



**ΑΝΟΙΚΤΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΥΠΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»**

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ

Η Κυπριακή ναυτιλία και στρατηγικές ανάπτυξης

ΠΙΕΡΟΣ ΛΑΖΟΣ

**ΟΝΟΜΑ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ
Μιχάλης Σωκράτους**

ΛΕΥΚΩΣΙΑ ΜΑΙΟΣ 2014

Περιεχόμενα

ΤΙΤΛΟΣ (Περίληψη)	4
ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ (Summary)	5
1. Κεφάλαιο 1-Εισαγωγή	6
1.1 Ναυτιλία	6
1.2 Κυπριακή ναυτιλία	7
1.3 Σκοπός και στόχοι της Διπλωματικής εργασίας.....	8
2. Κεφάλαιο 2-Τμήμα εμπορικής ναυτιλίας	9
2.1 Δομή-ηγεσία-στόχοι.....	9
2.2 Διεθνείς σχέσεις	15
2.3 Νομοί-Φορολογίες	16
3. Κεφάλαιο 3 Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	23
3.1 Σκοπός-στόχοι-δραστηριότητες	23
3.2 Δομή-ηγεσία	26
4. Κεφάλαιο 4 Νηολόγηση πλοίων υπό κυπριακή σημαία	30
4.1 Κυπριακό νηολόγιο-σημαία	30
4.2 Κυβερνητική πολιτική.....	32
4.3 Προϋποθέσεις έγγραφης.....	36
4.4 Ειδή νηολόγησης.....	38
5. Κεφάλαιο 5 Πλοιοδιαχείριση	50
5.1 Εταιρίες πλοιοδιαχείρισης.....	50
5.2 Τμήματα εταιριών πλοιοδιαχείρισης.....	51
5.3 Εταιρίες πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο	57
6. Κεφάλαιο 6-Στρατηγικό μάνατζμεντ	62

6.1	Στρατηγικό μανάτζμεντ.....	62
6.2	Στρατηγικές ανάπτυξης.....	66
7.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	72
7.1	Ποσοτική ανάλυση.....	72
7.2	Ερωτηματολόγιο	75
8.	Κεφάλαιο 8 Ανάλυση ερωτηματολόγιου-Συμπεράσματα	80
8.1	Ανάλυση ερωτηματολόγιου	80
8.2	Συμπεράσματα.....	115
8.3	Υλικό για μελλοντική μελέτη.....	118
	Βιβλιογραφία	119

ΤΙΤΛΟΣ (Περίληψη)

Σε αυτή την διπλωματική εργασία θα γίνει ανάλυση της Κυπριακής ναυτιλίας και θα εξεταστούν κάποιες στρατηγικές ανάπτυξης. Θα προσπαθήσουμε να διακρίνουμε την δομή της Κυπριακής ναυτιλίας και να αναλύσουμε τα διάφορα μέρη που την αποτελούν.

Θα αναλύσουμε την δομή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, τις δραστηριότητες του και τον τρόπο λειτουργίας και θα εξετάσουμε την φορολογική πολιτική του Κυπριακού κράτους σε θέματα ναυτιλίας. Θα εξετάσουμε επίσης την πολιτική και τους κανόνες σε θέματα νηολόγησης πλοίων.

Θα δούμε την δομή του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και τις δραστηριότητες του. Θα αναλύσουμε τον τρόπο λειτουργίας του και αν βοηθά η παρουσία του τον κλάδο της ναυτιλίας.

Το επόμενο στάδιο θα είναι να μελετήσουμε τις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης, τον τρόπο λειτουργίας τους και να εξετάσουμε τους λόγους παρουσίας τους στη Κύπρο και τα πλεονεκτήματα που τυχόν προσφέρει η Κύπρος σε αυτές τις εταιρίες.

Τέλος θα γίνει μια ανάλυση των στρατηγικών ανάπτυξης, θα ετοιμαστεί ένα ερωτηματολόγιο, θα γίνει ανάλυση του και όταν πάρουμε τα αποτελέσματα θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε αν υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης και αν μέσα από στρατηγικές και πολιτικές μπορεί να υπάρξει αυτή η ανάπτυξη.

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ (Summary)

The subject of my thesis is Cyprus shipping and strategies for development. We will try to analyze the structure of the Cyprus shipping industry and find out how the various sections of the industry work.

We will study the structure of the Cyprus Merchant Shipping organization and their activities. We will analyze the functionality of its departments and we will see the implementation of the tax policies for the shipping industry. We will study the rules and policy of Cyprus in the registration of ships.

We will continue with the analysis of the structure of the Cyprus Shipping Chamber and if its activities help the shipping industry in Cyprus.

We will see how the ship management companies work, why they choose Cyprus and if Cyprus offers them some advantages in order to establish their businesses here.

Finally, we will analyze the development strategies and prepare a questionnaire. When we have the results, we will proceed with the extraction of our conclusion and if there are prospects of development for Cyprus shipping industry. If we find out that there are prospects of development we will see how we can use the development strategies in order to succeed our target.

1. Κεφάλαιο 1-Εισαγωγή

1.1 Ναυτιλία

Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας από παλαιωτάτων χρόνων έδωσε πρωτεύοντα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς και κατ' επέκταση και στη ναυτιλία. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων, η θαλάσσια μεταφορά είναι δυνατή σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρόγειου που είναι προσιτό από τη θάλασσα, από ποταμούς, διώρυγες και λίμνες. (Βλάχος και Νικολαΐδης 1999). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος του διεθνούς εμπορίου να διεξάγεται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Η εξέλιξη της ναυτιλίας χωρίζεται σε τρεις περιόδους.

Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα στην οποία το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Ο ρόλος της ναυτιλίας όμως σε αυτή την πρώτη περίοδο θεωρείται σημαντικός και βοήθησε ιδιαίτερα την ανάπτυξη μεσογειακών πολιτισμών όπως οι Φοίνικες, οι Έλληνες, οι Ρωμαίοι και μετέπειτα την βυζαντινή αυτοκρατορία. Επίσης κατά τον Μεσαίωνα η ναυτιλία δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης και συναλλαγών μεταξύ των λαών της Ευρώπης και έβαλε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας.

Η δεύτερη περίοδος τοποθετείται μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα και χαρακτηρίζεται από μια σημαντική διαφορά. Οι θαλάσσιες μεταφορές γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε όλο τον κόσμο. Σε αυτή την περίοδο ισχυροποιήθηκε η θέση του πλοίου και της ναυτιλίας.

Η τρίτη περίοδος ξεκινά με την καθιέρωση του ατμόπλοιου και αφορά το υπόλοιπο του 19ου αιώνα και την σύγχρονη εποχή. Σε αυτή την περίοδο παρατηρείται ταχύτατη αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου με μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις που οδήγησαν σε σύγχρονα πλοία τα οποία έχουν την

δυνατότητα να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων σε λιγότερο χρόνο επιτυγχάνοντας μεγάλες οικονομίες κλίμακας.

1.2 Κυπριακή ναυτιλία

Η Κύπρος από το 1963 έχει αναγνωρίσει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σημασία της ναυτιλίας. Η Κύπρος με την πάροδο των χρόνων εξελίχθηκε σε ένα ναυτιλιακό κέντρο που συνδυάζει μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και μια εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία βασισμένη στην άριστη ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει.

Η Κύπρος παρέχει πολλά πλεονεκτήματα όπως το νομικό της σύστημα που είναι βασισμένο σε αγγλικές πρακτικές, καλές εργασιακές σχέσεις, καλή υποστήριξη των εταιριών από το κράτος, ένα εξαιρετικό λογιστικό και νομικό τομέα, αεροπορικές συνδέσεις και εύκολη πρόσβαση σε πολλούς προορισμούς ανά τον κόσμο, ικανό εγχώριο εργατικό δυναμικό και ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών διαδικτύου και τηλεπικοινωνιών. Τέλος ένα μεγάλο μειονέκτημα και πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η Κυπριακή ναυτιλία είναι η αστάθεια που παρατηρείται στο τραπεζικό σύστημα λόγω του κουρέματος καταθέσεων.

Οι ανταγωνιστικές δαπάνες για εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, και οι ανταγωνιστικοί ετήσιοι φόροι χωρητικότητας βοήθησαν στην εγγραφή ενός μεγάλου αριθμού πλοίων υπό κυπριακή σημαία ενώ το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει για εταιρείες πλοιοδιαχείρισης και άλλες διεθνές επιχείρησης παρακίνησαν πολλούς ξένους επιχειρηματίες να ιδρύσουν τοπικές εταιρίες και να πραγματοποιούν τις δραστηριότητες τους από την Κύπρο με έδρα συνήθως την Λεμεσό.

Σήμερα η Κυπριακή σημαία βρίσκεται στη δέκατη θέση παγκοσμίως και στη τρίτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ακόμα η Κύπρος θεωρείται το πρώτο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη και το δεύτερο παγκοσμίως. Ο συνολικός αριθμός των ατόμων που εργοδοτούνται στον τομέα της ναυτιλίας στην Κύπρο είναι περίπου 4500 χιλιάδες και περίπου 55000 χιλιάδες είναι οι ναυτικοί που εργοδοτούνται σε πλοία υπό κυπριακή σημαία ή σε πλοία που τα διαχειρίζονται εταιρίες που έχουν την βάση τους στην Κύπρο. Τέλος η συνεισφορά της

Κυπριακής ναυτιλίας στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν είναι περίπου 7 με 8 τις εκατό.

1.3 Σκοπός και στόχοι της Διπλωματικής εργασίας

Ο σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετήσει και να αναλύσει την Κυπριακή Ναυτιλία. Μέσα από την παρουσίαση των διαφόρων οργανισμών που παίζουν καθοριστικό ρολό στην κυπριακή ναυτιλία και μέσω των νόμων που την διέπουν θα προσπαθήσω να παρουσιάσω τον τρόπο λειτουργίας της Κυπριακής ναυτιλίας και αν είναι ανταγωνιστική στη παγκόσμια ναυτιλία.

Οι στόχοι της διπλωματικής θα είναι μέσα από την ανάλυση που θα γίνει και με την συλλογή ερωτηματολόγιων να βρούμε και να εισηγηθούμε τρόπους, κίνητρα ή στρατηγικές για περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.

Στη συνέχεια θα δούμε αναλυτικά όλα τα πιο πάνω σε μια προσπάθεια να παρουσιάσω ξεκάθαρα πως λειτουργεί η Κυπριακή ναυτιλία και ελπίζω να μπορέσουν να βγουν χρήσιμα συμπεράσματα.

2. Κεφάλαιο 2-Τμήμα εμπορικής ναυτιλίας

2.1 Δομή-ηγεσία-στόχοι

Το τμήμα εμπορικής ναυτιλίας (TEN) συστάθηκε και λειτουργεί από το 1977 σαν μια ξεχωριστή οντότητα του Υπουργείου Συγκοινωνιών και έργων. Η υπηρεσία όμως υπήρχε από το 1963 και λειτουργούσε κάτω από το τμήμα Λιμένων. Τα κεντρικά γραφεία βρίσκονταν στην Αμμόχωστο που αποτελούσε και το λιμάνι νηολόγησης των κυπριακών πλοίων. Μετά την κατάληψη της Αμμοχώστου από τους Τούρκους το 1974 η υπηρεσία έχει μεταφερθεί στην Λεμεσό όπου και εδρεύει. Η Λεμεσός έχει καθοριστεί μετά το 1974 και ως λιμάνι νηολόγησης των πλοίων.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/mission_gr/mission_gr?OpenDocument)

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργεί όπως είπαμε πιο πάνω κάτω από την εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και είναι υπεύθυνο για την αποτελεσματική εφαρμογή της περί εμπορικής ναυτιλίας νομοθεσία και των ναυτιλιακών διεθνών συμβάσεων στις οποίες η Κύπρος είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι:

- Νηολογήσεις πλοίων, μικρών σκαφών και συναφείς πράξεις.
- Έλεγχος των Κυπριακών πλοίων όσον αφορά την ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης, τα προσόντα των ναυτικών και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας τους.
- Επιθεώρηση αλλοδαπών πλοίων σε κυπριακά λιμάνια σαν συμβαλλόμενο μέρος με το Μνημόνιο του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων.
- Έλεγχος και πιστοποίηση ακτοπλοϊκών επιβατικών και ταχύπλοων σκαφών.

- Εκπαίδευση ναυτικών και έκδοση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας.
- Συνεχής εκσυγχρονισμός της περί εμπορικής ναυτιλίας νομοθεσίας και εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Φορολογία πλοίων και εταιριών παροχής υπηρεσιών πλοιοδιαχείρισης.
- Ανάπτυξη και προβολή της Κύπρου σαν ναυτιλιακό κέντρο και σαν ένα διεθνές νηολόγιο
- Διεθνές σχέσεις, συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς, σύναψη διμερών συμφωνιών και συνεργασία με ναυτιλιακές αρχές άλλων χωρών.

Η σύσταση και η λειτουργία του Τμήματος σηματοδότησε μια νέα εποχή για την ανάπτυξη της Κύπρου στο σημαντικό τομέα της ναυτιλίας. Η νηολόγηση πλοίων αποτελεί πλέον μέρος μιας συνολικής προσπάθειας δημιουργίας ισχυρής υποδομής που υποστηρίζει την νηολόγηση πλοίων, την πλοιοδιαχείριση και άλλες δραστηριότητες που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Η ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου, όπως θα δούμε και σε παρακάτω κεφάλαιο, τα τελευταία είκοσι χρόνια είναι εντυπωσιακή.

Η ηγεσία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας ανήκει στον εκάστοτε διευθυντή του τμήματος που είναι υπεύθυνος να χαράζει στρατηγικές και να εφαρμόζει τις πολιτικές του κράτους σε θέματα ναυτιλίας. Είναι υπεύθυνος για τη σωστή λειτουργία των διαφόρων τμημάτων του οργανισμού και γενικά για την ομαλή λειτουργία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Να σημειώσουμε εδώ ότι θέση του διευθυντή αυτή τη στιγμή είναι κενή αφού η κυβέρνηση δεν έχει προχωρήσει στη πλήρωση της θέσης. Χρέη διευθυντή εκτελούν εκ περιτροπής ανά μήνα ανωτέρα στελέχη του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας

Η οργανωτική δομή της διοίκησης του τμήματος εκτός από τον διευθυντή περιλαμβάνει τη διοικητική ομάδα με 3 τμήματα και 11 ειδικευμένα τμήματα που ασχολούνται με τα διάφορα θέματα που χειρίζεται το Τμήμα Εμπορικής

Ναυτιλίας. Πιο κάτω θα δούμε αναλυτικά τα τμήματα και τις αρμοδιότητες τους.

Τα τρία τμήματα της διοικητικής ομάδας είναι το λογιστήριο, η γενική διεύθυνση και το γραμματειακό προσωπικό. Το λογιστήριο είναι υπεύθυνο για όλες τις πληρωμές που γίνονται από και προς το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και την σύνταξη των λογαριασμών στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους. Η γενική διεύθυνση έχει καθήκον να χειρίζεται γενικά θέματα της διοίκησης του οργανισμού και να είναι σε επικοινωνία με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και έργων, άλλα υπουργεία και ιδιωτικούς οργανισμούς. Τέλος το γραμματειακό προσωπικό βοηθά στο συντονισμό των εργασιών που προκύπτουν.

Το τμήμα ναυτιλιακής πολιτικής, πολυμερών θεμάτων και προτύπων όπως φαίνεται και από τον τίτλο του, ασχολείται με θέματα ναυτιλιακής πολιτικής με την τήρηση των διεθνών συμβάσεων και των διαφόρων προτύπων που απαιτούνται από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό και διάφορα πολυμερή θέματα που προκύπτουν στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Πρόκειται για ένα επιτελικό και σημαντικό τμήμα στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της κυπριακής ναυτιλίας και της προώθησης της στο εξωτερικό.

Το τμήμα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα υπό κυπριακή σημαία πλοία. Ελέγχει και επιθεωρεί αν τα πλοία που ελλιμενίζουν στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας εφαρμόζουν τις διεθνείς συμβάσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά την διάρκεια παραμονής τους στα Κυπριακά χωρικά ύδατα και τέλος συμμετέχουν σε διεθνή ερευνητικά προγράμματα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

Το τμήμα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και τηλεπικοινωνιών. Το τμήμα είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία ώστε να αποφεύγονται ναυτικά ατυχήματα, ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να επιτυγχάνεται συντονισμός και κανονική ροή των πλοίων. Επίσης το τμήμα είναι υπεύθυνο σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO να ενημερώνετε καθημερινά από τα υπό κυπριακή σημαία

πλοία για την θέση στη οποία βρίσκονται. Τέλος είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούν την δορυφορική και ασύρματη επικοινωνία των πλοίων υπό κυπριακή σημαία όταν βρίσκονται στην θάλασσα.

Το τμήμα ελέγχου των πλοίων και ναυτιλιακή ασφάλειας. Είναι ίσως το μεγαλύτερο τμήμα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι υπεύθυνο για την επιθεώρηση των κυπριακών πλοίων, τον έλεγχο των υπό κυπριακή σημαία πλοίων σε ξένα λιμάνια ώστε να αποφεύγονται οι κρατήσεις των πλοίων από ελέγχους των τοπικών αρχών, έλεγχος των πλοίων σε σχέση με τους κανόνες νηολόγησης, εφαρμογή του ISM Code, ναυτιλιακή ασφάλεια και ασφάλεια λιμανιού, σχέσεις και παρακολούθηση ξένων νηολογίων, διεθνών οργανισμών και διεθνών οργανισμών ασφάλειας. Επίσης κάνει προγραμματισμό για τους ελέγχους των πλοίων στα κυπριακά λιμάνια και θέματα που αφορούν ναυτικό εξοπλισμό.

Το τμήμα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων. Το τμήμα διερευνά ναυτικά ατυχήματα που γίνονται στα κυπριακά χωρικά ύδατα και ασχολείται με θέματα έρευνας και διάσωσης.

Το τμήμα ναυτικών. Ασχολείται με την έκδοση όλων των απαραίτητων εγγράφων σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς που χρειάζεται ένας ναυτικός για να εργαστεί. Επιθεωρεί την τήρηση των διεθνών συμφωνιών που αφορούν την ναυτική εργασία και παρέχει εκπαίδευση και ενημέρωση σε όσους ενδιαφέρονται να ασχοληθούν με το επάγγελμα του ναυτικού.

Το τμήμα έγγραφης πλοίων και σχετικών νομικών θεμάτων. Ένα στρατηγικό και πολύ σημαντικό τμήμα που είναι υπεύθυνο για την εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, την προώθηση όλων των αιτήσεων για όλες τις διαδικασίες έγγραφης, νομικές υποθέσεις που αφορούν την δραστηριότητα των υπό κυπριακή σημαία πλοίων, θέματα της ευρωπαϊκής ένωσης σε σχέση με την εγγραφή πλοίων, εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής όσο αφορά την νηολόγηση πλοίων κάτω από την κυπριακή σημαία, σύνταξη και ενημέρωση της νομοθεσίας σε θέματα εγγραφής πλοίων. Επίσης το τμήμα ασχολείται με τα τέλη και τις φορολογίες που προβλέπει η νομοθεσία νομικά θέματα που έχουν

σχέση με την εμπορική ναυτιλία, την νομοθεσία της ναυτιλιακής εργασίας και διάφορα άλλα νομικά θέματα που τυχόν θα προκύψουν.

Το τμήμα ναυτιλιακής ασφάλειας ασχολείται με την ερμηνεία και την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών για ασφάλεια στην θάλασσα και άλλες διεθνής συνθήκες που αφορούν την διεθνή ασφάλεια. Ακόμα ασχολείται με την τήρηση των σχετικών νομοθεσιών για τα επιβατικά πλοία, τα μικρά πλοία αναψυχής και τα πλοία ψαρέματος. Ασχολείται ακόμα με την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλούς επάνδρωσης και χωρητικότητας. Τέλος ασχολείται με την έκδοση αδειών και έγκριση μεταβιβάσεων στα μικρά πλοία.

Το νομικό τμήμα και εναρμόνισης με τη Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι το τμήμα που ασχολείται με όλα τα νομικά θέματα που αφορούν την ναυτιλία πλην των θεμάτων που αφορούν την εγγραφή πλοίων και την ναυτική εργασία που αφορούν άλλο τμήμα όπως αναφέρθηκε πιο πάνω. Ασχολείται ακόμα με την εναρμόνιση των κυπριακών νομοθεσιών με το ευρωπαϊκό κεκτημένο στα θέματα ναυτιλίας και την μετάφραση και ενσωμάτωση στη αγγλική γλώσσα των νομοθεσιών της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας.

Το τμήμα ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας ασχολείται με την παροχή πληροφοριών για την κυπριακή ναυτιλία και την εγγραφή πλοίων. Είναι το τμήμα που είναι επιφορτισμένο για την προώθηση και προβολή της κυπριακής ναυτιλίας στο εξωτερικό, της οργάνωσης κάθε δυο χρόνια του διεθνούς ναυτιλιακού συνεδρίου, τη συμμετοχή σε διεθνής εκθέσεις και διοργάνωση σεμιναρίων. Τέλος ασχολείται με θέματα οικονομίας και ανταγωνιστικότητας και με τη φορολογία των εταιριών πλοιοδιαχείρισης ξένων ιδιοκτητών πλοίων και ναυλωτών που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο.

Τέλος υπάρχουν και γραφεία σε 6 πόλεις του εξωτερικού. Οι πόλεις αυτές είναι ο Πειραιάς, το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Ρότερνταμ, το Αμβούργο και οι Βρυξέλλες. Στόχος των γραφείων στο εξωτερικό είναι να προωθούν την κυπριακή ναυτιλία και να εξυπηρετούν ιδιοκτήτες πλοίων υπό κυπριακή σημαία στα διάφορα θέματα που προκύπτουν. Επίσης τα γραφεία του εξωτερικού είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι κοντά στα κέντρα ναυτιλιακών

αποφάσεων και να έχουν την δυνατότητα να συμμετέχουν στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Όπως είδαμε πιο πάνω στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας υπάρχει καταμερισμός εργασίας με πολλά τμήματα που το καθένα να λειτουργεί βάση των αρμοδιοτήτων που ορίζονται από την ηγεσία του τμήματος. Με αυτό τον τρόπο επιτυχαίνετε καλύτερη λειτουργία και εξειδίκευση στους διαφόρους τομείς όπως η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας και η επίτευξη κάποιων μακροχρόνιων στόχων που έχει θέση το τμήμα, οι οποίοι αναφέρονται πιο κάτω.

Οι μακροχρόνιοι στόχοι που έχει θέση το τμήμα είναι:

- Η ποιοτική αναβάθμιση της τεχνικής, διοικητικής, νομικής και χρηματοοικονομικής υποδομής της Κύπρου στον τομέα της ναυτιλίας σε συνεργασία με αλλά κυβερνητικά τμήματα και ιδιωτικούς οργανισμούς
- Η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Η περεταίρω βελτίωση της ποιότητας των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο Κυπριακό νηολόγιο και των πληρωμάτων που εργοδοτούνται σε αυτό.
- Η βελτίωση των επίπεδων ασφάλειας και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών σε κυπριακά πλοία σύμφωνα με τις εκάστοτε διεθνές συμβάσεις.
- Η περεταίρω αναβάθμιση του ρόλου που διαδραματίζει η Κύπρος στο τομέα της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.
- Η παροχή οικονομικών και άλλων κίνητρων για προσέλκυση περισσότερων Κυπριών στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η εισαγωγή εκπαιδευτικών προγραμμάτων τόσο για αξιωματικούς όσο και για κατώτερα πληρώματα.

- Η περαιτέρω ανάπτυξη της Κύπρου στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, την προβολή της σαν βάση διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και στην ενίσχυση του κύρους της κυπριακής σημαίας
- Την παροχή νέων κινήτρων που θα στοχεύουν στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της κυπριακής σημαίας όσο και στη ελκυστικότητα της Κύπρου ως ναυτιλιακό κέντρο.

2.2 Διεθνείς σχέσεις

Η Κύπρος συμμετέχει ενεργά στα διάφορα διεθνή φορέα όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ο Διεθνής οργανισμός εργασίας (ILO) και ο Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Η Κύπρος είναι μέλος του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού από το 1978 και μέλος του συμβουλίου του Οργανισμού από το 1987. Να σημειωθεί εδώ ότι η Κύπρος υπήρξε ένθερμος υποστηρικτής των σκοπών και των στόχων του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού ως του κύριου ρυθμιστικού σώματος για θέματα ασφάλειας της ναυτιλίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η κυβέρνηση της Κυπριακής δημοκρατίας διατηρεί μόνιμη αντιπροσωπεία στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και έχει επικυρώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις που ετοίμασε ο Οργανισμός για την ασφάλεια της ναυτιλίας, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και νομικά θέματα. Επιπρόσθετα η Κύπρος συμμετέχει σε όλες τις επιτροπές και υποεπιτροπές του Οργανισμού είτε μέσω της Ύπατης Αρμοστείας στο Λονδίνο είτε μέσω των οργανωμένων αποστολών του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η Κύπρος αναπτύσσει γενικά έντονη δραστηριότητα μέσα στον Οργανισμό. Αυτό αποδεικνύεται και από το ότι μεταξύ των ετών 2001 και 2003 κατείχε την προεδρία της υποεπιτροπής για τον σχεδιασμό και εξοπλισμό πλοίων ενώ από το 2003 μέχρι σήμερα έχει επιτύχει να εκλεγεί επανειλημμένα στη προεδρία της επιτροπής προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ακόμα η Κύπρος συμμετέχει ενεργά σε όλα τα σημαντικά θέματα και εργασίες που απασχολούν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument)

Η Κύπρος πέρα από την ενεργή συμμετοχή στα διάφορα διεθνή φορά έχει υπογράψει διμερείς συμφωνίες συνεργασίες για θέματα εμπορικής ναυτιλίας με 23 χώρες και συμφωνία αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες.

Οι διμερείς συμφωνίες έχουν σαν στόχο την προώθηση των φιλικών σχέσεων με τρίτες χώρες, την καλύτερη εξυπηρέτηση των κυπριακών πλοίων στα λιμάνια των χωρών αυτών, τη διεύρυνση των συνεργασιών σε θέματα ναυτιλίας που είναι δυνατών να δώσουν οικονομικά ωφελεί και την εργοδότηση ναυτικών. Οι συμφωνίες εργοδότησης ναυτικών προνοούν την εργοδοτηση καταρτισμένων ναυτικών σε κυπριακά πλοία από τις χώρες με τις οποίες έχουν υπογράψει συμφωνίες. Οι όροι εργοδότησης των ναυτικών είναι εγκεκριμένοι από τις αρμόδιες αρχές και από τις ναυτικές συντεχνίες της τρίτης χώρας και τυχών εργατικές διαφορές επιλύονται από δικαστήρια στην Κύπρο ή στην τρίτη χώρα.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument)

Οι συμφωνίες διπλής φορολογίας έχουν ως στόχο την αποφυγή επιβολής διπλής φορολογίας επί των εσόδων για επιχειρήσεις και φυσικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται και στις δυο χώρες. Επίσης, προνοούν συμφωνίες ανταλλαγής πληροφοριών και αμοιβαίων συμφωνηθέντων διαδικασιών.

Η ενεργή συμμετοχή της Κύπρου στα διεθνή ναυτιλιακά φορά και στα κέντρα αποφάσεων μαζί με τις διεθνείς συμφωνίες που αναφέρθηκαν πιο πάνω καταστούν την Κύπρο ελκυστικό προορισμό για τους πλοιοκτήτες και δίνουν την δυνατότητα στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας να παρέχει γρήγορες και αξιόπιστες υπηρεσίες.

