



Η Θάλασσα ΕΙΝΑΙ Η ΠΑΤΡΙΔΑ ΜΟΥ



4.000 χρόνια
πρωτίας
στη Ναυτιλία

ταξιδεύω
εξερευνώ
ανακαλύπτω
κερδίζω

Όλα όσα πρέπει να γνωρίζω
για το Ναυτικό Επάγγελμα

Εδώ και 4.000 χρόνια, οι Έλληνες, ως ταξιδευτές, έμποροι και θαλασσοπόροι, ξεκίνησαν από τις νησιωτικές κοινότητες και τους παραθαλάσσιους οικισμούς, τους διαχρονικούς δεσμούς με τη θάλασσα, συνθέτοντας μια αδιάσπαστη ναυτική παράδοση. Αναρωτιέμαι πώς εμείς, οι Έλληνες, πρώτοι στην Ευρώπη, έχουμε αυτήν την ιστορικά εντυπωσιακή και κυρίαρχη παρουσία στους ωκεανούς.

Εξερευνώντας την πλούσια ναυτική μας παράδοση, που ξεκινάει πριν από χιλιάδες χρόνια, στάθηκα στο γεωγραφικό περιβάλλον όπου ο λαός μας αναπτύχθηκε.

Στο ακραίο σημείο της Βαλκανικής Χερσονήσου, η Ελλάδα μας απλώνεται προς τη Μεσόγειο Θάλασσα, μια θάλασσα-πεδίο ανταγωνισμού των αρχαίων λαών για τη ναυτική κυριαρχία, το εμπόριο και τον έλεγχο των οδών ναυσιπλοΐας.

Οι γεωγραφικές συνθήκες της χώρας μας και οι ανάγκες των προγόνων μας για μετανάστευση και εμπόριο τούς ώθησαν να βρουν διέξοδο στη θάλασσα. Εκεί κυριάρχησαν και αρίστευσαν. Τα πρώτα ταξίδια ξεκίνησαν στο Αιγαίο έχοντας εφελτήριο τα γειτονικά νησιά, για να βρεθούν λίγο αργότερα στην Κύπρο, στη Σικελία, στις ακτές της Μικράς Ασίας, στη Μαύρη Θάλασσα και στο Γιβραλτάρ.

Η αρχή της ιστορίας μας...



**Δεν είναι τυχαία η αγάπη
του Έλληνα για τη θάλασσα.
Θυμάμαι από το Γυμνάσιο ότι
στις αρχές του 8ου π.Χ. αιώνα
η Ελλάδα ξεκινούσε για τους
μεγάλους αποικισμούς.**



Αναπολώ τη μυθική παράδοση του λαού μας που αφηγήθηκε με τον πιο συναρπαστικό, αλληγορικό τρόπο, γεγονότα προκειμένου να ερμηνεύσει την Αργοναυτική Εκστρατεία, που στην ουσία άνοιξε το δρόμο για τα ορυχεία χρυσού, αργύρου και σιδήρου του Ευξείνου Πόντου, ή τον Τρωικό Πόλεμο, που έγινε για την εξασφάλιση του ελέγχου των Στενών του Ελλησπόντου και της ελεύθερης επικοινωνίας με τον Εύξεινο Πόντο.

Και στο Βυζάντιο το θαλασσινό στοιχείο κυριαρχεί: Η βυζαντινή περίοδος βρίσκει τους Έλληνες ναυτικούς να κυριαρχούν σε όλη τη Μεσόγειο, και την Κωνσταντινούπολη να παίζει τον πρωταγωνιστικό ρόλο σε κάθε εμπορική σύνδεση και συναλλαγή.

Μετά την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας η οθωμανική κυριαρχία δεν κατόρθωσε να σταματήσει τους Έλληνες από τις θαλασσινές τους δραστηριότητες. Η θάλασσα ήταν στυλοβάτης της Επανάστασης του 1821.

Δεν ξεχνώ ότι οι ναυτικοί πληθυσμοί των νησιών υπήρξαν από τους πρωτοστάτες και πρωταρχηγούς της Επανάστασης: Μπουμπουλίνα, Μιαούλης, Μαντώ Μαυρογένους, Κανάρης, ιστορικές προσωπικότητες της ναυτικής μας παράδοσης, που μας οδήγησαν προς την ελευθερία. Πολλοί ήταν αυτοί που εξόπλισαν τα εμπορικά πλοία τους σε πολεμικά και όλοι μαζί ρίχτηκαν στον Αγώνα για την απελευθέρωση της πατρίδας μας.

Με τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η Ελλάδα έχει υποστεί μεγάλη καταστροφή στην Εμπορική Ναυτιλία της. Είχε χάσει το 25% των ναυτικών της και το 75% του στόλου της. Το 1947 γίνεται το πρώτο βήμα ανασυγκρότησής της με την αγορά των 100 φορτηγών πλοίων τύπου liberty και των 7 δεξαμενοπλοίων, που σήμαναν την αναγέννηση και την εξέλιξη του Εμπορικού μας Στόλου.

