

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....**

**ΘΕΜΑ : ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΤΟΠΟΥΖΗ ΣΥΜΕΩΝΗ.....  
Α.Γ.Μ:4229**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/05/2020**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	4
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.2 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	5
1.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ.....	6
1.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	11
1.5 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ.....	12
1.6 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	15
2.1 ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ.....	15
2.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ.....	18
2.3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ.....	23
2.4 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	26
3.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ .....	26
3.2 ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	29
3.3 ΕΝΝΟΙΑ-ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	33
3.4 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	36
4.1 ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	37
4.2 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	37
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	40
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	41

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύονται τα επαγγέλματα που εμπλέκονται με τη ναυτιλία , καθώς και πως συμβάλουν στην ανάπτυξη της. Αρχικά , γίνεται αναφορά στην γενικότερη έννοια αλλά και στους ορισμούς της ναυτιλίας, όπως επίσης και στις πρώτες εμπορικές διαδρομές της . Εν συνεχεία αναλύονται τα είδη των επαγγελμάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία ,είτε αυτά έχουν σχέση με τη ξηρά είτε με τη θάλασσα.

Πιο συγκεκριμένα ,αναφερόμαστε στα ναυτικά ,ναυτιλιακά και τα ναυπηγικά και σε ότι επάγγελμα έχει να κάνει γύρω από το λιμάνι . Τέλος , γίνεται λόγος για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μέσω αυτών των επαγγελμάτων , τη σύνδεση τους με τους τομείς παραγωγής, τους νηογνώμονες καθώς ακόμη και για την οικονομική πλευρά της και τις προοπτικές που επιφέρει αυτός ο κλάδος.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

## 1.1 Εισαγωγή

Στα παλιά τα χρόνια, τα επαγγέλματα που συνδέονταν άμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον ήταν πολύ συγκεκριμένα. Οι διαθέσιμες επιλογές για τους ανθρώπους σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές ήταν είτε να 'πάνε' στη θάλασσα σαν ναυτικοί είτε να απασχοληθούν στα αλιευτικά πλοία ως ψαράδες .

Στις μέρες μας, η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού και η υπερκμετάλλευση των χερσαίων φυσικών πόρων σε συνδυασμό με την εξέλιξη των επιστημών και της τεχνολογίας και την καλύτερη γνώση που υπάρχει για τη χρήση και αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων έχουν ανοίξει νέους ορίζοντες για όσους ενδιαφέρονται να ασχοληθούν επαγγελματικά με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η έντονη δραστηριότητα που έχει αναπτυχθεί τις τελευταίες δεκαετίες γύρω από την εκμετάλλευση και αξιοποίηση του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη εξειδικευμένων επαγγελμάτων που σχετίζονται με την ορθή διαχείριση και προστασία αυτών των σημαντικών για τη ζωή στον πλανήτη μας πόρων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητά τους και για τις επόμενες γενιές.

Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης και γεωμορφολογίας με 16.000 χλμ. Ακτογραμμής και χιλιάδες νησιά είναι μία από τις χώρες της Ευρώπης στην οποία πολλές επαγγελματικές δραστηριότητες σχετίζονται με τη θάλασσα. Παράκτιες και νησιωτικές περιοχές της χώρας έχουν αναπτύξει στενούς δεσμούς με τη θάλασσα , ενώ βασικοί οικονομικοί τομείς της Ελλάδας όπως ναυτιλία, τουρισμός, αλιεία και υδατοκαλλιέργειες συνδέονται άμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Υπάρχει πληθώρα επαγγελμάτων και επαγγελματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα , τα οποία γενικά ομαδοποιούνται στις ακόλουθες κατηγορίες :

- Ναυτικά επαγγέλματα
- Ναυτιλιακά επαγγέλματα
- Ναυπηγικά επαγγέλματα
- Επαγγέλματα που σχετίζονται με τη λειτουργία των λιμανιών

- Αθλητισμός και θάλασσα
- Επιστημονική έρευνα για τη θάλασσα και τους πόρους της.

Ο κλάδος της Ναυτιλίας περιλαμβάνει επαγγέλματα σχετικά με τις θαλάσσιες εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητες. Η απασχόληση στην ναυτιλία περιλαμβάνει κυρίως θέσεις στη ξηρά που σχετίζονται με τη διοίκηση, θέσεις στο λιανικό εμπόριο που σχετίζονται με τα Logistics και την μηχανολογία και θέσεις στον τουρισμό όπως σε κρουαζιερόπλοια.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι από αυτούς που βγήκαν αλώβητοι ή και ενισχυμένοι από την οικονομική κρίση. Παρά την ύφεση της ελληνικής οικονομίας ο κλάδος συνεχίζει να προσφέρει θέσεις εργασίας με ικανοποιητικές αμοιβές και ένα ασφαλές περιβάλλον, τόσο στα πλοία όσο και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

## 1.2

## Ποντοπόρος

## Ναυτιλία.

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας τομέας που δουλεύει 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 ημέρες τον χρόνο σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υδρογείου και το λειτουργικό σύστημα που την υποστηρίζει πρέπει να λειτουργεί αποτελεσματικά και αδιάκοπα, γιατί αλλιώς θα ήταν ευάλωτη η ανταγωνιστικότητα της. Σήμερα, τα ενεργειακά φορτία κυριαρχούν στις θαλάσσιες μεταφορές, με ποσοστό που υπερβαίνει το 50%, με την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία να είναι υπεύθυνη για τη μεταφορά του 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Το υγροποιημένο αέριο, αναμένεται να είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη ενεργειακή πηγή στα επόμενα 10-20 χρόνια. Με δεδομένο ότι η αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι αναπτυσσόμενη, εκτιμάται ότι είναι καλή στιγμή για να επεκταθεί η ναυτιλία στην επιχειρηματική δραστηριότητα μεταφοράς του LNG. Η μεταφορά πετρελαίου αποτελεί, μια παραδοσιακή δραστηριότητα, ανταγωνιστική, με πολλούς παίκτες και με χαμηλό κόστος. Αντίθετα, η μεταφορά LNG αποτελεί μια αναπτυσσόμενη αγορά, είναι το μέλλον, συνιστά ένα κλειστό κλαμπ με περιορισμένους παίκτες και έχει το πιο ακριβό κόστος. Σημαντικό επενδυτικό Project για την ελληνική ναυτιλία, είναι αυτό του πλωτού τερματικού σταθμού LNG, στην Αλεξανδρούπολη. Ο σταθμός θα παρέχει φυσικό αέριο μέσω υποθαλάσσιου αγωγού και στη συνέχεια μέσω χερσαίου

αγωγού στο εθνικό σύστημα φυσικού αερίου και στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η ανταγωνιστικότητα του πλοίου καθορίζεται από το παραγόμενο έργο ανά μονάδα κόστους. Το μισθολόγιο των Ελλήνων αξιωματικών δεν μπορεί να ανταγωνιστεί το αντίστοιχο των χωρών του τρίτου κόσμου και ως εκ τούτου για να διατηρηθούν οι αποδοχές τους, αλλά να παραμείνουν ταυτόχρονα ανταγωνιστικοί, θα πρέπει να προσφέρουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες, γνώσεις και δεξιότητες. Οι υποψήφιοι αξιωματικοί πρέπει να αποκτούν σωστή νοοτροπία και η εκπαίδευση τους πρέπει να είναι τέτοια, που να τους προσφέρει τις απαραίτητες σύγχρονες γνώσεις και δεξιότητες που απαιτούν σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι θα αυξηθεί η παραγωγικότητα τους. Οι εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές, επιβάλλουν ανασχεδιασμό και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Ωστόσο σήμερα υπάρχει δραματική συρρίκνωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών. Δυστυχώς ο κίνδυνος είναι πλέον ορατός να χαθεί για τη χώρα μας η τεχνογνωσία στη ναυτιλία που είναι αναγκαία για τη στελέχωση όχι μόνο του ελληνόκτητου στόλου, αλλά και για τη λειτουργία όλου του φάσματος παραγωγής ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη στεριά.

### **1.3 Ναυτιλία Και Ελλάδα**

Ο άνθρωπος, αναζητώντας τι υπάρχει στο άγνωστο, δηλαδή πέρα από τον ορίζοντα, στράφηκε στη θάλασσα, ξεκινώντας έτσι τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα. Και μάλιστα αναφέρεται πως το αρχαιότερο ταξίδι για εμπορικούς σκοπούς στην ανοιχτή θάλασσα έγινε πριν 10.000 χρόνια και συγκεκριμένα στο Αιγαίο Πέλαγος, για τη μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στην Αργολίδα και τις Βόρειες Σποράδες.

Έτσι, οι Έλληνες έφτασαν μέσα από τους αιώνες να είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη θάλασσα. Άλλωστε, η ακτογραμμή της Ελλάδας αριθμεί σήμερα 16.000 χλμ. ενώ υπάρχουν 3.000 νησιά πάνω σε πολλά από τα οποία άκμασαν θαυμαστοί πολιτισμοί. Αρχαιολογικά ευρήματα θαυμάζονται από τους επισκέπτες σε μουσεία στην Ελλάδα και άλλες χώρες.

Η αρχαία ελληνική ιστορία περιλαμβάνει ρητά που εξυμνούν τη ναυτοσύνη της φυλής, όπως για παράδειγμα «Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος» του Περικλή

και «Εκ της Θαλάσσης άπασα ημίν ήρτηται Σωτηρία» του Ξενοφώντα. Η ιστορία αναφέρει επίσης, πως η θάλασσα έσωσε πολλές φορές τους Έλληνες από απειλές. Τα πλοία που κατασκεύαζαν εξασφάλιζαν την άμυνα της χώρας και συνέβαλαν όχι μόνο στην ανάπτυξη του εμπορίου με άλλους λαούς, αλλά και στην πολιτισμική εξέλιξη. Η γεωγραφική θέση της χώρας σε συνδυασμό με την έλλειψη πλουτοπαραγωγικών πηγών είναι ακόμη μια αιτία για την οποία οι Έλληνες έχουν στραφεί στη θάλασσα με αποτέλεσμα η ελληνική εμπορική ναυτιλία να βρίσκεται διαχρονικά στις πρώτες θέσεις παγκόσμια και να αποτελεί σημαντικό παράγοντα της εθνικής οικονομίας.

Τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης 1.800 οικογένειες σε 40 νησιά και παράκτιες πόλεις σε Ιόνιο και Αιγαίο διέθεταν 1.000 μεγάλα ποντοπόρα εμπορικά ιστοφόρα, το μεγαλύτερο στόλο στη Μεσόγειο που η δραστηριότητα του έφτανε μέχρι και τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Το 1857, ιδρύθηκε η Ελληνική Ατμοπλοΐα στη Σύρο και άρχισαν οι τακτικές γραμμές της ελληνικής ναυτιλίας με πλοία ατμού, τις οποίες ακολούθησαν δέκα ακόμη επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, η οποία συνέδεσε για πρώτη φορά τον Πειραιά με τη Νέα Υόρκη.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελληνική εμπορική ναυτιλία πλήρωσε βαρύ τίμημα της σε απώλεια ζωής αλλά και πλοίων (<http://museum.yen.gr/History.htm>) τα οποία στη λήξη του ήταν μόνο 157. Το 1947, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, σε Έλληνες εφοπλιστές 100 πλοία τύπου "Liberty", ως αντιστάθμισμα των απωλειών κατά τον πόλεμο. Πλοία "Liberty" έχουν ιστορική αξία λόγω του ρόλου τους στον εφοδιασμό της Ευρώπης κατά τον πόλεμο. Σήμερα, υπάρχουν μόνο 3, από τα οποία το ένα βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά. Με πρωτοβουλία του αείμνηστου Επίτιμου Προέδρου της HELMEPA, Καπετάν Βασίλη Κ. Κωνσταντακόπουλου και άλλων Ελλήνων πλοιοκτητών, το πλοίο ρυμουλκήθηκε στην Ελλάδα αφού διέσχισε τον Ατλαντικό και τη Μεσόγειο. Επισκευασμένο έτσι που θυμίζει το ένδοξο παρελθόν του, είναι από το 2008 πλωτό μουσείο του «Ομίλου των Φίλων του Liberty» και φιλοξενεί ναυτιλιακές εκδηλώσεις.

Στο διάβα των χρόνων η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς. Αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι μια μικρή χώρα της νότιο-ανατολικής Μεσογείου κατάφερε να αναπτυχθεί στον συγκεκριμένο τομέα και να

ανταγωνίζεται παγκόσμιους κολοσσούς όπως οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κίνα και η Νορβηγία. Η συγκροτημένη ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλίας άρχισε κατά τον 19ο αιώνα μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Κατά τα πρώτα χρόνια του νέου Ελληνικού κράτους αναπτύχθηκε έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε νησιά του Αιγαίου όπως η Χίος, η Κάσος, η Λέρος και η Λέσβος. Το 1855, με το όνομα «ΣΠΑ», προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλίων της Ελλάδας. Παρόλο που δεν αποτελεί κλασσικό ναυτότοπο, η Σύρος συγκέντρωσε μεγάλο μέρος του νέου Ελληνικού ναυτικού κόσμου καθώς το 1857 δημιουργείται εκεί ελληνική ατμοπλοΐα με τακτικές γραμμές πλοίων ατμού με την επωνυμία «Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας». Την Σύρο ακολουθούν η Σαντορίνη, η Άνδρος και οι Σπέτσες. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Αλόυδ και το Γαλλικό Μεσσαζέρη περιορίστηκαν σε διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Από ιστορικές πηγές γνωρίζουμε ότι το 1875 ο στόλος των Ελλήνων ανέρχεται σε περίπου 2.500 ιστιοφόρα. Το 1883 όμως είχε ιδρυθεί στην Αθήνα η δεύτερη ατμοπλοϊκή εταιρεία η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα». Ιδρυτικά μέλη της οποίας ήταν Τραπεζίτες και διάφοροι άλλοι οικονομικοί παράγοντες. Το στόλο της αποτελούσαν 9 πλοία. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1882, είχε ιδρυθεί στον Πειραιά η «Ατμοπλοΐα ΓΟΥΔΗ» με 6 πλοία. Με την πτώχευση της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» ιδρύθηκε στη Σύρο η «Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα» με πυρήνα τα πλοία της παλιάς. Αργότερα ιδρύθηκαν η «Ατμοπλοΐα Νεωρίου» που τη διαδέχθηκε η «Κυκλαδική Ατμοπλοΐα» και η «Ατμοπλοΐα Ερμουπολέως». Αυτές οι εταιρείες εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, με καταστρεπτικά αποτελέσματα. Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών, εξακολούθησε να παρέχεται με συναπτόμενες ή ανανεωμένες συμβάσεις μέχρι και το 1927. Τότε, με νέες συμβάσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία. Στο πόλεμο του 1912-1913 η ακτοπλοΐα ήταν ικανή και έτοιμη να προσφέρει δυνάμεις για στρατιωτικές και επισιτιστικές μεταφορές, αλλά και βοηθητικές μονάδες για τον ελληνικό Στόλο.



Η δράση της ελληνικής ακτοπλοΐας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και αργότερα στην εκστρατεία της Μ. Ασίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική και υπέστη πολλές απώλειες. Η ελληνική ακτοπλοΐα έχασε τότε το 82% του δυναμικού της. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της ακτοπλοΐας τόσο στη μεταφορά του ελληνικού στρατού για την κατάληψη της Σμύρνης όσο και στη διάσωση των υπολειμμάτων της στρατιάς της Μ. Ασίας καθώς και στην προσπάθεια περισυλλογής των προσφύγων και της μεταφοράς τους στην ελεύθερη Ελλάδα. Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολούθησαν απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών. Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σε αυτό το κλίμα του εξοντωτικού ανταγωνισμού ήταν μικρά και αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε περίπου τα 42 χρόνια. Οι εταιρείες προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διατηρήσουν χαμηλό σταθερό κόστος, δεν προέβλεπαν δαπάνες για ανανέωση και αδιαφορούσαν για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το 1926 συστήθηκε η «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και αυτή είναι η εταιρεία που κυριάρχησε στην περίοδο του Μεσοπολέμου. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η «Ατμοπλοΐα Γιαννουλάτου» και οι εταιρείες Μανουηλίδη Παντελέοντος, Α. Ρήγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη και αργότερα Τόγια. Πρόκειται για το πρώτο κοινοπρακτικό σχήμα με πρωτοβουλία των εταιρειών, στο οποίο όμως δεν εντάχθηκε το σύνολο των εταιρειών. Το έτος 1930 η Ελληνική Επιβατηγός ναυτιλία είχε φτάσει να αποτελείται από 86 πλοία κατανεμημένα σε 32 πλοιοκτήτες. Το 1939 καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης δημιουργήθηκε με αναγκαστικό νόμο ένα συλλογικό όργανο η Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Κ.Δ.Α.Σ.) Με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σε αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50 ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατικού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν σε νέο σχήμα Με την έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα ελληνικά πλοία ναυλώνονταν για ταξίδια σε όλο τον κόσμο, ανέβηκαν οι τιμές των

ναύλων, δεδομένης της υψηλής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, και έτσι οι Έλληνες κερδοφόρησαν σημαντικά. Με το τέλος του πολέμου, εντούτοις, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν χάσει περίπου το 70% της προπολεμικής συνολικής τους χωρητικότητας, ποσοστό που αποτελεί το υψηλότερο συγκρινόμενο με το αντίστοιχο των λοιπών ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών. Η εκπληκτική λοιπόν ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά τη μεταπολεμική περίοδο μπορεί εύκολα να καταδειχθεί από τα διαθέσιμα ποσοτικά στοιχεία. Το 1938, μόλις λίγο πριν το ξέσπασμα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ο ελληνόκτητος στόλος άγγιζε ολική χωρητικότητα της τάξεως των 1,8 εκατομμυρίων κόρων. Η Ελλάδα τις παραμονές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στην πρώτη παγκόσμια θέση. Το 1939, ημερομηνία έναρξης του Β Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική εμπορική Ναυτιλία αντιπροσώπευε το 2,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατατάσσόταν στην ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων με 607 εμπορικά φορτηγά πλοία χωρητικότητας συνολικής 1.8 εκατομμυρίων κ.ο.χ.. Κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, ο Ελληνικός εμπορικός στόλος επιτάχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση, η οποία στη συνέχεια τον χρονονάυλωσε στους Βρετανούς για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών αναγκών, κυρίως σε νηοπομπές του Ατλαντικού ωκεανού μεταξύ Μ. Βρετανίας και Η.Π.Α. Διαρκούντος του πολέμου, τορπιλίσθηκαν πλοία και χάθηκαν περίπου 2500 Έλληνες ναυτικοί. Με το πέρας του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε συνολική χωρητικότητα και σε αριθμό πλοίων είχαν χαθεί, με αποτέλεσμα να βρίσκεται χαμηλά σε παγκόσμια κατάταξη η ελληνική σημαία. Το 1949, λίγα χρόνια μετά τη λήξη του Πολέμου, η χωρητικότητα του στόλου αυξήθηκε στα 2,4 εκατομμύρια κόρους για να φτάσει το 1976 στα εκπληκτικά μεγέθη των 50,6 εκατομμυρίων κόρων, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αναδεικνύονται στους πλέον ισχυρούς παίκτες στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αξίζει να αναφερθεί ότι ακόμη και σήμερα, στα μέσα περίπου της δεύτερης δεκαετίας του 21ου αιώνα, ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ο μεγαλύτερος στον κόσμο τόσο σε όρους ολικής χωρητικότητας όσο και σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος, αν και διαθέτει σε απόλυτο αριθμό λιγότερα πλοία σε σχέση, για παράδειγμα με την Κίνα ή την Ιαπωνία. Ενδεικτικά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στα τέλη του 2014 -όπως ισχύει άλλωστε και σήμερα-

παρέμεναν πρώτοι στα δεξαμενόπλοια (1.217), δεύτεροι στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (1.878) και δεύτεροι, επίσης, στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη ναυτική φύση των Ελλήνων, οι οποίοι κάνοντας σημαντικές στρατηγικές επιλογές κατάφεραν να εδραιώσουν την ελληνική ναυτιλία στην παγκόσμια ελίτ. Μερικές από αυτές τις επιλογές ήταν η δημιουργία παγκόσμιου δικτύου γραφείων, η στελέχωση των επιχειρήσεων με συγγενείς ή και συντοπίτες, η χρησιμοποίηση Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα τους, η εξειδίκευση στην μεταφορά χύδην εμπορευματικών φορτίων, η χρήση διαφόρων σημαίων, η άμεση πρόσβαση σε ναυλωτές, η επιλογή του παραδοσιακού επιχειρηματικού μοντέλου της αγοράς και λειτουργίας μεταχειρισμένων πλοίων, και βεβαίως η διαχρονική επιχειρηματική αρχή των Ελλήνων πλοιοκτητών, που όριζε πως όταν μπορούν να «αγοράζουν φτηνά και να πωλούν ακριβά».

#### **1.4 Βασικοί Ορισμοί Ναυτιλίας**

Ναυτιλία ονομάζεται το σύνολο των μεθόδων , διαδικασιών και ενεργειών που εφαρμόζονται έτσι ώστε, ένα σκάφος ,να ταξιδέψει από ένα μέρος της γης σ' ένα άλλο, αφ' ενός με ασφάλεια αφ' ετέρου το ταχύτερο δυνατόν .

