

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

**Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΙΔΕΡΗΣ**

**ΘΕΜΑ: Η Τουρκική Ναυτιλιακή Πολιτική και η σχέση της με την Ελλάδα:  
Συνεργασία ή Σύγκρουση συμφερόντων**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΑΓΚΡΑΤΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ**

**Α.Γ.Μ: 4151**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 22/05/2019**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 02/07/2020**

<b>A/A</b>	<b>Όνοματεπώνυμο</b>	<b>Ειδικότητα</b>	<b>Αξιολόγηση</b>	<b>Υπογραφή</b>
<b>1</b>				
<b>2</b>				
<b>3</b>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	4
----------------	---

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ**

1.1 Η τουρκική κυβερνητική πολιτική .....	5
1.2 Η αναπτυξιακοί στόχοι της ναυτιλίας της τουρκίας .....	6
1.3 Τουρκικός στόλος και θαλάσσια ισχύς .....	7
1.4 Εξελίξεις στον τομέα της τουρκικής ναυτιλίας.....	8
1.4.1 Ιδιωτικοποίηση των τουρκικών λιμένων.....	8
1.4.2 Ανάπτυξη και βελτίωση των κέντρων Logistics.....	9
1.4.3 Νέα σχέδια και επενδύσεις για την επέκταση λιμένων.....	10

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

2.1 το νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας .....	11
2.2 Τα ζητήματα της απασχολήσεως στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία .....	13
2.3 Η σημασία και τα χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας .....	14
2.4 Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.....	15
2.5 Η Σύγχρονη Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδας.....	18

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

3.1 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	19
3.2 Η ελληνική ναυτιλία υπο το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ενωσης .....	21
3.3 Τουρκία και Ευρωπαϊκή Ένωση .....	22

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

4.1 Γεωπολιτικές πτυχές της ναυτιλιακής Τουρκίας .....	23
4.2 Οικονομικές συγκρούσεις ανάμεσα σε λιμάνια της Τουρκίας με λιμάνια της Ελλάδος. ....	25
4.3 Συγκρούσεις σχετικά με τις δραστηριότητες του πολεμικού ναυτικού της Τουρκίας. ....	28
4.4 Σύγκριση ελληνικών και τουρκικών ναυπηγείων και ναυπηγήσεων. ....	30

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑ**

5.1 Ελληνοτουρκική Ναυτιλιακή Συνεργασία .....	33
5.2 Συνεργασία Ελλάδος-τουρκίας σε τουρισμό, ναυτιλία και εμπόριο .....	34
5.3 Οι 25 συμφωνίες που υπέγραψε η Ελλάδα με την Τουρκία .....	36
Συμπεράσματα .....	39

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας είναι να αναλύσει και να διερευνήσει την τουρκική ναυτιλιακή πολιτική και την σχέση της με την Ελλάδα.

Μέσα από τη μελέτη ποικίλης βιβλιογραφίας, αναζήτηση σχετικών άρθρων εφημερίδων, περιοδικών διαδικτυακών, και άλλων πηγών, θα προσπαθήσουμε όσο το δυνατόν πλησιέστερα να αναπτύξουν το θέμα αυτό και να παρουσιάσουμε αν τελικά ανάμεσα στην τούρκικη ναυτιλιακή πολιτική σε σχέση με την Ελλάδα, υπάρχει συνεργασία ή σύγκρουση συμφερόντων.

Είναι κοινώς αποδεκτό πως η Ελλάδα και η Τουρκία από τα αρχαία χρόνια μέχρι και σήμερα, διέπονται από διαφωνίες και διαμάχες, είτε οικονομικής φύσεως είτε γεωπολιτικής. Αυτό μπορεί να διαπιστωθεί από τις οικονομικές συγκρούσεις που υπάρχουν ανάμεσα στα λιμάνια της Τουρκίας με τα λιμάνια της Ελλάδας, από τις συγκρούσεις των ελληνικών και των τουρκικών ναυπηγείων και ναυπηγήσεων, και με τις συγκρούσεις σχετικά με τις δραστηριότητές του πολεμικού ναυτικού της Τουρκίας.

Επίσης, θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε ότι ανάμεσα σε αυτές τις δύο χώρες εκτός από τις συγκρούσεις υπάρχουν και κάποιες συμφωνίες-συνεργασίες, οι οποίες αποσκοπούν στην ανάπτυξη του τουρισμού, της ναυτιλίας, και του εμπορίου των δύο χωρών. Γενικότερα, τα δύο κράτη έχουν συμφωνήσει να εξασφαλίζουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων τους στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων τους. Επιπλέον, οι δύο χώρες έχουν υπογράψει κάποιες ακόμη επιπλέον συμφωνίες τις οποίες θα τις δούμε πιο αναλυτικά παρακάτω.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

### 1.1 Η τουρκική κυβερνητική πολιτική

Η τρέχουσα κυβερνητική πολιτική της χώρας σε ότι αφορά τους λιμένες της και την ναυτιλιακή της πολιτική, διαμορφώνεται από τα εξής νομοθετήματα:

Νόμος 618/1925. Το Άρθρο 1 ορίζει ότι το κράτος είναι υπεύθυνο για τη διοίκηση, τον καθαρισμό, την εμπόληση και τη διεύρυνση των λιμένων, τη συντήρησή τους και όλες τις άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτούς.

Νόμος 815/1926. Το Άρθρο 1 ορίζει ότι το δικαίωμα μεταφοράς προϊόντων και επιβατών από ένα σημείο των Τουρκικών ακτών σε ένα άλλο, καθώς και η ρυμούλκηση, η πλοήγηση και κάθε άλλη δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα εντός ή μεταξύ των Τουρκικών λιμένων και των ακτών πρέπει να ανήκει αποκλειστικά σε πλοία και σκάφη με Τουρκική σημαία.

Νόμος 3621/1990.

Νόμος 4046 σχετικά με τις ιδιωτικοποιήσεις.

Η ιδιωτικοποίηση των λιμένων ξεκίνησε το 1955. Μικροί λιμένες υπό τον έλεγχο του Ναυτιλιακού Οργανισμού της Τουρκίας (ΤΜΟ) ιδιωτικοποιήθηκαν μεταξύ του 1998 και του 2003. Πρωταρχικός στόχος της ιδιωτικοποιήσεως ήταν να ελαχιστοποιηθεί ο ρόλος του κράτους στις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες, και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός σε μία ελεύθερη αγορά. Η ιδιωτικοποίηση έγινε από ξένες εταιρείες που εξυπηρετούσαν τουρκικά συμφέροντα.

Επίσης σημαντικό ρόλο έπαιξε και το ταμείο ιδιωτικοποιήσεων το οποίο αποφάσισε την περαιτέρω ιδιωτικοποίηση έξι λιμανιών που είναι η πιο σημαντική πυλώνας στην Τουρκία. Από άποψη τοποθεσίας, μεγέθους, υποδομών επενδύσεων και σύνδεσης με την σιδηροδρομική γραμμή στην ενδοχώρα και τους αυτοκινητόδρομους. Τα λιμάνια αυτά που ιδιωτικοποιήθηκαν ήταν στις περιοχές İzmir, Mersin, İskenderun, Derince, Bandırma και Samsun. Οι παραχωρήσεις των δικαιωμάτων λειτουργίας των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών καθώς και η κυριότητα, τα περιουσιακά στοιχεία, και η έκταση των εδαφών παραμένουν ακόμη στην ιδιοκτησία του δημοσίου. Παράλληλα, η τουρκία καταλαμβάνει προσπάθειες ώστε να γίνει εφικτή η σύνδεση των λιμένων με σιδηροδρομικές αρτηρίες που θα διευκολύνουν στη ροή των έμδων χωριών μεταφορών.

## 1.2 Η αναπτυξιακοί στόχοι της ναυτιλίας της τουρκίας

Μετά από 25 χρόνια μακροπρόθεσμων αναπτυξιακών σχεδίων και στόχων της Τουρκίας έχοντας διανύσει το 15ο πλάνο (2014-2020) τις οποίες οι στόχοι της αποτελούν τα εξής:

- Οι Τουρκικοί λιμένες να μπορούν να διαχειρίζονται 13.8 εκατ. TEU (αύξηση 11.2%) και 615 εκατ. τόνους συνολικού φορτίου με σκοπό την αύξηση σε ποσοστό 8%.
- Η διεξαγωγή των σχεδίων για την ανάπτυξη των κέντρων logistics να γίνεται σε διαδρόμους μεταφορών.
- Η σύνδεση των αναπτυξιακών κέντρων logistics, να συνδυάζεται με τις μεταφορές.
- Η ολοκλήρωση του μακροπρόθεσμου σχεδίου για τον λιμένα Candarli και έναρξη της κατασκευής των λιμένων στο Mersin και Filyos.
- Η πραγματοποίηση του σχεδίου της σύνδεσης των λιμένων με την ενδοχώρα οδικώς ή σιδηροδρομικώς.
- Η διαμόρφωση ενός εξειδικευμένου μοντέλου λιμενικής αρχής.
- Η απλοποίηση των τελωνιακών διαδικασιών με την βοήθεια της ευρείας χρήσης πληροφοριακών συστημάτων και του συστήματος “single window”.

Σε ότι αφορά το πρόγραμμα σχετικά με το σχέδιο για την προσέλκυση επενδύσεων που έχει τεθεί σε εφαρμογή από το Ιανουαρίου του 2012, αυτό αποτελεί ένα γενικό δημοσιονομικό σχέδιο με στόχο την ενίσχυση των επιχειρηματικών επενδύσεων στην Τουρκία και την αποτελεσματική υλοποίηση του στόχου. Περιλαμβάνει 4 είδη επενδύσεων: γενικές, περιφερειακές, μεγάλης κλίμακας και στρατηγικές επενδύσεις. Συγκεκριμένα για τις ναυπηγικές περιφέρειες, η ενίσχυση των επενδύσεων περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα: φοροαπαλλαγές, δασμολογικές απαλλαγές, φορολογικές μειώσεις, κοινωνική ασφάλιση, εκχώρηση γης και αποκλειστικά για τις στρατηγικές επενδύσεις επιστροφή ΦΠΑ.

Για τις επενδύσεις στα πλοία υπό τουρκικής σημαία, περιλαμβάνονται συγκεκριμένες επενδύσεις που μπορούν να λάβουν χώρα, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο λειτουργεί υπό Τουρκική σημαία για τουλάχιστον 5 χρόνια. Σε αυτή την περίπτωση, και κατόπιν έγκρισης του Υφυπουργού Οικονομικών, αλλά και όλοι οι μηχανικοί και παραγωγικοί εξοπλισμοί που εισάγονται από την τουρκική κυβέρνηση απαλλάσσονται από τους δασμούς (αφορά σε τρίτες χώρες εκτός E.E.), τον ΦΠΑ και απολαμβάνουν φορολογικές μειώσεις. Οι εξοπλισμοί σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να ανήκουν στον εγκεκριμένο Κατάλογο Μηχανημάτων και Εξοπλισμών.

Η Τουρκία σκοπεύει να αναπτύξει τον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών Cahit Turhan (7 Φεβρουαρίου 2019) Με σκοπό αυτό να Εντάξει ένα εκατομμύριο Τούρκους

υπήκοους στο Πρόγραμμα ναυτικής Εκπαίδευσης μέχρι το 2023. Επίσης το πρόγραμμα δημόσιας εκπαίδευσης θα είναι δωρεάν για όλους τους Τούρκους υπήκοους που έχουν προηγούμενη εξοικείωση με τη ναυτιλία, είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί ότι 1 στους 390 Τούρκους κατέχει ερασιτεχνικό δίπλωμα ναυτικού. Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης έχει ως στόχο στην διευκόλυνση της Τουρκίας στο να αναδειχθεί ως μία από τις κομβικές χώρες στο Διεθνές εμπόριο δια θαλάσσης, επίσης είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί ότι ένα ρητό του τουρκικού Λυκείου Πολεμικού Ναυτικού είναι ότι «Όποιος ελέγχει τις θάλασσες ελέγχει τον κόσμο».

### 1.3 Τουρκικός στόλος και θαλάσσια ισχύς

Σύμφωνα με πρόσφατες στατιστικές, ο τουρκικός στόλος υπό διάφορες σημαίες κατέχει τη 15η θέση βάσει χωρητικότητας DW (2018) ενώ ο τουρκικής σημαίας στόλος την 30ή θέση βάσει χωρητικότητας DW διεθνώς. Ο Τουρκικός στόλος παρουσιάζει διαφόρων ειδών πλοίου όπως μεταφοράς χύδην φορτίου (66,4%) και, σε μικρότερο βαθμό, κοντέινερ (22,6%) και ξηρού φορτίου (6,53%). Περίπου το μισό από το διεθνές νηολόγιο αποτελείται από πλοία ξηρού φορτίου (47%). Επιπλέον πιο αναλυτικά ο τουρκικός εμπορικός στόλος αποτελείται από 591 πλοία: 36,53% πλοία ξηρού φορτίου, 14,89% πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, 9,98% δεξαμενόπλοια για χημικά, 8,97% κοντέινερ και 3,89% πετρελαιοφόρα, και 25,74% λοιπά είδη πλοίων.

Η Τουρκία διαθέτει δύο μορφές νηολογίου: το εθνικό και το διεθνές. Το εθνικό νηολόγιο περιλαμβάνει κυρίως μικρά πλοία χωρητικότητας 8.500 dwt, ενώ το διεθνές ένα μέσο όρο 15.400 dwt, όμως από πλευράς χωρητικότητας το μεγαλύτερο μέρος του τουρκικού στόλου είναι νηολογημένο στη Μάλτα όπως και σε άλλα νηολόγια.

Ο μέσος όρος ηλικίας του τουρκικού στόλου ανέρχεται στα 24 χρόνια σύμφωνα με τις μετρήσεις που έγιναν το 2014. Συγκεκριμένα ο μέσος όρος ηλικίας για τα πλοία ξηρού φορτίου είναι 24 έτη, για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου είναι στα 12 έτη, για τα πετρελαιοφόρα στα 15, για τα κοντέινερς στα 13 έτη, και για τα δεξαμενόπλοια και χημικά στα 13 έτη.

Σύμφωνα με τις μετρήσεις και τα στατιστικά που έγιναν το 2014 για την χωρητικότητα του τουρκικού στόλου υπό ξένη σημαία ήταν 19,2 εκατομμύρια DWT. Ενώ από την 1η Ιανουαρίου 2015 υπήρξε μία ανοδική αύξηση του στόλου υπό τουρκική αλλά και ξένη σημαία το οποίο ανέρχεται στα 27,5 εκατομμύρια DWT.

