του τονάζ το οποίο διαχειρίζεται π.χ. όταν ένα πλοίο μεταφέρει φορτία σε γεωγραφικές περιοχές και σε χρονικά διαστήματα που είναι ενδεχόμενο να υπάρχουν πάγοι πρέπει να καλυφθεί γι' αυτόν τον κίνδυνο του μεγάλου εχθρού της λαμαρίνας του πάγου, πληρώνοντας επασφάλιστρα. Το ίδιο και όταν ένα πλοίο μεταφέρει φορτία επικίνδυνα ή σε ζώνες που θεωρούνται πολεμικές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μίαν αντλιακή επιχείρηση έχει επίσης να ασφαλιστεί και για πολεμικές καταστάσεις έπως επίσης και για το διαχειριστικό εξοπλισμό κλπ.



## ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όταν στην περίπτωση μιας χώρας υπάρχει ναυτιλία είναι φυσικό να υπάρχουν και ζητήματα που θα πρέπει να λυθούν σ' αυτό το χώρο και για τα οποία η Κυβέρνηση της χώρας θα πρέπει να έχει μια ορισμένη πολιτική, δηλαδή μια ναυτιλιακή πολιτική. Όμως για να υπάρχει μια τέτοια πολιτική πρέπει επίσης να υπάρχουν και συγκεκριμένοι στόχοι των οποίων η επίτευξη επιζητείται.

Τέτοιοι στόχοι είναι οι παρακάτω:

i) Ισοζύγιο πληρωμών. Συνήθως και κυρίως στην περίπτωση της ποντοπόρου ναυτιλίας, ο δεσμός της ναυτιλιακής επιχείρησης με την εθνική οικονομία μιας χώρας εκδηλώνεται δια μέσου του ισοζυγίου των πληρωμών (οδηγοί Πόρου). Κατά γενική ομολογία η εμπορική ναυτιλία αποτελεί μια συναλλαγματοφόρα βιομηχανία. Γι' αυτό το λόγο τυγχάνει και της υποστήριξης με τον ένα τρόπο ή τον άλλο των Κυβερνήσεων των ναυτιλιακών χωρών.

Από την άλλη πλευρά κυρίως στην περίπτωση των χωρών με αναπτυσσόμενες οικονομίες οι πληρωμές ναύλων ασφαλίσεων κλπ. σε «σκληρές» κυκλοφορίες οξύνουν τα κατά κανόνα υπάρχοντα χρόνια ελλείματα στα ισοζύγια των πληρωμών τους. Και αυτός είναι σήμερα ένας από τους κύριους στόχους οι οποίοι επιδιώκονται, από τις

Κυβερνήσεις των χωρών αυτών, δηλαδή η μείωση των ελλειμμάτων του ισοζυγίου των πληρωμών δια μέσου της ναυτιλιακής τους ανάπτυξης.

Στην περίπτωση μεγάλων ναυτιλιακών χωρών των οποίων όμως τα μεγέθη της εθνικής οικονομίας δεν είναι μεγάλα όπως π.χ. η Νορβηγία και η Ελλάδα, δυσνητικά το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην οικονομική τους εξέλιξη.

Επομένως με τον ένα τρόπο ή τον άλλο ο στόχος του ισοζυγίου των πληρωμών αποτελεί ή πρέπει ν' αποτελεί βασικό στοιχείο μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

#### ii) Απασχόληση.

Το ναυτικό επάγγελμα αποτελεί μια σοβαρή πηγή απασχόλησης ιδιαίτερα στην περίπτωση μη υψηλά οργανωμένων εθνικών οικονομιών.

Ακόμη και σήμερα στην εποχή της διεθνοποίησης των συντελεστών της παραγωγής που απασχολούνται στη ναυτιλία οι επί μέρους Κυβερνήσεις των ναυτιλιακών χωρών υπολογίζουν σοβαρά το στόχο της απασχόλησης και όσον αφορά τους αξιωματικούς και τα πληρώματα των πλοίων, αλλά και επίσης και όσον αφορά τους εργαζόμενους στα ναυτιλιακά γραφεία και γενικά την υποδομή της ναυτιλίας.

#### iii) Υποδομή

Όταν μια χώρα είναι ήδη ναυτιλιακή ή αρχίζει ν' αναπτύσσει την δική της εμπορική ναυτιλία αυτόματα και για μια σειρά από λόγους γεννιέται το ζήτημα της ανάπτυξης μιας ναυτιλιακής υποδομής.

Μ' άλλα λόγια ναυπηγικής και ναυπηλοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ναυτικής εκπαίδευσης, ναυτιλιακών και ναυλομεσιτικών γραφείων, ναυτικής πίστης από το τραπεζικό κεφάλαιο, ναυτασφαλειών, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, λιμενικών εγκαταστάσεων, τερματικών σημείων, κλπ. Η δημιουργία ναυτιλιακής υποδομής είναι αναγκαία πρώτα απ' όλα γιατί αν υπάρχει ναυτιλία χωρίς υποδομή τότε είναι αναπόφευκτο όλες οι πληρωμές για το κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων να γίνονται στο εξωτερικό σε σκληρές κυκλοφορίες και έτσι να εξαφανίζεται μερικά η συνολικά η ωφέλεια στο ισοζύγιο των πληρωμών ή και να μετατρέπεται σε ανωφέλεια.

Κατά συνέπεια ένας άλλος στόχος μιας κυβερνητικής πολιτικής μιας ναυτιλιακής χώρας, ή μιας χώρας που αναπτύσσει την ναυτιλία της, είναι ή πρέπει να είναι η σύγχρονη ανάπτυξη μιας ναυτιλιακής υποδομής, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι πρέπει να αναμένεται και η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση να είναι εξαναγκασμένη άμεσα ή έμμεσα να χρησιμοποιεί μόνο τις ευκολίες που παρέχονται από την εθνική ναυτιλιακή υποδομή. Το αντίθετο πρέπει να είναι ο στόχος των επιχειρήσεων της υποδομής, δηλαδή όσο

είναι δυνατό να επιδιώκεται η παροχή των ευκολιών της υποδομής και σε αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

#### iv. Εθνικό εισόδημα

Από τους προηγούμενους στόχους μπορεί εύκολα να συμπεράνει κανείς ότι η συμμετοχή στις παγκόσμιες περιοχικές και ακτοποϊκές, ναυτιλιακές βιομηχανίες καθώς και η ύπαρξη υποδομής ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελούν στην περίπτωση ναυτιλιακών χωρών σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση όχι μόνο του ισοζυγίου των πληρωμών, αλλά και του Α.Ε.Π. Αυτό γίνεται πιο εύκολα αντιληπτό εάν λάβει κανείς υπόψη του ότι το εισόδημα που προκύπτει και που εισάγεται στη χώρα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τις επιχειρήσεις της υποδομής και από τους ίδιους τους εργαζομένους, έχει πολλαπλάσιο αποτέλεσμα στην εσωτερική οικονομική διαδικασία μιας ναυτιλιακής χώρας.

Επομένως η υποστήριξη μιας εθνικής εμπορικής ναυτιλίας από την Κυβέρνηση της χώρας αποτελεί στοιχείο που εννοεί όχι μόνο το ισοζύγιο των πληρωμών, αλλά και την ίδια την αύξηση του εθνικού εισοδήματος.

#### v. Οι προσδοκίες και οι στόχοι των εργαζομένων:

Θα πρέπει να σημειωθεί σχετικά ότι όπως οι επιχειρήσεις έχουν το συγκεκριμένο στόχο της μεγιστοποίησης της προσόδου όταν απασχολούν εργατικό δυναμικό



άλλο τόσο και οι απασχολούμενοι σ' αυτές έχουν τους δικούς τους στόχους και είναι βέβαια στόχοι οικονομικοί πρώτα απ' όλα και άλλοι απόλυτα θεμιτοί στόχοι όπως σταδιοδρομία, οικογενειακή ζωή, ασφάλεια όσο είναι δυνατό μεγαλύτερη σχετικά με την απασχόληση, διακοπές επιμόρφωση και μόρφωση των μελών της οικογενείας κλπ. Αυτές οι επιδιώξεις ή στόχοι δεν μπορεί να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό μέσα στα πλαίσια της ίδιας της επιχείρησης. Είναι ζήτημα κυρίως κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής που πρέπει να λαβαίνει υπόψη της τόσο τους στόχους της ναυτιλιακής επιχείρησης και της ναυτιλίας γενικά, όσο και τις επιδιώξεις και στόχους όλων των εργαζομένων σ' αυτή.

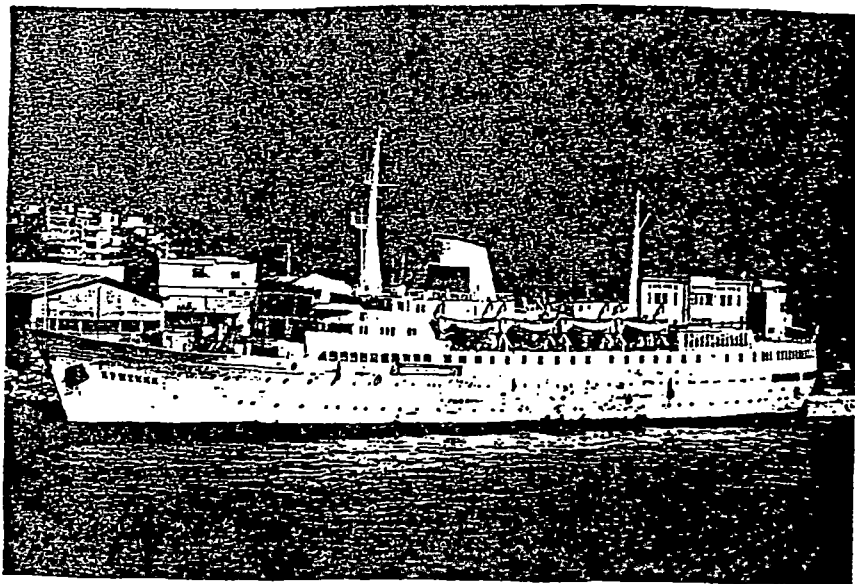
vi) Ο στόχος της εθνικής άμυνας:

Ολες οι ναυτιλιακές χώρες θεωρούν την ναυτιλία σαν ένα αναπόσπαστο μέρος της εθνικής τους άμυνας. Στην περίπτωση συμβατικών πολέμου όπως λόγω χάρη πρόσφατα του Κορεατικού Πολέμου και του Βιετνάμ και προηγούμενα στους δύο παγκόσμιους πολέμους του αιώνα μας έχει γίνει φανερό ότι η παραπάνω διαπίστωση είναι ρεαλιστική. Έτσι λοιπόν το επιχείρημα της εθνικής άμυνας φαίνεται να ευσταθεί ακόμη και στις μέρες μας.

Πρέπει να θεωρηθεί σαν ιστορικό γεγονός ότι η εθνική άμυνα αποτελεί στόχο Κυβερνητικής πολιτικής σε μεγαλύτερο

ή μικρότερο βαθμό πολλών ναυτιλιακών χωρών. Στις πρώτες δεκαετίες του αιώνα μας μερικές από τις μονάδες των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών και κυρίως τα επιβατικά πλοία επιχορηγούνται από Κυβερνήσεις μεγάλων ναυτιλιακών χωρών, Αγγλία, Η.Π.Α., κλπ. για λόγους εθνικού γοήτρου και ακόμη ανάπτυξης εμπορικών σχέσεων μ' άλλες χώρες κυρίως σχετικά υπανάπτυκτων οικονομιών ή και αποικιών.

Στη σημερινή περίοδο, δηλαδή τα τέλη του αιώνα μας με το υψηλό αρχικό κόστος επενδύσεων για την απόκτηση πολυτελών παραγωγικών μονάδων οι παραπάνω στόχοι δεν φαίνεται να είναι ρεαλιστικοί. Τους στόχους που αναφέραμε πιο πάνω φαίνεται να επιδιώκουν στην εφαρμογή της πολιτικής τους στο ναυτιλιακό χώρο οι διάφορες ναυτιλιακές χώρες κράτη μέλη της Παγκόσμιας Κοινότητας των Εθνών. Για την επίτευξη των στόχων αυτών λαμβάνονται διάφορα μέτρα που επιδρούν σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό στη λειτουργία των διεθνών ναυλαγορών και τελικά στο μέσο και οριακό κόστος της παραγωγής θαλασσίων υπηρεσιών.



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣΜΟΡΦΕΣ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με τη μορφή:

- Της ατομικής επιχείρησης
- Της προσωπικής εταιρίας (ομόρρυθμη, ετερόρρυθμη, ετερόρρυθμη κατά μετοχές)
- Της ανώνυμης εταιρίας
- Της εταιρίας περιορισμένης ευθύνης
- της συμπλοιοκτησίας
- Της Ναυτιλιακής Εταιρίας του Νόμου 959/79
- Της Εταιρίας Λαϊκής βάσης του Νόμου 849/78
- Της Ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας.
- Της αλλοδαπής επιχείρησης που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το Νόμο 89/67.

Ατομικές Επιχειρήσεις

Ενα και μόνο άτομο είναι ο επιχειρηματίας και αυτό επωμίζεται τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Η ατομική επιχείρηση είναι απλούστερη ως προς την μορφή οργάνωσης και λειτουργίας, παρουσιάζει όμως κάτω από ωρισμένες συνθήκες, σοβαρά πλεονεκτήματα και κυρίως: Οικονομία δαπανών λειτουργίας που επιτυγχάνεται από τον

περιορισμό στο ελάχιστο των δαπανών διοικήσεως και εγκαταστάσεως και της αυτοπρόσωπης απασχολήσεως του επιχειρηματία στην επιχείρηση.

Δυνατότητα λήψεως ταχείων αποφάσεων.

Το γεγονός ότι ο επιχειρηματίας ενεργεί μόνος, αδέσμευτος από ανάγκη συνεννοήσεως με άλλους, τον θέτει σε πλεονακτική θέση, γιατί του επιτρέπει να αποφασίζει με τόλμη χωρίς καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι έχει τον απαραίτητο βαθμό ικανοτήτων, γνώσεων και πληροφορήσεως. Το πλεονέκτημα αυτό αποκτά πολύ μεγάλη σημασία, στους τομείς εκείνους των μεταφορών οι οποίοι χαρακτηρίζονται από μεγάλο βαθμό αστάθειας, σοβαρές διακυμάνσεις στην ζήτηση των μέσων μεταφοράς, στα κόμιστρα, στις εμπορικές αξίες των μεταφορικών μέσων.

Η ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων αποτελεί επίσης πλεονέκτημα όταν η επιχείρηση δρα μέσα σε τομέα μεταφορών που υπόκειται σε δυναμικές μεταβολές ή αντιμετωπίζει λόγω εξωτερικών, πιθανώς εκτάκτων συνθηκών, συνθήκες αβεβαιότητας.

Αντιθέτως επιδρά λιγώτερο αποφασιστικά σε τομείς μεταφορών, η φύση των οποίων επιβάλλει την διοικητική γραφειοκρατική οργάνωση της επιχειρήσεως ως επιθυμητή ή αναγκαία προϋπόθεση καλής λειτουργίας της επιχειρήσεως και επιτελέσεως του έθνους π.χ. πλοίων γραμμών.

Εξάλλου όταν το μέγεθος των συμφερόντων της επιχει-

ρήσεως τα οποία επηρεάζονται από κάθε συγκεκριμένη απόφαση είναι μεγάλο, η σημασία λήψεως σωστής αποφάσεως στον κατάλληλο χρόνο είναι ανάλογα μεγαλύτερη απ' όσο στην αντίθετη περίπτωση.

Κάθε απόφαση αφορά στο σύνολο των συμφερόντων της επιχειρήσεως τουλάχιστον ως προς ένα από τα πλοία της.

Οι αποφάσεις των οποίων η αποτελεσματικότητα και ωφελιμότητα μπορεί να επηρεασθεί από την ταχύτητα λήψεώς τους τείνουν να αφορούν:

- α) Στην επιλογή τύπου ή κατηγορίας πλοίου ή χρόνου και τύπου ενεργείας επενδύσεως.
- β) Στην ενέργεια αγοράς ναυπηγήσεως ή πωλήσεως πλοίου και στην τιμή και στους όρους κάτω από τους οποίους θα πραγματοποιηθεί η συναλλαγή.
- γ) Στην επιλογή τρόπου ή διάρκειας του χρόνου απασχολήσεως του πλοίου υπό δεδομένες συνθήκες της αγοράς και από τις υφιστάμενες προβλέψεις ως προς τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις.

Η ατομική επιχείρηση δεν είναι απαλλαγμένη από μειονεκτήματα. Αντιθέτως τα μειονεκτήματά της μπορούν κάτω από ορισμένες συνθήκες να γίνουν τόσο αποφασιστικής σημασίας, ώστε να εξουδετερώνουν τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα:

Η ικανότητα του ατόμου για επιτυχή αυτεπιστοασία και διεύθυνση των εργασιών μιας επιχειρήσεως δεν είναι απε-

ριόριστη.

Πέρα από ένα όριο η συγκέντρωση της ευθύνης και η δικαιοδοσία λήψεως αποφάσεων οδηγεί στο αντίθετο του προσδοκωμένου, δηλαδή σε καθυστερήσεις και αδυναμία σωστής εκτιμήσεως προς ζημιάς της επιχειρήσεως.

Όσο μεγαλύτερο είναι το εύρος των θεμάτων για τα οποία καλείται να αποφασίζει το άτομο-επιχειρηματίας, τόσο μεγαλύτερο είναι το πλήθος των γνώσεων που πρέπει να έχει σε έκταση για να του παρέχει εύλογη πιθανότητα σωστής εκτιμήσεως.

Αλλά όσο περισσότερο πολύπλοκη γίνεται η οργάνωση και λειτουργία του παγκόσμιου συστήματος αγορών μεταφορών και μεγαλύτερος ο αριθμός των παραγόντων που επηρεάζει τις εξελίξεις του, τόσο δυσκολώτερη είναι η απόκτηση από ένα και μόνο πρόσωπο, των απαραίτητων γνώσεων σε έκταση και βάθος.

Η ατομική επιχείρηση έχει περιορισμένη σχετικά οικονομική και πιστωτική επιφάνεια. Μειονεκτεί επομένως, στις περιπτώσεις που η άσκησή της αφορά σε τομείς που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις.

Οι ατομικές επιχειρήσεις αποτελούσαν στο παρελθόν διαδομένη μορφή δράσης στις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μικρών επιχειρηματιών.

Η αύξηση του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιόρισε πολύ τη μορφή της ατομικής επιχείρησης.

i) Η προσωπική εταιρία (ομόρρυθμη - ετερόρρυθμη - μετοχική) εμφανίζει μέχρι ενός σημείου τα ίδια χαρακτηριστικά με τις ατομικές επιχειρήσεις. Πλεονεκτεί έναντι εκείνων κατά το ότι διευκολύνει τόσο την συγκέντρωση μεγαλύτερων κεφαλαίων όσο και την ύπαρξη μεγαλύτερης πιστωτικής επιφανείας.

Μειονεκτεί έναντι των ατομικών επιχειρήσεων κατά το ότι η εξασφάλιση επιτυχών αποφάσεων χωρίς καθυστερήσεις, εξαρτάται από την καλή συνεργασία των συνεργαζόμενων προσώπων και από τον βαθμό της εμπιστοσύνης που υπάρχει μεταξύ των συνεταίρων. Τα μειονεκτήματα αυτά περιορίζονται όταν στην ετερόρρυθμη εταιρία, υπάρχει ένας μόνο ομόρρυθμος εταίρος.

ii) Η ανώνυμος εταιρία: Διευκολύνει την συγκέντρωση των μεγάλων κεφαλαίων, τα οποία είναι απαραίτητα για την άσκηση της συγχρόνου μορφής μεγάλης επιχειρήσεως μεταφοράς και εξουδετερώνει τα αντίστοιχα μειονεκτήματα των προσωπικών εταιριών, όταν αξιοποιεί και τις πλέον μικρές αποταμιεύσεις, που τους δίνει την δυνατότητα να διοχετεύονται σε παραγωγικές επενδύσεις, αντί να αποθησαυρίζονται.

Οι ιδιότητες αυτές της ανώνυμης εταιρίας υπάρχουν όταν οι μετοχές:

- Έχουν εισαχθεί στα χρηματιστήρια αξιών και είναι αντι-

κείμενο ελεύθερης διαπραγμάτευσης.

- Είναι μετοχές εταιριών που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους επενδυτές, ότι θα τους αποδώσουν συνδιασμό μερίσματος και υπεραξίας που θα αντιστοιχεί σε ποσοστό σημαντικά μεγαλύτερο από τον τόκο μακροπρόθεσμων καταθέσεων ή από τον τόκο ομολογιακών δανείων υψηλής φερεγγυότητας
- Αφορούν σε επιχειρήσεις υγιούς αναπτυξιακού χαρακτήρος που προσφέρουν λογική εγγύηση σχετικής σταθερότητας τιμών, ώστε να είναι δυνατή υπό ομαλές συνθήκες, η πώληση των μετοχών, χωρίς ουσιαστική απώλεια χρημάτων για τον επενδυτή.
- Αφορούν σε επιχειρήσεις που εδρεύουν σε χώρες με νομοθεσία που προστατεύει αποτελεσματικά τα συμφέροντα της μειοψηφίας και των μικρομετόχων.

Πρόσθετο σπουδαίας σημασίας πλεονέκτημα για τον επενδυτή είναι ότι σε περίπτωση αποτυχίας της επιχειρήσεως, η ευθύνη κάθε μετόχου περιορίζεται μέχρι του ποσού της συμμετοχής του στο εταιρικό κεφάλαιο. Το χαρακτηριστικό αυτό του περιορισμού, προσδίδει στην ανώνυμη εταιρία πρόσθετο σοβαρό πλεονέκτημα. Τείνει να διευκολύνει την εξωτερική χρηματοδότηση της επιχειρήσεως.

#### Μειονεκτήματα Ανώνυμης Εταιρίας.

Ως κύρια μειονεκτήματα της Α.Ε. αναμένονται:

- Η ανάγκη διοικητικής οργανώσεως που δημιουργεί σημαντικό κόστος



- Η διοικητική της οργάνωση τείνει να αποκτά γραφειοκρατικό χαρακτήρα, ο οποίος μπορεί να προκαλεί βραδύτητα στη λήψη αποφάσεων, σπατάλη μέσων και χρόνου ή ευθυνοφοβία.

Το σύνολο των πιθανών αυτών επιπτώσεων τείνει να οδηγεί σε αύξηση κόστους και μικρότερη αποτελεσματικότητα της επιχειρήσεως.

- Ο ουσιαστικός έλεγχος της επιχειρήσεως, απομακρύνεται από την γενική συνέλευση των μετοχών της, που πιθανότατα στερείται των απαραίτητων γνώσεων για άσκηση αποφασιστικής εξουσίας, περιέρχεται στους Επικεφαλείς της διευθύνσεως τεχνοκράτες, σε συνεργασία ενδεχομένως με λίγους από τους κυρίους μετόχους, που μετέχουν συνήθως στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας.

Τα αποδιδόμενα στην ανώνυμη εταιρία μειονεκτήματα γίνονται ιδιαίτερα σοβαρά στην περίπτωση μικρών μονάδων μεταφοράς γιατί ως προς αυτές ούτε η δαπανηρή διοικητική, ούτε η γραφειοκρατική οργάνωση είναι αναγκαίες.

Στην πράξη οι επιχειρήσεις μεταφοράς που έχουν περιβληθεί την μορφή της ανώνυμης εταιρίας ουσιαστικά είναι ατομικές επιχειρήσεις.

Το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών τους κατέχονται από ένα πρόσωπο και από τον ίδιο τον επιχειρηματία ο οποίος με τον τρόπο αυτό διατηρεί όλα τα πλεονεκτήματα που θα είχε στην ατομική ή προσωπική επιχείρηση επί πλέον:

- Περιορίζει στο ελάχιστο τις δαπάνες διοικήσεως της εταιρίας.
- Εξαφανίζει το μειονέκτημα της γραφειοκρατικής οργάνωσης
- Αποκτά το πλεονέκτημα του περιορισμένου της ευθύνης
- Αποκτά μεγαλύτερη ευχέρεια χρηματοδότησεως.

Λόγω των πλεονεκτημάτων αυτών η μορφή της ανώνυμης εταιρίας έχει χρησιμοποιηθεί ευρύτατα από τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που μολονότι κατά ουσία ατομικές, περιβάλλοντας την μορφή της ανώνυμης εταιρίας, με κύριο σκοπό τον περιορισμό της ευθύνης του μετόχου ή μετόχων της επιχειρήσεως, πιθανώς και την διευκόλυνση της εξωτερικής χρηματοδότησεως. Η χρηματοδότηση έναντι παραχωρήσεως στον δανειστή των εισοδημάτων από συμβόλαιο μακροχρόνιας απασχολήσεως ενός ή περισσοτέρων πλοίων προϋποθέτει απομόνωση της διαχειρίσεως των πλοίων αυτών, από την διαχείριση άλλων υποθέσεων του δανειζομένου.

Η απομόνωση επιτυγχάνεται με την ίδρυση χωριστών εταιριών.

Υπήρξαν περιπτώσεις ιδρύσεως χωριστών εταιριών για κάθε πλοίο μιας πλοιοκτησίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι προκειμένου περί της ελληνικής ναυτιλίας, το σύνολο σχεδόν των πλοίων 1500 κοχ. και άνω που είναι νηολογημένα στα ελληνικά νηολόγια, φέρονται ότι ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες, κυρίως εταιρίες που έχουν συσταθεί στη Λιβερία,

την Κύπρο ή τον Παναμά, που καλύπτουν ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Η πρακτική αυτή έχει την αφετηρία της στο ότι ιστορικά από την δεκαετία 1950-1959 η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική απέβλεπε να προσελκύσει υπό την ελληνική σημαία πλοία που ανήκαν σε αλλοδαπές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων και ήταν νηολογημένα από ξένες σημαίες, ιδιαίτερα από την σημαία Λιβερίας.

Από τον Ν.Δ. 2687/55 περί προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού επιτράπη και η νηολόγηση από ελληνική σημαία πλοίων που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων, με σκοπό να διευκολυνθεί η προσέλκυσή τους. Η χρησιμοποίηση Λιβεριανών ή Κυπριακών εταιριών από την ελληνική πλοιοκτησία συνεχίζεται.

Κύριοι λόγοι κατά την αντίληψή μας είναι οι εξής:

α) Οι εταιρίες αυτές εξασφαλίζουν στους πλοιοκτήτες την ανωνυμία και τον περιορισμό της ευθύνης, χωρίς να απαιτούν την κατάθεση παρά μόνο συμβολικών κεφαλαίων ή την τήρηση οποιουδήποτε αξιόλογου περιορισμού ή διαδικασίας, όπως συμβαίνει στην αντίστοιχη περίπτωση, σε οποιαδήποτε ναυτιλιακή ή άλλη χώρα.

β) Η εμπειρία που αποκτήθηκε με την πάροδο του χρόνου, δημιούργησε στους πλοιοκτήτες, αλλά και στους δανειστές, αίσθημα εμπιστοσύνης, ως προς την σταθερότητα των συνθηκών λειτουργίας των εταιριών αυτών. Η πρόσφατη

ψήφιση από την ελληνική Βουλή, νόμου που καθιερώνει τον θεσμό της ειδικής ναυτιλιακής εταιρίας στη χώρα μας, αποβλέπει να ενθαρρύνει την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας των ελληνικών πλοίων από τις αλλοδαπές εταιρίες, σε ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα.

#### Η εταιρία περιορισμένης ευθύνης

Αποτελεί εταιρική μορφή που αποβλέπει στην άρση των μειονεκτημάτων τα οποία εμφανίζουν οι προσωπικές εταιρίες (ομόρρυθμη και ετερόρρυθμη) σχετικά προς την έκταση της ευθύνης των μετόχων ή την συμμετοχή τους στην διαχείριση των υποθέσεων της επιχειρήσεως. Είναι τύπος εταιρίας, που πλεονεκτεί της ανώνυμης εταιρίας ως προς τις διαδικασίες συστάσεως και λειτουργίας, και τείνει από την άποψη αυτή, να έχει παρεμφερή πλεονεκτήματα προς εκείνα τα οποία χαρακτηρίζουν τις προσωπικές εταιρίες και τις ατομικές επιχειρήσεις.-

#### Συμπλοιοκτησία

Είναι ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης που εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο. Το θεσμό ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ.

Χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας αποτελούν:

- Η συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου
- Η Ένωση των συμπλοιοκτητών με σκοπό την εκμετάλλευσή

του

Οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας είναι:

- 1) Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 10 κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές εργασίες.
- 2) Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δύο ή περισσοτέρων προσώπων επί του ίδιου πλοίου εξ αδιαιρέτου.
- 3) Συνεκμετάλλευση δηλ. από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καταρτίζεται προφορικός και εγγράφως και δεν υπόκειται σε διατυπώσεις δημοσιεύσεις.

Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Για την κατάρτιση της σύμβασης το πλοίο διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικά ίσες.

Μερίδα συμπλοιοκτησίας σημαίνει:

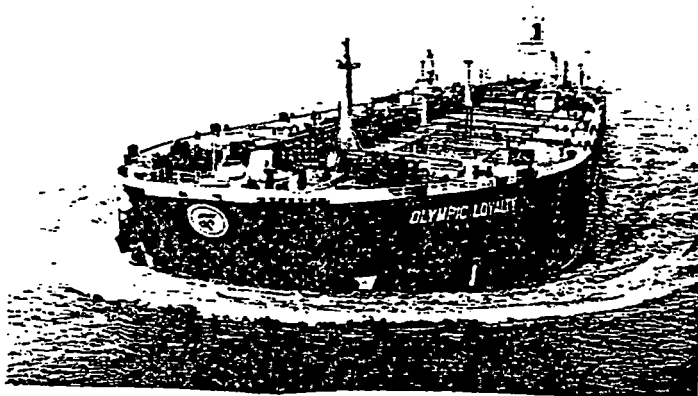
- Το μέρος της κυριότητας επί του πλοίου.
- Τη συμμετοχή του συμπλοιοκτήτη στην υπόλοιπη περιουσία της συμπλοιοκτησίας.
- Το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του συμπλοιοκτήτη.

Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημίες του πλοίου, ανάλογα με τις μερίδες που έχει σε αυτό.

Κατά την διανομή των κερδών απαγορεύεται η κράτηση ποσού για σχηματισμό αποθεματικού.

Η συμπλοιοκτησία λύεται:

- Σαν περιέλθουν όλες οι μερίδες σε ένα πρόσωπο.
- Σαν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου
- Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου
- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά τη σύσταση
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της.



Η Ναυτική εταιρία του Νόμου 959/79

Η Ναυτική Εταιρία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών Εμπορικών πλοίων.

Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυταθλητικά πλοία.

Η Ναυτική εταιρία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρίες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιριών του Υπουργείου Εμπορικής

Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα. Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας, τα παρακάτω:

- 1) Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρίας.
- 2) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- 3) Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κλπ.)
- 4) Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κλπ.)
- 5) Τα δικαιώματα των μετόχων.
- 6) Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρίας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρία» ήταν αρχικά «Ν.Ε.». Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε. συνιστάται για ορισμένο χρόνο.

Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον 2. Το κεφάλαιό της πρέπει να καταβληθεί στο μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 300.000 ή το ισόποσο ξένου νομίσματος, το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρίας στο μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1000 δραχ. ή το ισάξιο αυτών σε ξένο νόμισμα.

Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία

της μετοχής του. Επιτρέπεται με τη σύμβαση να ορισθούν προνόμια υπέρ μετόχων ή μετοχών, και η έκδοση προνομοιούχων μετοχών μετά ή χωρίς ψήφο.

Η σύσταση ναυτικής εταιρίας είναι άκυρη εάν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά το χρόνο υπογραφής της εταιρικής σύμβασης.

Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι μόνον ονομαστικές ή μόνον ανώνυμες. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου.

Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο μετόχων, που χρονολογείται και υπογράφεται από τα 2 μέρη. Εάν με την εταιρική σύμβαση, επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών τότε η διάταξη αυτή πρέπει να γράφεται πίσω από τον τίτλο της μετοχής.

Μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου μπορεί να αποκτηθούν από αλλοδαπούς.

Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής, εάν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπούς. Η Ν.Ε. διοικείται και εκπροσωπείται από το διοικητικό Συμβούλιο το οποίο έχει τρία τουλάχιστον μέρη.

Τα καθαρά κέρδη διατίθενται ελεύθερα, ύστερα από απόφαση της γενικής συνελεύσεως, χωρίς υποχρέωση για διανομή με-



ρίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

Η ναυτική εταιρία λύεται:

- 1) Με τη λήξη του χρόνου διάρκειάς της
- 2) Με απόφαση της γενικής συνελεύσεως και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- 3) Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση.

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρίας.

Οι Ναυτικές Εταιρίες -πλοιοκτήτριες πλοίων- υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων-εξόδων.

#### Εταιρίες λαϊκής βάσης του νόμου 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν με τη μορφή της εταιρίας λαϊκής βάσης. Οι εταιρίες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται:

- Με βάση το νόμο 849/78
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρίες (Ν. 2190).
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο νόμος 849/78 (άρθρο 45) συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί α.Ε.

α) Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές (μη προνομοιούχες) μετοχές, που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το τριάντα πέντε τοις εκατό τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου. Και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου.

β) Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομοιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του Κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 και οι προνομοιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.

γ) Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από τη γενική συνέλευση.

δ) Σε κάθε δημοτική εταιρία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με τις αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.

ε) Αν η εταιρία διαλυθεί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοί-

κτησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 55 του νόμου 947/1979.

- Δημοτική ή Κοινοτική εταιρία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή Κοινότητα, μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή η Κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το τριάντα πέντε τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το 2% του μετοχικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι, που είναι φυσικά πρόσωπα, πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της Κοινότητας ή κατοικούν στο νομό ή κατάγονται από το νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η Κοινότητα.

- Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρίες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται ως προς τη φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους, με τις εταιρίες, των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και Κοινοτικών εταιριών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8α του νόμου 2190/1920.

Οι δημοτικές και κοινοτικές εταιρίες λαϊκής βάσης, για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους, έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών ή κοινοτικών

επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

- Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικού, Εμπορίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν, τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και τη συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

#### Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους (ν.δ. 2687/53, ν. 4171/61 κλπ), προβλέπεται ότι η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό που προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων (μία από τις οποίες θεωρείται και η αγορά ή κατασκευή πλοίων) γίνεται με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Η σύμβαση αυτή που είναι «ιδιότυπη» χαρακτηρίζεται και «εγκριτική πράξη», γιατί παίρνει συνήθως την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης.

Είναι επίσης δυνατό μια τέτοια σύμβαση μεταξύ του κράτους και των ιδιωτών - επενδυτών να κυρώνεται εκ των υστέρων με νόμο.

Οι παραπάνω συμβάσεις έχουν ενιαία διατύπωση και οι όροι

τους είναι εκ των προτέρων διατυπωμένοι από την πλευρά του κράτους. Για κάθε κατηγορία μάλιστα επιχειρήσεων, όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, υπάρχει ένας ειδικός τύπος σύμβασης, με ιδιαίτερες διατάξεις και όρους. Η Εφημερίδα της Κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα ειδικό τεύχος στο οποίο καταχωρούνται οι εγκριτικές πράξεις.

Η πιο συνηθισμένη επενδυτική δραστηριότητα είναι αυτή της αγοράς και κατασκευής πλοίων. Αυτό αποδεικνύει ότι τα προερχόμενα από το εξωτερικό κεφάλαια ήταν και είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος τους προσανατολισμένα σε ναυτιλιακές επενδύσεις, αλλά και ότι το κράτος απέδιδε πάντοτε ιδιαίτερη σημασία στην προσέλκυση επενδύσεων της κατηγορίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες που ιδρύονται:

- Για αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό.
- Για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ενεργητικές διατάξεις του νόμου αυτού, και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα.

Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της Ελληνικής σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις

διατάξεις του νόμου 2687/53.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες που ιδρύονται για το σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, νηολόγηση και εκμετάλλευση πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού) φέρουν υποχρεωτικά τον τίτλο «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία» και τη λειτουργία τους ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ των επενδυτών και του Ελληνικού κράτους που λέγεται και «εγκριτική πράξη». Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρίες αυτές (όπως απαλλαγή από φόρους, χαρτόσημα, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών κ.α.) και οι υποχρεώσεις απέναντι στο Ελληνικό δημόσιο. Επίσης ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανωνύμων εταιριών που αφορούν:

- το κεφάλαιο της εταιρίας
- τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης
- την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού
- τη διάθεση των κερδών
- το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετόχων κ.α.

Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967 (και 378/68, 27/75)

Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση,

ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία μεγαλύτερα από 1.000 κοχ. Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, χαρτόσημα, εισφορές, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος.

Για να υπαχθούν στις ενεργητικές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου 89 πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

- 1) Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου, τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους (ενοίκια, μισθούς υπαλλήλων, λοιπά γενικά έξοδα) στην Ελλάδα το ύψος του οποίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια.
- 2) Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα.
- 3) Οι επιχειρήσεις πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση, η οποία καταπίπτει υπέρ του δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του νόμου.

#### Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η ορθή και ακριβής απεικόνιση των οικονομικών γεγονότων, προϋποθέτει βαθιά γνώση των λειτουργιών της επιχείρησης και των ιδιαιτεροτήτων της. Πολύ περισσότερο είναι αναγκαία η γνώση αυτή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιατί αποτελούν έναν ιδιαίτερο κλάδο με τη δική του οργάνωση και ξεχωριστές οικονομικές πράξεις.

Γι' αυτό κρίναμε σκόπιμο για καλύτερη κατανόηση των προβλημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης να αναλύσουμε τη διάρθρωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία.

Μια τέτοια επιχείρηση εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων περιλαμβάνει τα παρακάτω τμήματα:

#### Τμήμα ναυλώσεων

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την παρακολούθηση της ναυλαγοράς και των ζητούμενων τόννων φορτίου προς μεταφορά.

Η καλή ναύλωση του πλοίου αποτελεί το σπουδαιότερο μέλημα της επιχείρησης και τούτο γιατί και μια μέρα παραμονής του πλοίου χωρίς ναύλο, σημαίνει ζημιά χιλιάδων δολλαρίων για την επιχείρηση. Αλλά και επειδή η ναύλωση του πλοίου αποτελεί συνδυασμό πολλών παραγόντων και προϋποθέτει:

- α) Συνεχή επαφή του τμήματος με τους ναυλομεσίτες.
- β) Συνδυασμό κάθε ναύλωσης με τη γεωγραφική θέση στην οποία θα περατωθεί το ταξίδι του πλοίου, έτσι ώστε να ταξιδεύσει όσο το δυνατόν λιγότερες ώρες χωρίς φορτίο για νέα φόρτωση.

Θα λέγαμε ότι η καλύτερη περίπτωση ναύλωσης είναι αυτή που γίνεται αμέσως στο ίδιο λιμάνι στο οποίο το πλοίο τελείωσε το προηγούμενο ταξίδι του και εκφόρτωσε. Ομως και στην περίπτωση αυτή πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως:



- Η προσφορά μεγαλύτερου ναύλου που καλύπτει τα έξοδα (σταθερά και μεταβλητά) μετάβασης του πλοίου σε άλλο λιμάνι για φόρτωση.
- Η πιθανή καθυστέρηση φόρτωσης που μπορεί να οφείλεται σε αυξημένη κίνηση ή ανεπάρκεια του λιμανιού ή σε έλλειψη τεχνικών μέσων φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- Οι συνθήκες ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα και άλλα εφόδια.

Σε μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το τμήμα ναυλώσεων λειτουργεί υποτυπωδώς γιατί υποκαθίσταται ουσιαστικά από τους ναυλομεσίτες οι οποίοι αναλαμβάνουν με αμοιβή την εξεύρεση ναύλου.

#### Τμήμα ανεφοδιασμού

Το τμήμα αυτό ασχολείται:

- α) Με την εξεύρεση πρακτόρων που θα εξυπηρετούν το πλοίο στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει και τη διαβίβαση οδηγιών τόσο στον πλοίαρχο, όσο και στον πράκτορα.
- β) Με τη συνεχή ενημέρωση του πλοιάρχου για τις υποχρεώσεις που έχει απέναντι στους ναυλωτές με βάση τους όρους του ναυλοσυμφώνου.
- γ) Με την παρακολούθηση των καυσίμων και εφοδίων του πλοίου για να αποφεύγονται σπατάλες. Ο έλεγχος αυτός επιτυγχάνεται με την ενημέρωση του τμήματος απ' τον πλοίαρχο για την ταχύτητα του πλοίου, για την ανάλωση των καυσίμων και λιπαντικών ανά 24ωρο κλπ.

δ) Την επιλογή των σημείων ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια καθώς και την προώθηση μελών πληρώματος προς αντικατάσταση άλλων που αποχωρούν ή εγκαταλείπουν το πλοίο.

Το τμήμα ανεφοδιασμού λειτουργεί υπό την διεύθυνση έμπειρου αρχιπλοιάρχου.

#### Τεχνικό τμήμα

Το τμήμα των επισκευών και συντηρήσεων φροντίζει:

- α) Για την συντήρηση των μηχανών του πλοίου
- ω) Για την έγκαιρη αποστολή στο πλοίο των απαραίτητων ανταλλακτικών και εξαρτημάτων που πρέπει να αντικατασταθούν
- γ) Για την εκτέλεση των απαιτητών επισκευών που πρέπει να διενεργηθούν με βάση τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Το τμήμα επισκευών και συντηρήσεων διευθύνεται από πεπειραμένο αρχιμηχανικό με πλούσια θαλάσσια εμπειρία και επαρκείς τεχνικές γνώσεις.

#### Τμήμα οικονομικών υπηρεσιών

Το τμήμα αυτό ασχολείται:

- α) Με την εξοικονόμηση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία της επιχειρήσεως (σύναψη δανείων με τις τράπεζες, έγκαιρη είσπραξη των ναύλων κλπ.).
- β) Με την ασφάλιση των πλοίων διαπραγμάτευση των όρων ασφάλισης, υπογραφή ασφαλιστικών συμβολαίων, παρακολού-

θηση είσπραξης τυχόν απαιτήσεων κλπ.).

### Τμήμα Λογιστηρίου

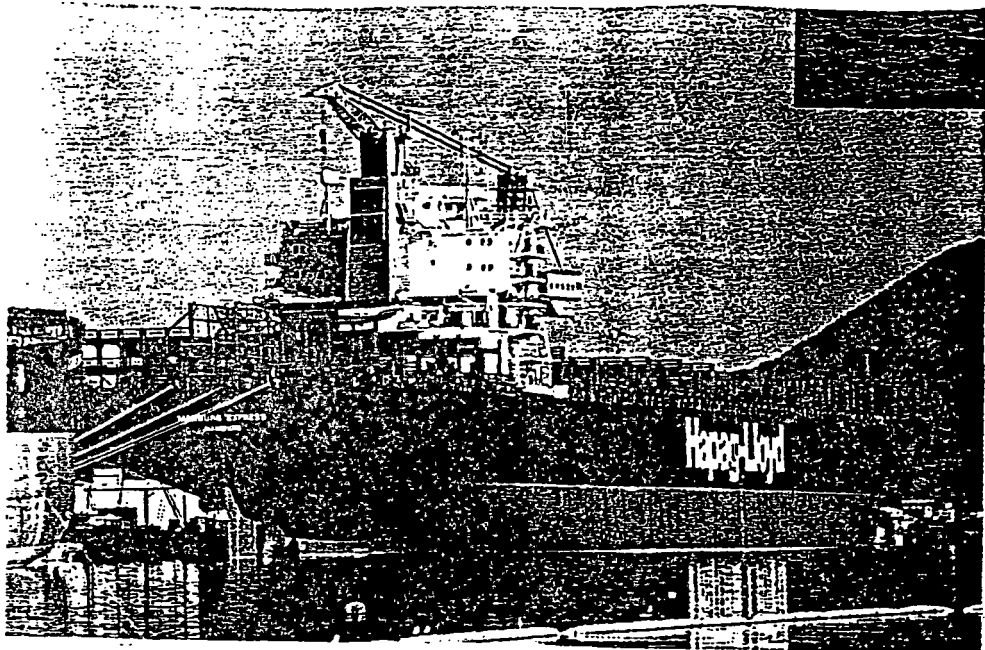
Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση το λογιστήριο αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

- α) Να επιλέξει το κατάλληλο λογιστικό σύστημα και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση.
- β) Να καταρτίσει το σχέδιο λογαριασμών που είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της επιχείρησης.
- γ) Να αναλύσει το περιεχόμενο και τη συνδεσμολογία των λογαριασμών.
- δ) Να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου. Ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση χρειάζονται οι δοσοληψίες με τις τράπεζες, γιατί με αυτές εξαντλείται το μεγαλύτερο μέρος των δοσοληψιών της επιχείρησης.
- στ) Η σύνταξη των λογ/σμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, του λογ/σμού αποτελέσματα χρήσεως και η κατάρτιση του Ισολογισμού.

Η οργανωτική διάρθρωση που αναπτύξαμε παραπάνω αφορά ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι βασική για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε μικρό βαθμό διαφοροποιείται σε επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίου.

Ετσι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές, δεν υπάρχει τμήμα ναυλώσεων, ενώ λειτουργούν τμήματα αυτής:

- Τμήμα κίνησης επιβατών, το οποίο παρακολουθεί την κίνηση των επιβατών στα λιμάνια και είναι υπεύθυνο για την καλύτερη οργάνωση διακίνησης (επιβίβαση-αποβίβαση).
- Τμήμα φορτίων το οποίο φροντίζει για την απρόσκοπη παραλαβή και παράδοση των εμπορευμάτων στα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου.
- Τμήμα δημοσίων σχέσεων το οποίο είναι απαραίτητο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων, τόσο για την προσέλκυση επιβατών, όσο και για την ενημέρωση του κοινού (τακτικά και έκτακτα δρομολόγια, επέκταση γραμμών, αλλαγές διαδρομών κλπ.).



## Η ΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους μπορούμε να εκφράσουμε τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες: Ο αναδρομικός τρόπος και ο μελλοντικός. Και στις δύο περιπτώσεις η ζήτηση εκφράζεται με ορισμένες γνωστές μονάδες μέτρησης. Π.χ. σύνολο τόννων μετρικού βάρους, σύνολο επιβατών, χιλιομετρικοί τόννοι ή επιβάτες/ναυτικά μίλια κ.α.

Όταν εξετάζουμε τη ζήτηση αναδρομικά αναφερόμαστε σε ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες που εκδηλώθηκε στο παρελθόν. Μ' άλλα λόγια σε ζήτηση που πραγματοποιήθηκε σ' ένα δοσμένο τόπο και χρόνο. Π.χ. τόννοι κάρβουνου ή αριθμός επιβατών που μεταφέρθηκε από τον Α στον Β λιμένα σ' ένα ταξίδι που διάρκεσε 10 μέρες κλπ.. Το ίδιο και όταν αναφερόμαστε στο μέλλον πάλι χρησιμοποιούμε τις ίδιες μονάδες μέτρησης, αλλά αυτές είναι απλές εκτιμήσεις που γίνονται με διαφόρους τρόπους.

### Βασικές ιδιότητες της ζήτησης

α) Η θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία σαν αντικείμενο κατανάλωσης.

Σε μερικές περιπτώσεις οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται άμεσα όπως και άλλα αγαθά ή υπηρεσίες σαν αντικείμενα κατανάλωσης.

Στην προκειμένη περίπτωση η ζήτηση για τις τέτοιες θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες προφανώς δεν είναι παράγωγος ζήτηση. Το θαλάσσιο μεταφορικό μέσο δεν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ενός αγαθού ή ενός προσώπου από το Α στο Β για ένα ορισμένο σκοπό, που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με την παραγωγική διαδικασία. Σαν παράδειγμα μπορούμε να πάρουμε τον ιδιοκτήτη ενός γιώτ που χρησιμοποιεί αυτό το δικό του μεταφορικό μέσο ξεκινώντας από το Α για να μεταβεί σε κάποιο προκαταβολικά καθορισμένο ή όχι γεωγραφικό σημείο Β και που αυτό συνήθως γίνεται για την προσωπική του ικανοποίηση και ευχαρίστηση καθώς και της τυχόν συντροφιάς του και όχι γιατί επιβάλλεται από την παραγωγική διαδικασία ή άλλους λόγους που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την οικονομική δραστηριότητα. Γι' αυτό και η απλή μετακίνηση ή κρουαζιέρα ενός γιώτ δεν προϋποθέτει συνήθως ένα αυστηρά προκαθορισμένο δρομολόγιο. Το δρομολόγιο αν υπάρχει τέτοιο, καθορίζεται με βάση την ευχαρίστηση των καταναλωτών. Περιττό να σημειωθεί ότι και η θαλάσσια μεταφορά σαν είδος κατανάλωσης έχει και αυτή σημαντικές οικονομικές απόψεις, αφού καταναλώνονται σπανίζοντες πλουτοπαραγωγικοί πόροι. Μπορεί κανείς να σκεφτεί π.χ. τα πολύ ενδιαφέροντα προβλήματα που παρουσιάζουν οι κατασκευές και η συντήρηση των σημείων υποδοχής και παροπλισμού των γιωτ, δηλαδή «οι μαρίνες». Ως γνωστό, η

ανάγκη της ύπαρξής τους δημιουργεί προβλήματα επενδύσεων, τιμολόγησης κλπ. ιδιαίτερα σε περιοχές που το κόστος ευκαιρίας είναι υψηλό.

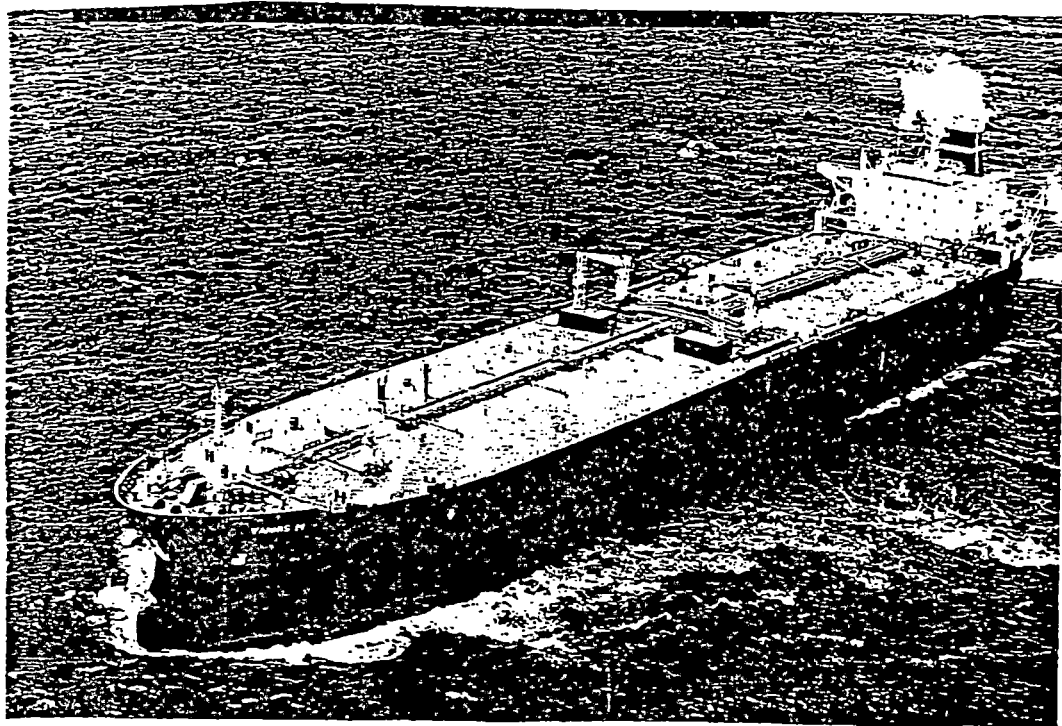
**β)** Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ως παράγωγος ζήτηση.

Με άλλα λόγια, αν υπάρχει ζήτηση για την μεταφορά σιτηρών από το Α στο Β είναι γιατί τα αγαθά αυτά χρειάζονται για την παραγωγική ή καταναλωτική διαδικασία στο σημείο Β. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση της μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιείται για επιχειρηματικούς, επιστημονικούς, πολιτιστικούς ή ακόμη και για τουριστικούς λόγους. Η ιδιότητα του παράγωγου της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες επιδρά σημαντικά στην ελαστικότητά της και στο γεγονός ότι αυτή τείνει να κυμαίνεται απότομα.

**γ)** Ο συλλογικός χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

Η ζήτηση από ένα ή περισσότερα γεωγραφικά σημεία μπορεί να αφορά ένα (X) σύνολο επιβατών ή ένα (Ψ) σύνολο ενός ομοειδούς φορτίου, π.χ. κάρβουνο ή αργό πετρέλαιο. Σε πολλές όμως περιπτώσεις, η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες από το Α στο Β έχει συλλογικό χαρακτήρα και αφορά εκατοντάδες ή ακόμη και χιλιάδες διαφορετικών φορτίων. Πολλά από αυτά μπορεί να είναι συσκευασμένα εις χύδην. Εάν θέλει κανείς να εκτιμήσει την τάση μιας

τέτοιας συλλογικής ζήτησης από το Α στο Β, π.χ. εάν αυτή είναι αυξητική ή πτωτική, η μόνη διέξοδος είναι η ταξινόμηση των εκατοντάδων ή χιλιάδων μεταφερόμενων αγαθών σε ομάδες, π.χ. σιτηρά, υγρά φορτία, συσκευασμένα φορτία, φορτία σε μικρά δέματα κ.α.

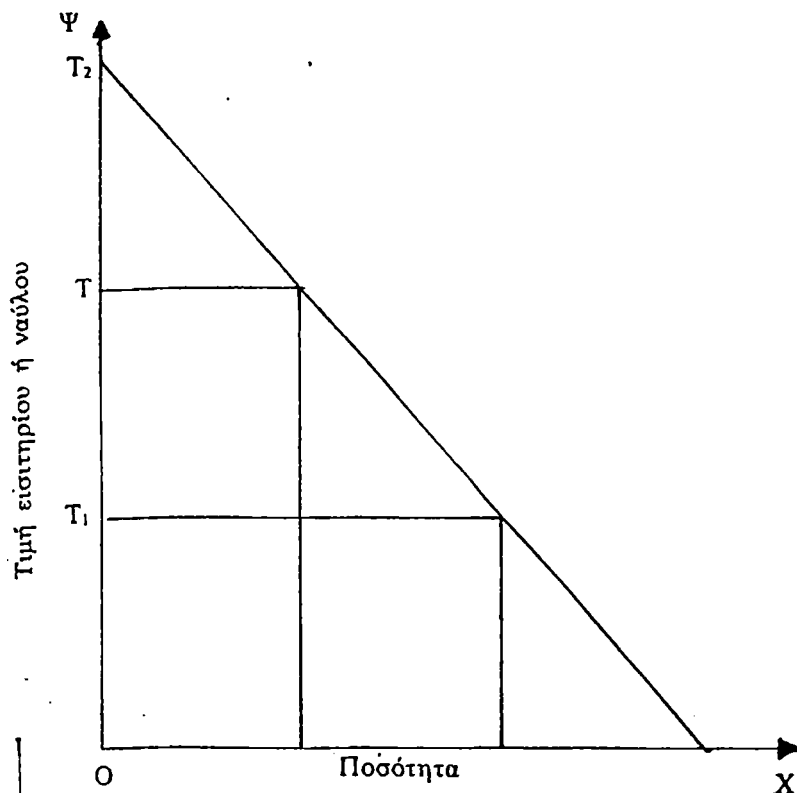




ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

α) Η τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου όπως και στην περίπτωση σχεδόν όλων των αγαθών και υπηρεσιών, η ζητούμενη ποσότητα αυξάνεται όταν η τιμή τους μειώνεται. Έτσι όσο η τιμή του ναύλου ή του εισιτηρίου για μια θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία αυξάνεται, η ζήτηση για τη συγκεκριμένη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία μειώνεται. Γιατί ή γίνεται πιο συμφέρουσα η χρησιμοποίηση υποκαταστάτων ή, αν αυτά δεν είναι υπαρκτά στη βραχυπρόθεσμη περίοδο, αυξανόμενης τις τιμές η ζήτηση θα τείνει να φθάσει ως το μηδέν. Δεν θα ήταν περιττό να πούμε ότι η τιμή του ναύλου ή του εισιτηρίου δεν είναι τίποτα άλλο από το κόστος του χρήστη της θαλάσσης μεταφορικής υπηρεσίας, είτε αυτός είναι ο ναυλωτής ενός σκάφους, είτε ο επιβάτης του.

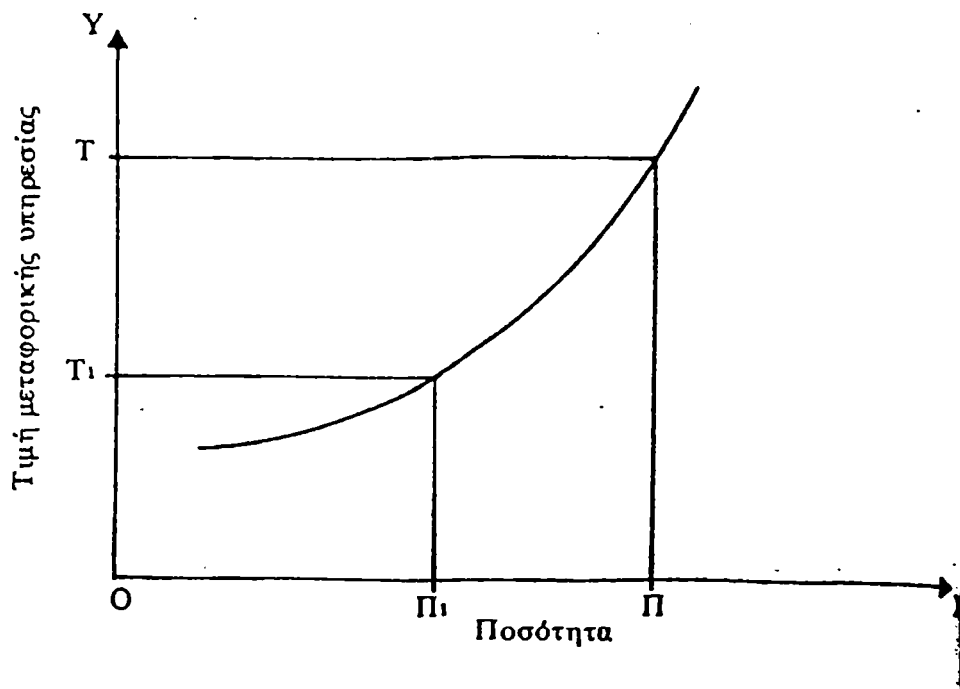
**Η καμπύλη της ζήτησης μιας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας**



β) Η ύπαρξη ή μη υποκατάστατων της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας.

Είναι αυτονόητο ότι όταν υπάρχει μόνο μία μεταφορική υπηρεσία από το Α στο Β, η θέση της είναι μονοπωλιακή. Όταν υπάρχουν υποκατάστατα και η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας από το Α στο Β είναι σχετικά υψηλή τότε η ζήτηση για τη μεταφορική υπηρεσία που μας αφορά θα είναι σχετικά μικρή και η ζήτηση για την υποκατάστατη μεταφορική υπηρεσία θα είναι μεγάλη και πάλι: όταν η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας από το Α στο Β είναι σχετικά χαμηλή, τότε η ζήτηση για τη μεταφορική υπηρεσία θα είναι μεγάλη και η ζήτηση για την υποκατάστατη μεταφορική υπηρεσία θα είναι μικρή. Φυσικά η σχέση αυτή εξαρτάται και από το πόσο «τέλεια» είναι αυτά τα υποκατάστατα. Αλλά στο χώρο των μεταφορών το τέλειο ή ατελές των υποκαταστάτων εξαρτάται από το προσδιοριστικό παράγοντα της «ποιότητας υπηρεσίας».

Καμπύλη που δείχνει τη σχέση της υποκατάστασης

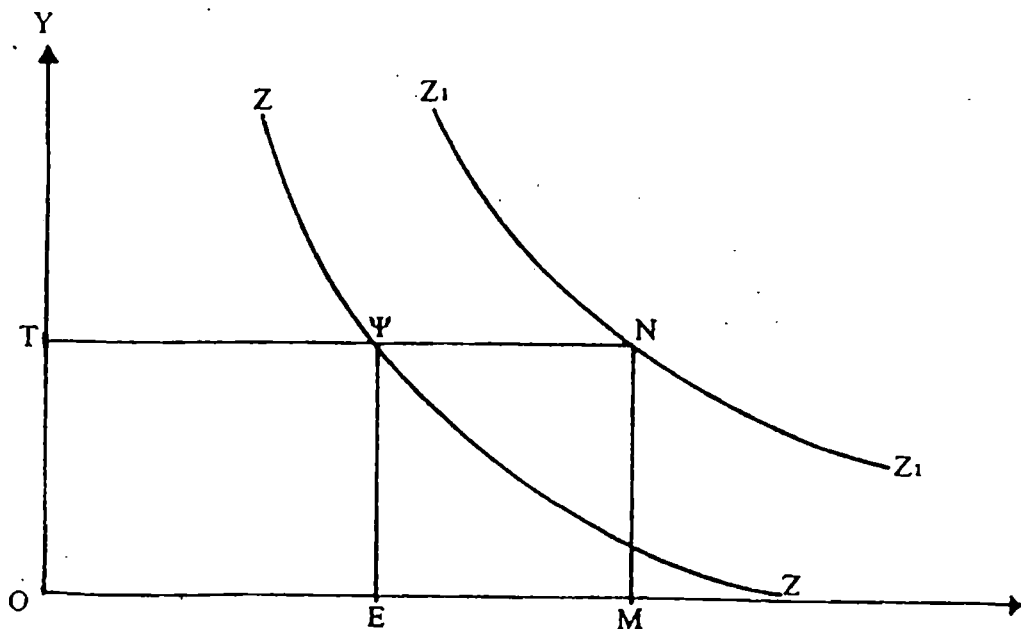


γ) Ο πληθυσμός. Όταν ο πληθυσμός των δύο περιφερειών Α και Β αυξάνεται, τότε θα πρέπει να αναμένεται και η αύξηση της ζήτησης για μια δοσμένη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία.

Έχουμε μια μετακίνηση καμπύλης της ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας από ΖΖ στα Ζ<sub>1</sub>Ζ<sub>1</sub> όπως φαίνεται και παρακάτω στο σχεδιάγραμμα.

δ) Εισόδημα. Όσο μεγαλύτερο είναι το εισόδημα των καταναλωτών σε μια δοσμένη γεωγραφική περιοχή. Π.χ. στις περιοχές Α και Β τόσο μεγαλύτερη θα είναι η ζήτηση για μια μεταφορική υπηρεσία.

#### Εισοδηματικές αλλαγές και μετακινήσεις στην καμπύλη της ζήτησης



Η μετακίνηση της καμπύλης της ζήτησης για τη μεταφορική υπηρεσία X από ΖΖ σε Ζ<sub>1</sub>Ζ<sub>1</sub> οφείλεται στην αύξηση του

διαθεσίμου εισοδήματος των συμμετεχόντων στην μεταφορική αγορά στις περιοχές Α και Β έτσι έχουμε αύξηση της ζητούμενης ποσότητας από ΟΤΨΕ σε ΟΤΝΜ.

ε) Ποιότητα υπηρεσίας. Με τον όρο «ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας» εννοούμε την ικανότητα ενός θαλάσσιου μεταφορικού μέσου να παρέχει μια ειδική μεταφορική υπηρεσία. Η απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσίας μπορεί να διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση. Όμως μερικά βασικά στοιχεία ποιότητας υπηρεσίας που φαίνεται να είναι απαραίτητα και στην μεταφορά ανθρώπινων υπάρξεων και στη μεταφορά εμπορευμάτων είναι τα παρακάτω:

- Ασφάλεια επιβατών ή φορτίου.
- Ακρίβεια στο χρόνο του δρομολογίου ή της παράδοσης του φορτίου.
- Ταχύτητα
- Συνέπεια, υπευθυνότητα εκ μέρους της ναυτιλιακής επιχείρησης, του πλοιάρχου και του πληρώματος.
- Χαμηλό επίπεδο ζημιών φορτίου.
- Παροχή ειδικών μέσων για τη στοιβασία και τη φορτοεκφόρτωση φορτίων.
- Συνέπεια χρόνου παράδοσης.

Τα στοιχεία αυτά ζητούνται στον ένα βαθμό ή στον άλλον σχεδόν από κάθε χρήστη όταν βγαίνει στην αγορά ζητώντας τοννάζ για μεταφορά από το Α στο Β σε μια δοσμένη τιμή.

θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτοί οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης που αναλύθηκαν παραπάνω είναι ενδογενείς. Αλλά είναι φανερό ότι υπάρχουν και πολλοί εξωγενείς παράγοντες, που προέρχονται από το φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον της Διεθνούς Κοινότητας των Εθνών, οι οποίοι μέσα σε δοσμένα χρονικά διαστήματα παίζουν αποφασιστικό ρόλο στον καθορισμό του μεγέθους της ζήτησης. Π.χ. ένας βαρύς χειμώνας στη Σοβιετική Ένωση μπορεί να συντελέσει σε χαμηλή σοδειά σιτηρών και κατά συνέπεια να αυξηθεί η ζήτηση για μεταφορά του ίδιου προϊόντος από τις Η.Π.Α. κ.α.

Η μέχρι στιγμής ανάλυσή μας για τους προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών αποσκοπούσε κυρίως στο να δείξει ότι οι παράγοντες αυτοί δεν είναι ουσιαστικά διαφορετικοί από τους παράγοντες που προσδιορίζουν το μέγεθος της ζήτησης για κάθε μεταφορά. Αλλά στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών και ιδιαίτερα των μεταφορών φορτίων, θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας τα παρακάτω σημεία:

Ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι παράγωγος ζήτησης. Κατά συνέπεια αφήνοντας στην άκρη προς στιγμή τη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών, είναι εξίσου σωστό με τα παραπάνω να πούμε ότι το μέγεθος της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες εξαρτάται κυρίως από τους παρακάτω συντελεστές:

- α) τον όγκο και την διάρθρωση του Διεθνούς Εμπορίου.
- β) τη γεωγραφική δομή της παγκόσμιας παραγωγής και κατανάλωσης πρώτων υλών και αγροτικών και βιομηχανικών προϊόντων.
- γ) Το επίπεδο της ζήτησης των προϊόντων που μεταφέρονται ή θα μεταφερθούν δια πλοίων στις χώρες της προέλευσης και του προορισμού τους.

### Πηγές της ζήτησης

Οι πηγές της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι οι παρακάτω:

1) Ιδιωτικές επιχειρηματικές μονάδες. Η πηγή αυτή της ζήτησης αφορά τους πολλούς σχετικά μικρού και μεσαίου μεγέθους εμπορικούς οίκους εισαγωγέων και εξαγωγέων που βρίσκονται διεσπαρμένοι ή εκπροσωπούνται στα διάφορα λιμάνια της υφελίου. Η πηγή αυτή της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες αφορούσε και αφορά σχετικά και με τα σημερινά κριτήρια, μικρές ποσότητες φορτίων που προϋποθέτουν σχετικά μικρά σκάφη όταν πρόκειται για φορτία εις χύδην, ή σχετικά λίγο χώρο ενός σύγχρονου πλοίου τακτικών γραμμών όταν πρόκειται για συσκευασμένα φορτία.