2.3 Νόμοι-Φορολογίες

Η Κυπριακή νομοθεσία για την ναυτιλία είναι χωρισμένη σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά τα εθνικά νομοθετήματα χωρισμένα σε δυο μέρη. Τις

νομοθεσίες που ίσχυαν πριν την ανεξαρτησία και τον νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας που αρχικά ψηφίστηκε το 1963 και υπάρχουν σε αυτόν προσθέσεις και τροποποιήσεις που ισχύουν μέχρι σήμερα. Σε αυτό τον νόμο περιλαμβάνετε η νομοθεσία που αφορά την νηολόγηση πλοίων την νομοθεσία που αφορά τους πλοίαρχους και τους ναυτικούς την νομοθεσία που διέπει τα κυπριακά πλοία, τη νομοθεσία για τα τέλη και τις φορολογίες και γενικά ένα σύγχρονο νόμο που περιέχει διατάξεις και πρόνοιες για όλα τα θέματα που αφορούν τις λειτουργίες ενός πλοίου είτε βρίσκεται σε ένα λιμάνι είτε στην θάλασσα.

Το δεύτερο μέρος αφορά διεθνής συμβάσεις που επικύρωσε το κυπριακό κοινοβούλιο ώστε η κυπριακή ναυτιλία και η κυπριακή σημαία να εναρμονιστούν με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Τέτοιες διεθνής συμβάσεις μπορούν να αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος την ασφάλεια στη θάλασσα, την εκπαίδευση των ναυτικών, την διεθνή σύμβαση ναυτικής εργασίας, τους νόμους και κανονισμούς του Διεθνή Ναυτιλιακού Συμβουλίου και αλλά διεθνής συμβάσεις που αναβαθμίζουν την κυπριακή σημαία.

Το τρίτο μέρος αφορά νομοθετήματα με άλλα συναφή ναυτιλιακά θέματα όπως το δίκαιο της θάλασσας η ρύπανση του περιβάλλοντος, νομοθεσία που αφορά τα θέματα αλιείας, νομοθεσία για την ναυσιπλοΐα αναψυχής και θαλάσσιων δραστηριοτήτων αναψυχής και τέλος νομοθεσία που αφορά αλλά συναφή ναυτιλιακά θέματα. Στη τελευταία νομοθεσία υπάρχει και ο νομός που διέπει την λειτουργία της Αρχής Λιμένων.

Το φορολογικό σύστημα της Κύπρου ήταν πάντα ευνοϊκό για τους πλοιοκτήτες. Από το 2010 η Κύπρος εφαρμόζει το νέο σύστημα φόρου χωρητικότητας που θα δούμε αναλυτικά πιο κάτω.

Το νέο φορολογικό σύστημα για την κυπριακή εμπορική ναυτιλία εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως συμβατό με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο και τις κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στο τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Είναι η πρώτη φορά που η Ευρωπαϊκή επιτροπή ενέκρινε τέτοιο απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας για ένα κράτος μέλος με ανοικτό νηολόγιο. Το νέο σύστημα φόρου χωρητικότητας επεκτείνει τις ευνοϊκές

φορολογικές πρόνοιες που ίσχυαν για τους ιδιοκτήτες κυπριακών πλοίων στους ναυλωτές, στους ιδιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και στις εταιρίες διαχείρισης πλοίων. (Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 2013) Επίσης επεκτείνει τις φορολογικές ελαφρύνσεις που προηγουμένως κάλυπταν μονό κέρδη από εκμετάλλευση πλοίων και σε άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Στο σύστημα φόρου χωρητικότητας έχει δικαίωμα να ενταθεί ο οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής που έχει στη κατοχή του ή διαχειρίζεται ή ναυλώνει κάθε ποντοπόρο πλοίο που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς ή εθνικούς κανονισμούς και είναι νηολογημένο στο νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους μέλους του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας που έχει αναγνωριστεί από την Κυπριακή Δημοκρατία και εκτελεί ναυτιλιακή δραστηριότητα. (Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 2013)

Πιο κάτω θα δούμε αναλυτικά τα κριτήρια για να ενταθούν στο φόρο χωρητικότητας, τις κατηγορίες εσόδων που μπορούν να συμπεριλάβουν και τον τρόπο φορολόγησης όλων των κατηγοριών που ανατάσσονται στο φόρο χωρητικότητας.

Οι πλοιοκτήτες που έχουν τα πλοία τους υπό κυπριακή σημαία μπαίνουν υποχρεωτικά και αυτόματα στο φόρο χωρητικότητας. Οι πλοιοκτήτες που στόλος τους είναι πλοία με σημαία οποιασδήποτε χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δικαιούνται να επιλέξουν να φορολογηθούν είτε με τον εταιρικό φόρο ή τον φόρο χωρητικότητας χωρίς κανένα άλλο κριτήριο. Για πλοιοκτήτες που διατηρούν στόλο με πλοία σημαίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ταυτόχρονα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών ισχύουν κάποιες προϋποθέσεις που θα δούμε πιο κάτω.

Βασική προϋπόθεση για πλοιοκτήτες με μεικτό νηολόγιο είναι να έχουν το 60% του στόλου τους υπό σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν ο ευρωπαϊκός στόλος είναι κάτω από 60% τότε πρέπει να ισχύουν τρεις άλλες προϋποθέσεις. Πρώτο ένα μερίδιο του στόλου να αποτελείτε από κοινοτικά πλοία, δεύτερο αυτό το μερίδιο πλοίων με κοινοτική σημαία πρέπει να μείνει σταθερό ή να αυξάνετε για τρία χρόνια από την ημέρα ένταξης στον φόρο

χωρητικότητας και τρίτο η εμπορική και στρατηγική διαχείριση του στόλου να γίνετε στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αν ισχύουν τα πιο πάνω και οι πλοιοκτήτες ενταθούν στο φόρο χωρητικότητας πρέπει να παραμείνουν σε αυτό για διάστημα 10 χρόνων. Αν για οποιοδήποτε λόγο αποχωρήσουν, υπάρχει πρόστιμο που αντιστοιχεί στη διαφορά ανάμεσα στο πόσο που πληρώθηκε κατά την διάρκεια που ήταν στο φόρο χωρητικότητας και του ποσού που θα πλήρωνε κατά την ίδια περίοδο αν φορολογούνταν από τον εταιρικό φόρο.

Οι πλοιοκτήτες που εντάσσονται στο φόρο χωρητικότητας φορολογούνται κάτω από αυτό τον φόρο για κέρδη από την ναυτιλιακή δραστηριότητα των πλοίων, κέρδη από πώληση πλοίων, κέρδη από μετοχές ναυτιλιακών εταιριών, μερίσματα που πληρώθηκαν άμεσα ή έμμεσα από ναυτιλιακά κέρδη ή μερίσματα από πώληση πλοίων, τόκοι κεφαλαίου κίνησης ή κεφαλαίου που χρησιμοποιήθηκε για την χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση ενός πλοίου.

Η φορολογία των πλοιοκτητών στο σύστημα φόρου χωρητικότητας υπολογίζεται βάση της καθαρής χωρητικότητας ενός πλοίου και παρουσιάζετε στο πιο κάτω πινάκα

Καθαρή Χωρητικότητα (NT)				
0-1000	1,001-10,000	10,001-25,000	25,001-40,000	>40,000
€ 36,50 για κάθε 100 τόνους (NT)	€ 31,03 για κάθε 100 τόνους (NT)	€ 20,08 για κάθε 100 τόνους (NT)	€ 12,78 για κάθε 100 τόνους (NT)	€ 7,30 για κάθε 100 τόνους (NT)

Για να καταλάβουμε καλύτερα πως λειτουργεί θα δώσουμε ένα παράδειγμα για ένα πλοίο καθαρής χωρητικότητας 45000 τόνους

$$1000(\text{NT}) - 1000/100=10 \times € 36,50= € 365$$

$9000(\text{NT}) - 9000/100=90 \times \text{€ } 31,03= \text{€ } 2792,03$

$15000(\text{NT}) - 15000/100= 150 \times \text{€ } 20,08= \text{€ } 3012$

$15000(\text{NT}) - 15000/100= 150 \times \text{€ } 12,78= \text{€ } 1917$

$5000(\text{NT})- 5000/100= 50 \times \text{€ } 7,30= \text{€ } 365$

Από το άθροισμα των πιο πάνω προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης που έχει στη κατοχή του το συγκεκριμένο πλοίο θα πληρώσει το ποσό των 8451,03 ευρώ.

Θα δούμε τώρα τις προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί ένας ναυλωτής. Πρέπει πρώτα να τηρεί τουλάχιστον τις προϋποθέσεις των πλοιοκτητών όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω. Επιπλέον κάθε ναυλωτής που ναυλώνει πλοίο με γυμνή ναύλωση (bareboat charter), κάνει συμβόλαιο ναύλωσης με παραχώρηση, ναυλώνει πλοίο για ορισμένο χρονικό διάστημα ή ναυλώνει το πλοίο για ένα ταξίδι μπορεί να μπει στο σύστημα φόρου χωρητικότητας μόνο αν η χωρητικότητα των πλοίων του με ναύλωση ανά ταξίδι (voyage charter) και χρονοναύλωση (time charter) δεν υπερβαίνει για περισσότερες από τρεις φορολογικές περιόδους το 75% όλων των πλοίων που ναυλώνονται ή ανήκουν στο ναυλωτή. Το ποσοστό ανεβαίνει στο 90% αν τα πλοία που ναυλώνονται είναι εγγεγραμμένα σε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η διαχείριση του πληρώματος και η τεχνική διαχείριση γίνονται σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ένας ναυλωτής που επιλέγει τον φόρο χωρητικότητας φορολογείται όπως τους πλοιοκτήτες με τον τρόπο που παρουσιάστηκε πιο πάνω ενώ πρέπει να παραμείνει στο σύστημα φόρου χωρητικότητας για δέκα χρόνια και το πρόστιμο σε περίπτωση αποχώρησης είναι το ίδιο με τους πλοιοκτήτες.

Το σύστημα φόρου χωρητικότητας καλύπτει κέρδη από εκμετάλλευση ναυλωμένων πλοίων, μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από ναυτιλιακά κέρδη και τέλος κέρδη από τόκους που προέρχονται από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που χρησιμοποιείτε για σκοπούς εξόδων που προκύπτουν από ναυλοσύμφωνο.

Τέλος θα δούμε τους διαχειριστές πλοίων. Εδώ πάλι υπάρχουν οι προϋποθέσεις που υπήρχαν στους πλοιοκτήτες αλλά για να ενταχθεί ένας διαχειριστής στο σύστημα φόρου χωρητικότητας πρέπει να τηρεί και κάποιες άλλες προϋποθέσεις, Πρέπει να έχει πλήρες στελεχωμένο γραφείο στην Κύπρο στο οποίο το 51% να είναι πολίτες χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το γραφείο πρέπει να είναι στελεχωμένο με ικανοποιητικό αριθμό εργαζομένων ανάλογα με τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζεται. Το προσωπικό πρέπει να είναι καταρτισμένο με προσόντα και ικανότητες που να ανταποκρίνονται για μια εταιρεία πλοιοδιαχείρισης. Πρέπει η διαχείριση τουλάχιστον 2/3 των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρία να γίνεται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης όλα τα πλοία και πληρώματα που διαχειρίζεται πρέπει να συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις του ευρωπαϊκού δικαίου αναφορικά με την προστασία και ασφάλεια του πλοίου, την κατάρτιση και την εκπαίδευση των ναυτικών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τις συνθήκες εργασίας πάνω στο πλοίο. Όλα τα πιο πάνω ελέγχονται μέσα από διεθνείς συμβάσεις και πιστοποιητικά που εκδίδονται και ανανεώνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Τέλος οι εταιρίες πλοιοδιαχείρισης για να πληρούν τα κριτήρια εγγραφής και φορολόγησης από τον φόρο χωρητικότητας πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με την Διεθνή Συνθήκη Εργασίας του 2006 (MLC 2006) που αφορά τα πληρώματα και να λάβουν πιστοποίηση εφαρμογής του κώδικα ISM (International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention)

Η παρουσία στο σύστημα φόρου χωρητικότητας είναι και πάλι δέκα χρόνια και τυχών αποχώρηση πιο πριν επιβαρύνει τον διαχειριστή με πρόστιμο όπως και στις άλλες δύο κατηγορίες. Η φορολόγηση είναι στα πρότυπα του πίνακα που παρουσιάστηκε για τους πλοιοκτήτες με μόνη διαφορά ότι η φορολόγηση γίνεται για κάθε 400 τόνους καθαρής χωρητικότητας. Οι υπόλοιπες κλίμακες παραμένουν ακριβώς οι ίδιες.

Συμμετοχή στο σύστημα φόρου χωρητικότητας έχουν κέρδη από παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πληρωμάτων και τεχνικής διαχείρισης, μερίσματα που καταβάλλονται άμεσα ή έμμεσα και προέρχονται από κέρδη διαχείρισης

πληρωμάτων και τεχνικής διαχείρισης και τόκους από κεφάλαιο κίνησης ή κεφάλαιο που χρησιμοποιείτε για διαχείριση πλοίων.

Τελειώνοντας το κεφάλαιο φορολόγηση να σημειώσουμε ότι οποιοδήποτε από τις τρεις κατηγορίες δεν τηρεί τα κριτήρια του συστήματος φόρου χωρητικότητας και φορολογείτε στην Κύπρο ο τρόπος φορολόγησης είναι ο εταιρικός φόρος που σήμερα βρίσκετε στο 12,5% επί των κερδών.

3. Κεφάλαιο 3 Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο

3.1 Σκοπός-στόχοι-δραστηριότητες

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο είναι ο επίσημος εκπρόσωπος των πλοιοκτητών, των εταιριών πλοιοδιαχειρισης, των ναυλωτών και άλλων εταιριών που έχουν σχέση με τη ναυτιλία και αποτελούν μέρος της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ιδρύθηκε το 1989 με δεκαεπτά ιδρυτικά μέλη και η σήμερα λόγω του κύρους και του σημαντικού ρόλου που παίζει στη Κυπριακή ναυτιλία αριθμεί 150 εταιρείες μέλη από όλο το φάσμα της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο κύριος σκοπός του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου είναι να προωθεί τα συμφέροντα της Κυπριακής ναυτιλίας και να ενισχύει τη καλή φήμη της Κυπριακής σημαίας προωθώντας και προστατεύοντας ταυτόχρονα τα συμφέροντα των μελών του συμβούλιου στη Κύπρο και στο εξωτερικό. (<http://www.csc-cy.org/profile/about-us.html>)

Στα πλαίσια αυτά έχει αναπτύξει σε τοπικό επίπεδο στενή συνεργασία με την Κυπριακή κυβέρνηση και την Κυπριακή βουλή. Επίσης σε διεθνές επίπεδο είναι μέλος σε διάφορους περιφερικούς και διεθνείς οργανισμούς πλοιοκτητών.

Από την ημέρα ίδρυσης του το επιμελητήριο παίζει σημαντικό ρολό στις πολιτικές αποφάσεις που αφορούν την ναυτιλία. Οι εκάστοτε κυβερνήσεις και η Κυπριακή Βουλή δεν παίρνουν πολιτικές αποφάσεις για θέματα ναυτιλίας πριν διαβουλευτούν με το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο. Αυτό έχει επιτευχθεί με την συμμετοχή του επιμελητηρίου σε ομάδες εργασίας και επιτροπές που επεξεργάζονται θέματα ναυτιλίας. Στα πλαίσια αυτής της συνεργασίας το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο διατηρεί άριστες σχέσεις με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και ιδιαίτερα με το τμήμα

Εμπορικής Ναυτιλίας. Επίσης το επιμελητήριο συμμετέχει και συνεργάζεται με άλλους επαγγελματικούς συνδέσμους και εργοδότες με στόχο την συνεχή βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής στην Κύπρο. (<http://www.csc-cy.org/profile/about-us.html>)

Στόχος του επιμελητηρίου μέσα από την συνεργασία του με τη Κυπριακή κυβέρνηση και Βουλή είναι να βοηθά στην αποδοχή νέων νόμων, βελτίωση υπαρχόντων νομοθεσιών και βελτίωση πολιτικών και διαδικασιών ώστε να προσαρμόζονται στις ανάγκες του κυπριακού στόλου και της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Με αυτό τον τρόπο αυξάνετε η αξιοπιστία της Κυπριακής ναυτιλίας σε ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό περιβάλλον που είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικό και έχει σαν κύριο στόχο την αύξηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Σε αυτό το περιβάλλον η ενίσχυση της νομοθεσίας, των πολιτικών και των διαδικασιών της Κυπριακής ναυτιλίας σε θέματα ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι πολύ σημαντικά. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω η βοήθεια του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου στη εναρμόνιση της Κυπριακής σημαίας με υψηλή διεθνή πρότυπα είναι σημαντική.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο είναι ο πρεσβευτής της κυπριακής ναυτιλίας στο εξωτερικό αφού συμμετέχει σε πολλούς διεθνής αναγνωρισμένους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Τέτοιοι είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο, η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία, ο Οργανισμός Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής κοινότητας, το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο και στο Διεθνή Οργανισμό Ανεξάρτητων Ιδιοκλήτων Δεξαμενόπλοιων. Επίσης μέλη του επιμελητηρίου συμμετέχουν σε διάφορες διεθνές συναντήσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών όπως συναντήσεις της Διεθνής Οργάνωσης Εργασίας, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτές τις συναντήσεις τα μέλη του επιμελητηρίου λειτουργούν ως σύμβουλοι της Κυπριακής κυβέρνησης σαν μέλη της Κυπριακής αντιπροσωπείας. Σαν αποτέλεσμα αυτής της εμπλοκής το επιμελητήριο μπορεί να προσφέρει στα μέλη του συνεχή και έγκαιρη ενημέρωση για νομοθετικά, τεχνικά, και εμπορικά θέματα που έχουν σχέση με την παγκόσμια ναυτιλία.

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο στα πλαίσια της συνεργασίας με το κυπριακό κράτος διαδραμάτισε καταλυτικό ρολό ώστε μετά το κούρεμα καταθέσεων να μην υπάρξουν σοβαρά προβλήματα στις ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο. Με συντονισμένες ενέργειες μαζί με την Κεντρική Τράπεζα και την κυβέρνηση κατάφερε από την πρώτη ημέρα λειτουργίας των τραπεζών μετά το κούρεμα καταθέσεων να συνεχιστεί η κανονική ροή χρημάτων προς τους ναυτικούς και τα πλοία. Η διευθέτηση αυτή αποτέλεσε ένα από τους σημαντικότερους λόγους που η κυπριακή ναυτιλία δεν έχασε την αξιοπιστία της.

Μια από τις σημαντικές δραστηριότητες του Κυπριακού Ναυτιλιακού συμβούλιου είναι η συμμετοχή του με τρεις εκπροσώπους στην οργάνωση του συνεδρίου “Maritime Cyprus” που διεξάγεται κάθε δύο χρόνια. Πρόκειται για ένα ναυτιλιακό συνέδριο που μέσα από τα χρόνια αναγνωρίστηκε σαν ένα σημαντικό γεγονός της παγκόσμιας ναυτιλίας και σε αυτό συμμετέχουν πολλοί διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και πολύ σημαντικοί ναυτιλιακοί παράγοντες.

Μέσα στις δραστηριότητες του συμβούλιου και στη προσπάθεια ενίσχυσης της ποιότητας της κυπριακής ναυτιλίας περιλαμβάνετε και η ίδρυση ενός σχεδίου εκπαίδευσης και εργοδότησης υπάλληλων στα ναυτιλιακά γραφεία που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο. Το σχέδιο άρχισε να λειτουργεί το 1993 και περιλαμβάνει την εκπαίδευση ατόμων που πληρούν τα κριτήρια του επιμελητηρίου και παρακολουθούν προγράμματα που αφορούν την διδασκαλία και κατανόηση της ναυτιλίας.

Επίσης στα πλαίσια της προσπάθειας για βελτίωσης της κυπριακής ναυτιλίας το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο υπέγραψε το καλοκαίρι συμφωνία με το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου που εδρεύει στην Λεμεσό. Η συνεργασία αυτή έχει ως στόχο την ανάπτυξη νέων τεχνολογικών καινοτομιών και εκπαίδευση φοιτητών και στελεχών σε θέματα ναυτιλίας και την περεταίρω ανάπτυξη της Κύπρου ως ολοκληρωμένου και ποιοτικού ναυτιλιακού κέντρου. Η συμφωνία περιλαμβάνει την συνεργασία των δυο μερών σε τομείς όπως η πρακτική εμπειρία μάθησης και προσανατολισμού, έρευνα και ανάπτυξη, ανταλλαγή πληροφοριών και γνώσεων και κοινές δραστηριότητες δημοσίων σχέσεων.

Οι δραστηριότητες του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου συνεχίζονται καθημερινά. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με συνεχείς προκλήσεις που χρειάζονται συνεχείς δράσεις. Το επιμελητήριο μέσα από τις στρατηγικές του προσπαθεί να αντιμετωπίζει όλες αυτές τις προκλήσεις ώστε να προστατεύει τις εταιρίες μέλη και τα συμφέροντα τους τόσο στην Κύπρο όσο και στο εξωτερικό. Επίσης συνεχίζει καθημερινά την προσπάθεια για ενίσχυση της αξιοπιστίας της Κυπριακής σημαίας σαν νηολόγιο με καλή φήμη που σέβεται και προασπίζει όλες τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφαλή πλεύση στην θάλασσα.

3.2 Δομή-ηγεσία

Η διοίκηση του επιμελητηρίου ασκείται από το διοικητικό συμβούλιο με επικεφαλής τον πρόεδρο. Η ηγεσία του επιμελητηρίου ανήκει στον εκάστοτε πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου ο οποίος συνεργάζεται στενά με το υπόλοιπο διοικητικό συμβούλιο αλλά και με τον έμμισθο γενικό διευθυντή του επιμελητηρίου.

Ο γενικός διευθυντής αναλαμβάνει και έχει ευθηνή της εκπροσώπησης του επιμελητηρίου στις διάφορες δραστηριότητες και στους διεθνείς οργανισμούς, την οργάνωση και διεκπεραίωση των στόχων του επιμελητηρίου όπως θέτονται από το διοικητικό συμβούλιο και ενεργά συμβουλευτικά στις πολιτικές που υιοθετούνται στις διάφορες επιτροπές και υποεπιτροπές. Τέλος μαζί με τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου ενεργούν ως εκπρόσωποι του επιμελητηρίου στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους των εταιριών μελών. Το διοικητικό συμβούλιο είναι δεκαμελές και αποτελείται από τον πρόεδρο, τον προηγούμενο πρόεδρο, τέσσερεις αντιπροέδρους και τέσσερα μέλη. Η συμμετοχή τους είναι εθελοντική και προτείνονται από τα μέλη βάσει κάποιων κριτηρίων.

Υπάρχει επίσης το έμμισθο υπαλληλικό προσωπικό που αποτελείται από τον γενικό διευθυντή τον βοηθό γενικό διευθυντή δυο ανώτερους υπάλληλους ένα υπάλληλο υπεύθυνο για τις δραστηριότητες που αφορούν την εκπαίδευση και τρεις γραμματείς.

Η οργανωτική δομή του επιμελητήριου περιλαμβάνει επιτροπές και υποεπιτροπές με συγκεκριμένες αρμοδιότητες που ενεργούν κάτω από τη επίβλεψη του διοικητικού συμβούλιου. Η οργανωτική δομή παρουσιάζεται στο πιο κάτω σχεδιάγραμμα:



Πηγή:(www.csc-cy.org/phocadownload/Chamber_Organisational_Structure.pdf)

Όπως βλέπουμε και στο οργανόγραμμα πιο πάνω, υπάρχουν ειδικευμένες επιτροπές που ασχολούνται με συγκεκριμένα θέματα. Σε κάποιες επιτροπές που τα θέματα καλύπτουν έναν εύρη φάσμα υπάρχουν οι υποεπιτροπές ώστε τα

θέματα να λαμβάνουν καλύτερου χειρισμού. Όλες οι επιτροπές ελέγχονται και λαμβάνουν οδηγίες για τις διάφορες πολιτικές από το διοικητικό συμβούλιο. Πιο κάτω θα δούμε ανακλητικά τον ρόλο τις κάθε επιτροπής.

Η επιτροπή νομικών και οικονομικών υποθέσεων στη οποία υπόκεινται τρεις επιτροπές: Η υποεπιτροπή εργασιακών υποθέσεων, η υποεπιτροπή οικονομικών και η υποεπιτροπή ναυλώσεων και εμπορίου. Έργο της επιτροπής είναι να επιβλέπει και να συντονίζει τις τρεις υποεπιτροπές καθώς και την ομάδα εργασίας για τις ναυτικές ασφάλειες. Η υποεπιτροπή εργασιακών υποθέσεων εξετάζει νομικά και εργασιακά θέματα που αφορούν την ναυτιλία σε ευρωπαϊκό και διεθνή επίπεδο. Η υποεπιτροπή οικονομικών επιβλέπει οικονομικά και φορολογικά θέματα σε σχέση με την ναυτιλία σε τοπικό όσο και σε διεθνή επίπεδο. Η υποεπιτροπή εμπορίου και ναυλώσεων ασχολείται με θέματα εμπορίου και ναυλώσεων και ιδιαίτερα με θέματα που αφορούν την μορφή διαφόρων εγγράφων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Τέλος, η ομάδα εργασίας ναυτικών ασφαλειών ασχολείται με πολιτικές που αφορούν την αγορά ναυτικών ασφαλειών.

Η επιτροπή επάνδρωσης και εκπαίδευσης ασχολείται κυρίως με θέματα που επηρεάζουν τους ναυτικούς, την εκπαίδευση που πρέπει να τυγχάνουν, τα διάφορα διπλώματα που πρέπει να εξασφαλίζουν για να μπορούν να προσληφθούν σε ένα πλοίο και γενικά με τις προσλήψεις ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων.

Η ναυτική επιτροπή που χωρίζετε και αυτή σε τρεις υποεπιτροπές: την υποεπιτροπή ασφάλειας και ποιότητας, την τεχνική υποεπιτροπή και την υποεπιτροπή τεχνολογιών επικοινωνίας και πληροφορικής. Έργο της επιτροπής είναι να χαράσσει πολιτικές σε διάφορα τεχνικά θέματα που αφορούν το πλοίο και να επιβλέπει τις τρεις υποεπιτροπές. Η υποεπιτροπή ασφάλειας και ποιότητας ασχολείται με διάφορα θέματα ασφάλειας και ποιότητας και επιπλέον κρατά στατιστικά για τα ατυχήματα που συμβαίνουν πάνω σε πλοία που ανήκουν σε μελή του επιμελητηρίου. Η τεχνική υποεπιτροπή εξετάζει με λεπτομέρεια διάφορα τεχνικά θέματα που αφορούν το πλοίο, και τέλος η υποεπιτροπή τεχνολογιών επικοινωνίας και πληροφορικής ασχολείται με

θέματα πληροφορικής και επικοινωνίας που επηρεάζουν το πλοίο και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Η επιτροπή επιβατικών πλοίων ασχολείται με θέματα που αφορούν τις διάφορες κρουαζιέρες που οργανώνονται από πλοία μελών του επιμελητηρίου και τις διαδρομές των επιβατικών πλοίων που ανήκουν σε πλοιοκτήτες μελή του επιμελητηρίου.