Country	National Flag				Foreign Flag				Controlled Fleet			
	No	1000 dwt	1000 TEU	Ave Age	No	1000 dwt	1000 TEU	Ave Age	No	1000 dwt	1000 TEU	Ave Age
Greece	807	74.938	152	13,6	3.445	233.190	1.604	11,0	4.252	308.128	1.755	11,5
Japan	709	19.244	13	12,5	3.426	222.936	1.327	7,2	4.135	242.180	1.340	8,1
China	2.489	72.019	595	10,8	2.231	117.744	930	11,8	4.720	189.793	1.524	11,3
Germany	256	12.641	923	13,9	3.389	111.113	4.360	9,4	3.645	123.574	5.784	9,2
Korea	719	15.164	91	17,9	904	70.003	617	9,9	1.623	85.167	708	13,5
Norway	498	15.064	71	15,0	1.050	44.853	313	13,9	1.548	59.917	384	14,2
USA	201	4.602	70	23,3	869	51.075	204	13,3	1.070	55.677	274	15,26
Singapore	735	30.181	772	8,2	588	24.959	258	15,1	1.323	55.140	1031	11,3
Taiwan	105	4.606	125	16,2	741	40.708	824	10,8	846	45.314	949	11,5
Italy	505	15.335	56	13,8	522	26.523	1064	10,9	1027	41.858	1.123	12,4
Denmark	330	13.459	683	12,8	572	27.677	788	9,5	844	47.532	945	11,2
Hong Kong	453	26.665	422	7,2	301	8.455	50	17,9	754	35.121	472	11,5
<b>Turkey</b>	<b>564</b>	<b>8.297</b>	<b>96</b>	<b>18,0</b>	<b>834</b>	<b>19.209</b>	<b>108</b>	<b>18,5</b>	<b>1.398</b>	<b>27.507</b>	<b>204</b>	<b>18,3</b>

## **1.4 Εξελίξεις στον τομέα της τουρκικής ναυτιλίας**

### **1.4.1 Ιδιωτικοποίηση των τουρκικών λιμένων**

Η γεωγραφική θέση της Τουρκίας επιτρέπει στα λιμάνια της να διαχειρίζονται μεγάλες ποσότητες φορτίων μεταξύ Δύσης και Ανατολής, παρέχοντας παράλληλα εξαιρετικές προοπτικές για την ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορικών μεταφορών. Οι ιδιωτικοποιήσεις συνιστούν παραχώρηση των δικαιωμάτων λειτουργίας των λιμένων καθώς η κυριότητα, τα περιουσιακά στοιχεία και η εδαφική έκτασή τους παραμένουν στην ιδιοκτησία του δημοσίου .

Πρόσφατα έχουν γίνει κάποιες σημαντικές αλλαγές τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό περιβάλλον των λιμένων μέσα από ιδιωτικοποιήσεις, νέες επενδύσεις, επέκταση και διεύρυνση των δυνατοτήτων των λιμένων καθώς και διοικητικές μεταρρυθμίσεις, που οδήγησαν σε αύξηση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, το σύνολο των εμπορευμάτων (από εισαγωγές, εξαγωγές, ενδομεταφορές και διαμετακόμιση) που διαχειρίστηκαν τα τουρκικά λιμάνια από το 2016 υπολογίζεται σε 430 εκατ. τόνους».

Πρωταρχικός στόχος είναι να ελαχιστοποιηθεί ο ρόλος του κράτους στις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες, και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός σε μία ελεύθερη αγορά. Επιπλέον, στόχος της Τουρκίας είναι να γίνει το κέντρο διαμετακόμισης φορτίου στην περιοχή, κάτι που οδηγεί στην ανάγκη για νέες επενδύσεις στους τερματικούς σταθμούς των λιμένων του Μαρμαρά, του Αιγαίου και της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου. Το αναπτυξιακό σχέδιο της Τουρκίας αποσκοπεί στην αναβάθμιση των λιμένων της σε κέντρα logistics και χώρους διατροπικών μεταφορών.

Παράλληλα καταβάλλονται προσπάθειες να αυξηθεί η σύνδεση των λιμένων με σιδηροδρομικές αρτηρίες, που θα διευκολύνει την απρόσκοπτη ροή των διατροπικών μεταφορών. Επιπλέον, θα μπορούσαμε να σημειώσουμε ότι ενδιαφέρον παρουσιάζει και η προσπάθεια που γίνεται για την εξειδίκευση των λιμένων σε συγκεκριμένους τύπους φορτίων, καθώς μέχρι σήμερα λειτουργούν ως συμβατικοί τερματικοί σταθμοί που εξυπηρετούν φορτία κάθε είδους. Πιο συγκεκριμένα, αυξάνονται οι τερματικοί σταθμοί φορτηγών πλοίων στην περιοχή Ambarli και Nemrut Bay καθώς και οι τερματικοί πλοίων Ro-Ro στη θάλασσα του Μαρμαρά».

Ports	Date of tender	Date of transfer	Period (Year)	Concession granted	Sales (M USD)	Results
Mersin	August 12, 2005	May 11, 2007	36	PSA-Akfen Joint Venture Group	755	Transferred
Izmir	May 3, 2007	-	49	Global-Hutchison-Aegean Exporters Assembly JV	1.275	Cancelled, Aug. 15, 2011 Cancelled, Sep. 21, 2012*
Derince	May 12, 2007	-	36	Türkerler JV Group	195	Cancelled, Aug. 15, 2011 Dec. 12, 2013 **
Bandırma	May 16, 2008	May 18, 2010	36	Celebi JV Group	175	Transferred
Samsun	May 16, 2008	March 31, 2010	36	Ceynak Logistics Inc.	125	Transferred
Iskenderun	Sept.28, 2010	Dec. 30, 2011	36	Limak Investment and Energy Inc.	372	Transferred



### 1.4.2 Ανάπτυξη και βελτίωση των κέντρων Logistics

Οι εταιρείες logistics της τουρκίας επενδύουν συνεχώς σε εξοπλισμό, επεκτείνοντας την αποθηκευτική τους ικανότητα ολοένα και περισσότερο όπως για παράδειγμα, οι ζώνες logistics περί της Κωνσταντινούπολης εκτείνονται συνεχώς και δημιουργούν θυγατρικές σε ομοίους τομείς όπως οι κατασκευές. Η Κωνσταντινούπολη είναι το σημαντικότερο κέντρο, καθώς από αυτή περνάει ο μισός όγκος των μεταφορών. Οι μεγαλύτερες εταιρείες logistics εδρεύουν στην περιοχή του Βοσπόρου, η Σμύρνη μετατρέπεται σε ένα από τα μεγαλύτερα εξαγωγικά κέντρα της χώρας. Η εταιρεία Balnak Logistics, μια από τις δέκα μεγαλύτερες της χώρας, παρουσίασε πέρυσι αύξηση του κύκλου εργασιών της κατά 20%, ενώ η Ekol Logistics παρουσίασε αύξηση της τάξης του 58%.

Επιπλέον, η ανάπτυξη των κέντρων Logistics έχουν ως σκοπό την δημιουργία καινούργιων κέντρων logistics σε περιοχές που βρίσκονται κοντά σε βιομηχανικές ζώνες και όπου υπάρχει μεγάλο δυναμικό εμπορευματικών μεταφορών και ανάγκη για αποθήκες εφοδιασμού. Επίσης γίνονται έργα για την κατασκευή 12 κέντρων logistics που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη για να ενισχύσουν τις συνδυασμένες μεταφορές.

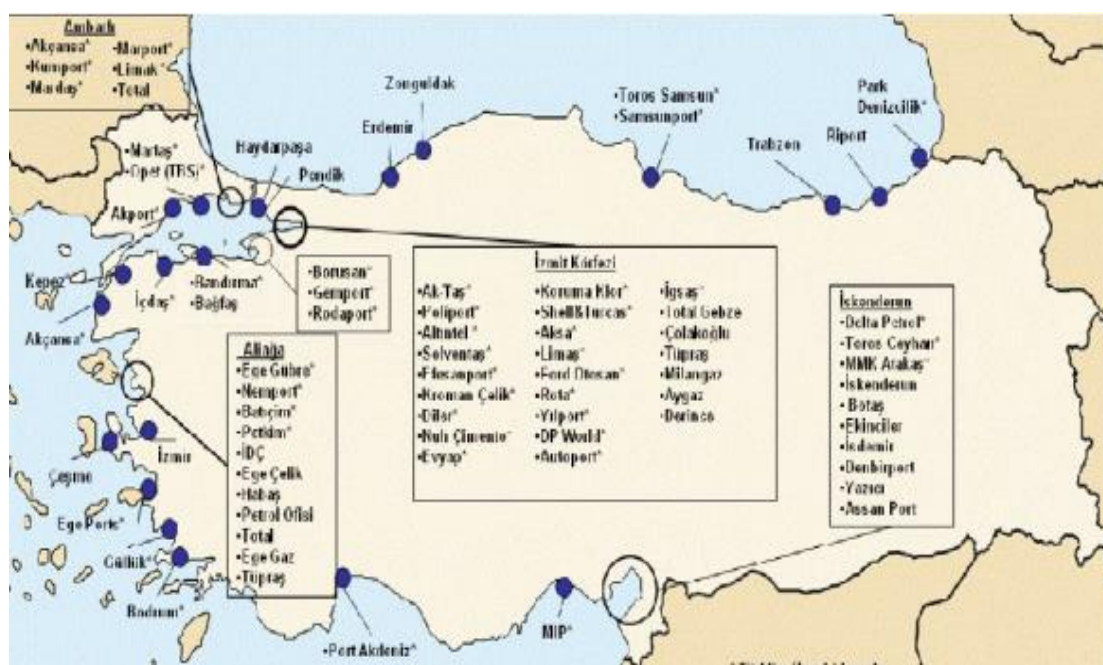


### 1.4.3 Νέα σχέδια και επενδύσεις για την επέκταση λιμένων

Τα έργα υποδομών στους λιμένες μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες: Έργα για την κατασκευή νέων λιμένων και επέκταση-ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων. Αυτά τα σχέδια αφορούν την κατασκευή νέων λιμένων στις περιοχές Mersin, Candarli και Filyos από τα οποία το κάθε λιμάνι και εξυπηρετεί διαφορετικούς σκοπούς.

- Το λιμάνι στο Candarli σχεδιάζεται να λειτουργήσει σαν κέντρο, για την κυκλοφορία εμπορευμάτων μεταξύ Ευρώπης, Μέσης Ανατολής και Μαύρης Θάλασσας.
- Το λιμάνι στη Mersin έχει ως σκοπό να βοηθήσει τις χώρες της Κεντρικής Ασίας να βρουν διέξοδο στη Μεσόγειο.
- το λιμάνι Filyos θα αποτελέσει σημαντική διέξοδο για τα φορτία που προέρχονται ή μεταφέρονται για τη Μέση Ανατολή, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής της Αγκυρας.

Επίσης ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στο σχέδιο για τον λιμένα Petkim, καθώς θα κατασκευαστεί μέσα στο συγκρότημα πετροχημικών στο Nemrut Bay, κοντά στο Λιμάνι του Izmir. Όταν ολοκληρωθεί θα είναι το μοναδικό λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου όπου 11.000 TEU κοντέινερ θα μπορούν να αγκυροβολούν με ευκολία. Επιπλέον, Αναμένεται να αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα λιμενικά συγκροτήματα στην περιοχή του Αιγαίου με χωρητικότητα 1,5 εκατ. TEU.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

#### 2.1 το νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό Πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, και που βοήθησε να γιγαντωθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 "περί προσέγγισης ξένων κεφαλαίων" που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού. Και ειδικότερα του άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού όπως αναφέρεται τα υπόλοιπα του ΔΝΤ που προσδιορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1.500 κοχ εάν νηολογηθούν υπό την Ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να γράψουν πλοία άνω των 1.500 κοχ στο Ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω των 50% του Μετοχικού κεφαλαίου στις ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε ελληνικά συμφέροντα.

Η νηολόγηση αυτών των πλοίων βασίζεται σε κάποιους όρους που θέτουν οι ελληνικές αρχές:

- Στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον Ελληνικό στόλο.
- Στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού κώδικα.
- Η επιβολή αποφάσεων ξένων δικαστήριου ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων.
- Τα δικαιώματα του ενυπόθηκου δανειστή.
- Η αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου. Αν εννοείς αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του Εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών.
- Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανέναν περιορισμό.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 οι ελληνικές αρχές προσπαθούσαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προσπαθούν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγηση πλοίων με βάση αυτό το ΔΣ ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών και του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο Ελληνικό νηολόγιο. Την ίδια ακριβώς πολιτική υιοθέτησαν και άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως η Βρετανία το Βέλγιο η Ιταλία και η Γαλλία με κατοχή από τους πολίτες του το 51%, η Ολλανδία αγγίζει το 67%.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ακολουθούν τους νόμους περί ανώνυμων εταιρειών και περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Όσοι αλλοδαποί επιθυμούν να δρομολογήσουν πλοία στο χώρο της Ελληνικής ακτοπλοΐας πρέπει να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις μεταξύ άλλων τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, την τήρηση όρων σχετικά με τα λιμάνια προσεγγίσεως, τις άγονες γραμμές, τις ημερομηνίες έναρξης των δρομολογίων και τη διάρκεια εξυπηρέτησης της γραμμής καθόλη τη διάρκεια του έτους κ.λπ.

επίσης σύμφωνα με τον αναγκαστικό νόμο 89/67 με τον οποίον δόθηκε η δυνατότητα να κρατάς εγκαταστήσουν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσονται δραστηριότητα εκτός Ελλάδας χωρίς να φορολογούνται τα έσοδα τους, όποιος αυτός νόμος τροποποιήθηκε με τον αναγκαστικό νόμο 378/68 περί διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων για ναυτιλιακές εταιρείες που θα εγκατασταθούν στην Ελλάδα με τη μορφή γραφείου ή πρακτορείο, ανεξάρτητα από τη σημαία που έχει το πλοίο, θα πληρώνουν φόρους σύμφωνα με το Ν.27/75 καθώς και εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένες, αλλά θα απαλλάσσονται από τη φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλης εισφοράς υπέρ του ελληνικού δημοσίου.

Επίσης με το Ν.27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου σε σχέση με το αναγκαστικό νόμο 45/88, και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 25 είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο εργασιών άλλες εργασίες ναυτιλιακής φύσης με την Ανάληψη της διαχείρισης των πλοίων. Το συγκεκριμένο άρθρο αντικαταστήθηκε με τον αριθμό 28 του νόμου 814/78 με τον οποίον τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί εγκαταστάσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα.

## **2.2 Τα ζητήματα της απασχολήσεως στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία**

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία το ποσοστό των Ελλήνων στην οργανική σύνθεση ενός πλοίου του ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται στο 60%, η χώρα εγκατάστασης του γραφείου της εταιρείας είναι συνήθως στον Πειραιά η ελληνική επικράτεια. Αντίστοιχα, ενώ η εθνικότητα του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη νομοθεσία πρέπει να είναι ελληνικής σε ποσοστό άνω του 50%, η χρηματοδότηση γίνεται από ξένες τράπεζες κατά 90%, τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, σχεδόν εξ ολοκλήρου ανήκουν σε αλλοδαπούς φορτωτές και τέλος χρησιμοποιούν ξένα λιμάνια για την εξυπηρέτηση των αναγκών των Καταναλωτών τρίτων χωρών.