2) Βιομηχανικές μονάδες. Η πιο σημαντική πηγή της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές φορτίων είναι οι μεγάλες στις περισσότερες περιπτώσεις, πολυεθνικές βιομηχανικές

μονάδες. Σε πολλές περιπτώσεις οι μονάδες αυτές έχουν το δικό τους τοννάζ για την εξυπηρέτηση των βασικών θαλάσσιων μεταφορικών τους αναγκών, δηλαδή τα πλοία που καλούνται «βιομηχανικοί μεταφορείς». Όμως για τις οριακές τους ανάγκες τα μεγάλα αυτά βιομηχανικά συγκροτήματα απευθύνονται στις κύριες ναυλαγορές όπως και άλλες μικρότερες βιομηχανικές επιχειρήσεις. Η ζήτηση που προέρχεται από τις βιομηχανικές μονάδες είναι πιο μακροπρόθεσμη από τις ιδιωτικές επιχειρηματικές μονάδες.

### 3) Εθνικές Κυβερνήσεις και κρατικοί Οργανισμοί.

Στην τρέχουσα περίοδο οι εθνικές κυβερνήσεις και τα κρατικά μονοπώλια ή ολιγοπώλια αποτελούν μια από τις βασικές πηγές της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και κυρίως αυτές των τακτικών γραμμών όταν το δικό τους τοννάζ δεν επαρκεί για την προερχόμενη από την πελατεία τους ζήτηση στη βραχυπρόθεσμη περίοδο, ή δεν είναι βέβαιες εάν πρέπει ή δεν πρέπει να διεκδύουν την προσφορά τους στην μακροπρόθεσμη περίοδο με νέες επενδύσεις, νοικιάζουν τοννάζ βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα από άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έστω και ένα το ενοικιαζόμενο τοννάζ δεν είναι ο τύπος που προσφέρει την πιο κατάλληλη ποιότητα υπηρεσίας σ' όλες τις περιπτώσεις.

Ως γνωστό το αργό πετρέλαιο είναι, όσον αφορά τα

μεταφερόμενα μεγέθη, το σημαντικότερο εμπόρευμα. Αποτελεί το 29% σε μετρικούς τόννους του συνόλου των δια θαλάσσης μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Ενώ τα ξηρά φορτία εις χύδην και συγκεκριμένα τα σιδηρομεταλλεύματα, οι γαιάνθρακες και τα σιτηρά αποτελούν το 22% περίπου των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Το υπόλοιπο 49% του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό διαφορετικών εμπορευμάτων.

#### Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

##### Ορισμός

Το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών που οι υπάρχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιθυμούν και έχουν την ικανότητα να προσφέρουν σε μια δοσμένη χρονική περίοδο αποκαλούμε προσφορά θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών.

Οι παράγοντες που προσδιορίζουν το μέγεθος της προσφοράς όλων των θαλασσίων υπηρεσιών είναι οι παρακάτω:

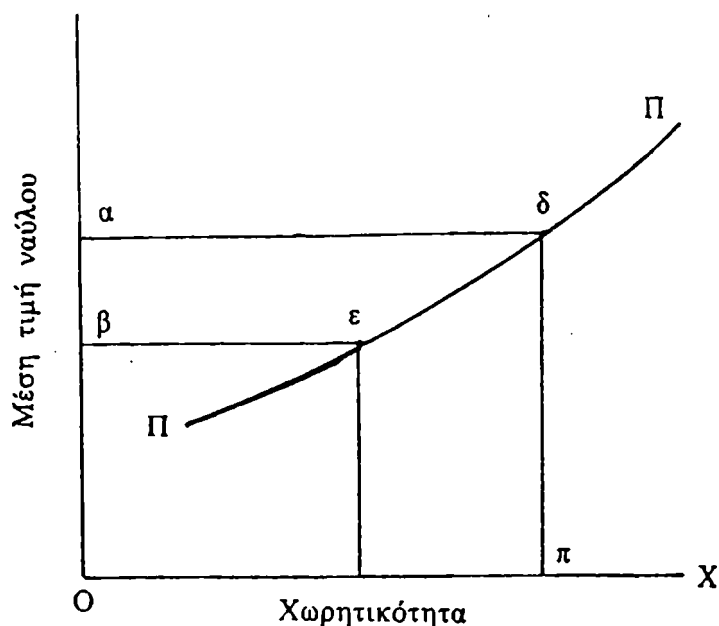
##### 1) Η τιμή του ναύλου για μια θαλάσσια υπηρεσία

Εξυπακούεται ότι όταν υπάρχουν ανταγωνιστικές συνθήκες, όσο υψηλότερη είναι η τιμή του ναύλου τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η προσφερόμενη χωρητικότητα και



πάλι όσο χαμηλότερη είναι η τιμή του ναύλου τόσο μικρότερη θα είναι η προσφερόμενη χωρητικότητα.

### Η καμπύλη της προσφοράς μιας μεταφορικής υπηρεσίας



#### 2) Η τιμή των συντελεστών της παραγωγής

Ο προσδιοριστικός αυτός παράγοντας καθορίζει κυρίως το είδος των μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή μιας θαλάσσιας υπηρεσίας. Π.χ. στην περίπτωση των τακτικών γραμμών, τα υψηλής κεφαλαιουχικής εντάσεως πλοία Containers, υποκατέστησαν, τα παραδοσιακά πλοία τακτικών γραμμών, όταν το κόστος της εργατικής δύναμης στους λιμένες και τα πλοία των δυτικών εμπορικών στόλων έφθασε σε υψηλά επίπεδα.

3) Οι στόχοι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελούν έναν άλλο προσδιοριστικό παράγοντα της προσφοράς. Γνωρίζουμε ήδη ότι ο βασικός στόχος του επιχειρηματικού

κόσμου στο ναυτιλιακό χώρο είναι στη μακροπρόθεσμη περίοδο, η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου.

Επεται ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι αναλογίες του κέρδους και όσο πιο υψηλές είναι οι προσδοκίες για την επίτευξη του στόχου αυτού, τόσο μεγαλύτερη θα τείνει να είναι και η προσφορά χωρητικότητας. Μπορεί να υπάρχουν, και υπάρχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με διαφορετικούς στόχους όπως π.χ. εξασφάλιση ξένου συναλλάγματος, απασχόληση εργατικού δυναμικού, εξυπηρέτηση και διεύρυνση του εξωτερικού εμπορίου μιας χώρας κλπ. Στις περιπτώσεις αυτών των επιχειρήσεων η ελαχιστοποίηση του κόστους ή η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου δεν αποτελεί τον μοναδικό κύριο στόχο.

4) Τελικά το μέγεθος της προσφοράς καθορίζεται από το υπάρχον τεχνολογικό επίπεδο. Η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση αποφασίζει για την παραγγελία και αγορά νέων βελτιωμένων μεταφορικών μέσων χωρίς να αναγνωρίζει εάν κατά το διάστημα της κατασκευής τους ή και αργότερα στο διάστημα της οικονομικής τους ζωής θα υπάρχουν διαθέσιμα στην αγορά πιο βελτιωμένα θαλάσσια μεταφορικά μέσα χάρη σε εφαρμογές καινούργιων εφευρέσεων. Σε μια τέτοια περίπτωση ενδέχεται να μειωθεί σημαντικά η οικονομική ζωή των νεότευκτων πλοίων.

### Εννοιες και ορισμοί

Η κύρια πηγή της προσφοράς είναι ακόμη οι διάφορες ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες σε διεθνή κλίμακα ανέρχονται σε χιλιάδες. Υπάρχει όμως ένα σημαντικό μέγεθος τοννάζ που ανήκει σε κυβερνητικές επιχειρήσεις και το οποίο αποτελεί στην τρέχουσα περίοδο περίπου το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Το σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας το οποίο είναι σε μια δοσμένη χρονική περίοδο κατάλληλο για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών από το Α στο Β δηλαδή η καθαρή μεταφορική χωρητικότητα αποτελεί τη συνολική προσφορά.

Το σύνολο των πλοίων που εκτελούν τη θαλάσσια μεταφορική λειτουργία σε μια δοσμένη περίοδο αποτελεί την ενεργητική προσφορά.

Όλες οι παραγωγικές μονάδες που δεν εκτελούν την θαλάσσια μεταφορική λειτουργία στην ίδια χρονική περίοδο είτε γιατί είναι παροπλισμένες, χάρη στο χαμηλό επίπεδο των ναύλων, είτε γιατί επισκευάζονται, είτε γιατί έχουν πιθανώς κατασχεθεί από κυβερνήσεις ή τραπεζιτικούς οργανισμούς αποτελούν τη διαθέσιμη προσφορά.

Όλες οι παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε διαφορετικές επιχειρήσεις δεν συμμετέχουν σε μια και την ίδια ναυλαγορά. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να είναι πλοιοκτήτρια παραγωγικών μονάδων οι οποίες λειτουργούν κυρίως σε μία ή και σε περισσότερες ναυλαγορές.

Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία μπορεί να διαχωρισθεί στις παρακάτω βιομηχανίες, οι οποίες έχουν τις δικές τους ναυλαγορές που λειτουργούν υπό διαφορετικές συνθήκες:

- α) Τη βιομηχανία των πλοίων μεταβλητών ξηρού φορτίου εις χύδην
- β) Τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων
- γ) Τη βιομηχανία των πλοίων τακτικών γραμμών
- δ) την επιβατηγό ναυτιλία
- ε) Επιπρόσθετα στην προσφορά τοννάζ συμπεριλαμβάνονται και εξειδικευμένες μονάδες.

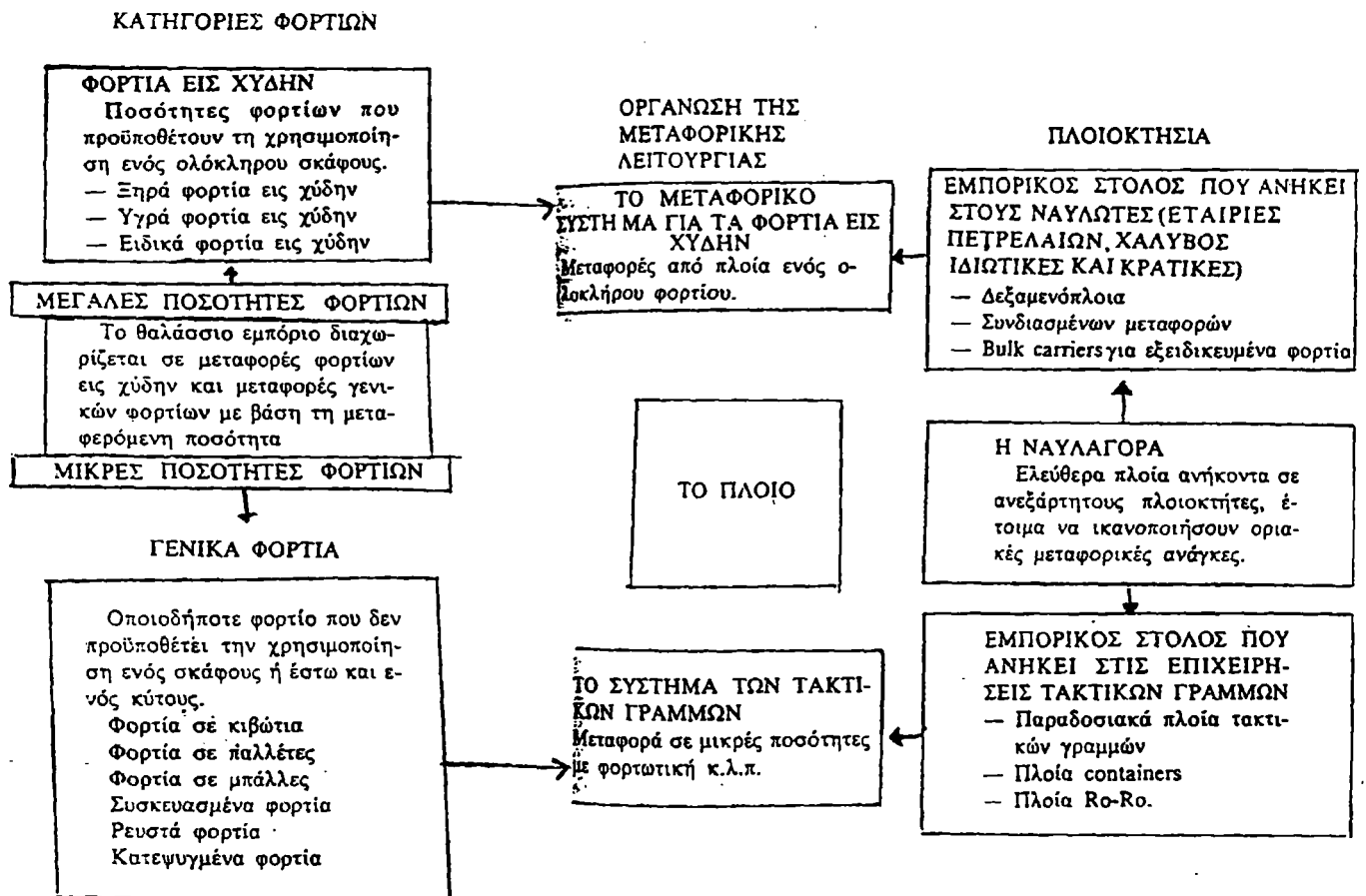
Δεν θα ήταν σωστό να θεωρήσουμε ότι οι βιομηχανίες αυτές αποτελούν κλειστούς τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας. Αντίθετα υπάρχουν μεταξύ τους σχέσεις υποκατάστασης που καθορίζονται από το κόστος και την τιμή των παραγόμενων υπηρεσιών.

Το θαλάσσιο εμπόριο μπορούμε καταρχήν να χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες: στα φορτία εις χύδην τα οποία κατά κανόνα μεταφέρονται σε ποσότητες που προϋποθέτουν την συνολική χρησιμοποίηση της καθαρής μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου μικρού, μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους και στα γενικά φορτία τα οποία κατά κανόνα μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες και δεν προϋποθέτουν την χρησιμοποίηση της καθαρής μεταφορικής ικανότητας ενός ολόκληρου σκάφους. Έτσι κατά κανόνα τα φορτία εις χύδην μεταφέρονται από φορτηγά πλοία σχετικώς απλής κατασκευής ενώ τα γενικά

φορτία μεταφέρονται με τα πλοία τακτικών γραμμών που η συσκευή τους είναι πιο σύνθετη.

Η πλοιοκτησία για μερικά από τα πλοία που μεταφέρουν φορτία εις χύδην ανήκει στις ιδιωτικές ή δημόσιες επιχειρήσεις από τις οποίες προέρχεται η ζήτηση π.χ. τις μεγάλες εταιρίες πετρελαίου. Όμως σημαντικό ποσοστό της ζήτησης που προέρχεται από την ίδια πηγή ικανοποιείται με ναυλώσεις στην ανοικτή αγορά. Με τον ίδιο τρόπο, ως γνωστό οι μεγάλες επιχειρήσεις τακτικών γραμμών ναυλώνουν τοννάζ από την ανοικτή αγορά για να ικανοποιήσουν τις οριακές τους ανάγκες, όταν η ζήτηση για γενικά φορτία βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο. Μ' αυτό τον τρόπο οι κύριες ναυλαγορές με την υπάρχουσα προσφορά διαφορετικών τύπων πλοίων ικανοποιούν τις συνεχώς εναλλασσόμενες απαιτήσεις της ζήτησης.

α πρώτη άποψη της οργάνωσης των ναυλαγορών



### Απροσδιόριστοι παράγοντες

Υπάρχουν μερικοί απροσδιόριστοι παράγοντες, οι οποίοι κάνουν την παραγωγική ικανότητα της υπάρχουσας καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας να μεταβάλλεται.

α) Ασυνήθεις δυσμενείς καιρικές συνθήκες για το είδος του ταξιδιού ή τη χρονική περίοδο που λαμβάνει χώρα το ταξίδι. Συχνά συμβαίνει οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες για ένα διάπλου ή ένα ταξίδι να είναι περισσότερο δυσμενείς και αντίξοες από τον θεωρητικό μέσο όρο.

Εάν π.χ. φυσούν συνεχώς αντίθετοι άνεμοι στη διάρκεια ενός διάπλου, η μέση υπηρεσιακή ταχύτητα του πλοίου θα μειωθεί ή εάν οι άνεμοι είναι ιδιαίτέρως ισχυροί ο πλοίαρχος θα διατάξει να αναπτύξει η μηχανή λιγότερη δύναμη, και επομένως ταχύτητα, με σκοπό ν' αποφευχθούν ζημιές στην ίδια τη μηχανή ή στο σκάφος ή στον εξοπλισμό του. Τέτοιου είδους ζημιές μπορεί να προξενηθούν από μεγάλα σκαμπανεβάσματα ή από την έξοδο των ελίκων από την θάλασσα και γενικά όταν το πλοίο υποφέρει και κλειδωνίζεται σε μεγάλες τρικυμίες.

β) Εστω και να έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα προφύλαξης από τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, για να αποφευχθούν ζημιές όταν το πλοίο βρίσκεται εν κινήσει οι πιθανότητες για τέτοιου είδους αρνητικά φαινόμενα στο διάστημα της φυσικής και οικονομικής ζωής ενός σκάφους δεν μπορεί ν' αποκλειστούν. Τέτοιου

είδους ζημιές είναι ενδεχόμενο να παρουσιαστούν στο σκάφος, στο κατάστρωμα ή σ' άλλα τμήματα της κατασκευής του πλοίου.

γ) Ατυχήματα, τέτοια όπως προσαράξεις, συγκρούσεις, μικροσυγκρούσεις, σε προκυμαίες, εκραγή πυρκαγιών, αναπάντεχα μικροατυχήματα ή προβλήματα σε μέρη της μηχανής είναι άλλοι παράγοντες που συντελούν σε καθυστερήσεις εν πλω είτε στο λιμάνι για να επιδιορθωθούν οι ζημιές που προκύπτουν. Σ' αυτή την κατηγορία των απροσδιόριστων παραγόντων μπορούμε να ταξινομήσουμε τις ζημιές που προέρχονται από αμέλεια ή αναρμοδιότητα των μηχανικών, των αξιωματικών και του υπόλοιπου πληρώματος.

δ) Εργατικές διαφορές των πληρωμάτων ή των λιμενεργατών, απεργίες στα λιμάνια κατά το χρονικό διάστημα της φόρτωσης και φορτοεκφόρτωσης, ως επίσης και καθυστερήσεις στην παραλαβή του φορτίου που προέρχονται από το χερσαίο μεταφορικό σύστημα.

ε) Σ' αυτή την τελευταία κατηγορία απροσδιόριστων παραγόντων μπορούμε να συμπεριλάβουμε σοβαρές ασθένειες του πληρώματος ή βλάβες του σκάφους και της μηχανής εν πλω που καθιστούν απαραίτητες παρεκκλίσεις από την κανονική πορεία με σκοπό ή να αποβιβασθούν στο πλησιέστερο λιμάνι για ιατρική παρακολούθηση οι ασθενείς ή να γίνουν οι απόλυτα αναγκαίες επισκευαστικές εργασίες. Έτσι η χρονική διάρκεια του ταξιδιού γίνεται μεγαλύτερη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι παράγοντες που αναφέρθηκαν σ' αυτή την τελευταία κατηγορία δεν είναι συχνοί.

Επομένως η πραγματική συνολική προσφορά μπορεί να εκτιμηθεί μόνο κατά προσέγγιση.

**Η βραχυπρόθεσμη περίοδο όσον αφορά την προσφορά χωρητικότητας.**

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διάρκειά της δεν είναι μεγαλύτερη κατά κανόνα από μερικούς μήνες. Επιπρόσθετα για αναλυτικούς λόγους είναι σωστό να γίνουν οι παρακάτω υποθέσεις όσον αφορά την βραχυπρόθεσμη περίοδο:

α) Πλοία υπό κατασκευή ή υπό μετατροπή καθώς και πλοία που βρίσκονται στα ναυπηγεία ή επισκευαστήρια για σοβαρές και μακροπρόθεσμες επισκευές δεν αποτελούν μέρος της συνολικής προσφοράς.

β) Από την άλλη πλευρά, πλοία τα οποία χάρη στην ηλικία τους ή χάρη σ' άλλους λόγους πρόκειται σε σύντομο χρονικό διάστημα να μεταβούν προς διάλυση αποτελούν μέρος της συνολικής προσφοράς όσον αφορά τη βραχυπρόθεσμη περίοδο. Γίνεται φανερό από τα παραπάνω ότι στη βραχυπρόθεσμη περίοδο δεν μπορεί να υπάρχει μια ουσιαστική αύξηση ή μείωση της χωρητικότητας.

Εάν το επίπεδο των ναύλων βρίσκεται υπεράνω του σημείου ισορροπίας σε μια ή δύο θαλάσσιες οδούς και εάν η πρόγνωση των επιχειρηματιών είναι ότι αυτά τα ναύλα



αποτελούν μια ένδειξη γενικής ανοδικής τάσης στις ναυλαγορές, τότε η ενεργητική προσφορά θ' αυξηθεί σαν συνέπεια των παρακάτω εξελίξεων:

i) α) Συνολική ή μερική αναβολή των περιοδικών επιθεωρήσεων και επισκευών ή και διεξαγωγή σχετικών εργασιών εν πλω.

β) Αύξηση της μέσης υπηρεσιακής ταχύτητας στο ανώτατο ασφαλές σημείο.

γ) Επιτάχυνση της φόρτισης και εκφόρτισης των πλοίων κυρίως για πληρωμή υπερωριών.

ii) Ενεργοποίηση του παροπλισμένου τοννάζ.

iii) Εάν η υψωτική τάση των ναύλων δεν είναι γενική σ' όλες τις ναυλαγορές, τότε παραγωγικές μονάδες από αγορές με χαμηλότερο επίπεδο ναύλων μπορεί να μετακινηθούν σε ναυλαγορές που το επίπεδο των ναύλων είναι υψηλότερο και έτσι ν' αυξηθεί η ενεργητική προσφορά στις αγορές αυτές.

Εάν τα επίπεδα των ναύλων βρίσκονται σε σημεία κατώτερα του σημείου ισορροπίας σε αρκετές θαλάσσιες οδούς και οι εφοπλιστές δεν προσδοκούν κάποια βελτίωση στις ναυλαγορές, η ενεργητική προσφορά μπορεί να μειωθεί σαν αποτέλεσμα των παρακάτω μέτρων:

(i) α) Μείωση της μέσης υπηρεσιακής ταχύτητας των πλοίων

β) Συμφωνίες ναυλώσεων για τη μεταφορά ποσοτήτων που είναι μικρότερες από την καθαρή μεταφορική ικανότητα των

πλοίων.

γ) Μακρύτερα ταξίδια με σκοπό την προσέγγιση των πλοίων σε εκείνους τους λιμένες που υπάρχει ζήτηση για τη μεταφορά φορτίων σε κάποιο ικανοποιητικό επίπεδο.

δ) Επιβράδυνση της φορτοεκφόρτωσης, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για χρονοναυλωμένα πλοία.

(ii) Υποκατάσταση σε αγορές που η πρόσοδος είναι μεγαλύτερη.

(iii) Παροπλισμός όταν το κόστος αυτού είναι μικρότερο απ' ότι οι απώλειες εάν το πλοίο παρέμενε εν κινήσει.

#### Η Μακροπρόθεσμη περίοδος

Μπορεί να υποθέσουμε ότι η διάρκεια της μακροπρόθεσμης περιόδου είναι ίση ή οριακά μεγαλύτερη από το μέση οικονομική ζωή ενός πλοίου, ως πούμε 15 ή 20 χρόνων. Είναι φανερό ότι στη διάρκεια μιας τέτοιας περιόδου το μέγεθος της προσφοράς μπορεί ν' αυξηθεί σημαντικά, σαν αποτέλεσμα επιχειρηματικών αποφάσεων που αφορούν τα παρακάτω:

- 1) Νέες παραγγελίες στα ναυπηγεία.
- 2) Παροπλισμός και μετατροπή παλαιού τονάζ σε αποθήκες κλπ., καθώς αυτό προσεγγίζει το τέλος της οικονομικής τους ζωής.

Από όσα έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα προκύπτει ότι στη μακροπρόθεσμη περίοδο το μέγεθος της προσφοράς εξαρτάται

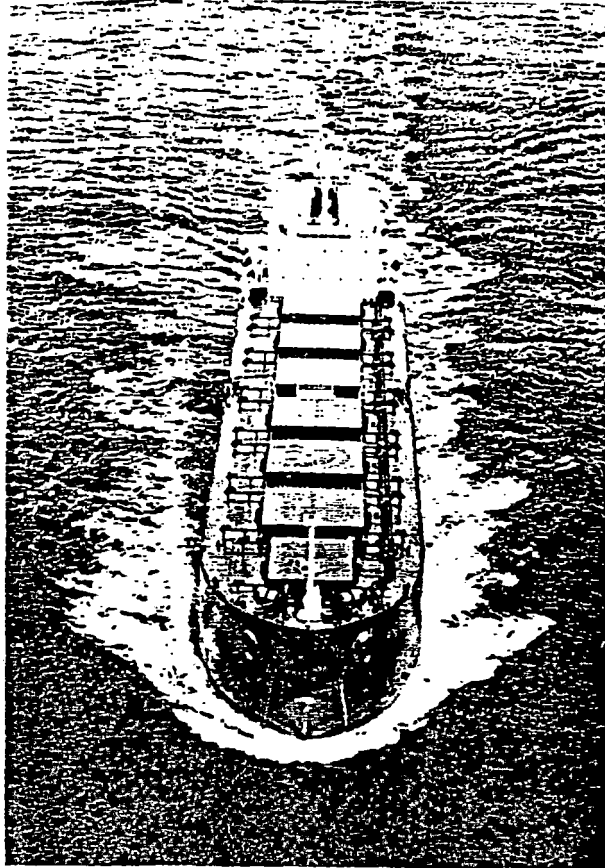
από τους παρακάτω παράγοντες:

α) το επίπεδο των ναύλων και της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

β) Τους στόχους και τις προσδοκίες των εφοπλιστών για το μελλοντικό επίπεδο των ναύλων.

γ) Την τεχνολογική πρόοδο.

δ) Την παραγωγική ικανότητα και το επίπεδο της απασχόλησης της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.



**ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΟΣ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

**ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Οι σύγχρονες συγκοινωνιακές και μεταφορικές ανάγκες απαιτούν όπως τα μέσα μεταφοράς είναι ικανά να προσφέρουν

ορισμένη ποιότητα υπηρεσιών και το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Τα χαρακτηριστικά τα οποία συνθέτουν τον απαραίτητο βαθμό ποιότητας, διαφοροποιούνται ανάλογα με:

α) το είδος και τις συγκεκριμένες ανάγκες ζήτησης.

β) τη διάθεση ή ικανότητα του αγοραστή να δεχθεί τη καταβολή ενός συγκεκριμένου χρηματικού κόστους, για ορισμένη ποιοτική σύνθεση μεταφορικών υπηρεσιών που του προσφέρονται. Σχετικά με το σημείο αυτό, είναι χρήσιμο να εξετασθεί περισσότερο η σημασία που ο αγοραστής μεταφορικών υπηρεσιών αποδίδει στο μεταφορικό κόστος.

Το κόστος της μεταφοράς αγαθών, αντιπροσωπεύει για τον χρησιμοποιούντα τις μεταφορικές υπηρεσίες παραγωγό ένα στοιχείο του κόστους της παραγωγής του, το οποίο ενδιαφέρεται να περιορίσει στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο. Κάθε οικονομία δαπάνης, επιτυγχανόμενη κατά την μεταφορά, συμβάλλει στη διεύρυνση πωλήσεων λόγω της δυνατότητας συμπίεσεως της τιμής του μεταφερόμενου αγαθού ή στην αύξηση του καθαρού εισοδήματος του παραγωγού.

Ως εκ τούτου κάθε δαπάνη για χρησιμοποίηση μεταφορικών μέσων, ποσά μεγαλύτερα του απόλυτα αναγκαίου είναι γι' αυτόν που χρησιμοποιεί το μεταφορικό μέσο, σπατάλη οικονομικών μέσων. Για αυτό το λόγο, το μεταφορικό κόστος πρέπει να είναι υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση, με την επιδίωξη οικονομικών επιτεύξεων.

Η χρησιμοποίηση όμως του εκάστοτε προσφέροντος το

φθηνότερο κόμιστρο διαθέσιμου μεταφορικού μέσου, δεν αποτελεί την επιταχέστερη και πλέον επωφελή λύση, σε όλες τις περιπτώσεις. Η τελική κρίση εξαρτάται από τον επιτυχή προσδιορισμό των προϋποθέσεων που σε κάθε περίπτωση κρίνονται ως οι απαραίτητες αναγκαίες.

Επομένως το πραγματικό κόστος μεταφοράς πρέπει να θεωρηθεί ως μια έννοια ευρύτερη από αυτή που αποδίδεται από το ποσό που καταβλήθηκε για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Με άλλα λόγια αυτός που χρησιμοποιεί τις μεταφορικές υπηρεσίες έχει σε κάθε περίπτωση να επιλέξει το μικρότερο δυνατό κόστος έναντι όμως του οποίου θα εξασφαλίσει τις καλύτερες υπηρεσίες.

Για την καλύτερη κατανόηση των παραπάνω σκέψεων θα εξετάσουμε αναλυτικά τη σημασία των ποιοτικών προϋποθέσεων που οφείλουν να προσφέρουν τα μεταφορικά μέσα.

### 1.- Ταχύτητα

Η ταχύτητα στην μεταφορά είναι επιθυμητή σε κάθε περίπτωση γιατί παρέχει ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα στο εμπόριο και τις συναλλαγές.

α) Διευκολύνει την ταχεία εξυπηρέτηση παραγγελιών και τη συντήρηση των αναγκάων σχετικά προθεσμιών.

β) Περιορίζει την ανάγκη ύπαρξης μεγάλων αποθεμάτων και ο περιορισμός αυτός σημαίνει:

i) τη μείωση των μη παραγωγικών κεφαλαίων τα οποία αντι-

στοιχούν προς τα αποθέματα

ii) περιορισμό των κινδύνων οι οποίοι απορρέουν από διακυμάνσεις των τιμών των υπό αποθήκευση αγαθών.

iii) μείωση των δαπανών αποθήκευσης.

γ) Τείνει να διευρύνει τον κύκλο των ταξειδευόντων, όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες που αφορούν τη μεταφορά είναι όμοιοι. Στο χαρακτηριστικό αυτό, συσχετιζόμενο με το χαμηλό κόστος της αεροπορικής μεταφοράς στηρίχθηκε η τεράστια ανάπτυξη της και η επικράτηση της στις υπερωκεάνειες μεταφορές επιβατών ειδικά δε στις μεταφορές επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις.

Εν τούτοις όμως ο παράγοντας της ταχύτητας δεν έχει την ίδια αξία σε όλες τις περιπτώσεις.

α) Υπάρχουν αγαθά υποκείμενα σε αλλοιώσεις ή ταχεία φθορά. Στην περίπτωση τους η ταχύτητα περιορίζει την έκταση ή τους κινδύνους των αλλοιώσεων ή της φθοράς. Ο παράγοντας της ταχύτητας έχει μεγαλύτερη σημασία για αγαθά υποκείμενα σε αλλοιώσεις και ταχεία φθορά από όσο για τα μη υποκείμενα σε αλλοιώσεις αγαθά.

β) Η μεγάλη ταχύτητα, μειώνει την οικονομική επιβάρυνση που δημιουργείται σε βάρος των υπό διακίνηση αγαθών λόγω της ακινητοποίησης του διατεθειμένου σ' αυτά κεφαλαίου επιβαρυνομένου με τόκο ή αλλιώς με το κέρδος που αντιστοιχεί στο χρόνο που διαρκεί η μεταφορά. Επιπλέον υπάρχει η επιβάρυνση ασφαλίσεων. Συνεπάγεται

ότι, ο παράγοντας της ταχύτητας, αποκτά πολύ μεγαλύτερη σπουδαιότητα. Προκειμένου για τη μεταφορά αγαθών υψηλής αξίας, απ' όση ως προς τα αγαθά που έχουν πολύ μικρή αξία όπως τα χύδην φορτία, πρώτες ύλες κλπ.

γ) Η μεγάλη ταχύτητα επιτρέπει την ταχύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επενδυμένου κεφαλαίου στο μεταφορικό μέσο, με την εκτέλεση μεγαλύτερου μεταφορικού έργου. Επομένως η υψηλή ταχύτητα έχει μεγαλύτερη σπουδαιότητα για τα μεταφορικά μέσα που απαιτούν μεγάλη επένδυση σε σχέση με τα μεταφορικά μέσα που απαιτούν μικρή επένδυση κεφαλαίου. Σ' αυτή τη περίπτωση σοβαρή επίδραση στην τελική προτίμηση της μεγαλύτερης ταχύτητας ασκεί και ο χρόνος κατά τον οποίο το μεταφορικό μέσο βρίσκεται εν κινήσει προς εκείνο το οποίο αδρανεί σε φόρτωση ή εκφόρτωση λιμάνια. Αυτή η άποψη είναι περισσότερο σοβαρή στις παραδοσιακές γραμμές πλοίων που αναγκαστικά έχουν δυσμενή σχέση μεταξύ χρόνου εν πλώ και χρόνου στα λιμάνια.

δ) Κατά κανόνα τα υπό μεταφορά αγαθά είναι «εκτός αγοράς». Εν τούτοις όμως οι τιμές τους υπόκεινται σε διακυμάνσεις. Αρα η ταχεία μεταφορά περιορίζει τους σχετικούς κινδύνους. Οι κίνδυνοι είναι μεγαλύτεροι για αγαθά των οποίων οι τιμές τους υπόκεινται σε μεγαλύτερες διακυμάνσεις απ' όσο για αγαθά που υπόκεινται σε περιορισμένες διακυμάνσεις ή που έχουν σταθερές τιμές.