Η ναυτιλία είναι ταυτόχρονα επιστήμη και τέχνη. Με τη γνώση της, υπολογίζουμε την πορεία μας και βρίσκουμε το στίγμα (θέση) μας στην θάλασσα. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα , η θάλασσα αποτέλεσε το φορέα επαφής μεταξύ των λαών και συνέβαλε στη βελτίωση του πολιτισμού , στην ανταλλαγή των αγαθών , στην κυκλοφορία των πνευματικών ιδεών και στην κατανόηση μεταξύ των διάφορων πολιτισμών. Οι πρώτοι καπετάνιοι , διαπίστωσαν γρήγορα τις τεράστιες δυνατότητες επικοινωνίας που προσφέρουν οι θαλασσινοί δρόμοι. Η γνώση της ναυτιλίας ήταν απαραίτητη για την ασφάλεια αλλά και την συντόμευση των πλοίων .

Η ναυτιλία χωρίζεται σε δύο βασικές κατηγορίες :

##### **1. Ακτοπλοΐα**

Όταν για μεγάλα χρονικά διαστήματα , έχουμε οπτική επαφή με την στεριά. Στην ακτοπλοΐα , για να βρούμε τη θέση μας (στίγμα), βασιζόμαστε σε παρατηρήσεις φυσικών ή τεχνητών καταφανών σημείων της στεριάς . Σαν φυσικά βοηθήματα μπορούμε να θεωρήσουμε κάβους, οικισμούς ,χαρακτηριστικά κτίρια ή διαμορφώσεις της ακτής , ψηλές κορυφές βουνών κ.ά. Τεχνητά βοηθήματα είναι οι φάροι και διάφορα ειδικά σημάδια ή σχήματα .

## **2. Ωκεανοπλοΐα**

Όταν για μεγάλα χρονικά διαστήματα, δεν έχουμε οπτική επαφή με την στεριά οπότε για τον υπολογισμό του στίγματος χρησιμοποιούν είτε τον ήλιο και τα άστρα (αστροναυτιλία), είτε ραδιοβοηθήματα ή δορυφορικά ηλεκτρονικά βοηθήματα .

### **1.5 Η Εμπορική Ναυτιλία**

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου μεταφορών. Επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και ιδιαίτερα της χώρας τους, η οποία περιβάλλεται από θάλασσα και έχει αμέτρητα λιμάνια.

Η ελληνική ναυτιλία με το πέρασμα των ετών έγινε ο κυρίαρχος τομέας διεθνοποίησης της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία συμβάλλει τόσο στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας όσο και στην εθνική ασφάλεια , αφού ο ακτοπλοϊκός τους στόλος συνδέει την ηπειρωτική Ελλάδα με πολλά ελληνικά νησιά. Η εμπορική ναυτιλία κατέχει και παγκόσμιο ρόλο αφού κατέχει σχεδόν το 10% του παγκόσμιου στόλου. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς πως η εμπορική ναυτιλία είναι από τους μοναδικούς τομείς στον οποίο η Ελλάδα μπορεί και έχει διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί τους παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Αν λάβουμε υπόψιν πως το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται μέσω θαλάσσης , τότε εύκολα μπορούμε να αναλογιστούμε τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

## 1.6 Οι Πρώτες Εμπορικές Διαδρομές Στη Ναυτιλία

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η ναυτιλία διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική όσο και στην πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, αλλά ακόμη και στη διεθνή προβολή του Ελληνικού ονόματος.

Γνωρίζουμε ότι από αρχαιοτάτων χρόνων η Ελλάδα ήταν πάντα μεγάλη ναυτική δύναμη με κυρίαρχο ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως είτε στη γεωγραφική τους θέση που τους επιτρέπει να παραμένει σε σταυροδρόμι για τους περισσότερες ναυτικές διαδρομές, είτε στο μεγάλο μήκος των ακτογραμμών. Έτσι, η ναυτιλία αποτέλεσε πολύ σημαντική πηγή εσόδων λόγω του ότι βρίσκεται ανάμεσα στην Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η στενή σχέση των Ελλήνων με τη θάλασσα σημάδεψαν πληθώρα αρχαιολογικά ευρήματα, ιστορικά κείμενα αλλά και μυθολογικές αναφορές, εξαιρετικής σημασίας, που δίνουν στο ελληνικό λαό την δυνατότητα να το εκμεταλλευτούν αναπτύσσοντας την οικονομία και την επιρροή τους. Επίσης, ο κλάδος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας κατέχει την 1<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια οικονομία και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τις χώρες του κόσμου μέσω των Ελλήνων πλοιοκτητών να επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν σε μία ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά.

Ιδιαίτερα σημαντικό θεωρείται το ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για της ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες παρά τους κινδύνους που αντιμετώπισαν στη συγκεκριμένη αγορά κατόρθωσαν να διατηρήσουν σε υψηλό επίπεδο το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών.

Ακόμη ως υπογραμμιστεί ότι η ελληνική ναυτιλία υπήρξε ιστορικά τομέας διεθνοποίησης, τόσο της ελληνικής οικονομίας, όσο και της κοινωνίας. Είναι γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία δε συμβάλλει μόνο στην εθνική οικονομία, αλλά και στην ανάπτυξη της εθνικής ασφάλειας και αυτό συμβαίνει διότι ο στόλος των πλοίων συνδέει νησιά της Ελλάδας με την ήπειρο. Επιπλέον, το μέγεθος καθώς και διαφορετικές εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες

αποτελούν το 50% στο ευρωπαϊκό χώρο. Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός ότι έχει και παγκόσμιο ρόλο, αφού κατέχει το 10% του παγκόσμιου στόλου. Έτσι, μέσα από αυτά παρατηρείται ότι η ναυτιλία πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις έχοντας διαπραγματευτική δύναμη στην Ελλάδα.

Δεν πρέπει να παραλείψουμε το γεγονός ότι, η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί μεγαλύτερο πυλώνα του εμπορικού της ισοζυγίου. Αυτό ισχύει διότι δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Έτσι, μέσα από αυτά παρατηρείται ότι η ναυτιλία πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις έχοντας διαπραγματευτική δύναμη στην Ελλάδα.

Εκτός από τα παραπάνω, καθοριστικό ρόλο για τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία παίζει το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας. Είναι απαραίτητο να τονιστεί η συμβολή των εισπράξεων κάθε εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της, καθώς θεωρείται σημαντική και αξιόλογη. Αυτό έγκειται στο γεγονός ότι από τις εισπράξεις της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, οι συναλλαγματικές εισροές στην Ελλάδα δεν ανταποκρίνονται στο πραγματικό ύψος των εισπράξεων, σε σχέση με το μέγεθος της.

Είναι φανερό ότι ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα, είναι ιδιαίτερα πολυσύνθετος χώρος. Ειδικότερα, έχει να κάνει με μία αγορά όπου έχει τη δική της δομή, τους δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους.

Παράλληλα και ένας λάθος χειρισμός μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα καταστροφικός αν δεν διορθωθεί εγκαίρως. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο κολοσσός στον χώρο της, ο οποίος παρήγγειλε tankers των 100μ DWT για τα οποία δεν υπήρξε ζήτηση ποτέ και χρεώθηκαν στον ίδιο ως μια από τις λάθος αποφάσεις στο χώρο της ναυτιλίας.

Από όσα αναφέρθηκαν προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα στις εσωτερικές

θαλάσσιες μεταφορές. Εάν και σε αυτά συμπεριληφθούν και τα υπό ξένης σημαίας ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Είναι κοινώς γνωστό ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει διεθνώς εξέχουσα θέση. Αυτό συμβαίνει διότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διακινείται από τη θάλασσα. Έτσι, μπορεί να γίνει αντιληπτό πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος που διαδραματίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία, τόσο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Με αποτέλεσμα η ισχυρή θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο ενισχύει όχι μόνο το γόητρο αλλά και τη θέση της.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η ναυτιλία είναι από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει σημαντική και πολλαπλή συμβολή στην ελληνική οικονομία. Ειδικότερα, το γεγονός αυτό έγκειται στη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Έτσι, παρατηρείται ότι η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό. Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εξωτερικό περιέχουν την ενασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία και το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί δηλαδή τα κέρδη, τους τόκους και τις αποσβέσεις. Αντίστοιχα τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εσωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση και τις αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας που εξυπηρετούν την ποντοπόρα ναυτιλία και τις επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, τις εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Τα επαγγέλματα της θάλασσας καλύπτουν μια ευρεία γκάμα τομέων, από διοικητικούς μέχρι τεχνολογικούς και υπηρεσίες σίτισης και ασφάλειας. Γενικά,

χωρίζονται σε: ναυτικά, ναυτιλιακά αλλά και ναυπηγικά, επαγγέλματα γύρω από το λιμάνι, δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα, αθλητισμός θάλασσας, επιστημονική έρευνα σχετικά με τη θάλασσα και τα προϊόντα της.

Σε όποιον ενδιαφέρεται να ασχοληθεί με το χώρο αυτόν, η ποικιλία των επαγγελμάτων της θάλασσας του δίνει τη δυνατότητα να επιλέξει εκείνο που ταιριάζει καλύτερα στις ικανότητες και τα ενδιαφέροντά του. Μ' αυτόν τον τρόπο θα έχει την ευκαιρία όχι μόνο να αριστεύσει επαγγελματικά, αλλά και να συνεχίσει μια παράδοση αιώνων.

## 2.1 Ναυτικά Επαγγέλματα

Ως ναυτικό επάγγελμα και ναυτική εργασία ορίζεται το σύνολο των επαγγελμάτων και των επαγγελματικών

δραστηριοτήτων που ασκούνται σε πλοία επιβατικά, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά, αλιευτικά, φορτηγά και πετρελαιοφόρα κατά τη διαδικασία της πλεύσης. Η ναυτική εργασία στο πλοίο απαιτεί μεγάλη υπευθυνότητα από όλους τους εργαζόμενους, τόσο για τη διοίκηση του πλοίου και την ασφαλή λειτουργία του, όσο και για την αντιμετώπιση δύσκολων κι επικίνδυνων καταστάσεων που συνήθως εμφανίζονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Επίσης, αποτελεί ένα επάγγελμα ιδιαίτερα περίπλοκο κι ιδιόμορφο κυρίως λόγω της φύσης των συνθηκών κάτω από τις οποίες διεξάγεται. Αυτός είναι ο λόγος που πολλοί χαρακτηρίζουν το ναυτικό επάγγελμα ως μια «περιπέτεια» που εξελίσσεται στον χώρο ενός πλοίου μέσα στην απεραντοσύνη της θάλασσας.

