

Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1996 – 2004

1. Στρατηγικές επιλογές :

Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, κατά την δετία 1996-2004, βρέθηκε στο κέντρο του ενδιαφέροντος της Κυβερνητικής Πολιτικής για δύο κυρίως λόγους :

1.α. Γιατί αποτελεί έναν βασικό εξωγενή τομέα της ελληνικής οικονομίας με σημαντική άμεση και έμμεση συμμετοχή στο ΑΕΠ, το εμπορικό ισοζύγιο και την απασχόληση και

2.β. Γιατί μέσω του ακτοπλοϊκού και περιηγητικού της υποκλάδου συμμετέχει στην περιφερειακή ανάπτυξη, στην τουριστική βιομηχανία και στην κοινωνική συνοχή της νησιωτικής χώρας.

2. Θεσμικές αλλαγές :

Κατά την περίοδο αυτή επήλθαν σημαντικές **θεσμικές** μεταβολές κυριότερες των οποίων υπήρξαν :

2.α. Η ψήφιση του άρθρου 107 του Συντάγματος του 2001, το οποίο επιβεβαίωσε με αυξημένου συνταγματικού χαρακτήρα διάταξη, τη βούληση της Κυβέρνησης και της Πολιτείας για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας βάσει του Ν. 27/1975.

2.β. Η εισαγωγή των διατάξεων του κοινοτικού Κανονισμού για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εθνικό μας δίκαιο.

2.γ. Η καθιέρωση των πολιτικών της «ποιοτικής ναυτιλίας», θέση την οποία κατά την Ελληνική Προεδρία υιοθέτησαν τα 25 κράτη-μέλη της Ε.Ε., ως βασική στρατηγική για την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

2.δ. Η κύρωση του συνόλου των διεθνών συμβάσεων, οι οποίες αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ναυτικής εργασίας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

2.ε. Η υιοθέτηση όλων των διεθνών προτύπων και συμβάσεων για την Έρευνα και Διάσωση στο πεδίο ευθύνης του ελληνικού και διεθνούς διασυνοριακού χώρου.

2.στ. Η ενεργοποίηση μιας διευρυμένης παρουσίας στους διεθνείς Οργανισμούς, αποτέλεσμα της οποίας υπήρξε η εκλογή Έλληνα, ως Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.) του Ο.Η.Ε. για πρώτη φορά μετά το 1945.

2.ζ. Η ίδρυση Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, ενός κορυφαίου οργάνου χάραξης στρατηγικής για τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας.

3. Κλαδικές πολιτικές :

Με βάση τις κύριες προτεραιότητες τις οποίες η Κυβέρνηση είχε θέσει για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει τα ακόλουθα θέματα :

3.α. Ποντοπόρος ναυτιλία : Η συνεχής βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου οδήγησε στη διατήρηση της πρώτης παγκοσμίως θέσης της ελληνικής και ελληνοκλήτου ναυτιλίας και της ελληνικής ναυτιλίας ως της πρώτης ευρωπαϊκής ναυτιλιακής δύναμης. Τα φορολογικά μέτρα, ο νόμος για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χ.Α.Α., το προτιμησιακό καθεστώς εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα, η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού, η ενίσχυση της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς, οι διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες, η ενίσχυση του ρόλου του Υ.Ε.Ν., κ.λ.π., οδήγησαν :

- i. στην είσοδο του ελληνικού νηολογίου στη λευκή ζώνη της παγκόσμιας κατάταξης (Paris Mou), μετά από δεκαετίες παραμονής στη μαύρη και γκρι ζώνη.
- ii. στη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των ποντοπόρων πλοίων, από τα 28 έτη στα 15,5 έτη.
- iii. στις μεγάλες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων (282 νέες παραγγελίες το 2000 – 2004).
- iv. στην αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος από 3 δισ. δολ. το 1996, σε 12 δισ. Ευρώ το 2004.

Η υιοθέτηση των πολιτικών για τη «ναυτιλία μικρών αποστάσεων» αναμένεται να ενισχύσει τη μεσογειακή ναυτιλία. Η χώρα μας, τέλος, πρωτοστάτησε στους διεθνείς οργανισμούς για την ανάδειξη των θεμάτων ασφάλειας των πλοίων και της ναυσιπλοΐας, αυξάνοντας έτσι το κύρος της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές σύστημα μεταφορών.