Η επιτροπή δημοσίων σχέσεων ασχολείται με τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των μελών, τις δραστηριότητες του επιμελητηρίου τις κοινωνικές δραστηριότητες και τις διάφορες εκδηλώσεις που οργανώνει το επιμελητήριο. Επίσης, επιβλέπει τις ομάδες εργασίας δημοσίων σχέσεων και εκδηλώσεων, σχέσεις μελών και επιμορφωτικών δραστηριοτήτων.

Τέλος, η επιτροπή πλοιοκτητών εξωτερικού που λειτουργεί σαν μια ειδική πλατφόρμα για πλοιοκτήτες με πλοία υπό κυπριακή σημαία που δραστηριοποιούνται εκτός Κύπρου.

4. Κεφάλαιο 4 Νηολόγηση πλοίων υπό κυπριακή σημαία

4.1 Κυπριακό νηολόγιο-σημαία

Πρώτα θα δώσουμε ένα ορισμό για το τι ονομάζουμε νηολόγηση ενός πλοίου. Νηολόγηση καλείτε η υποχρεωτική εγγραφή ενός πλοίου σε ειδικό βιβλίο νηολόγιο καταβάλλοντας το σχετικό τέλος εγγραφής ανάλογα με τον νηολόγιο στο όπιο εγγράφεται. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα στοιχεία ταυτότητας του πλοίου δηλαδή όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, διαστάσεις, χωρητικότητα πλοίου, είδος μηχανής και ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη καθώς και ο τίτλος κυριότητας. (el.wikipedia.org/wiki/Νηολόγηση). Μετά την νηολόγηση το πλοίο έχει την υποχρέωση να υψώνει την σημαία της χώρας της οποίας έχει εγγράφει στο νηολόγιο. Με αυτό τον τρόπο το πλοίο αναγνωρίζει σαν εθνικότητα του την χώρα νηολόγησης και υψώνει την σημαία του κράτους που νηολογείται. . Να σημειώσουμε ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει ελευθέρα την χώρα νηολόγησης, φτάνει να τηρεί τα κριτήρια του εθνικού νηογνώμονα. Τέλος βάση των διεθνών συνθηκών δεν δικαιούται πλοίο να πραγματοποιεί οποιαδήποτε πλεύση χωρίς να έχει εγγράφει πρώτα σε κάποιο νηογνώμονα..

Η χώρα της οποίας την σημαία φέρει ένα πλοίο είναι ένα πολύ σημαντικό και ιδιαίτερο χαρακτηριστικό γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα επειδή θεωρείτε πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας τις οποίας την σημαία φέρει. (el.wikipedia.org/wiki/Σημαία_πλοίου) Επίσης στη χώρα την οποία το πλοίο είναι εγγεγραμμένο πραγματοποιούνται όλες οι πράξεις οι οποίες το αφορούν όπως υποθήκευση πώληση, εκποίηση κ.λπ.

Η Κύπρος σαν ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο δίνει μεγάλη έμφαση στην εγγραφή πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο. Η κυπριακή σημαία είναι μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και προσφέρει ένα σημαντικό αριθμό πλεονεκτημάτων στους πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο.

Η Κύπρος προσφέρει ευρωπαϊκή σημαία που είναι ταξινομημένη στις λευκές λίστες συνεννόησης των μνημονίων του Τόκυο και του Παρισιού και πρόσφατα εξασφάλισε έξοδο από τη λίστα σημαιών υψηλού κίνδυνου από την

ακτοφυλακή των Η.Π.Α. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της συχνότητας των επιθεωρήσεων των πλοίων και λιγότερες καθυστερήσεις στα μεγάλα διεθνή λιμάνια.

Το Κυπριακό νηολόγιο βρίσκεται αυτή την στιγμή στη δεκάτη θέση των μεγαλύτερων εμπορικών στόλων παγκοσμίως και στη τρίτη θέση στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ναυτιλιακή πολιτική κινείται σε τρεις βασικούς πυλώνες: ποιότητα, αξιοπιστία και ανταγωνιστικότητα. Η διατήρηση ποιοτικού στόλου και αποτελεσματική εφαρμογή διεθνών συμβάσεων για προστασία και ασφάλεια του περιβάλλοντος είναι μια βασική προϋπόθεση που οδήγησε στη αναβάθμιση της αξιοπιστίας του κυπριακού νηολόγιου και της κυπριακής σημαίας

Η Κυπριακή κυβέρνηση έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων ώστε να διατηρήσει τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας του κυπριακού εμπορικού στόλου και να ελαχιστοποιήσει τα ναυτικά ατυχήματα. Έχει βάλει όρια ηλικίας για την εγγραφή συγκεκριμένων κατηγοριών πλοίων και τηρούνται αυστηρές προϋποθέσεις για την εγγραφή πλοίων. Θα δούμε αναλυτικά πιο κάτω τους ορους και τις προϋποθέσεις που απαιτεί το κυπριακό νηολόγιο. Επίσης έχει συσταθεί ένα δίκτυο ανεξάρτητων επιθεωρητών πλοίων ανά το παγκόσμιο που πραγματοποιεί ελέγχους στα υπό κυπριακή σημαία πλοία διασφαλίζοντας την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και των μέτρων ασφάλειας από τα υπό κυπριακή σημαία πλοία. Επίσης δίνετε ιδιαίτερη σημασία στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα κυπριακά πλοία. Μέσα από αυτές τις δράσεις υπάρχει μία προσπάθεια εδραίωσης της κυπριακής σημαίας ως μιας σημαίας κύρους.

Εκτός από τα αλλά πλεονεκτήματα το κυπριακό νηολόγιο παρέχει και οικονομικά πλεονεκτήματα που θα δούμε πιο κάτω:

- Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο κυπριακό νηολόγιο ούτε στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρία, ούτε και στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση πλοίου
- Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απόλαβες των ναυτικών

- Χαμηλά τέλη έγγραφης πλοίων
- Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις.

Ένα μεγάλο μειονέκτημα που αντιμετωπίζει το κυπριακό νηολόγιο είναι το εμπάργκο στη διέλευση κυπριακών πλοίων από τα τούρκικα λιμάνια που εφαρμόζει η Τουρκική κυβέρνηση από το 1987. Παρά τις πολλές προσπάθειες και παραστάσεις της κυπριακής κυβέρνησης αλλά και των πλοιοκτητών στους διεθνείς οργανισμούς η άρση του εμπάργκο δεν έχει γίνει κατορθωτή μέχρι σήμερα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια εσόδων στα κυπριακά πλοία.

4.2 Κυβερνητική πολιτική

Η Κυβερνητική πολιτική αναφέρει τις επιπρόσθετες απαιτήσεις ή προϋποθέσεις για την εγγραφή πλοίων οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την επίτευξη ασφαλούς, προστατευόμενης και αποτελεσματικής ναυτιλίας σε καθαρούς ωκεανούς και θα πρέπει να διαβάζετε σε συνάρτηση με τις σχετικές πρόνοιες της νομοθεσίας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpolicy_gr?OpenDocument)

Η ερμηνεία της πολιτικής είναι και παραμένει στη αποκλειστική αρμοδιότητα του διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και του νηολογίου κυπριακών πλοίων ανάλογα με την περίπτωση. Ο προσδιορισμός της ηλικίας και του τύπου του πλοίου για τους σκοπούς της εφαρμογής των προνοιών της πολιτικής είναι και παραμένει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του διευθυντή και του νηολογίου ανάλογα με την περίπτωση.

Πλοία κάθε τύπου και μεγέθους μπορούν να εγγραφούν στο νηολόγιο κυπριακών πλοίων ή στο ειδικό βιβλίο παράλληλης νηολόγησης νοούμενου ότι

τηρούνται οι ηλικιακές απαιτήσεις και οι απαιτήσεις σχετικές με τον τύπο του πλοίου.

Υπάρχουν όμως κάποιες προϋποθέσεις που θέτει το κυπριακό νηολόγιο για να μπορέσει να προχωρήσει στην εγγραφή κάποιου πλοίου. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

1. Κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για την εγγραφή ενός πλοίου πρέπει να μην υπάρχει απαγόρευση εισόδου του πλοίου στους λιμένες κρατών που είναι μέλη των μνημονίων συνεννόησης για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα ή να υπάρχει απαγόρευση εισόδου στο λιμάνι ενός κράτους για λόγους ελέγχου από το κράτος λιμένα του
2. Τα πλοία που υποβάλλουν αίτηση δεν πρέπει να κατακρατηθήκαν για λόγους ελέγχου του κράτους λιμένα σε τρεις ή περισσότερες περιπτώσεις σε διάρκεια δυο χρόνων πριν την ημερομηνία υποβολής της αίτησης νηολόγησης, από κράτη μέλη των μνημονίων του Παρισιού, του Τόκιο και της Μεσόγειου για τον έλεγχο το κράτους λιμένα ή από την ακτοφυλακή των Η.Π.Α.

Τα πλοία να μην έχουν κατασκευαστεί για αποκλειστική χρήση στη εσωτερική ναυσιπλοΐα ή να μην χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εσωτερική ναυσιπλοΐα, πχ εσωτερικά ύδατα, ποτάμια, εσωτερικές πλωτές οδούς, κανάλια, φυσικές ή τεχνητές λίμνες, δεξαμενές νερού ή φράγματα.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpoli)

Για την εγγραφή ενός πλοίου υπάρχουν οι απαιτήσεις που σχετίζονται με την ηλικία όπως ορίζονται από την κυβερνητική πολιτική. Για τους σκοπούς της πολιτικής η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται με την αφαίρεση του έτους κατά το οποίο έχει τεθεί η τρύπιδα του πλοίου, από το έτος κατά το οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση για εγγραφή στο νηολόγιο κυπριακών πλοίων νοούμενου

ότι η προσωρινή, απευθείας μόνιμη ή παράλληλη νηολόγηση πρόκειται να πραγματοποιηθεί στο ίδιο έτος. Αν η νηολόγηση λάβει χώρα σε διαφορετικό χρόνο από τον χρόνο αίτησης για εγγραφή τότε η ηλικία θα υπολογίζεται από τον χρόνο έγγραφης.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpoli)

Σε περίπτωση που το πλοίο έχει υποστεί ουσιαστική μετατροπή ή ανακατασκευή τότε μπορεί να ληφθεί σαν έτος υπολογισμού της ηλικίας του πλοίου το έτος που έγινε η ανακατασκευή και όχι το έτος το οποίο η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί. Αυτό μπορεί να συμβεί μόνο αν η ανακατασκευή ή μετατροπή έγινε σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις των σχετικών διεθνών συνθηκών στις οποίες η Κύπρος είναι συμβαλλόμενο μέρος. Στην περίπτωση αυτή, η αίτηση για εγγραφή του πλοίου θα πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα αναγνωρισμένου οργανισμού ο οποίος επιθεωρεί και πιστοποιεί το πλοίο για λογαριασμό του Κράτους της σημαίας. Η επιθεώρηση μπορεί να γίνει και από το Κυπριακό Κράτος.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpoli)

Στην Κυβερνητική πολιτική υπάρχουν και απαιτήσεις σχετικές με τον τύπο του πλοίου, φορτηγό ή επιβατικό, που δίνονται μέσα από τους πιο κάτω ορισμούς.

- Φορτηγό πλοίο σημαίνει πλοίο το οποίο έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για μεταφορά φορτίων σε οποιαδήποτε μορφή.
- Επιβατικό πλοίο σημαίνει πλοίο που έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για μεταφορά επιβατών επί πληρωμή

Τέλος στην κυβερνητική πολιτική περιλαμβάνετε όρος που προνοεί την εργοδότη δοκιμών ναυτικών που είναι μόνιμοι κάτοικοι Κύπρου με στόχο την θαλάσσια εκπαίδευση. Η ευθηνή για εφαρμογή αυτού του εκπαιδευτικού προγράμματος στα υπό Κυπριακή σημαία πλοία ανήκει στον εκάστοτε διευθυντή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η εγγραφή στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή στο ειδικό βιβλίο παράλληλης νηολόγησης των πλοίων μπορεί να επιτραπεί νοούμενου ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις όπως παρουσιάζονται στον πιο κάτω πίνακα:

		Σχετικοί όροι	
Είδος πλοίου	Μέγιστη ηλικία	Απαίτηση ειδικής επιθεώρησης	Απαίτηση προσθετού έλεγχου
Φορτηγά πλοία και φορτηγά ταχυπλοία	Ναι Αν είναι ≤ 25 ετών	Ναι Αν είναι ≥ 15 ετών	Όχι
Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν διεθνείς ή βραχείς διεθνές πλόες.	Όχι	Ναι Αν είναι ≥ 30 ετών	Ναι Αν η ηλικία είναι $\leq 2 \leq 10$ ο έλεγχος είναι διετής. Αν ηλικία είναι ≥ 10 ο έλεγχος είναι ετήσιος
Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικές πλόες στην επικράτεια Κράτους αλλού από την Κύπρο	Όχι	Ναι Αν είναι ≥ 25 ετών	Ναι Αν η ηλικία είναι $\leq 2 \leq 10$ ο έλεγχος είναι διετής. Αν ηλικία είναι ≥ 10 ο έλεγχος είναι ετήσιος

Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα που εκτελούν εσωτερικές πλώες εντός της επικράτειας της Κύπρου	Όχι	Ναι Αν είναι ≥ 20 ετών	Όχι Απαιτήτε ετήσια επιθεώρηση και πιστοποίηση για την λειτουργία τους.
---	-----	--------------------------------	--

Πηγή :(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpoli)

4.3 Προϋποθέσεις έγγραφης

Ένα πλοίο μπορεί να εγγράφει στο Κυπριακό Νηολόγιο μονό αν:

A) Πέραν των πενήντα εκατοστών του μεριδίου του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα σε Κύπριους πολίτες ή σε πολίτες άλλων Κρατών μελών. Κράτη μέλη σημαίνει σε πολίτες που οι χώρες τους είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο οι οποίοι σε περίπτωση που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Κυπριακής Δημοκρατίας θα πρέπει να διορίσουν και να διατηρούν ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο.

.

B) Το σύνολο των μεριδίων του πλοίου ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα νομικά πρόσωπα τα οποία έχουν συσταθεί και λειτουργούν υπό τις πιο κάτω προϋποθέσεις:

- σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας και έχουν εγγεγραμμένο γραφείο στη Κύπρο,
- σύμφωνα με τους νόμους άλλου Κράτους μέλους και έχουν εγγεγραμμένο το γραφείο τους, την κεντρική διοίκηση ή την κύρια εγκατάσταση εντός των χωρών που θεωρούνται Κράτη μέλη και έχουν αναθέσει την διαχείριση του πλοίου εξ ολόκληρου σε

Κυπριακή η Κοινοτική εταιρία που είναι εγκατεστημένη εξολοκλήρου στη Κυπριακή Δημοκρατία ή έχουν διορίσει ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο.

- εκτός της επικράτειας της Κυπριακής Δημοκρατίας ή άλλου Κράτους μέλους όμως ελέγχονται από Κύπριους πολίτες ή άλλα φυσικά πρόσωπα που είναι πολίτες άλλου Κράτους μέλους και έχουν αναθέσει την διαχείριση του πλοίου εξ ολόκληρου σε Κυπριακή η Κοινοτική εταιρία που είναι εγκατεστημένη εξολοκλήρου στη Κυπριακή Δημοκρατία ή έχουν διορίσει ένα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο. Το νομικό πρόσωπο θεωρείτε ότι ελέγχετε από Κύπριους πολίτες ή άλλους πολίτες κρατών μελών όταν πέραν του πενήντα τις εκατό των μετοχών ανήκουν σε Κύπριους πολίτες ή πολίτες Κρατών μελών ή όταν η πλειοψηφία των διευθυντών του νομικού προσώπου είναι Κύπριοι πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών μελών.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/govpolicy_gr/govpoli)

Έχοντας υπόψη τις πιο πάνω απαιτήσεις, όλοι οι μη ευρωπαϊοί ιδιοκτήτες που δεν εμπίπτουν σε μια από τις πιο πάνω κατηγορίες και επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στη Κυπριακή σημαία μπορεί να εγγράψουν μια εταιρεία στη Κύπρο η οποία είτε θα θέσει το πλοίο υπό την κυριότητα της είτε θα ναυλώσει το πλοίο με την μέθοδο της ναύλωσης γυμνού πλοίου.

Εκτός από τις βασικές προϋποθέσεις έγγραφης υπάρχουν και οι ειδικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εγγραφή πλοίου στο κυπριακό νηολόγιο τις οποίες θα δούμε πιο κάτω

Όλα τα έγγραφα που αφορούν κυπριακά πλοία, συμπεριλαμβανόμενων και των εγγράφων για την νηολόγηση των πλοίων είναι αποδεκτά νοούμενου ότι είναι σε γλώσσα που είναι κατανοητή στους υπάλληλους του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη πράξη τα περισσότερα έγγραφα είναι αποδεκτά στην αγγλική

γλώσσα. Αυτό επιτρέπει η νηολόγηση του πλοίου να διεκπεραιώνεται πιο γρήγορα χωρίς έξοδα μετάφρασης.

Μαζί με την αίτηση νηολόγησης θα πρέπει να υποβάλλονται έγγραφα που αποδεικνύουν την κυριότητα και συμμόρφωση με τους όρους που θα πρέπει να ικανοποιηθούν για την νηολόγηση ενός πλοίου

Θα πρέπει να γίνετε μια ειδική/έκτακτη επιθεώρηση από επιθεωρητές του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με έξοδα του πλοιοκτήτη ή ναυλωτή γυμνού πλοίου.

Η διαχείριση και η λειτουργία ενός πλοίου θεωρείτε ότι γίνετε από εταιρεία διαχείρισης πλοίων αν η εταιρία κατέχει ή πρόκειται να τις χορηγηθεί το έγγραφο συμμόρφωσης που τις παραχωρείται από την Κυπριακή Δημοκρατία. Αν δεν κατέχει αυτό το έγγραφο μπορεί να της χορηγηθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία ή για λογαριασμό της από κάποιο τρίτο το πιστοποιητικό διαχείρισης ασφάλειας που αποδεικνύει ότι η διαχείριση του πλοίου γίνετε από την εταιρία. Οι εταιρίες επιπλέον υποβάλλονται σε ετήσιο έλεγχο διαχείρισης ασφάλειας συμφωνά με τις απαιτήσεις του Διεθνούς κώδικα διαχείρισης ασφάλειας (ISM code).

Το κάθε πλοίο για να εγγράφει στο κυπριακό νηολόγιο πρέπει να έχει κάνει αίτηση για αξιολόγηση και πιστοποίηση σύμφωνα με τις πρόνοιες της σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS).

Τέλος κάθε πλοίο για να εγγράφει στο κυπριακό νηολόγιο πρέπει να κατέχει ένα έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης το οποίο καθορίζει τον αριθμό και την σύνθεση του πληρώματος του. Οι ιδιοκτήτες των Κυπριακών πλοίων θα πρέπει να απευθύνονται στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας για την έκδοση αυτού του πιστοποιητικού.

4.4 Είδη νηολόγησης

Θα εξετάσουμε τρία είδη νηολόγησης πιο κάτω και θα δούμε τι απαιτεί το κυπριακό νηολόγιο για να εγγράψει ένα πλοίο σε κάθε μια από αυτές τις τρεις κατηγορίες. Πρόκειται για την προσωρινή νηολόγηση, την μόνιμη νηολόγηση και την παράλληλη νηολόγηση.

Πρώτα θα δούμε την προσωρινή νηολόγηση. Η Κυπριακή νομοθεσία για την ναυτιλία αποδέχεται την προσωρινή νηολόγηση εφόσον το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι και δεν έχει εγγραφεί προηγούμενος στο κυπριακό νηολόγιο. Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες πλοίων επιλέγουν την προσωρινή νηολόγηση ως πρώτο βήμα για την εγγραφή τους στο Κυπριακό νηολόγιο Αυτό θα τους δώσει τον χρόνο ώστε να ολοκληρώσουν τις διοικητικές διατυπώσεις για την μόνιμη εγγραφή. Ο χρόνος που δίνετε φτάνει μέχρι 9 μήνες με μια παράταση τριών μηνών.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument#4)

Η αίτηση για εγγραφή ενός πλοίου κάτω από την Κυπριακή σημαία πρέπει να γίνει από ένα δικηγόρο που ασκεί το επάγγελμα στη Κυπριακή επικράτεια. Το αίτημα υποβάλλεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του νηολόγου Κυπριακών πλοίων. Στη πράξη ο νηολόγος αποδέχεται την υποβολή αιτήσεων για την εγγραφή πλοίων στο όνομα εταιριών που βρίσκονται υπό εγγραφή ώστε η σύσταση της εταιρίας και η εγγραφή του πλοίου να προχωρήσουν ταυτόχρονα.

Ένα πλοίο μπορεί να νηολογηθεί προσωρινά κάτω από την Κυπριακή σημαία είτε στη Λεμεσό από τον νηολόγο Κυπριακών πλοίων είτε από οποιοδήποτε διπλωματικό ακόλουθο ή προξενικό υπάλληλο της Κυπριακής Δημοκρατίας στο εξωτερικό ο οποίος θα ενεργεί σύμφωνα με οδηγίες που εκδίδονται από το νηολόγιο.

Κατά την στιγμή της προσωρινής νηολόγησης του υπό την κυπριακή σημαία, το πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε ένα λιμάνι ώστε να μπορεί να επιθεωρηθεί και να πιστοποιηθεί για λογαριασμό της Κυπριακής Κυβέρνησης. Η παρουσία του πλοίου στο λιμάνι ή στο τόπο που θα γίνει η προσωρινή νηολόγηση δεν είναι απαραίτητη.

Για να μπορεί ο νηολόγος Κυπριακών πλοίων να ξεκινήσει τη διαδικασία για την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου απαιτούνται οι πιο κάτω πληροφορίες.

- Αριθμός IMO του πλοίου

- Αριθμός IMO της ιδιοκτήτριας εταιρίας του πλοίου
- Όνομα και σημαία πλοίου κατά την αίτηση
- Όνομα του φυσικού ή νομικού πρόσωπου το οποίο υποβάλλει την αίτηση για την νηολόγηση του πλοίου
- Όνομα με το οποίο θα νηολογηθεί το πλοίο
- Λεπτομέρειες του πλοίου όπως τύπος, έτος κατασκευής, ημερομηνία που τέθηκε η τρόπιδα του πλοίου, ολική και καθαρή χωρητικότητα.
- Όνομα νηογνώμονα. Αν οι ιδιοκτήτες επιθυμούν την αλλαγή νηογνώμονα θα πρέπει να δηλωθεί.
- Δήλωση στοιχείων πλοιοδιαχειριστριας εταιρίας για τον διεθνή κώδικα διαχείρισης ασφάλειας.
- Περιοχή μέσα στη οποία το πλοίο επιθυμεί να εμπορεύεται.
- Ο τόπος που θα βρίσκετε το πλοίο κατά τη στιγμή της προσωρινής νηολόγησης του, αν είναι γνωστός. Αυτή η πληροφορία θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον νηολογο πριν από την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου
- Το διπλωματικό γραφείο στο οποίο οι ιδιοκτήτες επιθυμούν να διεκπεραιώσουν την προσωρινή εγγραφή του πλοίου.
- Όνομα και διεύθυνση των μετόχων και διευθυντών της εταιρίας στη ιδιοκτησία της οποίας το πλοίο θα νηολογηθεί.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerhips_gr?OpenDocument#4)

Εάν θα γίνει αλλαγή του ονόματος του πλοίου θα πρέπει να παρέρθουν τρεις ημέρες μεταξύ της ημέρας κατά την οποία υποβάλλετε η αίτηση στο νηολογο Κυπριακών πλοίων και την ημέρα κατά την οποία εγγράφετε το πλοίο και αλλάζει το όνομα του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το πλοίο πρέπει να πιστοποιηθεί από ένα από τους πιο κάτω νηογνώμονες τους οποίους αναγνωρίζει η Κυπριακή Δημοκρατία.

1. American Bureau of Shipping(ABS)
2. Bureau Veritas (BV)
3. China Classification Society(CCS)
4. Det Norske Veritas(DNV)
5. Germanischer Lloyd(GL)
6. Korean Register of Shipping(KR)
7. Lloyds Register(LR)
8. Nippon Kaiji Kyokai(NK)
9. Polski Rejestr Statkow(PRS)
10. Registro Navale Italiano(RINA)
11. Russian Maritime Register of Shipping(RS)

Πρέπει επίσης το πλοίο να ορίσει μια λογιστική αρχή και ένα σημείο ενεργοποίησης δορυφορικών επικοινωνιών από αυτές που αναγνωρίζει η Κυπριακή Δημοκρατία

Τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να διαβιβαστούν στο νηολογο Κυπριακών πλοίων μαζί με την αίτηση για την νηολόγηση του πλοίου ή να φτάσουν στο νηολογο σε μεταγενέστερη ημερομηνία αλλά πριν από την αποστολή των οδηγιών για την προσωρινή νηολόγηση του πλοίου κάτω από την Κυπριακή σημαία

- Ιδρυτικό Έγγραφο και Καταστατικό της κυπριακής εταιρείας.
- Πιστοποιητικά Σύστασης, Διευθυντών και Γραμματέα, Μετόχων και Εγγεγραμμένου Γραφείου της κυπριακής εταιρείας
- Πρακτικά απόφασης των Διευθυντών της Εταιρείας για αγορά του πλοίου και εγγραφή του στο Κυπριακό Νηολόγιο,

- Πληρεξούσιο έγγραφο το οποίο θα εξουσιοδοτεί το πρόσωπο που θα υπογράφει τα αναγκαία έγγραφα εκ μέρους και για λογαριασμό τη Εταιρείας,
- Πωλητήριο Έγγραφο/Πιστοποιητικό Κατασκευαστών,
- Πιστοποιητικό Διαγραφής του πλοίου/Πιστοποιητικό Ιδιοκτησίας και Ελευθέρων Βαρών από το προηγούμενο νηολόγιο,
- Βεβαίωση Λογιστικής Αρχής (Radio Traffic Accounting Authority)
- Βεβαίωση Νηογνώμονα (όπου απαιτείται)
- Μητρώο Διαρκούς Σύνοψης (με την αρχική αίτηση υποβάλλονται μόνο οι φόρμες),
- Δήλωση Κυριότητας
- Έντυπο Διορισμού Εξουσιοδοτημένου Αντιπροσώπου
- Δήλωση Εγγραφής Κινητού Ναυτιλιακού Σταθμού και αντίγραφο του «Shore Based Maintenance Agreement»,
- Εγγραφή Στοιχείων για Έρευνα και Διάσωση
- Έντυπα ISM , όπου αυτό απαιτείται
- Στην περίπτωση Παράλληλης Νηολόγησης, Πιστοποιητικό Παράλληλης Νηολόγησης από το αλλοδαπό νηολόγιο,
- Δήλωση Συμμόρφωσης και Πιστοποιητικό Εξέτασης από Κοινοποιημένο Οργανισμό

Η προσωρινή νηολόγηση μπορεί να ολοκληρωθεί όταν τα σχετικά τέλη καταβληθούν και όλα τα απαιτούμενα έγγραφα έχουν κατατεθεί. Όταν επιβεβαιωθούν τα πιο πάνω τότε ο αρμόδιος υπάλληλος θα προχωρήσει με την έκδοση του πιστοποιητικού προσωρινής νηολόγησης, έκδοση προσωρινής άδειας ασύρματου και θα ειδοποιηθεί ο νηογνώμονας του πλοίου ότι μπορεί να

προχωρήσει με την επιθεώρηση και την πιστοποίηση του πλοίου για λογαριασμό της Κυπριακής Δημοκρατίας. Να σημειώσουμε εδώ ότι τα τέλη έγγραφης κυμαίνονται από 213.58 ευρώ μέχρι 5,125,80 ευρώ ανάλογα με την ολική χωρητικότητα.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument#4)

Θα δούμε τώρα τι απαιτεί το Κυπριακό νηολόγιο ώστε να προχωρήσει σε μόνιμη νηολόγηση ενός πλοίου. Αυτή προκύπτει συνήθως με την λήξη της προσωρινής νηολόγησης ενός πλοίου ή κατευθείαν αν ο πλοιοκτήτης έχει έτοιμα όλα τα απαραίτητα έγγραφα.

