

κ.κ. Ζητήτων
Προσωπικών
Καταγύα

Κύριε Υπουργέ, Υπουργέ κ.κ. Καταγύα

Στο επίθετό μου ελπίσθητε παραμένω
επισημαστικά το πρόβλημα του ΝΑΤ.

Πρέπει να πραγματοποιηθούν τρία βήματα
δηλαδή να υπάρχει ως επίθετο
και η φράση τα πρόβλημα του ΝΑΤ.

Επί του παρόντος με τα λίγα πρόβλημα
που υπάρχουν ως επίθετο προσωπικά
δεν βέβαια θέλω να μιλήσω
του ΝΑΤ.

Με ευγένεια
Αυτ. Παπαδόπουλος

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Είναι γεγονός ότι υπάρχει ναυτιλιακή κρίση. Η συνεχιζόμενη από ετών παγκόσμια οικονομική ύφεση, κύρια χαρακτηριστικά της οποίας ήταν η πετρελαϊκή κρίση (1974, 1979) η στασιμότητα στην εν γένει οικονομική δραστηριότητα, η πτώση του εμπορίου, ο περιορισμός των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, διεμόρφωσε ένα κλίμα το οποίο είχε δυσμενείς επιπτώσεις κυρίως στην Ελληνική Ναυτιλία.

Η Ελληνική Ναυτιλία πράγματι βρίσκεται σε συνεχή κάμψη παρά την βελτίωση των τελευταίων χρόνων της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας.

Αυτό είχε σαν συνέπεια την μείωση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας κυρίως της Μεσογειακής που ενώ απαριθμούσε 700 πλοία περίπου το 1977 περιορίστηκε το 1985 σε 350 πλοία δηλαδή μειώθηκε κατά 50% περίπου η δύναμη με τάσεις δυστυχώς ακόμη μεγαλύτερης συρρίκνωσης.

Παράλληλα τα ανατολικά κράτη τα τελευταία χρόνια έκαναν εντονότερη την παρουσία τους στον διεθνή χώρο με φθηνότερους ναύλους εξ αιτίας των χαμηλών ημερομισθίων, με αποτέλεσμα και οι Έλληνες πλοιοκτήτες να στραφούν σε φθηνότερο εργατικό δυναμικό που προερχόταν από την Άπω Ανατολή και Αφρική. Απόρροια όλης αυτής της κατάστασης υπήρξε η ακόμη μεγαλύτερη ανεργία στον χώρο της Εμπορικής Ναυτιλίας για τους Έλληνες εργαζόμενους.

Είναι αναμφίβολα συμφέρουσα για την Εθνική Οικονομία η μή αποχώρηση από τα Ελληνικά Νηολόγια των ελληνικών πλοίων με ελληνική σημαία καθότι η διατήρηση της σχέσης αυτής δεσμεύει τον Έλληνα πλοιοκτήτη, για την χρησιμοποίηση ελληνικών πληρωμάτων, εγκατάσταση γραφείων ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα, με απασχόληση Ελλήνων υπαλλήλων στα γραφεία αυτά και με την παράλληλη ενίσχυση και πληρωμή εισφορών προς το NAT.

Το NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) είναι το κύριο Ασφαλιστικό Ταμείο των εργαζομένων στην Εμπορική μας Ναυτιλία.

Το 80 - 85% των κυρίων εσόδων του NAT προέρχονται από τις ασφαλιστικές εισφορές του Ναυτικού και του Εφοπλιστού. Τα ποσοστά μέχρι σήμερα ήταν 8,0% του Ναυτικού και 11,0% του Εφοπλιστού. Τα ποσοστά αυτά άλλαξαν από τον Μάιο του 1986 και έγιναν 9,0% του εργαζομένου και 14,0% του Εφοπλιστού. Από την διαφορά αυτή θα προκύψει επί πλέον έσοδο της τάξεως του 1,5 δισ. δρχ.