Ναυτικά θεωρούνται τα επαγγέλματα – επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν θέσεις εργασίας σε :

- Αλιευτικά πλοία
- Εμπορικά πλοία – Μεταφορές
- Πολεμικά πλοία
- Τουριστικά πλοία
- Λιμενική αστυνομία



- Υποβρύχια
- Επαγγέλματα και επαγγελματικές δραστηριότητες που ασκούνται σε πλοία επιβατηγά ,κρουαζιερόπλοια, εμπορικά αλιευτικά , φορτηγά, πετρελαιοφόρα.

- **Πλοίαρχοι Εμπορικού Ναυτικού**

Αντικείμενο της εργασίας τους είναι η διακυβέρνηση του πλοίου και η διοίκηση του πληρώματος. Οργανώνουν και επιβλέπουν τις εργασίες του πληρώματος και είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή και καλή μεταφορά των εμπορευμάτων. Αναλαμβάνουν τη διαπραγμάτευση του ναυλοσυμφώνου με τους ναυλωτές. Μετά την ειδικότητα του Πλοιάρχου υπάρχει αυτή του Αξιωματικού Καταστρώματος με βαθμούς του Υποπλοιάρχου και Ανθυποπλοιάρχου.

- **Μηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού**

Είναι υπεύθυνοι για το μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου. Γνωρίζουν τη λειτουργία και συντήρηση της μηχανής , των ηλεκτρογεννητριών, των λεβήτων και γενικά όλου του μηχανολογικού εξοπλισμού , που διαθέτουν τα σύγχρονα πλοία .

Στο πλοίο κατέχουν την ειδικότητα του Αξιωματικού Μηχανοστασίου με βαθμούς Μηχανικού Α΄, Β΄, Γ΄ .

- **Ιατροί**
- **Οικονομικοί Αξιωματικοί**
- **Λογιστές**
- **Ηλεκτρολόγοι**
- **Ναυτικοί – πλήρωμα καταστρώματος και ασκούντες συναφή επαγγέλματα**

Περιλαμβάνονται και οι ειδικότητες :

- Ναύκληρος
- Αντλιορός
- Ναύτης
- Δόκιμος Πλοίαρχος

➤ Ναυτόπαις

- **Κατώτερο Προσωπικό Μηχανοστασίου**

Περιλαμβάνονται οι ειδικότητες :

- Μηχανοδηγός Α΄
- Μηχανοδηγός Β΄
- Λιπαντής
- Δόκιμος Μηχανής
- Καθαριστής

- **Διαχειριστές, οικονόμοι, αρχιθαλαμηπόλοι.**

Οι διαχειριστές, οικονόμοι και αρχιθαλαμηπόλοι οργανώνουν, επιβλέπουν και εκτελούν εργασίες διαχείρισης και λειτουργίας των πλοίων.

- **Μάγειροι . Ειδικοί τροφοδοσίας**

Οι μάγειροι προγραμματίζουν , οργανώνουν προετοιμάζουν και μαγειρεύουν για το πλήρωμα του πλοίου.

- **Ταξιδιωτικοί συνοδοί και φροντιστές**

Οι ταξιδιωτικοί συνοδοί και φροντιστές παρέχουν ποικίλες προσωπικές υπηρεσίες σχετικές με την άνεση και την ασφάλεια των επιβατών στα μέσα μεταφοράς , σερβίρουν γεύματα και ποτά , παρέχουν τις απαραίτητες ή ζητούμενες πληροφορίες.

- **Ειδικοί διαχείρισης εκδηλώσεων και ψυχαγωγίας**

Εργάζονται συνήθως σε κρουαζιερόπλοια και σε αρκετά επιβατηγά πλοία και ασχολούνται με τη διαχείριση του ελεύθερου χρόνου των επιβατών.

- **Έμποροι ειδών πρώτης ανάγκης και αφορολόγητων ειδών**

- **Καμαρότοι**

Τακτοποιούν , καθαρίζουν και αερίζουν τις καμπίνες του πλοίου κάθε μέρα. Αλλάζουν και στρώνουν τα σεντόνια, καθαρίζουν και τακτοποιούν το μπάνιο . Ελέγχουν αν όλα λειτουργούν σωστά και αναφέρουν στον υπεύθυνο/η τις ελλείψεις και τις ζημιές στις καμπίνες.

- **Αλιείς θαλάσσης**
- **Σπογγαλιείς και λοιποί αλιείς**
- **Δραστηριότητες Αλιείας.**

Περιλαμβάνονται :

- Αλιεία ανοικτής θάλασσας, παράκτια αλιεία ή αλιεία εσωτερικών υδάτων ( σε ποταμούς και λίμνες ).
- Αλιεία μαλακοστράκων και μαλακίων, θαλάσσιου ή γλυκού νερού .
- Κυνήγι υδρόβιων ζώων : κυνήγι θαλάσσιας χελώνας , ασκιδίων και άλλων ουροχορδωτών , εχιοειδών κλπ.
- Συλλογή θαλάσσιων υλικών , όπως : φυσικά μαργαριτάρια , σφουγγάρια , κοράλλια και φύκια.
- Βοηθητικές δραστηριότητες συναφείς με την αλιεία .

## **2.2 Ναυτιλιακά Επαγγέλματα**

Ναυτιλιακά θεωρούνται τα επαγγέλματα – επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν :

- Θέσεις εργασίας υποστήριξης όλων των κατηγοριών των πλοίων
- Τροφοδοσία πλοίων ( καύσιμα , διατροφή ).

Η παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και οι απαιτήσεις των διεθνών ρυθμίσεων για τη ναυτιλία αύξησαν τις ανάγκες για παρουσία εξειδικευμένων και

πολύπλευρα καταρτισμένων ναυτιλιακών οικονομολόγων. Ο ναυτιλιακός οικονομολόγος (Maritime economist) μελετά και αναλύει τους οικονομικούς και μη παράγοντες που εμπλέκονται και διαμορφώνουν την αγορά της δια θαλάσσης μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων. Ο ναυτιλιακός οικονομολόγος εξετάζει επίσης τις τεχνικές χρηματοδότησης στον χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και προτείνει τρόπους βελτίωσής της.

Ενδεικτικά, ένας ναυτιλιακός οικονομολόγος μπορεί να εξελιχθεί ως:

### **1. DPA (Designated Person Ashore – Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο στη ξηρά)**

Υπεύθυνος για τη διασφάλιση της λειτουργίας του πλοίου και για τη δημιουργία συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και πλοίου. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του εξουσιοδοτημένου προσώπου θα πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση των θεμάτων ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης από τη λειτουργία κάθε πλοίου, να μεριμνά για την εφαρμογή επαρκών πόρων και υποστήριξη στην ξηρά.

### **2. Στέλεχος ναυτιλιακών επιχειρήσεων**

Ασχολείται με την μελέτη, την οργάνωση και την διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου. Επιπλέον διαχειρίζεται εξειδικευμένες οικονομικές λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

### **3. Υπεύθυνος Λογιστηρίου**

Ένας λογιστής σε καθημερινή βάση ασχολείται με όλες τις εμπορικές και οικονομικές πράξεις ενός οργανισμού, μιας επιχείρησης, κρατικής υπηρεσίας ιδιώτη κλπ. Ο λογιστής είναι επίσης υπεύθυνος για: α) Την οργάνωση του λογιστηρίου και την διαμόρφωση του λογιστικού συστήματος β) Την άσκηση εσωτερικού ελέγχου στα οικονομικά της επιχείρησης γ) Την σύνταξη προϋπολογισμών και την άμεση συνεργασία με την διεύθυνση της εταιρείας για την πορεία της οικονομικής της κατάστασης δ) Για την έκδοση και την υπογραφή του ισολογισμού και την καθοδήγηση της εταιρίας σε θέματα οικονομικής πολιτικής.

#### **4. Πράκτορας Πλοίων**

Αντιπροσωπεύει στο λιμάνι την εταιρεία που έχει το πλοίο . Κανονίζει όλα τα χαρτιά που θέλουν οι αρχές του λιμανιού και πληρώνει ότι χρειάζεται . Ακόμη , είναι υπεύθυνος/η για τη γρήγορη και σωστή λύση όλων των προβλημάτων που μπορεί να δημιουργηθούν σε σχέση με το πλοίο.

#### **5. Τροφοδότης/τρια πλοίων**

Είναι ο/η υπάλληλος που αναλαμβάνει την τροφοδοσία των πλοίων. Μόλις φθάσει το πλοίο στο λιμάνι , παίρνει τις λίστες με τα υλικά που χρειάζονται , τα αγοράζει όσο πιο γρήγορα και οικονομικά γίνεται και φροντίζει να παραδοθούν στο πλοίο έγκαιρα.

#### **6. Υπεύθυνος Marketing και επικοινωνίας**

Σχεδιάζει τη στρατηγική Marketing και τις τακτικές ενέργειες σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική. Αναπτύσσει και υλοποιεί προγράμματα δημιουργίας ή ενίσχυσης της ζήτησης και σχεδιάζει τις ενέργειες προώθησης με γνώμονα τη συνεχή αναβάθμιση της εταιρικής εικόνας. Καλλιεργεί σχέσεις με Μ.Μ.Ε. και προωθεί τη δημοσιότητα, οργανώνει εκδηλώσεις, δημιουργεί έντυπα και ψηφιακά ή οπτικό-ακουστικά υλικά ενώ δημιουργεί και υλοποιεί προγράμματα χορηγιών.

#### **7. Ναυτιλιακός Δικηγόρος**

#### **8. Ναύλωση πλοίων και φορτίων**

#### **9. Ναυλομεσίτης**

Αντίστοιχα ένας Ναυλομεσίτης ασχολείται με την αναζήτηση ναύλων για τα πλοία και τα φορτία από τη διεθνή ναυλαγορά.

#### **10. Νηογνώμονες**

Νηογνώμονας είναι ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάση (classification). Με ειδικούς δε

επιθεωρητές (surveyors) τα παρακολουθεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) οι Νηογνώμονες χορηγούν και τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
- Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
- Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.

Σήμερα οι εγκυρότεροι Νηογνώμονες - αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία και αρχές, κατά σειρά έτους ίδρυσής των είναι:

- Ο Βρετανικός, "**Lloyd's Register of Shipping**", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο γαλλικός, "**Bureau Veritas**", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "**American Bureau of Shipping**", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "**Det Norske Veritas**", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, "**Registro Italiano Navale**", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, "**Germanischer Lloyd**", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, "**Veritas Hellenique**", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "**Nippon Kaiji Kyokai** ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.

➤ Ο Ρωσικός, "**Morskoi Registr Rusia**" πρώην "Morskoi Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.

➤ Ο Ολλανδικός, "**Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen**", σύντμηση τίτλου: N.V.

### **11. Εκμίσθωση μεταφορικών μέσων για υδάτινες μεταφορές**

Περιλαμβάνεται η ενοικίαση και η επιχειρησιακή μίσθωση υδάτινων μεταφορικών μέσων, όπως σκάφη και πλοία χωρίς ειριστή, που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

### **12. Διακίνηση φορτίων ( με συνδυασμό μεταφορικών μέσων ) – logistics**

Περιλαμβάνονται :

➤ Φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων ή αποσκευών επιβατών , ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο τρόπο μεταφοράς.

