

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Η

A. Το κείμενο που ακολουθεί:

- Έχει δομή αντίστοιχη του ερωτηματολογίου
- Όπως κάθε προγραμματικό κείμενο χωρίζεται σε 3 μέρη , που δεν είναι αναγκαίο να διακρίνονται μεταξύ τους με τίτλους
- Έχει λάβει υπόψη του όλα τα μέχρι σήμερα σημειώματα και συζητήσεις, όπως και κείμενα της έκθεσης ο.ε. εμπορικής ναυτιλίας.
- Στο α' μέρος αναφέρεται και στην διεθνή ναυτιλιακή κρίση αφ' ενός γιατί το γεγονός αυτό ήταν καθοριστικό για την ναυτιλία, αφ' ετέρου γιατί πολλοί επιρρίπτουν τα αποτελέσματα της κρίσης στην πολιτική του ΠΑΣΟΚ.

B. Προτείνεται η συζήτηση πάνω στο κείμενο αυτό να γίνει σε τρία επίπεδα:

- Ως προς την γενική δομή και κατεύθυνση
- Ως προς τα επι μέρους θέματα
- Κατά σελίδα

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Α. ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η Ελληνική οικονομία σε μόνιμο παθητικό εμπορικό ισοζύγιο ένα προς δύο (1/2) έχει ανάγκη και καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του ελλείμματος της από τους άδηλους πόρους, σημαντικό κομμάτι των οποίων ήταν πάντα η εμπορική ναυτιλία.

Η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία (Ελληνική σημαία + ξένη) έχει αποδείξει όχι μόνο την αυτοδυναμία της, αλλά και την ευελιξία της να επιβιώνει και να πρωταγωνιστεί στις αντίξοες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Απόδειξη η τελευταία κρίση, όπου όλοι οι Ευρωπαϊκοί στόλοι καταποντίστηκαν εκτός του Ελληνικού.

Η εισροή ναυτιλιακού συν/τος σε σχέση με τον όγκο της Ελληνικής ναυτιλίας είναι χαμηλή. Τούτο είναι εμφανές αν συγκρίνουμε τους πόρους των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών π.χ. Νορβηγία 5 δις, Αγγλία 5,5 δις, Γαλλία 3 δις (1986), όταν οι στόλοι αυτοί αποτελούν μικρό ποσοστό του Ελληνικού.

Οι αιτίες της μικρής εισροής συν/τος στην Ελλάδα (1 δις δολ. ΗΠΑ το 1986) είναι κυρίως οι ακόλουθες :

./..

- α) Ο στόλος χρηματοδοτείται από το εξωτερικό.
- β) Δαπανά για υπηρεσίες και μηχανολογικό εξοπλισμό στο εξωτερικό.
- γ) Η αδυναμία της δραχμής.
- δ) Η δυσκαμψία της σημαίας, δηλ. κανόνες με στενά εθνικά κριτήρια σε αντικείμενο με διεθνή χαρακτήρα, και της Ελληνικής πραγματικότητας που εντοπίζεται στην έλλειψη υποδομής.

Η παγκόσμια ναυτιλία πέρασε τα τελευταία χρόνια μια βαθειά κρίση. Η κρίση αυτή, με την μορφή πλεονάζουσας χωρητικότητας και ραγδαίας πτώσης των ναύλων σε όλες τις αγορές, ήταν τόσο μεγάλη που οδήγησε σε μείωση του παγκόσμιου τονάζ γεγονός που, με εξαίρεση τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, είχε να σημειωθεί από την μεγάλη οικονομική κρίση του 1920 - 30.

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία βγήκε από την κρίση με σχετικά μικρές ζημιές στην χωρητικότητα και ποιοτικά αναβαθμίστηκε και προσαρμόσθηκε στις νέες συνθήκες. Οι Έλληνες παραμένουν πρώτοι στην τελευταία δεκαετία, ελέγχοντας το 15% του παγκόσμιου στόλου με 95 εκ. DWT, σε συναγωνισμό στήθος προς στήθος με την Ιαπωνία (60 + 34)=94 εκ. DWT. Η Ελληνική σημαία ωστόσο, μολονότι σημείωσε ποιοτική βελτίωση, βγήκε από την κρίση σημαντικά μειωμένη σε χωρητικότητα. Δεν ήταν εξάλλου η μόνη: όλες οι παραδοσιακά ναυτιλιακές