Σε αυτή την περίοδο μέχρι και σήμερα, ο Έλληνας ναυτικός ανέλαβε ένα μεγάλο μέρος των διεθνών μεταφορών ενός κόσμου που αναπτυσσόταν ραγδαία, καθιερώνοντας την πατρίδα μας πρώτη στον παγκόσμιο μεταφορικό χάρτη.

Ο στόλος μας σήμερα, η επιτυχία συνεχίζεται

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, εκτός από τα επιβατηγά πλοία, διαχειρίζονται κυρίως πλοία μεταφοράς πετρελαίου, ξηρού φορτίου, υγραερίων, εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων μικρών αποστάσεων. Όλα είναι μέλη του Ναυτικού Επιμελητηρίου, μαζί και τα θαλαμηγά που προσφέρουν στο θαλάσσιο τουρισμό. Τα σύγχρονα και υψηλών προδιαγραφών πλοία δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μια άνετη διαβίωση, εφάμιλλη με αυτήν της ξηράς.

Αισθάνομαι υπερήφανος αφού για περισσότερα από τριάντα χρόνια η ελληνόκτητος ναυτιλία βρίσκεται, σταθερά, στην πρωτοπορία των θαλάσσιων μεταφορών. Η πρόσφατη γιγαντιαία επιχείρηση ανανέωσης του Εμπορικού μας Στόλου -που το 2003 αντιπροσώπευε επένδυση της τάξεως των επτά δισεκατομμυρίων δολαρίων (όσο δηλαδή το ύψος δύο ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών της Ελλάδας)- τον έχει φέρει στην πρωτοπορία του παγκόσμιου μεταφορικού έργου.

Το Φεβρουάριο του 2009 ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την παγκόσμια πρωτιά με 4.161 πλοία, ποσοστό περίπου 16,5% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Η ναυτιλία μας απασχολεί 50.000 άτομα στα πλοία και στα γραφεία, ενώ στις εξαρτώμενες από τη ναυτιλία θέσεις εργασίας, οι εργαζόμενοι φτάνουν τους 250.000.

Ο μέσος όρος ηλικίας ενός ελληνικών συμφερόντων πλοίου έχει την... ηλικία μου!

Η μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων είναι εντυπωσιακή. Το 2009, ο μέσος όρος του ελληνόκτητου στόλου συμπεριλαμβανομένων και των υπό ναυπήγηση πλοίων μειώθηκε στα 11,9 έτη (ενώ του παγκοσμίου στόλου ήταν 12,9 έτη), έναντι 12,5 έτη το 2008 και τα 20,3 το 2000. Ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι 9,5 έτη συγκρινόμενος με 9 έτη το 2008 (περιλαμβάνονται τα υπό ναυπήγηση πλοία). Σήμερα οι Έλληνες ναυπηγούν στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου. Η δραστηριότητά τους το πρώτο τρίμηνο του 2009 έφτασε τις 1.050 παραγγελίες για ναυπηγήσεις πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε ναυπηγεία ανά την υφήλιο.

Παράλληλες ζωές για εκατοντάδες χρόνια ζουν η οικονομία και η ναυτιλία της χώρας μας, που έχουν σημαντική θέση στην εξέλιξη του οικονομικού συστήματος κυρίως με την εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Πληροφορούμαι ότι ο ελληνικός Εμπορικός Στόλος σήμερα είναι ο μεγαλύτερος του κόσμου, ενώ τα ελληνικών συμφερόντων πλοία που ταξιδεύουν με κοινοτική σημαία αντιπροσωπεύουν σε μεταφορική ικανότητα το 56% του στόλου που κατέχουν οι 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε κανέναν άλλο τομέα της διεθνούς οικονομίας η Ελλάδα δεν απολαμβάνει αυτή την επιτυχία!

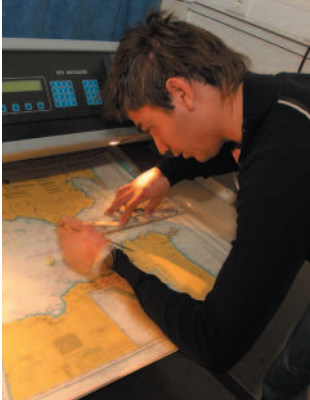
”



Το 2008, οι εισροές συναλλάγματος στη χώρα μας, από τη διεθνή ελληνική πλοιοκτησία, έφτασαν στα 19,2 δισεκατομμύρια ευρώ που ισοδυναμεί με το 7,9% του ΑΕΠ. Σύμφωνα με την έκθεση της Τραπεζής Ελλάδος, από το 1999 έως το 2003 οι καθαρές εισπράξεις από ναυτιλιακές υπηρεσίες τριπλασιάστηκαν.