Επίσης ένα άλλο θέμα που απασχολεί την Ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι η επάνδρωση των πλοίων και η σύνθεση των πληρωμάτων που αποτελεί τα τελευταία χρόνια ένα από τα πιο σοβαρά θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής και αναμφίβολα μία από τις σημαντικότερες διαμάχης μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ η απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων επιτρέπεται μόνο λόγω της έλλειψης Ελλήνων ναυτικών, και με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό τους δεν υπερβαίνει το ένα τέταρτο του συνολικού αριθμού του πληρώματος. Η διαθεσιμότητα του ναυτεργατικού δυναμικού πρέπει να εξεταστεί από τρεις διαφορετικές πλευρές δηλαδή τη στρατηγική των ναυτικών εταιρειών, την κρατική πολιτική και τις προσδοκίες των ναυτικών. Επιπλέον θα πρέπει η κυβέρνηση να επέμβει στα διαφορετικά εκπαιδευτικά ιδρύματα προβλέποντας έτσι ένα ανταγωνιστικό τομέα που θα διαθέτει καλά καταρτισμένους ναυτικούς με ικανοποιητικά προσόντα.

Ένα ακόμη θέμα το οποίο θα μπορούσαμε να αναφέρουμε είναι ότι η κρατική ναυτιλιακή Πολιτική δεν συμπίπτει με την πολιτική που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες διότι αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα η διαρροή από τη σημαία (flagging out) σε σημαία ευκαιρίας για προφανή οικονομικά πλεονεκτήματα, π.χ. οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες απολαμβάνουν χαμηλότερα κόστη στους μισθούς των πληρωμάτων. Ένα χαρακτηριστικό αυτής της διαφοροποίησης είναι ότι η κρατική ναυτιλιακή πολιτική σπάνια ταυτίζεται με τα συμφέροντα των ενώσεων των ναυτικών και ο επαναπροσανατολισμός της σταδιοδρομίας, π.χ. αναζητώντας εργασία στην ξηρά ή την οριστική εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος.

Η Ελλάδα έως το 1998 είχε μία συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών η οποία αγγίζει το ποσοστό 60-40 (Ελληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά πλοία). Σήμερα ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών στα πλοία εξαρτάται από τους κοχ. Με άλλα λόγια Οι συγκεκριμένες θέσεις πρέπει να καλύπτονται από τους Έλληνες ναυτικούς αλλά η ανωτέρω αναλογία δεν έχει αλλάξει

### **2.3 Η σημασία και τα χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας**

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί το σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλει αποφασιστικά σε αυτή. Μέχρι και σήμερα ο ελληνικός εμπορικός στόλος παραμένει στην πρώτη θέση στο σύνολο του (πλοιοκτησία υπό εθνική και ξένη σημαία). Εάν λάβουμε υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται δια μέσω της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς το ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (2014) είτε με κριτήριο την εθνικότητα του πλοιοκτήτη είτε με την ευεργετική τοποθεσία της ιδιοκτησίας η Ελλάδα είναι στην πρώτη θέση με 3826 πλοία και συνολική χωρητικότητα (dwt) 283.498.

Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 7% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών, είναι της τάξης των 3,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Σήμερα απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί στη θάλασσα, στα γραφεία των εταιρειών περίπου 10.000 και άλλοι τόσοι σε ναυτιλιακές εργασίες. Επίσης η Ελληνική ναυτιλία ενισχύει την δραστηριότητα μιας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπεται την διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι τομείς της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία.

Η ελεύθερη αγορά έχει μεγάλα πλεονεκτήματα για τους ιδιοκτήτες φορτίων, που θέλουν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη τους από τη στιγμή που υπάρχει σκληρός ανταγωνισμός στους ναύλους και πιθανότατα δεν αλλάζει όταν δεν υπάρχουν τα απαραίτητα κίνητρα για την ασφάλεια και την αξιοπιστία ενός σύγχρονου μεταφορικού συστήματος. Με άλλα λόγια θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχουν δύο ομάδες πλοίων, αυτά που δεν τηρούν ή δεν έχουν εφαρμόσει τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και αυτά που είναι σε πλήρη αρμονία με αυτούς, παρατηρείται συχνά το φαινόμενο να επικρατεί η πρώτη ομάδα.

Η ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες συγκρίνοντάς την με άλλες παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, οι οποίες αφορούν στη δραστηριοποίηση και στη χρηματοδότησή της γνωρίζουμε ήδη ότι η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις χύδην μεταφορές αλλά και στην αγορά γενικών φορτίων.

Το ελληνικής σημαίας πλοίο επειδή δεν διαθέτει σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο προσφέρει αναγκαστικά τις υπηρεσίες του στην λήψη αναγκαστικών και στην και τις μεταφορές τρίτων χωρών. Επίσης, η παραγωγική διαδικασία του κλάδου της Ελληνικής ναυτιλίας γίνεται σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός των συνόρων π.χ. ναυπήγηση, επισκευές, μεταφορές και διάλυση των πλοίων, συμφωνείες ναυλοσυμφωνων και ασφαλιστικών συμβολαίων, αγοραπωλησίας πλοίων κ.λπ.. Η χρηματοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ παράλληλα δεν ισχύουν στην Ελλάδα κάποιου είδους δημοσιονομικά συστήματα που υπάρχουν σε άλλα κράτη, π.χ. ειδικές επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.λπ..

Όσο αφορά στον ελληνόκτητο στόλο το κύριο μειονέκτημα του ήταν μέχρι μέχρι σχεδόν σήμερα η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Οι ολοένα και αυστηρότεροι διεθνείς κανονισμοί για το θαλάσσιο περιβάλλον και ο αναμενόμενος διεθνής ανταγωνισμός επηρέασαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στον να αλλάξουν σταδιακά τις πολιτικές τους και πλέον να μην προτιμούν τα πλοία μεγάλης ηλικίας, παράλληλα με την εμφάνιση κάποιων παραμέτρων που συνέβαλαν στον εκσυγχρονισμό του Εθνικού προϊόντος. Πιο συγκεκριμένα η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία άμεσα από την αγορά των άλλων και τη χρηματαγορά αλλά και όποιες διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επιπτώσεις σε αυτήν.

#### **2.4 Σύνθεση και δομή του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου**

Η Ελλάδα παρά τις προκλήσεις της αγοράς και τα προβλήματα της εγχώριας οικονομίας που αντιμετωπίζει η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα, η Ελλάδα εξακολουθεί να ενισχύει την ηγετική της θέση ως η μεγαλύτερη εφοπλιστική χώρα τα τελευταία χρόνια. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να βρίσκονται στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης, με συνολική χωρητικότητα 202,6 εκατομμυρίων τόνων, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 16% του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς, ακολουθούμενοι από την Ιαπωνία με 13%, την Κίνα με 11%, και τη Γερμανία με 7%. Επίσης, Ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατατάσσεται στη 18η θέση παγκοσμίως, βάσει του συνολικού αριθμού των πλοίων, και στην 9η θέση, με βάση τη χωρητικότητα (DWT). Η σημαία του Παναμά εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, με βάση τόσο τον αριθμό των πλοίων, όσο και τη χωρητικότητα.

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας εξαιρετικά σημαντικός κλάδος, ο οποίος διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διατήρηση της ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, λόγω της συνεχιζόμενης υποστήριξης των Ελλήνων πλοιοκτητών στην ελληνική σημαία, της δημιουργίας προστιθέμενης αξίας για πολλούς παραγωγικούς τομείς, καθώς και της δημιουργίας θέσεων εργασίας σε πλοία, ναυτιλιακά γραφεία και επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Χώρα	Αριθμός στόλου σήμερα <sup>1</sup>								
	Πετρελαιο-φόρα	Πλοία μεταφοράς κύβην ξηρού φορτίου	Φορτηγό-πλοία	Πλοία ειδικών χρήσεων	Λοιπά πλοία	Σύνολο	Εκατ. τόνοι	Sbn.	
1. Ελλάδα	1.210	2.109	743	447	663	5.272	202,6	85,5	
2. Ιαπωνία	950	1.928	2.476	1.516	1.734	8.604	163,1	89,0	
3. Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	712	2.058	1.933	658	1.614	6.975	139,2	77,9	
4. Γερμανία	235	444	2.300	224	434	3.673	86,6	37,2	
5. ΗΠΑ	296	245	343	161	4.183	5.228	63,4	116,7	
6. Νότιος Κορέα	337	418	719	570	802	2.846	55,5	22,7	
7. Νορβηγία	207	313	519	602	1.218	2.859	54,3	65,2	
8. Σιγκαπούρη	749	232	492	374	1.967	3.814	42,0	35,1	
9. Ιταλία	269	201	422	142	972	2.006	40,1	29,7	
10. Ταϊβάν	110	381	407	89	169	1.156	31,1	10,7	

Όσον αφορά το σύνολο των ναυτικών Ελλήνων και ξένων που υπηρετούν στα ελληνικά συμφέροντα πλοία, ο αριθμός τους βρίσκεται σταθεροποιημένα και ελαφρώς μειωμένος, το μεγάλο όμως πρόβλημα είναι ότι φαίνεται πως υπάρχει μία γενική μείωση των Ελλήνων ναυτικών που ανέρχεται σε αριθμό περίπου 2.000 έως 2.500 ναυτικούς ενώ σε ποσοστά είναι μειωμένος κατά 7,8% περίπου. Ανάλογα είναι τα ποσοστά των Ελλήνων ναυτικών και σε αυτόν που υπηρέτησαν σε ελληνικά μόνο πλοία καθώς και στα ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT.

Επίσης σύμφωνα με την έρευνα και τα στατιστικά στοιχεία του Ιανουαρίου του 2004, η ελληνική ναυτιλία συγκροτεί μια δύναμη που αντιπροσωπεύει το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας με 3370 πλοία μεγαλύτερα των 1.000 κόρων και συνολικά εκτόπισμα 180 εκατ. DWT. Διεθνώς τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν το 8,7% του παγκόσμιου συνόλου των πλοίων, το 16,5% του παγκόσμιου deadweight και το 14,1% του gross tonnage. Ένα πολύ σημαντικό συμπέρασμα που προκύπτει από τα στοιχεία αυτά είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός του ελληνόκτητου στόλου καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που μειώθηκε ακόμη περισσότερο και βρίσκεται τώρα στα 15,9 χρόνια έναντι 16,8 χρόνων το 2004, 17,4 χρόνων το 2003, 19,6 χρόνια το 2002, 20,0 χρόνια το 2001 και 20,3 χρόνια το 2000 με μία μείωση επίσης σε σχέση με το dwt32 και το gt.33. Ειδικότερα, με βάση το gt, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου είναι τώρα τα 11,9 χρόνια έναντι 12,6 χρόνια το 2004, ενώ με βάση το dwt είναι 11,5 έναντι 12,2.

Η ελληνική ναυτιλία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο κομμάτι του στόλου της στις μεσαίες και μεγάλες χωρητικότητες, 20.001-40.000 και 80.000 και άνω αντίστοιχα, ενώ στην κατηγορία 20.001 έως 40.000 υφίσταται σκληρός ανταγωνισμός με την Μάλτα για την πρώτη θέση. Αντίθετα στις μικρές κατηγορίες, η δύναμη της ελληνικής σημαίας είναι μικρή και βρίσκεται στην τέταρτη θέση. Σε αυτές της κατηγορίες κυριαρχούν η Μάλτα, η Κύπρος και ο Παναμάς.



Σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία της Unctad, εκτιμάτε ότι μειώθηκε ελαφρώς ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων (πλοία 1.000 gt και άνω), ενώ αντιθέτως αυξάνεται το μερίδιο των ξένων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο. Το μερίδιο των ξένων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο βρισκόταν στο 68,82%, το 2016 ανέβηκε στο 77,92%, για να αυξηθεί περαιτέρω το 2017 στο 78,76%. Πάντως, σύμφωνα με παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς, το τελευταίο διάστημα έχουν ενταθεί τα γραφειοκρατικά προβλήματα γύρω από την ελληνική σημαία. Ενώ χαρακτηριστικό ήταν το παράδειγμα με την εγκύκλιο του υπουργείου ναυτιλίας για τη διαχείριση του θαλάσσιου ευρήματος και την εγκατάσταση ανάλογων συστημάτων. Επιπλέον, χρειάστηκε το υπουργείο να προβεί σε διόρθωση της αρχικής εγκυκλίου μετά από έντονη παρέμβαση της ένωσης Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς η αρχική δημιουργούσε ιδιαίτερα εμπόδια στα πλοία υπό ελληνική σημαία

Σημαία	Συνολική χωρητικότητα (DWT - 000s)	Κατάταξη
Παναμάς	355.155	1
Νήσοι Μάρσαλ	231.293	2
Λιβερία	224.323	3
Χονγκ Κονγκ	176.560	4
Σιγκαπούρη	130.434	5
Μάλτα	103.107	6
Μπαχάμες	102.620	7
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	81.644	8
<b>Ελλάδα</b>	<b>74.750</b>	<b>9</b>
Ιαπωνία	36.702	10

Σημαία	Συνολικός αριθμός πλοίων	Κατάταξη
Παναμάς	8.521	1
Ινδονησία	4.489	2
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	4.435	3
Ιαπωνία	4.336	4
Σιγκαπούρη	3.630	5
Λιβερία	3.399	6
Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	2.784	7
Χονγκ Κονγκ	2.564	8
Μάλτα	2.221	9
Νήσοι Μάρσαλ	2.204	10
<b>Ελλάδα</b>	<b>1.245</b>	<b>18</b>

## **2.5 Η Σύγχρονη Ναυτιλιακή Πολιτική της Ελλάδας**

Σήμερα, ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς κλάδους της χώρας, καθώς σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη από την τράπεζα EUROBANK για το οικονομικό έτος 2015, τα έσοδα από την ναυτιλία αντιστοιχούσαν στο 5,7% του ΑΕΠ και μαζί με τον τουριστικό κλάδο αποτελούν δύο από τους πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγών, σημειώνοντας θετικό πρόσημο στην συνολική εικόνα της ελληνικής οικονομίας. Η ελληνόκτητη ναυτιλία διατηρεί την κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με έρευνα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, αν και έχει σημειώσει ορισμένες διακυμάνσεις τα τελευταία χρόνια λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που ξέσπασε το 2008.