Περισσότερο σημαντική είναι η σημασία των πλεονεκτημάτων τα οποία προσφέρει η μεγάλη ταχύτητα στον επιβάτη, χωρίς όμως να είναι ίση προς όλες τις περιπτώσεις. Και αυτό γιατί:

α) Η ταχύτητα είναι περισσότερο αναγκαία για τον ταξιδεύοντα για εργασία απ' όσο για τον μετακινούμενο για αναψυχή.

β) Τα άτομα αποκτούν, χάρη στη μεγάλη ταχύτητα, την ευχέρεια να διαμένουν σε μεγαλύτερες αποστάσεις από τα κέντρα εργασίας τους, δεν ενδιαφέρονται και τόσο πολύ για την ταχύτητα αυτοί που μένουν κοντά στα κέντρα εργασίας τους.

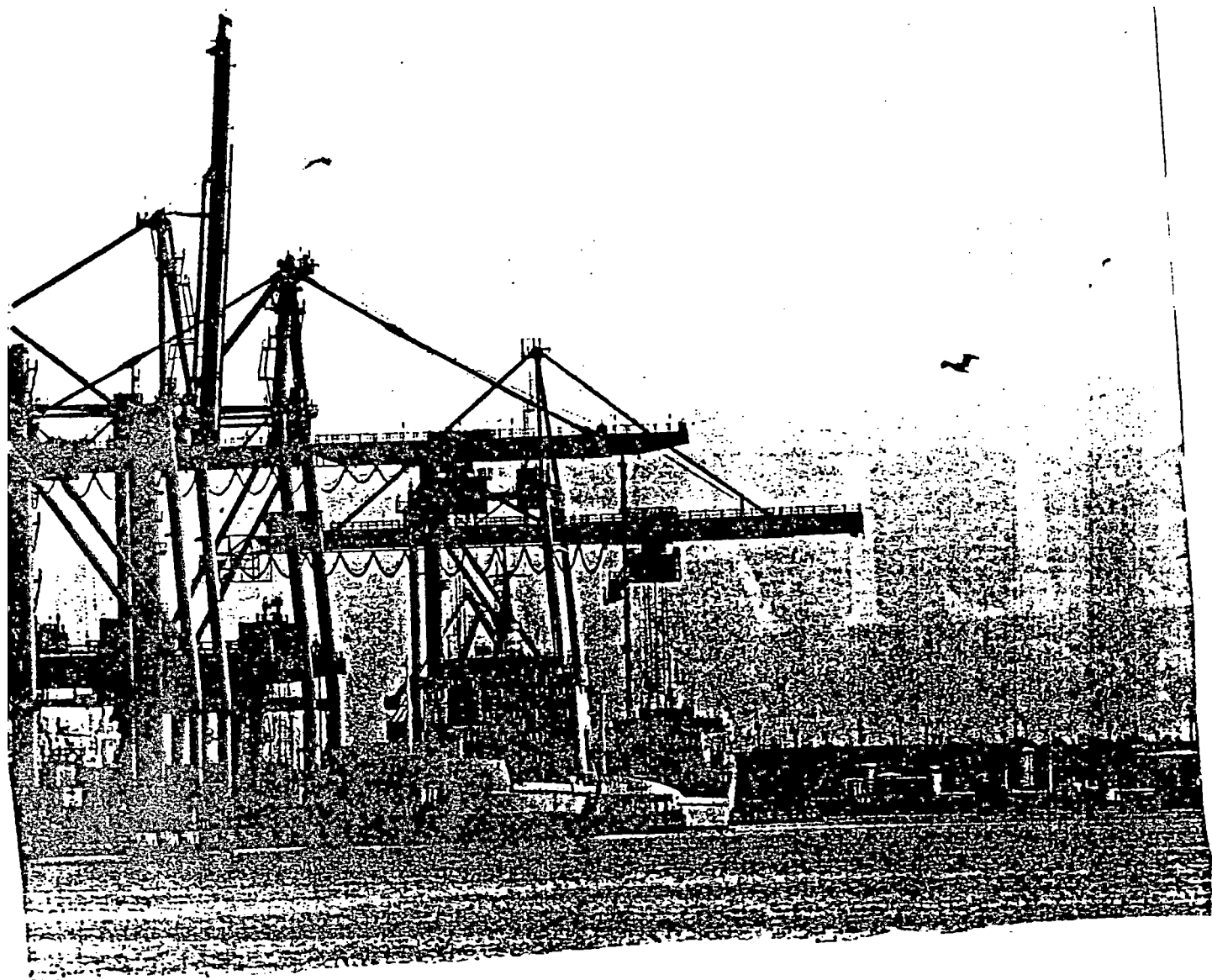
γ) Το κόστος του ταξιδιού μειώνεται με τη μεγαλύτερη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας των μέσων της μεταφοράς. Η άποψη αυτή είναι περισσότερο σημαντική, σε περιπτώσεις των μεταφορικών μέσων υψηλής επένδυσης καθώς και για τους επιβάτες με μικρότερα εισοδήματα.

## **2.- Ασφάλεια Μεταφοράς**

Ο παράγοντας της ασφάλειας κατά τη μεταφορά αποτελεί απόλυτη ανάγκη για τη μεταφορά επιβατών. Οι κανόνες για την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση των μεταφορικών μέσων οφείλουν να στηρίζονται στον κανόνα ότι η ασφάλεια της ζωής των ταξιδευόντων προέχει κάθε άλλου υπολογισμού. Αυξανόμενη ευαισθησία δείχνει στην μεταπολεμική περίοδο, η διεθνής κοινωνία επίσης για την ασφάλεια της ζωής των



εργαζομένων σε μεταφορικά μέσα. Η ευαισθησία γίνεται μεγαλύτερη για την ασφάλεια των εργαζομένων στα πλοία, λόγω του μεγάλου αριθμού τους.



Αναγκαία βέβαια είναι και η εξασφάλιση του πλούτου - μεταφορικών μέσων και μεταφερομένων αγαθών- από ζημιές ή απώλειες και η σχετική ανάγκη αποκτά αυξανόμενη σημασία όσο οι σχετικές αξίες αυξάνουν. Γεγονός όμως παραμένει ότι η σημασία της ασφάλειας είναι απείρως μεγαλύτερη και αντιπροσωπεύει επιτακτικό κοινωνικόν καθήκον η αποτελεσματική αντιμετώπισή του για την ανθρώπινη ζωή.

### 3.- Επάρκεια Μεταφορικής Ικανότητας

Το κάθε σύστημα μεταφοράς οφείλει να διαθέτει συνολική μεταφορική ικανότητα επαρκή για την αντιμετώπιση των αναγκών ζήτησης, περιλαμβάνοντας και τις ανάγκες κατά τις αιχμές της κινήσεως. Για τον επιβάτη ή το φορτωτή η εξασφάλιση θέσεως ή χώρου κατά την περίοδο προβλεπτής αιχμής έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία από την τυχόν μικρή εξοικονόμηση κόστους. Ένα σύστημα ή δίκτυο μεταφοράς δεν είναι επαρκές όταν αδυνατεί να ικανοποιήσει τις προβλεπτές αιχμές ζήτησης.

### 4.- Συχνότητα και κανονικότητα της εξυπηρέτησης

Η συχνότητα και η κανονικότητα της εξυπηρέτησης υπήρξε παραδοσιακά ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά που οφείλει να προσφέρει η μεταφορική υπηρεσία που παρέχεται με τη μορφή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης για μεταφορές γενικών φορτίων ή επιβατών. Συχνή και κανονική

εξυπηρέτηση δρομολογίου απαλλάσει από την ανάγκη διατήρησης μεγάλων αποθεμάτων και περιορίζει το σχετικό κόστος. Οι σύγχρονες συνθήκες οργάνωσης της παραγωγής και καταμερισμού των έργων που οδήγησαν σε μεγάλη εξάρτηση της λειτουργίας της βιομηχανικής παραγωγής από υπερπόντιες πηγές πρώτων υλών και καυσίμων δημιούργησαν την ίδια ανάγκη σε πολλούς τομείς μεταφορών χύδην υγρών και ξηρών φορτίων.

Οι παράγοντες της συχνότητας και της κανονικότητας της εξυπηρέτησης έχουν αυξημένη σημασία στην περίπτωση:

- \* Αγαθών υψηλής αξίας
- \* Αγαθών με μεγάλη ζήτηση στη μονάδα του χρόνου.
- \* Εμπορικών συναλλαγών σε μεγάλη ποικιλία γενικών φορτίων που δεν μπορούν να αναπτυχθούν χωρίς κανονικότητα και συχνότητα φρομολογίων.
- \* Επιβατών μετακινουμένων προς και από τους τόπους της εργασίας τους.

Στις περιπτώσεις αυτές, η εξασφάλιση χαμηλού κομίστρου είναι επιθυμητή μέχρι του ορίου που η σχετική οικονομία δεν εξουδετερώνεται από τις άμεσες και έμμεσες επιβαρύνσεις που τείνει να δημιουργεί η έλλειψη συχνότητας και κανονικότητας της εξυπηρέτησης.

## 5.- Άνεση

Ο παράγοντας της άνεσης είναι πάντοτε σοβαρός για

τον επιβάτη όχι όμως εξ ίσου σε όλες τις περιπτώσεις. Με τον όρο «άνεση» εννοούμε τη διάθεση κατάλληλων χώρων και ευκολιών για τη παραμονή, ανάπαυση, ψυχαγωγία του επιβάτη. Η σημασία όμως καθενός από τους παράγοντες αυτούς ποικίλλει λ.χ. ανάλογα με την έκταση του ταξιδιού, του χρόνου που πραγματοποιείται αυτό (ημέρα ή νύχτα, καλοκαίρι ή χειμώνα), την ηλικία ή την κοινωνική θέση αυτών που ταξιδεύουν και τέλος την ικανότητα του κάθε επιβάτη για τη πληρωμή του αναγκαίου ποσού ναύλου.

Για τη μεταφορά αγαθών χρησιμοποιούμε τον όρο «άνεση» εννοώντας την ικανότητα του μεταφορικού μέσου να ανταποκριθεί προς τις ειδικές απαιτήσεις φορτώσεων και μεταφοράς του καθενός φορτίου. Ο παράγοντας αυτός έχει μεγαλύτερη αξία για αγαθά που απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά τη μεταφορά λ.χ. ψύξη ή εύφλεκτες ύλες κλπ.

#### **6.- Χαμηλό κόστος**

Σε σχέση με τα παραπάνω είναι αυτονόητο ότι η έννοια του χαμηλού μεταφορικού κόστους εξετάζεται πάντοτε σε συνδιασμό προς την ικανότητα του μεταφορικού μέσου να προσφέρει τον κατάλληλο συνδιασμό ποιοτικών υπηρεσιών.

#### **Σύγκριση μεταφορικών μέσων**

Όλα τα μεταφορικά μέσα δεν διαθέτουν στον ίδιο βαθμό τα προαναφερόμενα κριτήρια. Πολλοί λόγοι συμβάλουν στη

διαφοροποίηση. Μεταξύ αυτών πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζει ο τρόπος με τον οποίο και ο χώρος από τον οποίο κινούνται τα διάφορα μεταφορικά μέσα. Από την άποψη αυτή διακρίνουμε τα μεταφορικά μέσα σε αυτά που χρησιμοποιούνται σε φυσικούς οδούς επικοινωνίας και σ' αυτά που απαιτούν τεχνικές οδούς. Στην πρώτη περίπτωση υπάγονται τα πλοία (θαλάσσια, ποτάμια ή λιμνών) και τα αεροπλάνα ενώ στη δεύτερη ο σιδηρόδρομος, το αυτοκίνητο και τα πλωτά μέσα τα κινούμενα με τη διώρυγα.

Οι συνέπειες των διακρίσεων αυτών είναι σοβαρές. Όταν το μεταφορικό μέσο απαιτεί τεχνικά έργα σε όλη τη διαδρομή έχουμε επιπτώσεις όπως οι ακόλουθες.

α) επενδύσεις μεγάλων κεφαλαίων για έργα υποδομής (γέφυρες, τροχιές, αντιστηρίξεις, κατάστρωμα οδικής αρτηρίας κλπ.). Το ύψος των επενδύσεων γίνεται σημαντικότερο όταν η γραμμή είναι ιδιωτική λ.χ. στην περίπτωση του σιδηρόδρομου. Όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος του αναγκαίου προς επένδυση κεφαλαίου τόσο πιο δύσκολη γίνεται η εξεύρεσή του.

β) καθυστερήσεις στη διάνοιξη νέων συγκοινωνιακών αρτηριών.

γ) Μεγάλη ακαμψία και εξάρτηση από το έδαφος.

δ) υψηλό συντελεστή πάγιου κόστους, λόγω υψηλής επένδυσης αλλά επίσης και λόγω ανάγκης μεγάλων δαπανών συντήρησης.

Μειονεκτούν από την άποψη της χρησιμοποιούμενης οδού επικοινωνίας τα μεταφορικά μέσα ξηράς έναντι των θαλάσσιων ή των εναέριων. Αλλά και η μεταξύ τους θέση των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορικών μέσων δεν είναι ίδια, αφού η κατασκευή αερολιμένων κατάλληλων για σύγχρονα αεροσκάφη είναι πολύ δαπανηρή ιδίως σε σχέση προς την εξυπηρετούμενη εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Αντίθετα διευρύνεται η τάση για εγκατάσταση των σημείων φορτώσεως και εκφορτώσεως των κυρίως χύμα φορτίων εκτός λιμένων, με σχετικά μικρό κόστος. Επίσης επισημαίνεται η τάση για κατασκευή πλοίων οχηματαγωγών που έχουν ανάγκη απλών, σχετικά ευκολιών. Τέλος η δαπάνη για την εξυπηρέτηση παγίου κεφαλαίου για την εγκατάσταση, συντήρηση και βελτίωση ενός μεγάλου λιμανιού κατανέμεται μεταξύ πλοίων που αντιπροσωπεύουν δεκάδες εκατομμύρια κόρους και εμπορευματικής κίνησης εκατομμυρίων τόννων.

Επομένως το πλοίο πλεονεκτεί έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων ως προς το μέσο μέσα στο οποίο κινείται. Στο πλεονέκτημα αυτό το οποίο επιδρά στο κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς προστίθονται και άλλοι παράγοντες που κάνουν το πλοίο το φθηνότερο μέσο μεταφοράς. Και αυτό γιατί:

α) Η κατά μονάδα μεταφορική ικανότητα του πλοίου επένδυση κεφαλαίου είναι μικρότερη σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο. Ο παράγοντας αυτός συνιστά ένα

από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του πλοίου σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα. Η σημασία του γίνεται μεγαλύτερη όσο αυξάνουν οι διαστάσεις του πλοίου και οδηγούν σε οικονομικότερες λύσεις.

β) Ο αριθμός των απαραίτητων ανδρών για την επάδρωση του πλοίου είναι μικρότερος απ' ότι σε οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο. Η σημασία του παράγοντα αυτού γίνεται σπουδαιότερη στα μεγάλα μεγέθους πλοία.

γ) με ορισμένη ταχύτητα απαιτείται μικρότερη προωθητική δύναμη για την κίνηση ενός συγκεκριμένου βάρους μέσα στο νερό απ' όσο όταν βρίσκεται στους τροχούς, στο δρόμο, στον αέρα. Η σπουδαιότητα του παράγοντα αυτού γίνεται μεγαλύτερα στα μεγάλα μεγέθους πλοία.

δ) η απόσβεση του επενδυμένου στο πλοίο κεφαλαίου είναι μακροχρόνια, που μόνο και στη περίπτωση των σιδηροδρόμων μπορεί να είναι

ε) στην περίπτωση των πλοίων που χρησιμοποιούν φυσικές οδούς ναυσιπλοΐας (θάλασσα, λίμνες, ποταμούς) είναι ελάχιστες οι δαπάνες για συντήρηση των εγκαταστάσεων υποδομής και για εξυπηρέτηση του επενδυμένου σ' αυτές κεφαλαίου. Τα λιμενικά τέλη, νοούνται ότι αποτελούν τη μόνη σχετική επιβάρυνση του πλοίου.

Ακόμα και στην περίπτωση υδάτινων μεταφορών με διώρυγες η επιβάρυνση των σχετικών επενδύσεων εκμηδενίζονται, αν ληφθεί υπ' όψη ότι οι περισσότερες από τις

υπάρχουσες διώρυγες βρίσκονται σε λειτουργία από εκατό (100) και πάνω χρόνια.

Ισης σημασίας προς το χαμηλό κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς είναι η ικανότητα του πλοίου για την εκτέλεση μαζικών μεταφορών. Ένα σύγχρονο πλοίο γενικού φορτίου έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι 20.000 τόνους φορτίου, ένα μέσου μεγέθους Bulk Carrier 40.000-60.000 dwt, ενώ η μεγάλη μάζα των δεξαμενόπλοιων έχουν μεταφορική ικανότητα 150.000-350.000 τόνων, υπάρχουν δε πολλά, μεγαλύτερα ακόμα δεξαμενόπλοια. Η μεταφορική ικανότητα οποιουδήποτε από τα άλλα μεταφορικά μέσα δεν μπορεί να συγκριθεί με την μεταφορική ικανότητα, ούτε με την ικανότητα του μικρότερους σύγχρονου φορτηγού πλοίου υπερωκεάνειων μεταφορών.

Το πλοίο μειονεκτεί από τ' άλλα μεταφορικά μέσα, ιδιαίτερα απέναντι στο αυτοκίνητο και πολύ περισσότερο απέναντι στο αεροπλάνο, σε ταχύτητα. Όταν όμως η ταχύτητα του πλοίου συσχετισθεί προς την ποσότητα του παραγόμενου στη μονάδα του χρόνου έργου, όπως αυτό εκφράζεται με την ποσότητα των μεταφερθέντων αγαθών σε συνδυασμό προς τις αποστάσεις που έχουν διανηθεί, το μειονέκτημα εξαφανίζεται. Ο συναγωνισμός εις βάρος του πλοίου, από το αεροπλάνο, τα ταχύτερο μεταφορικό μέσο είναι ουσιώδης (κυρίως σε σχετικά μεσαίες ή μικρές αποστάσεις). Μόνο ως προς τα αγαθά με μεγάλη κατά μονάδα αξία που μεταφέρονται



σε μικρές σχετικά αποστάσεις επιδέχονται υψηλούς ναύλους με αποτέλεσμα σημαντικό εισόδημα να διαφεύγει από τη θαλάσσια μεταφορά προς όφελος της αεροπορικής.

Δεδομένου ότι ως προς τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά δε φαίνεται να υπάρχουν ουσιώδεις διαφορές μεταξύ των κυρίων μεταφορικών μέσων, το πλοίο πλεονεκτεί αποφασιστικά έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων. Έτσι παραμένει το κυριώτερο μέσο διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου και ούτε φαίνεται ότι μπορεί να μεταβληθεί η σημερινή κυρίαρχη θέση του.

#### Οι εξελίξεις στα όργανα των θαλάσσιων μεταφορών

Οι μεταφορές δια θαλάσσης ενεργούνται από τα αρχαιότερα χρόνια. Αλλά ενώ κατά το απώτερο παρελθόν τα πλωτά μέσα των θαλάσσιων μεταφορών ήταν πολύ χαμηλής στάθμης και αποτελεσματικότητας, με το χρόνο εξελίχθηκαν από άποψη κατασκευής, μεγέθους, τύπων, τεχνικού εξοπλισμού και ανέσεων σε τρόπο ώστε να καταστούν ικανά να μεταφέρουν, σε συνθήκες ικανοποιητικής ασφάλειας και με μεγάλη ταχύτητα, φορτία μεγάλου όγκου και βάρους σε πολύ μακρινές αποστάσεις και με κόμιστρα σχετικά χαμηλά. Όλα αυτά συνετέλεσαν στη θαυμαστική εξάπλωση της θαλάσσιας μεταφοράς. Οι κυριότεροι σταθμοί ανέλιξης των θαλασσίων θεωρούνται οι ακόλουθοι με βάση την γενόμενη πρόοδο λόγω εισόδου των παρακάτω νέων στοιχείων.

α. Η χρησιμοποίηση του μετάλλου αντί του ξύλου στη ναυπηγική. Πράγματι, οι μεταλλικές κατασκευές των πλωτών μέσων εμφανίζουν μεγαλύτερη αντοχή και ασφάλεια γι' αυτό και επιβλήθηκαν στην εμπορική ναυτιλία. Ηδη η ναυπηγική χρησιμοποιεί και τις πλαστικές ύλες στην κατασκευή των πλοίων. Αλλά οι ναυπηγήσεις από συνθετικές ύλες, παρά τα πλεονεκτήματά τους, από άποψη κόστους και κινητικότητας δεν κατόρθωσαν να επιβληθούν έναντι των μεταλλικών κατασκευών.

β. Η επινόηση και χρήση της ατμομηχανής και στη συνέχεια των στροβιλοηλεκτρικών συστημάτων μεγάλης ιπποδύναμης και η χρήση τους σε αντικατάσταση των ιστίων κινούμενων με τη δύναμη του ανέμου. Με την απλή ατμομηχανή αρχικά και τη μηχανή εσωτερικής καύσης βραδύτερα επιτεύχθηκε μεγαλύτερη ασφάλεια και κανονικότητα στους πλόες, χωρίς ουσιώδη εξάρτηση από τις καιρικές συνθήκες όπως και ταχύτητα πορείας ικανή για να καταστήσει συμφέρουσα τη μεταφορά ειδών, άλλοτε μη προσφερομένων σ' αυτό. Ακόμα μεγαλύτερη πρόοδο αποτέλεσαν ο ατμοστρόβιλος και ο αεροστρόβιλος, δεδομένου ότι αυτοί έχουν μικρότερες απαιτήσεις, σε σύγκριση με την ατμομηχανή σε καύσιμα και προσωπικό όπως και σε καταλαμβανόμενο χώρο στο πλοίο. Έτσι, παρά τις βαρύτερες δαπάνες εγκατάστασης και λειτουργίας (λόγω υψηλότερων αποσβέσεων) διαμορφώνεται τελικά χαμηλότερο κόστος κατά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

γ. Η αντικατάσταση των στερεών καυσίμων (γαιανθράκων) με υγρά (πετρέλαιο) για την κίνηση του πλοίου. Τα πλεονεκτήματα της μεταβολής αυτής συνίστανται στην ταχύτητα ανεφοδιασμού με τη βοήθεια μηχανικών μέσων, τη σταθερή τροφοδότηση σε καύσιμα, τις μικρότερες απαιτήσεις σε έμπυχο δυναμικό και αποθηκευτικούς χώρους, τη σχετική καθαριότητα κλπ.

δ. Η εφαρμογή ποικίλων τεχνικών μέσων και αυτόματων μηχανισμών για διευκόλυνση των πλόων και των διαφόρων επί του πλοίου χειρισμών, τη συντήρησή του όπως και άλλων ενεργειών σχετικών με τις εργασίες των μεταφορών στα λιμάνια. Αναφέρουμε τη πυξίδα, με την οποία επιτυγχάνεται ασφαλέστερος προσανατολισμός πλεύσης, τα τηλεπικοινωνιακά μέσα, με τα οποία πραγματοποιείται επαφή με τη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς γνωστοποίηση γεγονότων ή αίτηση τεχνικής και λοιπής βοήθειας τις τεχνικές επιθεωρήσεις για εξακρίβωση της αρτιότητας των διαφόρων μηχανισμών του πλοίου και τις λιμενικές εγκαταστάσεις τόσο τις γενικότερου χαρακτήρα (γερανοί και άλλα μηχανικά μέσα που εξυπηρετούν τις φορτώσεις και τις εκφορτώσεις) όσο και τις ειδικότερου προορισμού (ιχθυόσκαλες κλπ.).

ε. Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας για την κίνηση των πλοίων. Τα ήδη κατασκευασθέντα και λειτουργούντα πυρηνοκίνητα πλοία εμφανίζουν αξιόλογα πλεονεκτήματα και βέβαια μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, σε ενέργεια. Δεν

στερούνται όμως και μειονεκτημάτων, μεταξύ των οποίων είναι και το υψηλό κόστος κατασκευής της κατηγορίας των πλοίων αυτών, η μεγάλη επιβάρυνση του κατά μονάδα κόστους λειτουργίας λόγω ακρίβειας του πυρηνικού καυσίμου και η υψηλή στάθμη των αμοιβών, οι οποίοι απαιτούν οι εξειδικευμένοι στον τομέα αυτό τεχνικοί.

Μολονότι οι δυσμενείς αυτοί παράγοντες κάνουν ασύμφορη υπό τις σημερινές συνθήκες την επέκταση της ναυπήγησης και χρησιμοποίησης για θαλάσσιες μεταφορές των πυρηνοκίνητων πλοίων, εκδηλώνεται από πολλές πλευρές αισιοδοξία για το μέλλον αυτών, εν όψει αφενός της προοπτικής συμπίεσης του κόστους τους και αφετέρου της έντονης ανωδικής πορείας της τιμής του πετρελαίου. Ο τελευταίος αυτός λόγος ώθησε ακόμη και προς την επάνοδο στη στερεά καύσιμη ύλη.

Ενώ οι συνθήκες εκμετάλλευσης του άνθρακα είναι σήμερα πολύ δυσμενέστερες παρά σε άλλους παράγοντες (αποθέματα σε μεγάλα βάθη, μικρότερη θερμαντική δύναμη, δυσχέρεια στο προσωπικό κλπ.) δεν θεωρείται πλέον ασύμφορη η χρησιμοποίησή του σαν καύσιμο για την κίνηση των πλοίων.

Ο ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Η οικονομική σημασία της τεχνολογικής προόδου στο ναυτιλιακό χώρο μπορεί να εκτιμηθεί από τον οικονομολόγο ως ένα φαινόμενο που ανήκει στην πολύ μακροπρόθεσμη περίοδο, όπου αλλάζει η συνάρτηση της παραγωγής. Ως γνωστό οι εφαρμογές της τεχνολογικής προόδου έχουν ως συνέπεια το ίδιο σύνολο εισροών συντελεστών παραγωγής να αποφέρει αναλογικά περισσότερη και υψηλότερης ποιότητας μεταφορική υπηρεσία τον τελευταίο αιώνα και ειδικότερα την τελευταία εικοσιπενταετία.

Έχουν γίνει τεράστια άλματα στην εξέλιξη των τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου, καθώς και των καταστάσεων που έμμεσα ή άμεσα σχετίζονται με αυτό. Η οικονομική αποδοτικότητα του πλοίου έχει φθάσει σε πολύ υψηλό επίπεδο και εξελίσσεται αλματωδώς χωρίς κανείς να μπορεί σε αυτή την φάση μετά βεβαιότητα να προβλέψει που θα φθάσει τελικά και ποιοί θα είναι οι συγκεκριμένοι τομείς που θα έχουν την μεγαλύτερη περαιτέρω εξέλιξη.

Κατά τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα υπήρξαν δύο θεμελιώδεις αλλαγές στην κατασκευή των πλοίων, όσον αφορά την προστήρια δύναμη, η οποία έγινε μηχανική κυρίως με την ανακάλυψη του ατμού και των διαφόρων ειδών των ατμομηχανών και με την αλλαγή των υλικών κατασκευής και κυρίως τη χρήση των μετάλλων ως κύριο υλικό κατασκευής

του σκάφους και των μηχανών.

Θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε και την εξέλιξη που υπήρξε την ίδια περίοδο στον εξοπλισμό των λιμανιών με τη χρήση πιο προηγμένων μέσων φορτοεκφόρτωσης που βασίζονται και αυτά στη χρήση των ατμομηχανών, καθώς και στα χερσαία μέσα μεταφοράς, για την ταχεία προώθηση των προϊόντων από τους τόπους παραγωγής στους τόπους κατανάλωσης.

Οι πλέονδραστικές αλλαγές και εξελίξεις έλαβαν χώρα στη διάρκεια του παρόντος αιώνα τις οποίες θα μπορούσαμε να τις διακρίνουμε σε τέσσερις κατηγορίες και να τις αναλύσουμε κάθε μία ξεχωριστά.

#### ΣΚΑΦΟΣ

Η εξέλιξη όσον αφορά το μέγεθος ήταν ραγδαία και έγινε κατά την διάρκεια του 2ου παγκοσμίου πολέμου για όλους τους τύπους των πλοίων. Οι διάφορες ανάγκες οδήγησαν στην κατασκευή όλο και μεγαλύτερων σκαφών, προκειμένου να μεταφέρονται ολοένα μεγαλύτερες ποσότητες αγαθών, πράγμα το οποίο περιόριζε το κόστος της μεταφοράς ανά τόνο/μίλι, καθώς επίσης και το κόστος κατασκευής. Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς προκύπτει ότι, όσο το μέγεθος του πλοίου γίνεται μεγαλύτερο, το συγκριτικό κόστος μεταφοράς πέφτει και μάλιστα δραστικά σε πολλές περιπτώσεις. Με την καινούργια τεχνολογία και μεθόδους έχουν κατασκευαστεί μέταλλα με πολύ υψηλότερες

προδιαγραφές αντοχής, από τα προηγούμενα, πράγμα το οποίο επιτρέπει την χρησιμοποίηση μικρότερων ποσοτήτων μετάλλων για την κατασκευή ομοίων πλοίων και επιτυγχάνεται συμπίεση του κόστους κατασκευής αφ' ενός και μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα αφ' ετέρου.

Θ' αναφέρουμε επίσης ότι με την καλύτερη ποιότητα των μετάλλων εξασφαλίζεται μεγαλύτερη διάρκεια ζωής στο πλοίο και μεγαλύτερος χρόνος απόσβεσης.

Ενα σοβαρότατο γεγονός που έπαιξε σίγουρα μεγάλο ρόλο στην εξέλιξη του πλοίου ήταν η τάση για ναυπήγηση ειδικών σκαφών για τη μεταφορά μόνο συγκεκριμένων φορτίων και όχι όπως ήταν προηγουμένως πλοία για όλες τις δουλειές και όλα τα φορτία.

Στα αρχικά στάδια και πριν την κατασκευή και ανάπτυξη των φορτοεκφορτωτικών μέσων ξηράς, το μεγαλύτερο βάρος έπεφτε στα μέσα που διέθετε το πλοίο για να φέρει σε πέρας την αποστολή του. Τα μέσα όμως αυτά έχουν αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό που μαζί με την παράλληλη βελτίωση και των μέσων της ξηράς αλλά πολύ περισσότερο με την κατασκευή των ειδικών πλοίων LASH, RO-RO, TANKERS, κ.α. ο χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια να έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και ο ρυθμός της εξέλιξης είναι τέτοιος που προβλέπεται πολύ σύντομα να παρουσιάσει ακόμη μεγαλύτερη πρόοδο. Στη συντόμευση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια συμβάλλουν αποφασιστικά και οι βελτιώσεις στα

συστήματα κλεισίματος των κυτών. Παλαιότερα για την εργασία αυτή απαιτούταν πολύς χρόνος και εξειδικευμένο προσωπικό, με αποτέλεσμα χάσιμο χρόνου και πολλές ώρες εργασίες.

Το κυριότερο όμως ήταν ότι σε περίπτωση βροχής να μην είναι δυνατόν τα κύτη να κλεισθούν εγκαίρως και έτσι να δημιουργηθούν ζημιές σε ευαίσθητο φορτίο, αναγκάζοντας έτσι τον πλοιοκτήτη να πληρώνει τεράστιες αποζημιώσεις στους ιδιοκτήτες των φορτίων εκτός βέβαια των καθυστερήσεων και εξόδων για την αποβολή του χαλασμένου φορτίου και τον καθαρισμό του κύτους.

#### **ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ**

Όταν αναφερόμαστε στις μηχανές/μηχανήματα του πλοίου εννοούμε κατά κύριο λόγο την κύρια προοστήρια μηχανή και κάθε είδους βοηθητικά μηχανήματα που συμβάλλουν στην σωστή από κάθε άποψη λειτουργία του πλοίου.

Στον τομέα αυτό ιδιαίτερα με την ανάμειξή του στην ανάπτυξη της ηλεκτρονικής, ηλεκτρολογίας και τον αυτοματισμό, μπορούμε να επισημάνουμε και τη μεγαλύτερη ανάπτυξη ίσως από όλους τους τομείς του πλοίου.

Στις αρχές του 20ου αιώνα έκανε την εμφάνισή της και η μηχανή εσωτερικής καύσης (DIESEL), η οποία σε εξελιγμένη βέβαια μορφή κυριαρχεί και σήμερα από όλους τους τύπους μηχανών. Τα βασικά τους πλεονεκτήματα είναι



χαμηλότερο κόστος κατασκευής, μικρότερο βάρος και το σημαντικότερο χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι στην ανάπτυξη/βελτίωση των κυρίων μηχανών πλοίων, καθοριστικό ρόλο έπαιξε η πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του 1975/1985 και η αλματώδης αύξηση των τιμών κατά την περίοδο αυτή, πράγμα που οδήγησε τους τεχνικούς σε άλλες περισσότερο ευνοϊκές λύσεις. Παραθέτουμε πιο κάτω τα κυριώτερα από τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη από τους ενδιαφερόμενους για την επιλογή του τύπου της μηχανής που θα εγκατασταθεί σε κάποιο συγκεκριμένο πλοίο.

#### 1. ΚΟΣΤΟΣ

A. Κόστος κατασκευής και εγκατάστασης

B. Κόστος συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών και της εργασίας.

Γ. Το κόστος των καυσίμων και λιπαντικών.

#### 2. Διαθέσιμη ισχύς

3. Βάρος και μέγεθος της μηχανής, καθώς και το βάρος των καυσίμων ανάλογα της κατανάλωσης.

4. Πλήρωμα που χρειάζεται για τη λειτουργία της και εάν είναι απαραίτητο να είναι πεπειραμένο.

5. Αξιοπιστία της μηχανής και αντοχή.

6. Άλλα λιγότερο ουσιώδη στοιχεία, όπως δονήσεις, θόρυβος, θερμοκρασίες, καυσαέρια, μόλυνση περιβάλλοντος κλπ.