Τα ακόλουθα έγγραφα θα πρέπει να υποβληθούν στο νηολόγο Κυπριακών πλοίων, τα οποία είναι επιπρόσθετα από αυτά που ζητούνται στη προσωρινή νηολόγηση.

- Αίτηση για μόνιμη νηολόγηση
- Πρωτόκολλο καταμέτρησης και πιστοποιητικό χωρητικότητας από αναγνωρισμένο νηογνώμονα
- Έντυπο σήμανσης
- Τα ακόλουθα διεθνή πιστοποιητικά
 1. Διεθνείς πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης
 2. Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού
 3. Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής
 4. Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοεπικοινωνίας
 5. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης ρύπανσης
 6. Διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας
 7. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης αέριας ρύπανσης
 8. Πιστοποιητικό διαχείρισης ασφάλειας όπου απαιτηται

Τα πιστοποιητικά νούμερο 2, 3 και 4 στη περίπτωση επιβατικού πλοίου αντικαθίστανται από το διεθνές πιστοποιητικό για την ασφάλεια των επιβατών. (http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument#4)

Με την παραλαβή των πιο πάνω πιστοποιητικών ο νηολόγος κυπριακών πλοίων ορίζει τον επίσημο αριθμό του πλοίου, ο οποίος για πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 100 τόνων είναι ταυτόσημος με τον αριθμό του IMO. Μαζί με τον επίσημο αριθμό εκδίδεται το έντυπο σήμανσης το οποίο παραδίδεται στον ιδιοκτήτη.

Ο ιδιοκτήτης με τη σειρά του πρέπει να καλέσει ένα επιθεωρητή πλοίων ο οποίος θα ανήκει είτε σε αναγνωρισμένο από την Κυπριακή Δημοκρατία νηογνώμονα ή θα είναι επιθεωρητής του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με σκοπό να επιθεωρήσει τη σήμανση του πλοίου. Αν ο επιθεωρητής κρίνει ότι η σήμανση του πλοίου συνάδει με τις διατάξεις του περί εμπορικής ναυτιλίας νομού τότε θα συμπληρώσει και θα υπογράψει το έντυπο σήμανσης βεβαιώνοντας ότι η επιθεώρηση έχει γίνει και θα το επιστρέψει στον ιδιοκτήτη ο οποίος με τη σειρά του θα το αποστείλει στο νηολόγο Κυπριακών πλοίων. Τότε ο νηολόγος θα προχωρήσει με την μόνιμη νηολόγηση.

Με την παραλαβή όλων των εγγράφων που αναφέρθηκαν πιο πάνω και με την καταβολή των αναλόγων τελών ο νηολόγος θα προχωρήσει στη μόνιμη εγγραφή του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο και στη έκδοση του πιστοποιητικού νηολόγησης. Τα τέλη είναι τα ίδια με τη προσωρινή νηολόγηση και πληρώνονται μονό αν δεν έχει προηγηθεί προσωρινή νηολόγηση ή η περίοδος της προσωρινής νηολόγησης έχει λήξει.

Τέλος θα δούμε την παράλληλη νηολόγηση που χωρίζετε σε παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω και προς τα μέσα.. Η παράλληλη νηολόγηση μπορεί να γίνει, συμφωνά με το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, με περισσότερα από 20 κράτη των οποίων η νομοθεσία είναι συμβατή με την Κυπριακή νομοθεσία.

Θα δούμε πρώτα την παράλληλη νηολόγηση προς τα μέσα. Αυτή η μορφή νηολόγησης προσφέρει την δυνατότητα σε πλοίο ξένης σημαίας το οποίο είναι ναυλωμένο γυμνό από νομικό ή φυσικό πρόσωπο το όποιο μπορεί να έχει στη

κυριότητα του κυπριακού πλοίου να νηολογηθεί παράλληλα και με την κυπριακή σημαία για καθορισμένη περίοδο. Αυτή η περίοδος μπορεί να διαρκέσει συνήθως 2 χρόνια και μετά να ανανεωθεί.

Με βάση αυτό τον τύπο νηολόγησης δεν απαιτητέ διαγραφή του πλοίου από το αλλοδαπό νηολόγιο αλλά το καθεστώς νηολόγησης από το αλλοδαπό νηολόγιο αναστέλλεται, εκτός από την ιδιοκτησία και τα εμπράγματα βάρη του πλοίου. Η νομοθεσία του ξένου νηολογίου πρέπει να επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του.

Η αίτηση για την παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση πλοίου υποβάλλεται από το ναυλωτή γυμνού πλοίου. Τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να υποβληθούν στο νηολόγο Κυπριακών πλοίων.

- Αίτηση από έναν τοπικό δικηγόρο, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό του ναυλωτή γυμνού πλοίου, στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του νηολόγου Κυπριακών πλοίων, ζητώντας την παράλληλη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο.
- Ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας (ναυλωτή γυμνού πλοίου).
- Πιστοποιητικά σύστασης, διευθυντών και γραμματέα, μετόχων και εγγεγραμμένου γραφείου του ναυλωτή γυμνού πλοίου.
- Πρακτικά απόφασης των διευθυντών της εταιρείας για τη γυμνή ναύλωση του πλοίου και την παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση του στο Κυπριακό νηολόγιο.
- Πληρεξούσιο έγγραφο με τη σφραγίδα της εταιρείας, αν υπάρχει ανάγκη να εξουσιοδοτηθεί πρόσωπο για τη διευθέτηση των ζητημάτων της παράλληλης νηολόγησης.
- Έντυπο διορισμού Εξουσιοδοτημένου Αντιπροσώπου όπου απαιτητέ.

- Πιστοποιητικό Χωρητικότητας του πλοίου.
- Πιστό αντίγραφο της συμφωνίας της ναύλωσης.
- Πιστοποιημένη γραπτή συναίνεση του πλοιοκτήτη για την παράλληλη νηολόγηση.
- Πιστοποιημένη γραπτή συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών, αν υπάρχουν.
- Γραπτή συναίνεση των αρμοδίων ναυτιλιακών αρχών της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου με επίσημη μετάφραση.
- Πιστοποιητικό Βαρών από το αλλοδαπό νηολόγιο.
- Εγγραφή Κινητού Ναυτιλιακού Σταθμού.
- Εγγραφή Στοιχείων για Έρευνα και Διάσωση.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerhips_gr?OpenDocument#4)

Οι ακόλουθες πληροφορίες θα πρέπει να διαβιβαστούν στο νηολόγο. Πρώτο, βεβαίωση της κλάσης από τα κεντρικά γραφεία ενός αναγνωρισμένου νηογνώμονα. Δεύτερο, βεβαίωση από αναγνωρισμένη λογιστική αρχή ότι θα ταχτοποιήσουν τους ραδιοναυτιλιακούς λογαριασμούς του πλοίου και τρίτο, μητρώο διαρκούς σύνοψης από το προηγούμενο νηολόγιο.

Για την παράλληλη προς τα μέσα νηολόγηση δεν απαιτείται νέα καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου. Το πρωτόκολλο καταμέτρησης και το πιστοποιητικό χωρητικότητας εκδίδονται με βάση τα αντίστοιχα έγγραφα του ξένου νηολογίου. Πλοία που νηολογούνται παράλληλα προς τα μέσα μπορούν να κρατήσουν το όνομα του ξένου νηολογίου αλλά το όνομα αυτό δεν μπορεί να είναι το ίδιο με πλοίο που είναι είδη νηολογημένο στο Κυπριακό νηολόγιο. Τα πλοία φυσικά μπορούν να αλλάξουν το όνομα τους αν το επιθυμούν εφαρμόζοντας τους ορούς που ισχύουν για πλοία που νηολογούνται προσωρινά ή μόνιμα στο Κυπριακό νηολόγιο. Η αλλαγή ονόματος πρέπει να κοινοποιηθεί στο ξένο νηολόγιο.

Με την παραλαβή όλων των εγγράφων και την πληρωμή των τελών ο νηολόγος θα προχωρήσει στη παράλληλη προς τα μέσα εγγραφή του πλοίου στο ειδικό βιβλίο παράλληλης νηολόγησης του Κυπριακού νηολογίου και στη έκδοση πιστοποιητικού νηολόγησης.

Κατά το διάστημα που ισχύει το καθεστώς της παράλληλης προς τα μέσα νηολόγησης το πλοίο φέρει την Κυπριακή σημαία και δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί τη σημαία της χώρας του ξένου νηολογίου. Θα πρέπει να αναγράφεται στη πρύμνη του πλοίου ως λιμάνι νηολόγησης η Λεμεσός (Limassol ή Lemesos).

Η μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου που είναι παράλληλα προς τα μέσα νηολογημένο στο Κυπριακό νηολόγιο γίνεται με βάση το δίκαιο της χώρας του αλλοδαπού νηολογίου και όχι συμφωνά με τις πρόνοιες της κυπριακής νομοθεσίας. Υποθήκη το πλοίο μπορεί να το βάλει μόνο ο πλοιοκτήτης συμφωνά πάντα με τους νόμους της ξένης χώρας νηολόγησης. Το Κυπριακό νηολόγιο απλά ενημερώνετε. Τα υπόλοιπα θέματα που αφορούν το πλοίο κατά την διάρκεια της παράλληλης νηολόγησης επιλύονται και ρυθμίζονται σύμφωνα με την κυπριακή νομοθεσία

Ο τερματισμός της παράλληλης νηολόγησης πραγματοποιείτε στις ακόλουθες περιπτώσεις. Πρώτο, όταν οι αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές του ξένου νηολογίου ανακαλέσουν την σύνεση τους για την παράλληλη νηολόγηση του πλοίου στο Κυπριακό νηολόγιο. Δεύτερο σε περίπτωση τερματισμού της ναύλωσης, τρίτο όταν ο χρόνος για τον οποίο ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων έχει εγκρίνει την παράλληλη νηολόγηση έχει περάσει, τέταρτο αν υπάρχει λόγος διαγραφής συμφωνά με τους λόγους διαγραφής των πλοίων που είναι νηολογημένα μόνιμα ή προσωρινά στο Κυπριακό νηολόγιο.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerships_gr/registerships_gr?OpenDocument#4)

Τέλος θα δούμε την παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω. Παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω είναι όταν ένα πλοίο εγγεγραμμένο στο Κυπριακό

νηολόγιο ναυλωθεί γυμνό από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιθυμεί να το νηολόγησε σε ξένο νηολόγιο. Η διάρκεια νηολόγησης σε ξένο νηολόγιο δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη των τριών χρονών.

Τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να δοθούν στο νηολόγο Κυπριακό πλοίων για να πραγματοποιηθεί η παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση.

- Αίτηση για παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση από τοπικό δικηγόρο, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων μέσω του νηολόγου Κυπριακών Πλοίων, ζητώντας την παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση του πλοίου.
- Πρακτικά απόφασης των διευθυντών της πλοιοκτήτριας εταιρείας για τη γυμνή ναύλωση του πλοίου.
- Πληρεξούσιο έγγραφο αν η συμφωνία ναύλωσης υπογράφεται από τρίτο πρόσωπο για λογαριασμό των ιδιοκτητών.
- Πιστό αντίγραφο της συμφωνίας της ναύλωσης γυμνού πλοίου.
- Πιστοποιημένη γραπτή συναίνεση του ναυλωτή για την παράλληλη προς τα έξω νηολόγηση.
- Πρωτότυπο πιστοποιητικό Κυπριακού νηολογίου.
- Γραπτή συναίνεση του αλλοδαπού νηολογίου επιβεβαιώνοντας επίσης ότι η νομοθεσία της χώρας επιτρέπει την παράλληλη νηολόγηση του κυπριακού πλοίου στο νηολόγιο της, συνοδευόμενη από επίσημη μετάφραση.
- Πιστοποιημένη γραπτή συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών, αν υπάρχουν.
- Βεβαίωση από αναγνωρισμένη λογιστική αρχή ότι θα συνεχίσουν να διευθετούν τους λογαριασμούς θαλάσσιων ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου.

- Κοινή δήλωση του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή ότι αναλαμβάνουν να προσκομίσουν στο Νηολόγο Κυπριακών Πλοίων πιστό αντίγραφο του αλλοδαπού πιστοποιητικού παράλληλης νηολόγησης μέσα σε ένα μήνα και την υποχρέωση να γνωστοποιούν στο νηολόγο κάθε αλλαγή που γίνεται στο όνομα και τα χαρακτηριστικά του πλοίου κατά τη διάρκεια της παράλληλης νηολόγησης.

Αν όλα τα έγγραφα έχουν υποβληθεί στο νηολόγο Κυπριακών πλοίων και έχουν πληρωθεί και όλα τα τέλη τότε ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων μπορεί να εγκρίνει την παράλληλη νηολόγηση προς τα έξω. Ο χρόνος της νηολόγησης όπως αναφέρθηκε πιο πάνω δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία χρόνια. Η περίοδος αυτή μπορεί να ανανεωθεί εφόσον οι όροι που υποβλήθηκαν κατά την αρχική νηολόγηση συνεχίζουν να ισχύουν. Με την έγκριση της παράλληλης νηολόγησης από τον υπουργό η κυπριακή εθνικότητα του πλοίου αναστέλλεται και το κυπριακό πιστοποιητικό νηολόγησης πρέπει να επιστέφει στο νηολόγο Κυπριακών πλοίων.

Τα κυπριακά πλοία που είναι νηολογημένα παράλληλα προς τα έξω πρέπει να υψώνουν την σημαία του ξένου νηολογίου και δεν επιτρέπεται να υψώνουν την κυπριακή σημαία. Το λιμάνι νηολόγησης που αναγράφεται στη πρύμνη πρέπει να είναι του ξένου νηολογίου.

Οι μεταβιβάσεις και υποθήκες πλοίων που βρίσκονται παράλληλα νηολογημένα προς τα έξω γίνονται αποκλειστικά βάση της κυπριακής νομοθεσίας και κοινοποιούνται στο ξένο νηολόγιο

Με τον τερματισμό της παράλληλης νηολόγησης προς τα έξω το πιστοποιητικό του Κυπριακού νηολογίου επιστρέφεται στο πλοιοκτήτη.

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_gr/registerhips_gr?OpenDocument#4)

5. Κεφάλαιο 5 Πλοιοδιαχείριση

5.1 Εταιρίες πλοιοδιαχείρισης

Η πλοιοδιαχείριση σαν ορισμός έχει να κάνει με την διοίκηση ενός πλοίου. Η πλοιοδιαχείριση γίνεται από εταιρίες που προσλαμβάνονται από άλλες εταιρίες πλοίων, άλλους πλοιοκτήτες ή ακόμα και από ιδιοκτήτες πλοίων που δημιουργούν μια θυγατρική εταιρία πλοιοδιαχείρισης με σκοπό την διοίκηση των πλοίων. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου βάση συμφωνίας πληρώνει ένα πόσο το χρόνο στη εταιρία διαχείρισης πλοίων ώστε αυτή να ασκεί διοίκηση στο πλοίο.

Ο ιδιοκτήτης του πλοίου υπογράφει συμβόλαιο και δίνει τη διαχείριση-διοίκηση του πλοίου σε μια εταιρεία πλοιοδιαχείρισης συμφωνώντας τη αμοιβή της εταιρίας για κάθε χρόνο και την διάρκεια του συμβολαίου. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να δώσει όλη την διαχείριση του πλοίου σε μια εταιρία ή μόνο ένα κομμάτι της διοίκησης, πχ μόνο το κομμάτι της επάνδρωσης και έλεγχου των ναυτικών στο πλοίο.

Η εταιρίες πλοιοδιαχείρισης αναλαμβάνουν διαφορές δραστηριότητες που αφορούν το πλοίο. Αυτές αφορούν την περίοδο πριν την λειτουργία του πλοίου, κατά την διάρκεια της λειτουργίας και μετά το τέλος της λειτουργίας του πλοίου.

Η βασικός σκοπός μιας εταιρείας πλοιοδιαχείρισης (ship management company) είναι να διασφαλίζει την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου ανά πάσα στιγμή. Τα διάφορα τμήματα που θα δούμε αναλυτικά πιο κάτω προσπαθούν να έχουν το πλοίο σε καλή κατάσταση και να επεμβαίνουν άμεσα επιλύοντας οποιαδήποτε προβλήματα προκύπτουν όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Με αυτές τις δράσεις το πλοίο παραμένει σε καλή κατάσταση και φαίνεται αξιόπιστο προς τους ναυλωτές που ψάχνουν πλοία που να μπορούν να μεταφέρουν τα φορτία τους χωρίς καθυστερήσεις. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης σκοπεύει πάντα να έχει το πλοίο του σε καλή κατάσταση και αυτός είναι ο βασικός λόγος που παραχωρεί το πλοίο του σε εταιρίες ειδικευμένες στη διοίκηση και διαχείριση πλοίων.

Θα δούμε τώρα περιληπτικά τις υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει μια εταιρεία πλοιοδιαχείρισης. Η εταιρίες πλοιοδιαχείρισης αναλαμβάνουν την συντήρηση των μηχανών του πλοίου. Επιπλέον προβαίνουν σε τακτικές επιθεωρήσεις και επιδιορθώσεις όποτε χρειάζονται. Τέλος όποτε κρίνεται αναγκαίο προσχωρούν σε μερική ή ολική ανακατασκευή του πλοίου. Αναλαμβάνουν εκ μέρους του ιδιοκτήτη να επανδρώσουν το πλοίο με τους κατάλληλους ναυτικούς και να προσχωρούν στη αντικατάστασή τους όποτε χρειάζεται. Επίσης η εταιρεία πλοιοδιαχείρισης αναλαμβάνει μέσω του προσωπικού που βρίσκετε στο πλοίο την φόρτωση και εκφόρτωση. Μπορεί επίσης να ενοικιάσει το πλοίο για λογαριασμό του ιδιοκτήτη. Διαπραγματεύεται τα συμβόλαια προμήθειας λαδιών της μηχανής και καυσίμων και αναλαμβάνει να πληρώσει όλα τα έξοδα που προκύπτουν από την λειτουργία του πλοίου. Τέλος αναλαμβάνει και χειρίζεται όλες τις ασφαλιστικές απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν και προμηθεύει το πλοίο με προμήθειες φαγητού και ότι άλλες προμήθειες χρειάζονται οι ναυτικοί πάνω στο πλοίο.

5.2 Τμήματα εταιριών πλοιοδιαχείρισης

Στη προηγούμενη ενότητα είδαμε περιληπτικά τις δραστηριότητες μιας εταιρίας πλοιοδιαχείρισης. Σε αυτή την ενότητα θα δούμε αναλυτικά τα διάφορα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας που ασχολείται με την διαχείριση πλοίων.

Θα ξεκινήσουμε πρώτα με το λογιστήριο το οποίο αποτελεί το κεντρικό σημείο ελέγχου των δραστηριοτήτων μιας εταιρίας πλοιοδιαχείρισης. Συνήθως διευθύνετε από ένα προϊστάμενο (chief accountant ή financial controller.) και στο πεδίο ευθύνης του βρίσκονται όλες οι λογιστικές πράξεις που αφορούν τα πλοία και το γραφείο.

Οι διαδικασίες εγγραφής των λογιστικών πράξεων και η κράτηση των σχετικών λογαριασμών γίνετε με λογιστικά προγράμματα σχεδιασμένα ειδικά για τις ανάγκες του λογιστηρίου. Αυτά τα προγράμματα προσφέρονται στη αγορά αλλά κάποιες μεγάλες εταιρίες προτιμούν να χρησιμοποιούν δικά τους λογιστικά προγράμματα σχεδιασμένα από το τμήμα πληροφορικής.

Οι κύριες δραστηριότητες του λογιστηρίου είναι:

- Να επιβλέπει την τήρηση των γενικών λογαριασμών μετά από προηγούμενο έλεγχο των εγγράφων που γίνονται με την εισαγωγή στοιχείων στον ηλεκτρονικό υπολογιστή καθώς και να ελέγχει τις τελικές εκδιδόμενες καταστάσεις.
- Η τήρηση των λογαριασμών προμηθευτών, χρεωστών και πιστωτών με κωδικοποίηση των τιμολογίων και έλεγχο των λογαριασμών και των πληρωμών προς αυτούς.
- Η τήρηση των λογαριασμών των ναυτικών πρακτόρων και η κωδικοποίηση των εξόδων που κάνουν για λογαριασμό των πλοίων, ο έλεγχος των λογαριασμών και η πληρωμή τους.
- Η τήρηση των λογαριασμών των Τραπεζών, η ενημέρωση του βιβλίου μετρητών και η συμφωνία των λογαριασμών των Τραπεζών.
- Ο έλεγχος και η κωδικοποίηση των εξόδων του καπετάνιου πάνω στο πλοίο μέσω του λογαριασμού πλοίαρχου που αποστέλλει.
- Οι πληρωμές των ναυτικών και των υπαλλήλων του γραφείου, η αποστολή χρημάτων στον καπετάνιο για τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου και η ενημέρωση των λογαριασμών μισθοδοσίας στο λογιστικό σύστημα.
- Η είσπραξη τελών από την διαχείριση των πλοίων και η είσπραξη άλλων εσόδων όταν προκύπτουν.

(Γουλιέλμος, 1999)

Γενικά το λογιστήριο εκτελεί και διεκπεραιώνει όλες τις ενέργειες που προκύπτουν από πράξεις των άλλων τμημάτων ελέγχοντας ταυτόχρονα και τη σωστή διαχείριση των χρημάτων που ξοδεύονται για λογαριασμό της εταιρίας ή του πλοίου.

Το λογιστήριο σχετίζεται πιο έντονα με το τμήμα προμηθειών και το τεχνικό τμήμα από όπου πραγματοποιούνται οι περισσότερες δαπάνες ενώ έχει στενή

συνεργασία με το τμήμα πληρωμάτων για την διεκπεραίωση των πληρωμών των ναυτικών και τον συντονισμό τις αποστολής χρημάτων στον καπετάνιο για τα έξοδα του πλοίου.

Σε γενικές γραμμές αυτές είναι οι δραστηριότητες ενός λογιστηρίου μιας εταιρίας πλοιοδιαχείρισης. Αποτελεί ένα νευραλγικό τμήμα με αρμοδιότητες στο έλεγχο της διαχείρισης των εξόδων αλλά και της σωστής και γρήγορης αποπληρωμής όλων των υποχρεώσεων της εταιρίας.

Θα δούμε τώρα πως λειτουργεί το τμήμα πληρωμάτων. Το τμήμα πληρωμάτων ασχολείται κυρίως με:

- Την επιλογή των μελών του πληρώματος και τις προσλήψεις των ναυτικών
- Τον καθορισμό των μισθών και ωφελημάτων των ναυτικών, τις ιατρικές διαδικασίες καθώς και ότι ζητήματα προκύπτουν από τα μελή του πληρώματος.
- Τις θεωρήσεις των διαβατηρίων, τις εκδόσεις βίζας όταν χρειάζεται, την έκδοση και θεώρηση των ναυτικών εγγράφων και πιστοποιητικών και την εξασφάλιση των ταξιδιών των ναυτικών προς το πλοίο και τον ταξιδιών επαναπατρισμό τους.
- Τις ναυτολογήσεις και απολύσεις ναυτικών.
- Την επιλογή του λιμανιού της αποστολής μετρητών στο καπετάνιο και την παροχή στο λογιστήριο όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την διεκπεραίωση των πληρωμών των ναυτικών.

(Γουλιέλμος, 1999)

Η στελέχωση των πλοίων με ναυτικούς δεν είναι θέμα που αφορά μόνο το τμήμα αυτό αλλά κάθε πρόσληψη πρέπει να γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του αρχιμηχανικού του πλοίου στο γραφείο (superintendent engineer) αλλά και ενημέρωση της γενικής διεύθυνσης που είναι υπεύθυνη για την τήρηση της πολιτικής της εταιρίας σε θέματα προσλήψεων.

Το τμήμα πληρωμάτων διατηρεί μια βάση δεδομένων στη οποία καταγράφονται όλοι οι ναυτικοί που έχουν δουλέψει στη εταιρία. Σε αυτή την βάση δεδομένων υπάρχει η προϋπηρεσία του ναυτικού με την εταιρία, οι αξιολογήσεις του, η προαγωγές που έλαβε και η εξέλιξη που είχε, η διάρκεια παραμονής του στο πλοίο για κάθε συμβόλαιο και όλα τα απαραίτητα ναυτικά έγγραφα και πιστοποιητικά. Με αυτό τον τρόπο το τμήμα πληρωμάτων έχει μια γενική εικόνα για κάθε ναυτικό και προσπαθεί να επιλέξει τους κατάλληλους για κάθε πλοίο.

Γενικά το τμήμα πληρωμάτων φροντίζει τη καλή διαβίωση των ναυτικών στο πλοίο και προσπαθεί να τους παρέχει όλες τις διευκολύνσεις από την ημέρα που αναχωρούν από το σπίτι τους για το πλοίο μέχρι την ημέρα που θα επιστρέψουν στο σπίτι τους όταν λήξει η υπηρεσία τους.

Τώρα θα δούμε το τμήμα προμηθειών. Το τμήμα ασχολείται με την προμήθεια των πλοίων με ανταλλακτικά, εφόδια μηχανής, εφόδια καταστρώματος εφόδια λιπαντικών χρωμάτων και τροφίμων. Πρόσθετα το τμήμα ελέγχει την αγορά και την διατήρηση αποθεμάτων σε αποθήκες και την προώθηση τους στα πλοία.(Γουλιέλμος,1999)

Οι κύριες δραστηριότητες του τμήματος είναι οι πιο κάτω:

- Ο έλεγχος των αιτήσεων του πλοίαρχου ή των πρώτων μηχανικών σε συνεργασία με άλλα τμήματα.
- Την λήψη λεπτομερών προσφορών από προμηθευτές
- Την επιλογή των χαμηλότερων τιμών και καλύτερων ποιοτήτων με αξιοποίηση των εξωτερικών πληροφοριών.
- Την πραγματοποίηση των παραγγελιών και των παραδόσεων
- Τον έλεγχο ή την παροχή της σχετικής βοήθειας για έλεγχο των τιμολογίων που προκύπτουν

(Γουλιέλμος, 1999)

Ο στόχος του τμήματος προμηθειών είναι να εκπονήσει μια πολιτική προμηθειών η οποία να είναι προσαρμοσμένη στις ανάγκες των πλοίων που διαχειρίζεται η πλοιοδιαχειριστρια εταιρία. Μια τέτοια πολιτική οφείλει να καθορίζει εξουσίες απόφασης αγοράς μεταξύ των στελεχών του τμήματος και του πλοίου και να έχει κριτήρια με τα οποία να επιλεγεί τους διαφόρους προμηθευτές. Η καλή οργάνωση του τμήματος και η στελέχωση του από επαγγελματίες μειώνει το κόστος των δαπανών και βοηθά στη καλύτερη επιλογή προμηθειών για το πλοίο.