Παράλληλα με το NAT υπάρχει και ένα επικουρικό ταμείο που ονομάζεται Κ.Ε.Α.Ν. (Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών). Για το ταμείο αυτό το NAT περιμένει το Π.Δ. το οποίο καθυστερεί προκειμένου να λειτουργήσει.

Το ΚΕΑΝ είναι ένας κλάδος του NAT και τα έσοδά του προέρχονται κυρίως από τις εισφορές του εργαζομένου 2,0% και εφοπλιστού 2,0%, σύνολο 4,0% επί του βασικού σύν το χρονοεπίδομα.

Επίσης υπάρχει το ΚΝΕ (Κεφάλαιο Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης) που κύριο έσοδό του είναι το 2,0% που καταβάλουν οι εφοπλιστές επί του μισθού του εργαζομένου και αυτό πραγματοποιείται μόνο από τους εφοπιστές γιατί εκπληρώνει προγράμματα εκπαιδεύσεως Αξιωμα/κών του Εμπορικού Ναυτικού.

Τέλος υπάρχει και το ΚΑΑΝ (Κεφάλαιο Ασθενείας & Ανεργίας Ναυτικών) όπως θα λέγεται ακόμη, ο ΟΑΕΔ των Ναυτικών. Από τις ασφαλιστικές εισφορές το NAT εκατοστιαία σύνθεση κρατά το 75,0% και το 25% το αποδίδει στο ΚΑΑΝ. Όλοι οι ανωτέρω κλάδοι είναι αυτοτελείς με δικούς τους προϋπολογισμούς, αλλά βρίσκονται υπό του NAT.

Το NAT μέχρι και το 1980 ήταν ένα πλεονασματικό ταμείο γιατί είχε πλεόνασμα το έτος αυτό 2.400 εκατ. δρχ. Από το 1980 και εντεύθεν συνέχισε την καθοδική πορεία από πλευράς ελλείμματος στον προϋπολογισμό εκμετάλλευσης λόγω της συνεχιζόμενης Ναυτιλιακής κρίσης της αδυναμίας εμπρόθεσμης εξόφλησης των εφοπλιστών προς το NAT και την μή έγκαιρη κάθε χρόνο υπογραφή της Συλλογικής Σύμβασης με αποτέλεσμα το εγγεγραμμένο στον προϋπολογισμό κονδύλι των εσόδων να μην εισπράττεται έγκαιρα.

Η μείωση των εσόδων του NAT και η αύξηση των δαπανών του οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του αριθμού των εργαζομένων και την αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων.

Ενώ το 1980 οι εργαζόμενοι ναυτικοί ανήρχοντο στις 100 χιλ. άτομα και οι συνταξιούχοι 27 χιλ. το 1986 ο αριθμός των εργαζομένων Ναυτικών κατήλθε στις 60 χιλ., ενώ οι συνταξιούχοι ανήλθαν στις 42 χιλ. Παράλληλα το υπαλληλικό προσωπικό του NAT από 280 άτομα ανήλθε σε 380 άτομα. Όσον αφορά τα έσοδα του NAT από 15.769 εκ. δρχ. το 1985 μειώθηκαν το 1986 σε 13.536 εκ. δρχ. δηλ. μείωση κατά 14,2% ενώ οι δαπάνες από 26.702 εκατ. δρχ. το 1985 ανήλθαν το 1986 σε 33.056 εκατ. δρχ. αύξηση κατά 23,8%.

Όπως ανέφερα και πιο πάνω τα έσοδα του NAT είναι κατά 2 δισεκ. δρχ. πιο κάτω το 1986 έναντι του 1985 και αυτό οφείλεται κυρίως:

1) Στην μείωση του αριθμού των πλοίων	ΕΚΑΤ.ΔΡΧ.			%
	1985	1986	Διαφορά	
α) Πλοία Εσωτερικού	6.625	6.814	+189	-
β) Ποντοπόρα Ελλην. Σημαία	2.242	1.811	-431	-
γ) Συμβεβλημένα Ξένα σημαία	350	322	-28	-
Σύνολο	9.217	8.947	-270	