➤ Δραστηριότητες των φορτοεκφορτωτών και στοιβαστών

➤ Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ( containers )

➤ Ειδικές μεταφορές

### **13. Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών**

Περιλαμβάνονται δραστηριότητες συναφείς με την υδάτινη μεταφορά επιβατών, ζώων ή εμπορευμάτων , όπως :

➤ Λειτουργία εγκαταστάσεων τερματικών σταθμών , όπως λιμένες και αποβάθρες .

➤ Λειτουργία δεξαμενών ρύθμισης υδάτινων οδών.

➤ Δραστηριότητες πλοήγησης , ναυσιπλοΐας και ελλιμενισμού σκαφών.

➤ Δραστηριότητες φορτηγίδων και δραστηριότητες διάσωσης.

➤ Δραστηριότητες σχετικά με φάρους.

### **14. Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών**

Περιλαμβάνονται :

- Αποστολή εμπορευμάτων.
- Προετοιμασία ή εκτέλεση οδικών , θαλάσσιων ή εναέριων μεταφορών .
- Παραλαβή ομαδικών ή ατομικών αποστολών εμπορευμάτων ( περιλαμβανομένης της παραλαβής επιμέρους εμπορευμάτων και της ομαδοποίησης αποστολών).
- Έκδοση και προμήθεια μεταφορικών εγγράφων και φορτωτικών .
- Οργάνωση οδικών , σιδηροδρομικών , αεροπορικών ή θαλάσσιων ομαδικών αποστολών εμπορευμάτων ( συμπεριλαμβανομένης της συγκέντρωσης και της διανομής εμπορευμάτων.
- Δραστηριότητες εκτελωνιστών.
- Δραστηριότητες πρακτόρων θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών.
- Εργασίες σχετικές με τη μεταφορά εμπορευμάτων , όπως προσωρινή συσκευασία εμπορευμάτων με αποκλειστικό σκοπό την προστασία κατά τη διαμετακόμιση, από συσκευασία , δειγματοληψία και ζύγισμα εμπορευμάτων.

**15. Δραστηριότητες γραφείων ταξιδιών ή τουρισμού ή μετανάστευσης που λειτουργούν με άδεια αρμόδιων αρχών.**

**16. Τελωνειακές διατυπώσεις.**

### **2.3 Ναυπηγικά Επαγγέλματα**

Ναυπηγικά θεωρούνται τα επαγγέλματα – επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν θέσεις εργασίας για:

- Τη μελέτη και το σχεδιασμό όλων των κατηγοριών των πλοίων .
- Την κατασκευή και επισκευή όλων των κατηγοριών των πλοίων .

**1. Ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός**



Ασχολείται με τη μελέτη , το σχεδιασμό και την κατασκευή πλωτών μέσων, την τεχνολογία θαλασσών, τη μελέτη μηχανολογικών εγκαταστάσεων και τη ναυτιλιακή οικονομία.

## **2. Μηχανολόγοι μηχανικοί**

Παρέχουν συμβουλές και σχεδιάζουν συστήματα προώθησης πλοίων, ηλεκτρικές μηχανές, συστήματα θέρμανσης και εξαερισμού, συστήματα πλοήγησης, αντλίες και άλλο μηχανικό εξοπλισμό .

Παρέχουν συμβουλές και σχεδιάζουν κύπη και υπερπήγματα πλοίων και άλλων πλωτών μέσων.

## **3. Ναυπηγός μηχανικός τεχνολογικής εκπαίδευσης**

Μπορεί να ασχοληθεί με τη μελέτη, τη σχεδίαση και την κατασκευή πλοίων ενός ορισμένου μήκους, καθώς και με την επισκευή, μετασκευή και συντήρηση οποιουδήποτε σκάφους .

## **4. Κατασκευαστής οργάνων πλοίου**

## **5. Μανουβραδόρος/ισσα**

Είναι ο τεχνίτης/τρια της ναυπηγικής βιομηχανίας που φροντίζει για τη μεταφορά των υλικών και εργαλείων στο σημείο που γίνονται οι επισκευές , χρησιμοποιώντας ειδικά μηχανήματα ( Κλαρκ, παλάγκα κτλ.).

## **6. Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών , εκτός των σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών**

Περιλαμβάνονται :

- Ναυπήγηση εμπορικών σκαφών , όπως : επιβατηγά σκάφη , φορτηγά και πετρελαιοφόρα σκάφη.
- Ναυπήγηση πολεμικών σκαφών.
- Ναυπήγηση αλιευτικών σκαφών.
- Κατασκευή εξεδρών γεωτρήσεων , πλωτών ή υποβρυχίων

➤ Κατασκευή πλωτών κατασκευών , όπως : πλωτές αποβάθρες , πλωτές δεξαμενές, φράγματα στεγανοποίησης, πλωτές προβλήτες εκφόρτωσης, σημαντήρες, πλωτές αποθήκες καυσίμων , φορτηγίδες κλπ.

## **7. Ναυπήγηση και επισκευή σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών**

Περιλαμβάνονται :

- Ναυπήγηση ιστιοφόρων σκαφών , με ή χωρίς βοηθητικό κινητήρα.
- Κατασκευή μηχανοκίνητων σκαφών .
- Ναυπήγηση άλλων σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών , όπως μονόξυλα ( κανό) , βάρκες καγιάκ , μικρές ελαφρές βάρκες (σκιφ) , ποδήλατα θαλάσσης .
- Κατασκευή φουσκωτών σκαφών .
- Συντήρηση , επισκευή και μετατροπή σκαφών αναψυχής.

## **8. Κατασκευή κινητήρων και στροβίλων , με εξαίρεση τους κινητήρες αεροσκαφών , οχημάτων και δίκυκλων**

Περιλαμβάνονται :

- Κατασκευή εμβολοφόρων κινητήρων εσωτερικής καύσης και τμημάτων τους με εξαίρεση τους κινητήρες αεροσκαφών , οχημάτων δίκυκλων , όπως:
  - Ναυτικές μηχανές και τμήματά τους , σιδηροδρομικές μηχανές και τμήματά τους .
  - Κατασκευή στροβίλων και τμημάτων τους, όπως διάφοροι αμοστροβίλοι, υδροστροβίλοι, υδροτροχοί και ρυθμιστές τους, αεριοστροβίλοι .
  - Κατασκευή βαλβίδων εισαγωγής και εξαγωγής κινητήρων εσωτερικής καύσης κλπ.
  - Επισκευή και συντήρηση κινητήρων και στροβίλων , εκτός των κινητήρων αεροσκαφών και οχημάτων .

## **2.4 Επαγγέλματα Και Επαγγελματικές Δραστηριότητες Γύρω Από Το Λιμάνι**

Τα επαγγέλματα και οι επαγγελματικές δραστηριότητες γύρω από το λιμάνι οί τα εξής :

1. Λιμενεργάτες
2. Φορτοεκφορτωτές μεταφορικών μέσων
3. Λιμενοφύλακες – ελεγκτές κυκλοφορίας πλοίων – επικοινωνία με τα πλοία
4. Οδηγοί μαούνας
5. Φαροφύλακες
6. Ανειδίκευτοι εργάτες κατασκευής και συντήρησης δρόμων , φραγμάτων και παρόμοιων κατασκευών.
7. Συλλογή, καθαρισμός και διανομή νερού. Συνήθως περιλαμβάνεται και η αφαλάτωση θαλασσινού νερού για την παραγωγή νερού ως κύριου προϊόντος .
8. Κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων. Περιλαμβάνονται η κατασκευή υδάτινων οδών, λιμενικών και ποτάμιων έργων, λιμενικών σκαφών αναψυχής ( μαρίνες ), υδροφρακτών κλπ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

### **3.1 Η συμβολή των ναυτικών και ναυτιλιακών επαγγελμάτων στην ανάπτυξη της ναυτιλίας**

Όπως είναι γνωστό σε όλους μας, η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο ο οποίος συντελεί στην ανάπτυξη της οικονομίας και ειδικότερα στη χώρας μας. Όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφαλαίο υπάρχουν αρκετά επαγγέλματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τη θάλασσα τα οποία συμβάλλουν στην ανάπτυξη της και έχουν καθοριστικό ρόλο.

Πιο συγκεκριμένα, όλα τα προαναφερόμενα επαγγέλματα συνδέονται μεταξύ τους καθώς είναι μια αλυσίδα. Σε όλες τις επιχειρήσεις αλλά και στην περίπτωση μας οι ναυτιλιακές εταιρείες, οργανώνουν, προγραμματίζουν και εκτελούν σχέδια με σκοπό το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για την εταιρεία τους, θέτοντας κάθε χρόνο να πέτυχουν έναν υψηλό οικονομικό στόχο , ο οποίος θα επιφέρει μόνο κέρδη στην εταιρεία. Έτσι, μία ναυτιλιακή εταιρεία με γνώμονα να βρει το καταλληλότερο και το πιο ωφέλιμο για εκείνη ναύλο επανδρώνει τα πλοία της

με ανθρώπινο δυναμικό το οποίο επιλέγουν οι αρμόδιοι της εταιρείας ( crew manager ) με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και έπειτα φροντίζει να επικρατεί σωστή και ομαλή λειτουργία σε κάθε πλοίο της . Ακόμη , για να εξασφαλίσει η ναυτιλιακή αλλά και ο ναυλωτής την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πληρώματος , του πλοίου και του φορτίου αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από κάθε είδους ρύπανσης φροντίζει το πλήρωμα να συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς παράλληλα όμως και ότι εκτελείται σωστά η συντήρηση του πλοίου.

Αυτό επιτυγχάνεται μέσω επιθεωρήσεων και ελέγχων από επιθεωρητές και από κατάλληλα στελέχη της εταιρείας στο πλοίο με ένα και μοναδικό σκοπό να ελέγξουν τη γνώση των ναυτικών και πως όλα λειτουργούν ορθώς και εύρυθμα μέσα στο πλοίο αλλά και για το σε τι κατάσταση βρίσκεται το πλοίο ( όπως οι δεξαμενές του, οι αντλίες του , οι μηχανές του κλπ.) .

Ακόμη, αναφερθούμε στο δεξαμενισμό . Δεξαμενισμός πλοίου (docking ή dry docking) χαρακτηρίζεται η ανά τακτά χρονικά διαστήματα είσοδος ενός πλοίου σε δεξαμενή μόνιμη ή πλωτή προκειμένου αφενός να διενεργηθούν διάφοροι έλεγχοι και επιθεωρήσεις αφετέρου να γίνουν οι απαιτούμενοι καθαρισμοί και χρωματισμοί υφάλων του πλοίου ή και οι μη άμεσης ανάγκης επισκευές ή και ακόμη οι έκτακτες μετά από κάποιο συμβάν.

Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται είτε:

1. Μόνιμες δεξαμενές (graving docks) που κατασκευάζονται στο έδαφος με άνοιγμα προς την θάλασσα και κλίση προς αυτή που κλίνονται με πόρτα που λέγεται θυρόπλοιο (dockgate) είτε
2. Πλωτές δεξαμενές (floating dry-docks) που αποτελούν πλωτά ναυπηγήματα και είναι μεταλλικής κατασκευής με ανοικτά τα δύο άκρα.

Τα πλοία στην αρχή ρυμουλκούμενα εισέρχονται σ' αυτές υπό την καθοδήγηση του Δεξαμενιστή ή Δεξαμενάρχη με την βοήθεια αμφίπλευρων σχοινιών - βαρούλκων των δεξαμενών, στη συνέχεια αφού ολοκληρωθεί η είσοδος, οι μόνιμες κλείνουν και με μεγάλες μόνιμες αντλίες αφαιρείται το νερό, οι δε πλωτές που είναι ημιβυθισμένες απαντλούν το νερό από τα κύτη τους και αναδύονται μαζί με το πλοίο που έχει εισέλθει. Απαντλούμενο το νερό και στις δύο περιπτώσεις

τύπων δεξαμενών, το πλοίο όπως είναι κεντραρισμένο κατά το διάμηκες της δεξαμενής, "κάθεται" στις σχάρες (ή βάζα) με την τρόπιδα και με ειδικά ξύλα δοκούς στηρίζεται από τα πλάγια.

Κύριες εργασίες κατά τους δεξαμενισμούς των πλοίων είναι οι επιθεωρήσεις υφάλων, έλεγχοι ελίκων, πηδαλίων αντικατάσταση ανοδίων, καθαρισμοί υφάλων, συνήθως με υδροβολή, αντικατάσταση υλικών, καταβίβαση αλυσίδων αγκυρών και έλεγχος αυτών, καθώς και έλεγχος καλής λειτουργίας υφάλων απολήξεων οργάνων, στομίων αναρροφήσεων κλπ. με τελική συνήθως εργασία τον υφαλοχρωματισμό.

Στον λιμένα του Πειραιά από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα υφίστανται δύο μόνιμες δεξαμενές, γνωστότερες ως "δεξαμενές Βασιλειάδη" και μια σύγχρονη πλωτή δεξαμενή με το Όνομα "Πειραιάς ΙΙΙ" ,στις οποίες οφείλει πολλά η ανάπτυξη τόσο αυτού του ίδιου του λιμένα όσο και της πόλης του Πειραιά γενικότερα.



Δεξαμενισμός πλοίου στη μόνιμη δεξαμενή του Πειραιά.

Συνοψίζοντας , καταλήγουμε στο ότι η ναυτιλία , αποτελείται από πολλούς συνδετικούς κρίκους οι οποίοι συντελούν στην ανάπτυξη της . Μέσω λοιπόν, των διάφορων και πολλαπλών επαγγελμάτων που εμπλέκονται άμεσα με τη ναυτιλία, προσφέρονται συνεχώς νέες θέσεις εργασίας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα και την απασχόληση περισσότερου ανθρωπίνου δυναμικού διότι ο κλάδος της ναυτιλίας λαμβάνει μεγάλη έκταση και ποικιλία επαγγελμάτων αλλά και τη συμβολή της στην οικονομία κάθε χώρας.

### **3.2 Τομείς παραγωγής και η σχέση τους με τη ναυτιλία**

Στον πρωτογενή τομέα ανήκουν οι παραγωγικές δραστηριότητες που παρέχουν αγαθά σε φυσική κατάσταση απευθείας από τη φύση χωρίς να έχουν υποστεί καμία επεξεργασία . ο πρωτογενής τομέας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

Στην εποχή μας οι μονάδες παραγωγής του πρωτογενούς τομέα έχουν διαφοροποιηθεί από εκείνες του παρελθόντος . Για παράδειγμα , η αγροτική δραστηριότητα πλέον αποτελεί επιχείρηση και όχι τρόπο ζωής όπως παλιά . Η παραγωγή στηρίζεται σε επιστημονικές γνώσεις και σε επιχειρηματικές ικανότητες και γίνεται με βάση τις ανάγκες της αγοράς. Η υποστήριξη της τεχνολογίας και των επιστημών είναι καθοριστικής σημασίας . Από τη χρήση εξελιγμένων ελκυστήρων προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις κάθε καλλιέργειας και τις σύγχρονες θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις μέχρι τα επιτεύγματα της βιοτεχνολογίας και τις εφαρμογές του Internet στην αγροτική παραγωγή γίνεται φανερή η σχέση τεχνολογίας και πρωτογενούς τομέα.

Ο δευτερογενής τομέας περιλαμβάνει τις δραστηριότητες επεξεργασίας και μεταποίησης των πρώτων υλών που παρέχει ο πρωτογενής , επεξεργασία είναι η μετατροπή των πρώτων υλών σε προϊόν με μικρές αλλαγές στη μορφή και τη σύστασή τους ( παστεριωμένο γάλα ) . Μεταποίηση είναι η μετατροπή των πρώτων υλών σε προϊόν με ριζικές αλλαγές στη μορφή και τη σύστασή τους ( γιαούρτι , τυρί ) .

Η παραγωγή των προϊόντων του δευτερογενούς τομέα γίνεται :

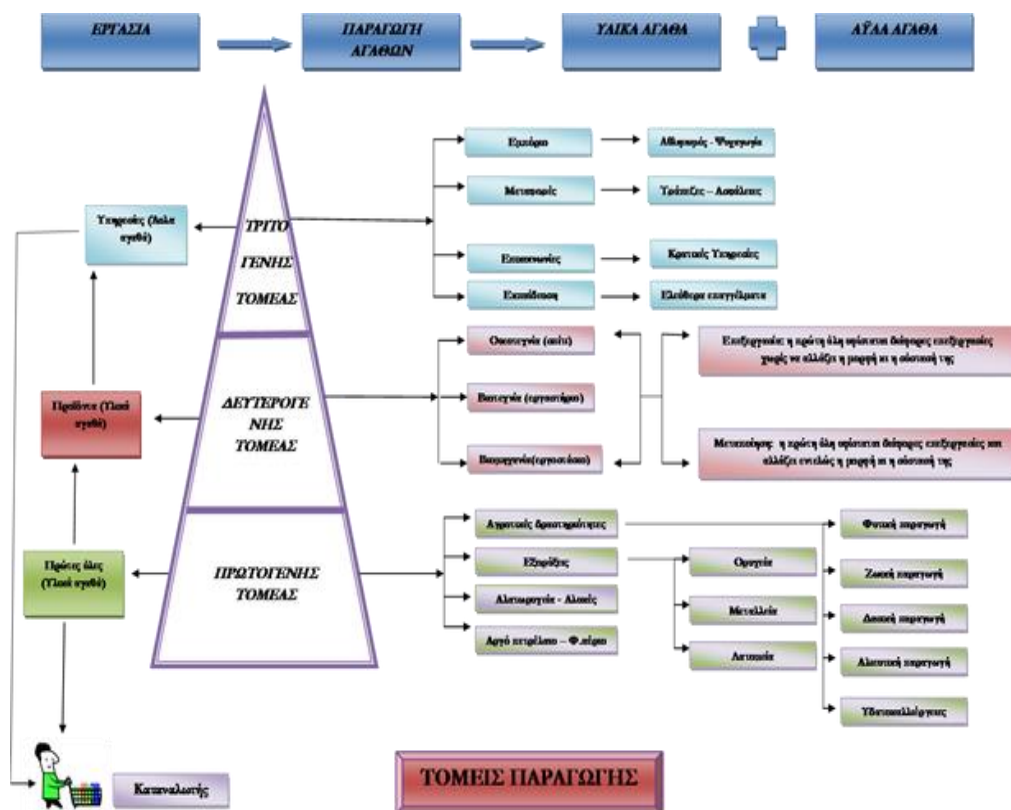
1. Στο σπίτι ( οικοτεχνία ) με απλά υλικά και μέσα , από τα μέλη της οικογένειας και μικρό όγκο παραγωγής .
2. Στο εργαστήριο ( βιοτεχνία ) με λίγα μηχανήματα , μικρό αριθμό εργαζομένων και μικρό όγκο παραγωγής.
3. Στο εργαστήριο ( βιομηχανία ) με περισσότερο και πιο εκσυγχρονισμένο εξοπλισμό , περισσότερο και πιο εξειδικευμένο προσωπικό , εφαρμογή αυτοματισμών και μεγάλο όγκο παραγωγής σε σύντομο χρονικό διάστημα .

Ο τριτογενής τομέας περιλαμβάνει την παροχή των υπηρεσιών . Είναι το τελευταίο στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας και περιλαμβάνει ενέργειες που φέρνουν τα τελικά προϊόντα στον καταναλωτή . τα τελευταία χρόνια η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στην παραγωγή έχει αυξήσει ραγδαία τον αριθμό των απασχολούμενων στον τομέα αυτό.

Είναι αναγκαίο να αναλύσουμε τη σύνδεση των τομέων παραγωγής με τη ναυτιλία, δηλαδή όλα ξεκινάνε από τον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, δασοκομία, υδατοκαλλιέργειες, μελισσοκομία κ.ά.) όπου για παράδειγμα ο καλλιεργητής – αγρότης προμηθεύει τους εμπόρους με τα προϊόντα όπου ο ίδιος τα καλλιεργεί όπως είναι το σιτάρι , το καλαμπόκι, η σόγια κλπ., ο κτηνοτρόφος που ανατρέφει τα ζώα του και αφότου μεγαλώσουν τα πουλάει σε εμπόρους , οι οποίοι μεταγενέστερα μπορούν χρησιμοποιώντας τα πλοία για τη μεταφορά τους να τα εξάγουν σε άλλες χώρες ή ακόμη και σε ηπείρους , φανερό παράδειγμα αποτελεί η εξαγωγή της μπανάνας όπου παράγεται στη νότια Αμερική και διανέμεται μέσω θαλάσσιων μεταφορών σε άλλες βόρειες χώρες οι οποίες λόγω του κλίματός τους δεν έχουν τη δυνατότητα παραγωγής τους . Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την συνένωση με το δευτερογενή τομέα, όπου αναφέρεται στις βιομηχανίες και βιοτεχνίες οι οποίες μεταποιούν τις πρώτες ύλες από τον πρωτογενή τομέα, όπως είναι η παρασκευή γιαουρτιού ή βουτύρου από το γάλα , η μεταποίηση ρούχων κλπ., στη συνέχεια έρχεται ο τριτογενής τομέας , δηλαδή των υπηρεσιών , ο τριτογενής τομέας της βιομηχανίας συμπεριλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών σε άλλες επιχειρήσεις, καθώς και την παροχή υπηρεσιών στους τελικούς καταναλωτές. Κατά την παροχή μιας υπηρεσίας, δύναται να γίνει μεταποίηση αγαθών (π.χ. στα εστιατόρια). Τέλος, στις υπηρεσίες μπορούν να

συμπεριληφθούν και οι διαδικασίες της μεταφοράς, διανομής και πώλησης αγαθών από τον παραγωγό προς τον καταναλωτή, δηλαδή στην περίπτωση μας οι ναυλωτές αναζητούν πλοία για να μεταφέρουν οποιουδήποτε είδος από τα φορτία τους . Επομένως , βλέπουμε τη σύνδεση των τομέων παραγωγής με τη ναυτιλία και συμπεραίνουμε ότι είναι μια σειρά διαφόρων τμημάτων κάθε μορφής επιχειρήσεως η οποία συμβάλλει στη θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων , έχοντας ως αποτέλεσμα η κάθε ναυτιλιακή να αποκομίζει έσοδα μέσω των ναυλωτών οι οποίοι προσφέρουν ναύλα με σκοπό την διακίνηση των προϊόντων τους .