Επόμενο τμήμα είναι το τεχνικό. Το τμήμα αυτό αποτελείται από αρχιμηχανικούς-superintendentands που συνήθως εργάζονται σε ομάδες των δυο και ο καθένας επιβλέπει τέσσερα πλοία. Ο καθορισμός της ομάδας των περίπου οχτώ πλοίων εξυπηρετεί την επίβλεψη των πλοίων του ενός σε περίπτωση απουσίας του αλλού. (Γουλιέλμος, 1999)

Το τμήμα αυτό είναι σημαντικό γιατί ασχολείται με την διατήρηση της μηχανικής πλευράς των πλοίων στη παραγωγική διαδικασία. Οι αρχιμηχανικοί επισκέπτονται συχνά τα πλοία, επιθεωρώντας σημαντικά μηχανήματα του πλοίου όπως η κύρια μηχανή, οι ηλεκτρομηχανές και οι λέβητες. Η επιθεώρηση γίνεται για να διαπιστωθεί αν υπάρχουν βλάβες και αν λειτουργούν βάσει των προδιαγραφών του κατασκευαστή.

Ο αρχιμηχανικός του πλοίου είναι υπεύθυνος να ετοιμάζει αναφορές προς το γραφείο για βλάβες των μηχανημάτων, για ανάγκη αντικατάστασης μηχανημάτων όπου χρειάζεται και παίρνει αποφάσεις σε συντονισμό με τη γενική διεύθυνση για οποιεσδήποτε αντικαταστάσεις ή επιδιορθώσεις πρέπει να γίνουν πάνω στο πλοίο.

Ο αρχιμηχανικός του πλοίου στο γραφείο έχει την γενική επίβλεψη για τις προγραμματισμένες επισκευές ή την ανακατασκευή του πλοίου. Οι προγραμματισμένες επισκευές γίνονται περίπου κάθε 2 χρόνια και διαρκούν ένα με δυο μήνες. Η ανακατασκευή του πλοίου είναι ένα θέμα που αποφασίζει ο πλοιοκτήτης λαμβάνοντας υπόψη την γνώμη του αρχιμηχανικού.

Το τεχνικό τμήμα είναι ένα ζωτικό τμήμα και η σωστή στελέχωση παίζει σημαντικό ρόλο στη καλή φήμη μιας διαχειρίστριας εταιρίας. Γι αυτό οι

ναυτιλιακές εταιρίες για την θέση του αρχιμηχανικού επιλέγουν μηχανικούς οι οποίοι έχουν δουλέψει σαν πρώτοι μηχανικοί σε πλοία και κατέχουν το σχετικό δίπλωμα.

Το τμήμα ναυτικής ασφάλειας και ποιότητας το οποίο είναι υπεύθυνο για την τήρηση του ISM code στα πλοία και την τήρηση όλων των συμβάσεων και κανόνων ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλοία της διαχειρίστριας εταιρίας. Επίσης ασχολείται με την εξασφάλιση και ανανέωση όλων των αναγκαίων πιστοποιητικών που χρειάζεται το πλοίο

Συνήθως στελεχώνετε από πρώην καπετάνιους και γραφειακό προσωπικό και έχουν ευθύνη να προγραμματίζουν ετήσιους ελέγχους από ανεξάρτητους ελεγκτές και να τηρούν τις προδιαγραφές που απαιτεί ο νηογνώμονας και το νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένα τα πλοία.

Τα στελέχη του τμήματος κάνουν συνεχείς επιθεωρήσεις πάνω στα πλοία για να διαπιστώσουν ότι οι κανόνες ασφάλειας και οι διαδικασίες που προνοούνται από την εταιρία για την ομαλή λειτουργία του πλοίου τηρούνται εν πλω. Επίσης συντονίζει την συμμόρφωση του πλοίου σε παρατηρήσεις και ελλείψεις που παρατηρούνται από τον εξωτερικό έλεγχο από τους επιθεωρητές του νηολογίου που ανήκει το πλοίο ή τους ελέγχους των λιμενικών αρχών.

Τέλος το συγκεκριμένο τμήμα έχει υπό την ευθηνή του το σχεδιασμό και εκπαίδευση προγραμμάτων που βελτιώνουν την απόδοση των ναυτικών σε περίπτωση κινδύνου όπως πυρκαγιά, διάσωση ναυτικού, εκκένωση πλοίου κ.λπ.

Θα κάνουμε τώρα αναφορά σε δυο τμήματα που λειτουργούν αυτόνομα μόνο σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες. Το τμήμα πληροφορικής και το τμήμα ασφαλίσεων και ασφαλιστικών απαιτήσεων. Να σημειώσουμε εδώ ότι οι πιο μικρές εταιρίες αγοράζουν υπηρεσίες από τρίτους για αυτά τα δυο τμήματα.

Το τμήμα πληροφορικής είναι υπεύθυνο για την συντήρηση και επιδιόρθωση των ηλεκτρονικών υπολογιστών του γραφείου και του πλοίου, την εγκατάσταση των προγραμμάτων της εταιρίας στο γραφείο και στο πλοίο και την απρόσκοπτη λειτουργία του δικτύου της εταιρίας τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο. Επίσης σε κάποιες εταιρίες έχει την ευθηνή τις ανάπτυξης λογισμικού

που χρησιμοποιείτε από την εταιρία. Τέλος είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση του προσωπικού στα νέα προγράμματα που εισάγει η εταιρία.

Το τμήμα ασφαλιστικών απαιτήσεων και ασφαλειών είναι υπεύθυνο για την συγκρότηση, υποβολή και παρακολούθηση του συνόλου των ασφαλιστικών απαιτήσεων. Ειδικότερα το τμήμα ασχολείται με τη ασφάλιση του σκάφους του πλοίου, με τις απαιτήσεις σχετικά με ζημιές ή απώλεια φορτιού και τις απαιτήσεις που αφορούν τον τραυματισμό ναυτικών σε ώρα εργασίας και επιμελείται τα ασφαλιστικά συμβόλαια με τις ασφαλιστικές εταιρίες. Όταν προκύπτουν απαιτήσεις προς τις ασφαλιστικές αναλαμβάνει να μαζέψει τα απαιτούμενα στοιχεία και να υποβάλει αίτηση στη ασφαλιστική για αποζημίωση.

Τέλος να πούμε ότι σε όλα τα τμήματα σημαντικό ρολό παίζει το γραμματειακό προσωπικό που βοήθα στη σωστή λειτουργία και την διεκπεραίωση των υποχρεώσεων μιας εταιρίας πλοιοδιαχείρισης.

5.3 Εταιρίες πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο

Η Κύπρος αυτή τη στιγμή διαθέτει το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στη Ευρώπη και το δεύτερο μεγαλύτερο στο κόσμο. Οι πλείστες εταιρίες δραστηριοποιούνται στην Λεμεσό που έχει καταστεί ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο. Στην Κύπρο και κυρίως στην Λεμεσό δραστηριοποιούνται πέραν των 60 εταιριών πλοιοδιαχείρισης μερικές από τις οποίες συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες του είδους τους στο κόσμο.

Το 87% των εταιριών αυτών ελέγχονται από Κυπριακά και Ευρωπαϊκά συμφέροντα και σε αυτές εργοδοτούνται περίπου 40,000 ναυτικοί από τους οποίους οι 5,000 είναι Ευρωπαίοι. Το ποσοστό του στόλου που η διαχείριση του γίνεται από την Κύπρο σύμφωνα με κυβερνητικούς υπολογισμούς αποτελεί το 20% του παγκοσμίου στόλου πλοιοδιαχείρισης

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument)

Η πλοιοδιαχείριση σύμφωνα με στοιχεία της Κεντρικής Τράπεζας για το πρώτο εξάμηνο του 2013 προσφέρει το 4,9% του Α.Ε.Π της κυπριακής οικονομίας. Σε

πραγματικούς αριθμούς τα έσοδα από πλοιοδιαχείριση το πρώτο εξάμηνο του 2013 ήταν 402 εκατομμύρια σε σχέση με 424 το δεύτερο εξάμηνο του 2012. Λόγω όμως της συρρίκνωσης της οικονομίας και του ΑΕΠ σαν ποσοστό επί του ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 0,1%.

Τα πλεονεκτήματα της Κύπρου που ωθούν πολλές και μεγάλες εταιρίες διαχείρισης πλοίων να έχουν εδώ και πολλά χρόνια τα γραφεία τους είναι πολλά και κάποια από αυτά αναφέρθηκαν και στη εισαγωγή.

Πρώτο πλεονέκτημα της Κύπρου είναι το καθαρό νομικό πλαίσιο και η ελευθερία στις ξένες επενδύσεις με συμμετοχή του ξένου επενδύτη μέχρι 100% στη επένδυση που ευκολύνει την δημιουργία και εγγραφή εταιριών. Η αναπτυγμένες νομικές και λογιστικές υπηρεσίες που προσφέρει η Κύπρος βοηθούν την εύκολη εγκατάσταση και λειτουργία των εταιριών στη Κύπρο.

Ο εταιρικός φόρος που βρίσκετε αυτή την στιγμή στο 12,5% και είναι ίσως ο πιο χαμηλός στη Ευρώπη για εταιρίες. Εκτός του χαμηλού εταιρικού φόρου υπάρχει και ο φόρος χωρητικότητας που όπως είδαμε και πιο πάνω συμπεριλαμβάνει και τις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης. Άρα δίνετε η ευκαιρία σε μια εταιρία πλοιοδιαχείρισης να επιλέξει ένα χαμηλό εταιρικό φόρο ή ένα σύστημα φορολόγησης που δεν εφαρμόζετε πουθενά αλλού στη Ευρώπη για εταιρίες πλοιοδιαχείρισης.

Οι πολύ καλές τηλεπικοινωνίες είναι ένα ακόμα πλεονέκτημα. Μια ναυτιλιακή εταιρία θέλει να έχει ένα τηλεπικοινωνιακό και διαδικτυακό δίκτυο υψηλής απόδοσης. Τα επαγγελματικά πακέτα που προσφέρονται στις ναυτιλιακές εταιρίες από τις εταιρίες τηλεπικοινωνιών στη Κύπρο ικανοποιούν τις πλείστες εταιρίες ενώ το επίπεδο εξυπηρέτησης και συντήρησης των συστημάτων βρίσκεται σε καλό επίπεδο.

Ένα ακόμα πλεονέκτημα που αναπτύχθηκε μέσα από τα χρόνια και μέσα από την αποδοχή της Κύπρου και ειδικότερα της Λεμεσού σαν κέντρο πλοιοδιαχείρισης είναι η λειτουργία πολλών εταιριών που παρέχουν υποστήριξη και προμήθειες στις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης. Είναι λογικό ότι μια εταιρία πλοιοδιαχείρισης θα εγκατασταθεί εκεί που υπάρχουν και συναφείς

τομείς με τους οποίους θα μπορέσει να αναπτύξει συνεργασία ώστε να μπορεί να λειτουργεί καλύτερα.

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί ένα ακόμα πλεονέκτημα της Κύπρου και ένα από τα βασικά στοιχεία ανάπτυξης του τομέα της πλοιοδιαχείρισης. Το ανθρώπινο δυναμικό δηλαδή οι εργαζόμενοι που δουλεύουν στις ναυτιλιακές εταιρίες χωρίζετε σε δυο κατηγορίες. Το ντόπιο ανθρώπινο δυναμικό και το ξένο ανθρώπινο δυναμικό. Στις δυο περιπτώσεις υπάρχουν διαφορετικοί λόγοι που η Κύπρος έχει συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.

Το επίπεδο μόρφωσης η επαγγελματική κατάρτιση και συνείδηση του ντόπιου ανθρωπίνου δυναμικού είναι αναγνωρισμένο και γνωστό στους κύκλους της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επίσης το κόστος εργοδοτησης είναι ελκυστικό για τους εργοδότες σε σχέση πάντα με το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών των εργαζομένων. Η καλή γνώση της αγγλικής γλωσσάς, η ύπαρξη πολλών καταρτισμένων λογιστών, η εμπειρία που αποκτήθηκε μέσα από τα χρόνια στο ναυτιλιακό επάγγελμα και γενικά η καλή ποιότητα του προσωπικού που είναι διαθέσιμο να εργαστεί στο γραφείο δίνουν την δυνατότητα σε μια εταιρία να στελεχωθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Η Κύπρος είναι ελκυστικός προορισμός για ξένους τους οποίους η διαχειρίστρια εταιρία θα θέλει να φέρει μαζί της ή να προσλάβει κατά την διάρκεια της λειτουργίας της.

Το ξένο ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται συνήθως σε ναυτιλιακές εταιρείες στη Κύπρο είναι συνήθως υψηλή αμειβόμενο. Το φορολογικό σύστημα της Κύπρου δίνει το κίνητρο σε αυτούς τους εργαζόμενους να έρθουν να εργαστούν εδώ. Ο λόγος είναι ότι η φόροι που θα πληρώσουν εργαζόμενοι στη Κύπρο θα είναι πολύ λιγότεροι από τις πλείστες χώρες καταγωγής τους .

Το φορολογικό σύστημα της Κύπρου δίνει την δυνατότητα σε ξένους που έρχονται πρώτη φορά να δουλέψουν να φορολογηθούν τον πρώτο χρόνο με το φορολογικό σύστημα του κράτους και τα επόμενα τρία χρόνια να φορολογηθούν για εισοδήματα μικρότερα του 20% της συνολικής αμοιβής τους αν είναι κάτω από 100,000 χιλιάδες με μέγιστο πόσο φορολόγησης τις 8,550

ευρώ. Αν οι αμοιβές τους είναι πάνω από 100,000 χιλιάδες για τρία χρόνια θα φορολογούνται για το 50% των απολαβών τους. Αυτό αποτελεί ένα έξτρα κίνητρο για κάποιον που θέλει να έρθει να δουλέψει στη Κύπρο αφού η φορολογία που θα πληρώσει τα πρώτα χρόνια θα είναι λιγότερη από την κανονική φορολογία που θα πλήρωνε στην Κύπρο.(Deloitte, 2014)

Μια ακόμα φορολογική απαλλαγή που ισχύει στην Κύπρο είναι η απαλλαγή από φορολογία μισθών που πληρώθηκαν από εταιρία που έχει την βάση της στην Κύπρο για εργασία εκτός Κύπρου όταν αυτή η εργασία ξεπερνά τις 90 ημέρες και δεν υπερβαίνει τις 183 ημέρες με την προϋπόθεση ότι η πληρωμή για αυτές τις μέρες θα γίνει από εταιρία του εξωτερικού. Δηλαδή ένας εργαζόμενος αν εργάζεται στο εξωτερικό για 95 ημέρες δεν θα πληρώσει φόρο εισοδήματος για αυτές τις ημέρες. Αν όμως ξεπεράσει τις 183 ημέρες τότε θα φορολογηθεί στην Κυπριακή Δημοκρατία μόνο για την διάρκεια των ημερών που ήταν στην Κύπρο και για τις υπόλοιπες μέρες πρέπει να επιλέξει άλλη χώρα για να φορολογηθεί. Όσοι επωφελούνται αυτής της πρόνοιας προσπαθούν να μην ξεπερνούν τις 183 ημέρες στο εξωτερικό.

Αυτή την πρόνοια την εκμεταλλεύονται συνήθως οι αρχιμηχανικοί του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρίας που είναι αναγκασμένοι να ταξιδεύουν συχνά για επιθεωρήσεις και επιδιορθώσεις πλοίων. Λόγω του ότι οι αρχιμηχανικοί αμείβονται με υψηλούς μισθούς καταφέρνουν με αυτή την απαλλαγή να αυξάνουν ακόμα περισσότερο τις αμοιβές τους.

Τέλος ένα άλλο πλεονέκτημα της Κύπρου είναι η καλή ποιότητα ζωής που προσφέρει στους ξένους εργαζόμενους και τις οικογένειες τους. Η καλές κλιματολογικές συνθήκες, η σχετικά ήρεμη ζωή, η ύπαρξη ξενόγλωσσων ιδιωτικών σχολείων, η καλή φιλοξενία και αποδοχή που έχουν από την κυπριακή κοινωνία, η σχετικά χαμηλή εγκληματικότητα και γενικά το επίπεδο ζωής που προσφέρει η Κύπρος ελκύει τους ξένους και αποτελεί ένα ακόμα πλεονέκτημα της Κυπριακής ναυτιλίας.

Με όλα αυτά που αναφέρθηκαν πιο πάνω είναι πιο εύκολο για μια εταιρία πλοιοδιαχείρισης να εγκατασταθεί στην Κύπρο και να μπορέσει να πείσει κάποια στελέχη που θέλει να βάλει στη διοίκηση να αφήσουν την χώρα

καταγωγής τους ή την χώρα που εργάζονται και να εγκατασταθούν στην Κύπρο.

6. Κεφάλαιο 6-Στρατηγικό μάνατζμεντ

6.1 Στρατηγικό μάνατζμεντ

Πρώτα θα δούμε τι σημαίνει στρατηγική. Στρατηγική συμφωνά με την βιβλιογραφία είναι ο τρόπος οι οποίοι η διοίκηση μιας εταιρίας ή ενός οργανισμού χρησιμοποιεί για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των καταναλωτών της, να κερδίσει μερίδιο αγοράς, να διαχειριστεί τον κύκλο εργασιών της, να κερδίσει συγκριτικό πλεονέκτημα και να επιτύχει τους στόχους της. (Mihiotis, 2005) Ένας δεύτερος ορισμός λέει ότι στρατηγική είναι η κατεύθυνση (direction) και το εύρος και είδος δραστηριοτήτων (scope) μιας επιχείρησης μακροπρόθεσμα, η οποία εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση, μέσω της διάταξης των πόρων της μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον, με στόχο να ανταποκριθεί στις ανάγκες των αγορών και να ικανοποιήσει τις προσδοκίες των βασικών ομάδων ενδιαφερομένων. (Johnson, Scholes and Whittington 2008) Η στρατηγική είναι μια θεωρητική έννοια που χρειάζεται μια ικανή διοίκηση να την σχεδιάσει σωστά και να την εφαρμόσει. Άρα δεν μπορεί να υπάρξει στρατηγική χωρίς την ύπαρξη του στρατηγικού μάνατζμεντ.

Με τη σειρά του το στρατηγικό μάνατζμεντ είναι σημαντικό για δυο λόγους. Πρώτο γιατί η διοίκηση για να αναπτύξει και να εφαρμόσει μια στρατηγική πρέπει πρώτα μέσα από συγκεκριμένες ενέργειες να διαμορφώσει τον τρόπο με τον οποίο θα δραστηριοποιηθεί η επιχείρηση στη αγορά. Δεύτερο η στρατηγική συντονίζει τις ενέργειες και αποφάσεις των διαφόρων τμημάτων επιτυχαίνοντας την ενσωμάτωση των διαφόρων τμημάτων σε ένα ενιαίο οργανισμό. Έτσι οι δραστηριότητες των διαφόρων τμημάτων αλληλοϋποστηρίζονται και οι πόροι της εταιρίας ή του οργανισμού επενδύονται με πιο αποδοτικό τρόπο. Χωρίς στρατηγική δεν θα ήταν δυνατή η αποδοτικότητα στο ίδιο βαθμό.

Τώρα θα δούμε τα πέντε στάδια με τα οποία το στρατηγικό μάνατζμεντ προσπαθεί να εφαρμόσει μια στρατηγική.

Το πρώτο στάδιο είναι ο καθορισμός του στρατηγικού οράματος και της αποστολής της επιχείρησης. Το στρατηγικό όραμα αντικατοπτρίζει τις

προσδοκίες και τις απόψεις της διοίκησης για το ποια πρέπει να είναι η μακροπρόθεσμη κατεύθυνση της επιχείρησης, το μερίδιο αγοράς που προσβλέπει να αποκτήσει και τους μελλοντικούς επιχειρηματικούς στόχους και σκοπούς. (Mihiotis, 2005)

Ένα στρατηγικό όραμα θέτει την εταιρία σε μια συγκεκριμένη κατεύθυνση και έχει επιπτώσεις για ποιες δραστηριότητες και με πιο τρόπο τις επιδιώκει η επιχείρηση. Για αυτό το λόγο η επιλογή στρατηγικής είναι πολύ σημαντική για μια επιχείρηση δεδομένου ότι ευθυγραμμίζει όλα τα τμήματα της επιχείρησης στη ίδια κατεύθυνση.

Η αποστολή έχει να κάνει με την παρούσα δραστηριότητα της επιχείρησης. Ουσιαστικά απαντά στο ερώτημα που δραστηριοποιείτε η επιχείρηση αυτή τη στιγμή. Μέσα από την αποστολή της επιχείρησης μπορείς να διακρίνεις τα προϊόντα της στους πελάτες της. Μπορείς να διακρίνεις τις ανάγκες των πελατών σου που ικανοποιούνται και τις διαφορετικές δραστηριότητες της επιχείρησης. Βασικά η κατανόηση της παρούσας αποστολής είναι το πρώτο στάδιο που απαιτείτε για την χάραξη της στρατηγικής (Mihiotis, 2005)

Το δεύτερο στάδιο είναι ο καθορισμός των μακροπροθέσμων και βραχυπρόθεσμων στόχων. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι πρέπει να καθορίζονται πρώτοι και από τον καθορισμό των μακροχρόνιων στόχων να προκύπτουν οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι. Επιτυχαίνοντας τους βραχυπρόθεσμους στόχους βελτιώνεις τις πιθανότητες να επιτύχεις και τους μακροπροθέσμους στόχους. Οι στόχοι μετατρέπουν το όραμα και την αποστολή της επιχείρησης σε συγκεκριμένους στόχους που έχουν τεθεί και η επιχείρηση θέλει να επιτύχει.

Οι στόχοι της εταιρίας πρέπει να μεταφέρονται από το ανώτατο επίπεδο προς όλες τις δραστηριότητες και τα τμήματα της επιχείρησης και κατά συνέπεια σε όλους τους διευθυντές των τμημάτων.

Οι στόχοι της στρατηγικής μιας επιχείρησης μπορεί να είναι διάφοροι. Μπορεί να στοχεύει σε επέκταση του μεριδίου της αγοράς που κατέχει, την εισαγωγή καινούργιων προϊόντων, την μείωση του κόστους σε σχέση με τους ανταγωνιστές, την τεχνολογική εξέλιξη κ.τ.λ.

Το τρίτο στάδιο είναι η ανάπτυξη της στρατηγικής ώστε να επιτύχει τους στόχους που έχουν τεθεί. Η εφαρμογή και ανάπτυξη της στρατηγικής της επιχείρησης είναι ο τρόπος και τα μέσα με τα οποία θα επιτευχθούν οι μακροπρόθεσμοι στόχοι της επιχείρησης. Τα μέσα συνιστούν τη προσέγγιση με την οποία η επιχείρηση χρησιμοποιεί για να ικανοποιεί τους πελάτες της, να κερδίζει μερίδιο αγοράς και να αντιμετωπίζει με επιτυχία τον ανταγωνισμό. Η στρατηγική της εταιρίας μπορεί για παράδειγμα να συμπεριλαμβάνει γεωγραφική επέκταση, διαφοροποίηση, εξαγορές, καινούργια προϊόντα, διείσδυση σε νέες αγορές, εκποίησης περιουσιακών στοιχείων, joint ventures και ακόμα και εκκαθάριση της επιχείρησης. (Mihiotis, 2005)

Η επιλογή της στρατηγικής εξαρτάται από τα εναλλακτικά εφικτά μέσα που παρέχονται. Η επιλογή της στρατηγικής σχετίζεται με την άποψη της διοίκησης για το πώς μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα οι εφικτοί στόχοι λαμβάνοντας πάντα υπόψη την παρούσα κατάσταση της επιχείρησης και τις προοπτικές που υπέχουν.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής είναι συνεχής και δυναμική. Η ανάπτυξη της στρατηγικής πρέπει να γίνεται σε συνεχή βάση και όχι μονό κάθε τέλος του χρόνου ή του εξάμηνου. Έτσι η αρχική ανάπτυξη της στρατηγικής παίζει τον ρόλο της αρχικής στρατηγικής. Όταν οι συνθήκες αλλάζουν, η αρχική στρατηγική μεταβάλλεται ώστε να διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης.

Επιτυχή ανάπτυξη της στρατηγικής σημαίνει ότι οι ανάγκες της αγοράς και των καταναλωτών θα ικανοποιηθούν με αποδοτικό τρόπο από την επιχείρηση.

Το τέταρτο στάδιο είναι η αποδοτική εφαρμογή της στρατηγικής. Αποδοτικότητα σημαίνει ότι οι εφικτοί στόχοι θα επιτευχθούν με το λιγότερο δυνατό κόστος. Η εφαρμογή της στρατηγικής απαιτεί τις πιο κάτω προϋποθέσεις

- Η δομή του οργανισμού να είναι ικανή να εφαρμόσει την αποδοτικότητα της στρατηγικής

- Να γίνει εκχώρηση σημαντικών δραστηριοτήτων της στρατηγικής στα τμήματα της επιχείρησης και να ορίσει στόχους απόδοσης και προσωπικών επιδόσεων.
- Η διάθεση πόρων στα διάφορα τμήματα ώστε να λειτουργούν με επιτυχία
- Η καθιέρωση πολιτικών και διαδικασιών που θα υποστηρίζουν την στρατηγική
- Η παρακίνηση του προσωπικού για επίτευξη των στόχων απόδοσης
- Την σύνδεση της επίτευξης των στόχων με κάποια βραβεία
- Η δημιουργία εταιρικής κουλτούρας η ο οποία να συνάδει με τους στόχους απόδοσης,
- Η τοποθέτηση υποδομών που επιτρέπουν στο προσωπικό να εργάζονται με μεγαλύτερη αποδοτικότητα
- Η καθιέρωση προγραμμάτων και πρακτικών που επιτρέπουν τη συνεχή βελτίωση του προσωπικού.

(Mihiotis, 2005)

Η αποδοτικότητα της εφαρμογής της στρατηγικής εξαρτάται από το πόσο ταιριάζει ή προσαρμόζετε η λειτουργία μιας επιχείρησης ή ενός οργανισμού στις απαιτήσεις της στρατηγικής ώστε να χαρακτηριστεί επιτυχημένη.

Η εφαρμογή της στρατηγικής είναι μια διαδικασία προσανατολισμένη στη δράση και είναι το πιο πολύπλοκο και χρονοβόρο κομμάτι του στρατηγικού μάνατζμεντ. Το πιο σημαντικό ερώτημα που τίθεται σε κάθε τμήμα του οργανισμού είναι: Τι μπορεί να γίνει καλύτερα στον τομέα εθύηνης μας ώστε η συνεισφορά μας στη στρατηγική να μεγιστοποιηθεί. Η εφαρμογή της στρατηγικής μπορεί να πάρει πολλούς μήνες ή ακόμα και πολλά χρόνια. Ο χρόνος εφαρμογής εξαρτάται πάντα από το μέγεθος των αλλαγών που πρέπει να γίνουν στο εσωτερικό της επιχείρησης. (Mihiotis, 2005)

Το τελευταίο στάδιο είναι η αξιολόγηση της απόδοσης και προώθηση διορθωτικών δράσεων. Η διοίκηση έχει την ευθηνή να αξιολογεί την απόδοση και πρόοδο της επιχείρησης σε σχέση με την εξέλιξη και τις συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος. Η απόδοση κάτω από το αναμενόμενο επίπεδο θα επιφέρει διορθωτικές ενέργειες και δράσεις στη μακροπρόθεσμη κατεύθυνση, στη απόδοση και τους στόχους,

Η διοίκηση σε αυτό το στάδιο μπορεί να προχωρήσει σε αλλαγές προσωπικού, αλλαγές στόχων, αλλαγές στο προϋπολογισμό ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στους καινούργιους στόχους, την υιοθέτηση ενεργειών και δράσεων για αλλαγή της κουλτούρας και αλλά ενέργειες ώστε να μπορέσει να επαναφέρει τη στρατηγική που σχεδιαστικέ στο δρόμο της επιτυχίας.