Ο κάθε ενδιαφερόμενος ανάλογα με τις απαιτήσεις και ανάγκες, θα διαλέξει και τον τύπο μηχανής που τον διευκολύνει, εκείνο όμως που παίζει και τον σοβαρότερο ρόλο είναι η ταχύτητα που χρειάζεται να επιτυγχάνει το συγκεκριμένο πλοίο. Είναι γεγονός ότι κάποια πλοία από την φύση τους όπως ψυγεία containers, passenger, liners είναι αναγκαίο να έχουν μεγάλες ταχύτητες για να μεταφέρουν το συντομότερο τα προϊόντα τους, ή να εκτελούν με ακρίβεια τα προγραμματισμένα δρομολόγια.

Η μέγιστη ταχύτητα βέβαια είναι επιθυμητή από όλους, αλλά σε πολλές περιπτώσεις υπάρχει απαγορευτικό κόστος στην κατανάλωση των καυσίμων. Στην παρούσα περίοδο το κύριο βάρος της εξέλιξης έχει πέσει κυρίως στον εκσυγχρονισμό και αυτοματοποίηση όλων των επί του πλοίου μηχανών και μηχανημάτων, ώστε να περιορίζεται το κόστος εκμετάλλευσης με την μείωση του πληρώματος και η εκμετάλλευση να γίνει πιο αποδοτική, αφού σκοπός είναι με την αυτοματοποίηση να επιτυγχάνεται η MAXIMUM απόδοση και αποτελεσματικότητα των μηχανημάτων και του προσωπικού του πλοίου.

Αξίζει να αναφέρουμε εδώ την εξέλιξη των ναυτιλιακών οργάνων και των μέσων συνενόησης των πλοίων σε τέτοιο σημείο που σήμερα με σχετικά μικρό κόστος να γίνονται γρήγορα οι διάφορες επικοινωνίες και η ναυσιπλοΐα του πλοίου και ακόμα περισσότερο να παρέχουν πολύ μεγαλύτερη

ασφάλεια, που σημαίνει κατ' επέκταση οικονομία σε διαφόρους τομείς και ιδιαίτερα στα καύσιμα και τ' ασφάλιστρα.

#### ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Χωρίς την εξέλιξη των λιμανιών, από άποψη εγκαταστάσεων, αποθηκευτικών χώρων, των διευκολύνσεων για την διακίνηση των αγαθών στο εσωτερικό καθώς και των φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων/υλικών, αντιλαμβάνεται κανείς ότι θα ήταν αδύνατη η οποιαδήποτε ανάπτυξη της ναυτιλίας. Είναι εμφανές λοιπόν ότι το πλοίο και το λιμάνι αναπτύχθησαν παράλληλα και οι βελτιώσεις του ενός συνέβαλλαν στη βελτίωση του άλλου και όπως είναι φυσικό πάντοτε ο στόχος ήταν οικονομικότερη δυνατή εκμετάλλευση από κάθε άποψη.

Οι Κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών κατενόησαν την τεράστια σημασία της ανάπτυξης των λιμανιών για τη γενικότερη ανάπτυξη των χωρών τους οπότε έριξαν και ρίχνουν μεγάλο βάρος στον εκσυγχρονισμό και βελτίωση των εγκαταστάσεων/μηχανημάτων και χώρων προκειμένου να ανταποκριθούν στις εκάστοτε απαιτήσεις και ανάγκες.

Είναι απαραίτητο να σημειώσουμε εδώ την τάση που υπάρχει διεθνώς για την κατασκευή, σε περιπτώσεις που ενδείκνυται, φορτοεκφορτωτικών σταθμών και εγκαταστάσεων σε κατάλληλα επιλεγμένα σημεία στην ανοικτή θάλασσα ώστε

να αποφεύγεται η είσοδος των πλοίων μέσα στα λιμάνια πράγμα που σημαίνει απώλεια χρόνου και οπωσδήποτε μεγάλα έξοδα και κάποιους κινδύνους για το πλοίο.

Η οργάνωση των υπηρεσιών των λιμανιών και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες εξελίχθηκαν επίσης σε μεγάλο βαθμό, ιδιαίτερα με την χρήση των Η/Υ, που αποτελούν έναν από τους κυριότερους παράγοντες της αποδοτικότερης εκμετάλλευσης των λιμενών.

#### **ΔΙΟΙΚΗΣΗ**

Θα ήταν παράλειψη εάν δεν ανέφερε κανείς την αύξηση της παραγωγικότητας στη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης που είναι αποτέλεσμα της χρησιμοποίησης βελτιωμένων μέσων επικοινωνιών με τα γραφεία και το πλοίο, με τη χρησιμοποίηση του ηλεκτρονικού εγκεφάλου και μ' άλλα σύγχρονα μέσα υποδομής της διαχείρισης.

Η χρησιμοποίηση αυτών των νέων τεχνολογικών μέσων έχει συντελέσει σημαντικά στην ταχύτερη και αποδοτικότερη επικοινωνία του γραφείου με τη ναυτιλιακή υποδομή και όπως προαναφέρθηκε το ίδιο το πλοίο.

Έχει επίσης συντελέσει στη μείωση του απαιτούμενου χώρου και προσωπικού στα γραφεία. Περισσότερο να σημειωθεί ότι βασική προϋπόθεση για την εκμετάλλευση των υπάρχοντων τεχνολογικών δυνατοτήτων στη διαχείριση είναι η απασχόληση επιστημονικά καταρτισμένου και εξειδικευμένου προσωπικού.

## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Δ'

### ΤΟ ΠΛΟΙΟ

#### Η έννοια του πλοίου

Από τεχνική άποψη πλοίο είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, η τεχνική έννοια του πλοίου περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- Την ύπαρξη σκάφους δηλ. κοίλου σώματος. Δεν αποτελούν πλοίο οι παντός είδους σχεδίες, έστω και αν μεταφέρουν φορτία ή πρόσωπα.
- Την ικανότητα να πλέει στο νερό, δηλαδή να έχει προΐμότητα και όχι απλώς να επιπλέει. Δεν περιλαμβάνονται επομένως στην έννοια του πλοίου οι επιπλέουσες αποβάθρες, οι επιπλέοντες φάροι, σημαντήρες κ.α. Αντίθετα οι γερανοί, οι βυθυκόροι, οι φορτηγίδες κ.α. που μετακινούνται περιλαμβάνονται στην τεχνική έννοια του πλοίου και χαρακτηρίζονται βοηθητικά ναυπηγήματα.

- Την ικανότητα να εκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό δηλ. να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Από νομοθετική άποψη και σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κώδικα ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

Από τον παραπάνω ορισμό ΚΙΝΔ φαίνεται ότι τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου είναι τα εξής:

- Η ύπαρξη σκάφους όπως και στην τεχνική έννοια του πλοίου.
- Το σκάφος πρέπει να έχει χωρητικότητα καθαρή, τουλάχιστον δέκα κόρους.
- Το σκάφος πρέπει να έχει την ικανότητα και τον προορισμό να κινείται στη θάλασσα αυτοδύναμα.

#### Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου.

Από τις διατάξεις του Ναυτικού δικαίου προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου τα οποία είναι:

- Το όνομα το οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.
- Η καταχώρηση των πλοίων στα νηολόγια.
- Το λιμάνι νηολόγησης το οποίο γράφεται και αυτό υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου μαζί με τον αύξοντα αριθμό νηολογίου.

Τα νηολόγια είναι ειδικά δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τις λιμενικές αρχές. Σ' αυτά καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Οι λιμενικές αρχές μετά τη νηολόγηση εκδίδουν για κάθε πλοίο πιστοποιητικό το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο. Η νηολόγηση του πλοίου μπορεί να γίνει και όταν αυτό βρίσκεται ακόμα στο στάδιο ναυπήγησης.

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο σαν ελληνικό πρέπει να είναι γραμμένο στα νηολόγια ελληνικού λιμένα ή λιμένα του εξωτερικού που υπάρχει ελληνική προξενική αρχή. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει μέσα σε ένα χρόνο να γίνει μετανηολόγηση του πλοίου σε λιμάνι του εσωτερικού.

Κάθε πλοίο μετά την νηολόγησή του μπορεί να πάρει έγγραφο εθνικότητας και να φέρει τη σημαία του κράτους του οποίου τα νηολόγια είναι γραμμένα.

- Η κατηγορία του πλοίου (φορτηγό, επιβατηγό, πολεμικό κλπ.).

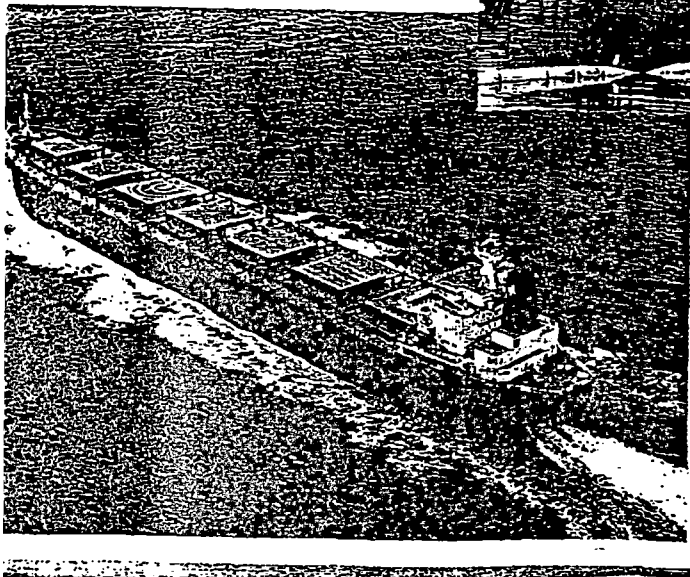
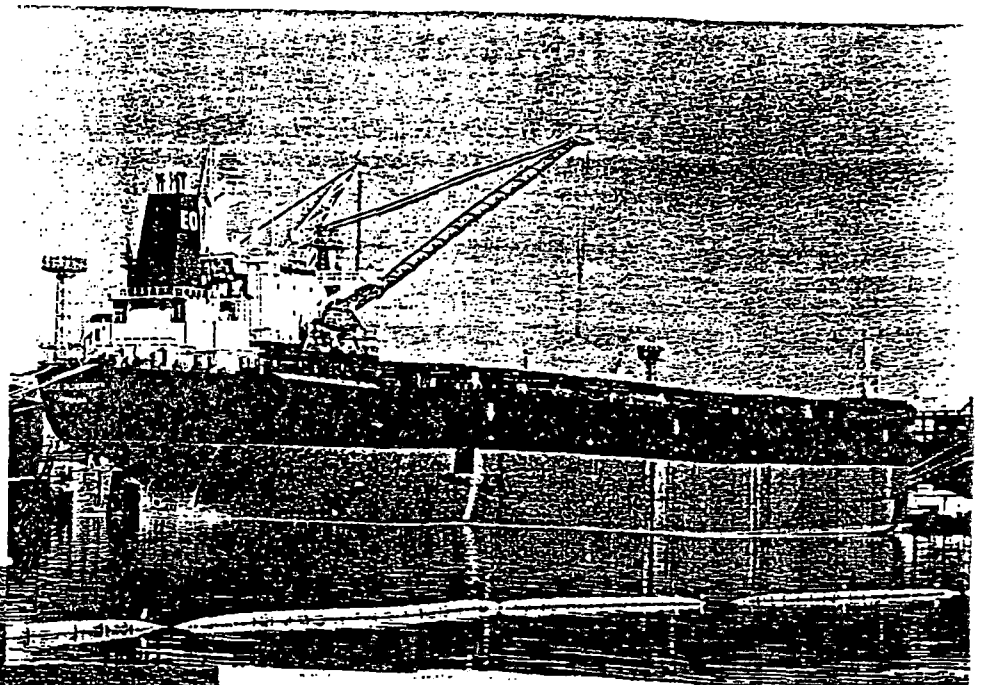
- Η χωρητικότητα, δηλαδή ο όγκος των χώρων που διαθέτει το πλοίο, για τις μονάδες μέτρησης.

- Η εθνικότητα, η οποία αποκτάται με την εγγραφή του πλοίου στα νηολόγια και προκύπτει από τη σημαία που φέρει.

- Το διεθνές διακριτικό σήμα το οποίο σχηματίζεται με το συνδιασμό 4 γραμμάτων. Τα γράμματα αυτά είναι παρμένα από το διεθνές σηματολόγιο, το οποίο περιλαμβάνει 26 γράμματα.

Στην Ελλάδα το διεθνές σήμα δίδεται από τη λιμενική αρχή του λιμένα νηολόγησης και για τα εμπορικά πλοία το πρώτο γράμμα είναι το Η (Hellow).

- Η αναγνώριση του θεσμού της υποθήκης στα πλοία.
- Η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεση στα πλοία είναι ανάλογη με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα ακίνητα.







ΑΠΟ ΤΕΛΟΥΣ 15 "

# ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΣΙΣ:  
"HELLENICSHIP"  
ΤΗΛΕΦΩΝΑΙ:  
4177.639  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΙ: 4174.998  
4170.901  
ΤΕΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΣΙΣ ΗΡΗΣ ΓΡ:  
51164 ΗΡΗΣ ΓΡ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΙ: ΑΡΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33

## ΒΕΒΑΙΩΤΙΚΟΝ

Νο: 271/85

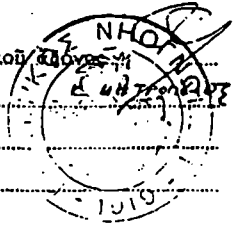
Βεβαιούται ότι συμφώνως πρὸς τὸ ἐν ἰσχύϊ βιβλίον καταχωρήσεως πλοίων τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, τὸ πλοῖον " ΛΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ", Νηολ. Πειραιῶς, 8898  
..... Κ.Ο.Χ. 499,68 ..... Σιατηρεῖ (Ἐπιτελεστικὰ ἔργα) ὑπογραφή τῆν  
Κλάσιν του II100A1

μὲ τὰς κατωτέρω ἡμερομηνίας προσφάτων ἐπιθεωρήσεων διατηρήσεως Κλάσεως.

- Εἰδικὴ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις σκάφους ..... 7.6.1984
- Εἰδικὴ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις μηχανικοῦ ..... 18.5.1984  
καὶ ηλεκτρολογικοῦ ἰξοπλισμοῦ
- Ἔτησια ἐπιθεώρησις σκάφους καὶ μηχανῆς ..... 14.6.1985
- Ἔτησια ἐπιθεώρησις λιβήτων ..... \_\_\_\_\_
- Ἐπιθεώρησις ἐν διξαιμενῇ ..... 14.6.1985
- Ἐπιθεώρησις τελικοῦ ἑλικοφόρου ὄξονος ..... 14.6.1985 (περιοδ. ζετ(α))

Ἐπιθεωρήσει (Ἐταιρεία) Ἐργασίας 14-06-1985  
Σοβαρὰ ἰκκρυσθαὶ ἀλλοίψει πρὸς ἀποκατάστασιν ὡς κάτωθι:

- α) Μέχρις 14 Ἰουνίου 1986 νά γίνῃ ἐξαγωγή τελικοῦ ὄξονος  
διὰ ἐπιθεώρησιν.
- β) Μέχρις \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_



Ἐν Πειραιεῖ, τῆ 14ῃ Νοεμβρίου 1985.



ὑπογραφή  
ΑΛΛΟΓΙΑΝΝΗΣ  
α.α. Αλληϊκάλη  
ΑΡΓΥΡΗΣ ΜΑΝΙΚΑΣ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ



# ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ 1966 INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE 1966

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης  
γραμμής φόρτωσης 1966 μετά από εξουσιοδότηση της Ελληνικής Κυβέρνησης  
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines 1966  
under the authority of the Government of Greece.

2184/85

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	ΔΙΑΚΡΗΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ή ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ CODE NUMBER OR LETTERS	ΛΙΜΕΝΙ ΝΗΟΛΟΓΙΣΗΣ PORT OF REGISTRY	ΜΗΚΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 (α)) SHIPS LENGTH (as defined in art. 2 (a))
"ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ" "AGIA PARASKEVI"	SV 3956	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 8898 PIRAEUS	64,49 μ.

Ύψος εξάλων του προσδιορίζεται σαν / Freeboard assigned as: ~~Υπάρχον πλοίο / Existing ship~~  
 Τύπος πλοίου / Type of ship: ~~ΚΑΤΩ ΟΨΛΩΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ 1966 / BELOW DECK LINE~~  
 Να διαγραφεί ότι δεν ισχύει / Delete whatever is inapplicable

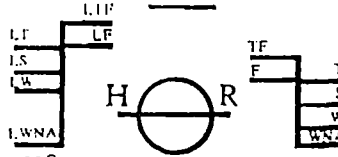
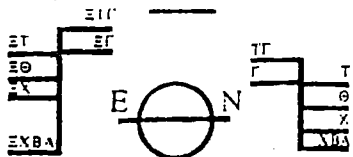
### ΎΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ FREEBOARD FROM DECK LINE

Τροπικού / Tropical	50 mm (Γ)/(Τ)
Θέρος / Summer	50 mm (Θ)/(Σ)
Χειμώνα / Winter	127 mm (Χ)/(Ω)
Χειμ. Β.Ατλ. / Win. N.Atl.	172 mm (ΧΒΑ)/(ΩΝΑ)
Τροπ. Ξυλείας / Timber Trop.	mm (ΞΤ)/(ΛΤ)
Θέρ. Ξυλείας / Timber Sum.	mm (ΞΘ)/(ΛΣ)
Χειμ. Ξυλείας / Timber Win.	mm (ΞΧ)/(ΛΩ)
Χειμ. Β.Α. Ευλ. / I. Win. N.A.	mm (ΞΧΒΑ)/(ΛΩΝΑ)

### ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΗΣ LOAD LINE

0 mm πάνω από / above (Θ)/(Σ)	Πάνω ακμή της γραμμής που περνά από το κέντρο του δίσκου Upper edge of line through centre of ring
77 mm κάτω από / below (Θ)/(Σ)	mm κάτω από / below (Θ)/(Σ)
127 mm κάτω από / below (Θ)/(Σ)	mm κάτω από / below (Θ)/(Σ)
mm πάνω από / above (ΞΘ)/(ΛΣ)	mm πάνω από / above (ΞΘ)/(ΛΣ)
mm πάνω από / above (Θ)/(Σ)	mm πάνω από / above (Θ)/(Σ)
mm κάτω από / below (ΞΘ)/(ΛΣ)	mm κάτω από / below (ΞΘ)/(ΛΣ)
mm κάτω από / below (ΞΘ)/(ΛΣ)	mm κάτω από / below (ΞΘ)/(ΛΣ)

Σημείωση: Ύψος εξάλων και γραμμές φόρτωσης που δεν εφαρμόζονται, δεν χρειάζεται να γραφούν στο πιστοποιητικό.  
 Note: Freeboards and Load Lines which are not applicable need not be entered on the Certificate  
 Ανοχή γλ. νερού για όλα τα ύψη εξάλων εκτός από την ξυλεία / Allowance for water for all lb other than timber 68 mm  
 Ανοχή γλυκού νερού για το ύψος εξάλων Ξυλείας / Allowance for fresh water for timber freeboards  
 Η άνω ακμή της γραμμής καταστρώματος από την οποία μετρήθηκαν τα παραπάνω ύψη εξάλων βρίσκεται / The upper edge of the deck line from  
 which these freeboards are measured is ( ) mm κατωτέρω της άνω όψλης του δευτέρου/below the top  
 of (2nd) second καταστρώματος στην πλευρά του πλοίου / deck at side



Ημερομηνία της ~~πρώτης~~ περιοδικής επιθεώρησης ..... 10 ΜΑΡΤΙΟΥ, 1984  
 Date of initial or periodical survey ..... 10TH MARCH, 1984

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε και τα παραπάνω ύψη εξάλων καθώς και οι γραμμές φόρτωσης προσδιορίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης για τη γραμμή φόρτωσης 1966.  
 This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Line 1966.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι τις ..... 9 ΜΑΡΤΙΟΥ, 1989  
 This Certificate is valid until ..... 9TH MARCH, 1989

και υπόκειται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 (1) (c) της Σύμβασης  
 subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention  
 Εκδόθηκε / Issued at ..... ΠΕΙΡΑΙΑΣ/PIRAEUS ..... στις / on the ..... 15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ/15TH NOVEMBER, 1985

Ο υπογράφων επιβεβαιώνει ότι είναι νόμιμα εξουσιοδοτημένος από την Ελληνική Κυβέρνηση για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού. / The undersigned declares that he is duly authorized by the Government of Greece to issue this Certificate.



*[Signature]*  
 ΓΕΝ. ΤΕΧΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ / GEN. TECHN. MANAGER

### Ναυτηλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου

- 1) Εγγραφο εθνικότητας: Εκδίδεται από τη λιμενική αρχή μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο και αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου.
- 2) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως: Εκδίδεται από την αρχή που έκανε την καταμέτρηση ή τον νηογνώμονα και δείχνει την χωρητικότητα και τις διαστάσεις του πλοίου.
- 3) Πιστοποιητικά ασφάλειας: Εκδίδονται από την Αρχή ή τον νηογνώμονα που διενήργησε την επιθεώρηση του πλοίου.
- 4) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως: Εκδίδεται από την αρχή ή τον νηογνώμονα και πιστοποιεί την γραμμή φορτώσεως του πλοίου.
- 5) Ναυτολόγιο: Αποδεικνύει την κατάρτιση της σύμβασης προσλήψεως του πληρώματος.
- 6) Το Ημερολόγιο γέφυρας: Είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την εγγραφή μετεωρολογικών ενδείξεων, παρατηρήσεων και γεγονότων που αφορούν την ναυσιπλοΐα, το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο.
- 7) Ημερολόγιο μηχανής: Είναι βιβλίο που τηρείται από τον α' μηχανικό και χρησιμεύει για την εγγραφή γεγονότων που αφορούν την λειτουργία των μηχανών, λεβήτων, τα καύσιμα και την κατανάλωση.
- 8) Ημερολόγιο ασυρμάτου: Σ' αυτό ο ασυρματιστής καταχωρεί γεγονότα που αφορούν τη λειτουργία του ασύρμα-

του τηλεγράφου.

9) Ποινολόγιο: Βιβλίο του πλοίαρχου στο οποίο καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται από τον πλοίαρχο στα μέλη του πληρώματος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ REPUBLIC OF GREECE			
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ MINISTRY OF MERCHANT MARINE			
ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ CERTIFICATE OF NATIONALITY			
ΚΕΦΑΛΩΝΕΤΑΙ THIS IS TO CERTIFY			
πλοίο ονόματι του εμπορικού ελάου, του περιγραφόμενου παρακάτω: This is to certify vessel described below:			
ΠΛΩΤΗΡΙΑ NAME <b>ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ</b> <b>AGIA PARASKEVI</b> ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΩΤΗΡΙΟ GREEK MERCHANT SHIP	ΕΜΠΟΡΙΚΟΤΗΤΑ REGISTRATION AND NUMBER <b>SY 3956</b>	ΠΛΩΤΗΡΙΟ PORT OF REGISTRY <b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b> <b>PIRAEUS</b>	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΩΤΗΡΙΟΥ REGISTRY NUMBER <b>8898</b>
ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ TYPE OF TRADE <b>ΦΟΡΤΗΓΟ</b> <b>CARGO</b>		ΙΣΧΥΣ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗΣ Horsepower <b>750 HP</b>	
ΜΗΤΡΩΟ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΠΡΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΜΗΤΑΛΩΝ METALS AND TYPE OF REGISTERED METALS <b>ΜΙΑ (1) ΜΕΚ</b> <b>ΟΝΕ (1) DIESEL</b>			
Η παρούσα εγγραφή σύμφωνα με τους κανόνες και τις ισχύουσες διατάξεις για την to be issued in accordance with the Rules and Regulations regarding <b>Ποινολόγιο</b> εγγραφή πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας, όπως προκύπτει από το βιβλίο registration of merchant ships as per certificate of nationality εγγραφής. Α καταρτίστηκε και εκδόθηκε από την ΚΑΡ ΠΗΛΟΛΟΓΙΑ, ημ. 11/11/1985 issued by CPO/REGIS on the 11/11/1985			
και έχει τα ακόλουθα στοιχεία: and has the following particulars:			
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ MEASUREMENTS μήκος (ΜΜ) Length (mm) Καθαρό (ΚΚΥ) Net (m.t.)	497,68 218,20		
Πλάτος πλοίου Length overall Πλάτος υποβρύχου Register length Πλάτος οπισθόφυλλου Register breadth Ρύθμος οπισθόφυλλου Register depth	— 211,70 π(Μ) 32,00 π(στ) 42,20 π(στ)		
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ PARTNERS	ΟΝΟΜΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ NAME - ADDRESS 'ΕΚΤΟΡ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ,, Ν. 959/79 100% ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΙΣΤΙΔΟΥ 23 'HECTOR SHIPPING Co NE, L.959/79 100% 23 STR. ARISTIDOU - PIRAEUS		
Η παρούσα εγγραφή του υπογραφημένου και Ελληνικού ελάου, καταρτίστηκε σύμφωνα με την Ελληνική Ένωση the vessel has been entered in the Greek Register and is permitted to fly the Greek flag.			
Ημερομηνία έκδοσης 11/11/85 Issued on 11/11/85 ΚΑΡ ΠΗΛΟΛΟΓΙΑ CPO/REGIS		ΠΕΙΡΑΙΑΣ 11 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985 ΠΙΣΤΩΣΗ ΠΡΟΪΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΗΛΟΛΟΓΙΑ ΠΗΛΟΛΟΓΙΑ	

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Εκδόθη πιπρωμένος προς τας διατάξεις τής  
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα Πλοίου	Αριθμ. Ταξιδιολογ. Φύλλου	Όνομα Υπερπλοίου	Έτος εγκατάστασης	Ποσό ασφάλισης κατά την επόμενη ετήσια ποσοσ. Βλέπε καλύτερο Φύλλο
ΑΓΙΑ ΚΑΤΑΛΙΝΗ	27 0976	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 8592	199, 30	1953

Η Ελληνική Κυβέρνησις πιστοποιεί

Ι. Ότι το ανωτέρω αναφερόμενον πλοών πληροί τας απαιτήσεις των Κανονισμών των προσημασμένων εις την ανωτέρω αναφερομένη Σύμβαση όσον αφορά την Ραδιοηλέφωνην

	Απαιτήσεις υπο τής Συμβασεως	Διατάξεις υπο τού Πλοίου
Όσον αφορά εις άρθρου 15 α)	ΕΝΑΣ	ΕΝΑΣ

II. Ότι η λειτουργία τής φορητής ραδιοηλεφώνικης συσκευής διαβίων οπτικού υδάν, εάν υπάρχει τοιαύτη, ανταποκρίνεται εις τας διατάξεις των ανθεντων Κανονισμών

Το παρον πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση τής Ελληνικής Κυβερνησεως, Ιασημειοκράτης

ΙΕΝΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ 1986 (ΑΡΧΙΒΟΝΤΑ 22)

Εξέδοθη σφραγίδα ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ 1985  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ  
ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΑΕ ΠΕΙΡΑΙΑΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ - Το παρον πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση τής Ελληνικής Κυβερνησεως, Ιασημειοκράτης  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ - ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΑΕ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΔΙΑΤΕΤΙΜΗΜΕΝΟ**

No

# CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE



HELLENIC REPUBLIC

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which certificate issued (NOTE above)
AGIA PARASKEVI	315956	PIRAEUS 2896	199,68	1993

The Greek Government certifies

I That the above mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony

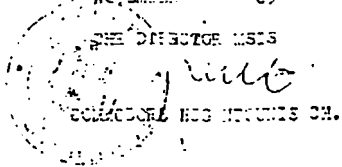
	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening Number of operators	ONE	ONE

II That the functioning of the portable radio apparatus for survival craft if provided complies with the provisions of the said Regulations

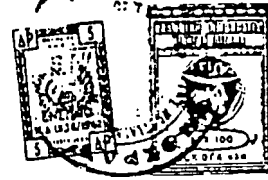
This certificate is issued under the authority of the Greek Government. It will remain in force until

18TH DAY OF NOVEMBER 1996 (EIGHTY SIX)

Issued at PIRAEUS the 25TH day of NOVEMBER 1993



THIS FORM IS TO BE FILLED IN BY THE REGISTRAR OF THE Hellenic Republic when the ship was first registered for the Convention 1974, 1965 and 1980 in which cases the actual date should be given.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE  
ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗΣ  
PROVISIONAL CERTIFICATE OF MEASUREMENT  
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
PIRAEUS PORT AUTHORITY

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	ΛΙΜΑΝΙ & ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL NO	Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟ LENGTH OVERALL	ΜΗΚΟΣ ΝΗΟΛΟ- ΓΗΣΗΣ REGISTER LENGTH	ΠΛΑΤΟΣ BREADTH	ΠΛΕΥΡΙΚΟ ΥΨΟΣ MOULDED DEPTH
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΠΕΙΡΑΙΑΣ AGIA PARASKEVI PIRAEUS	8898	SV 3956	-	211,70 Π.	32,00 Π.	12,20 Π.

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ:  
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

ΠΛΟΙΟΝ ΜΙΑΣ (ΜΟΝΑΔΙΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
SINGLE TONNAGE MARK

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
GROSS TONNAGE IN REG TONS

499,68

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
NET TONNAGE IN REG. TONS

218,20

ΠΛΟΙΟΝ ΔΙΠΛΗΣ (ΔΥΪΚΗΣ) ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
DUAL TONNAGE SHIP

— Όταν η γραμμή χωρητικότητας είναι βυθισμένη  
WHEN THE TONNAGE MARK IS SUBMERGED

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
GROSS TONNAGE IN REG. TONS

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
NET TONNAGE IN REG. TONS

— Όταν η γραμμή χωρητικότητας δεν είναι βυθισμένη  
WHEN THE TONNAGE MARK IS NOT SUBMERGED

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
GROSS TONNAGE IN REG. TONS

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ  
NET TONNAGE IN REG. TONS

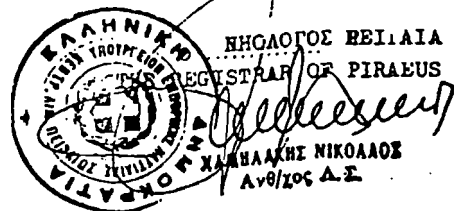
Εξεδόθη την .. 11. ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985 ..

ISSUED AT .. NOVEMBER 11TH OF 1985 ..

ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΥΤΟ ΙΣΧΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΗΣ .. 10. ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1986 ..

THIS CERTIFICATE IS VALID UNTIL .. FEBRUARY 10TH OF 1986 ..

Το παρόν εξεδόθη δυνάμει ΠΠ.011600/11-85  
Δ/γής ΞΕΝ/ΔΑΚ 4ο και βάσει στοιχείων του  
αριθ 02-06-1985 προσωρινού εγγράφου  
Εθνικότητας ΟΜΔΟΥΡΑΣ



## Τρόποι κτήσεως των πλοίων από τις ναυτιλιακές

### επιχειρήσεις

Οι συνηθέστεροι τρόποι απόκτησης πλοίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι:

- Η ναυπήγηση του σκάφους με ανάθεση του έργου σε κάποιο ναυπηγείο (πρωτότυπος τρόπος)
- Η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου (παράγωγος τρόπος)

Η ναυπήγηση πλοίου είναι σπουδαία οικονομική πράξη και γίνεται με ιδιωτική έγγραφη συμφωνία μεταξύ της ναυτιλιακής επιχείρησης (πλοιοκτήτη) και του ναυπηγείου η οποία λέγεται σύμβαση ναυπηγήσεως. Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει με κάθε λεπτομέρεια:

- Τις τεχνικές προδιαγραφές του υπό ναυπήγηση πλοίου.
- Το είδος, την ποιότητα, την ποσότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υλικών, των εξαρτημάτων και των ναυτιλιακών οργάνων.
- Τους οικονομικούς όρους της ναυπήγησης, δηλαδή το τίμημα, τον τρόπο καταβολής κλπ.
- Τη χρονική διάρκεια της κατασκευής και ειδικότερα το χρόνο έναρξης και παράδοσης του πλοίου.

Κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό κατασκευή πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη σύμφωνα με την ισχύουσα στην Ελλάδα νομοθεσία. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να υποθηκεύσει το πλοίο για να χρηματοδοτήσει την ολοκλήρωση της κατασκευής του.



Η νηολόγηση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη γίνεται και κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης σύμφωνα με τον Κώδικα Ναυτικού Δικαίου. Η παράδοση του πλοίου γίνεται ύστερα από δοκιμαστικό πλου, παρουσία του πλοιοκτήτη, του ναυπηγού, του τεχνικού, του νηογνώμονα και αποδεικνύεται με πρωτόκολλο παραδόσεως το οποίο υπογράφεται από τα δύο μέρη. Η ανάθεση όμως της κατασκευής του πλοίου δεν γίνεται πάντα σε έναν κατασκευαστή. Είναι δυνατόν ο πλοιοκτήτης να αναθέσει την σιδηροκατασκευή σε ένα ναυπηγείο, την τοποθέτηση των ναυτιλιακών οργάνων σε ειδικούς τεχνικούς, τις ξυλοκατασκευές σε άλλη επιχείρηση και με τον καθένα κατασκευαστή υπογράφεται χωριστή σύμβαση.