Σ 'αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχουν αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως , οι οποίες έχουν και άλλες απασχολήσεις , πιο συγκεκριμένα , υπάρχουν ολόκληροι όμιλοι όπου αποτελούνται από την παραγωγή μέχρι τη διακίνηση των προϊόντων τους, έχουν τις δικές τους καλλιέργειες , τις δικές τους βιοτεχνίες για την επεξεργασία τους , καθώς και τα δικά του μέσα για τη μεταφορά τους και την παράδοσή τους στον καταναλωτή , δηλαδή με άλλα λόγια παράγουν , διακινούν και προμηθεύουν αυτόνομα τα αγαθά τους στους πελάτες τους.





### 3.3 Έννοια – Αποστολή νηογνώμωνων

Η εύρυθμη λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες συνιστούν όχι μόνο τον οικονομικότερο αλλά συχνά και το μοναδικό τρόπο μεταφοράς για της περιοχές που περικλείονται από θάλασσα, όπως για τα νησιά. Για την απρόσκοπη πραγματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι ανάγκη να συνδυάζονται αποτελεσματικά όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας, με ιδιαίτερη έμφαση, ωστόσο, στα πλοία τα οποία, άλλωστε, αντιμετωπίζουν και τους σημαντικότερους κινδύνους. Η αξιοπλοΐα είναι ένα από τα κριτήρια με τα οποία μπορούμε να αξιολογήσουμε κατά πόσο ένα πλοίο μπορεί να προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες με οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο χωρίς να εγείρει θέματα ασφάλειας ή να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Κεντρικό ρόλο στην πιστοποίηση της αξιοπλοΐας ενός πλοίου διαδραματίζει ο θεσμός του νηογνώμονα. Η μακρόχρονη ύπαρξη νηογνώμωνων σε όλες τις μεγάλες ναυτιλιακές χώρες καταδεικνύει τη σπουδαιότητα τους στη ναυτιλία. Η ελληνική ναυτιλία λόγω της βαρύνουσας σημασίας της στη διεθνή σκηνή, ακόμα και πριν τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, έχει αναπτύξει επιχειρηματικούς δεσμούς με τους κυριότερους νηογνώμονες παγκοσμίως. Επιπροσθέτως όμως, αποτέλεσε τη βάση της ανάπτυξης του Ελληνικού Νηογνώμονα έως τις μέρες μας.

Η λέξη νηογνώμων είναι σύνθετη από τη λέξη ναυς ( πλοίο ) και γνώμων και σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία. Οι νηογνώμονες , ή εταιρείες κατάταξης των πλοίων , είναι οργανισμοί οι οποίοι επιθεωρούν τα πλοία σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που οι ίδιοι έχουν καθορίσει και τα κατατάσσουν σε κατηγορίες και κλάσεις ανάλογα με τις ιδιότητες και τα προσόντα τους , η κλάση εκφράζει το βαθμό ασφάλειας του πλοίου καθώς και την εμπιστοσύνη για την οποία είναι άξιο , όσον αφορά τη μηχανική και κατασκευαστική καταλληλότητα του. Οι οργανισμοί αυτοί είναι ιδιωτικοί ή σπανιότερα κρατικοί , παίρνουν δε συνήθως τη νομική μορφή μη κερδοσκοπικών οργανισμών ή ανωνύμων εταιρειών.

Συνήθως ο νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την κατασκευή του , βάσει σύμβασης που συνάπτει με το ναυπηγείο ή τον πλοιοκτήτη . Επιθεωρεί τα σχέδια ναυπήγησης , τα υλικά κατασκευής , την εκτελούμενη κατασκευαστική εργασία , τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις - ηλεκτρικές , μηχανικές , ασφάλειας , φορτοεκφόρτωσης – και επιβλέπει τους δοκιμαστικούς πλόες.

Απονέμοντας την κλάση ο νηογνώμονας θεωρεί ότι το πλοίο συγκεντρώνει τους τεχνικούς όρους που έχει θεσπίσει και εφαρμόζει σύμφωνα με τους κανονισμούς του. Οι τεχνικοί αυτοί κανονισμοί εκπονούνται από εξειδικευμένο προσωπικό ( κυρίως ναυπηγούς και μηχανολόγους ) , εγκρίνονται από αρμόδιες για κάθε αντικείμενο επιτροπές (committees) , αποτελούν δε προϊόν συνδυασμού εφαρμοσμένης επιστημονικής γνώσης , έρευνας και μακρόχρονης εμπειρίας.

Σημασία έχει όχι μόνο η απονομή , αλλά και η διατήρηση της κλάσης. Γι' αυτό το σκοπό κάθε πλοίο , κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του , πριν την πλοήγησή του , αλλά και σε όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του , υπόκειται σε τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις που στοχεύουν στη διατήρηση της αξιοπλοΐας τους. Τις επιθεωρήσεις αυτές διενεργεί ο νηογνώμονας , ο οποίος παρέχει κάθε φορά σχετικό πιστοποιητικό για την καλή κατάσταση του πλοίου .

Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται συνήθως σε :

1. Ετήσια επιθεώρηση σκάφους , μηχανών και εξοπλισμού .
2. Επιθεώρηση υφάλων.
3. Ενδιάμεση επιθεώρηση με πιο ενδελεχή έλεγχο σκάφους , μηχανών και εξοπλισμού .
4. Επιθεώρηση λεβήτων ανά διετία κα τέλος.
5. Επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος.

Σε αυτές προστίθενται και οι έκτακτες επιθεωρήσεις σε περίπτωση ατυχήματος, μετασκευής , πώλησης ή εντοπισμού από τον πλοιοκτήτη ελαττώματος που επηρεάζει την κλάση και απαιτεί επιδιόρθωση .

Η διατήρηση βέβαια της κλάσης δεν είναι μόνο ζήτημα χρονικά κατεσπαρμένων τεχνικών ελέγχων

αλλά στην ουσία στηρίζεται και προϋποθέτει μια διαρκή σχέση συνεργασίας και πληροφόρησης μεταξύ των οργανισμών κατάταξης και των πελατών τους, με τις ειδικότερες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Η ανεύρεση τεχνικών ελαττωμάτων ή ελλείψεων κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων οδηγεί σε παρατηρήσεις που σημειώνονται στα πιστοποιητικά του πλοίου και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την προθεσμία αποκατάστασής τους,

μπορεί δε να προκαλέσει, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, την αναστολή κλάσης του πλοίου ή ακόμα και τη διαγραφή του (ο νηογνώμονας δημοσιεύει κάθε χρόνο – με παράλληλη ενημέρωση συνήθως ανά τρίμηνο – μητρώο με συνοπτικά στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα: όνομα, πλοιοκτησία, διαστάσεις και τεχνικά χαρακτηριστικά γάστρας, μηχανών και εξοπλισμού των πλοίων που έχει κατατάξει, καθώς και την κλάση αυτών).

### **3.4 Σημασία της σχέσεως των φορέων ασφάλισης και νηογνωμόνων στη σύγχρονη ναυτιλία.**

Η σχέση που έχει δημιουργηθεί μεταξύ των φορέων ασφάλισης και νηογνωμόνων, έχει βοηθήσει την σύγχρονη ναυτιλία να αναπτυχθεί, να προσαρμοστεί στους καινούριους κινδύνους που εμφανίσθηκαν, το ναυτιλιακό περιβάλλον να γίνει πιο ασφαλή και οι ζημιές να μειωθούν. Στο ναυτιλιακό περιβάλλον έχουν αντιμετωπιστεί τα προβλήματα, οι ζημιές και οι απώλειες, διότι οι εμπλεκόμενοι σε αυτό επιθυμούν να αναπτύσσουν συνεχώς την οικονομική τους κατάσταση. Παραδείγματα όπως ρύπανση από πετρέλαιο, ζημιές από πρόσκρουση και σύγκρουση στη γάστρα του σκάφους, τα μηχανήματα αυτού και τον εξοπλισμό όπως και τις ζημιές στις εγκαταστάσεις του λιμανιού ή του άλλου πλοίου, τραυματισμοί, φυσικοί θαλάσσιοι κίνδυνοι, φωτιές, εκρήξεις, πόλεμοι και πειρατεία, ζημιές κατά την φορτοεκφόρτωση, καθυστερήσεις και λανθασμένες φορτωτικές. Όλοι αυτοί οι κίνδυνοι, οι ήδη προαναφερθέντες και άλλοι εξίσου σημαντικοί που αναλύονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια των ασφαλιστικών εταιρειών και των κανόνων προστασίας των P&I clubs, είναι οι λόγοι που οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, τα πληρώματα, οι φορτωτές και αγοραστές φορτίου, ζημιώνονταν και υπήρχαν προβλήματα. Οι νηογνώμονες, με τις ευθύνες που έχουν αυτοί ως αναγνωρισμένοι από το κράτος, έχουν συμβάλει με τον τρόπο τους, στην ασφαλέστερη μεταφορά των εμπορευμάτων και την διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος, με πρώτο και κύριο σκοπό τους, την καταλληλότητα του πλοίου. Εκδίδουν κανονισμούς για την διατήρηση της καταλληλότητας, τα επιθεωρούν σε όλη τη διάρκεια της ναυτιλιακής ζωής τους και όποτε απαιτηθεί, εκδίδουν πιστοποιητικά και τοποθετούν τα πλοία σε κλάσεις. Αυτές και άλλες που έχουν αναλυθεί στο κεφάλαιο ένα, είναι οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις που έχουν