χώρες σμικρύνθηκαν με πολύ ταχύτερους ρυθμούς, φτάνοντας σήμερα το μέγεθος τους να είναι πρακτικά ασήμαντο. Η Ελληνική ναυτιλία είναι σήμερα η δεύτερη εθνική σημαία στον κόσμο, μετά την Ιαπωνία, πρώτη σε ολόκληρη την Ευρώπη (27%) - με δεύτερη τη Σοβιετική Ένωση (14%) - και πρώτη στην ΕΟΚ (42%). Σε σύγκριση με την Ελληνική, η υπό Βρεταννική σημαία χωρητικότητα είναι το τρίτο της Ελληνικής και η υπό νορβηγική σημαία το τέταρτο της ελληνικής σημαίας. Τα στατιστικά στοιχεία μετά την κρίση αποδεικνύουν τη σχετική ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής σημαίας προς τις άλλες Εθνικές σημαίες, όχι όμως και προς τις σημαίες ευκολίας.

Πρακτικά οι πλοιοκτήτες κάτω από την πίεση των χαμηλών ναύλων κατέφυγαν σε μια πρωτοφανή προσπάθεια μείωσης του κόστους λειτουργίας του πλοίου, που τελικά οδήγησε το μεγαλύτερο μέρος από τους στόλους τους στις σημαίες ευκαιρίας, με αποφυγή φορολογίας και χρησιμοποίηση των φτηνών αλλοδαπών πληρωμάτων.

Ο στόλος κάτω από σημαία ανοικτών νηολογίων (ευκαιρίας) έχει ξεπεράσει το 30% του παγκόσμιου και αν ληφθούν υπόψη μόνο τα ποντοπόρα τείνει να φθάσει το 40%.

Η ουσιαστική πλοιοκτησία ανήκει κύρια στους Έλληνες, Αμερικανούς και Ιάπωνες με συμμετοχή 21, 18,5 και 16 αντίστοιχα. Η διαρροή των εθνικών νηολογίων (FLAGGING OUT) προς τα ανοικτά νηολόγια είναι γεγονός παρά την

πολεμική που ασκήθηκε από ΙΤΦ, ΜΥ, Π.Ν.Ο., κ.λ.π..
Σήμερα ακόμα και οι ανατολικές χώρες αποδέχονται πλοία
σημαίας ευκαιρίας.

Μπροστά στο φαινόμενο της εξόδου από την σημαία
(FLAGGING OUT) οι χώρες κατέφυγαν στην δημιουργία των
offshore νηολογίων προσφορά, δηλαδή σημαίας ευκαιρίας
με χαμηλή φορολογία και δυνατότητα χρησιμοποίησης εγχρώ-
μων πληρωμάτων, με παράλληλο έλεγχο της σημαίας από το
ενδιαφερόμενο κράτος και διατήρηση της έδρας των εφοπι-
στικών εταιριών στην χώρα. Στην ουσία δηλαδή διατήρηση
ενός ελάχιστου δεσμού των χωρών αυτών με τις πλοιοκτή-
τριες εταιρίες.

Οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ για την αντιμετώπιση της
κρίσης έλαβαν μέτρα υπέρ του πλοίου και του ναυτικού,
τα οποία ανεξάρτητα από την επάρκειά τους, αν συγκρι-
θούν με το τί συνέβαινε προηγούμενα, ανεπιφύλακτα μπο-
ρούν να χαρακτηριστούν σημαντικά, αλλά σίγουρα περιορισμένης
εμβέλειας. Τα μέτρα αυτά και κατά τις εκτιμήσεις - από-
ψεις που διατύπωσε η ηγεσία της πλοικτησίας, όταν επρόκει-
το να ληφθούν, θα έπρεπε να επιδράσουν ανασταλτικά στην
φυγή από την Ελληνική σημαία και ευεργετικά στην προ-
σέλκυση. Τελικά δεν επαλήθευσαν τις προσδοκίες και μάλι-
στα παρά το γεγονός ότι μετά την δεύτερη δέσμη βελτιώ-
θηκε η ναυλαγορά.

Αλλά αν η Ελλάδα παρέμεινε υψηλότερα από τις
άλλες παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, ωστόσο η μείωση

της χωρητικότητας από το FLAGGING OUT επέδρασε αρνητικά όπως: οι Έλληνες ναυτικοί αντιμετώπισαν ανεργία, το NAT έγινε ελλειμματικό (αφού η αναλογία υπηρετούντων ναυτικών προς τους συνταξιούχους από 2:1 που ήταν το 1980 έπεσε στο 0,7:1 το 1986) το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώθηκε, τα ναυπηγεία αντιμετώπισαν κρίση και μαζί τους όλοι οι άλλοι οι σχετικοί με την ναυτιλία κλάδοι.