Η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου είναι ο πιο συνηθισμένος τρόπος αύξησης του στόλου των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η τιμή του μεταχειρισμένου πλοίου εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

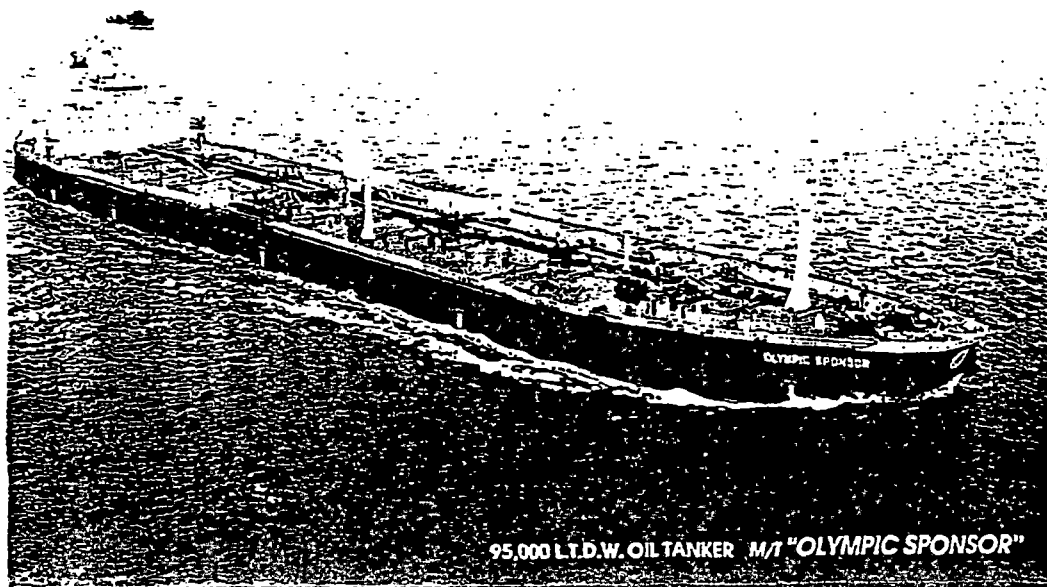
Σπουδαίο ρόλο στην τιμή έχουν οι συνθήκες της ναυλαγοράς κατά την εποχή της αγοραπωλησίας. Ετσι όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ανεβαίνουν και αντίθετα.

Την τιμή του μεταχειρισμένου σκάφους επηρεάζουν βέβαια και άλλοι παράγοντες όπως η ηλικία, ο εφοδιασμός του με σύγχρονα ή μη όργανα πλεύσεως, η κατάσταση των

μηχανών κ.α.

Για την αγοραπωλησία του μεταχειρισμένου σκάφους υπογράφεται μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή ιδιωτικό συμφωνητικό το οποίο αποτελεί πρωτόκολλο συμφωνίας και περιλαμβάνει:

- \* Τα χαρακτηριστικά του πωλούμενου πλοίου (μέγεθος, χωρητικότητα, χρονολογία ναυπήγησης, τεχνικά χαρακτηριστικά κ.α.).
- \* Το χρόνο και τον τόπο παράδοσης του πλοίου (λιμάνι παράδοσης).
- \* Τους οικονομικούς όρους της αγοραπωλησίας (τίμημα, τρόπος καταβολής του, προκαταβολή).
- \* Την απογραφή των εφοδίων του πλοίου τα οποία περιλαμβάνονται στην τιμή πώλησεως και πρέπει να παραδοθούν στον αγοραστή.
- \* Εφόσον το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο, το πρωτόκολλο συμφωνίας συνοδεύεται από αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου.



95,000 L.T.D.W. OILTANKER M/T "OLYMPIC SPONSOR"

Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότηταςτου πλοίου

Στην ναυτιλιακή τεχνική και πρακτική, η μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου γίνεται με μονάδες όγκου και με μονάδες βάρους.

Μονάδες μετρήσεως όγκου:

α) Ολική χωρητικότητα. Είναι ο όγκος όλων των εσωτερικών στεγασμένων χώρων, κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Εκφράζεται πάντοτε σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με όγκο 100 κυβικών ποδιών ή 2,83 m<sup>3</sup>.

β) Καθαρή χωρητικότητα. Είναι ο όγκος των χώρων που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου. Εκφράζεται σε κόρους και προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθεί ο όγκος των χώρων, που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως οι χώροι εξυπηρέτησης του πληρώματος, οι χώροι του μηχανολεβηστασίου, δεξαμενών καυσίμων, αποθηκών κ.α.

Μονάδες μετρήσεως βάρους:

α) Νεκρό βάρος. Είναι το συνολικό βάρος σε τόννους του φορτίου, των εφοδίων, των καυσίμων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος, που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, χωρίς να υπερβεί τη γραμμή φορτώσεως. Η γραμμή φορτώσεως δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και

σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα -0-.

Ο τόννος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του νεκρού βάρους ισοδυναμεί με 2.240 λίμπρες ή 1.016 κιλά.

β) Ικανότητα ωφέλιμου φορτίου. Είναι το καθαρό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, εάν από το συνολικό βάρος αφαιρεθούν τα βάρη που μεταφέρει το πλοίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του (καύσιμα, εφόδια κλπ.). Η ικανότητα του ωφέλιμου φορτίου δεν είναι πάντα σταθερή αλλά εξαρτάται από τα λοιπά βάρη του πλοίου, τα οποία είναι μεγαλύτερα για μεγάλα ταξίδια, αφού το πλοίο είναι αναγκασμένο να εφοδιάζεται με μεγάλες ποσότητες καυσίμων, εφοδίων, τροφίμων και υλικών.

### Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας.

#### *Ορισμός*

Σημαία ευκολίας λέγεται η σημαία του κράτους εκείνου που παρέχει πλήρη ελευθερία ή καθιερώνει ελάχιστους κανόνες για θέματα ασφαλείας του πλοίου και παρέχει ακόμα άλλα προνόμια σε πλοία ξένης ιδιοκτησίας.

#### *Η σημαία των πλοίων.*

Η εθνικότητα του πλοίου αποκτάται με την εγγραφή του στα νηολόγια της χώρας του λιμανιού εγγραφής.

Η λιμενική αρχή χορηγεί το έγγραφο εθνικότητας και

το πλοίο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά τη σημαία της χώρας στην οποία ανήκει. Η ύψωση της σημαίας συνδέεται με μια σειρά δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του πλοίου το οποίο επεκτείνει ουσιαστικά το έδαφος της χώρας της οποίας φέρει τη σημαία, πέρα από τα χωρικά της ύδατα.

Η επιλογή της χώρας που θα νηολογηθεί το πλοίο γίνεται από τον πλοιοκτήτη. Κάθε κράτος ορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει το πλοίο για να μπορεί να εγγραφεί στα νηολόγιά του και να υψώσει τη σημαία του.

**Για να έχει ένα πλοίο Ελληνική Εθνικότητα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:**

1) Να ανήκει κατά κυριότητα με ποσοστό πάνω από 50% σε Έλληνες υπηκόους ή σε Ελληνικά νομικά πρόσωπα που τα κεφάλαιά τους ανήκουν σε Έλληνες ηπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό.

2) Να είναι γραμμένα σε Ελληνικό νηολόγιο.

3) Να έχει γραμμένο το όνομά του και το λιμάνι νηολόγησης στην εξωτερική του επιφάνεια.

**Σημαίες ευκολίας** είναι οι σημαίες των χωρών (όπως η Λιβερία, ο Παναμάς, η Ονδούρα και η Κостаρίκα), των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται πλοία ξένης ιδιοκτησίας, αντίθετα με όσα ισχύουν σε άλλες χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησεως της

σημαίας παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και συνεπάγεται βαρείες υποχρεώσεις.

Οι κυριώτερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχουν οι χώρες αυτές είναι:

- 1) Αποφυγή Οικονομικών επιβαρύνσεων
- 2) Αποφυγή συνθηκών και όρων απασχολήσεως των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονται εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της Εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.
- 3) Επιτρέπουν να είναι πλοιοκτήτες και διαχειριστές των εμπορικών πλοίων της, πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας.
- 4) Η εγγραφή στο νηολόγιο είναι εύκολη και γίνεται σε ένα προξενείο της χώρας που βρίσκεται στο εξωτερικό.
- 5) Οι φόροι επί των εσόδων των πλοίων είναι χαμηλοί.
- 6) Επιτρέπεται η επάνδρωση των πλοίων με ξένους ναυτικούς.
- 7) Η χώρα νηολόγησης είναι κατά κανόνα μια μικρή δύναμη. Έτσι έχουμε το παράδοξο η Λιβερία να εμφανίζεται πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο χωρίς καμία ναυτική παράδοση, με προσφερόμενο κίνητρο την σχεδόν πλήρη φορολογική απαλλαγή των πλοίων.



### Είδη πλοίων και φορτίων

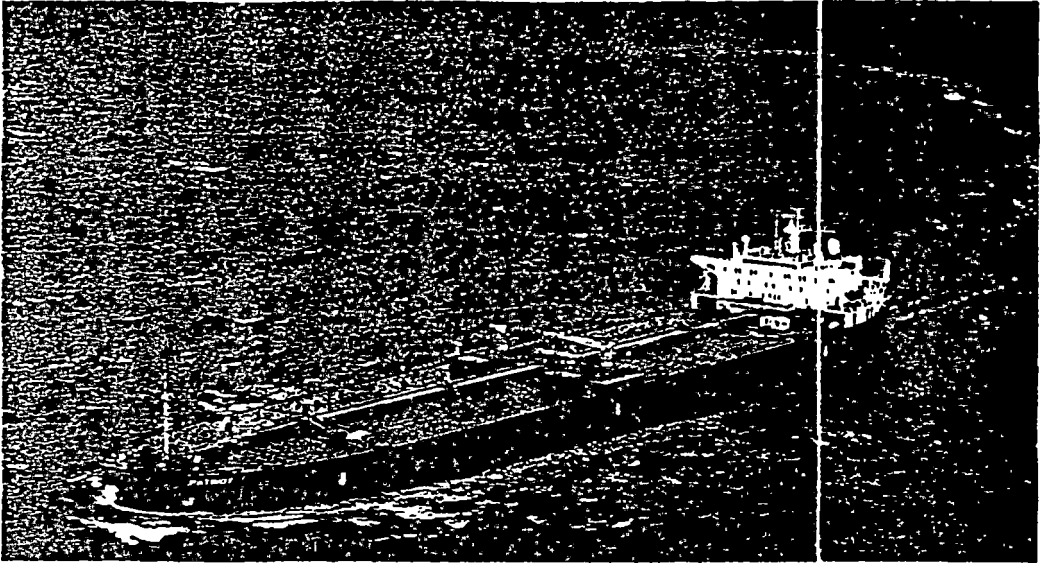
Τα πλοία διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες. Από τις διακρίσεις αυτές ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει εκείνη, που διαχωρίζει τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα με κριτήριο το αντικείμενο αναφοράς. Κατά το διαχωρισμό αυτό, τα πλοία διαιρούνται σε επιβατηγά (μεταφορά προσώπων) και φορτηγά (μεταφορά πραγμάτων). Τα επιβατηγά με κριτήριο τις διασχιζόμενες απ' αυτά θάλασσες, υποδιαιρούνται σε ακτοπλοϊκά (που προσεγγίζουν μόνο τους εθνικούς λιμένες), πλοία κλειστών θαλασσών, που πλέουν μεν και εκτός των εθνικών ορίων αλλά όχι σε ωκεανούς, όπως είναι τα μεσογειακά και υπερωκεάνεια που διασχίζουν ωκεανούς.

Τα περισσότερα επιβατηγά πλοία μεταφέρουν και φορτία σε περιορισμένη βέβαια έκταση. Τα φορτηγά υποδιαιρούνται με κριτήρια το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη προκαθορισμένων δρομολογίων και τη δομή τους.

Με βάση το μεταφερόμενο φορτίο έχουμε φορτηγά ξηρού και φορτηγά υγρού φορτίου. Τα πρώτα μεταφέρουν δημητριακά, μέταλλα, ξυλεία, βιομηχανικές ύλες κλπ. τα δεύτερα πετρέλαιο, υγραέριο κλπ.

Επειδή τα τελευταία για την εκτέλεση του έργου τους έχουν στο κύτος τους μεγάλες δεξαμενές ονομάζονται και δεξαμενόπλοια ή ακόμα και πετρελαιοφόρα επί του κυρίου αντικειμένου της μεταφοράς. Τα δεξαμενόπλοια γνώρισαν

θεαματική εξέλιξη τόσο από άποψη καταλαμβανόμενου ποσοστού στο σύνολο όσο και από άποψη διαστάσεων κατά μονάδα.



Τα φορτία ανάλογα με το είδος τους μεταφέρονται χύμα (γεωργικά και μεταλλευτικά προϊόντα κυρίως) ή συσκευασμένα (βιομηχανικά προϊόντα) αποκλειστικά τα αυτά (ομειδής φορτία) είτε διάφορα (γενικά φορτία). Από τα φορτία άλλα είναι ελαφρά (μεγάλοι όγκοι ή βάρη με μικρή αξία όπως η ξυλεία και το βαμβάκι) και άλλα βαριά (π.χ. μέταλλα).

Πολλά μεταφέρονται ως συνήθη φορτία ενώ ορισμένα απαιτούν ειδική μεταχείριση γιατί είναι ευπαθή (όπως τα κτηνοτροφικά προϊόντα, τα αλιευτικά και τα οπωροκηπευτικά) και χρειάζεται να διατηρηθούν σε ψυκτικούς χώρους, μερικά δε είναι και επικίνδυνα (εκρηκτικές και εύφλεκτες ύλες) και απαιτούν ιδιαίτερες προφυλάξεις.

Η ποικιλία αυτή των μεταφερόμενων αγαθών οδήγησε στην κατασκευή πλοίων κατά ειδικές κατηγορίες φορτίων



δηλ. σε εξειδίκευση των ναυπηγήσεων. Κάθε είδος φορτηγών πλοίων ναυπηγείται ανάλογα με τον ειδικό προορισμό του, σε τρόπο ώστε η εσωτερική διασκευή και ο τεχνικός του εξοπλισμός να προσιδιάζει την εξυπηρετούμενη μεταφορά.

Η εξειδίκευση των πλοίων οφείλεται κυρίως στη γρήγορη βιομηχανική ανάπτυξη η οποία επέβαλλε άλλωστε μεταβολές και στην οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η λογική οργάνωση τόσο στις ειδικές ναυπηγήσεις όσο και στη διαχείριση των πλοίων αυτών διαμορφώνει χαμηλό σχετικά κόστος, γι' αυτό και επιβάλλονται στον ανταγωνισμό με τα γενικού προορισμού πλοία. Τέτοια εξειδικευμένα πλοία είναι τα μεταλλοφόρα, τα γαιανθρακοφόρα, τα μεταφέροντα ξυλεία (timber carriers), ξηρά φορτία σε χύμα (bulk carriers) κλπ.

Ναυπηγούνται όμως και τα πλοία μικρής ή πολλαπλής χρήσης, τα οποία είναι για μεταφορά π.χ. αφενός δημητριακών και αφετέρου μετάλλων ώστε να μπορούν να αποφύγουν την επιστροφή τους χωρίς φορτία από τους τόπους προορισμού των φορτίων μιας κατηγορίας. Η μικτή αυτή χρήση συμπιέζει το κόστος κατά μονάδα των μεταφερόμενων αγαθών.

Με βάση την εκτέλεση μεταφορών κατά προκαθορισμένα ή μη δρομολόγια, τα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά γραμμής (cargo liners) και ελεύθερα φορτηγά (tramps).

Ένα πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζουν τα φορτηγά



πλοία είναι η εποχικότητα ορισμένων μεταφορών. Λόγω του εποχικού χαρακτήρα ορισμένων κλάδων παραγωγής ειδικότερα του γεωργικού, διαπιστώνεται έντονη απασχόληση κατά μια εποχή και ύφεση στις άλλες.

Δεδομένου όμως ότι οι εποχές συγκομιδής των προϊόντων δεν συμπίπτουν στα διάφορα γεωγραφικά πλάτη, επιδιώκεται ένα είδος συμπληρωματικότητας με την απασχόληση των πλοίων τόσο στο βόρειο, όσο και στο νότιο ημισφαίριο. Εξάλλου όμως οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της συντήρησης των ευπαθών προϊόντων (ψυκτικά μέσα, κορσερβοποιήσεις) συντέλεσαν στην άμβλυση της εποχιακότητας των μεταφορών.

Οι πρόσφατες εξελίξεις στη φορτηγό ναυτιλία είναι πολύ ενδιαφέρουσες. Αναφέρονται στον τρόπο μετατόπισης, συσκευασίας και φόρτωσης των εμπορευμάτων. Οι σπουδαιότερες κατηγορίες νεώτερων πλοίων είναι τα containers (πλοία εμπορευματοκιβωτίων) και τα πλοία αυτοκυλιόμενου φορτίου.

Αλλά και στην επιβατηγό ναυτιλία συντελέστηκαν σημαντικές πρόοδοι μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Αρκεί να αναφέρουμε τα οχηματαγωγά και τα κρουαζιερόπλοια (επιβατηγά πλοία κυκλικών ταξιδιών).

### Τα επιβατηγά πλοία

Η ναυτιλιακή εταιρία των επιβατηγών εκτελεί συγκοινωνιακό έργο με σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις ιδιαίτερα εκεί που δεν υπάρχουν υποκατάστατα και επομένως έχει να τηρήσει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα δρομολογίων ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι επιβατική κίνηση.

Η ζήτηση για τη παρεχόμενη υπηρεσία είναι συλλογική και τα εισιτήρια πρέπει να είναι διαθέσιμα στο κοινό. Η ευθύνη για την εξασφάλιση του μέγιστου μεγέθους ζήτησης για τις προσφερόμενες υπηρεσίες ανήκει στην ίδια την ναυτιλιακή επιχείρηση και προϋποθέτει μια εκτεταμένη οργάνωση πωλήσεως υπηρεσιών.

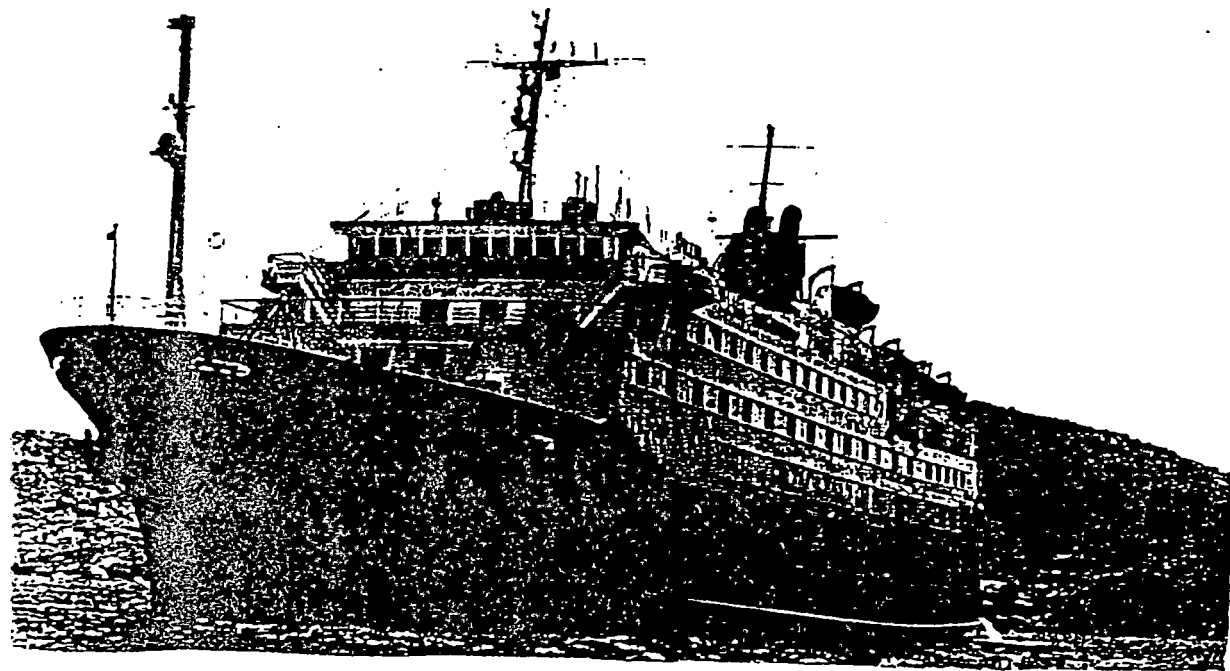
Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται το φαινόμενο που οι οργανωτικές απαιτήσεις πωλήσεως υπηρεσιών, ιδιαίτερα στα κρουαζιερόπλοια είναι τόσο αυξημένες ώστε μέρος της ευθύνης αυτής να περνάει στον μηχανισμό της επιχείρησης του «Tour operator».

Ετσι όμως μεγαλώνει και η εξάρτηση της επιχείρησης των κρουαζιερόπλοιων από αυτόν. Ενας άλλος παράγοντας που συντελεί στο να είναι η βιομηχανία των επιβατηγών υψηλού σταθερού κόστους είναι ότι η ίδια η φύση της ζήτησης επιβάλλει την εξειδίκευση της προσφοράς.

Όλα τα επιβατηγά πλοία δεν είναι εξίσου κατάλληλα για την εκτέλεση ενός συγκεκριμένου μεταφορικού έργου.

Το σχετικό υψηλό αρχικό κόστος της επένδυσης στην αγορά

αυτή, το υψηλό σταθερό κόστος και το γεγονός της απασχόλησης συγκριτικά μεγάλου αριθμού πληρωμάτων και διοικητικού προσωπικού έχει συντελέσει στην ολιγοπωλιοποίησή της. Μιλάμε δηλαδή για μια αγορά με λίγους κατά κανόνα πωλητές και μ' ένα μεγάλο αριθμό πελατών.



*Πλοία ξηρού φορτίου εις χύδην (Ελεύθερα πλοία)*

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι: Κάθε πλοίο συνολικής χωρητικότητας πάνω από 12.000 τόννους νεκρού βάρους που στη μακροπρόθεσμη περίοδο δεν έχει ένα καθορισμένο δρομολόγιο και το οποίο μεταφέρει κυρίως ξηρά φορτία εις χύδην, σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις και από ένα ή περισσότερα λιμάνια είναι ένα ελεύθερο πλοίο.

Εχοντας υπόψη μας το γεγονός ότι το κύριο χαρακτηριστικό του ελεύθερου πλοίου είναι ότι δεν έχει ένα

προκαθορισμένο δρομολόγιο στη μακροπρόθεσμη περίοδο είναι σωστό να προσθέσουμε και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά της παραγωγικής αυτής μονάδας.

Κατά κανόνα τα ελεύθερα πλοία ναυλώνονται για το σύνολο της μεταφορικής τους ικανότητας βάσει ενός εκάστοτε ναυλοσυμφώνου. Το φορτίο είναι συνήθως ένα εκτός όταν τα ελεύθερα πλοία χρησιμοποιούνται σαν υποκατάστατα τακτικών γραμμών. Η αξία των μεταφερόμενων φορτίων είναι κατά κανόνα χαμηλή σε σύγκριση με τα πλοία τακτικών γραμμών. Κατά κανόνα δεν απαιτείται από το ελεύθερο πλοίο να έχει ειδικά χαρακτηριστικά, είναι πλοίο γενικής χρήσης.

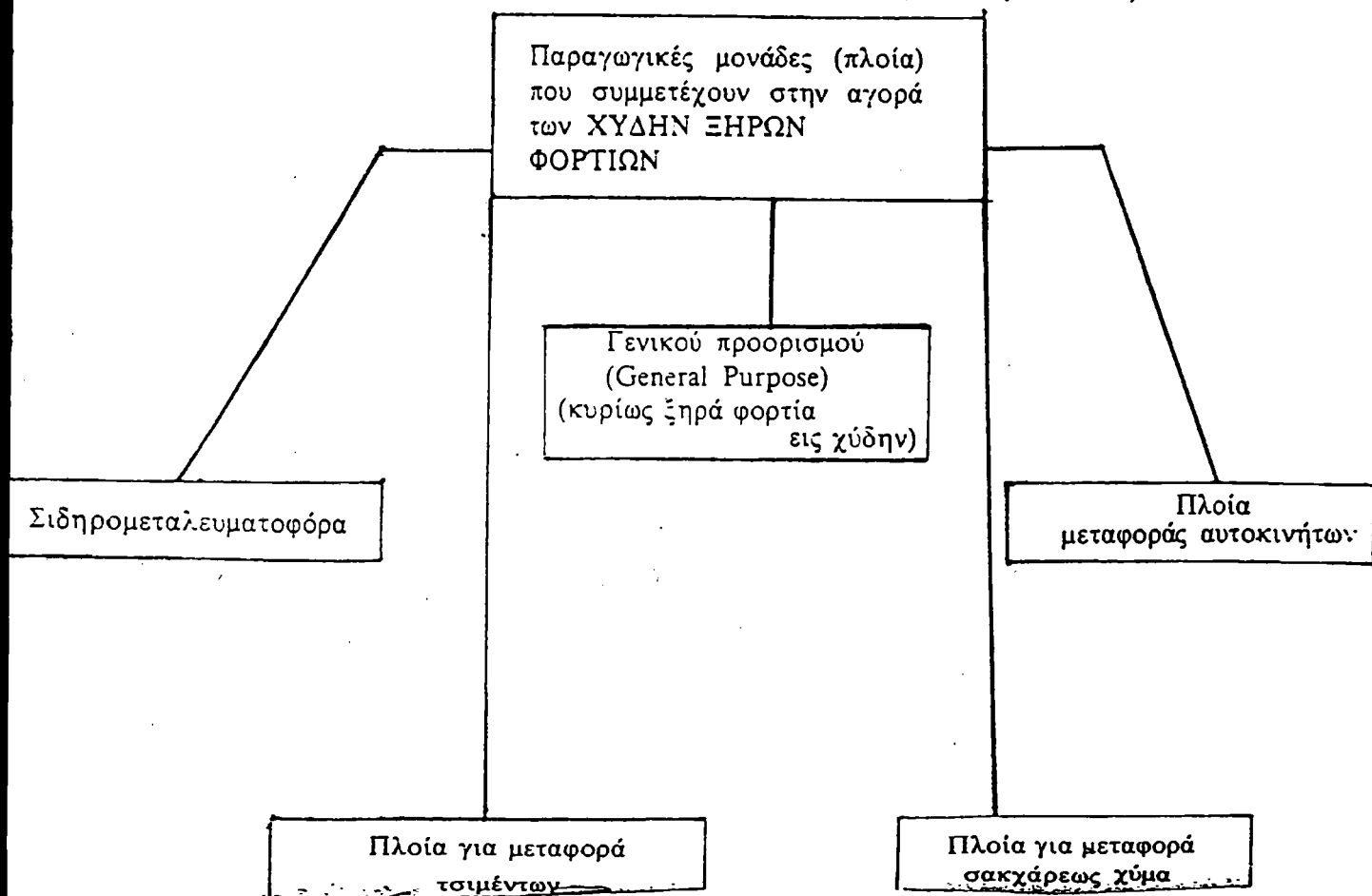
#### *Η Ναυλαγορά*

Ακόμα και στην τρέχουσα περίοδο ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς για τα ελεύθερα πλοία λειτουργεί υπό συνθήκες που αντανακλούν το θεωρητικό μοντέλο του τέλει ανταγωνισμού.

Υπάρχουν εκατοντάδες επιχειρήσεις που είναι πλοιοκτήτριες ελεύθερων πλοίων και ικανές να παράγουν του ίδιου είδους θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Όλες οι τυχόν επιχειρήσεις που επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά αυτή μπορεί να εξασφαλίσουν δίχως θεσμικά εμπόδια τους σπανίζοντες πλουτοπαραγωγικούς πόρους που προϋποτίθενται για την παραγωγή της θαλάσσιας υπηρεσίας. Οι επιπρόσθετες

παραγωγικές υπηρεσίες της βιομηχανίας που είναι συνέπεια της εισόδου νέων επιχειρήσεων είναι οριακές και επομένως δεν φαίνεται να επιδρούν στην τιμή των ναύλων. Έτσι οι επιχειρηματίες που σκέπτονται την είσοδο στην αγορά αυτή δεν έχουν επιφυλάξεις για μια μεταβολή στο επίπεδο των ναύλων που θα είναι συνέπεια της εισόδου τους.-

### Ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων (Ελεύθερα πλοία)



### Τα πλοία τακτικών γραμμών

Η διαφορά των πλοίων τακτικών γραμμών από τα ελεύθερα πλοία είναι ότι τα πλοία τακτικών γραμμών πρέπει να τηρήσουν ένα δρομολόγιο μέσα σε τακτές χρονικές προθεσμίες. Η διαφορά αυτή παίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο

στη διάρθρωση της ναυλαγοράς μέσα στο περιβάλλον της οποίας λειτουργούν οι επιχειρήσεις των πλοίων τακτικών γραμμών.

Τα πλοία τακτικών γραμμών μεταφέρουν κυρίως βιομηχανικά αγαθά, δηλαδή και μέσα παραγωγής και όλων των ειδών εμπορεύματα της κατανάλωσης. Τα ίδια τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για τις υπηρεσίες που προσφέρονται από τα πλοία τακτικών γραμμών προϋποθέτουν ένα υψηλό βαθμό εξειδίκευσης, υψηλότερου επιπέδου ποιότητας υπηρεσίας, (δηλαδή μέση υπηρεσιακή ταχύτητα και ομαλότητα στην εκτέλεση της υπηρεσίας) και τελικά ένα πολύ μεγαλύτερο μέγεθος της αρχικής επένδυσης για την είσοδο στην αγορά αυτή απ' ό,τι σ' άλλες αγορές, αφού τα παραπάνω στοιχεία ποιότητας υπηρεσίας δεν μπορεί να ικανοποιηθούν εάν η ναυτιλιακή επιχείρηση ελέγχει μόνο ένα ή δύο πλοία.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών για μια σειρά από λόγους πρέπει να έχουν τους δικούς τους γραφειοκρατικούς μηχανισμούς ή τουλάχιστον ν' απασχολούν σε μόνιμη βάση επί αμοιβής γραφείου εμπιστοσύνης σ' όλους τους λιμένες που προσεγγίζουν τα πλοία τους. Έτσι οι μεγάλες κεφαλαιουχικές απαιτήσεις για την είσοδο στην αγορά αυτή έχουν συντελέσει στο να δημιουργηθεί ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων του οποίου το μέγεθος βαίνει αυξανόμενο και ν' αναπτυχθεί η αγορά σε μορφή καθαρά

ολιγοπωλιακή.

Αυτή η ίδια η φύση της αγοράς και οι μεγάλες κεφαλαιουχικές απαιτήσεις για την είσοδο σ' αυτή αποτελούν το πρώτο εμπόδιο για την είσοδο σ' αυτή νέων επιχειρήσεων. Ο σχετικά μικρός αριθμός των σχετικά μεγάλου μεγέθους επιχειρήσεων διαφόρων ναυτιλιακών χωρών που συμμετέχουν στην αγορά συνασπίζονται στις καλούμενες διασκέψεις. Μια διάσκεψη είναι πρώτα απ' όλα μια συμφωνία τιμής για την μεταφορά αγαθών από τα μέλη της διάσκεψης.

Ετσι οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε κάθε διάσκεψη εξαφανίζουν τον ανταγωνισμό τιμής μεταξύ τους αφού συμφωνήσουν στην τήρηση ορισμένου τιμολογίου για τη μεταφορά πολλών ειδών αγαθών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τη συμφωνία τιμής η διάσκεψη αποτελεί συνήθως και τον μηχανισμό για τον καθορισμό των δρομολογίων στη γεωγραφική περιοχή. Ετσι η υπερπροσφορά τοννάζ ή η σπάνια εξεύρεση τοννάζ που ν' ανήκει σε μέλη της διάσκεψης περιορίζονται έως ένα ορισμένο σημείο. Πιο συγκεκριμένα η διάσκεψη κατανέμει ένα δοσμένο αριθμό αναχωρήσεων και αφίξεων σε καθορισμένους λιμένες για κάθε μέλος ή διαφορετικά περιορίζει τη συμμετοχή κάθε μέλους σε ποσοστιαία βάση.

Ο ανταγωνισμός στους διάφορους λιμένες και δρομολόγια από επιχειρήσεις που δεν είναι μέλη της διάσκεψης αντιμετωπίζεται ή και εξαφανίζεται εξ' ολοκλήρου με τα



παρακάτω μέτρα που υιοθετούν ανάλογα με τις περιστάσεις  
 οι διάφορες διασκέψεις:

- Αναβαλλόμενες εκπτώσεις

Τα μέλη της διάσκεψης μετά από ορισμένη χρονική περίοδο εμβάζουν στους φορτωτές μια ποσοστιαία έκπτωση επί της αρχικής τιμής των ναύλων τους οποίους εκπλήρωσαν στο διάστημα του προηγούμενου χρόνου ή στο διάστημα της προηγούμενης εξαμηνίας, εάν οι φορτωτές αυτοί χρησιμοποίησαν για τη μεταφορά των φορτίων του τοννάζ που ανήκε μόνο σε μέλη της διάσκεψης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το σύνολο των εκπτώσεων αυτών που παρακρατείται για το χρονικό διάστημα ενός έτους ή έξι μηνών στους τραπεζικούς λογαριασμούς των μελών της διάσκεψης αποφέρει από τους τόκους σημαντική καθαρή πρόσοδο στις επιχειρήσεις αυτές.