3.β. Ακτοπλοΐα : Το νέο καθεστώς της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και οι προηγούμενες πολιτικές, οδήγησαν σε :

- i. εκσυγχρονισμό του στόλου με τη δρομολόγηση πλοίων νέων τεχνολογιών.
- ii. αύξηση της επιβατηγής κίνησης στα μεγέθη των 30 εκατ. επιβατών και 7 εκατ. αυτοκινήτων το έτος 2004.
- iii. στη μείωση του χρόνου μετάβασης από και προς τα νησιά, λόγω αύξησης της ταχύτητας των πλοίων νέας τεχνολογίας.
- iv. διασφάλιση ενός αναγκαίου ελαχίστου επιπέδου ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης στις κύριες γραμμές όλο το χρόνο.
- v. ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού με την κατάργηση της χορήγησης αδειών σκοπιμότητας.
- vi. καθιέρωση ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων.
- vii. μείωση της ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας.
- viii. δημιουργία Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσιών Ενδομεταφορών.
- ix. σύσταση Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με συμμετοχή όλων των κοινωνικών εταίρων.
- x. αύξηση της κάλυψης των άγονων γραμμών.
- xi. δημιουργία νέου σύγχρονου ναυτολογίου.
- xii. διατήρηση του συστήματος εκπαιδευτικών εισιτηρίων με συμμετοχή του δημοσίου. Επέκταση των εκπτώσεων στους μόνιμους κατοίκους 93 μικρών νησιών.

3.γ. Πλοία αναψυχής : Δημιουργήθηκε μια σύγχρονη και απλής μορφής «ναυτική εταιρία πλοίων αναψυχής», ειδικό νηολόγιο πλοίων αναψυχής και σειρά φορολογικών και ειδικών μέτρων για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Αναπροσαρμογή μέτρων επάνδρωσης, απαλλαγή από τεκμήρια για σκάφη μέχρι 10 μέτρα, εισαγωγή νέων συστημάτων ασφάλειας.

4. Λιμενική Πολιτική :

Η νησιωτική φυσιογνωμία της χώρας οδήγησε στη χάραξη μιας νέας θεσμικής συγκρότησης της εθνικής λιμενικής πολιτικής. Μια χώρα με 450 λιμάνια, 150 μαρίνες και αλιευτικά καταφύγια, 750 λιμενίσκους και μώλους, απαιτούσε μεγάλα έργα υποδομών και ασφάλειας. Η δημιουργία Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής στο Υ.Ε.Ν., και

- i. η θεσμοθέτηση Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, ως οργάνου συντονισμού 9 Υπουργείων,
- ii. η ανωνυμοποίηση και είσοδος του Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. στο Χ.Α.Α.,

- iii. η μετατροπή δέκα (10) μεγάλων Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες,
- iv. η παραχώρηση των λοιπών Λιμενικών Ταμείων στην Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση,
- v. η δημιουργία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας,

οδήγησαν τη λιμενική πολιτική της χώρας σε ένα διαρκή εκσυγχρονισμό εξυπηρέτησης επιβατών και πλοίων. Τα ελληνικά λιμάνια με τα σημαντικά έργα υποδομών, λιμενικά και χερσαία, παίζουν σημαντικό πλέον ρόλο στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Ήδη, 22 ελληνικά λιμάνια θεωρούνται, με βάση την ευρωπαϊκή ταξινόμηση, ως λιμένες Α΄ κατηγορίας. Η χώρα μας πέτυχε σημαντικές εξαιρέσεις από την πρόταση Οδηγίας για την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών. Στα μεγάλα εμπορικά λιμάνια ξεκίνησε η αναβάθμιση υποδομών για συνδυασμένες μεταφορές φιλικών προς το περιβάλλον μέσων (τρένο-πλοίο), η δημιουργία θαλασσίων λεωφόρων, η επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων και στη θάλασσα, θέματα στα οποία η χώρα μας έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο. Στο Πειραιά δημιουργήθηκαν 69 νέα έργα αναβάθμισης στο εμπορικό και επιβατηγό λιμάνι.