Το ναυτεργατικό δυναμικό το 1981 ξεπερνούσε τους 100.000 Έλληνες και έκτοτε φθίνει. Η μεγαλύτερη ζημιά έχει γίνει στα κατώτερα πληρώματα λόγω του ανταγωνισμού των ασιατικών πληρωμάτων. Οι Έλληνες αξιωματικοί παραμένουν ανταγωνιστικοί.

Απόδειξη ότι ένας μεγάλος αριθμός αξιωματικών απασχολείται ακόμα σε Ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία πλοία.

Έχουμε δεχτεί ότι:

α) ο γνησιότερος δεσμός της ναυτιλίας είναι το ναυτεργατικό δυναμικό.

β) όσο πιο πολλά πλοία υπό Ελληνική σημαία, τόσο περισσότερες θέσεις εργασίας.

Η τάση που από μακρού εκδηλώθηκε στις Δυτικές ναυτιλίες για την χρησιμοποίηση όλο και περισσότερων χαμηλόμισθων αλλοδαπών (αρχικά μέσω της ύψωσης σημαιών ευκαιρίας στις οποίες προσέφυγαν Αμερικανοί, Έλληνες,

Σκανδιναυοί, Γερμανοί και δειλότερα άλλοι) αποτελεί σήμερα πραγματικότητα και για τις εθνικές σημαίες, με προοπτική τη σταδιακή τους αύξηση σε βάρος των εθνικών πληρωμάτων.

Η τεχνολογική ανάπτυξη που εφαρμόζεται στα πλοία εξοστρακίζει με την πρόοδο της τους χειρονάκτες. Παράλληλα οι γνώσεις που απαιτούνται για τους αξιωματικούς όλο και μεγαλώνουν.

Οι παραδοσιακές χώρες, για να αντιμετωπίσουν τους τριτοκοσμικούς κατασκευάσαν πλοία υψηλής τεχνολογίας, που φυσικά απαιτούσαν δυναμικό υψηλής εκπαίδευσης και καθιέρωσαν τα πληρώματα πολλαπλών ειδικοτήτων, που είναι και ο προάγγελος των αξιωματικών πολλαπλών ειδικοτήτων.

Έτσι και για την Έλληνική ναυτιλία, που είναι ένα βήμα πίσω τεχνολογικά, το πρόβλημα αφορά τα κατώτερα πληρώματα. Οι περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης και οι ανέσεις που προσφέρει με την πάροδο του χρόνου η στεριά (αναφερόμαστε σε εργατοτεχνίτες), οι σημερινές απαιτήσεις και αντιλήψεις, οι δυσμενέστερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο (περιορισμένη κοινωνική ζωή και επικίνδυνη εργασία) μειώνουν την προσφορά κατωτέρων πληρωμάτων. Με ανάκαμψη της οικονομίας, περισσότερες και ευνοϊκότερες ευκαιρίες στην στεριά, θα μειωθεί περαιτέρω η προσφορά.

Τα κατώτερα πληρώματα, που αναγκάστηκαν λόγω της κρίση

να αλλάξουν επαγγελματικό προσανατολισμό, σ' εξαιρετικές μόνον περιπτώσεις επανέρχονται στην θάλασσα.

Μειώνεται όμως παράλληλα και η ζήτηση κατωτέρων πληρωμάτων λόγω προτίμησης χαμηλόμισθων αλλοδαπών. Αυτό είναι το σημαντικότερο γιατί δημιουργεί δυσχέρεια στην απορρόφηση και αβεβαιότητα στο ναυτικό που επιδρούν στην περαιτέρω μείωση της προσφοράς και παράλληλα είναι υπερδιπλάσιοι οι μισθοί έναντι των αλλοδαπών. Εξάλλου αυτή η ανταγωνιστικότητα επιταχύνει την φυγή. Επισημαίνεται ότι από εφοπλιστικής πλευράς είναι ο πιο επίμονα προβαλλόμενος παράγοντας ανταγωνιστικότητας και το βασικό αίτημα. Οι συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί και οι προοπτικές που υπάρχουν δεν αφήνουν αμφιβολίες ότι η στροφή προς τα χαμηλόμισθα αλλοδαπά κατώτερα πληρώματα είναι οριστική για την ποντοπόρο ναυτιλία. Η δύναμη των πραγμάτων οδηγεί εκεί. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι έφθασε η ώρα αφανισμού των Ελληνικών κατωτέρων πληρωμάτων. Θα κυλήσει μακρύς χρόνος για να ολοκληρωθεί αυτή η τάση. Έτσι θα λέγαμε ότι η χρησιμοποίηση των αλλοδαπών σε θέσεις κατωτέρου πληρώματος είναι μια ενδιαμέση λύση σε μια μεταβατική περίοδο και λειτουργεί σαν λύση ανάγκης συμπίεσης του κόστους, μέχρι που οι αυτοματισμοί θα απαιτούν μόνο εκπαιδευμένους ναυτικούς και φυσικά καλοπληρωμένους.