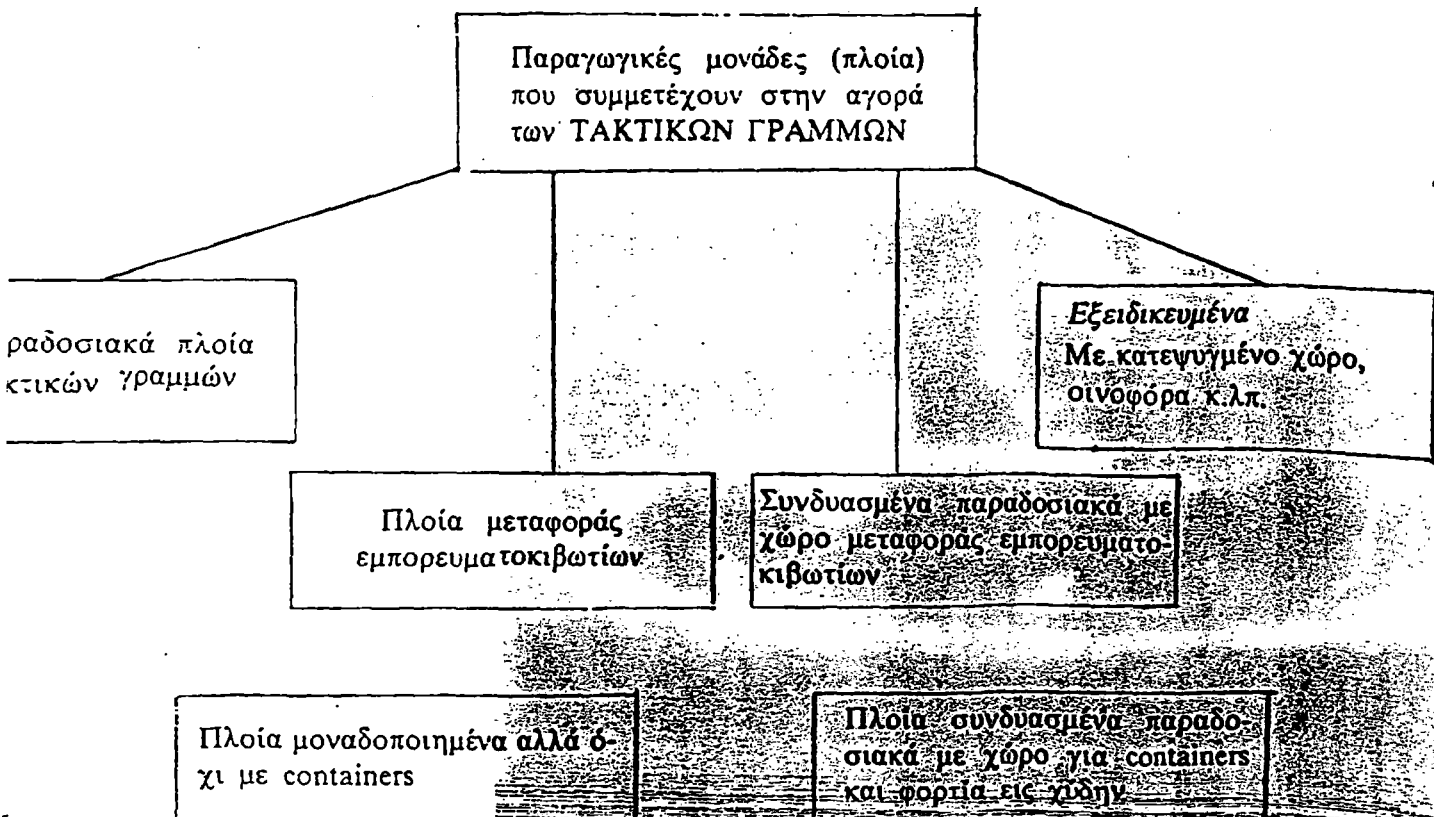
- Σύστημα διπλών ναύλων

Με το σύστημα αυτό χρησιμοποιούνται δύο επίπεδα ναύλων. Οι φορτωτές οι οποίοι δέχονται να κλείσουν συμβόλαιο για τη θαλάσσια μεταφορά όλων των φορτίων τους με μέλη της διάσκεψης οφελούνται από την πληρωμή ενός χαμηλότερου ναύλου. Το υψηλότερο επίπεδο ναύλων χρησιμοποιείται από την διάσκεψη για φορτωτές που δεν αναλαμβάνουν την υποχρέωση αυτή του συμβολαίου προτιμώντας να διατηρήσουν την ελευθερία τους για την μεταφορά των φορτίων τους και με πλοία που δεν ανήκουν στη διάσκεψη.

- Το «Μαχόμενο πλοίο».

Κατά το παρελθόν όταν αναπτυσσόταν σε μια γεωγραφική περιφέρεια ανταγωνισμός από επιχειρήσεις οι οποίες δεν ανήκαν στη διάσκεψη τότε τα μέλη της διάσκεψης χρησιμοποιούσαν τη μέθοδο του καλουμένου «μαχόμενου πλοίου». Μ' άλλα λόγια τα μέλη της διάσκεψης ρύθμιζαν την άφιξη και φόρτωση σε ένα λιμάνι ενός πλοίου που ανήκε σε μέλος της ταυτόχρονα με την άφιξη και φόρτωση του πλοίου του εκ των έξω ανταγωνιστή. Για τη μεταφορά φορτωτών με το μαχόμενο πλοίο τα ναύλα ελαχιστοποιούνταν προσωρινά σε επίπεδα σημαντικά χαμηλότερα από αυτά του τιμολογίου της διάσκεψης και του ανταγωνισμού. Οι τιμές των ναύλων της διάσκεψης επανέρχονταν στο κανονικό επίπεδο αμέσως μετά την αναχώρηση του πλοίου του από τον έξω ανταγωνιστή. Τελικά οι απώλειες του πλοιοκτήτη του μαχόμενου πλοίου μοιραζόταν εξίσου απ' όλα τα μέλη της διάσκεψης.

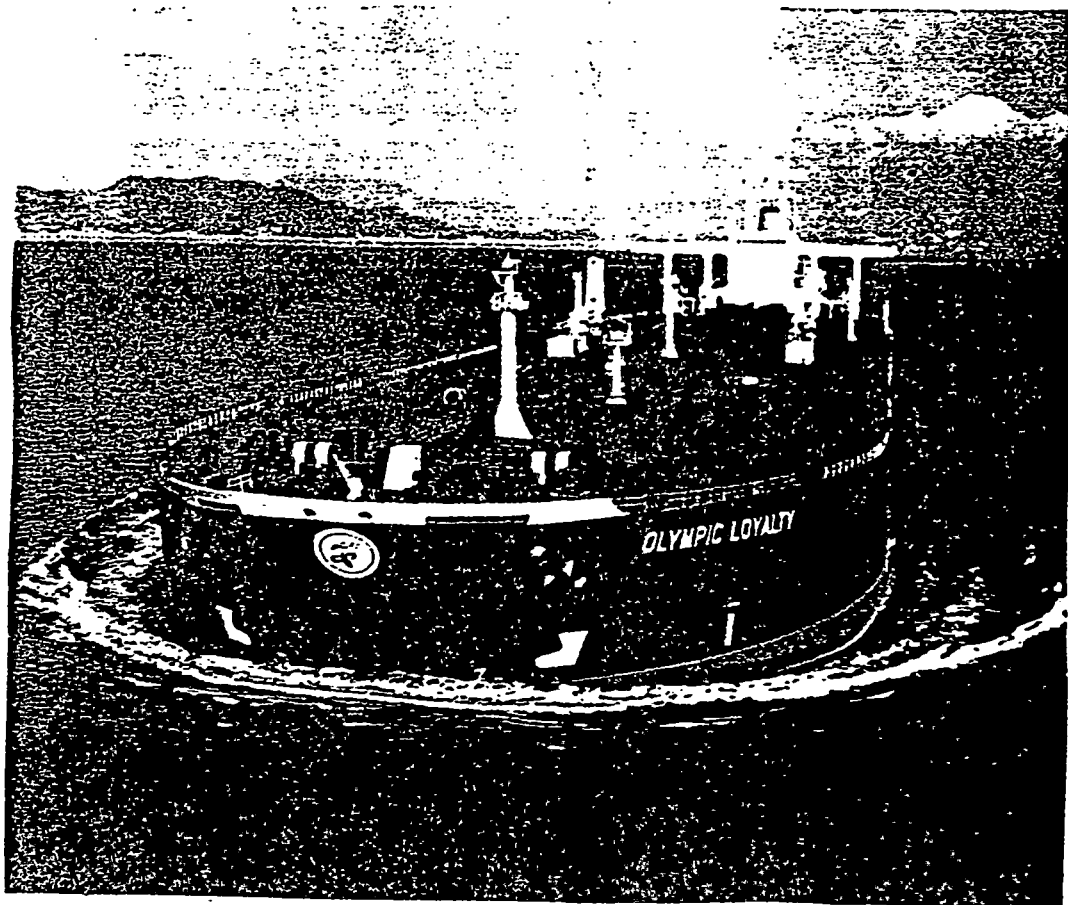
#### Ναυλαγορά πλοίων τακτικών γραμμών



Ας σημειώσουμε ότι η μέθοδος του μαχόμενου πλοίου θεωρείται τώρα παράνομη από πολλές κρατικές και λιμενικές αρχές.

### *Τα δεξαμενόπλοια*

Η ζήτηση για τη μεταφορά αργού πετρελαίου καθώς και των υποπροϊόντων του προέρχεται κυρίως από τις μεγάλες εταιρίες πετρελαίων, πολυεθνικές και κρατικές οι οποίες είναι και πλοιοκτήτριες ενός μεγάλου ποσοστού της προσφοράς χωρητικότητας. Έτσι η ναυλαγορά για τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη «ολιγομηνίων» ή μ' άλλα λόγια από ολίγους αγοραστές οι οποίοι θεωρητικά μπορεί να μετατραπούν και σε πωλητές ναυτιλιακών υπηρεσιών αφού είναι πλοιοκτήτες ενός μεγάλου ποσοστού της μαγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων. Το υπόλοιπο τοννάζ ανήκει σε ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις.



### *Η μορφή της Ναυλαγοράς*

Το κυρίαρχο στοιχείο της ναυλαγοράς για τα δεξαμενόπλοια είναι η ύπαρξη λίγων αγοραστών της υπηρεσίας που προσφέρουν, δηλαδή μ' άλλα λόγια ότι αυτή είναι ολιγοψωνιστική.

Το ολιγοψώνιο έχει τη δύναμη και ασκεί ένα πολύ σημαντικό έλεγχο στη διαμόρφωση της τιμής των ναύλων, στη ζήτηση τοννάζ και ακόμη και στο ίδιο το μέγεθος της συνολικής προσφοράς. Δεν έχει σημασία ένα οι πετρελαϊκές εταιρίες προσυεννοούνται ή όχι μεταξύ τους όσον αφορά τους προτεινόμενους ναύλους για τις οριακές μεταφορικές τους ανάγκες. Από την εμπειρία των δικών τους ναυτιλιακών τμημάτων και επίσης από τη συστηματική περισυλλογή δεδομένων για τις σχέσεις κόστους και τιμής διαφόρων τύπων δεξαμενοπλοίων από τους οικονομικούς τους συμβούλους, το κάθε ολιγοψώνιο είναι σε θέση να γνωρίζει τί ναύλο περίπου μπορεί να προσφέρει το άλλο ολιγοψώνιο και επίσης τις πτωτικές ή ανοδικές τάσεις της ναυλαγοράς. Υπό τις συνθήκες αυτές ή ύπαρξη του μηχανισμού της ναυλαγοράς είναι ιδιαίτερη χρήσιμη και για τις ίδιες τις πετρελαϊκές εταιρίες και για διάφορες κυβερνήσεις που είναι αγοραστές των υπηρεσιών των δεξαμενοπλοίων. Είναι φυσικό να θέλει να ψωνίσει κανείς σε περιόδους που υπάρχει πτωτική τάση στην ελεύθερη αγορά και ακόμη περισσότερο να συμπληρώνει τις θαλάσσιες μεταφορικές του

ανάγκες σε περιπτώσεις που οι προγνώσεις των ειδικών για τον α ή β εξωγενή ή ενδογενή λόγο προβλέπουν ανοδική τάση στο επίπεδο των ναύλων. Από την άλλη πλευρά όταν οι οριακές θαλάσσιες μεταφορικές ανάγκες των πετρελαϊκών εταιριών βρίσκονται σε χαμηλό επίπεδο είναι κυρίως το τοννάζ που ανήκει στις ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επισκέπτεται για βραχυχρόνια ή και μακροχρόνια διαστήματα τους χώρους του παροπλισμού.

Για να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο του παροπλισμού οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακολουθούν κατά κανόνα την πολιτική των μακροπρόθεσμων χρονοναυλώσεων ή των ναυλώσεων για συνεχή ταξίδια για ένα σημαντικό μέρος του τοννάζ που ανήκει σ' αυτές αποδεχόμενες έτσι τιμές ναύλων που είναι χαμηλότερες απ' αυτές της ελεύθερης ναυλαγοράς για ναυλώσεις κατά ταξίδι. Το υπόλοιπο τοννάζ των επιχειρήσεων είναι διαθέσιμο στην ελεύθερη αγορά με στόχο την επίτευξη υψηλής τιμής ναύλων για ναυλώσεις κατά ταξίδι. Κατά τα τελευταία χρόνια των δύο περασμένων δεκαετιών σύμφωνα με τον ναυτιλιακό τύπο αναγγέλθηκαν ναυλώσεις για μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις, δηλαδή 5-10 χρόνια.

Παρά τις ολιγοψωνιστικές συνθήκες η είσοδος στην αγορά είναι ελεύθερη για ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το μόνο εμπόδιο στην είσοδο αυτή είναι οι σχετικά μεγάλες κεφαλαιουχικές δαπάνες που προϋποτί-

θονται.-

### Μορφές απασχολήσεων των πλοίων

Οι μορφές απασχολήσεων των πλοίων διαφέρουν και πολύ εξαρτώνται από την διάρθρωση των ναυλαγορών καθώς και από τη φύση της ζήτησης, δηλαδή εάν αυτή είναι μακροπρόθεσμη ή όχι.

I) Η μεταφορά ενός φορτίου μικρής ή μεγάλης ποσότητας ή η μεταφορά ενός επιβάτη ή μιας ομάδας επιβατών προϋποθέτει μια συμφωνία μεταξύ εκείνου που ζητεί τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία και εκείνου που προσφέρει τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία. Η πιο απλή μορφή της συμφωνίας αυτής είναι το εισητήριο του επιβάτη. Αυτό είναι ουσιαστικά μια συμφωνία σύμφωνα με την οποία η πλοιοκτήτρια εταιρία αναλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη από το Α στο Β, δηλαδή την ικανοποίηση της ζήτησής του σε μια ορισμένη τιμή και υπό ορισμένους όρους σχετικούς με την ασφάλη του μετάβαση ως επίσης και των αποσκευών του. Έτσι μπορούμε να πούμε ότι το εισιτήριο του επιβάτη είναι ένα απλό ναυλοσύμφωνο.

II) Ένας άλλος τύπος «ναυλοσυμφώνου» κυρίως για μικρές ποσότητες φορτίων που αφορά βασικά τα πλοία τακτικών γραμμών είναι η φορτωτική. Η φορτωτική είναι μια

απόδειξη ότι τα εμπορεύματά του παρελήφθησαν επί του πλοίου. Η φορτωτική πρέπει να είναι υπογεγραμμένη από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη ή τον ναυτικό πράκτορα της εταιρίας ή άλλο πρόσωπο εξουσιοδοτημένο ειδικά για τον σκοπό αυτό από τον πλοιοκτήτη. Στην περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρχει ναυλοσυμφωνητικό, η φορτωτική είναι η απόδειξη της συμβάσεως μεταφοράς καθώς και της φορτώσεως των εμπορευμάτων. Η φορτωτική περιέχει τη συμφωνία της παραδόσεως του εμπορεύματος, του ναύλου, το όνομα του πλοίου, το όνομα του φορτωτή, το λιμένα του προορισμού, τον αριθμό την ποσότητα και το βάρος των φορτωθέντων εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα παραδίδονται στο λιμένα του προορισμού από τον πλοίαρχο στον παραλήπτη με την παρουσία της φορτωτικής. Επί της φορτωτικής αναγράφονται λεπτομέρειες σχετικά με τον ναύλο και τον τρόπο πληρωμής, τους όρους φορτώσεως και άλλων διαφόρων οι οποίες μπορεί να γεννηθούν μεταξύ φορτωτή, παραλήπτη και πλοίου. Ο ναύλος ή το κόστος της μεταφοράς για τον χρήστη πληρώνεται συνήθως μετά την παραλαβή του φορτίου επί του πλοίου. Είναι φανερό ότι αυτή η συμφωνία μεταξύ του ζητούντος τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία και της ναυτιλιακής επιχείρησης σχετίζεται με περιπτώσεις που δεν ζητείται η ολική χωρητικότητα ενός πλοίου. Το γεγονός αυτό εξηγεί μόνο μερικά τις συγκριτικά υψηλές τιμές των ναύλων για αγαθά που μεταφέρονται με βάση της φορτωτικής.

Η ζήτηση για την μεταφορά αγαθών με βάση τη φορτωτική έχει την ιδιότητα να είναι σποραδική και προέρχεται από ένα πολύ μεγάλο αριθμό ατόμων, εμπορικών και βιομηχανικών οίκων μικρών και μεγάλων που βρίσκονται σε πολλά σημεία της υδρογείου.

### III) Ναύλωση κατά ταξίδι.

- Η ναυτιλιακή επιχείρηση αναλαμβάνει να παραδώσει ένα πλοίο στον ναυλωτή για τη μεταφορά ενός φορτίου. Στη σύμβαση καθορίζονται τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, το χρονικό διάστημα που θα διαρκέσει τόσο η φόρτωση όσο και η εκφόρτωση του πλοίου, το είδος και η ποσότητα του φορτίου το ποσό του ναύλου και ο τρόπος πληρωμής. Για τον καθορισμό του ύψους του ναύλου λαμβάνεται υπόψη η μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε τόννους, εάν το φορτίο έχει μεγάλο βάρος σε σχέση με τον όγκο του, ή ο διαθέσιμος όγκος του πλοίου για φόρτωση, εάν το φορτίο έχει μεγάλο όγκο σε σχέση με το βάρος. Π.χ. για μεταφορά σιδηροϋλικού, λαμβάνεται υπ' όψη το βάρος του φορτίου, ενώ για μεταφορά ξυλείας λαμβάνεται υπόψη ο όγκος του.

- Σε περίπτωση που ο ναυλωτής χρησιμοποιεί το πλοίο είτε κατά τη φόρτωση, είτε κατά την εκφόρτωση, περισσότερες ημέρες από αυτές που έχουν συμφωνηθεί οφείλει αποζημίωση στον καταναλωτή. Η αποζημίωση αυτή αποδίδεται στην Ελληνική με τον όρο «Σταλίες».

Σταλίες επομένως είναι το ποσό που οφείλει ο



ναυλωτής στον εκναυλωτή (πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, διαχειριστή) για τις επιπλέον ημέρες που χρησιμοποίησε το πλοίο είτε κατά την φόρτωση είτε κατά την εκφόρτωση, πέρα από εκείνες που συμφωνήθηκαν με το ναυλοσύμφωνο. Οι σταλίες υπολογίζονται σε τρέχουσες ημέρες χωρίς εξαίρεση Κυριακών και εορτών.

Είναι φανερό ότι όσον αφορά το χρόνο διεξαγωγής του ταξιδιού, υπάρχουν στην ναύλωση δύο αντίθετα συμφέροντα. Ο εκναυλωτής ενδιαφέρεται να τελειώσει συντομότερα την μεταφορά για να μπορέσει να διενεργήσει περισσότερες μεταφορές δηλ. να ελευθερώσει το πλοίο και να το διαθέσει σε νέες ναυλώσεις. Αντίθετα ο ναυλωτής επιθυμεί να του διατεθεί όσο το δυνατόν περισσότερος χρόνος για τη φόρτωση έτσι ώστε να μπορέσει να καλύψει πιθανή καθυστέρηση αξίξεως του εμπορεύματος στο λιμάνι στο οποίο θα γίνει η φόρτωση. Για την εξισορρόπηση των αντίθετων συμφερόντων συμφωνείται ο εκναυλωτής (το πλοίο) να αναμένει στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, χωρίς επιπλέον αντάλλαγμα. Ο χρόνος αυτός καλείται χρόνος αναμονής και η διάρκεια του καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο.

- Σε περίπτωση που το πλοίο κερδίσει χρόνο επειδή τελείωσε πιο γρήγορα από ότι συμφωνήθηκε τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, τότε αντίθετα ο εκναυλωτής οφείλει αποζημίωση στο ναυλωτή. Το ποσό της αποζημίωσης αυτής λέγεται «Επισταλίες».

Το ύψος της αποζημίωσης λόγω επισταλιών και ο τρόπος υπολογισμού καθορίζονται με το ναυλοσύμφωνο και είναι σχεδόν πάντα μικρότερη από τις σταλίες.

- Όλα τα έξοδα του πλοίου βαρύνουν τον εκναυλωτή.

IV) Η χρονοναύλωση ή ναύλωση για μια χρονική περίοδο

Η χρονοναύλωση είναι μίσθωση του πλοίου για ένα χρονικό διάστημα και γι' αυτό η αμοιβή για τη ναύλωση αυτή λέγεται μίσθωμα.

Για τη χρονοναύλωση πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:

α) Το πλοίο τίθεται στη διάθεση του ναυλωτή για μεταφορές φορτίων της επιλογής του. Είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ορισμένα φορτία που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα. Επίσης είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ορισμένα λιμάνια ή θαλάσσιοι δρόμοι που χαρακτηρίζονται επικίνδυνοι (εμπόλεμες ζώνες, περιοχές παγετών κ.α.).

β) Το ύψος του μισθώματος η οποία πολλαπλασιαζόμενη με μια τιμή δίνει το μηνιαίο μίσθωμα του πλοίου, είτε ορίζεται «κατ' αποκοπή» συνήθως με την ημέρα ανεξάρτητα από την ποσότητα του φορτίου.

γ) Ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα μεταβλητά (τρέχοντα) έξοδα του πλοίου όπως καύσιμα, λιμενικά έξοδα, έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, πλοηγικά, πλευριστικά, διόδια, πρακτορειακά κ.α. Τον εκναυλωτή βαρύνουν τα σταθερά έξοδα του πλοίου όπως: Αποσβέσεις, ασφάλιστρα, αμοιβές και έξοδα πληρώματος, έξοδα επιθεωρήσεων,

λιπαντικά, έξοδα επισκευών και συντηρήσεων, τροφοδοσία πληρώματος, αναλωθέντα εφόδια, φόροι πλοίου, δαπάνες διοικήσεως, εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία κ.α.

V) Η χρονοναύλωση χωρίς πλήρωμα.

Ο τύπος της ναύλωσης δεν είναι τόσο πλατιά διαδομένος στις ναυλαγορές όπως οι δύο τύποι που προαναφέρθηκαν. Επομένως ποσοτικά η οικονομική του σημασία είναι μικρότερη.

Στη ναύλωση αυτή ο ναυλωτής αναλαμβάνει την ευθύνη για την επάνδρωση του πλοίου με πλήρωμα και την πληρωμή όλων ανεξαιρέτως των δαπανών εκμεταλλεύσεώς του.

Μετά τη λήξη της ναυλώσεως, το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στον εκναυλωτή στην ίδια κατάσταση που παραδόθηκε.

VI) Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων

Με τα συμβόλαια αυτά η εργολάβος ναυτιλιακή επιχείρηση αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει σε τακτά χρονικά διαστήματα ορισμένη κάθε φορά ποσότητα φορτίου μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων που βρίσκονται κατά κανόνα στην ίδια γεωγραφική περιοχή αλλά επιπρόσθετα επίσης αναλαμβάνει να μεταφέρει μια συνολική ποσότητα φορτίου σε ένα δοσμένο χρονικό διάστημα που συνήθως ανέρχεται σε εκατομμύρια τόννους.

VII) Ναύλωση μετ' επιστροφής.

Αυτός το τύπος ναύλωσης μπορεί να πάρει διάφορες



μορφές:

(i) Πλοία με σημαία μιας χώρας (Α) πωλούνται σε εταιρία που έχει συσταθεί στη χώρα (Β) με τον όρο της άμεσης επαναναύλωσής τους σε πωλητές για μεγάλο χρονικό διάστημα, πιθανώς ίσο προς την υπολογιζόμενη διάρκεια οικονομικής χρησιμότητας των πλοίων αυτών. Οι ενοικιαστές έχουν, επίσης το δικαίωμα να επαναγοράσουν τα πλοία κατά την λήξη του συμβολαίου ενοικιάσεως.

(ii) Πλοία ναυπηγούμενα στο όνομα ναυτιλιακής εταιρίας στο εξωτερικό, ενοικιάζονται σε ενοικιαστές που εδρεύουν στην χώρα ναυπηγήσεως. Στην πράξη οι αποφάσεις για την ναυπήγηση και την ενοικίαση γίνονται ταυτόχρονα, η μία αποτελεί προϋπόθεση της άλλης.

#### LEASING

Το leasing μοιάζει πολύ με την ναύλωση χωρίς πλήρωμα αλλά κατά κανόνα ναυλωτής ή νοικιαστής έχει μεγαλύτερα και μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας δικαιώματα. Ο επιχειρηματίας νοικιάζει το ναυπηγούμενο ή αγοραζόμενο πλοίο σε ναυτιλιακή επιχείρηση για όλη την υπολογιζόμενη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου, έναντι ενοικίου. Το ενοίκιο είναι σταθερό και καταβάλλεται συνήθως κατά εξάμηνο.

BOOKING NOTE ORIGINAL

Between the Shippers / Charterers DIMITRIADES BROTHERS and Owners  
 or Managers or Agents HECTOR SHIP CO to the M/S or S/S  
ABIA PARASKEVI, under GREEK flag, have been agreed to be loaded  
 from CONSTANTA to HALKIS - PATRAI under the following conditions:

KIND & QUANTITY OF CARGO:  
ΕΙΔΟΣ & ΠΟΣΟΤΗΤΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

ABOUT 1000 CBM BUNDLED SOFT  
 TIMBER.

PORT OF LOADING:  
ΛΙΜΗΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

CONSTANTA (ROMANIA)

PORT OF DISCHARGING:  
ΛΙΜΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

1) HALKIS (GREECE)  
2) PATRAI -11-

DATE OF LOADING:  
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

21/3/86 - 3/4/86

LOADING RATE:  
ΡΥΘΜΟΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

LOPE / LOPE

DISCHARGING RATE:  
ΡΥΘΜΟΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

FREIGHT PAYABLE:  
ΝΑΥΛΟΣ

12 USD (TWELVE) \$ PER CBM FIOS PREPAID

DEMURRAGE:  
ΕΤΑΛΛΙΑΙ

NIL

COMMISSION:  
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ


3% FROM OWNERS

OTHER CONDITION:  
ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ

AS PER GENCON C/P

AGENTS:  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

CHARTERERS BOTH ENDS ON OWNERS ACCOUNT.

CHARTERERS  
  
 Stationery DIM. 7, ΜΑΥΤΑΚΑΚΗΣ 10, Filonou Street  
 Athens - GREECE - Tel. 413 1742

OWNERS  
 HECTOR SHIPPING Co.  
 ARISTIDOU 123, ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΡΩΤΗΣ  
 ΠΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΕΣ  
 11523, GREECE  
 Tel. 24154, 4179, 678  
 Telex 241396 GRG

PIPAEDS 26-3-1986

## Εκμετάλλευση πλοίων - Επιχειρήσεις μεταφοράς

### *Το κόστος της εκμεταλλεύσεως των πλοίων*

Με τον όρο «κόστος της εκμεταλλεύσεως των πλοίων» εννοούμε όλα τα στοιχεία του κόστους για την παραγωγή θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών από ένα ή περισσότερα πλοία. Αυτά συνήθως ταξινομούνται όπως παρακάτω:

- Εξοδα πληρώματος
- Επισκευές και συντήρηση
- Υλικά και τρόφιμα
- Ασφάλιστρα (ναυτασφάλεια, αλληλασφάλεια για «τρίτα μέρη», πολεμικοί κίνδυνοι κλπ.).
- Κόστος διαχείρισης
- Αμοιβές
- Διάφορα

Αυτός είναι ο αντιπροσωπευτικός τρόπος με τον οποίο αντανakλάται το χρηματικό κόστος της κατανάλωσης συντελεστών παραγωγής στα λογιστικά βιβλία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

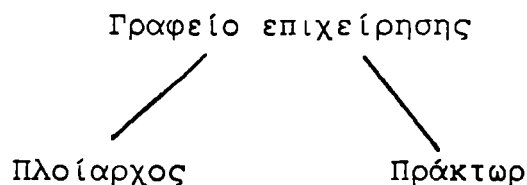
Είναι όμως φανερό ότι για την εκτέλεση ενός ταξιδιού προϋποτίθεται και η κατανάλωση επιπρόσθετων συντελεστών παραγωγής.

Τερματικά έξοδα: (Λιμενικά έξοδα φορτοεκφορτώσεως, φαρικά, ρυμουλκικά κλπ.). (Αυτά καταγράφονται στα βιβλία της επιχείρησης εάν ο τύπος της ναύλωσης είναι τέτοιος

που η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την πληρωμή τους. Διαφορετικά καταγράφονται στα λογιστικά βιβλία του ναυλωτή).

Καύσιμα: (Τα οποία επίσης καταγράφονται στα λογιστικά βιβλία της επιχείρησης εάν σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την πληρωμή τους).

Οι πληρωμές δανειακών υποχρεώσεων (εξόφληση δανείου συν το επιτόκιο) και απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου, αποτελούν υποχρεώσεις που συνήθως διεκπεραιώνονται από το κεντρικό γραφείο των πλοιοκτητών. Οι πληρωμές για τις υπόλοιπες δαπάνες γίνονται από την ναυτιλιακή επιχείρηση από τα ακόλουθα τρία σημεία:



Στην περίπτωση όλων των πλοίων που ανήκουν στις διάφορες ναυτιλιακές βιομηχανίες τόσο οι δανειακές υποχρεώσεις όσο και η «απόσβεση» θεωρούνται, απόλυτα δικαιολογημένα, σαν σταθερό κόστος.

Επιπρόσθετα στα πλοία τακτικών γραμμών τα προαναφερθέντα λιμενικά έξοδα κλπ. επίσης θεωρούνται ως σταθερό κόστος δοθέντος ότι τα πλοία αυτά οπωσδήποτε πρέπει να εκτελέσουν ένα δρομολόγιο σε τακτά χρονικά διαστήματα

στους ίδιους λιμένες και επομένως το κόστος αυτό θα υπάρχει έστω και εάν η μεταφορική υπηρεσία του πλοίου για τα λιμάνια αυτά είναι 10 τόννοι, ή 1.000 τόννοι ή και 0 τόννοι. Συνήθως οι εδραιώμενες επιχειρήσεις τακτικών γραμμών πληρώνουν ένα σταθερό ενοίκιο στις λιμενικές αρχές ή ακόμη ενοικιάζουν ή αγοράζουν λιμενικές εγκαταστάσεις. Ομως το τερματικό αυτό κόστος το οποίο είναι σταθερό στην περίπτωση των πλοίων τακτικών γραμμών δεν είναι έτσι για την περίπτωση των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων ή ελευθέρων πλοίων που προφανώς δεν έχουν μόνιμες υποχρεώσεις στους διάφορους λιμένες. Έτσι το μεταβλητό κόστος σαν ποσοστό του συνολικού κόστους είναι μεγαλύτερο στην περίπτωση των ελεύθερων πλοίων από την περίπτωση των πλοίων τακτικών γραμμών.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι και όταν ακόμα ένα πλοίο είναι παροπλισμένο, δηλαδή παράγει μηδέν θαλάσσιες υπηρεσίες, και τότε ακόμη ο διαχωρισμός του συνολικού κόστους του παροπλισμού σε σταθερό και μεταβλητό κόστος είναι λειτουργικός και χρήσιμος. Έτσι όταν ένα πλοίο είναι παροπλισμένο μπορεί να ταξινομήσουμε το κόστος του παροπλισμού όπως παρακάτω:

Σταθερό κόστος: Κόστος κεφαλαίου

(Δανειακές υποχρεώσεις, απόσβεση κλπ.).

Μεταβλητό κόστος:

Κόστος πληρώματος (για λόγους ασφάλειας, επιτήρησης



κλπ. ένας πολύ μικρός αριθμός πληρώματος, παραμένει πάντοτε στο πλοίο συν το κόστος του βασικού μισθού ή άλλου επιδόματος που η επιχείρηση θεωρεί σωστό να διατηρεί για την χρησιμοποίησή τους μετά τον παροπλισμό).

Συντήρηση, υλικά και τρόφιμα.

Είναι φανερό ότι από τα παραπάνω στοιχεία του κόστους παροπλισμού, το κόστος κεφαλαίου, των ασφαλίσεων και τα λιμενικά αποτελούν το σταθερό κόστος και τα υπόλοιπα στοιχεία αποτελούν ποσοστά του μεταβλητού κόστους. Εάν στόχος της επιχείρησης είναι η μεγιστοποίηση της προσόδου και η ελαχιστοποίηση του κόστους τότε σε περιόδους χαμηλών ναύλων η διαφορά μεταξύ της χρηματικής απώλειας όταν το πλοίο παραμένει εν κινήσει και κυρίως του μεταβλητού κόστους του παροπλισμού καθορίζει εάν το πλοίο θα παραμείνει εν κινήσει ή όχι.

***Το κόστος της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία.***

Ως γνωστό, ρύπανση είναι η εκβολή ουσιών ή ενέργειας στο περιβάλλον από τον άνθρωπο σε ποσότητες τέτοιες που συντελούν στην καταστροφή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και της υγείας της παγκόσμιας Κοινότητας των Εθνών. Κατά συνέπεια με τον όρο θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία εννοούμε τις παραπάνω αρνητικές επιδράσεις στο

θαλάσσιο περιβάλλον που προέρχονται από την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρηματικών ναυτιλιακών μονάδων.

Με τον όρο δυσνητική ρύπανση θα εννοούμε την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και η οποία μπορεί θεωρητικά να υπάρξει σε μια δεδομένη χρονική περίοδο. Με τον όρο «Άνεκτό επίπεδο ρύπανσης» εννοούμε εκείνο το επίπεδο ρύπανσης στο οποίο το κόστος καταπολέμησης της τελευταίας μονάδας ρύπανσης είναι ίσο με την ωφέλεια που απολαμβάνει η παγκόσμια κοινότητα από την εξάλειψή της.