απέναντι στα πλοία. Από τους νηογνώμονες, θα κριθεί η κλάση και η καταλληλότητα ενός πλοίου εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους και από τους νηογνώμονες θα δοθεί η πρώτη γνώμη για το πλοίο η οποία θα το ακολουθεί για την υπόλοιπη ναυτιλιακή του ζωή. Με αυτόν τον τρόπο οι νηογνώμονες θα έχουν δώσει την δική τους σημασία για ένα κομμάτι της ναυτιλίας, όπως επίσης θα έχουν 44 ήδη βοηθήσει τους ασφαλιστές να ασφαλίσουν το πλοίο αφού θα το κρίνουν κατάλληλο και θα είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά για την αξιοπλοΐα του, τους ναυλωτές να το εμπιστευτούν και τα P&I clubs, να προστατέψουν το πλοιοκτήτη για τις ευθύνες που δεν θα καλύψουν οι ασφαλιστές. Η σχέση μεταξύ των νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και των P&I clubs είναι ένας ισχυρός δεσμός που συντελεί στη σύγχρονη ναυτιλία με τον δικό του τρόπο. Αποτέλεσμα αυτής της σχέσης είναι η αξιόπιστη, ασφαλής, αναμφίβολη εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών, έχοντας σε συνεχή έλεγχο του κινδύνου, τις ζημιές, τις απώλειες και οποιαδήποτε αναγνωρισμένη περίπτωση που θα προκαλέσει ζημία σε αυτούς που εμπλέκονται σε αυτή την μεταφορά.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο brand name στον τομέα της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές. Κατάφερε όχι μόνο να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση ως cross trader αλλά και να παραμείνει σ' αυτήν γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας. Χάρη στην ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας, είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας, είτε ακόμη από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας. Η εμπορική ναυτιλία είναι η γέφυρα της Ελλάδας με το μέλλον και δικαίως έχει κερδίσει τον παγκόσμιο θαυμασμό για τα επιτεύγματά της. Σήμερα που η Ελλάδα περνά δύσκολες στιγμές

η μόνη σταθερή πρωτιά της ελληνικής οικονομίας είναι η δυναμική της ναυτιλίας μας

#### **4.1. Σχέση Ναυτιλίας – Οικονομίας**

Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών, αποτελώντας τη βάση του παγκόσμιου διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι θαλάσσιες μεταφορές, και γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησής του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση. Αξιοσημείωτη είναι η επίδραση που έχει το παγκόσμιο και ευρωπαϊκό ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο στη ναυτιλία. Οι ελεύθερες και ανοικτές αγορές αποτελούν τον 32 ακρογωνιαίο λίθο για την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξή της. Είναι πολύ θετικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως προτεραιότητα στην ατζέντα της την ενίσχυση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της δημιουργίας ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και μέσω της στήριξης της ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και της απελευθέρωσης των συναλλαγών.

#### **4.2 Προοπτικές για την ελληνική ναυτιλία**

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική έχει ως επιδίωξη σύμφωνα με το αρμόδιο / υπουργείο στόχο να επικεντρωθεί στους παρακάτω τομείς οι οποίοι θα συμβάλουν στη θετική προοπτική της Ελληνικής ναυτιλίας :

##### **1. Σταθερό θεσμικό και φορολογικό περιβάλλον :**

Η Ελλάδα ήταν από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που εισήγαγε τη φορολόγηση πλοίων με βάση τη χωρητικότητα ( tonnage tax) – το οποίο έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητο από το 1975 – προκειμένου να προσελκύσει ναυτιλιακές εταιρείες στη

χώρα και να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό από ανοικτά νηολόγια ( openregistries) τα οποία εφαρμόζουν αντίστοιχα συστήματα φορολογίας. Το παράδειγμα της Ελλάδος ακολούθησαν στις αρχές του 2000 και άλλες ευρωπαϊκές χώρες ( π.χ. Γερμανία , Δανία , Ηνωμένο Βασίλειο ). Η σταθερότητα του θεσμικού και φορολογικού αυτού καθεστώτος αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διατήρηση της υπάρχουσας ναυτιλιακής συστάδας.

## **2. Διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής για την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών στη χώρα.**

Στο πλαίσιο του προτεινόμενου από την κυβέρνηση αναπτυξιακού προτύπου της χώρας ( Greece 2021 – Thewgrowthmodel) , η ναυτιλία και οι συναφείς με αυτή δραστηριότητες ( χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες , ναυτική εκπαίδευση, ναυπηγήσεις και συντήρηση πλοίων ) αποτελούν έναν από τους τομεακούς πυλώνες ανάπτυξης. Το σχέδιο αυτό μπορεί να αποτελέσει τη βάση για τη διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής για την ανάδειξη της χώρας σε σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο.

## **3. Ενίσχυση της εγχώριας ναυτιλιακής συστάδας:**

Επίσης , η παροχή κινήτρων για την ενίσχυση της ναυτιλιακής συστάδας μέσω της ανάπτυξης των συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών , όπως τραπεζικών , ασφαλιστικών , διαιτησίας και διαμεσολάβησης ( π.χ. ναυλομεσιτών ) , θα ενισχύσει τις αναλώσεις του κλάδου από εγχώριες εταιρίες και παράλληλα θα συμβάλει στην προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών.

## **4. Ανάπτυξη ανθρωπίνου δυναμικού :**

Η προσέλκυση επαρκούς αριθμού νέων εργαζομένων και γενικά η ενίσχυση του ανθρωπίνου κεφαλαίου στο ναυτιλιακό κλάδο αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και διατήρηση της ναυτιλιακής συστάδας.

Δεν πρέπει να παραλείψουμε το γεγονός ότι το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου το τελευταίο χρονικό διάστημα έχει υλοποιήσει πολιτικές που αποσκοπούν τόσο στην ενδυνάμωση της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον όσο και στη μέγιστη δυνατή συμβολή του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου στην ανάκαμψη και μακρόπνοη ανάπτυξη της χώρας. Η φιλοσοφία είναι απλή : να συμβάλει ώστε η ποντοπόρος ναυτιλία να είναι όσο το

δυνατόν πιο ισχυρή σε διεθνές επίπεδο και πιο χρήσιμη σε εθνικό επίπεδο. Γι' αυτόν το λόγο στοχεύει στην ενίσχυση της ελληνικής σημαίας , η οποία δεν αποτελεί 'σημαία ευκαιρίας'. Σε κάθε ευκαιρία και με κάθε τρόπο ζητά την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο με συγκεκριμένα κίνητρα . Το πράττει γιατί κατέχει ένα τεράστιο κεφάλαιο εμπειρίας και τεχνογνωσίας που έχει σωρευθεί στη χώρα μας από τη διαχρονική επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας. Το επιδιώκει γιατί παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στη ναυτιλία , μειώνοντας τα γραφειοκρατικά εμπόδια . Το διεκδικεί επειδή συμμετέχει σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς , έχοντας εκπροσώπους σε όλον τον πλανήτη . Κυρίως, όμως, το ζητά γιατί κεντρικός άξονας της πολιτικής είναι η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού. Τη βούληση για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και τη διαμόρφωση φιλοεπιχειρηματικού περιβάλλοντος , άλλωστε , την επιβεβαιώνει με τη θέσπιση του νομοσχεδίου για το yachting , με το οποίο έγιναν για πρώτη φορά τολμηρά βήματα απελευθέρωσης και αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία έχει κομβικό ρόλο και την απαραίτητη δυναμική να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον για τη διαμόρφωση ενός νέου 'Εθνικού Αναπτυξιακού Πρότυπου' της χώρας. Στο εγχώριο επίπεδο , η στρατηγική θα ήταν να συνδεθεί η ναυτιλία με την ελληνική οικονομία και να δοθούν κίνητρα για να επενδυθούν περισσότερα ναυτιλιακά κεφάλαια στη χώρα. Το μεγάλο στοίχημα είναι να αναπτυχθούν Διεθνή Ναυτιλιακά Συνεργατικά Πλέγματα ( clusters) Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη , αλλά και να μπορέσουν να προμηθεύσουν με το καλύτερο στελεχειακό δυναμικό τις ναυτιλιακές εταιρείες, μέσα από την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης και τη διευκόλυνση της ναυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών. Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι , οι Έλληνες πάντοτε ιστορικά προσέτρεχαν στη θάλασσα σε όλες τις εποχές της κρίσης και κατορθώνανε μέσα από αυτήν να προχωρούν μπροστά. Η ναυτιλία αποτελεί για τον προνομιακό χώρο που θα καθορίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδας τις επόμενες δεκαετίες. Αυτό έγκειται στο γεγονός ότι , τα επόμενα χρόνια οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές εκτιμάται ότι θα καταγράψουν συγκρατημένη άνοδο και θα επανέλθουν στα μέσα επίπεδα της τελευταίας δεκαετίας, αφού η αναμενόμενη μείωση της πλεονάζουσας προσφοράς χωρητικότητας θα βελτιώσει τις συνθήκες στις διεθνείς ναυλαγορές. Ωστόσο , η

σημαντική αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων από τα μέσα του 2013 με παράδοση μετά το 2015 μπορεί να εμποδίσει την περαιτέρω βελτίωση των ναύλων , περαιτέρω αύξηση των εισπράξεων μπορεί να προέλθει και από την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών ελληνικών συμφερόντων , καθώς και από την ενίσχυση της ναυτιλιακής συστάδας της χώρας.

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Συνοψίζοντας, καταλήγουμε στο ότι μέσω των διάφορων επαγγελματιών τα οποία σχετίζονται με τη ξηρά και τη θάλασσα, αναπτύσσεται ο χώρος της ναυτιλίας , αυτό συμβαίνει διότι έχει καταφέρει να ενώσει στεριά με θάλασσα πράγμα που προσφέρει νέες θέσεις εργασίας σε ανθρώπινο δυναμικό το οποίο μπορεί να εξειδικεύεται σε διάφορους κλάδους . Ακόμη , στις μέρες μας με τη ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας και τους γρήγορους ρυθμούς που κινείται η ναυτιλία , υπάρχουν από πολλές όψεις , αρκετές προοπτικές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας , είτε οικονομικές, είτε επαγγελματικές. Έτσι, αν κάθε επιχείρηση διαχειριστεί με σωστό και έξυπνο τρόπο , την προσφορά της ναυτιλίας , θα έχει το καλύτερο δυνατό και επιθυμητό αποτέλεσμα γι' αυτή .



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ**

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/6514>

<https://schooltec.wordpress.com/b-grade/production/sectors/>

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82>

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B7%CE%BF%CE%B3%CE%BD%CF%8E%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%B1%CF%82>

[http://kesyp-ampel.att.sch.gr/epagg\\_sxetika\\_thalassa\\_PI\\_SEPED.pdf](http://kesyp-ampel.att.sch.gr/epagg_sxetika_thalassa_PI_SEPED.pdf)

<https://www.isalos.net/oikonomologos/epangelmatikes-prooptikes/>

Λύρας Γ. (2002) Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την Ελληνική ναυτιλία , Εκδόσεις κέρδος.