Το προηγούμενο χρόνο, οι προκλήσεις για τη Ελληνική ναυτιλία ήταν συνεχείς και πολυδιάστατες. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι είχαμε, εμπορικούς πολέμους μεταξύ σημαντικών κρατών και αυξανόμενες τάσεις προστατευτισμού, περιορισμένες χρηματοδοτικές πηγές για δανεισμό και κυρίως, μεγάλες πολιτικές πιέσεις για την περιβαλλοντική απόδοση των πλοίων, δυσανάλογες στην πράξη με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του κλάδου.

Κρίνεται επιπλέον σκόπιμο, να αναφερθεί η πορεία που σημείωσε η ελληνική ναυτιλία κατά τα τελευταία χρόνια, αν λάβουμε υπόψη τις σημαντικές οικονομικές συνθήκες που εκτονώθηκαν στη χώρα λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008. Κάθε οικονομική κρίση, και αντίστροφα, κάθε οικονομική ανάκαμψη παρουσιάζει αρνητικές ή θετικές ενδείξεις στα συνολικά μεγέθη μιας οικονομίας και άρα κατ' επέκταση, στους βιομηχανικούς κλάδους – εν προκειμένω στον κλάδο της ναυτιλίας, του εμπορίου, του τουρισμού – και συνολικά της εθνικής αγοράς. Όσον αφορά στη ναυτιλία, δημιουργούνται σχέσεις αμφίδρομες μεταξύ των χωρών, μεταξύ οργανισμών και επιχειρήσεων, οι οποίες επηρεάζονται από την οικονομική κατάσταση του εκάστοτε συμβαλλόμενου αφ' ενός και της κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας αφ' ετέρου, δεδομένου ότι οι σχέσεις αυτές διαμορφώνονται στο πλαίσιο του μοντέλου της προσφοράς και της ζήτησης, το οποίο επηρεάζεται λογικά από την οικονομία συνολικά και την κατάσταση της εκάστοτε εθνικής αγοράς.

Η ναυτιλία για να ανταποκριθεί αποτελεσματικά, χρειάζεται ένα σταθερό κανονιστικό πλαίσιο με ισότιμους όρους διεθνώς όσον αφορά στον εμπορικό ανταγωνισμό αλλά και τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Επομένως, στόχος πρέπει να είναι η επίτευξη καλύτερης νομοθεσίας, “better regulation” και αυτό ανάγεται σε πρωταρχική και μέγιστη πρόκληση για τους υπεύθυνους χάραξης της ναυτιλιακής πολιτικής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

#### 3.1 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ιστορικά η Ευρωπαϊκή Ένωση στην εξελικτική της πορεία υιοθέτησε Μμεγάλο αριθμό κανονισμών και πολιτικών, που σχετίζονται με διάφορους τομείς της οικονομίας και σκοπεύουν στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Ένας από αυτούς τους σημαντικούς τομείς είναι η κοινωνική πολιτική μεταφορών (ΚΠΜ), στην οποία ανήκει και η εμπορική ναυτιλία.

Η συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη ναυτιλία είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί εκτός από τους καθαρούς οικονομικούς λόγους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι και αυτοί οι λόγοι που αφορούν την εθνική ασφάλεια τους. Η ναυτιλία επίσης αφορά την ευρύτερη οικονομία των χωρών-μελών, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα και έμμεσα με ένα ευρύ φάσμα των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και των παραλιακών βιομηχανιών της ξηράς

Ο τομέας της ναυτιλίας και το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς από την ναυτιλιακή δραστηριότητα αποκομίζει σημαντικά οφέλη. Αυξάνει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) των κρατών μελών της και κατ' επέκταση της ίδιας της Ένωσης. Ανάλογα, δηλαδή, με το μέγεθος της ναυτιλίας ενός κράτους η παραγόμενη απ' αυτήν, από το σύνολο των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και από άλλες συναφείς ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει τόσο στο εθνικό προϊόν όσο και στο εισόδημά της. Επιπλέον, ενισχύει τη στρατηγική θέση της στο διεθνές οικονομικό σύστημα αναδεικνύοντας τον ουσιαστικό της ρόλο διεθνώς και τέλος, αυξάνει σημαντικά τη διαπραγματευτική της ικανότητα στους διεθνείς οργανισμούς στους οποίους συμμετέχει.

Μέσω της ναυτιλίας, για κάθε άμεση θέση απασχόλησης που δημιουργείται στο εκάστοτε κράτος μέλος της Ένωσης, δημιουργούνται επιπλέον 2,8 θέσεις στο πλαίσιο όχι του ίδιου κράτους, αλλά της ίδιας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Οι χώρες που συμβάλλουν καθοριστικά στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης στη ναυτιλία είναι το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία, ενώ η Ελλάδα βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο, κυρίως λόγω των εσωτερικών της δυσχερειών και της οικονομικής της κατάστασης.

Η συμβολή αυτή άλλωστε του ναυτιλιακού κλάδου για την Ευρωπαϊκή Ένωση γίνεται κατανοητή, αν αναλογιστεί κανείς, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί μία από τις σημαντικότερες εμπορικές περιοχές του κόσμου, καλύπτει σε βάρος πάνω από το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών κι επιπλέον, ο κλάδος αποφέρει συνάλλαγμα και δημιουργεί θέσεις απασχόλησης τόσο στη θάλασσα όσο και στη ξηρά. Οι θάλασσες

και οι ωκεανοί αποτελούν λοιπόν ζωτική κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Η ΕΕ διαθέτει ακόμα, τον μεγαλύτερο αριθμό εμπορικών λιμένων (1.200) καθώς και τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως, καθώς ότι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από το 38% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και πάνω από το 31% του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίων. Επιπλέον, το 90% των εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες και το 40% των συναλλαγών εντός της ΕΕ πραγματοποιούνται από τη θάλασσα. Ο τομέας αυτός αντιπροσωπεύει σχεδόν 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και παράγει μικτή προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δις. ευρώ ετησίως, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής επιτροπής. Επίσης, οι θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν πραγματική εναλλακτική ανταγωνιστική λύση στις χερσαίες μεταφορές, αφού πρόκειται για αξιόπιστους, οικονομικούς, αλλά ταυτόχρονα και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι όμως εξακολουθεί να μην χρησιμοποιούνται σε ικανοποιητικό βαθμό λόγω εμποδίων στις γενικότερες υποδομές.

Επιπλέον είναι γνωστό, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν κεντρικό και αποφασιστικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο γενικότερα, και σε ότι αφορά λοιπόν στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυξάνεται όλο και περισσότερο η διακίνηση τεράστιου όγκου εμπορευμάτων από και προς τα κράτη μέλη και τις υπόλοιπες χώρες της παγκόσμιας αγοράς μέσω της χρήσης θαλάσσιων μέσων. Γι' αυτό το λόγο και ο ρόλος της ναυτιλίας παραμένει θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο και είναι ιδιαίτερα σημαντικός όχι μόνο για την οικονομία, αλλά και για την κοινωνική συνοχή και ευημερία στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, Η ευρωπαϊκή ναυτιλία πρέπει να διαφυλαχθεί ως ένα σημαντικότερο κεφάλαιο με σημαίνουσα συνεισφορά στην ευρωπαϊκή οικονομία, αλλά και στην πολιτική και στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις διεθνείς σχέσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει πρώτη από όλους να εκτιμά και να υπολογίζει αυτό το τόσο σημαντικό, οικονομικά και στρατηγικά, κεφάλαιο που κατέχει, δηλαδή τη ναυτιλία της. Απαραίτητη προϋπόθεση ώστε αυτό να επιτευχθεί, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι η δυνατότητα να διατηρήσουμε τον στόλο μας και τις προσφερόμενες μεταφορικές υπηρεσίες ανταγωνιστικές.

### **3.2 Η ελληνική ναυτιλία υπο το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο και παράλληλα είναι συνδεδεμένες με την παγκοσμιοποιημένη αγορά, καθώς το εμπόριο διεξάγεται στο πλαίσιο των κανόνων που η ίδια η παγκοσμιοποίηση διαμορφώνει, στο πλαίσιο της ελεύθερης και ενιαίας αγοράς και του ανόθευτου ανταγωνισμού. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πλέον αποτελεσματικός, συμφέρων και ασφαλής τρόπος για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, αγαθών και προϊόντων, συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ευημερία μιας χώρας και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της παραγωγικής διαδικασίας και του εμπορίου.

Ο τομέας της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών απέκτησε ιδιαίτερο ενδιαφέρον ήδη από το 1974 και για την ΕΕ, ως αποτέλεσμα μιας δικαστικής απόφασης του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο επιβεβαίωσε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές περιέχονταν στις βασικές διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης και κατ' επέκταση η Ευρωπαϊκή Κοινότητα διέθετε εξουσίες για την ανάπτυξη σχετικών πολιτικών. Αφετηρία για την συστηματικότερη συμμετοχή της Κοινότητας σε ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής αποτέλεσαν τέσσερις Κανονισμοί γνωστοί ως «Brussels Package» (1986), οι οποίοι παρείχαν τα αναγκαία μέσα για το συντονισμό των πολιτικών των κρατών μελών έναντι των εκτός κοινότητας κρατών.

Η είσοδος της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είχε μεγάλες επιπτώσεις στην κοινοτική η ναυτιλία αντιπροσώπευε το 36,3% του κοινοτικού στόλου ενώ συντέλεσε στην αύξηση του κατά 57%. Η σημαία Ελληνικού εμπορικού στόλου που προσδίδει σημαντική αξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη διάρκεια διεθνών διαπραγματεύσεων και ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του IMO, της UNCTAD, του ΟΟΣΑ και του μνημονίου του Παρισιού. Επίσης σύμφωνα με τους Bridima and Tzoannos δόθηκε μεγαλύτερη έμφαση στη μεταφορά τελικών βιομηχανικών προϊόντων και πετρελαίου αντί για χύδην ξηρά φορτία παρότι ο ελληνικός στόλος διέθετε μεγάλο ποσοστό της δυναμικότητας του προς τη μεταφορά τέτοιων φορτίων.

Επιπλέον, παρά την έντονη οικονομική αστάθεια του ναυτιλιακού κλάδου και τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας είναι ξεκάθαρο ότι, εξ' αρχής η ναυτιλία λόγω του εξωστρεφούς χαρακτήρα της φάνηκε ικανή και προετοιμασμένη να ανταπεξέλθει στις επιταγές και τους κανόνες της παγκοσμιοποίησης.

### **3.3 Τουρκία και Ευρωπαϊκή Ένωση**

Οι σχετικές εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόοδο της Τουρκίας παρουσιάζονται σε γενικές γραμμές θετικές, η στάση της κοινής γνώμης της χώρας απέναντι σε αυτή τη μελλοντική προοπτική δείχνει να το αποδυναμώνει. ο γενικός διευθυντής της τράπεζας yarı kredi στην Κωνσταντινούπολη κ. Αχμέτ Γιλντιρίμ υποστηρίζει ότι οι περισσότεροι Τούρκοι δεν ενδιαφέρονται και τόσο πλέον για τη πολυπόθητη Ευρωπαϊκή προοπτική. Σε αντίθεση με τη σημερινή εικόνα που μόλις πριν από δύο χρόνια περίπου η προοπτική αυτή ήταν τόσο ελκυστική που η κυβέρνηση τη χρησιμοποιούσε ως εργαλείο για την πολιτική της επιρροή είναι γεγονός σήμερα ότι πολλοί πολίτες διαθέτουν πλέον απασχόληση με τα εισοδήματά τους να αυξάνονται σημαντικά από έτος σε έτος.

Είναι ενδεικτικό ότι στις εκλογές που έλαβαν χώρα το 2007 η Ευρωπαϊκή πολιτική (έπεσε στο κενό) και ούτε καν παρουσιάστηκε ως προτεραιότητα για την ίδια τη χώρα, όπως συνέβη στις προηγούμενες εκλογές πριν από πέντε χρόνια. Η διαδικασία αυτό όμως είχε αποβεί θετική για τις επενδύσεις στην Τουρκία.

Επίσης, η Τουρκία αρχίζει πλέον να επιδεικνύει την πρόοδο που έχει κάνει για την αποδοχή της από την Ευρωπαϊκή Ένωση ο οποίος μεγιστοποίησης της απέναντι σε ξένους και εγχώριους επενδυτές. Ωστόσο πρόσφατα φάνηκε να υπάρχει σημαντική υποχώρηση της θετικής άποψης της κοινής γνώμης σχετικά με την Ευρωπαϊκή προοπτική της χώρας.

Επιπρόσθετα, η χώρα μας υποστηρίζει την Ευρωπαϊκή προοπτική της Τουρκίας υπογραμμίζοντας όμως ότι ο ρυθμός αλλά και η κατάληξη αυτής της πόρειας εξαρτώνται από την ίδια την Τουρκία, την προσαρμογή της στα Ευρωπαϊκά δεδομένα, και κυρίως την εκπλήρωση εκ μέρους της όλων των κριτηρίων της Κοπεγχάγης. Επιπλέον το Ευρωπαϊκό πλαίσιο ορίζει τη συμπεριφορά της Τουρκίας έναντι των γειτόνων της, και τονίζει την σαφή δέσμευση της για τη διατήρηση καλών σχέσεων και καλής γειτονιάς. Επίσης, υπογραμμίζει ότι τυχόν εκκρεμείς συνοριακές διαφορές θα πρέπει να διευθετηθούν με ειρηνικά μέσα, σύμφωνα με τον καταστατικό χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας εφόσον κριθεί αναγκαίο να προσφυγή στο διεθνές δικαστήριο της Χάγης. Οι δεσμεύσεις αυτές έχουν ενσωματωθεί στην νέα εταιρική σχέση ΕΕ-Τουρκίας καθώς και στο διαπραγματευτικό πλαίσιο που ορίζει τους όρους διεξαγωγής των ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την Τουρκία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

#### 4.1 Γεωπολιτικές πτυχές της ναυτιλιακής Τουρκίας

Σκοπός του παρακάτω κειμένου είναι η ανάδειξη του ρόλου που διαδράματίσει και διαδραματίζει στην ενίσχυση της γεωστρατηγικής ισχύος και γεωπολιτικής θέσης της Τουρκίας στην ευρύτερη περιοχή.

Ιστορικά η σημασία των θαλασσών στην υπηρεσία της ανθρωπότητας έγκειται στις προσφερόμενες ευκολίες μεταφοράς και στα αποθέματα. Η εξέλιξη της τεχνολογίας, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και εν γένει η παγκοσμιοποίηση έχουν αυξήσει την εμπορευματική ροή στο θαλάσσιο περιβάλλον που αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του διεθνούς εμπορίου. Το κοινό στοιχείο των παράκτιων περιοχών, η θάλασσα, μπορεί να ενώσει αλλά και να αποτελέσει πεδίο αντιπαραθέσεων.