6.2 Στρατηγικές ανάπτυξης

Οι στρατηγικές ανάπτυξης πραγματοποιούνται όταν μια επιχείρηση ή ένας οργανισμός βρίσκεται σε καλή οικονομική κατάσταση και διαθέτει ένα σταθερό και καλό μερίδιο αγοράς. Οι στρατηγικές ανάπτυξης είναι οι ακόλουθες. Κάθετη ολοκλήρωση, οριζόντια ολοκλήρωση, συσχετισμένη και ασυσχέτιστη διαφοροποίηση, συγκέντρωση-διείσδυση αγοράς, επέκταση αγοράς και επέκταση προϊόντος. Να σημειώσουμε εδώ ότι οι στρατηγικές αυτές επιτυχαίνονται είτε μέσω εσωτερικής ανάπτυξης είτε μέσω εξωτερικής ανάπτυξης όπως οι εξαγορές, οι συγχώνευσης και στρατηγικές συμμαχίες. Πιο κάτω θα δούμε αναλυτικά τις στρατηγικές.

Η κάθετη ολοκλήρωση αφορά τις ενέργειες μιας επιχείρησης για επέκταση προς τα πίσω με εξαγορά η αυξημένο έλεγχο των προμηθευτών ή μπροστά με δημιουργία δικών της κέντρων διανομής και δημιουργία σημείων λιανικής πώλησης ή εξαγορά των υφιστάμενων κέντρων διανομής και σημείων λιανικής πώλησης ή τέλος της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών με τους διανομείς και τους λιανοπωλητές.

Η κάθετη ολοκλήρωση πρέπει να εφαρμόζετε όταν υπάρχουν λίγοι ή ακριβοί ή αναξιόπιστοι προμηθευτές διανομείς προϊόντων, όταν δεν είναι απαγορευτική ή άριστη παραγωγική δυναμικότητα, αν δεν υπάρχει ταχεία ανάπτυξη του κλάδου με καλές προοπτικές και υπάρχει διαθεσιμότητα ανθρώπινων και

χρηματοοικονομικών πόρων και ικανοτήτων διοίκησης των μονάδων που αποκτώνται. Επίσης πρέπει να υπάρχει σταθερή παραγωγή που αυξάνει την προβλεψιμότητα της ζήτησης και να αποφεύγει την εποχικότητα. Τέλος πρέπει να μειώνεται σημαντικά το κόστος διανομής και αποθήκευσης να μπορεί να επιφέρει απόκτηση τεχνολογίας και βελτίωση του μάρκετινγκ με μεταφορά πόρων και ικανοτήτων προς την επιχείρηση και να δημιουργεί εμπόδια στους ανταγωνιστές(www.tex.unipi.gr/undergraduate/notes/epix.../Corporate_strategy.pdf)

Υπάρχουν φυσικά και κάποια μειονεκτήματα και προβλήματα που προκύπτουν από την κάθετη ολοκλήρωση. Πρώτα μπορεί να προκύψουν προβλήματα κεφαλαίου αφού θα χρειαστούν μεγάλα ποσά για εξαγορά ή απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου των προμηθευτών, των διανομέων και των λιανοπωλητών. Δεύτερο είναι δύσκολος ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων παραγωγικών μονάδων και η απόκτηση συνοχής και εταιρικής κουλτούρας. Θα αντιμετωπίζει δυσκολία εξόδου της επιχείρησης από τον κλάδο λόγω μεγάλης επένδυσης, υψηλού βαθμού δέσμευσης στο κλάδο και κινδύνων που προκύπτουν από την έξοδο. Τέλος η εταιρία λόγω της πρόθεσης να προστατεύει την μεγάλη επένδυση της σε τεχνολογία και εγκαταστάσεις θα αντιμετωπίσει πρόβλημα σε τυχόν αλλαγή της τεχνολογίας. Οι εταιρίες που έχουν προχωρήσει σε κάθετη ολοκλήρωση αρνούνται ή αργούν να αντιληφθούν την εξέλιξη της τεχνολογίας με αποτέλεσμα να χάνουν το πλεονέκτημα που απέκτησαν με την κάθετη ολοκλήρωση.

Θα δούμε τώρα την οριζόντια ολοκλήρωση. Οριζόντια ολοκλήρωση είναι η προσπάθεια μιας επιχείρησης να αναπτυχτεί μέσω εξαγοράς ή δημιουργίας παρόμοιων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο ίδιο στάδιο της αλυσίδας παράγωγης. Η οριζόντια ολοκλήρωση επιτρέπει σε μια επιχείρηση να αναπτύξει οικονομίες κλίμακας και να μειώσει το κόστος, να προσθέσει επιχειρησιακή ικανότητα, να ενισχύσει την μεταφορά πόρων και ικανοτήτων, να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της επιχείρησης να βρει καινούργιες ευκαιρίες για να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, να αποκτήσει μεγαλύτερη γεωγραφική βάση και μεγαλύτερο όγκο πελατών. Επίσης η επιχείρηση που εφαρμόζει οριζόντια ολοκλήρωση μπορεί να έχει πρόσβαση σε μεγαλύτερα κεφάλαια που θα της

επιτρέψουν να επενδύσει στην έρευνα και ανάπτυξη και τέλος μπορεί να αναπτύξει σύγχρονες τεχνολογικές δυνατότητες.(Mihiotis, 2005)

Η οριζόντια ολοκλήρωση μπορεί να είναι αποτελεσματική όταν ο οργανισμός μπορεί να αποκτήσει μονοπωλιακά κέρδη στην συγκεκριμένη περιοχή χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος να ενοχληθεί από τις αρχές ότι παραβιάζει τους κανόνες ανταγωνισμού, όταν ο οργανισμός δραστηριοποιείται σε αναπτυσσόμενη βιομηχανία, όταν η επίτευξη οικονομικών κλίμακας οδηγεί την επιχείρηση σε ανταγωνιστικό και συγκριτικό πλεονέκτημα. Τέλος όταν οι ανταγωνιστές παραπαίουν λόγω έλλειψης εξειδικευμένης διοίκησης ή ανάγκης για συγκριμένους πόρους που ένας οργανισμός χρειάζεται.

Η διαφοροποίηση εφαρμόζετε σαν στρατηγική όταν μια επιχείρηση σταματά να έχει κερδοφόρες ευκαιρίες ανάπτυξης στον τομέα που δραστηριοποιείτε. Σε αυτό το σημείο η επιχείρηση προχωρά στη δημιουργία ενός ομίλου εταιριών στο όποιο τοποθετεί και άλλες εταιρίες είτε σχετικές είτε ασυσχέτιστες με τον κλάδο που δραστηριοποιείτε. Ο λόγος και ο στόχος της διαφοροποίησης είναι η αύξηση του μεγέθους και της αξίας της επιχείρησης. Η μεγιστοποίηση της αξίας επιτυχαίνετε μέσω συνεργιών που επιτυχαίνονται και έχουν ως αποτέλεσμα η αξία της διαφοροποιημένης επιχείρηση να ξεπερνά σε αξία την αξία των επιχειρήσεων πριν δραστηριοποιηθούν σαν ένας όμιλος εταιριών. Η στρατηγική διαφοροποίησης χωρίζετε σε δυο επιμέρους στρατηγικές, την στρατηγική συσχετισμένης διαφοροποίησης και την στρατηγική της ασυσχέτιστης διαφοροποίησης.(Mihiotis, 2005)

Η συσχετισμένη διαφοροποίηση εφαρμόζετε με την προσθήκη συσχετισμένων προϊόντων και υπηρεσιών στα υπάρχοντα προϊόντα και υπηρεσίες. Οι λόγοι που εφαρμόζετε η συσχετισμένη διαφοροποίηση είναι μεταφορά ικανοτήτων, η μείωση κόστους από οικονομίες κλίμακας που επιτυχαίνονται στις προμήθειες, στη παράγωγη, στο μάρκετινγκ, στις πώλησης, στη διανομή και στη διοίκηση. Αναπτύσσουν επίσης δύναμη στην αγορά που τους επιτρέπει να έχουν έλεγχο πηγών προμηθειών και αγορών σε θέματα ποσότητας, τιμών, ποιότητας και έμμεσης αντιμετώπισης του ανταγωνισμού. Μπορούν και αναπτύσσουν οικονομίες εύρους προϊόντων που προέρχονται από ευκαιρίες μείωσης του

κόστους από την κοινή λειτουργία και διαχείριση δυο ή περισσότερων επιχειρήσεων.(www.tex.unipi.gr/undergraduate/notes/epix.../Corporate_strategy.pdf)

Η συσχετισμένη διαφοροποίηση εφαρμόζεται όταν μέσω αυτής της στρατηγικής μπορούν να αποκτηθούν πληροφορίες όπως τεχνολογία και τάσεις τις αγορές. Επίσης εφαρμόζεται όταν χρειάζεται να κάνουμε διασπορά κινδύνου με την ανεξάρτηση της επιχείρησης από ένα προϊόν που πιθανόν να έχει μείωση εσόδων η έχει κάνει τον κύκλο του στην αγορά.

Η στρατηγική ασυσχέτιστης διαφοροποίησης αφορά την προσθήκη προϊόντων και υπηρεσιών που δεν έχουν σχέση με τον τομέα που δραστηριοποιείτε η επιχείρηση. Η προσέγγιση σε αυτή την στρατηγική είναι να εισέρθει η επιχείρηση σε οποιαδήποτε δραστηριότητα νομίζει ότι μπορεί να δημιουργήσει κέρδη. Μια επιχείρηση προχωρά σε στρατηγική ασυσχέτιστης διαφοροποίησης όταν υπάρχουν στη αγορά εταιρίες με υποτιμημένα περιουσιακά στοιχεία, όταν έχει στόχο να δημιουργήσει κεφαλαιακά κέρδη, όταν υπάρχουν εταιρίες με χρηματοοικονομικά προβλήματα και όταν υπάρχουν εταιρίες που μπορούν να αγοραστούν σε χαμηλές τιμές και να ανακάμψουν.

Συνήθως ασυσχέτιστη διαφοροποίηση έχουμε όταν από μια επιχείρηση υπάρχει ανάγκη επένδυσης πλεονασματικού κεφαλαίου, όταν ο κλάδος που δραστηριοποιείτε η επιχείρηση έχει φθίνουσα ανάπτυξη και κέρδη. Ακόμα όταν υπάρχουν πόροι και διοικητικές ικανότητες στελεχών για να γίνει η επιχείρηση ανταγωνιστική σε ένα άλλο κλάδο. Όταν υπάρχει χρηματοοικονομική συνέργια μεταξύ της εταιρίας που εξαγοράζει και της εταιρίας που εξαγοράζεται, όταν μπορούν να γίνει παράκαμψη των αντιμονοπωλιακών περιορισμών, και όταν υπάρχουν ισχυρές φιλοδοξίες και κίνητρα από ισχυρά στελέχη της επιχείρησης. (Mihiotis, 2005)

Επόμενη στρατηγική ανάπτυξης είναι συγκέντρωση και διεύρυνση στην αγορά. Σε αυτή την περίπτωση η στρατηγική προσπαθεί να προχωρήσει στη εστίαση των πόρων και ικανοτήτων της επιχείρησης στα υπάρχοντα προϊόντα και αγορές με σκοπό να επιτύχει ανάπτυξη μέσω της αύξησης του μεριδίου αγοράς.

Οι τρόποι που μπορεί να επιτευχτεί η συγκεκριμένη στρατηγική είναι οι ακόλουθοι. Με την αύξηση της χρήσης του προϊόντος από τους υπάρχοντες

πελάτες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διαφήμισης και τις προώθησης νέων χρήσεων για τα υπάρχοντα προϊόντα. Η προσέλκυση των πελατών των ανταγωνιστών με διαφοροποίηση των προϊόντων και χαμηλές τιμές και τέλος με την προσέλκυση καταναλωτών που δεν χρησιμοποιούσαν μέχρι σήμερα το είδος των προϊόντων που παράγει η επιχείρηση. Το τελευταίο μπορεί να γίνει με προώθηση των προϊόντων στα σημεία πώλησης, καλύτερη τοποθέτηση των προϊόντων στα ράφια, εφαρμογή πολιτικών προσέλκυσης νέων πελατών και μάρκετινγκ και με τη προσφορά δωρεάν δειγμάτων και κουπονιών.

(www.tex.unipi.gr/undergraduate/notes/epix.../Corporate_strategy.pdf)

Η συγκεκριμένη στρατηγική μπορεί να εφαρμοστεί όταν η αγορά δεν είναι κορεσμένη, όταν υπάρχουν περιθώρια αύξησης της χρήσης από τους υπάρχοντες καταναλωτές, όταν το μερίδιο αγοράς μειώνετε αλλά η αγορά αναπτύσσεται, όταν οι οικονομίες κλίμακας προσφέρουν σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, όταν ο κλάδος δεν προσφέρεται για τεχνολογικές καινοτομίες και όταν υπάρχουν εμπόδια εισόδου νέων ανταγωνιστών.

Οι κίνδυνοι προκύπτουν από την εφαρμογή της στρατηγικής συγκέντρωσης και διείσδυσης στη αγορά είναι ο εγκλωβισμός σε ένα κλάδο και ότι η στρατηγική αυτή αντιμετωπίζει δυσκολίες και είναι εύθραυστη και ευαίσθητη στις αλλαγές της αγοράς και του περιβάλλοντος στο τομέα που δραστηριοποιείτε.

Θα δούμε τώρα την στρατηγική ανάπτυξης αγοράς . Η στρατηγική αυτή έχει ως στόχο την ανάπτυξη υπαρχόντων προϊόντων σε νέες αγορές. Η στρατηγική ανάπτυξης νέων προϊόντων ενδείκνυται όταν η επιχείρηση διαθέτει νέα, αξιόπιστα και όχι ακριβά δίκτυα διανομής και η αγορά δεν είναι κορεσμένη.

Οι τρόποι εφαρμογής της στρατηγικής αυτής είναι μέσω νέων γεωγραφικών περιοχών σε εγχώριο ή διεθνές επίπεδο, με την είσοδο σε νέα δίκτυα διανομής και την προσέλκυση πελατών από αλλά τμήματα της αγοράς.

Τέλος θα αναλύσουμε την στρατηγική ανάπτυξης προϊόντων. Η συγκεκριμένη στρατηγική έχει ως στόχο την ανάπτυξη νέων προϊόντων για τις υπάρχουσες αγορές ή τροποποίηση των υπαρχόντων προϊόντων. Εφαρμόζουμε αυτή την

στρατηγική όταν η επιχείρηση διαθέτει επιτυχημένα προϊόντα που όμως βρίσκονται σε φάση ωρίμανσης και ο κλάδος χαρακτηρίζεται από ταχείες τεχνολογικές εξελίξεις.

Η στρατηγική εφαρμόζεται με ανάπτυξη νέων χαρακτηριστικών προϊόντων, με ανάπτυξη νέων ποιοτικών αλλαγών και ανάπτυξη επιπλέον μεγεθών και μοντέλων. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης στρατηγικής χρειάζεται την υποστήριξη από το τμήμα μάρκετινγκ ώστε τα νέα προϊόντα να τύχουν σωστής προώθησης. Η σωστή προώθηση των καινούργιων προϊόντων ή των τροποποιημένων προϊόντων είναι σημαντική για την επιτυχία της στρατηγικής. Χωρίς σωστή προώθηση ο καταναλωτής δεν θα μπορέσει να γνωρίσει και να πειστεί ότι αξίζει τον κόπο να δοκιμάσει το νέο προϊόν.

7. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

7.1 Ποσοτική ανάλυση

Θα δούμε πριν προχωρήσουμε με το ερωτηματολόγιο την έννοια της ποσοτικής ανάλυσης. Το ερωτηματολόγιο είναι ένα εργαλείο που προκύπτει από την επιστημονική προσέγγιση της ποσοτικής ανάλυσης και για αυτό πρώτα θα κάνουμε μια αναφορά στην ποσοτική ανάλυση.

Με τον όρο ποσοτική ανάλυση εννοούμε το σύνολο εκείνων των τεχνικών λήψης αποφάσεων, οι οποίες βασίζονται στη επιστημονική προσέγγιση για την επίλυση διοικητικών προβλημάτων (Οικονόμου και Γεωργίου 1999). Είναι γενικά τεχνικές που χρησιμοποιούν μαθηματικά μοντέλα για να περιγράψουν την λειτουργία ενός συστήματος και μπορούν να συμβάλλουν ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία τους.

Η διοίκηση κάθε επιχείρησης ή οργανισμού λαμβάνει αποφάσεις που αφορούν προβλήματα προερχόμενα από διάφορες λειτουργίες μιας επιχείρησης ή ενός οργανισμού. Η λήψη αποφάσεων κάποιες φορές μπορεί να γίνει βάση της εμπειρίας των διοικητικών στελεχών, τους κανονισμούς της επιχείρησης την προηγούμενη εμπειρία από παρόμοια προβλήματα κ.λπ. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων μπορεί να διευκολυνθεί από την συστηματική προσέγγιση η οποία χρησιμοποιεί για κάθε περίπτωση ένα κατάλληλο μοντέλο. Ως μοντέλο ορίζετε μια αναπαράσταση ή απεικόνιση των πλέων σημαντικών χαρακτηριστικών ενός συστήματος την οποία μπορούμε με ευχέρεια να αναλύσουμε (Οικονόμου και Γεωργίου 1999)

Συνήθως η ανάπτυξη και χρησιμοποίηση ενός μοντέλου γίνεται για ένα ή περισσότερους σκοπούς, οι σημαντικότεροι των οποίων είναι οι ακόλουθοι

- Η περιγραφή του συστήματος και των συστατικών του μερών
- Η κατανόηση της δομής του συστήματος και του τρόπου λειτουργίας του
- Η πρόβλεψη της μελλοντικής συμπεριφοράς του συστήματος με διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας.

- Ο έλεγχος λειτουργίας του συστήματος.

(Οικονόμου και Γεωργίου 1999)

Η διαδικασία λήψης αποφάσεων που βασίζετε στη συστημική προσέγγιση με την χρήση του κατάλληλου μοντέλου εκτός από αυτά που αναφέρθηκαν πιο πάνω αναζητά και απαντήσεις που αφορούν την βελτιστοποίηση της λειτουργίας του συστήματος. Η βελτιστοποίηση είναι συνυφασμένη με ένα ή περισσότερα κριτήρια που μετρούν την απόδοση ενός συστήματος. Η βέλτιστη λύση είναι αυτή που μεγιστοποιεί ή ελαχιστοποιεί την τιμή του κριτηρίου απόδοσης, το οποίο μπορεί να είναι διαφορετικό κάθε φορά και εξαρτάται άμεσα από το εξεταζόμενο πρόβλημα (Οικονόμου και Γεωργίου 1999).

Η διαδικασία επίλυσης ενός προβλήματος για την λήψη της βέλτιστης απόφασης ακόλουθη μια σειρά από βήματα που περιλαμβάνει την ανάπτυξη και επίλυση ενός μαθηματικού μοντέλου το οποίο είναι σε θέση να περιγράψει ικανοποιητικά εκείνα τα χαρακτηριστικά του συστήματος που θεωρούνται σημαντικά για την λήψη της απόφασης. Η μοντελοποίηση υποστηρίζει την λήψη της τελικής απόφασης και βοηθά στην προσπάθεια να απαντηθούν βασικά ερωτήματα της διαδικασίας που αφορούν τον σαφή προσδιορισμό του προβλήματος, τις εναλλακτικές λύσεις που υπάρχουν και τα σημεία εκείνα που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης. Τα βασικά στάδια της διαδικασίας είναι τα ακόλουθα

- Αναγνώριση και καθορισμός του προβλήματος
- Συλλογή των δεδομένων
- Καθορισμός των κριτηρίων επιλογής
- Σκιαγράφηση του συνόλου των εφικτών λύσεων
- Αξιολόγηση των εφικτών λύσεων με βάση τα κριτήρια-Επίλυση του μοντέλου.
- Επιλογή της βέλτιστης λύσης και λήψη απόφασης
- Εφαρμογή της βέλτιστης λύσης στο σύστημα

- Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και ανατροφοδότηση

Η διαδικασία της λήψης της βέλτιστης απόφασης περιλαμβάνει τα έξι πρώτα βήματα. Το πρώτο και δεύτερο βήμα αποτελούν τα βήματα προετοιμασίας, το τρίτο και τέταρτο βήμα αποτελούν την ανάπτυξη του μοντέλου σε σχέση με το εξεταζόμενο πρόβλημα, τα βήματα πέντε και έξι αποτελούν την ενότητα επίλυσης του μοντέλου για την εξεύρεση της βέλτιστης λύσης και τέλος στα επόμενα στάδια γίνεται εφαρμογή της λύσης στο πραγματικό σύστημα (Οικονόμου και Γεωργίου 1999)

Η αναγνώριση του προβλήματος και ο καθορισμός του αποτελούν το πιο σημαντικό βήμα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Συνήθως η ομάδα επίλυσης του προβλήματος εντοπίζει τις επιπτώσεις του στη λειτουργία της επιχείρησης ή του οργανισμού και προσδιορίζει τις αιτίες. Στο σημείο αυτό καθορίζονται οι στόχοι, οι περιορισμοί, οι παράμετροι και οι μεταβλητές του προβλήματος και γενικότερα τα στοιχεία που επηρεάζουν και δημιουργούν το πρόβλημα.

Στη συνέχεια συλλέγονται τα δεδομένα που είναι απαραίτητα για την ποσοτικοποίηση των περιορισμών και των στόχων του προβλήματος. Η συλλογή των δεδομένων μπορεί να συνεχίζεται σε όλη την διάρκεια της διαδικασίας επειδή σε κάποιο στάδιο να χρειαστεί επαναπροσδιορισμός κάποιων στοιχείων του προβλήματος. Μετά το τέλος της συλλογής των στοιχείων γίνεται μια πρώτη αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.

Στα επόμενα στάδια έχουμε την μετατροπή του προβλήματος σε μαθηματικό μοντέλο με στόχο τον εντοπισμό της βέλτιστης λύσης. Τα κριτήρια επιλογής της βέλτιστης λύσης εκφράζονται μαθηματικά με μια ή περισσότερες μαθηματικές συναρτήσεις.

Μετά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης του μοντέλου περνάμε στο στάδιο της επίλυσης. Εφαρμόζοντας την κατάλληλη μεθοδολογία προχωρούμε στην αξιολόγηση των πιθανών αποφάσεων. Η επίλυση του μοντέλου οδηγεί στον εντοπισμό των βέλτιστων τιμών οι οποίες δίνουν την άριστη τιμή στο κριτήριο της επιλογής. Τα αποτελέσματα του μοντέλου επανεκτιμούνται αφού ληφθέν υπόψη τα υπόλοιπα ποιοτικά ή ποσοτικά χαρακτηριστικά του προβλήματος

που δεν έχουν συμπεριληφθή στο μοντέλο και τα οποία ενσωματώνουν τις απόψεις και την εμπειρία των στελεχών της επιχείρησης ή του οργανισμού.

Τέλος υπάρχει η εφαρμογή στο πραγματικό περιβάλλον και σύστημα όπου θα αξιολογηθεί η εφαρμογή σε πραγματικό επίπεδο της βέλτιστης λύσης. Αυτό πιθανότατα να φέρει αναπροσαρμογές ώστε να εκφράζει καλύτερα το πραγματικό σύστημα.

7.2 Ερωτηματολόγιο

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω θα προχωρήσουμε με την κατασκευή ενός ερωτηματολογίου ώστε να πάρουμε ποσοτικές μετρήσεις για το πρόβλημα που μελετώ σε αυτή την διπλωματική εργασία.

Το ερωτηματολόγιο είναι κλειστού τύπου δηλαδή θα υποβληθούν 34 ερωτήσεις-δηλώσεις και οι ερωτώμενοι θα κληθούν να βαθμολογήσουν την κάθε ερώτηση. Ο κάθε ερωτώμενος θα μπορεί να βαθμολογήσει με μια κλίμακα από το 1 μέχρι το 5 κατά πόσο συμφωνεί ή διαφωνεί με τη δήλωση που διατυπώνεται.

Θα υπάρξουν 34 ερωτήσεις οι οποίες για σκοπούς ανάλυσης θα χωριστούν σε τρεις ομάδες-στόχους. Η πρώτη ομάδα ερωτήσεων θα έχει ως στόχο την διερεύνηση της παρούσας κατάστασης της Κυπριακής ναυτιλίας και θα είναι οι 15 πρώτες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που θα δούμε πιο κάτω. Ο δεύτερος στόχος είναι να διερευνήσουμε αν υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης της Κυπριακής ναυτιλίας και θα αφορά τις ερωτήσεις 16 με 26 δηλαδή τις επόμενες 11 ερωτήσεις. Τέλος η τρίτη ομάδα ερωτήσεων θα έχει στόχο τη διερεύνηση των προοπτικών χάραξης πολιτικών και στρατηγικών που θα βοηθήσουν την περεταίρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Αυτή ομάδα περιλαμβάνει τις τελευταίες 7 ερωτήσεις από την ερώτηση 27 μέχρι την ερώτηση 34.

Το ερωτηματολόγιο θα δοθεί ενοποιημένο στους ερωτηθέντες χωρίς την ομαδοποίηση που αναφέρθηκε πιο πάνω για να μπορέσουν να βαθμολογήσουν ελεύθερα και να μην επηρεάζονται από την ομαδοποίηση και τους στόχους της κάθε ομάδας ερωτήσεων. Στόχος είναι να απαντηθούν γύρω στα 100

ερωτηματολόγια. Παρακάτω μπορείτε να δείτε το ερωτηματολόγιο όπως θα δοθεί για απαντήσεις.

1. Η κυπριακή κυβέρνηση δίνει μεγάλη σημασία στη Κυπριακή ναυτιλία
2. Οι υπηρεσίες που προσφέρει το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας είναι πολύ καλές
3. Η βοήθεια και η υποστήριξη του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας στη Κυπριακή ναυτιλία είναι ικανοποιητική.
4. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργεί χωρίς διευθυντή αφού δεν έχει προχωρήσει η αντικατάσταση του προηγούμενου διευθυντή. Η απουσία διευθυντή επηρεάζει αρνητικά την λειτουργία του οργανισμού.
5. Η εκπροσώπηση της Κύπρου στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα είναι πολύ καλή.
6. Η διοργάνωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συνεδρίου (Maritime Cyprus) κάθε δυο χρόνια βοηθά στη προβολή της Κύπρου σαν ναυτιλιακό κέντρο.
7. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο προσφέρει καλές υπηρεσίες στη Κυπριακή ναυτιλία.
8. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο βοηθά στη προβολή της Κύπρου σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.
9. Το Κυπριακό νηολόγιο και Κυπριακή σημαία χαρακτηρίζονται από την αξιοπιστία τους και την καλή τους φήμη.
10. Η Κύπρος και ιδιαίτερα η Λεμεσός δίκαια χαρακτηρίζετε σαν ένα διεθνές κέντρο πλοιοδιαχείρισης.
11. Η καλή γεωγραφική θέση της Κύπρου και η εύκολη σύνδεση με πολλές χώρες του κόσμου βοηθά την ανάπτυξη των εταιριών πλοιοδιαχείρισης.
12. Η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης είναι πολύ καλή.