5. Ναυτική απασχόληση :

Αυξήθηκε σημαντικά η κοινωνικο-ασφαλιστική προστασία των ναυτεργατών με τις νέες αυξημένες συντάξεις στο 70% του πραγματικού μισθού και της επικουρικής ασφάλισης Ν.Α.Τ. στο 30% της κατώτερης σύνταξης, μειώθηκε η φορολογία ναυτικών στο 3% για τα κατώτερα πληρώματα και 6% για τους αξιωματικούς, μειώθηκε η ανεργία και καθιερώθηκαν αυστηρά μέτρα προστασίας των ωραρίων εργασίας, ποιότητας ζωής και διεθνών κανονισμών ασφάλειας και προστασίας ναυτικών. Προστατεύθηκαν τα δικαιώματα των λιμενεργατών και των πλοηγών με εξαίρεσή τους από την κοινοτική οδηγία απελευθέρωσης λιμενικών υπηρεσιών. Στον τομέα της **εκπαίδευσης** δημιουργήθηκαν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, εκσυγχρονίστηκε το θεσμικό πλαίσιο εκπαίδευσης, δημιουργήθηκε σύστημα προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα, ιδρύθηκαν ιδιωτικές σχολές επιμόρφωσης, επιδοτήθηκαν τα εκπαιδευτικά ταξίδια και αναβαθμίστηκε η τεχνολογική υποδομή με εισαγωγή προσομοιωτών.

6. Λιμενικό Σώμα :

Εντυπωσιακή υπήρξε η ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό και μέσω του Λιμενικού Σώματος. Η αύξηση του αριθμού των λιμενικών από 2.500 σε 8.000 στελέχη και των πλωτών μέσων από 120 σε 240, η προσθήκη νέων τεχνολογιών, η αγορά αεροπλάνων και ελικοπτέρων, κατέστησε το Λ.Σ.

ισχυρό οργανισμό για την προστασία των θαλασσιών συνόρων, την αποτροπή τρομοκρατικών και παράνομων ενεργειών, την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης και την εξυπηρέτηση των λιμένων. Οι νέες τεχνολογίες, αύξησαν τις δυνατότητες προστασίας του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της αξιοπλοΐας των πλοίων και την ποιότητα εξυπηρέτησης επιβατών, αυτοκινήτων και πλοίων στα λιμάνια. Οι ελληνικές υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης πρωτοπορούν, όπως και η παροχή υπηρεσιών μέσω προξενικών λιμεναρχείων στα ποντοπόρα πλοία.

7. Θαλάσσιο Περιβάλλον :

Η χώρα μας κύρωσε όλες τις διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και τις οδηγίες και κανονισμούς της Ε.Ε. Στη χώρα μας λειτούργησαν 24 περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας και σειρά ειδικών σκαφών απορρύπανσης. Με πρόταση της Ελληνικής Προεδρίας υιοθετήθηκε από τα 25 κράτη-μέλη η «Διακήρυξη της Πάτμου» για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλάσσιο περιβάλλον αναδείχθηκε στα πλαίσια της πολιτικής της ποιοτικής ναυτιλίας, ως η πλέον σημαντική, μαζί με την ασφάλεια, παράμετρος. Η χώρα μας ψήφισε όλες τις διατάξεις απόσυρσης υπερήλικων και μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων πλοίων.

8. Ναυτιλία και Στρατηγική Λισσαβώνας :

Το Υ.Ε.Ν. ενσωμάτωσε έγκαιρα και ορθά τους κοινοτικούς κανόνες στο εθνικό μας δίκαιο σε ποσοστό 100%. Μείωσε επίσης το ποσοστό εκκρεμών υποθέσεων για παραβάσεις κατά 85%. Ο στόχος της ανταγωνιστικότητας προωθήθηκε με πλείστους τρόπους κυρίως φορολογικούς και ασφαλιστικούς. Ο στόχος της απασχόλησης με βάση και τις νέες παραγγελίες οδηγεί αντί για ανεργία σε έλλειμμα προσφοράς αξιωματικών στα πλοία. Μειώθηκαν τα ατυχήματα ναυτικών στα πλοία. Αυξήθηκε η συμμετοχή των γυναικών στο Λιμενικό Σώμα από 5% το 1996 σε 41% το 2004. Στα θέματα νέων τεχνολογιών εφαρμόστηκε το σύστημα «ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων», η τηλεϊατρική στα πλοία, δορυφορική επικοινωνία, κ.α. Στα θέματα της κοινωνικής συνοχής αυξήθηκαν οι άγονες γραμμές από 15 σε 50 και η δαπάνη από 2 εκ. Ευρώ σε 18 εκ. Ευρώ, επεβλήθη 10μηνη υποχρεωτική δρομολόγηση στα πλοία, ελέγχθηκε ο ναύλος οικονομικής θέσης και συνεχίστηκε η επιδότηση μεταφοράς προϊόντων στα νησιά.