Αντίθετα, όπως έχει λεχθεί, οι Έλληνες αξιωματικοί παραμένουν ανταγωνιστικοί και θεωρούνται το αποτελεσματικότερο όπλο για την διατήρηση μεγάλης ναυτιλίας.

Πιστεύεται ότι χωρίς Έλληνες αξιωματικούς δεν θα μπορούσαμε να διατηρήσουμε μεγάλη ναυτιλία.

Η ναυτιλιακή υποδομή που γεωγραφικά εντοπίζεται στον εθνικό χώρο έχει μείνει στάσιμη και δυσανάλογα φτωχή για το μέγεθος και τη παράδοση της εμπορικής ναυτιλίας.

Ένα μέρος αφορά τη Διοικητική μηχανή και το άλλο τον προγραμματισμό έργων και επενδύσεων υποδομής.

Αν και η ναυτιλιακή υποδομή είναι στόχος μακρόπνοος και δαπανηρός είναι ο πιο σταθερός για τη διατήρηση και προσέλκυση δραστηριοτήτων τόσο ελληνικών όσο και ξένων. Στην χειρότερη των περιπτώσεων θα πρέπει να δρομολογηθούν λύσεις στον εφοδιαστικό και επισκευαστικό τομέα, όπου τα αποτελέσματα αναμένονται γρήγορα και οι ανάγκες πολλές.

Επίσης, θα απαιτηθεί η αναμόρφωση και διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι το Λ.Σ. παρά τη δύσμορφη οργανωτική μορφή του φορέα αποδίδει σημαντικά και πολλές φορές, πέρα από τα αναμενόμενα.

Τέλος η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ πρέπει να διαμορφωθεί έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των νησιών με την προοπτική ανάπτυξής τους και όχι στην απονομή προνομίων με τη μορφή άδειας δρομολόγησης πλοίου σε ευκαιριακούς ιδιώτες.

Χρειάζεται να σχεδιαστεί ένα εθνικό δίκτυο πακτικών θαλασσιών γραμμών, καθώς επίσης να προσδιοριστούν οι τύποι των πλοίων που απαιτούνται.

Β. ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ (Βασικές αρχές πολιτικής)

Η εθνική οικονομία έχει πολλά να αντλήσει από την Ελληνική ναυτιλία με προϋπόθεση βέβαια την ανάληψη τόσο του πολιτικού όσο και του οικονομικού κόστους.

Από το Σεπτέμβριο του 1987, η διεθνής ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται σε ανοδική πορεία και είναι επόμενο ότι θα γίνουν κάποιες ανακατατάξεις στον παγκόσμιο στόλο.

Είναι επομένως ευκαιρία, τόσο πολιτική όσο και οικονομική, να γίνει εκμετάλλευση της καλής διεθνούς συγκυρίας, βάζοντας σαν στόχο την αύξηση της συμμετοχής της ναυτιλίας στο εθνικό εισόδημα και την ελληνοποίηση της.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού θα απαιτηθεί η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου, που θα οδηγήσει στην αύξηση του αριθμού των πλοίων με ελληνική σημαία, ώστε μέσω αυτής να προέλθει:

- Αύξηση του αριθμού των θέσεων εργασίας στη στεριά και στη θάλασσα.
- Αύξηση της εισροής συναλλάγματος.
- Ανάδειξη της Ελλάδας σε κέντρο ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Δηλαδή βασική επιδίωξη είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών, κάτω από τις οποίες η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα μπορέσει να βελτιωθεί και να αναπτυχθεί προς όφελος της

ελληνικής οικονομίας, μέσα από συνθήκες πλήρους απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού και της αύξησης του ναυτικού συναλλάγματος.

Δεν πρέπει να λησμονείται ότι:

- Ο χαρακτήρας της ποντοπόρου ναυτιλίας αυτός καθαυτός είναι διεθνής και ασφυκτιά κάτω από στενά εθνικά πλαίσια. Γι αυτό και σ' όλες τις ναυτιλιακές χώρες μόνιμα γίνονται προσπάθειες να διευρύνεται το ειδικό καθεστώς κάτω από το οποίο λειτουργούν.

- Τα όποια μέτρα ή ρυθμίσεις έχουν παρθεί μέχρι σήμερα ήταν περιστασιακά, κύρια από το φόβο του οικονομικού κινδύνου, μα και του πολιτικού.

Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ο αναπτυξιακός νόμος 2687/53, που περιέλαβε με το άρθρο 13 και την ναυτιλία.