13. Η συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών του κράτους με τις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης είναι πολύ καλή.
14. Ο βαθμό κατάρτισης του ντόπιου εργατικού δυναμικού που εργάζεται στις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης και ευρύτερα στις ναυτιλιακές εταιρίες είναι εξαιρετικός.
15. Η οικονομική κρίση και το κούρεμα καταθέσεων επηρέασαν αρνητικά την κυπριακή ναυτιλία.
16. Η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας βοηθά στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας
17. Ο ρόλος του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας είναι σημαντικός στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.
18. Η φορολογική πολιτική του Κυπριακού κράτους και το ύψος του εταιρικού φόρου μπορεί να βοηθήσει στη περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.
19. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο συμβάλει στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας;
20. Η κυβερνητική πολιτική στη νηολόγηση πλοίων είναι ανταγωνιστική και μπορεί να προσελκύσει νέες εγγραφές πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο.
21. Η φορολογία εισοδήματος που υπάρχει στη Κύπρο βοηθά την ανάπτυξη των εταιριών πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο.
22. Οι φορολογικές ελαφρύνσεις που παρέχονται σε ξένους υπηκόους ή οι ημέρες στο εξωτερικό που δεν φορολογούνται θεωρείτε ότι συμβάλλουν στη δραστηριοποίηση περισσότερων εταιριών πλοιοδιαχείρισης στη Κύπρο.

23. Η παρουσία της Τρόικα στη Κύπρο θα επηρεάσει θετικά την Κυπριακή ναυτιλία.
24. Η ανακάλυψη και εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων θα βοηθήσει την ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.
25. Υπάρχει η δυνατότητα προσέλκυσης από την Κυπριακή ναυτιλία μεγαλύτερου μεριδίου της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς από αυτό που κατέχει σήμερα.
26. Η ναυτιλία στη Κύπρο είναι ένας κλάδος με δυνατότητες ανάπτυξης και προσφοράς στη Κυπριακή οικονομία.
27. Η λειτουργία υφυπουργείου Ναυτιλίας θα βοηθήσει στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.
28. Υπάρχει όραμα και εφαρμόζονται σωστές πολιτικές ώστε η Κυπριακή ναυτιλία να αναπτυχτεί περισσότερο τα επόμενα χρόνια.
29. Η εργοδότηση περισσότερων Κυπριών ναυτικών στα υπό κυπριακή σημαία πλοία θα βελτιώσει την αξιοπιστία και την φήμη του κυπριακού νηολογίου
30. Η άρση του τούρκικου εμπάργκο στα κυπριακά πλοία θα βοηθήσει παρά πολύ την ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας.
31. Η στενότερη συνεργασία του κράτους με την κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία θα βελτιώσει την αξιοπιστία και το κύρος της κυπριακής σημαίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη.
32. Υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα προβολής της Κύπρου σαν κέντρο πλοιοδιαχείρισης και αυτό θα βοηθήσει την προσέλκυση περισσότερων εταιριών στη Κύπρο.
33. Η χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής θα βοηθήσει την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας.

34. Πρέπει να υπάρξει ένας καινούργιος σχεδιασμός από πλευράς κράτους και ναυτιλιακής βιομηχανίας ώστε να προβληθεί περισσότερο η Κυπριακή ναυτιλία στο εξωτερικό.

8. Κεφάλαιο 8 Ανάλυση ερωτηματολογίου-Συμπεράσματα

8.1 Ανάλυση ερωτηματολογίου

Η διαδικασία απάντησης του ερωτηματολογίου ξεκίνησε στις 22 Απριλίου και ολοκληρώθηκε στις 10 Μαΐου. Το ερωτηματολόγιο δόθηκε για απάντηση σε ναυτιλιακές εταιρίες της Λεμεσού, στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, στο Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο και σε πρόσωπα εκτός του χώρου της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ανταπόκριση ήταν σχετικά καλή χωρίς όμως να επιτευχθεί ο στόχος των εκατόν απαντήσεων. Τελικά οι απαντήσεις που πήραμε ήταν ογδόντα.

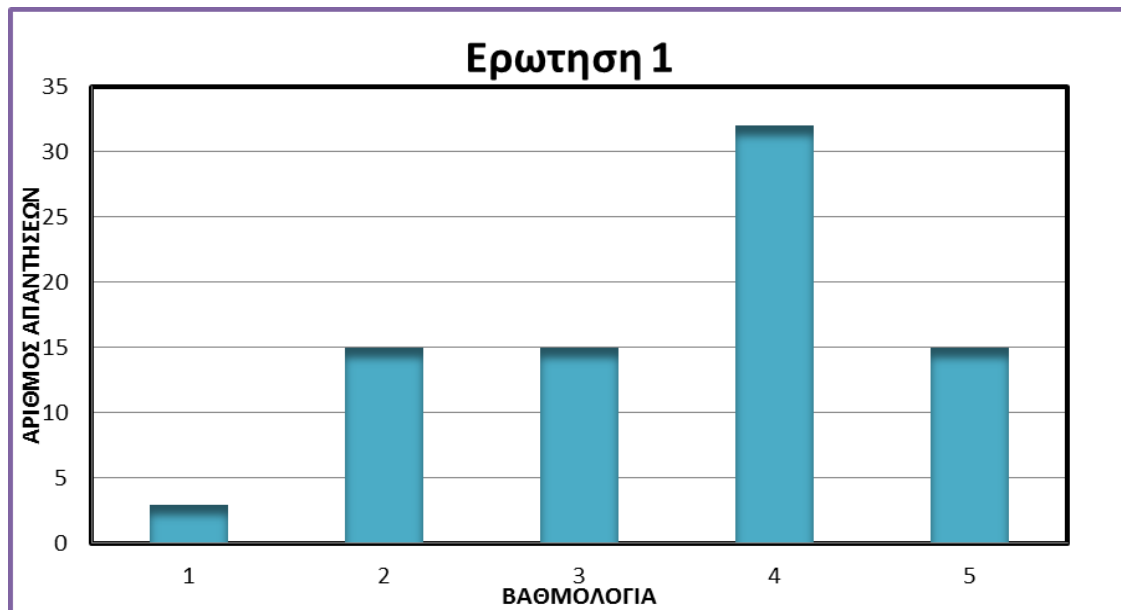
Ο λόγος που το ερωτηματολόγιο δόθηκε σε κόσμο εκτός ναυτιλιακής βιομηχανίας ήταν για να έχουμε μια πιο σφαιρική άποψη για τα ερωτήματα που υπήρχαν στο ερωτηματολόγιο. Τα ευρήματα από αυτό το ερωτηματολόγιο θα τα δούμε πιο κάτω. Να σημειώσουμε εδώ ότι δεν θα γίνει αποκλεισμός των μέγιστων και ελαχίστων σε κάθε ερώτηση γιατί το δείγμα ήταν τυχαίο και θεωρώ ότι η κάθε απάντηση θα πρέπει να αξιολογηθεί

Η πρώτη ερώτηση-δήλωση ήταν ότι η Κυπριακή κυβέρνηση δίνει μεγάλη σημασία στη Κυπριακή ναυτιλία. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω οι ερωτηθέντες καλούνταν να αξιολογήσουν την δήλωση δίνοντας βαθμολογία από το 1 μέχρι 5 με το 1 να αντιπροσωπεύει το διαφωνώ και το 5 το συμφωνώ απόλυτα.

Τα αποτελέσματα που πήραμε σε δείγμα ογδόντα απαντήσεων είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	15
3	15
4	32
5	15

Ακολουθεί η γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων



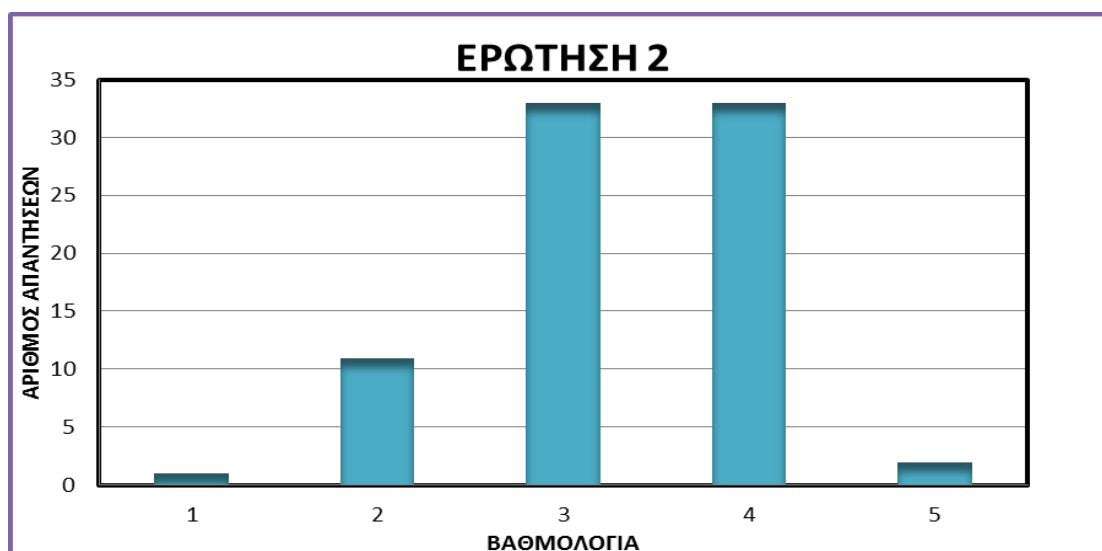
Εδώ έχουμε 3 άτομα να διαφωνούν έντονα με την δήλωση 15 άτομα να διαφωνούν με την δήλωση, 15 άτομα να δηλώνουν ότι ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν 32 άτομα να συμφωνούν και 15 άτομα να συμφωνούν απόλυτα.

Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων μπορούμε να πούμε ότι η αίσθηση που αφήνει η πρώτη ερώτηση είναι ότι η Κυβέρνηση δίνει μεγάλη σημασία στη Κυπριακή ναυτιλία. Υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός ερωτηθέντων που συμφωνούν απόλυτα με την δήλωση και η πλειοψηφία των ερωτηθέντων να δηλώνει ότι συμφωνεί. Οι αρνητικές ψήφοι είναι η μειοψηφία του δείγματος ενώ αυτοί που βαθμολογούν με 3 θεωρούμε ότι πιστεύουν ότι η Κυβέρνηση δίνει σημασία στη ναυτιλία αλλά έχουν επιφυλάξεις για το αν δίνει τη σημασία που χρειάζεται.

Η δεύτερη δήλωση λέει ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας είναι πολύ καλές. Οι απαντήσεις είναι οι ακόλουθες:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	11
3	33
4	33
5	2

Ακολουθεί η γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων



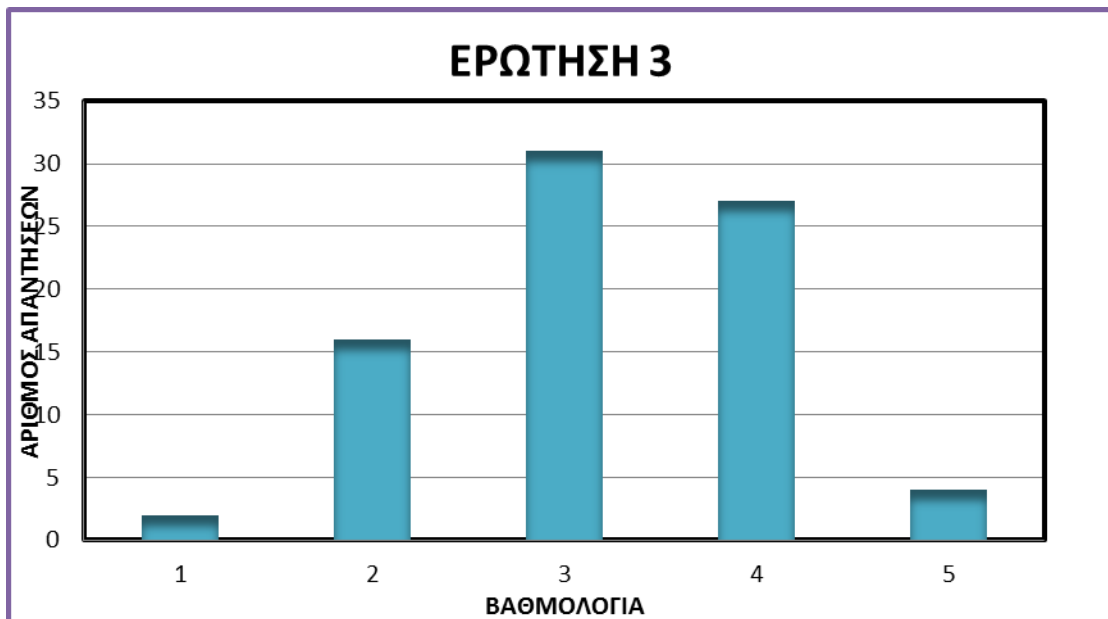
Εδώ βρίσκουμε 33 άτομα να δηλώνουν ότι ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν 33 άτομα να συμφωνούν 2 άτομα να συμφωνούν απόλυτα και 12 άτομα να διαφωνούν.

Εδώ φαίνεται οι ερωτηθέντες να μην αποδέχονται πλήρως την δήλωση. Υπάρχει μεγάλος αριθμός απαντήσεων που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν και ίδιος αριθμός απαντήσεων που συμφωνούν αλλά και πολύ μικρός αριθμός που συμφωνούν απόλυτα. Άρα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν πολλές επιφυλάξεις αν οι υπηρεσίες που προσφέρονται μπορούν να χαρακτηριστούν πολύ καλές.

Η τρίτη δήλωση αναφέρει ότι η βοήθεια και η στήριξη του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας στη Κυπριακή ναυτιλία είναι πολύ καλή

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	16
3	31
4	27
5	4

Η γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων παρουσιάζεται στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί



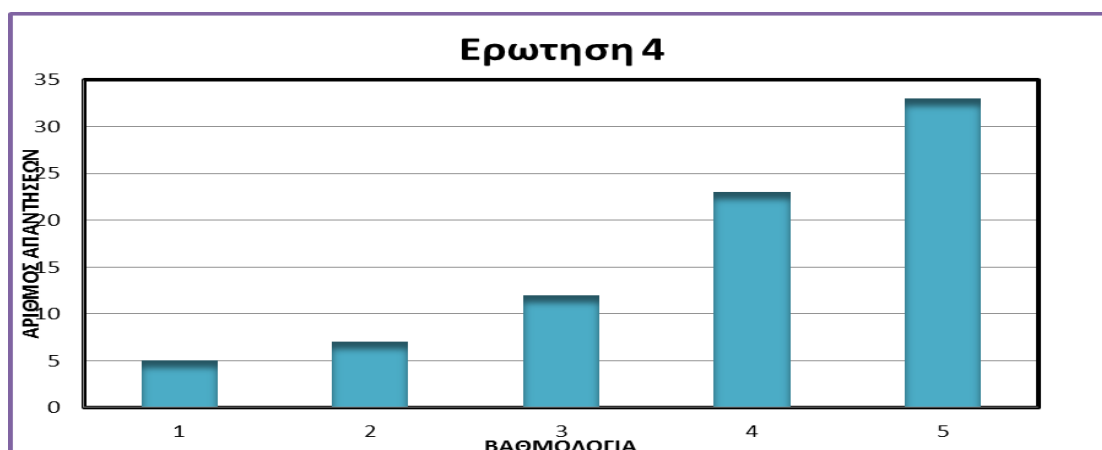
Σε αυτή την ερώτηση έχουμε 2 άτομα να διαφωνούν έντονα με την δήλωση 16 άτομα να διαφωνούν 31 άτομα ούτε να συμφωνούν ούτε να διαφωνούν 27 άτομα να συμφωνούν και μόλις τέσσερα άτομα να συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ βλέπουμε παρόμοια εικόνα με την προηγούμενη ερώτηση αλλά με μια μικρή αύξηση των αρνητικών απαντήσεων και την πλειοψηφία να κρατά ουδέτερη στάση. Φυσικά υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός που αποδέχεται την δήλωση αλλά επειδή είναι μικρός αριθμός που συμφωνεί απόλυτα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει στήριξη και βοήθεια αλλά υπάρχουν πολλές επιφυλάξεις που προκύπτουν από τις πολλές ουδέτερες απαντήσεις και τις αρνητικές απαντήσεις.

Στη επομένη ερώτηση γίνεται η δήλωση ότι το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργεί χωρίς διευθυντή αφού δεν έχει προχωρήσει η αντικατάσταση του προηγούμενου διευθυντή. Η απουσία διευθυντή επηρεάζει αρνητικά την λειτουργία του οργανισμού. Σε αυτή την ερώτηση έχουμε τα ακόλουθα αποτελέσματα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	5
2	7
3	12
4	23
5	33

Η γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων είναι η πιο κάτω



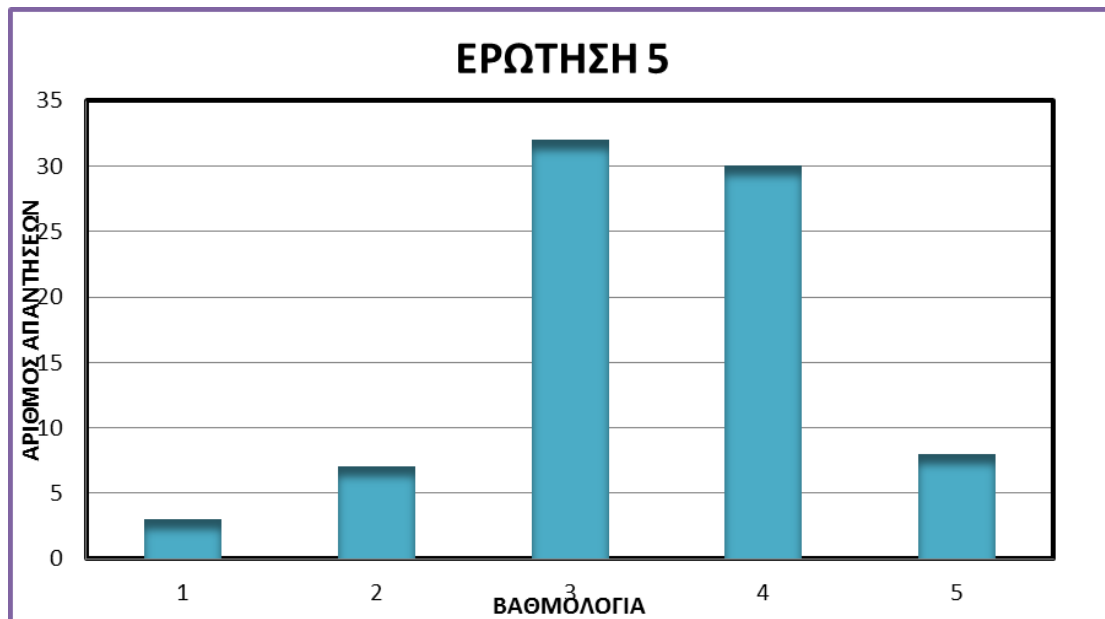
Εδώ έχουμε πέντε απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 7 που διαφωνούν 12 που δεν διαφωνούν ούτε συμφωνούν 23 που συμφωνούν και 33 που συμφωνούν απόλυτα.

Από τα αποτελέσματα μπορεί εύκολα να διακρίνει ότι η δήλωση είναι αποδεχτεί από ένα μεγάλο μέρος των ερωτηθέντων και ότι η απουσία διευθυντή επηρεάζει αρνητικά την λειτουργία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Φυσικά υπάρχουν και αυτοί που διαφωνούν με την άποψη αλλά είναι μειοψηφία. Ένας μικρός αριθμός κρατά ουδέτερη στάση αλλά κατά την άποψη μας δεν αλλάζει το τελικό συμπέρασμα.

Η πέμπτη ερώτηση προχώρα με την δήλωση ότι η εκπροσώπηση της Κύπρου στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα είναι πολύ καλή. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα.

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	7
3	32
4	30
5	8

Η γραφική απεικόνιση είναι όπως παρουσιάζεται στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί



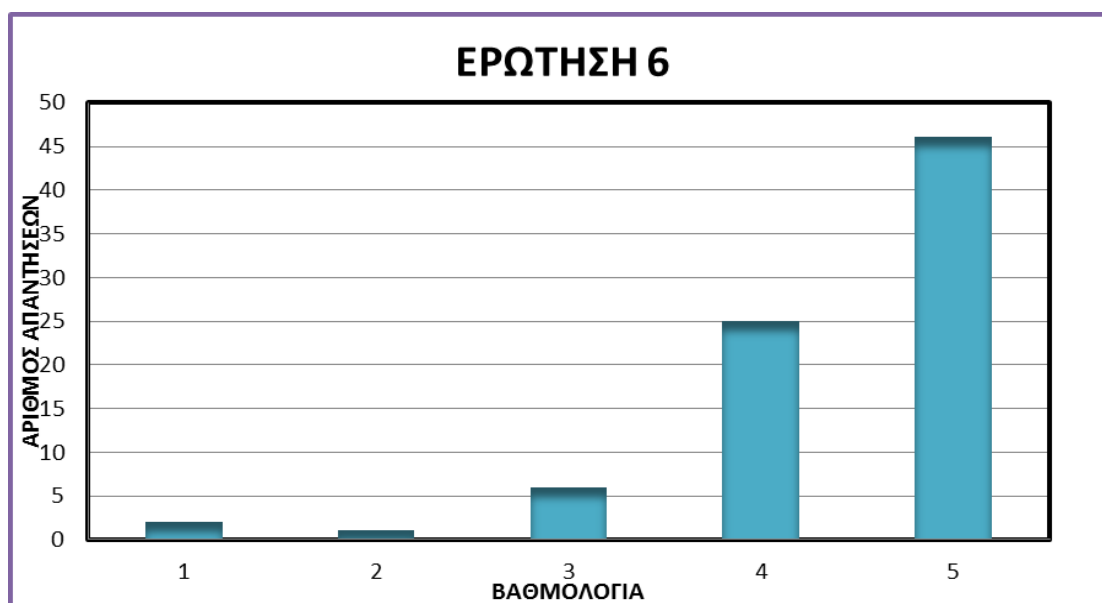
Σε αυτή την ερώτηση έχουμε 3 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 7 που διαφωνούν 32 που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν 30 που συμφωνούν και 8 που συμφωνούν απόλυτα.

Από τις λίγες αρνητικές βαθμολογίες καταλαμβάνουμε ότι η δήλωση δεν απορρίπτετε. Οι λίγες όμως απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα και το γεγονός ότι οι περισσότερες απαντήσεις βρίσκονται μεταξύ ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ και στο συμφωνώ μας κάνει να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η εκπροσώπηση είναι καλή αλλά δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε με σιγουριά ότι είναι πολύ καλή.

Η έκτη ερώτηση περιέχει την ακόλουθη δήλωση: Η διοργάνωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συνεδρίου (Maritime Cyprus) κάθε δυο χρόνια βοηθά στη προβολή της Κύπρου σαν ναυτιλιακό κέντρο. Τα αποτελέσματα που πήραμε είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	1
3	6
4	25
5	46

Η γραφική απεικόνιση είναι η πιο κάτω:



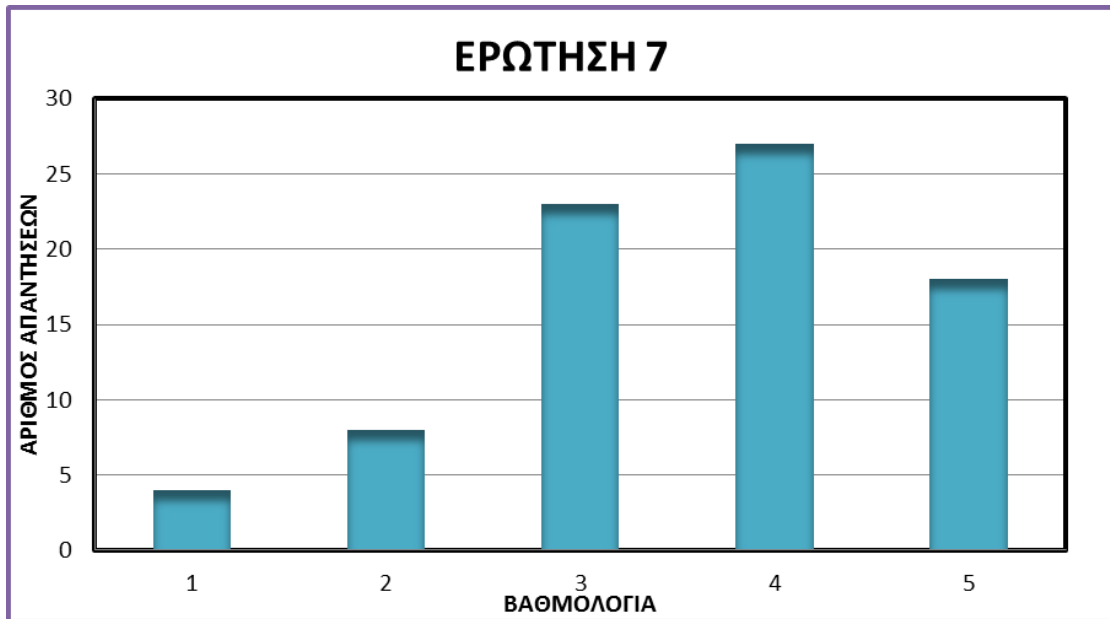
Εδώ έχουμε μόλις 2 που διαφωνούν έντονα 1 που διαφωνεί 6 που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν 25 που συμφωνούν και 46 που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ τα αποτελέσματα είναι καθαρά και φαίνεται ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή από τους ερωτηθέντες και ότι σε πολύ μεγάλο αριθμό στηρίζουν απόλυτα την άποψη που διατυπώνει η δήλωση στο ερώτημα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η εβδόμη ερώτηση προχώρα στη δήλωση ότι το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο προσφέρει καλές υπηρεσίες στη Κυπριακή ναυτιλία. Τα αποτελέσματα που πήραμε είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	4
2	8
3	23
4	27
5	18

Η γραφική απεικόνιση είναι όπως παρουσιάζετε στο επόμενο σχεδιάγραμμα:



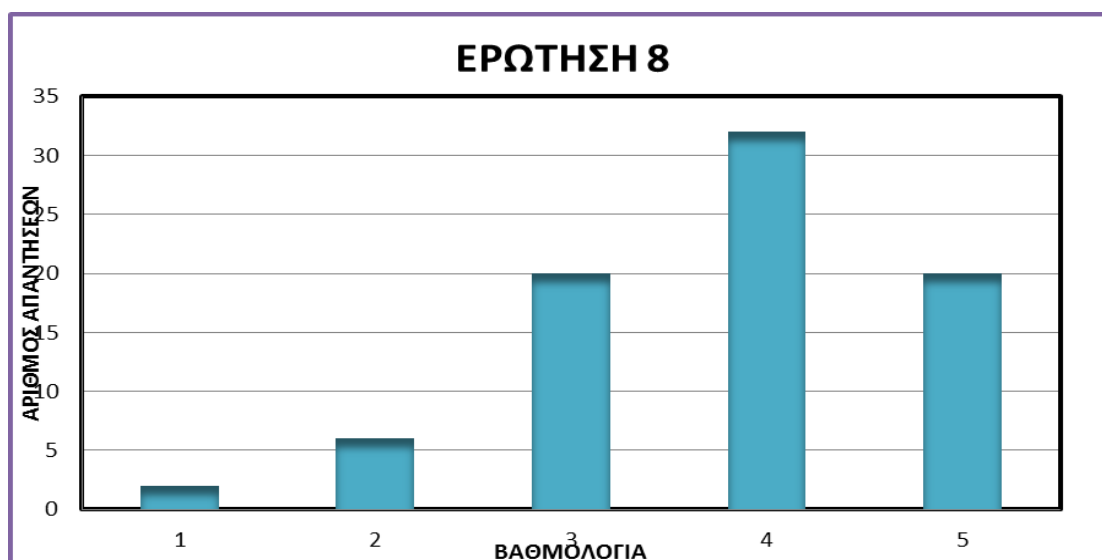
Τα αποτελέσματα εδώ μας δίνουν 4 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα, 8 που διαφωνούν, 23 που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν, 27 που συμφωνούν και 18 που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ έχουμε λίγες απαντήσεις που δηλώνουν διαφωνία, μόλις 12 από τις 80 που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δήλωση δεν απορρίπτεται και μετά η δήλωση σχεδόν τριχοτομείται. Επειδή υπάρχουν πολλές απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα και η πλειοψηφία των απαντήσεων συμφωνεί με ένα κομμάτι να έχει κάποιες επιφυλάξεις καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο προσφέρει καλές υπηρεσίες προς τη Κυπριακή ναυτιλία.