Ειδικότερα, μπορεί να τονίστηκαν οι διαχρονικοί δεσμοί μεταξύ των δύο χωρών, που συνδέονται με τα χαρακτηριστικά που επιδεικνύουν οι δύο χώρες. Πέραν της μακράς παράδοσης στον τομέα της ναυτιλίας, οι δύο χώρες έχουν μερικές αντίθετες αντιλήψεις σε ευρύ φάσμα ζητημάτων διεθνούς ενδιαφέροντος, και έτσι διαμορφώνουν την εξωτερική τους πολιτική βασιζόμενες στις κομβικές γεωγραφικές και γεωπολιτικές τους θέσεις και με βάση το διεθνές δίκαιο.

Η Τουρκία κατέχει κρίσιμη γεωγραφική θέση στην καρδιά της Αφρο-Ευρασιατικής γεωγραφίας. Ιστορικά, για να μπορέσει να παραμείνει σε αυτή τη δύσκολη γεωγραφική θέση και για να μπορέσει να διοικεί ένα σταθερό και ευημερούν κράτος, έπρεπε από στρατιωτικής άποψης, πέραν των άλλων παραγόντων να είναι και ισχυρή. Το τουρκικό πολεμικό ναυτικό στο πλαίσιο της αρχής του μεγάλου ηγέτη Κεμάλ Ατατούρκ "Ειρήνη στην Πατρίδα, ειρήνη στον κόσμο υποστηρίζει του στόχους της τουρκικής εξωτερική πολιτικής, μεταφέροντας σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία του κόσμου την σημαία τους. Μεσολαβεί στην επίδειξη ισχύος της αναβαθμισμένης αμυντικής βιομηχανίας μας και αναλαμβάνει σημαντικούς ρόλους στην διασφάλιση της περιφερειακής παγκόσμιας ειρήνης και σταθερότητας.

Η Τουρκία αποτελώντας κατά γενική ομολογία σημαντικό παράγοντα αυτού του περιφερειακού συστήματος ασφαλείας, επιδιώκει με κάθε ευκαιρία να διατρανώσει το ρόλο της στην περιοχή. Σε σχέση με το παρελθόν έχει πλέον πλήρη συνείδηση των δυνατοτήτων της και προσπαθεί να τις αξιοποιήσει προς όφελος των εθνικών της συμφερόντων, ενεργώντας συχνά με δυσανάλογες για το γεωπολιτικό της εκτόπισμα φιλοδοξίες.

Ο έλεγχος των θαλάσσιων περασμάτων, η εκμετάλλευση των αλιευμάτων, των υποθαλάσσιων ενεργειακών κοιτασμάτων τα οποία λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας βαθέων υδάτων έγιναν εμπορικά αξιοποιήσιμα και γενικά των θαλάσσιων υποδομών όπως οι πλατφόρμες εξόρυξης, τα υποθαλάσσια δίκτυα οπτικών ινών μεταφοράς δεδομένων και αγωγών μεταφοράς ενέργειας αποτελούν ορισμένους μόνο από τους τομείς όπου το τουρκικό πολεμικό ναυτικό μέσω της ναυτικής στρατηγικής του θεωρεί ότι έχει ρόλο και λόγο δράσης. Αναγράφεται χαρακτηριστικά στην τουρκική ναυτική στρατηγική: «Σε αυτό το άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον η συνέχιση του αγώνα για έλεγχο και ανοικτή πρόσβαση στις θαλάσσιες περιοχές, με ειρηνικούς ή συγκρουσιακούς τρόπους, θα είναι μια από τις βασικές παραμέτρους η οποία θα καθορίσει το παγκόσμιο καθεστώς.

Επίσης, η επίτευξη της θαλάσσιας ασφάλειας στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον αποτελεί τον ποιοτικό σημαντικό παράγοντα, όπως και η περίπτωση ιδιοποίησης της χρήσης της από έναν μεμονωμένο χρήστη όπως η Τουρκία.

Η γεωγραφική θέση της Τουρκίας επιτρέπει στα λιμάνια της να διαχειρίζονται μεγάλες ποσότητες φορτίων μεταξύ Δύσης και Ανατολής, παρέχοντας παράλληλα εξαιρετικές προοπτικές για την ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορικών μεταφορών. Παρόλα αυτά, οι λιμένες παραμένουν ανεπαρκώς εξοπλισμένοι και ακατάλληλοι για να εκμεταλλευθούν τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα της χώρας.

Επίσης, αναφέρεται ότι «η απόκτηση από την Τουρκία ενός ισχυρού εμπορικού στόλου θα της επιτρέψει να τον χρησιμοποιήσει με πιο αποφασιστικό τρόπο στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου. Η υπεροχή της Ελλάδας στο θέμα αυτό απορρέει όχι μόνο από την επέκταση της περιοχής που κατέχει στο Αιγαίο αλλά και από τη δυνατότητά της στις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, Πρόσφατα έχουν γίνει κάποιες σημαντικές αλλαγές τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό περιβάλλον των λιμένων της Τουρκίας μέσα από ιδιωτικοποιήσεις, νέες επενδύσεις, επέκταση και διεύρυνση των δυνατοτήτων των λιμένων, καθώς και διοικητικές μεταρρυθμίσεις που οδήγησαν σε αύξηση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

Επίσης θα μπορούσε να σημειωθεί σχετικές αναφορές που έγιναν με την γεωστρατηγική θέση της Τουρκίας και την αλληλεπίδρασή της στην διεθνή σκακιέρα επί του άξονα βορρά-νότου και ανατολής- δύσης τονίζοντας διαρκώς το χαρακτήρα της εξωτερικής πολιτικής της Τουρκίας. Μάλιστα, σε άλλο σημείο του κειμένου αναγράφεται χαρακτηριστικά: «Η Τουρκία προσπαθεί να κερδίσει μια θέση για τον εαυτό της στην παγκόσμια ισορροπία με μια εποικοδομητική και σταθερή προσέγγιση στην εγγύς περιοχή και στο παγκόσμιο στερέωμα».



## **4.2 Οικονομικές συγκρούσεις ανάμεσα σε λιμάνια της Τουρκίας με λιμάνια της Ελλάδος**

Η τουρκία αποτελείται από 218 παράκτιες εμπορικές εγκαταστάσεις κατά μήκος των τουρκικών ακτογραμμών. Από αυτές οι 178 πληρούν τις διεθνείς προδιαγραφές και έχουν πιστοποιηθεί με ISPS Code. Η κυριότητα του συνόλου σχεδόν των λιμένων ανήκει στον Τουρκικό Οργανισμό Ναυτιλίας (ΤΜΟ) παρά την ιδιωτικοποίησή τους καθώς αυτή περιορίζεται στη παραχώρηση εκμετάλλευσης των δικαιωμάτων σε ιδιώτες για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Ένα από τα κυριότερα τουρκικά λιμάνια βρίσκεται στην Μαύρη Θάλασσα και ονομάζεται Σαμσουντά (Samsun), από όπου εξάγεται ξυλεία, σιτηρά και ζωοτροφές. Ακολούθως υπάρχει το λιμάνι της Τραπεζούντας (Trabzon), από όπου εξάγονται κυρίως καπνά και γεωργικά προϊόντα. Επίσης, στις ακτές του αιγαίου πελάγους σαν κύριο λιμάνι αναφέρεται αυτό της Σμύρνης (Smyrne), με πλούσια παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα σε προϊόντα τσιμέντου, πετροχημικών, υφασμάτων, καπνών και βαμβακιού. Το λιμάνι της Σμύρνης αναπτύσσεται για να αποτελέσει διαμετακομιστικό κέντρο σε ολόκληρη την περιοχή της Μικράς Ασίας.

Μία μελέτη που έγινε για τα τουρκικά λιμάνια και τις προβλέψεις σχετικά με την κυκλοφορία των φορτίων σε αυτά, βασίστηκε στο ΑΕΠ (συντελεστής συσχέτισης 93%) και στις εξελίξεις του ξένου εμπορίου στην Τουρκία (συντελεστής συσχέτισης 98%) και τα εξής αποτελέσματα: Ο αριθμός των κοντέινερ αναμένεται να φτάσει τα 29.8 εκατ. TEU το 2030, βάσει των πιο γενικότερων αναλύσεων, η χωρητικότητα των λιμένων μπορεί να φτάσει τα 22 εκατ. TEU μέχρι το 2024. Προβλέπεται ότι η Τουρκία θα χρειαστεί επιπλέον λιμάνια για κοντέινερ μέχρι το 2030, και αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε με την επέκταση των ήδη υπάρχοντων είτε με την κατασκευή νέων λιμένων. Επιπλέον σύμφωνα με της ανάλυσης που έκανε η Ένωση Λιμενικών Φορέων (ΡΟΑΤ) υπολογίζεται ότι 566 εκατ. τόνοι φορτίου θα φορτωθούν και 400 εκατ. τόνοι θα εκφορτωθούν στους Τουρκικούς λιμένες το 2023. Σε αυτά έχουν ληφθεί υπόψη οι στόχοι της Τουρκίας για το διεθνές εμπόριο το 2023, συμπεριλαμβανομένων των \$ 500 δισεκ. εξαγωγών και \$ 700 δισεκ. εισαγωγών. Άλλες μελέτες που αφορούν της προβλέψεις ανάλογα με την κυκλοφορία των φορτίων και το είδος τους, κατέληξε ότι σε 13 εκατ. TEU κοντέινερ, 346 εκατ. τόνους υγρού φορτίου, 148 εκατ. τόνους γενικού φορτίου και 285 εκατ. τόνους ξηρού φορτίου μέχρι το 2023.

Επίσης, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι οι Τουρκικοί λιμένες έχουν κάποια πλεονεκτήματα λόγω της θέσης τους στην ναυτιλιακή αγορά της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς αποτελούν σημεία τομής στους διαδρόμους μεταφοράς μεταξύ Βορρά Νότου και Δύσης Ανατολής. Τα πλεονεκτήματα αυτά είναι: κατάλληλη θέση λιμένων, απαραίτητες αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική για τα λιμάνια, η λειτουργία και η διαχείριση των λιμένων επιτυγχάνεται με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, περισσότερες βλέψεις και ενδιαφέρον για επενδύσεις στη ναυτιλία, τήρηση των προδιαγραφών ασφαλείας,

αυξανόμενες επενδύσεις στα πληροφοριακά συστήματα και στο λογισμικό των λιμένων, ανταγωνιστικοί δασμοί, τεράστιες επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό των λιμένων, τάσεις προς εξειδίκευση των λιμένων, καταρτισμένο και φθινό εργατικό δυναμικό, σχέδια για επεκτάσεις και αυξανόμενο ενδιαφέρον για ανάπτυξη λιμένων, σταθερές σχέσεις με τα εργατικά συνδικάτα.

Τέλος, στις Μεσογειακές ακτές της Τουρκίας τα πιο σημαντικά λιμάνια εισαγωγικού και εξαγωγικού χαρακτήρα κυρίως γενικών φορτίων, είναι αυτό της Μερσίνας (Mersin) και του Ισκαντερούν (Iskenderun). Από το σύνολο αυτών των λιμένων, οι ιδιώτες διαχειρίζονται το μεγαλύτερο μέρος από αυτών των λιμανιών, το κράτος ένα μικρότερο ποσοστό και οι περιφέρειες τα υπόλοιπα.

Απο την αλλή πλευρά η Ελλάδα με το λιμάνι του Πειραιά γιγαντώνεται σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σύμφωνα με την Cosco και ειδικότερα μετά από την αλλαγή, με τον εκσυγχρονισμό μέσα στο 2018 του σιδηροδρομικού δικτύου. Αν αναλύσουμε σε ποσοστιαία βάση τα στοιχεία του λιμανιού του Πειραιά θα δούμε πως έγινε ένα αρκετά σημαντικό ρεκόρ διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που φτάνει το 29.8% σε ετήσια βάση. Όπως σημειώνει από το Capital, τον περασμένο Ιούνιο από τα λιμάνια που ελέγχει, παγκοσμίως, η Cosco μεταφέρθηκαν 785,9 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια έναντι 653,1 χιλιάδων το αντίστοιχο διάστημα του 2013, δηλαδή η διακίνηση TEUs αυξήθηκε 20,3% στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης, από τις αρχές του χρόνου μέχρι τον Ιούνιο διακινήθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά συνολικά 1,47 εκατ. κοντέινερ έναντι 1,17 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο εξάμηνο του 2013, δηλαδή η κίνηση στις προβλήτες II & III που διαχειρίζονται οι Κινέζοι αυξήθηκε 26,7%, κατά τις δύο αυτές περιόδους. Σύμφωνα με τα μεγέθη του πρώτου εξαμήνου, η Cosco εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τις προβλέψεις για το 2014 βάσει των οποίων ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων θα ξεπεράσει τα 3,5 εκατομμύρια.

Μπορεί το λιμάνι του Πειραιά να βρίσκεται καθ'οδόν για την κατάκτηση σημαντικού μεριδίου στο θαλάσσιο εμπόριο σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, μετά τη συμφωνία με την Cosco για νέα επένδυση επέκτασης, αλλά σύμφωνα με αναλυτές σημειώθηκε ότι το λιμάνι του Πειραιά θα αντιμετωπίσει σύντομα ανταγωνισμό από την Τουρκία, όπου κατασκευάζεται νέο λιμάνι (Asyaport) σε περιοχή πλησίον της Αλικαρνασσού στη θάλασσα του Μαρμαρά, η πρώτη φάση του οποίου θα παρέχει την δυνατότητα διαχείρισης 1 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων ετησίως. Το νέο λιμάνι θα είναι λειτουργικό σε περίπου 12-18 μήνες από σήμερα.

Η εξέλιξη αυτή του νέου λιμανιού της Τουρκίας γεννά ερωτήματα αναφορικά με το κατά πόσο η ναυλωτές θα εξακολουθήσει να προτιμά τον Πειραιά ή αν θα επιλέξουν το νέο λιμάνι της Τουρκίας για τις ανάγκες τους. Σύμφωνα με έρευνες της Drewry, εν πολλοίς αυτό θα εξαρτηθεί από τις διαπραγματεύσεις με τη ΣΕΠ και τη στάση των Κινέζων αναφορικά με επιμέρους λεπτομέρειες, όπως η διάρκεια της συμφωνίας μεταξύ των δύο πλευρών, όπως επίσης και το αν θα θέσουν ή όχι όρο για έναν ελάχιστο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων που θα πρέπει να φέρνει η MSC στον Πειραιά.

Επίσης, επισημαίνει και την ευελιξία που διατηρούν οι μεγάλοι όμιλοι θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, όπως η MSC, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να διοχετεύουν την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων που αφορούν σε διαμετακομιστικό εμπόριο από το ένα λιμάνι της Μεσογείου σε κάποιο άλλο.