Έχοντας αυτά υπόψη, η υλοποίηση των επιδιώξεων που εκτέθηκαν πιο πάνω θα προχωρήσει μέσα από μέτρα που θα εξυπηρετήσουν τρεις άξονες πολιτικής:

Μέτρα για το ναυτικό, βελτίωση της εκπαίδευσης, κίνητρα για το επάγγελμα, εξασφάλιση δουλειάς, ρύθμιση συνδικαλιστικών θεμάτων.

Μέτρα για το πλοίο, σταθερό θεσμικό πλαίσιο - το σημερινό, - ευελιξία και ανταγωνιστική υποδομή.

Μέτρα γενικότερα για την ναυτιλία, αναβάθμιση και ενίσχυση

διοικητικού φορέα, κατάργηση γραφειοκρατίας, ενίσχυση των των ελληνικών θέσεων και των ελληνικών συμφερόντων στο διεθνή χώρο.

Γ. ΜΕΤΡΑ

Ο ρόλος και η δυναμική παρουσία της Πολιτείας - μιλώντας για την Ελληνοποίηση της Εμπορικής ναυτιλίας - ξεκινά με την χρηματοδότηση σε όλες τις φάσεις και κλίμακες και με τη διεύρυνση του θεσμικού πλαισίου.

Άξονας αυτής της επιθετικής πολιτικής θα είναι μέτρα για το ναυτικό και για το πλοίο με επιπτώσεις άμεσες αλλά κυρίως μακροπρόθεσμες.

Γ1. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η πλοιοκτησία είναι δυνατό να νηολογήσει το πλοίο της υπό ελληνική σημαία (α) με τις κοινές διατάξεις και (β) κατά παρέκλιση, με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53.

Τα πλοία που νηολογούνται με τις κοινές διατάξεις είναι τα μικρά (κάτω των 1.500 κόρων) και όσα εκτελούν πλόες εσωτερικού. Όλα τα άλλα πλοία απορρόφησε το καθεστώς του ΝΔ 2687/53, όπου η εταιρεία δεν απαιτείται να είναι ελληνική. Το καθεστώς λειτουργίας του πλοίου οριοθετείται στην εγκριτική του πράξη.

Το ειδικό αυτό καθεστώς, σε συνδιασμό με το συγκριτικό πλεονέκτημα των ελληνικών πληρωμάτων από πλευράς ποιότητας και συγκριτικού κόστους, συγκρατούσε το πλοίο στο ελληνικό νηολόγιο.

Η δημιουργία ωστόσο σήμερα των OFFSHORE νηολογίων, που από πλευράς ευελιξίας υπερακοντίζουν τον 2687 και η προσφορά των φτηνών πληρωμάτων των υπό ανάπτυξη χωρών, που υπερακοντίζει με την σειρά της το συγκριτικά χαμηλότερο κόστος των κατωτέρων πληρωμάτων, αφείρεσε δύο από τα τρία στοιχεία πάνω στα οποία στηρίχθηκε η ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας. Έτσι σήμερα το τρίτο εναπομένον στοιχείο, η ποιότητα των ελληνικών πληρωμάτων, που περιορίζεται πιά στους Έλληνες αξιωματικούς, δεν είναι αρκετή για να στηρίξει την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού στόλου.

Η Ελληνική απάντηση στην νέα κατάσταση πρέπει να είναι άμεση και αποφασιστική, μπορεί δε να έχει δύο σκέλη:

1. Ιδρυση ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας με μετοχές εισηγμένες στο Ελληνικό Χρηματιστήριο και αν είναι δυνατό, δημιουργία Διεθνούς Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου. Με τον τρόπο αυτό ανοίγουν οι πύλες του εθνικού χώρου για την Ελληνοποίηση της ναυτιλίας και διευκολύνεται η ροή ξένων κεφαλαίων προς τον εθνικό χώρο.

Η ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία θα έχει το χαρακτήρα και τα πλεονεκτήματα της ναυτικής εταιρείας του Ν. 959, αλλά και τις υποχρεώσεις των εταιρειών, που κινούνται μέσω του χρημα-

τιστηρίου αξιών, εξασφαλίζοντας έτσι την απαραίτητη διαφάνεια.

Από πλευράς δε νομικής μπορεί να προέλθει είτε μέσω ειδικού νόμου, είτε μέσω των αναγκαίων τροποποιήσεων της ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας.

Προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα αυτής της εταιρείας εξ αρχής, θα πρέπει να υποστηριχθεί με μια σειρά προνομίων, ώστε να υπερτερεί συγκριτικά με αυτές του άρθρου 13. Τέτοια προνόμια μπορεί να είναι:

α. Απαλλαγή από τις εισφορές του NAT (κρατική επιχορήγηση).