20 Μαΐου

Γιορτάζουμε την ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού και την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας



Επιλέγω να σταδιοδρομήσω ως Αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού: ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΩ

Η σταδιοδρομία μου ως Αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού αρχίζει από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Μετά την επιτυχημένη φοίτησή μου θα αποκτήσω το πτυχίο Πλοίαρχου Γ' (Ανθυποπλοίαρχου) ή Μηχανικού Γ'. Η εισαγωγή μου στις ΑΕΝ μπορεί να γίνει με τη συμμετοχή μου στις Πανελλήνιες Εισαγωγικές Εξετάσεις Λυκείων και με τη βαθμολογία της Γ' Λυκείου. Ανάμεσα στις βασικές προϋποθέσεις για την εισαγωγή μου σε ΑΕΝ είναι να είμαι κάτοχος απολυτηρίου Λυκείου και να μην έχω συμπληρώσει το 24ο έτος της ηλικίας μου και να γνωρίζω κολύμβηση.

Οι Ναυτικές Ακαδημίες

Στην Ελλάδα υπάρχουν 10 ΑΕΝ, οι 6 είναι για Πλοιάρχους (σε Πρέβεζα, Κεφαλονιά, Κύμη Ευβοίας, Σύρο, Ύδρα και Οινόσσης), η μία για Μηχανικούς (Χίο) και οι 3 μικτές, δηλαδή για Πλοιάρχους και Μηχανικούς (σε Αττική, Θεσσαλονίκη και Χανιά). Σε όλες τις σχολές οι σπουδαστές είναι και από τα δύο φύλα.

Η ζωή μου στην Ακαδημία

Η φοίτησή μου στις ΑΕΝ είναι δωρεάν και είναι τετραετής. Τα δύο πρώτα χρόνια χωρίζονται σε 4 εξάμηνα, οπότε γίνεται και η πρώτη ναυτολόγηση, δηλαδή: στην ΑΕΝ για 6 μήνες, σε πλοίο για 6 μήνες, πάλι στην ΑΕΝ για ένα ακαδημαϊκό έτος και πάλι σε πλοίο για 6 μήνες. Τα δύο τελευταία χρόνια είναι αποκλειστικά στην ΑΕΝ.

Η διαμονή στην ΑΕΝ Ασπροπύργου Αττικής είναι εξωτερική, ενώ στις άλλες ΑΕΝ παρέχεται δωρεάν, εκτός εάν επιθυμώ να διαμένω εκτός. Στη διάρκεια των δύο 6μήνων θαλάσσιων υπηρεσιών στο πλοίο θα αμείβομαι (οι επίσημοι μικτοί μισθοί είναι 880 ευρώ και 1.620 ευρώ μηνιαία για πρωτοετείς και δευτεροετείς σπουδαστές αντίστοιχα), ενώ μετά την αποφοίτησή μου θα είμαι πλέον Ανθυποπλοίαρχος ή Μηχανικός Γ'.

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να γνωρίζω ότι μπορώ να γίνω Υποπλοίαρχος ή Μηχανικός Β' σε ηλικία 28-29 χρόνων και Πλοίαρχος ή Μηχανικός Α' σε ηλικία 32-33 χρόνων.

Οι απολαβές μου μετά την αποφοίτηση

Οι ελάχιστες αμοιβές των αξιωματικών στο πλοίο που θα υπηρετώ ορίζονται στη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, οι πραγματικές όμως που ισχύουν στην αγορά είναι υψηλότερες.

Αξίζει να συγκρίνω τις παρακάτω **ενδεικτικές** απολαβές (με υπερωρίες και έκτακτες αμοιβές), που λίγο πολύ επικρατούν σήμερα στην αγορά, με τους στεριανούς μισθούς στη χώρα μας:

Φορτηγά Πλοία (σε ευρώ, ανά μήνα υπηρεσίας στο πλοίο)		Πετρελαιοφόρα Πλοία (σε ευρώ, ανά μήνα υπηρεσίας στο πλοίο)	
<u>Ειδικότητα</u>	<u>Καθαρές απολαβές</u>	<u>Ειδικότητα</u>	<u>Καθαρές απολαβές</u>
Πλοίαρχος	8.500	Πλοίαρχος	9.500
Υποπλοίαρχος	6.500	Υποπλοίαρχος	7.500
Ανθυποπλοίαρχος	4.000	Ανθυποπλοίαρχος	5.000
Μηχανικός Α'	8.300	Μηχανικός Α'	9.300
Μηχανικός Β'	6.500	Μηχανικός Β'	7.500
Μηχανικός Γ'	4.000	Μηχανικός Γ'	5.000

Η κάθε ναυτολόγηση διαρκεί τουλάχιστον 7 μήνες στα φορτηγά πλοία και 6 μήνες στα πετρελαιοφόρα πλοία και η νέα ναυτολόγηση γίνεται σε χρόνο επιλογής του ναυτικού.

Περισσότερες πληροφορίες υπάρχουν στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας: www.yen.gr



NEE