Επιπλέον είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί ότι, ο Τούρκος υπουργός ναυτιλίας, μεταφορών και επικοινωνιών Αχμέτ Αρσλάν, ανακοίνωσε ότι από 12 Οκτωβρίου απαγορεύονται τα δρομολόγια από τα τουρκικά λιμάνια προς την Ελλάδα δηλαδή προς τα Ελληνικά νησιά, με επιβατηγά και εμπορικά πλοία. Το τελευταίο μεταφράζετε στο ότι τα ελληνικά νησιά δεν θα έχουν πλέον τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα απέναντι τους τουρκικά παράλια. Και επίσης, την άμεση απαγόρευση απόπλου προς Ελλάδα όλων των εμπορικών ιστιοπλοϊκών σκαφών, δηλαδή των σκαφών με τουρκική σημαία που ενοικιάζονται από τουρίστες, στις τουρκικές ακτές, με κατεύθυνση τα ελληνικά νησιά. Όλα ξεκίνησαν, λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης στα Ελληνικά νησιά και ιδιαίτερα στη Ρόδο και στην Κω και την αντίστοιχη μικρή κίνηση στα τουρκικά παράλια. Ιδιοκτήτες τουρκικών τουριστικών σκαφών πήγαιναν ως επισκέπτες στα νησιά και σε συνεργασία με Έλληνες επιχειρηματίες του τουριστικού τομέα επιβίβαζαν επισκέπτες. Οι έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν όμως, από τις ελληνικές αρχές δεν αποκάλυψαν μόνο την επικρατούσα κατάσταση. Ας σημειωθεί πάντως ότι έντονα στις αποφάσεις της τουρκικής κυβέρνησης αντιδρά ήδη η κοινωνία των τουρκικών μικρασιατικών παραλίων. Τα ελληνικά νησιά αποτελούσαν για πολλούς Τούρκους ιδιαίτερα για τους σμυρνιούς τόπο ολιγοήμερων διακοπών.

Η άμεση απαγόρευση απόπλου προς Ελλάδα που ανακοίνωσε ο Τούρκος υπουργός Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών προκάλεσε έντονες αντιδράσεις των εμπλεκόμενων με τον τουρισμό φορέων των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Η ενημέρωση που υπάρχει είναι ότι πολλά τουρκικά σκάφη παραβίαζαν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας, ενώ εντοπίστηκαν στο Νότιο Αιγαίο και αρκετά παράνομα τουρκικά τουριστικά σκάφη. Θα πρέπει άμεσα να βρεθεί λύση και τα πλοία να συμμορφωθούν με τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας.

Να αναφέρουμε επίσης, ότι ήδη στελέχη της τουρκικής αυτοδιοίκησης και των εμπορικών επιμελητηρίων της περιοχής επισημαίνουν για καταστροφική για τις τοπικές οικονομίες απόφαση και συνδέουν την πρακτική της κυβέρνησης με το ότι σύνολο των μικρασιατικών παραλίων αποτελούν το σκληρό πυρήνα της αντιπολίτευσης.

#### **4.3 Συγκρούσεις σχετικά με τις δραστηριότητες του πολεμικού ναυτικού της Τουρκίας.**

Η Τουρκία στοχεύει στην ανάπτυξη και τη διατήρηση της αποτελεσματικότητας ενός ισχυρού πολεμικού ναυτικού το οποίο θα μπορεί να εκτελεί όλες τις αποστολές που θα του ανατεθούν στο προβαλλόμενο μέλλον, και περιβάλλον ασφάλειας. Απαραίτητο συστατικό αυτής της προσπάθειας είναι η υιοθέτηση αποδοτικής δομής δυνάμεων και η ικανότητα ευέλικτης τροποποίησης και προσαρμογής αυτής με βάση τις επιταγές της εξωτερικής πολιτικής και τις σύγχρονες τεχνολογικές απαιτήσεις. Το Τουρκικό ναυτικό ανέφερε δύναμη ενεργού προσωπικού της τάξεως των 48.600. Στο ποσοστό αυτό περιλαμβάνεται μία ταξιαρχία αμφίβιων πεζοναυτών καθώς και αρκετές μονάδες ειδικών δυνάμεων και καταδρομών. Το ναυτικό έχει περίπου 112 πλοία εν υπηρεσία (με εξαίρεση ήσσονος σημασίας βοηθητικά σκάφη) και περίπου 50 θαλάσσια αεροσκάφη. Επίσης, το πολεμικό ναυτικό της Τουρκίας χωρίζεται σε δυο μεγάλες διοικήσεις, τη διοίκηση βόρειας θαλάσσιας περιοχής με έδρα το Kasimpasa στην Κωνσταντινούπολη και τη διοίκηση νότιας θαλάσσιας περιοχής με έδρα την Σμύρνη που διαχειρίζονται επιχειρησιακά τις μεγαλύτερες πλωτές και εναέριες μονάδες κρούσης. Άλλες εξίσου σημαντικές διοικήσεις είναι η διοίκηση ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, και η διοίκηση κέντρου ερευνών με έδρα το Beylerbeyi και το Pendik της Κωνσταντινούπολης αντίστοιχα.

Ο έλεγχος των υδάτινων οδών τόσο μέσω των στενών του Βοσπόρου και του Ελλησπόντου όσο και μέσω της ανάπτυξης του τουρκικού ναυτικού στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας, του Αιγαίου, της Ανατολικής μεσογείου αλλά και της παρουσίας του στον κόλπο του Άντεν και της δυτικής Αραβικής θάλασσας αποτελούν απ'τά παραδείγματα προβολής ισχύος και χρήσεως του πολεμικού ναυτικού ως εργαλείου μέσω του οποίου η απειλή χρήσης ή χρήση περιορισμένων ναυτικών δυνάμεων είναι αποφασιστικής σημασίας για την επίτευξη των εθνικών πολιτικών αντικειμενικών σκοπών.

Μια πολιτική που βρίσκει κυρίως εφαρμογή στο Αιγαίο και την Ανατολική μεσόγειο όπου το τουρκικό ναυτικό υποστηρίζει τους στόχους της εξωτερικής πολιτικής της Τουρκία, χρησιμοποιεί την στρατηγική του πειθαναγκασμού (compellence) προκειμένου να ασκήσει πίεση στην Ελλάδα επί θεμάτων που αφορούν την επίτευξη των πάγιων επιδιώξεών της και στην Κύπρο επί θεμάτων εκμετάλλευσης των πρόσφατα ανακαλυφθέντων αποθεμάτων υδρογονανθράκων στην κυπριακή ΑΟΖ. Αναγράφεται χαρακτηριστικά στο τουρκικό δόγμα ναυτικής στρατηγικής: ότι, Το πολεμικό ναυτικό έχει την δύναμη να επηρεάζει απ' ευθείας τους μηχανισμούς λήψεως αποφάσεων της διεθνούς κοινότητας, των ανταγωνιστών και των συμμάχων καθώς και τον τρόπο που θα συμπεριφερθούν. Λόγω αυτών των χαρακτηριστικών του, ο τρόπος που χρησιμοποιεί μια χώρα το πολεμικό ναυτικό της, δηλώνει και το χαρακτήρα της εξωτερικής πολιτικής της.

Για αυτο τον λόγο, η πρωταρχική ανησυχία του τουρκικού ναυτικού είναι να διασφαλίσει την ελεύθερη πρόσβαση στα διεθνή ύδατα από τους λιμένες του Αιγαίου, την ανάπτυξη τεράστιων αποθεμάτων πετρελαίου και αερίου στην κεντρική Ασία αλλά και στην Ανατολική Μεσόγειο, εγείρει ζητήματα σχετικά με τον έλεγχο των αντίστοιχων θαλάσσιων ζωνών, καθώς πρόκειται για κύριες διαδρομές εξαγωγής προς την Δύση.

Επίσης, είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί ότι τα Τουρκικά ναυπηγεία μαζί με μία πληθώρα άλλων κρατικών και μη εταιρειών διαθέτουν πλέον αρκετή εμπειρία και αυξημένες δυνατότητες βάζοντας από τη μεριά του στην υλοποίηση των στόχων που έχει θέσει ο Τούρκος πρωθυπουργός Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν ώστε μέχρι το 2023, η μεταξύ άλλων, η Τουρκία να αυξήσει έτι περαιτέρω την Περιφερειακή της ηγεμονία, χωρίς να εξαρτάται αμυντικό από το εξωτερικό. Τεράστια ήταν η αύξηση των κονδυλίων του αμυντικού προϋπολογισμού που σημειώθηκε από το 2009 και μετά η οποία συνέπεσε αφενός με μια θεαματική αναπτυξιακή πορεία της τουρκικής οικονομίας με ρυθμούς ανάπτυξης 8,9% το 2010. Σε αυτό το πλαίσιο η Τουρκία έχει εξαγγείλει πληθώρα εξοπλιστικών προγραμμάτων, όπου η υλοποίηση των περισσότερων, είτε έχει αναληφθεί εξ ολοκλήρου από την εγχώρια αμυντική βιομηχανία της, είτε συμμετέχει σε μεγάλο ποσοστό στην συμπαραγωγή τους.

Η κυβέρνηση Ερντογάν κατάφερε επί των ημερών της να αναδείξει την Τουρκία στην 15η οικονομία παγκοσμίως, μέλος του G-20 και κάτοχο μη μόνιμου μέλους του συμβουλίου ασφαλείας του ΟΗΕ την περίοδο 2009-2010. Η προεκλογική υπόσχεση του ταγίπ Ερντογάν περί αμυντικής αυτοάμυνας της Τουρκίας λαμβάνει σάρκα και οστά, αφού το 2016 η εγχώρια αμυντική βιομηχανία κάλυπτε το 64% των αναγκών των ΤΕΔ.

Τέλος, είναι γνωστό ότι ο στόχος της τουρκικής κυβέρνησης είναι να καταστεί η Τουρκία ενεργειακός κόμβος για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο από την Ασία προς την Ευρώπη, πρόκειται για μέρος ενός ολοκληρωμένου και καλά δομημένου βασικού σχεδίου, που καλύπτει επίσης και την εμπορική ναυτιλία, το πλέγμα των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (π.χ. ναυπηγεία, ναυπηγοεπισκευές) και το πολεμικό ναυτικό. Μια πολιτική που βρίσκει κυρίως εφαρμογή στο Αιγαίο και την Ανατολική μεσόγειο όπου το τουρκικό ναυτικό υποστηρίζοντας τους στόχους της εξωτερικής πολιτικής της Τουρκία, χρησιμοποιεί τη στρατηγική του πειθαναγκασμού (compellence) προκειμένου να ασκήσει πίεση στην Ελλάδα επί θεμάτων που αφορούν την επίτευξη των πάγιων επιδιώξεών της και στην Κύπρο επί θεμάτων εκμετάλλευσης των πρόσφατα ανακαλυφθέντων αποθεμάτων υδρογονανθράκων στην κυπριακή ΑΟΖ. Επιπλέον, ας μην ξεχνάμε ότι το ρήτο του Τουρκικού λυκείου πολεμικού ναυτικού είναι: «Όποιος ελέγχει τις θάλασσες ελέγχει τον κόσμο».

#### **4.4 Σύγκριση ελληνικών και τουρκικών ναυπηγείων και ναυπηγήσεων.**

Η Τουρκία έχει κάνει αξιόλογες προσπάθειες για την ανάπτυξη του ναυπηγικού της τομέα και αυτή τη στιγμή βρίσκεται στις δέκα πρώτες χώρες στον κόσμο σε ό,τι αφορά τις ναυπηγήσεις. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι είναι η 5η παγκοσμίως «δύναμη» στην ανακύκλωση πλοίων. Σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης ναυτιλιακών υποθέσεων της Τουρκίας, 70 ναυπηγεία είναι σήμερα ενεργά στη χώρα. Τα περισσότερα βρίσκονται στις περιοχές της Τούζλα, της Γιάλοβα καθώς και στην ευρύτερη περιοχή του Ιζμίτ, ενώ τα τελευταία χρόνια αυξάνονται οι επενδύσεις στον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και της ναυπηγοεπισκευής στις επαρχίες της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.

Η ναυπηγική βιομηχανία συνιστά προτεραιότητα στις πολιτικές της Τουρκίας, αφού δεσπόζει σε παγκόσμια κλίμακα και αποτελεί σημείο αναφοράς καθώς επιτεύχθηκε μια μεγάλη ανάπτυξη χάρη στις σημαντικές επενδύσεις. Πολλές πρωτοβουλίες έχουν ληφθεί προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγή και η αποδοτικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας, να εξασφαλιστεί η επικράτηση των τεχνολογικών καινοτομιών, να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές του θεσμικού πλαισίου στα διεθνή πρότυπα και να δημιουργηθεί ένα εργασιακό περιβάλλον με σεβασμό στην υγιεινή, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Τα ναυπηγεία που ασχολούνται με τη ναυπήγηση σκαφών αναψυχής, βρίσκονται ήδη σε ανοδική πορεία, για να καθιερωθούν σε παγκόσμια κλίμακα ως σήμα κατατεθέν. Για το λόγο αυτό λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να αυξήσουν τη φήμη τους. Συνολικά τα τουρκικά ναυπηγεία εξήγαγαν πλοία και γιοτ σε 136 χώρες, συμπεριλαμβανομένων του Μεξικού, των Σεϋχελλών, της Ινδίας και του Ομάν.

Τη μεγαλύτερη δραστηριότητα ανέπτυξε το Χονγκ Κονγκ, καθώς οι παραλαβές πλοίων τουρκικής ναυπήγησης εκτοξεύτηκαν κατά 375% σε σχέση με το 2018. Επίσης, Η αξία των πλοίων και των γιοτ που ναυπηγήθηκαν στην Τουρκία και παραδόθηκαν σε ξένες χώρες άγγιξε τα \$1,04 δις, παρουσιάζοντας αύξηση 5,2% σε σχέση με το 2018, σύμφωνα με την Ένωση Τούρκων Εξαγωγέων (TİM). Τα τελευταία χρόνια η Τουρκία έχει δείξει μεγάλη πρόοδο στην οικοδόμηση και τον εξοπλισμό των σκαφών και mega yachts. Η Τουρκία είναι στο νούμερο τέσσερα στην παγκόσμια λίστα των κατασκευαστών για μέγα-γιοτ (γιοτ περισσότερο από 25m). Επιπλέον ανάμεσα στις υπηρεσίες που παρέχονται από τα τουρκικά ναυπηγεία, η επισκευή και η συντήρηση παίζει σημαντικό ρόλο.

Η τουρκική ναυπηγική βιομηχανία, το 2008 πέτυχε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 22% στον αριθμό των κατασκευαζόμενων πλοίων και 35% σε DWT (deadweight tonnage), ενώ αποδείχθηκε ένας από τους μεγαλύτερους και υψηλότερα αναπτυσσόμενους μεταποιητικούς κλάδους της Τουρκίας.

Η περί τα ναυπηγεία απασχόληση, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, αυξήθηκε από περίπου 4.000 σε 35.000 εργαζόμενους, σημειώνοντας αύξηση 823% σε 16 έτη και συμβάλλοντας στην διαβίωση περισσότερων από 100.000 πολιτών στις αρχές του 2008.