β. Υπαγωγή στο νόμο 1262/82 με GRANTS μέχρι 10% της συνολικής επένδυσης, εφόσον κατά την σύσταση η εταιρεία έχει κατατεθειμένο από ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 30% της επένδυσης.

Το συνολικό BUDGET μπορεί να είναι περιορισμένο π.χ. 500εκ. δολλ. για περιορισμένο χρόνο π.χ. 24 μήνες και για ηλικία πλοίων μέχρι 10 ετών.

γ. Μακροπρόθεσμα δάνεια δραχμικά, με βάση τη καθαρά θέση της εταιρείας και με τον περιορισμό ότι θα επενδυθούν σε εξοναυτιλιακές δραστηριότητες και η εξόφληση τους θα γίνει από εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος

δ. Κεφάλαια κίνησης δραχμικά, με βάση το δραχμοποιηθέν

και δραχμοποιηθησόμενον συνάλλαγμα ή και με προεξόφληση ποσοστού του τρέχοντος ανείσπρακτου ναύλου.

Γνωστό είναι ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι έντασης παγίων στοιχείων και το μεγαλύτερο ποσοστό των κεφαλαίων καλύπτεται από το εξωτερικό με δανεισμό. Το κόστος κεφαλαίων είναι υψηλότερο για τον Έλληνα και η εξάρτηση του ελληνικού πλοίου από τον ξένο παράγοντα μεγάλη. Κρίνεται λοιπόν ότι διά μέσου των χρηματοδοτήσεων η ξένη εξάρτηση μετατρέπεται σε εθνική, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ναυτιλίας να συγκρατείται στον εθνικό χώρο.

Η ανάγκη αυτή θα καλυφθεί με ένα αυτοδύναμο χρηματοδοτικό οργανισμό ή με την ίδρυση " Τράπεζας Ναυτικών Υποθέσεων " στα γερμανικά πρότυπα. Οι πόροι δεν χρειάζεται να είναι εθνικοί, γιατί η Ελληνική ναυτιλία, με την ομπρέλλα μεγάλων ξένων Τραπεζών, καλύπτεται άνετα και γρήγορα.

Παράλληλα ή διά νόμου εισαγωγή των μετοχών της ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας στο Ελληνικό Χρηματιστήριο θα δώσει συμπληρωματικά εγχώριους πόρους στην Ελληνική Ναυτιλία και αυτόματα την ελληνοποιεί.

Αυτό μπορεί να θεωρηθεί το πρώτο βήμα προς την ευκταία κατεύθυνση της δημιουργίας διεθνούς ναυτιλιακού χρηματιστηρίου, στο οποίο το αντικείμενο των συναλλαγών θα είναι οι

μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών και η προθεσμιακή αγορά τόσο των ναύλων όσο και των αξιών των πλοίων.

2. Τα πλοία το άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 θα πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικά προς αυτά των OFFSHORE νηολογίων, και θα είναι η δεύτερη γραμμή άμυνας, δηλ. όσα πλοία δεν θα μπορεί να συγκρατήσει η "Ελληνική Ναυτιλιακή ΑΕ" να συγκρατούνται από αυτές του άρθρου 13.

Στην κατηγορία αυτή των πλοίων δεν χρειάζεται να γίνουν οικονομικές θυσίες, Μπορεί όμως να δημιουργηθεί ένα ελαστικότερο καθεστώς.

Συγκεκριμένα:

- Η εγκριτική πράξη να ορίζει τον ελάχιστο αριθμό Ελλήνων ναυτικών για κάθε πλοίο.

- Οι εισφορές στο ΝΑΤ να καταβάλλονται επί του πραγματικού αριθμού υπηρετούντων Ελλήνων.

Τροποποίηση του διοικητικού μέτρου κατά τη νηολόγηση του πλοίου σε ποσοστά χαμηλότερα για την ύπαρξη Ελληνικών συμφερόντων (ή κατ' ελάχιστον 25%).

Ευνόητο είναι ότι οι εταιρείες των πλοίων του άρθρου 13

δεν θα έχουν τα προνόμια της "Ελληνικής Ναυτιλιακής Α.Ε."
και θα συνεχίσουν να λειτουργούν με τους περιορισμούς που
ήδη προβλέπονται.