Κυριότερες κατηγορίες εσόδων:

	ΕΚΑΤ.ΔΡΧ.			
1) Τακτικές εισφορές Εργοδότη NAT	5.679	4.652	-1.027	-18,1
2) Τακτικές καταβολές ασφαλισμένων	4.184	3.443	-741	-17,7
3) Καταβολές Αναγνώρισης προϋπ.ΚΕΑΝ	1.500	1.000	-500	-33,3
4) Έσοδα από εκμίσθωση καταστημάτων γενικά	35	30	-5	-14,3

Το NAT έχει στην ιδιοκτησία του 23 Ακίνητα Αθήνα - Πειραιά. Δεν είναι δυνατόν τα ετήσια μισθώματα να μειώνονται ενώ θα έπρεπε να είναι αυξημένα. Μήπως έχουμε υποεκτίμηση των εσόδων.

	ΕΚΑΤ.ΔΡΧ.			
5) Τόκοι καταθέσεων σε συν/γμα	450	50	-400	-88,9
6) Έσοδα υπέρ κεφα ' εργ. θαλάσσης (ΚΑ ΑΝ)	4.147	3.958	-189	-4,6
	15.995	13.133	-2.862	-17,9

Όπως διαπιστώνεται από τις κύριες εισπράξεις του NAT έχουμε μία μείωση το 1986 έναντι του 1985 κατά 2.862 εκατ. δρχ. δηλ. μείωση - 17,9% περίπου. Όσον αφορά τις δαπάνες του NAT η αύξησή τους κατά 6.354 εκ. δρχ. οφείλεται κατά κύριο λόγο στην κατηγορία των συντάξεων. Ενώ το 1985 το ποσό που αφορούσε συντάξεις ήταν της τάξης των 24.950 εκ. δρχ. και αποτελούσε το 93,4% των συνολικών δαπανών το 1986 ανήλθε το ποσό

αυτό στα 29.924 εκ. δρχ. δηλ. αύξηση κατά 19,9%. Αναλυτικότερα τα επί μέρους κονδύλια που αφορούν συντάξεις έχουν ως εξής:

Συντάξεις	ΕΚΑΤ. ΔΡΧ.			
	1985	1986	Διαφορά	%
α) Γήρατος	15.467	18.550	+ 3.083	19,9
β) Θανάτου	6.985	8.378	+ 1.393	19,9
γ) Αναπηρίας	2.498	2.996	+ 498	19,9
Σύνολο	24.950	29.924	+ 4.974	19,9

Όπως διαπιστώνεται από τον πίνακα η αύξηση κατά 5 δισ. δρχ. το 1986 οφείλεται πρώτον στην αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων και δεύτερον στην κατά 14% αύξηση των συντάξεων για το 1986.

Επίσης οι μισθοί προσωπικού από 442 εκ. δρχ. το 1985 ανήλθαν σε 681 εκατ. δρχ. το 1986 δηλαδή αύξηση κατά 54,1%. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην μονιμοποίηση εκτάκτων υπαλλήλων και στην εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου στην κατηγορία αυτή. Παράλληλα δε στην κατά 14,0% ΑΤΑ στους υπαλλήλους για το 1986, ενώ η εισοδηματική πολιτική για το 1986 είναι 12,0%.

Επίσης τον προϋπολογισμό του 1986 βαρύνουν 950 εκατ. δρχ. που πρέπει να πληρώσει το ΝΑΤ για το Δάνειο των 6 δισ. δρχ. που πήρε το 1985 συν 72 εκατ. δρχ. που αφορούν πληρωμή χαρτοσήμων για το δάνειο.