Όσο αφορά, τους τύπους και τα μεγέθη πλοίων που μπορούν να κατασκευαστούν στην περιοχή, το χαρτοφυλάκιο περιλαμβάνει chemical tankers χωρητικότητας μέχρι 20.000 dwt, σκάφη αλιείας ανοικτής θαλάσσης άνω των 60 μέτρων, ρυμουλκά ανοικτής θαλάσσης, LPG tankers μέχρι 5.000 dwt, asphalt tankers μέχρι 15.000 dwt, bulk carriers μέχρι 20.000 dwt, container ships με χωρητικότητα έως 2.000 TEU καθώς και offshore supply vessels και πολεμικά πλοία διαφόρων τύπων και τονάζ. Η ναυπηγική δραστηριότητα εκτός από την κατασκευή απλών τύπων πλοίων περιλαμβάνει πλέον και εξειδικευμένους τύπους.

Πρέπει να σημειωθεί πως τα ναυπηγεία Beşiktaş Shipyard στη Γιάλοβα εξειδικεύονται στο σχεδιασμό, στην κατασκευή, στη συντήρηση και στον τεχνολογικό εξοπλισμό εμπορικών πλοίων. Τα ναυπηγεία Beşiktaş εξειδικεύονται, παράλληλα, και στις επισκευές και μετασκευές σκαφών. Το συγκεκριμένο ναυπηγικό συγκρότημα αποτελεί το πιο ενεργό στη Μεσόγειο, με 150 δεξαμενισμούς πλοίων σε ετήσια βάση και 3 δεξαμενές και πλωτές αποβάθρες μήκους έως 382 μέτρων. Επίσης, 22 νέα και σύγχρονα ναυπηγεία λειτουργούν στην περιοχή της Yalova, η οποία βρίσκεται στη νότια ακτή της Θάλασσας του Μαρμαρά. Χάρη στη γεωγραφική της θέση η Yalova παρέχει πολλά πλεονεκτήματα καθώς βρίσκεται μεταξύ των περιφερειών της Κωνσταντινούπολης, του Izmit και της Bursa (κοντά σε σημαντικά οικονομικά κέντρα), διαθέτει πολύ καλές οδικές και θαλάσσιες συνδέσεις, όπως και υποδομές για αεροπορικές εταιρείες. Η περιοχή θα γίνει ακόμη πιο ελκυστική με την ολοκλήρωση της γέφυρας Izmit και του αυτοκινητόδρομου Κωνσταντινούπολης-Σμύρνης, έργα τα οποία βρίσκονται σε προχωρημένη φάση κατασκευής.

Τα Τουρκικά ναυπηγεία δεν αναλαμβάνουν μόνο νέα πλοία, αλλά και αυτά που είναι δυνατή η μετατροπή, η επισκευή, και να εκτελεί εργασίες συντήρησης σε όλα τα είδη των μονάδων. Λόγο των επενδύσεων συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων, τα τελευταία χρόνια, έχουν τη δυνατότητα τουρκικά ναυπηγεία να αναπτυχθούν, και σήμερα αυτές οι εγκαταστάσεις είναι σε θέση να χτίσουν δεξαμενόπλοια, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επιβατηγά πλοία, ερευνητικές μονάδες, λιμενικών και ωκεανών ρυμουλκά, συμβατικές μονάδες εμπορικού για τη πλήρη ικανοποίηση των πελατών τους, για να μην αναφέρουμε τον τομέα των εξειδικευμένων σκαφών αναψυχής, στην οποία η Τουρκία είναι η τρίτη μεγαλύτερη δύναμη στον κόσμο.

Η Τουρκία διαθέτει επίσης 21 πιστοποιημένες εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων στην περιφέρεια Aliaga, οι οποίες συμμορφώνονται πλήρως με τους κανονισμούς υγιεινής και ασφάλειας στην εργασία, καθώς και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι εγκαταστάσεις στην Aliaga το 2012 βραβεύτηκαν ως οι πλέον φιλικές προς το περιβάλλον, αλλά και ως προς τις συνθήκες που προσφέρουν στους εργαζομένους τους. Μαζί με τις διασυνδεδεμένες επιχειρήσεις η βιομηχανία διαλύσεων απασχολεί περίπου 8.500 εργαζόμενους.

Η διάλυση πλοίων είναι επίσης ένας σημαντικό παράγοντάς του τουρκικού ναυτιλιακού τομέα. Ο τομέας των πλοίων για διάλυση είναι μια τεχνολογική διαδικασία που περιλαμβάνει την αποσυναρμολόγηση των παλαιών ή και παροπλισμένων πλοίων τα οποία είναι εκτός λειτουργίας, με σεβασμό στο περιβάλλον και την ασφάλεια. Υπάρχουν 21 επιχειρήσεις ανακύκλωσης πλοίων που δραστηριοποιούνται στην Τουρκία. Η ικανότητα ανακύκλωσης των πλοίων των εταιρειών αυτών είναι ένα εκατομμύριο μετρικούς τόνους έτος (5ο μεγαλύτερο χώρο ανακύκλωσης στον κόσμο). Γεγονός είναι ότι το 2008, 152.757 τόνοι ανακυκλώθηκαν στην Τουρκία.

Τέλος, η γενική εικόνα του ναυπηγικού τομέα της Τουρκίας είναι ότι υπάρχουν σε λειτουργία 72 ναυπηγεία στη χώρα. Η ετήσια παραγωγή τους είναι 3,61 εκατ. dwt και η επισκευαστική τους δυναμικότητα, ανέρχεται σε 18 εκατ. dwt. Σε λειτουργία βρίσκονται 21 πλωτές δεξαμενές και 9 μόνιμες δεξαμενές. Επιπροσθέτως, υπάρχουν 512 εγκαταστάσεις ναυπήγησης σκαφών αναψυχής, 38 εκ των οποίων εξειδικεύονται στη ναυπήγηση mega-yacht. Με βάση στοιχεία του 2013, η αξία των εξαγωγών πλοίων και σκαφών αναψυχής ανήλθε σε \$1,2 δισ. Η ναυπηγική βιομηχανία μαζί με τις διασυνδεδεμένες επιχειρήσεις συντηρούν περισσότερες από 100.000 θέσεις εργασίας. Επίσης, η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Τουρκία συνεχίζεται, 49 ναυπηγικές μονάδες είναι υπό κατασκευή σε όλη την τουρκική επικράτεια. Η ετήσια παραγωγική τους δυναμικότητα ανέρχεται σε 3.645.000 dwt. Με την ολοκλήρωση αυτών των επενδύσεων, η συνολική παραγωγική δυναμικότητα της τουρκικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα ξεπεράσει τα 7.000.000 dwt. Υπό μια ευρύτερη οπτική, η αναπτυξιακή δυναμική για την τουρκική εμπορική ναυπηγική βιομηχανία, έχει κάνει τεράστια βήματα ανάπτυξης.

Επιπλέον θα πρέπει να σημειωθεί ότι, υπήρξε μία κάμψη στις αρχές της πρώτης δεκαετίας του 2000 έως και το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008, αλλά από το 2013 και μετά η Τουρκική βιομηχανία έχει βιώσει μια ανάκαμψη, 67 μονάδων να παραδίδονται και ένα ολόκληρο βιβλίο παραγγελιών (order book) των 157 σκαφών, από αυτές τις παραγγελίες που είχαν αναλάβει τα τουρκικά ναυπηγεία να κάνουν, είχαν ως σκοπό την κατασκευή δεξαμενόπλοιων για πετρέλαιο, δεξαμενόπλοια για μεταφοράς χημικών προϊόντων, ιστιοφόρα και αλιευτικά σκάφη.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑ

#### 5.1 Ελληνοτουρκική Ναυτιλιακή Συνεργασία

Βουλή των Ελλήνων με το νόμο 2900/2001, έχει κυρώσει την ελληνοτουρκική συμφωνία για τη θαλάσσια σύνδεση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου (Λέσβος, Χίος, Σάμος, Κως, Ρόδος) με τις απέναντι τουρκικές ακτές. Αυτή η Ελληνοτουρκική συμφωνία τέθηκε σε ισχύ την 19-8-200 (ν. 2900/2001, ΦΕΚ 75 Α΄).

Η συμφωνία αυτή συνέβαλε αποφασιστικά στη διερεύνηση της συνεργασίας μεταξύ των δύο γειτονικών χωρών, εμπέδωσε κλίμα σταθερότητας της περιοχής και απέβη προς όφελος της ανάπτυξης των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου και υπέρ της εθνικής οικονομίας γενικότερα. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου V της ανωτέρω ναυτιλιακής συμφωνίας, τα δύο κράτη έχουν συμφωνήσει να εξασφαλίζουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων τους στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων τους και επιπλέον προβλέπεται η παροχή εθνικής μεταχείρισης σε πλοία των συμβαλλομένων μελών που απασχολούνται σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σε συγκεκριμένους τομείς όπως η είσοδος στα λιμάνια, η διάθεση των προβλητών, η χρήση των λιμενικών ευκολιών, η πληρωμή τελών και φόρων, η φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων, η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών.

Μετά την τελευταία συνάντηση των πρωθυπουργών Ελλάδας και Τουρκίας, ετοιμάζεται να υπογραφεί ένα νέο μνημόνιο συνεργασίας των δύο χωρών στους τομείς του τουρισμού και ναυτιλίας. Το μνημόνιο αυτό, οριοθετεί ένα πλαίσιο ναυτιλιακής συνεργασίας, επιπρόσθετο της υφιστάμενης διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας, υπογραμμίζοντας τη συνεργασία μεταξύ δημόσιων και/ή ιδιωτικών φορέων σε διάφορες πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ειδικότερα, με την υπογραφή του οι δύο χώρες αποβλέπουν, μεταξύ άλλων, στην ενθάρρυνση εγκαθίδρυσης τακτικών γραμμών μεταξύ λιμένων των δύο χωρών για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και Ro-Ro πλοίων και στη διερεύνηση δυνατοτήτων συνεργασίας στο θαλάσσιο εμπόριο, τη διοίκηση/διαχείριση λιμένων, την ανταλλαγή εμπειριών και πληροφοριών στους ίδιους τομείς.

Επίσης, Στο πλαίσιο των υφιστάμενων συνθηκών έχει αποδοθεί από ελληνικής πλευράς έμφαση στην άμβλυνση των τυχόν προβληματικών σημείων στον τομέα των θαλασσιών συνδέσεων μεταξύ των νήσων του ανατολικού Αιγαίου και των έναντι τουρκικών ακτών, που έχουν κατά καιρούς ανακύψει, επ' ωφελεία της οικονομικής ανάπτυξης των δύο χωρών και συμφωνήθηκε η συνεργασία των αρμοδίων Υπηρεσιών των δύο χωρών προς την κατεύθυνση αυτή. Σύμφωνα με τον νόμο «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», που πρόσφατα ψηφίσθηκε από τη Βουλή, υφίσταται πρόβλεψη για προσθήκη ρύθμισης στο Ν.Δ. 187/1973, σύμφωνα με την οποία, μεταξύ άλλων, η οργανική σύνθεση του

προσωπικού επιβατηγού ή επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου που εκτελεί πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της αλλοδαπής θα καθορίζεται με απόφαση του υπουργού ναυτιλίας και Αιγαίου και θα διαμορφώνεται με βάση τον απαιτούμενο αριθμό ναυτικών για τον χειρισμό και τη στελέχωση των σωστικών μέσων του πλοίου, όπως ο αριθμός αυτός καθορίζεται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της σύμβασης ναυτικής Εργασίας, 2006 της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4078/2012 (Α'179).

Η άποψη των Ναυτιλιακών εταιριών των Δωδεκανήσων είναι ότι, λόγω ορισμένων δεδομένων η συνεργασία αυτή αποβαίνει οικονομικά ασύμφορη για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα ελληνόκτητα πλοία σε σχέση με τα αντίστοιχα τουρκικά. Συγκεκριμένα, η διαφωνίες που αναφέρουν μεταξύ άλλων, είναι οι εξής λόγοι: μειωμένη σύνθεση πληρώματος τουρκικών πλοίων, χαμηλοί μισθοί πληρώματος, μη εφαρμογής των οδηγιών της ευρωπαϊκής ένωσης για τα ταχύπλοα σκάφη, μη εφαρμογής οδηγιών για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και κυρίως άνιση μεταχείριση ελληνικών πλοίων σε ότι αφορά την επιβολή τελών επιβατών, τελών ελλιμενισμού και φόρων από τις εταιρείες διαχείρισης των τουριστικών λιμένων.

Τέλος, οι συνθήκες και όροι αμοιβής σχετικά με την ελληνοτουρκική συμφωνία και εργασίας των ναυτικών για διάφορες κατηγορίες πλοίων καθορίζεται, από τις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, του οποίου το περιεχόμενο καταρτίζεται με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ εκπροσώπων, των οικείων εφοπλιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων, χωρίς την παρέμβαση της διοίκησης, ως προς το περιεχόμενο των όρων αυτών.

## **5.2 Συνεργασία Ελλάδος-τουρκίας σε τουρισμό, ναυτιλία και εμπόριο**

Η κυβερνητικής συνεργασίας μεταξύ των υπουργείων ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής της Ελλάδος και του υπουργείου μεταφορών και υποδομών της Τουρκίας για την περαιτέρω ανάπτυξη της διμερούς ναυτιλιακής συνεργασίας πραγματοποιήθηκε στη Σμύρνη στις 20 και 21/06/2019. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, πού υπήρξε σε ιδιαίτερα θετικό κλίμα, επιβεβαιώνοντας την κοινή προσέγγιση των δύο χωρών στην περαιτέρω ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών, του θαλάσσιου εμπορίου και του θαλάσσιου τουρισμού μεταξύ των δύο χωρών, εντός του πλαισίου των διεθνών συμβάσεων και της υφιστάμενης νομοθεσίας που δεσμεύει τις δύο χώρες.

Σκοπός της συνάντησης, η οποία πραγματοποιήθηκε κατόπιν αιτήματος του Τουρκικού Υπουργείου, ήταν η ανταλλαγή απόψεων επί θεμάτων αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος και η ενίσχυση της συνεργασίας των δύο χωρών σε διμερές επίπεδο, με έμφαση στους τομείς των θαλασσίων μεταφορών και θαλασσιού τουρισμού μεταξύ των δύο χωρών, καθώς και σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και επιθεωρήσεων πλοίων.

- Στη βελτίωση της διμερούς ναυτιλιακής συνεργασίας στη βάση του υφιστάμενου συμβατικού θεσμικού πλαισίου.
- Στην εγκαθίδρυση νέων θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των ηπειρωτικών περιοχών των δύο χωρών (Λαυρίου–Τσεσμέ, Σμύρνης–Θεσσαλονίκης).
- Ως σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών τους και του θαλασσιού εμπορίου.
- Στην συνεργασία στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού.
- Στην συνεργασία επί θεμάτων ελέγχου κράτους λιμένα.
- Στην περαιτέρω ανάπτυξη θεματικών αντικειμένων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο της υποστήριξης της τρέχουσας τουριστικής περιόδου.