Γ2. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ

1. Κάλυψη των ελλειμάτων του ΝΑΤ από τον Κρατικό Προϋπο-
λογισμό και μεταφορά του στο ΙΚΑ και ΟΑΕΔ.
2. Εκκαθάριση των μητρώων των ναυτικών, ρύθμιση θεμάτων αρχαι-
ρεσιών, εκδημοκρατισμός του ναυτεργατικού συνδικαλισμού στις
βασικές γραμμές του 1264 με προσαρμογή τους στις ιδιαιτερότητες
της ναυτιλίας.
3. Δημιουργία θεσμού μόνιμης αποσχόλησης για του ναυτικούς
που συμβάλλονται με την "Ελληνική Ναυτιλιακή Α.Ε."
4. Δάνεια για ακίνητα και εξοπλισμό κατοικίας επί του
εισαχθέντος συναλλάγματος με επιδοτούμενο επιτόκιο.
- 5 Για τη μερική απορρόφηση της ανεργίας των ναυτικών,
απασχόληση των ανέργων ναυτικών σε εποχιακές αιχμές στο Λι-
μενικό Σώμα και σ' άλλες δημόσιες υπηρεσίες π.χ. ΕΛΤΑ.
6. Εφαρμογή του θεσμού της επικουρικής ασφάλισης.
7. Πριμοδότηση από τις πιστώσεις της ναυτικής εκπαίδευσης
(ή από άλλη πηγή π.χ.ΕΟΚ) της επί του πλοίου εκπαίδευσης
των αποφοίτων ναυτικών σχολών.

8. Βελτίωση της εκπαίδευσης των Ελλήνων αξιωματικών σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις στην Ελληνική ναυτιλία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατά κανόνα είναι αγοραστές μεταχειρισμένων πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι για αρκετά ακόμη χρόνια τα πλοία του Ελληνικού στόλου θα εξακολουθήσουν να είναι λιγότερο τεχνολογικά προηγμένα και επομένως θα παραμένει η ανάγκη για ναυτικούς με ναυτοσύνη μα και γνώσεις για συντήρηση των πλοίων αυτών.

Με την πάροδο όμως του χρόνου και στον ρυθμό που τα σήμερα τεχνολογικά προηγμένα πλοία θα περάσουν στα χέρια των Ελλήνων πλοιοκτητών, θα παρουσιαστεί έντονη ανάγκη για μοντέρνα πολλαπλών ειδικοτήτων πληρώματα, που θα είναι σε θέση να ανταποκριθούν στην καινούργια τεχνολογία. Με βάση ότι η εκπαίδευση απαιτεί σημαντικό χρόνο, η προσαρμογή της στις νέες συνθήκες θα γίνει σταδιακά, αλλά θα πρέπει να αρχίσει από σήμερα.

Γ3. ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στα γενικότερα μέτρα για την ναυτιλία περιλαμβάνονται μέτρα για την ναυτιλιακή υποδομή, το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας και την ακτοπλοΐα.

Στον τομέα της υποδομής, το κράτος θα δημιουργήσει το νομικό καθεστώς και τις άλλες κατά περίπτωση προϋποθέσεις, που θα επιτρεψουν και θα διευκολύνουν τη δραστηριοποίηση της

ιδιωτικής πρωτοβουλίας . Δεν κρίνεται κατ' αρχήν σκόπιμο να εμπλακεί το κράτος ούτε να αναλάβει μεγάλα βάρη. Αυτά δεν αφορούν βέβαια τις τηλεπικοινωνίες που το κράτος (διά του ΟΤΕ) έχει την ευθύνη και για τη βελτίωσή τους και για μια ορθή τιμολογιακή πολιτική έναντι των ναυτιλιακών γραφείων.

Ειδικά : Για την περίπτωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, που υπάρχει αξιόλογο δυναμικό, αρκετά πλεονεκτήματα (θέσης, έδρα ναυτιλιακών γραφείων, κόστος) και άμεσα οφέλη, θα γίνει προσαρμογή του νομικού πλαισίου και ενίσχυση του κλάδου, εξαντλώντας τα περιθώρια που δίνει η 6η οδηγία και γενικότερα τα πλαίσια της ΕΟΚ.

Στον ασφαλιστικό τομέα: Δημιουργία ναυτικής ασφαλιστικής εταιρείας τύπου SWEDISH CLUB μέσω κεφαλαίων κρατικών, εφοπλιστικών και κοινού (προβολή της ιδέας μέσω ΕΟΚ).

Στο Νηογνώμονα: Ενίσχυση του Ελληνικού Νηογνώμονα π.χ. μέσω της νέας Α.Ε. και μέσω ΕΟΚ για ενιαίο νηογνώμονα ή δημιουργία κοινοτικού σαν κέντρου, με περιφερειακούς τους εθνικούς.

Στον εφοδιασμό: Απλούστευση των διαδικασιών, δημιουργία κατάλληλων αποθηκευτικών χώρων και προώθηση Ελληνικών προϊόντων.

Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί στην έρευνα και την εξειδικευμένη ανώτατη εκπαίδευση στα ναυτιλιακά, που να ξεπερνά τα εθνικά σύνορα. Παράλληλα ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί και για το επίπεδο των στελεχών των ναυτιλιακών γραφείων.

Εδώ χρειάζεται πανεπιστημιακό επίπεδο και ακόμη μεταπτυχιακά και ειδικεύσεις.

Προσαρμογές θα χρειαστεί να γίνουν και στις διοικητικές δομές της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα προβλέπονται:

- Κατάργηση της πάσης φύσεως γραφειοκρατίας. Όλα τα θέματα πλοίου / ναυτικού / πλοιοκτήτη θα λύνονται μόνο μέσω Υ Ε Ν . Τα συναρμόδια Υπουργεία να δίνουν προτεραιότητα και να είναι εντεταλμένα να βοηθούν.

Σε περίπτωση που το Υ Ε Ν δεν μπορέσει να συγκεντρώσει τις αναγκαίες αρμοδιότητες από τα άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία, τουλάχιστον θα συνδεθεί απευθείας με το ΥΠΕΘΟ (για τα κίνητρα και την γενική ναυτιλιακή πολιτική) και το Υ. Μεταφορών (για την αεροπλοΐα μέσα στο όλο σύστημα των εθνικών Μεταφορών).

- Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλίας με συμμετοχή όλων των παραγόντων της ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένων και των ναυτεργατών.

Το όργανο αυτό μπορεί να είναι συμβουλευτικό για τον Υπουργό.

- Αναμόρφωση του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας.

Στελέχωση ορισμένων Δ/σεων με πρόσωπα ικανά και έμπειρα (επίπεδο γνώσεων και εμπειρίας). Απόκτηση ναυτικής πείρας ή τουλάχιστον φοίτηση σε ναυτική σχολή από τους αξιωματικούς Λ.Σ.

Η ικανοποιητική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών αποτέλεσε πρόβλημα για τη δημόσια διοίκηση για μια σειρά δεκαετιών. Η λύση του προβλήματος αυτού δεν μπορεί παρά να περνά μέσα από τις σύγχρονες εξελίξεις, που είναι η βελτίωση του ακτοπλοϊκού στόλου και του όλου συστήματος, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του δικτύου των αεροπορικών γραμμών με τα νησιά, την αποκέντρωση της διοίκησης και τη χρήση των σύγχρονων εξελίξεων στις τηλεπικοινωνίες (π.χ. telefax) για την μείωση των μη αναγκαίων μετακινήσεων. Για το σκοπό αυτό θα απαιτηθούν:

- Η απευθείας σύνδεση του Υ Ε Ν με το Υπ. Μεταφορών και το Υπ. Αιγαίου, για τα θέματα που αφορούν την ακτοπλοΐα μέσα στο όλο σύστημα των εθνικών μεταφορών (όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω).
- Ο καθορισμός, ύστερα από μελέτη, του ρόλου και της συνεργασίας μεταξύ των δύο συγκοινωνιακών μέσων (πλοίου και αεροπλάνου) για την εξυπηρέτηση των αναγκών στον νησιωτικό χώρο. Καθορισμός ελαχίστων επιπέδων εξυπηρέτησης, επανακαθορισμός δρομολογίων, καθορισμός κατάλληλων τύπων πλοίων για την ακτοπλοΐα για τα προσεχή χρόνια.
- Μίσθωση πακέττου γραμμών και νέα αντίληψη της μορφής και της χρησιμότητας της άδειας σκοπιμότητας.
- Ενταξη των ακτοπλοϊκών μονάδων, σε συνεργασία με τον ΕΟΤ σε τουριστικά πακέττα για την ορθολογικότερη ανάπτυξη τόσο του τουρισμού όσο και των ίδιων.

- Υποστήριξη των ιδιαιτεροτήτων του εθνικού νησιωτικού χώρου στην ΕΟΚ για το θέμα της άρσης του προνομίου της ακτοπλοΐας.

Η Ελληνική Κυβέρνηση θα συνεχίσει να δείχνει το ίδιο θάρρος και την ίδια αποφασιστικότητα για τη στήριξη του κλάδου, θα συνεχίσει και θα εντείνει τη στήριξη της ελληνικής ναυτιλίας σε όλα τα διεθνή επίπεδα και οργανισμούς και του ελληνικού πλοίου σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, σε συνδυασμό και σε στενή συνεργασία με τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλία φορείς, την πλοιοκτησία και τους ναυτεργάτες.