Έτσι για το 1986 το έλλειμμα του ΝΑΤ στον προϋπολογισμό εκμετάλλευση θα φθάσει το ποσό των - 19.520 εκατ. δρχ. Οι επενδύσεις για το 1986 θα φθάσουν τα 80 εκατ. δρχ. και 48 εκατ. δρχ. το κεφάλ. Κίνησης που αφορά δάνεια υπαλλήλων. Με αυτά τα δεδομένα οι ανάγκες του ΝΑΤ σε κεφάλαια θα φθάσει στο ποσό των 19.648 εκατ. δρχ. Πηγές χρηματοδότησης και ίδια διαθέσιμα δεν υπάρχουν. Ειδικά τα αποθέματα των τραπεζών ΝΑΤ, ΚΕΑΝ, ΚΝΕ έχουν εξαντληθεί.

Οι μηνιαίες εισπράξεις του ΝΑΤ ανέρχονται σωρευτικά (όλες οι κατηγορίες εσόδων) σε 1.150 εκατ. δρχ. και οι δαπάνες σε 2.760 εκ. δρχ.

Τουτέστιν προκύπτει ένα έλλειμμα της τάξεως του 1.610 εκατ. δρχ.

1) Για τον μήνα Ιούνιο το ΝΑΤ θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις του, αλλά για τον Ιούλιο θα απαιτηθεί συμπληρωματική πίστωση 2.200 εκ. δρχ. καθότι ο μήνας Ιούλιος θα επιβαρυνθεί και με το δώρο της αδείας.

Επισημάνσεις:

- 1) Όσο θα συνεχίζεται η ναυτιλιακή κρίση τόσο το πρόβλημα θα παραμένει οξύτερο για την ελληνική ναυτιλία γιατί συνεχώς θα φθίνει η ζήτηση εργασίας ενώ η προσφορά θα παραμένει μεγάλη με αποτέλεσμα να έχουμε μείωση του εργατικού δυναμικού και αύξηση των συνταξιούχων του NAT.
- 2) Θα πρέπει να ερευνηθεί το θέμα των ρυθμίσεων και διευκολύνσεων που παρέχουν ναυτιλιακά κράτη στα πλοία τους για οικονομικότερη εκμετάλλευση. Οι διευκολύνσεις να αποβλέπουν στην καθιέρωση ευέλικτων κανόνων στην χρηματοδότηση των πλοίων και στην σύνθεση των πληρωμάτων. Τα μέτρα αυτά θα δώσουν νέες ευκαιρίες απασχόλησης του δυναμικού των πλοίων απόρροια των οποίων είναι η ενίσχυση του NAT.
- 3) Να ερευνηθεί το θέμα της μείωσης των εσόδων από τα 23 ενοικιαζόμενα ακίνητα τα οποία βρίσκονται στην Αθήνα και τον Πειραιά.
- 4) Όσον αφορά τις δαπάνες θα πρέπει να επανεξεταστούν οι όροι συνταξιοδότησης των ναυτικών.
- 5) Να αναμορφωθεί ο προϋπολογισμός σύμφωνα με την εισοδηματική πολιτική της Κυβέρνησης (12,0% αντί 14,0%)
- 6) Να εξεταστεί το θέμα των δαπανών που αφορά τα προξενικά Λιμεναρχεία ο αριθμός των οποίων ανέρχεται στα δέκα τέσσερα (14), ως και άλλες κατηγορίες δαπανών που αφορούν μισθοδοσία υπαλλήλων αποσπασμένων από άλλες υπηρεσίες.
- 7) Τέλος το NAT έκλεισε ισολογισμό για το 1980 και εντός των προσεχών ημερών θα κλείσει για το 1981. Γιατί αυτή η μεγάλη χρονική υστέρηση;

Συμπερασματικά:

- 1) Το NAT αποτελεί μια περίπτωση σαν το ΙΚΑ, γι' αυτό θα πρέπει να μπει στο σύστημα ελέγχου και εποπτείας που ασκείται από την Γενική Γραμματεία των Δημοσίων Επιχειρήσεων & Οργανισμών του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.
- 2) Να συσταθεί ομάδα εξυγίανση η οποία θα εντοπίσει τα προβλήματα σε βάθος και θα προτείνει μέτρα αντιμετώπισής τους.

Αν. Παπιάς