Ο υπουργός ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής απέδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο υφιστάμενο διμερές θεσμικό πλαίσιο στο ναυτιλιακό τομέα, το οποίο αποτελεί τη βάση της δομημένης ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών που έχει επιτρέψει στις δύο χώρες να αποκομίζουν αμοιβαία οφέλη. Ειδικότερα, εξετάστηκαν θέματα συνεργασίας στο πλαίσιο του IMO με ιδιαίτερη αναφορά σε επίκαιρα θέματα μείωσης αερίων εκπομπών από τα πλοία, ενώ αντηλλάγησαν απόψεις και βέλτιστες πρακτικές επί θεμάτων ελέγχων πλοίων από το κράτος λιμένα (Port State Control) στη βάση των διεθνών συμβάσεων του IMO και του Paris MoU. Επίσης, ο υπουργός υπογράμμισε τη σαφή πολιτική προτεραιότητα του Ελληνικού υπουργείου στη διασφάλιση ύψιστων επιπέδων ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία μεταφράζεται σε υψηλό επίπεδο υπηρεσιών τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους τουρίστες που επιλέγουν την Ελλάδα και την Τουρκία για τις διακοπές τους.

Από την άλλη πλευρά ο Τούρκος υπουργός μεταφορών κ.Arslan απέδωσε έμφαση στην υφιστάμενη στενή συνεργασία Ελλάδος-Τουρκίας στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, καθώς και στη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης των οικονομικών και εμπορικών σχέσεων των δύο χωρών. Ο Τούρκος υπουργός εστίασε στα πεδία του θαλάσσιου εμπορίου και του θαλάσσιου τουρισμού μεταξύ των ελληνικών νήσων του Ανατολικού Αιγαίου και των τουρκικών ακτών. Επιπρόσθετα, προσδιόρισε τις εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες ως πρόσφορο πεδίο διμερούς συνεργασίας που συμβάλλει στην ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών και την ευημερία των τοπικών κοινωνιών των δύο χωρών, δεδομένης της εγγύτητάς τους και της σταθερής προτίμησης των τουριστών στις παράκτιες περιοχές τους.

Ο υπουργός ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής, πρότεινε μετά το πέρας των τεχνικών διαβουλεύσεων να ενημερωθεί σχετικά η Ευρωπαϊκή επιτροπή, ώστε να διευκρινισθούν πλήρως οι διαδικασίες των ελέγχων που ασκεί η Ελλάδα, όπως είναι υποχρεωμένη από την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, πρόταση που έγινε δεκτή από τον κ. Αρσλάν. Επιπλέον, στο πλαίσιο της συνάντησης οι δύο αντιπροσωπείες πραγματοποίησαν επισκέψεις στους λιμένες της Σμύρνης και του Τσεσμέ, όπου και πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με τους επικεφαλής των αρχών διαχείρισης των δύο λιμένων και των τοπικών Λιμεναρχών, αποδίδοντας έμφαση στις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές αλλά και στις επιχειρησιακές-διοικητικές διαδικασίες των αρμοδίων αρχών.

Η συνάντηση ολοκληρώθηκε στο ίδιο θετικό κλίμα, με τις δύο πλευρές να υπογραμμίζουν τη συμφωνία τους για τη συνέχιση των διαβουλεύσεων τους σε όλα τα κατάλληλα επίπεδα, προκειμένου να αναζητηθούν οι προσφορότερες ενέργειες για την προώθηση των κοινών στόχων των δύο χωρών για την ενίσχυση των οικονομιών τους, και του θαλάσσιου εμπορίου μέσω της ναυτιλιακής συνεργασίας.

Τέλος, ο Τούρκος υπουργός μεταφορών κ.Arslan συμφώνησε στην πρόταση του κ. ΥΝΑΝΠ για συνέχιση και ενίσχυση της συνεργασίας και των διμερών συνομιλιών σε επίπεδο τεχνικών κλιμακίων, για θέματα που αφορούν το πεδίο εφαρμογής επιθεωρήσεων παραδοσιακών πλοίων ως προς τη συμμόρφωσή τους με τις διεθνείς συμβάσεις, καθώς και τις συναφείς προδιαγραφές. Ειδικότερα, συμφωνήθηκε η περαιτέρω στενή παρακολούθηση του συνόλου των θεμάτων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος στοχεύοντας στην ομαλή ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, του θαλάσσιου τουρισμού και της «Γαλάζιας Οικονομίας» μεταξύ των δύο κρατών.

### **5.3 Οι 25 συμφωνίες που υπέγραψε η Ελλάδα με την Τουρκία**

Στο πλαίσιο της 2ης συνόδου του Ανώτατου Συμβούλιου Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας που έλαβε χώρα στην Κωνσταντινούπολη στις 4 Μαρτίου 2013. Προέβη, ο πρωθυπουργός της Ελληνικής δημοκρατίας, και ο Πρωθυπουργός της δημοκρατίας της Τουρκίας, ώστε να υιοθετήσουν και να υπογράψουν οι αντίστοιχοι υπουργοί τα ακόλουθα κείμενα:

- Κοινή διακήρυξη του πρωθυπουργού της Ελληνικής Δημοκρατίας και του πρωθυπουργού της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τους θερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του 2020 (XXXII Ολυμπιάδα).
- Πολιτιστικό, εκπαιδευτικό, επιστημονικό, μέσω μαζικής ενημέρωσης, νεολαίας και αθλητισμού πρόγραμμα ανταλλαγών για τα έτη 2013 - 2014-2015 μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της δημοκρατίας της Τουρκίας.

- Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ του υπουργού εξωτερικών της Ελληνικής δημοκρατίας και του υπουργού εξωτερικών της δημοκρατίας της Τουρκίας για τη συνεργασία στον τομέα της ανθρωπιστικής βοήθειας.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της δημοκρατίας της Τουρκίας για την δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου μεταξύ του Ελληνικού κέντρου ευρωπαϊκών μελετών (EKEM) του υπουργείου εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας και του κέντρου στρατηγικών ερευνών (SAM) του υπουργείου εξωτερικών της δημοκρατίας της Τουρκίας.
- Πρωτόκολλο Αθλητικής Συνεργασίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας.
- Μνημόνιο Κατανόησης μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα της γεωργίας.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα των Ληξιαρχικών Εγγραφών.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την απαγόρευση και πρόληψη της παράνομης εισαγωγής, εξαγωγής, διακίνησης και μεταφοράς πολιτιστικής περιουσίας.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τα μεταδοτικά νοσήματα.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τις υπηρεσίες υγείας σε περιπτώσεις καταστροφών.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την ενίσχυση των συστημάτων υγείας.
- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τα μη μεταδοτικά νοσήματα και την προαγωγή της υγείας.
- Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την συνεργασία μεταξύ του νοσοκομείου Αγία Σοφία παιδών και του νοσοκομείου παιδιατρικής, υγείας και ασθενειών, αιματολογίας, ογκολογίας εκπαίδευσης και έρευνας.
- Μνημόνιο κατανόησης στον τομέα της ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Τουρκικής Δημοκρατίας
- Μνημόνιο κατανόησης στους τομείς των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών και τις ταχυδρομικές υπηρεσίες μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας

- Πρωτόκολλο μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας σε θέματα τύπου και πληροφόρησης.
- Κοινή διακήρυξη για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα της δικαιοσύνης.
- Διακήρυξη προθέσεων για την συνεργασία της προώθησης της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης των γυναικών μέσω της υποστήριξης των πρωτοβουλιών των γυναικών μεταξύ του Υπουργείου ανάπτυξης, ανταγωνιστικότητας, υποδομών, μεταφορών και δικτύων της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Οικογένειας και Κοινωνικών Πολιτικών της Δημοκρατίας της Τουρκίας.
- Κοινή διακήρυξη για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα της παράνομης μετανάστευσης και επανεισδοχής.
- Κοινή διακήρυξη της Υπουργού Τουρισμού της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα του Τουρισμού.
- Διακήρυξη Πρόθεσης του αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και αθλητισμού της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού της Δημοκρατίας της Τουρκίας για συνεργασία στον τομέα του προσδιορισμού, της προστασίας και της διαφύλαξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, στο πλαίσιο της σύμβασης της UNESCO για την πολιτιστική κληρονομιά.
- Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ του εθνικού συστήματος πιστοποίησης / Ελληνικού ινστιτούτου μετρολογίας και του επιστημονικού και τεχνολογικού συμβουλίου του Τουρκικού εθνικού ινστιτούτου μετρολογίας.
- Πρωτόκολλο συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Ραδιοφωνίας Τηλεόρασης ΑΕ και του Τουρκικού Οργανισμού Ραδιοφώνου Τηλεόρασης.

Και οι δύο πλευρές παραμένουν πεπεισμένες ότι το μέχρι σήμερα διαμορφωμένο πλαίσιο στις σχέσεις τους, το οποίο βασίζεται στον αμοιβαίο σεβασμό, την εμπιστοσύνη, το διεθνές δίκαιο και τις καλές σχέσεις γειτονίας, θα προωθήσει περαιτέρω τις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών και θα συντελέσει στη δημιουργία πρόσθετων τομέων συνεργασίας μεταξύ της Ελλάδος και της Τουρκίας.

Προκειμένου να αυξήσουν περαιτέρω τον αριθμό των Τούρκων τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα, οι δύο πλευρές έχουν συμφωνήσει να ανταλλάξουν απόψεις προκειμένου να επιταχύνουν τη διαδικασία απελευθέρωσης των θεωρήσεων μεταξύ της Τουρκίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία, θα μπορούσαμε να πούμε μετά από όλη αυτή την έρευνα και μελέτη αυτής της πτυχιακής, γίνεται εμφανές ότι υπάρχουν περισσότερες διαμάχες και διαφωνίες από την πλευρά της Τουρκίας προς της Ελλάδας για θέματα πρωτίστως οικονομικής φύσεως.

Η Τουρκία σε μικρό σχετικά διάστημα, σχεδόν δεκαπενταετίας, κατάφερε επιτυγχάνοντας υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης να αλλάξει πορεία και να αναπτυχθεί. Επίσης, αντιλαμβάνεται άριστα τη σχέση γεωγραφία–γεωπολιτικής – γεωστρατηγικής και τη σημασία τους. Η Τουρκία αντιλαμβανόμενη τη σημασία της θαλάσσιας στρατηγικής και με όχημα την οικονομική της ανάπτυξη προσπαθεί να αυξήσει των εμπορικό της στόλο, και να ενισχύσει την αμυντική της βιομηχανία. Η αμυντική βιομηχανία είναι άρτια συνδεδεμένη με τις παραμέτρους ισχύς μιας χώρας με κυριότερες, την ιστορία, τη γεωγραφία, τον πληθυσμό, την οικονομία και τη τεχνολογία, οι οποίες συνεχώς αξιολογούνται και προκύπτει η αναβάθμισή τους.

Η ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας, ενδυναμώνει και την αυτάρκεια του τουρκικού πολεμικού ναυτικού που τα τελευταία χρόνια προχωράει με πολύ γρήγορους ρυθμούς αύξησης στον τομέα των ναυπηγήσεων σκαφών με σκοπό την κυριαρχία στις περιβάλλουσες Τουρκικές θάλασσες και όχι μόνο. Με χρήση μορφών ήπιας ισχύος όπως η ναυτική διπλωματία, οι αμυντικές επενδύσεις στο εξωτερικό και οι εκπαιδευτικές συνεργασίες επιδιώκεται να ενισχυθεί η ναυτική δύναμη του τουρκικού ναυτικού στην Ανατολική Μεσόγειο.

Επίσης, από τις οικονομικές, στρατηγικές και γεωπολιτικές προεκτάσεις των ανωτέρω εξελίξεων μπορούμε να κατανοήσουμε τις προδιαθέσεις και σκέψεις της Τουρκίας. Η Ελλάδα έχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα λόγω της συνεχιζόμενης κατοχής του διεθνούς στόλου που ελέγχει. Όμως, δεν πρέπει να επαναπαύεται στις δόξες της λόγω της υπεροχής του ναυτιλιακού της τομέα διεθνώς, λόγω της επιχειρηματικής διορατικότητας των Ελλήνων εφοπλιστών σε συνδυασμό με τη ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών. Αλλά θα πρέπει να αναπτύξει τον τομέα των ναυπηγήσεων και επισκευών πλοίων και να δημιουργήσει μονάδες βιώσιμης ανακύκλωσης πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του στόλου και την έκταση της ελληνικής ακτογραμμής. Η Ελλάδα πρέπει να επωφεληθεί από την γεωπολιτική προστιθέμενη αξία του στόλου της σε διπλωματικό επίπεδο.

## **Βιβλιογραφία**

- Άννας Μπρεδήμα, Γεωπολιτικές πτυχές της ναυτιλιακής Τουρκίας (2019, τ. 985),
- Αλεξόπουλος Α. και ο Γιωργάκης Α. (2015)., Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, 7-8 Μαρτίου 2014, έκδοση Ιδρύματος ευγενίδη.
- Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007
- Ηλιόπουλος Ηλίας, (2010), Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος, Αθήνα, Λιβάνης.
- Νταβούτογλου Α.(2010), Το Στρατηγικό Βάθος και η Διεθνής Θέση της Τουρκίας. Αθήνα: Εκδόσεις “Ποιότητα”
- Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 1998.
- Ναυτικά Χρονικά, αριθμός φύλλου 166 • 01/2014, σελ.57
- Ναυτικά Χρονικά, 15/5/2019
- Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας», (1982), Άρθρα 2 – 45, (Ε.Ε. Αρ. 2364, ημερ. 14.10.1988).

## **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Maritime Sector Report 2014, Turkish Chamber of Shipping, (2015).
- UNCTAD/Review of Maritime Transport 2018. Ranking of Turkey by ownership of world fleet and by flag registration.
- Maritime Turkey – Market Research, Bloem M., Putten S., Deveci A., Tuna O., Maritime by Holland, (2013).
- Commission of the European Communities, «Turkey 2006 Progress Report», σελ.24,33; «Turkey 2007 Progress Report», σελ.24-25,34; «Turkey 2008 Progress Report», σελ.28,39; «Turkey 2009 Progress Report», σελ.31- 32,43; «Turkey 2010 Progress Report», σελ.36-37.
- Sartas, Murat. 2010. "Analysis of the Growth Dynamics in Turkish Commercial Shipbuilding Sector and its Prospects."
- Kennedy, Paul. 2010. The rise and fall of the great powers: Vintage.
- Stavridis, J. 2017. Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans: Penguin Publishing Group.
- Walker, Christopher, and Jessica Ludwig. 2017. "The meaning of sharp power: How authoritarian states project influence." Foreign Affairs 16.