Γενική ταξινόμηση: Την ρύπανση που προέρχεται από την εκμετάλλευση των πλοίων που ανήκουν σε διάφορες επιχειρήσεις υπό διαφορετικές σημαίες μπορεί να ταξινομήσουμε σε:

α) Λειτουργική ρύπανση

β) Ρύπανση που προέρχεται από ατυχήματα.

α) *Λειτουργική ρύπανση*

- 1) Δεξαμενόπλοια που διαθέτουν δεξαμενές απορριμάτων
- 2) Δεξαμενόπλοια χωρίς δεξαμενές απορριμάτων
- 3) Σεντίνες διαφόρων σκαφών
- 4) Δεξαμενισμοί
- 5) Σημεία υποδοχής (φορτοεκφορτώσεων)

β) *Ρύπανση ατυχημάτων*

- 1) Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων
- 2) Ατυχήματα άλλων σκαφών.

Μία από τις βασικές αιτίες ρύπανσης του θαλάσσιου

περιβάλλοντος είναι οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου που εισέρχονται στην θάλασσα τόσο από επίγειες όσο και από θαλάσσιες πηγές.

Οι συνέπειες από την θαλάσσια ρύπανση είναι:

- α) Στην θαλάσσια ζωή
- β) Στις παράκτιες κοινότητες όπου ο βαθμός ρυπάνσεως είναι μεγάλος
- γ) Στην βιομηχανία της αλιείας
- δ) Στην τουριστική βιομηχανία
- ε) Στην λαϊκή υγεία και στην υγεία και στην ποιότητα της ζωής της παγκόσμιας Κοινότητας των εθνών.

Οι μακροπρόθεσμες συνέπειες της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πετρελαιοειδή δεν έχουν επιστημονικά εκτιμηθεί.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το κόστος της αποφυγής της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος της προερχόμενης από τα πλοία και αυτό της καταπολεμισής της αφορά την παγκόσμια ναυτιλία και πρέπει να εσωτερικοποιηθεί στα πλαίσια της βιομηχανίας αυτής. Έτσι το κόστος αυτό θα μπορέσει ν' αντιμετωπισθεί και να ελαχιστοποιηθεί με την λήψη συγκεκριμένων μέτρων ρύθμισης σε διεθνή κλίμακα. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει προσπάθειες τόσο από τις διάφορες ναυτιλιακές χώρες όσο και από τα εξειδικευμένα όργανα του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών.

Οι πιο αξιόλογες είναι αυτές της επιτροπής ναυτικής ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η σύμβαση

του 1954 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή ήταν η πρώτη σημαντική προσπάθεια των ναυτιλιακών χωρών να περιορίσουν τις δυσμενείς επιδράσεις της ρύπανσης. Όμως ο κίνδυνος της θαλάσσιας ρύπανσης αυξήθηκε επικίνδυνα. Έτσι η σύμβαση του 1954 τροποποιήθηκε το 1962. Όμως το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου Torrey Canyon το 1967 προειδοποίησε δραματικά την παγκόσμια Κοινότητα των Εθνών για τους μέγιστους κινδύνους που συνεπάγεται η ατυχηματική ρύπανση.

Μετά το πιο πάνω ατύχημα ο IMO κατάρτισε μια σειρά συμβάσεων οι οποίες υιοθετήθηκαν το 1964. Έτσι υπό την αιγίδα του IMO ολοκληρώθηκε μια άλλη σύμβαση που αντιμετωπίζει τα θέματα σχετικά με την αστική ευθύνη του πλοίου ή του ιδιοκτήτη του φορτίου και τη ζημιά που προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα ρύπανσης λόγω ατυχήματος. Η σύμβαση αυτή αποσκοπεί στην εξασφάλιση επαρκούς αποζημίωσης, η οποία θα είναι άμεσα διαθέσιμη στα θύματα της ρύπανσης και επιβάλλει την υποχρέωση για την πληρωμή αυτής της αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη. Η σύμβαση τέθηκε διεθνώς σε ισχύ το 1975. Παρόλα αυτά γενικά είχε γίνει κοινή συνείδηση ότι απαιτείται ένα νέο όργανο για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία. Έτσι ο IMO συγκάλεσε μια νέα διάσκεψη ευρείας συμμετοχής για την εξέταση του όλου προβλήματος της ρύπανσης.

Κατά την παραπάνω διάσκεψη αποφασίσθηκε η υιοθέτηση

μιας περισσότερο περιεκτικής σύμβασης. Έτσι έγινε η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL). Η σύμβαση αυτή δεν αντιμετωπίζει μόνο τη ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά επίσης και εκείνη από χημικά και λοιπές επιβλαβείς ουσίες απορρίμματα και λύματα. Η σύμβαση MARPOL μειώνει σημαντικά την ποσότητα του πετρελαίου που δύναται να απορριφθεί στη θάλασσα από πλοία και απαγορεύει πλήρως τις απορρίψεις σε ορισμένες περιοχές. Εισάγει νέα μέτρα, κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις στα πλοία και ειδικά στα πετρελαιοφόρα για την αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η σύμβαση MARPOL και το πρωτόκολλο του 1978 τέθηκε διεθνώς σε ισχύ το 1983.

**Πηγές και ποσότητα αποβλήτων πετρελαίου που προέρχονται από τα πλοία**

ΠΗΓΗ	Εκατομμύρια Ποσοστό μετρικοί τόνοι	
Ρύπανση που προέρχεται από την λειτουργία των δεξ/πλοίων		
Δεξ/πλοια LOT	0.31	14.5
Δεξ/πλοια που δεν χρησιμοποιούν σύστημα LOT	0.77	36.2
Δεξαμενισμοί	0.25	11.7
Ρύπανση από ατυχήματα δεξ/πλοίων		
Δραστηριότητες σημείων υποδοχής	0.003	0.1
Ατυχήματα δεξ/πλοίων	0.20	9.4
Ρύπανση από τις λειτουργίες άλλων τύπων πλοίων		
Σεντίνες, αφερμάτωση δεξαμενών καυσίμων	0.50	23.5
Ρύπανση από ατυχήματα άλλων τύπων πλοίων		
Ατυχήματα άλλων τύπων πλοίων	0.10	4.7
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.13</b>	<b>100.1</b>

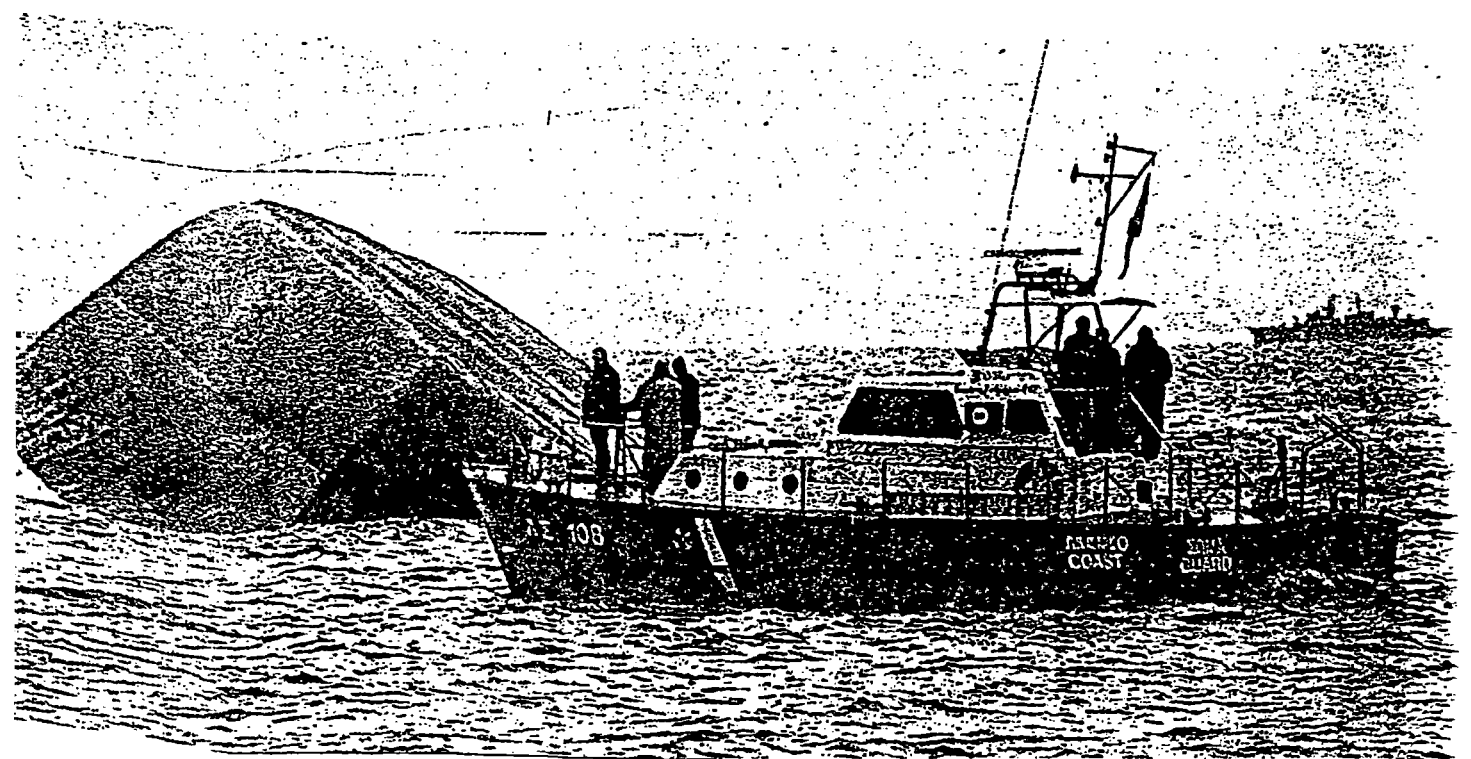
Μπορεί να διαπιστώσει κανείς ότι οι παραπάνω προσπάθειες του IMO και ρυθμίσεις έχουν συντελέσει κάπως στον έλεγχο και την πιθανή ελαχιστοποίηση της λειτουργικής κυρίως ρύπανσης των πλοίων. Βρισκόμαστε όμως πολύ μακριά από την ολοκληρωτική καταπολέμισή της, που αναμφισβήτητα πρέπει ν' αποτελέσει βασικό στόχο της κρατικής πολιτικής όλων των ναυτιλιακών χωρών.

### **Τα Ναυτικά Ατυχήματα**

Τα ναυτικά ατυχήματα αποτελούν μεγάλη πηγή κοινωνικού κόστους. Πρέπει να σημειωθεί ότι η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να είναι πλήρως ασφαλισμένη για το πιθανό κόστος των ναυτιλιακών ατυχημάτων. Επίσης θα πρέπει να είναι ασφαλισμένη για το μεταφερόμενο φορτίο. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ή πρέπει να είναι καλυμμένη σε μια αλληλασφάλεια για την υγεία και τη ζωή των ναυτικών της, καθώς και για άλλες τυχόν ζημιές σε τρίτα μέρη.

Παρόλα αυτά δεν μπορούμε να πούμε ότι οι εξωτερικές επιδράσεις που δημιουργούν οι τραγωδίες των ναυτικών ατυχημάτων έχουν πλήρως εσωτερικοποιηθεί στους μηχανισμούς των κύριων ναυλαγορών. Ένα ναυτικό ατύχημα που συντελεί σε μια ολική απώλεια ή ολική τεκμαρτή απώλεια μπορεί ν' αποτελέσει πηγή μεγάλου μεγέθους κοινωνικού κόστους. Το μέγεθος της ατυχηματικής ρύπανσης μπορεί να

είναι επίσης μεγάλο. Ο αριθμός των χαμένων ή τραυματισθέντων ναυτικών μπορεί να είναι και αυτός μεγάλος. Εάν ένα ναυάγιο σημειωθεί στην είσοδο ή κοντά στην είσοδο ενός λιμανιού οι εξωτερικές επιδράσεις θα αφορούν σε μεγάλο ή μικρό βαθμό ολόκληρη την οικονομική ζωή όχι μόνο του λιμανιού αλλά και της ενδοχώρας του. Δεν είναι εύκολο να εκτιμήσει κανείς το συνολικό κόστος κάθε ναυτικού ατυχήματος.



ΕΤΟΣ	ΟΝ. ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ	ΑΙΤΙΑ	ΤΟΠΟΣ
1982	ΒΙΚΤΟΡΙ	Δεξαμενόπλοιο	9 ΕΛΛΗΝΕΣ 7 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	420 ν.π. βορ. Αζορών
1982	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	Φορτηγό	10 ΕΛΛΗΝΕΣ 10 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	Ράδα λιμ. Αλεξάνδρεια
1983	ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ	Επιβατηγό - Οχηματαγωγό	18 ΠΛΗΡΩΜΑ 10 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Βύθιση	Νότος Ευβοϊκός
1984	ΘΩΜΑΣ Κ.	Φορτηγό	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Νήσος Οκινάδα Ιαπωνίας
1984	ΠΑΝΩΡΑΙΑ	Μότορσιπ	6 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Αδρ. Θάλασσα
1985	ΚΡΗΤΗ	Μότορσιπ	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Μεταξύ Νισύρου-Ηρακλείου
1987	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	Μότορσιπ	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 3 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	Ανατολικά Θάσου
1988	ΣΠΙ ΟΦ ΠΟΡΟΣ	Επιβατηγό - Τουριστικό	1 ΠΛΗΡΩΜΑ 8 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Τρομοκρατική ενέργεια	Ν.Α. Σαλαμίνας
1988	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	Επιβατηγό - Τουριστικό	2 ΠΛΗΡΩΜΑ 2 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Σύγκρουση - βύθιση	Είσοδος λιμ. Πειραιά
1990	ΦΛΑΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	Φορτηγό	19 ΠΛΗΡΩΜΑ	Βύθιση	Σαουθάμπτον
1990	ΠΑΣΙΘΕΑ	Φορτηγό	31 ΠΛΗΡΩΜΑ	Βύθιση	Αν. Ιαπωνίας
1990	ΚΡΗΤΗ ΣΙ	Δεξαμενόπλοιο	2 ΕΡΓΑΤ/ΤΕΣ	Πυρκαγιά	Μ. Δραπετσώνας
1993	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ	Βύθιση	-
1993	ΚΟΤΤΙ	Φορτηγό	17 ΝΕΚΡΟΙ	Βύθιση	Κάβος Μαλιά
1993	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΙ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ 2 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1993	ΝΑΓΚΟΣ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ 15 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΜΑΡΙΚΑ	Φορτηγό Χύδην Φορτίου	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 29 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΑΡΚΤΙΚ ΡΙΦΕΡ	Ψυγείο	4 ΕΛΛΗΝΕΣ 12 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΚΟΣΜΑΣ Α.	Δεξαμενόπλοιο	1 ΕΛΛΗΝΕΣ 9 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ	Φορτηγό	5 ΕΛΛΗΝΕΣ 21 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΝΑΣΣΙΑ	Δεξαμενόπλοιο	1 ΕΛΛΗΝΕΣ 5 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Σύγκρουση - πυρκαγιά	-
1994	ΣΙΠ ΜΠΡΟΚΕΡ	Φορτηγό	5 ΕΛΛΗΝΕΣ 20 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Σύγκρουση - πυρκαγιά	-
1994	ΣΤΟΛΙΔΙ	Δεξαμενόπλοιο	22 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Εγκατάλειψη	-
1994	ΑΪΡΟΝ ΑΝΤΟΝΙΣ	Φορτηγό Χύδην Φορτίου	3 ΕΛΛΗΝΕΣ 21 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΘΑΝΑΣΗΣ Α'	Δεξαμενόπλοιο	4 ΕΛΛΗΝΕΣ 11 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΒΑΤΟΥΛΑ	Μότορσιπ	6 ΕΛΛΗΝΕΣ	Εξαφάνιση	-
1995	ΠΑΡΙΣ	Φορτηγό	3 ΕΛΛΗΝΕΣ 24 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1995	ΠΗΓΑΣΟΣ	Επιβατηγό - Οχηματαγωγό	1 ΝΕΚΡΟΣ	Σύγκρουση	-
1995	ΚΩΣΤΑΚΟΣ ΣΑΜΑΙΝΑ	Επιβατηγό - Οχηματαγωγό	4 ΝΕΚΡΟΙ	Σύγκρουση	-

2496 ΔΥΣΤΟΣ φορτηγό 1190 ΝΕΚΡΟΙ βύθιση

Πηγή: Ελευθεροτυπία 30 Σεπτεμβρίου 1996



### Το φαινόμενο της ναυταπάτης

Η παρανομία στη θάλασσα υπάρχει από τους αρχαίους χρόνους, γίνεται ιδιαίτερα αισθητή στη μερκαντιλιστική περίοδο και συνεχίζεται ακόμη μέχρι τις μέρες μας που ευρίσκεται άλλοτε σε έξαρση και άλλοτε σε ύφεση.

Ο όρος ναυταπάτη είναι σχετικά νέος στη διεθνή ναυτιλιακή φιλολογία. Παλαιότερα με τις λέξεις παρανομία, επίθεση, λεηλασία, πειρατεία, κλοπή φορτίου κλπ., εννοούσαμε ότι εννοούμε σήμερα με τον όρο ναυταπάτη.

Πιο συγκεκριμένα ο όρος ναυταπάτη αφορά την απάτη σε σχέση με την διακίνηση των αγαθών από το σημείο Α στο σημείο Β διαμέσου του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης ο όρος αυτός σχετίζεται με ανέντιμες πράξεις στη χρήση των πλοίων που μεταφέρουν φορτία είτε με την εξαπάτηση εκείνων που χρηματοδοτούν τις σχετικές συναλλαγές, είτε με την εξαπάτηση εκείνων που ασφαλίζουν και τα πλοία και τα φορτία.

Η καλύτερη ταξινόμηση του φαινομένου είναι εκείνη η οποία διακρίνει τις ναυταπάτες σε τέσσερεις τύπους.

Σύμφωνα μ' αυτή οι ναυταπάτες διακρίνονται ως εξής:

- α) Απάτες που γίνονται με την βοήθεια εγγράφων.
- β) Απάτες που συνδέονται με τη ναύλωση του πλοίου.
- γ) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου.
- δ) Κλοπές του φορτίου.

Πρόσφατα ορισμένοι ειδικοί, στον όρο ναυταπάτη συ-

υπεριλαμβάνουν και το φαινόμενο της πειρατείας, το οποίο επίσης βρίσκεται σε έξαρση τις τελευταίες δεκαετίες. Ενώ δεν υπάρχει αμφιβολία ότι όπως έχει αποδειχτεί με την μελέτη του «Woods Hole Oceanographic Institution», το φαινόμενο της πειρατείας συντελεί στην απώλεια ζωής και πλουτοπαραγωγικών πόρων, νομίζουμε ότι η προέλευσή του οφείλεται σε λόγους εξωγενείς, όσον αφορά τις κύριες ναυλαγορές.

Εκτός από τις παραπάνω κατηγορίες υπάρχουν και ναυταπάτες με άλλους τρόπους, όπως π.χ. η εκτροπή από την κανονική πορεία ενός πλοίου και η κλοπή του φορτίου, η υπερτιμολόγηση των φορτίων, οι εμπρησμοί των φορτίων κλπ.

Από την παραπάνω ταξινόμηση προκύπτει ότι οι αιτίες για την ύπαρξη του φαινομένου δεν μπορεί να αναζητηθούν μόνο στις επιχειρήσεις που προσφέρουν τις ναυτικές υπηρεσίες, αλλά επίσης και στις επιχειρήσεις από τις οποίες προέρχεται η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες.

Η σχέση του φαινομένου με το θεσμό των Σημειών Ευκολίας δεν μπορεί να διαπιστωθεί επιστημονικά αν υποτιμηθεί η σημασία της ύπαρξης του καθεστώτος της ασυδοσίας, που ευνοεί τη ναυταπάτη και που παρουσιάζεται κυρίως σε γεωγραφικούς χώρους όπου δεν υπάρχει ναυτιλιακή υποδομή και επομένως ρυθμίσεις να ελέγχονται οι συναλλαγές της αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω θα λέγαμε ότι το κοινωνικό κόστος της ναυταπάτης δεν είναι μόνο τα εκατομ-

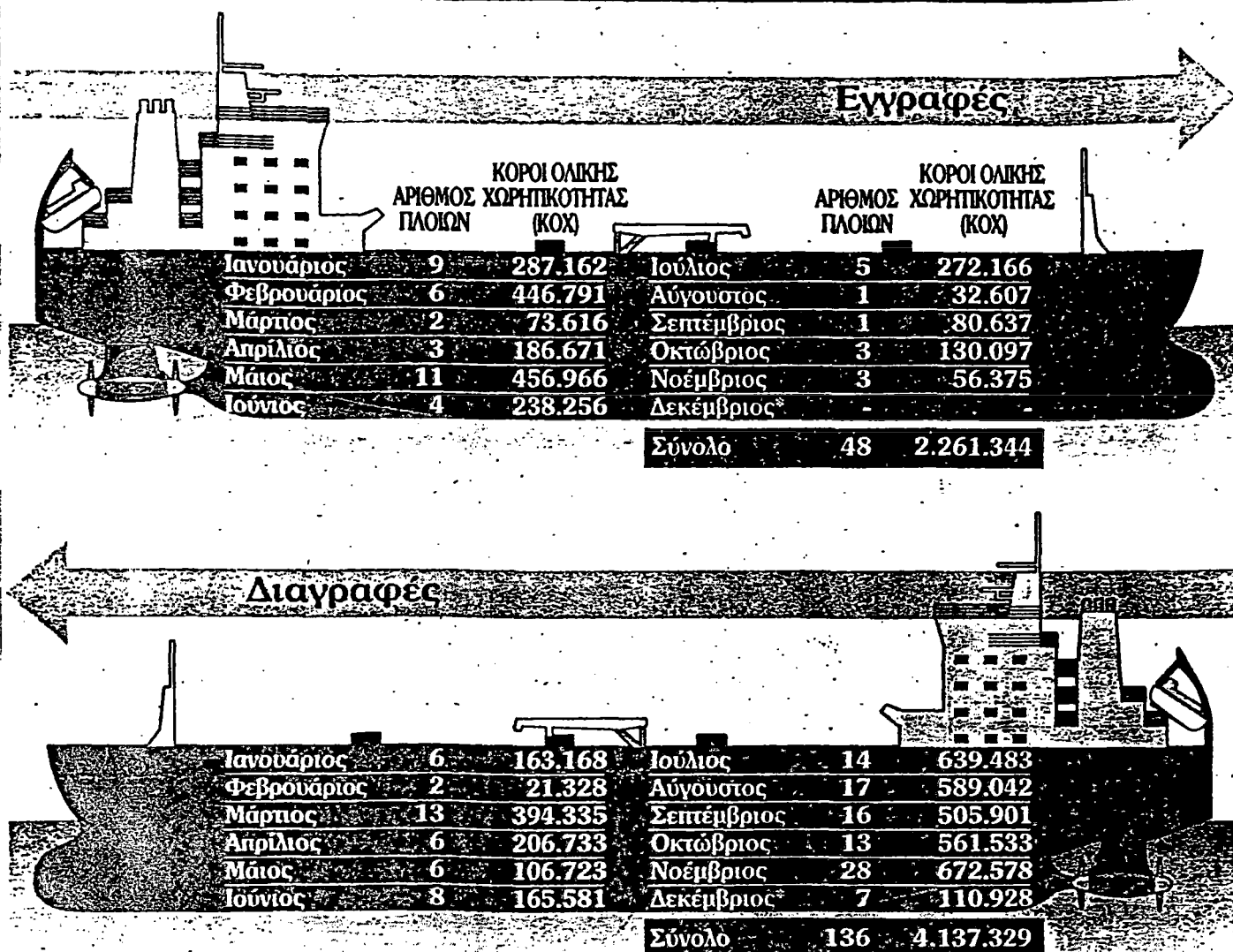
μειωθεί σε σημαντικό βαθμό η ανταγωνιστικότητά του. Το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα περισσότερα από τα νεοαποκτηθέντα από τους Έλληνες πλοία ύψωσαν άλλες σημαίες αντί της Ελληνικής αποδεικνύει του λόγου το αληθές. Είναι γνωστό, άλλωστε, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των 130 εκατομμυρίων τόννων που συνθέτουν σήμερα τη δύναμη του ελληνόκτητου στόλου βρίσκεται υπό ξένες σημαίες κι αυτό πολύ πριν αρχίσει η διαρροή του εθνικού νηολογίου.

Η επιλογή της ελληνικής σημαίας, έστω και εάν οικονομικά μειονεκτεί έναντι ανταγωνιστών της, αποτελεί επιχειρηματική απόφαση που διαφέρει από εφοπλιστή σε εφοπλιστή. Όπως όλα τα εθνικά νηολόγια, έχει άλλα πλεονεκτήματα έναντι των σημαίων ευκαιρίας. Επομένως, ο καθένας αποφασίζει την ύψωσή της ή όχι, αφού συμβουλευτεί προηγουμένως και την τσέπη του. Αυτά συμβαίνουν σε περιόδους κατά τις οποίες η ναυλαγορά επιτρέπει την αποκόμιση κερδών. Όταν όμως βρισκόμαστε σε περιόδους ύφεσης, όπως σήμερα, τα πράγματα αλλάζουν και μάλιστα με ταχύτατους, πολλές φορές, ρυθμούς. Οι ναύλοι είναι δυσεύρετοι και χαμηλοί. Το ταμείο του εφοπλιστή ζημειώνεται σε καθημερινή βάση και αρχίζει να ξοδεύει από τα έτοιμα.

Ετσι έχουμε πάνω από 135 πλοία όλων των κατηγοριών από την 1η Ιανουαρίου ως τα μέσα Δεκεμβρίου 1996 περίπου

το 8,5% της συνολικής δύναμης του στόλου που υπέστησαν τη γαλανόλευκη και αποχαιρέτησαν το εθνικό νηολόγιο. Ο Νοέμβριος ήταν ο χειρότερος μήνας του 1996 όσον αφορά το αριθμό των διαγραφών.

## Το ισοζύγιο της εμπορικής ναυτιλίας



\* Στοιχεία ως 23.12.1996

Πηγή: YEN

## Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

### Ευθύνη όλων μας

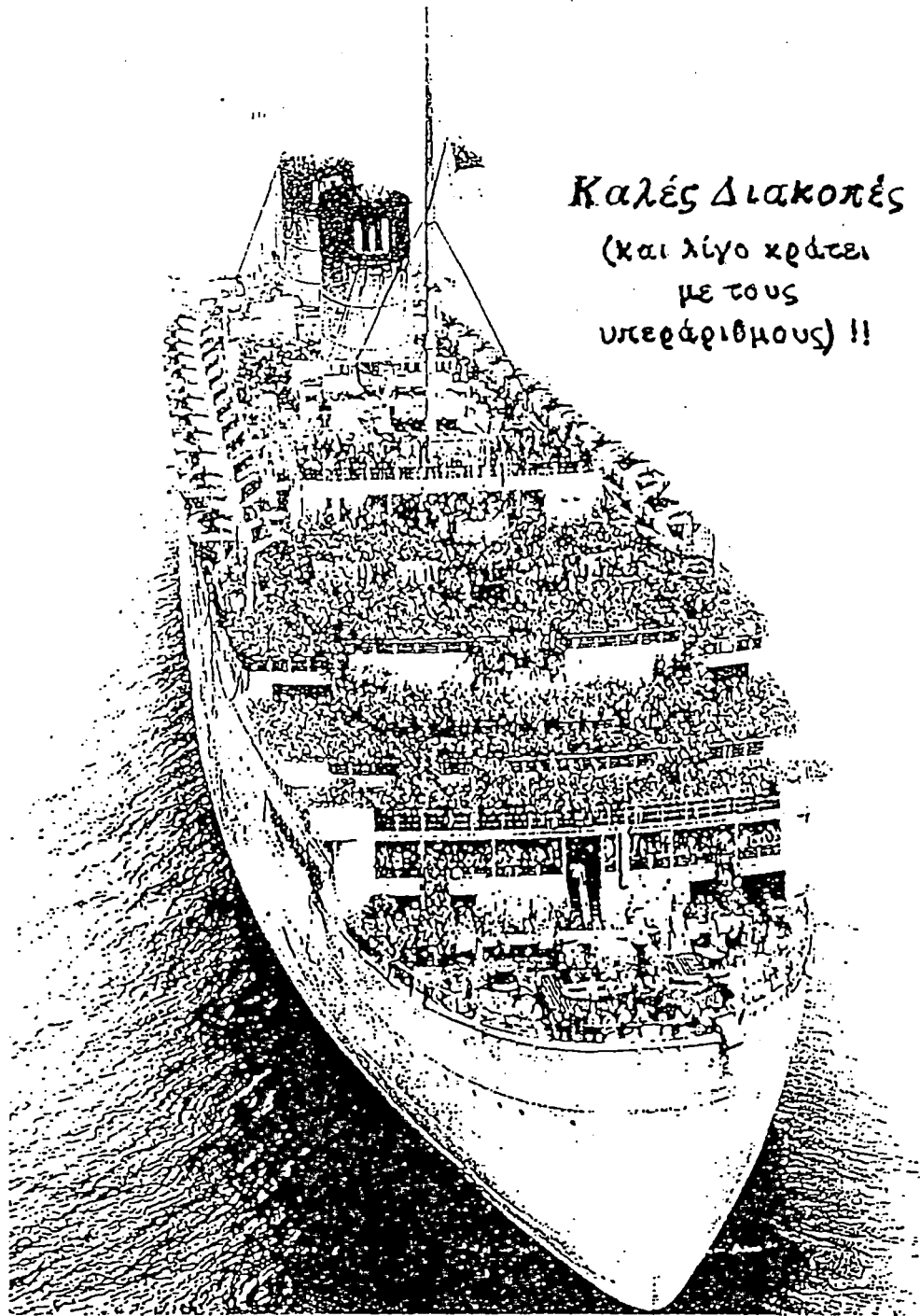
Θέλουμε να ελπίζουμε ότι η κυβέρνηση θα ασχοληθεί άμεσα με το κρίσιμο θέμα της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο, λαμβάνοντας για το λόγο αυτό τα ενδεδειγμένα μέτρα με τα οποία, παράλληλα, θα προσελκύσουμε και τα ελληνόκτητα πλοία στην ελληνική σημαία.

Τα εθνικά μας θέματα είναι πολλά και δυσεπίλυτα και όπως είναι φυσικό σε τέτοιες ώρες η Ελλάδα χρειάζεται κάθετί που μπορεί να υπογραμμίσει διεθνώς την παρουσία της. Η ελληνική σημαία στον ιστό της πρύμνης 3.000 ποντοπόρων πλοίων θα ήταν ασφαλώς ό,τι το πολυτιμότερο για τον τόπο σήμερα. Ένα νηολόγιο με 3.000 ποντοπόρα πλοία θα εκτόξευε τη χώρα μας στην πρώτη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας, θα σήμαινε ότι πάνω από το 16% του παγκόσμιου στόλου βρίσκεται υπό ελληνική σημαία, ένας στόλος που θα ισοδυναμούσε με το 80% και πλέον του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης! Μία εκπληκτική πραγματικότητα για

ένα μικρό κράτος 10 εκατομμυρίων κατοίκων, χωρίς εθνικά φορτία και χωρίς ουσιαστικές δυνατότητες χρηματοδότησης από ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα.

Είναι βέβαιο ότι εάν υπάρξει ρεαλισμός, μακροπρόθεσμες βλέψεις και κυρίως συναίνεση, όλα τα παραπάνω μπορούν να επιτευχθούν και μάλιστα χωρίς μεγάλη δυσκολία, με δεδομένο ότι αυτά τα 3.000 ποντοπόρα πλοία υπάρχουν ήδη σε ελληνικά χέρια. Με την ευκαιρία, θα προσθέταμε και κάτι άλλο, απευθυνόμενοι προς τους Έλληνες εφοπλιστές, ιδιαίτερα αυτούς που κατάγονται από αιγαιοπελαγίτικα νησιά. Αποτελεί εθνική ανάγκη η τόνωση των παραδοσιακών νησιωτικών νηολογίων, όπως για παράδειγμα της Ανδρου, της Χίου και της Σύρου. Δεν κοστίζει τίποτα ουσιαστικά η εγγραφή των πλοίων σε αυτά τα νηολόγια, ενώ αντίθετα μπορεί να προσφέρει πολλά, τόσο στα ίδια τα νησιά όσο και στη χώρα μας. Αρκεί να σκεφθεί κανείς μόνο την απάντηση που θα δώσει σε όλες τις γωνιές της γης ο Έλληνας ναυτικός ο οποίος θα ερωτηθεί τί είναι το όνομα που αναγράφεται στην πρύμνη του πλοίου, αντί το πασίγνωστο διεθνώς ΠΕΙΡΑΙΑΣ.....

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΕΝΙΜΑ ΚΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΛΕΣΗ



Καλές Διακοπές  
(και λίγο κράτει  
με τους  
υπεράριθμους) !!

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Εκδόσεις Αφοι Αργειριάδη Ο.Ε. Πειραιάς 1987

Λογιστική διαχείριση και οικονομική της ναυτιλίας.

Ε.Α. γεωργαντόπουλος: Ναυτιλιακή Οικονομία και Πολιτική

Μιχαήλ Κοτίστας: Λογιστική Διαχείριση και Οικονομική της

Ναυτιλίας

Πειραιάς 1987

Κατερίνα Λεκεράκου-Νιζαμη Αγγελος Παπασπύρου:

Ναυτιλιακή Λογιστική

Β.Ν. Μεταξά: Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής Ι

Εκδόσεις Παπαζήση

Β.Ν. Μεταξά: Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής ΙΙ

Εκδόσεις Παπαζήση

Β.Ν. Μεταξά: Η Οικονομική των μεταφορών

Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος

Δελτίο της Ναυτιλίας 1995

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Εκθεση 1994

Εφημερίδα Ναυτιλιακή Ελλάς τεύχος Σεπτέμβριος 1996

Εφημερίδα Ελεύθερος Τύπος 30 Δεκεμβρίου 1996

Περιοδικό Αργώ τεύχος Σεπτέμβριος 1996

Εφημερίδα Κέρδος 23 Δεκεμβρίου 1996