Η όγδοη ερώτηση περιέχει την δήλωση ότι το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο βοηθά στη προβολή της Κύπρου σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	6
3	20
4	32
5	20

Η γραφική απεικόνιση εδώ είναι όπως παρουσιάζεται πιο κάτω



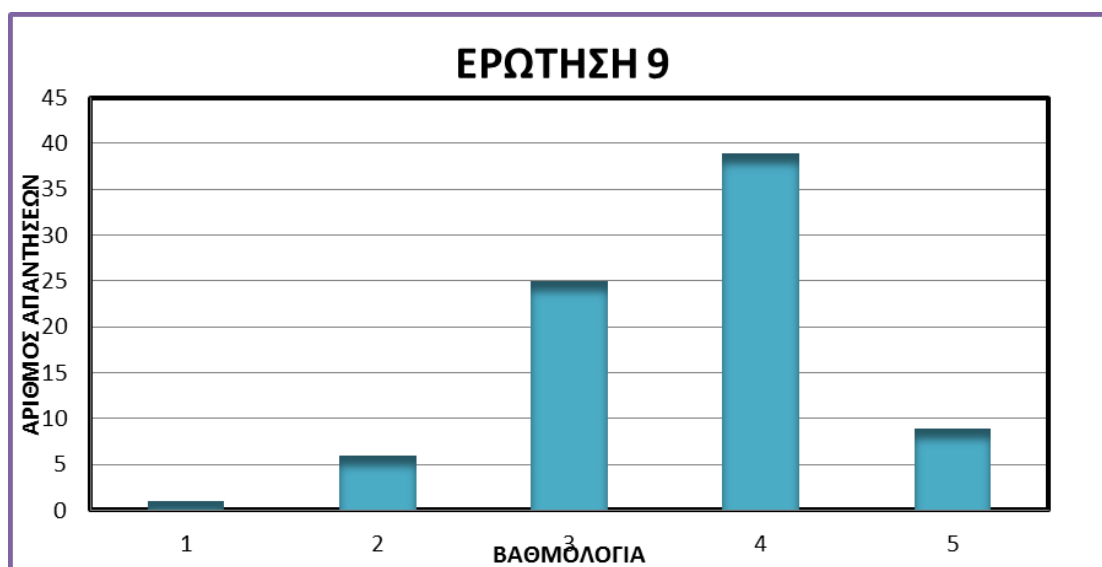
Τα αποτελέσματα εδώ μας δίνουν 2 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα, 6 που διαφωνούν, 20 που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν, 32 που συμφωνούν και 20 που συμφωνούν απόλυτα.

Η εικόνα εδώ είναι παρόμοια με την προηγούμενη ερώτηση με λίγο μειωμένες τις αρνητικές απαντήσεις και λίγο αυξημένες τις θετικές άρα καταλήγουμε και εδώ με τον ίδιο τρόπο σκέψης με τη προηγούμενη ερώτηση στην υιοθέτηση της δήλωσης σαν συμπέρασμα. Σε αυτή την ερώτηση είναι λίγο πιο ενισχυμένη η δήλωση σε σχέση με την προηγούμενη λόγω των περισσότερων θετικών απαντήσεων.

Η ενάτη ερώτηση προχώρα με την ακόλουθη δήλωση ότι το Κυπριακό νηολόγιο και Κυπριακή σημαία χαρακτηρίζονται από την αξιοπιστία τους και την καλή τους φήμη. Τα αποτελέσματα εδώ είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	6
3	25
4	39
5	9

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω:



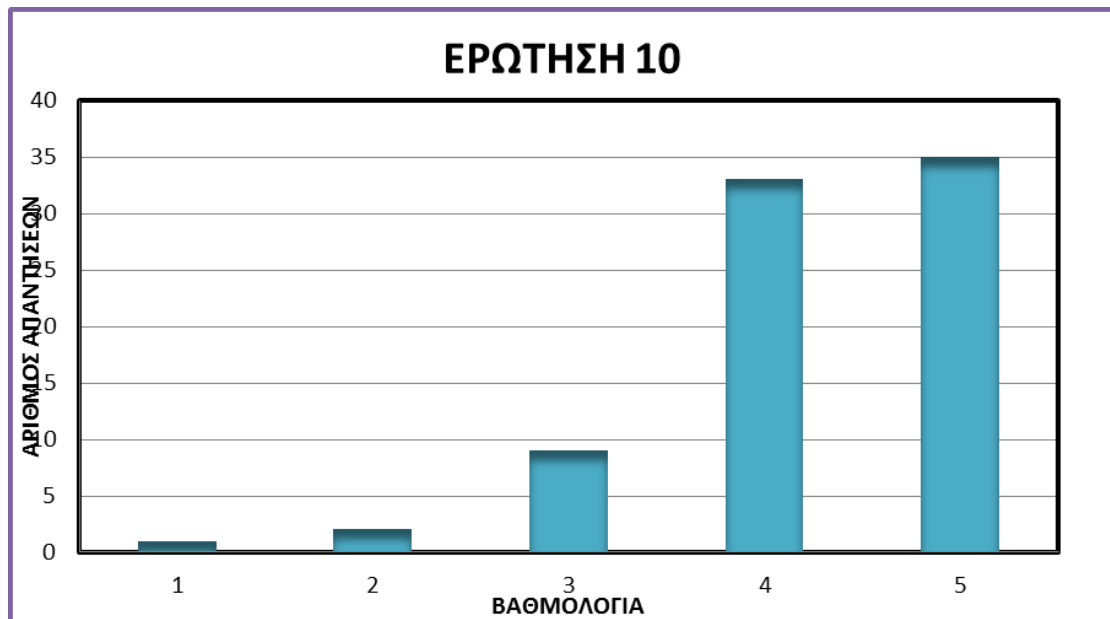
Τα αποτελέσματα μας δίνουν 1 απάντηση που διαφωνεί έντονα, 6 που διαφωνούν, 25 που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν, 39 που συμφωνούν και 9 που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση έχουμε ένα μεγάλο αριθμό που συμφωνούν με την δήλωση και ένα σημαντικό αριθμό που ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί, Αυτοί που διαφωνούν είναι λίγοι και αυτοί που συμφωνούν απόλυτα πάλι λίγοι. Με αυτά τα αποτελέσματα καταλήγουμε ότι η δήλωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα με κάποιες επιφυλάξεις λόγω των πολλών ουδετέρων απαντήσεων.

Η δεκάτη ερώτηση αναφέρει ότι η Κύπρος και ιδιαίτερα η Λεμεσός δίκαια χαρακτηρίζετε σαν ένα διεθνές κέντρο πλοιοδιαχειρισης. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	2
3	9
4	33
5	35

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε στο επόμενο σχεδιάγραμμα:



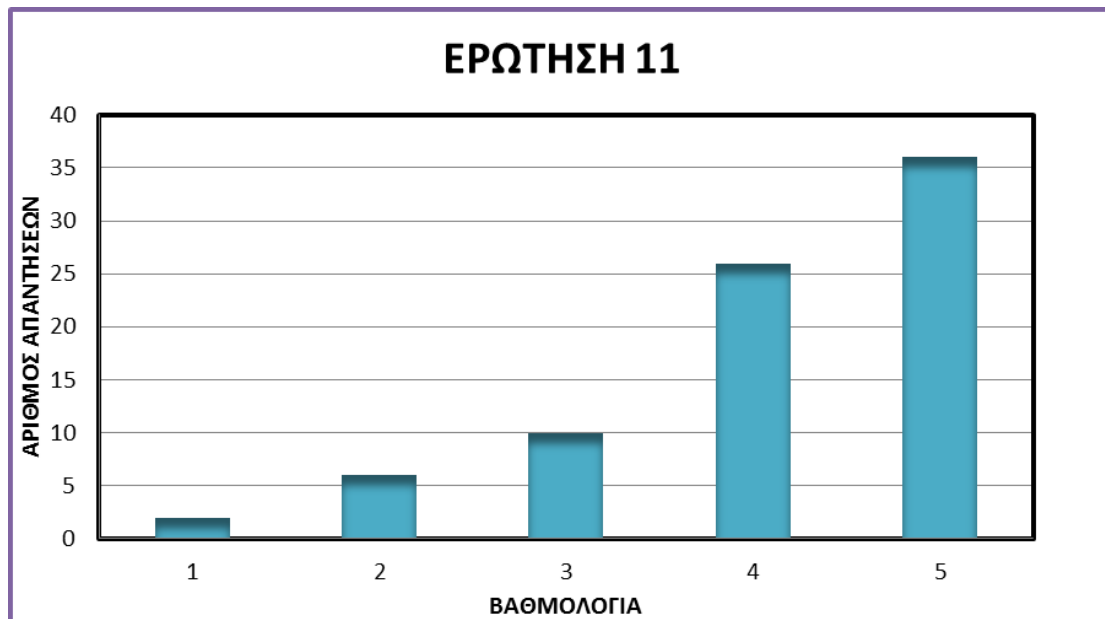
Τα αποτελέσματα περιέχουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 2 απαντήσεις που διαφωνούν, 9 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 33 απαντήσεις που συμφωνούν και 35 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την απάντηση τα αποτελέσματα είναι ξεκάθαρα και η δήλωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα λόγω των παρά πολλών θετικών απαντήσεων.

Η ενδεκάτη ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση: Η καλή γεωγραφική θέση της Κύπρου και η εύκολη σύνδεση με πολλές χώρες του κόσμου βοηθά την ανάπτυξη των εταιριών πλοιοδιαχείρισης. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	6
3	10
4	26
5	36

Η γραφική απεικόνιση είναι η ακόλουθη:



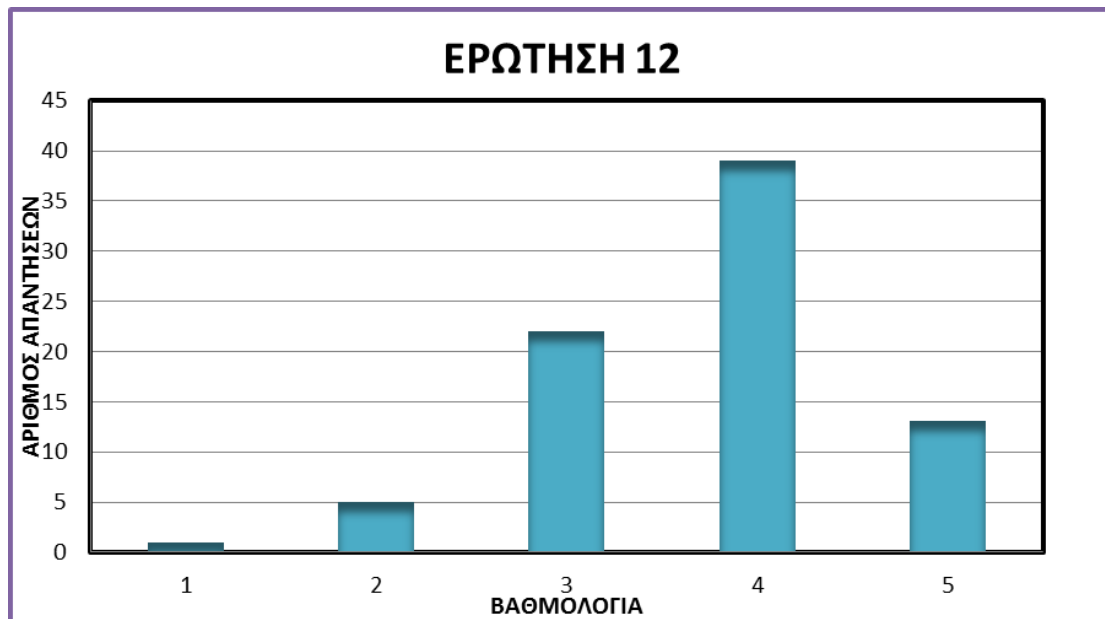
Τα αποτελέσματα περιέχουν 2 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 6 απαντήσεις που διαφωνούν, 10 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 26 απαντήσεις που συμφωνούν και 36 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ έχουμε πάλι πολύ λίγες αρνητικές απαντήσεις. Το γεγονός ότι οι απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα είναι η πλειοψηφία και οι απαντήσεις που συμφωνούν πολλές μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή.

Η δωδεκάτη ερώτηση προχώρα με τη δήλωση ότι η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης είναι πολύ καλή. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	5
3	22
4	39
5	13

Η απεικόνιση παρουσιάζεται στο επόμενο σχεδιάγραμμα:



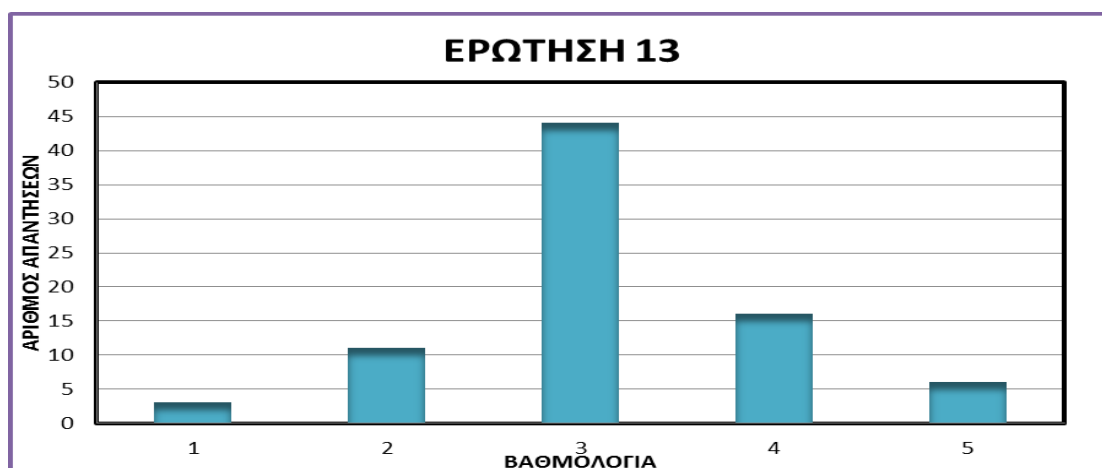
Τα αποτελέσματα περιέχουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 5 απαντήσεις που διαφωνούν, 22 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 39 απαντήσεις που συμφωνούν και 13 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα

Πάλι εδώ έχουμε πολύ λίγες αρνητικές απαντήσεις άρα σίγουρα δεν απορρίπτετε η δήλωση. Η πλειοψηφία των απαντήσεων συμφωνεί με μεγάλη διαφορά από την δεύτερη επιλογή και υπάρχουν αρκετές απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα με την δήλωση. Το αποτέλεσμα εδώ είναι ότι μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την δήλωση σαν συμπέρασμα λαμβάνοντας υπόψη όμως και τις ουδέτερες απαντήσεις που μας δείχνουν ότι μπορεί να μην είναι τόσο καλές οι υπηρεσίες όπως διατυπώνεται στη δήλωση. Η γενική εικόνα όμως που βγαίνει είναι ότι οι υπηρεσίες είναι καλές .

Η δεκάτη τρίτη ερώτηση αφορά την ακόλουθη δήλωση: Η συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών του κράτους με τις εταιρίες πλοιοδιαχείρησης είναι πολύ καλή. Τα αποτελέσματα εδώ είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	11
3	44
4	16
5	6

Η γραφική απεικόνιση φαίνεται πιο κάτω:



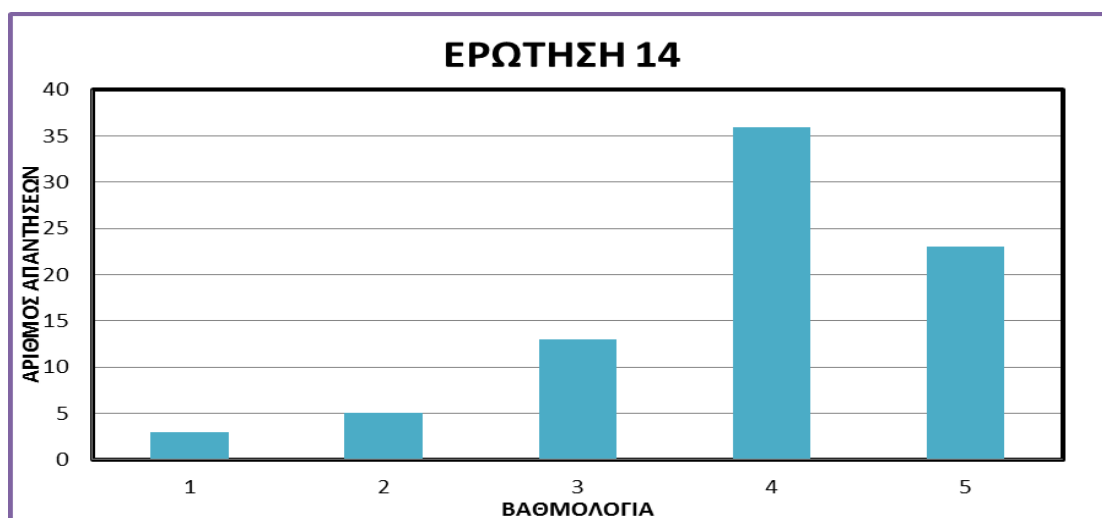
Τα αποτελέσματα περιέχουν 3 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 11 απαντήσεις που διαφωνούν, 44 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 16 απαντήσεις που συμφωνούν και 6 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ έχουμε λίγες αρνητικές απαντήσεις αλλά και λίγες θετικές απαντήσεις. Σε αυτή την ερώτηση επικρατούν με μεγάλη διαφορά οι ουδέτερες απαντήσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να απορρίπτουμε την αρχική δήλωση και λόγω των πολλών απαντήσεων που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει ένα επίπεδο συνεργασίας που όμως δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολύ καλό.

Η δεκάτη τέταρτη ερώτηση κάνει την ακόλουθη δήλωση: Ο βαθμός κατάρτισης του ντόπιου εργατικού δυναμικού που εργάζεται στις εταιρίες πλοιοδιαχειρής και ευρύτερα στις ναυτιλιακές εταιρίες είναι εξαιρετικός. Τα αποτελέσματα είναι τα πιο κάτω:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	5
3	13
4	36
5	23

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



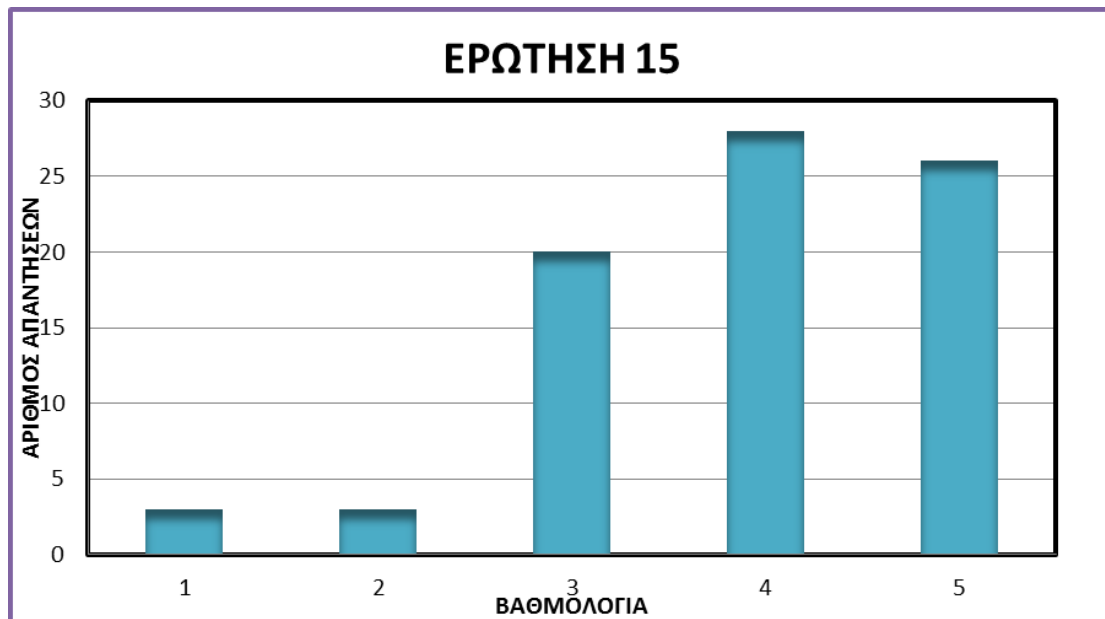
Τα αποτελέσματα περιέχουν 3 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 5 απαντήσεις που διαφωνούν, 13 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 36 απαντήσεις που συμφωνούν και 23 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση ο αριθμός των θετικών απαντήσεων είναι πολύ μεγάλος ενώ υπάρχουν πολύ λίγες αρνητικές απαντήσεις. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν είναι μεγάλος ο αριθμός των ουδετέρων απαντήσεων καταλήγουμε ότι η δήλωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η ερώτηση δέκα πέντε περιέχει την ακόλουθη δήλωση: Η οικονομική κρίση και το κούρεμα καταθέσεων επηρέασαν αρνητικά την κυπριακή ναυτιλία. Τα αποτελέσματα εδώ είναι τα ακόλουθα:

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	3
3	20
4	28
5	26

Η γραφική απεικόνιση είναι η ακόλουθη



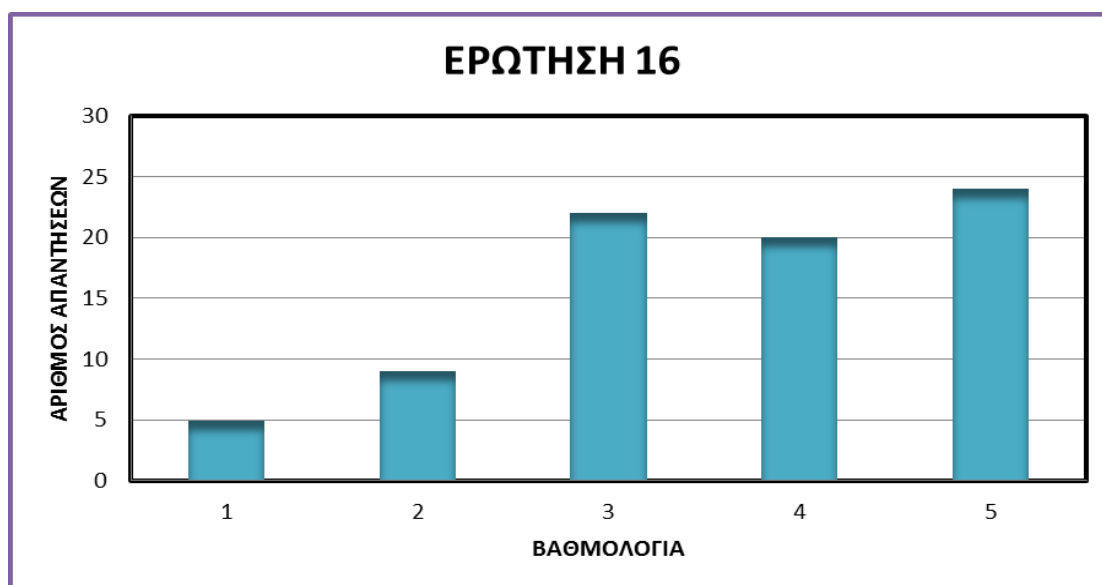
Τα αποτελέσματα περιέχουν 3 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 3 απαντήσεις που διαφωνούν, 20 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 28 απαντήσεις που συμφωνούν και 26 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την περίπτωση έχουμε και πάλι πολύ λίγες αρνητικές απαντήσεις άρα δεν μπορεί να απορριφθεί η δήλωση. Οι θετικές απαντήσεις είναι πλειοψηφία με σχεδόν ισορροπία μεταξύ συμφωνώ και συμφωνώ απόλυτα που μας επιτρέπουν να αποδεχτούμε την δήλωση σαν συμπέρασμα. Οι ουδέτερες απαντήσεις μπορούν να αλλάξουν λίγο το συμπέρασμα χωρίς να μεταβάλλουν όμως την ουσία της δήλωσης.

Η ερώτηση δεκαέξι περιέχει την ακόλουθη δήλωση: Η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας βοηθά στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	5
2	9
3	22
4	20
5	24

Η γραφική απεικόνιση είναι η πιο κάτω



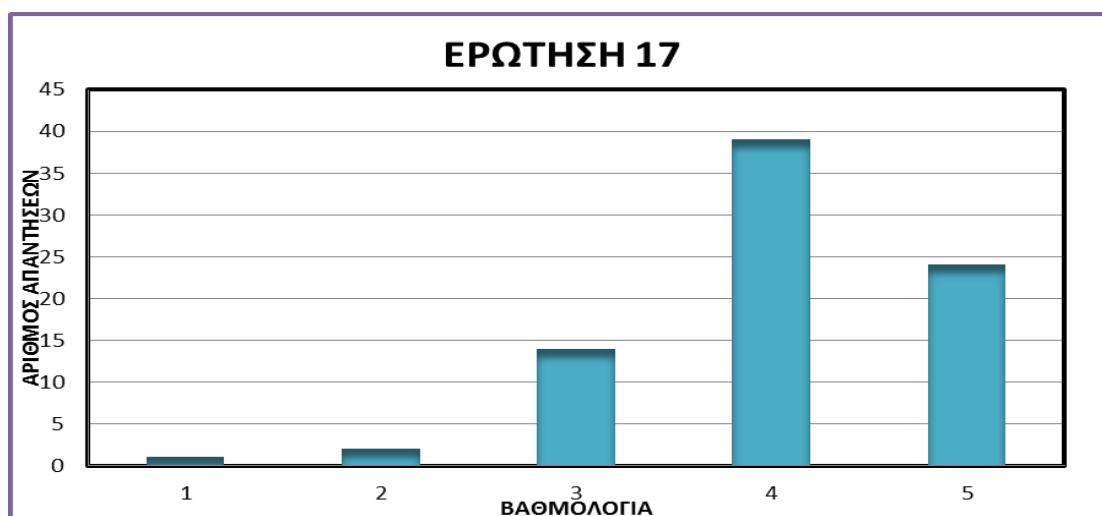
Τα αποτελέσματα περιέχουν 5 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 9 απαντήσεις που διαφωνούν, 22 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 20 απαντήσεις που συμφωνούν και 24 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Τα αποτελέσματα σε αυτή την ερώτηση δείχνουν ότι η πλειοψηφία συμφωνεί απόλυτα με την δήλωση με ικανοποιητικό αριθμό απαντήσεων να δηλώνει ότι συμφωνεί. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δήλωση μπορεί να γίνει αποδεκτή. Δεν μπορεί να παραβλεφθεί ότι υπάρχει ένας μικρός αριθμός αρνητικών απαντήσεων και ένας σημαντικός αριθμός απαντήσεων που δηλώνουν ουδέτερη προτίμηση που δείχνει ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή αλλά με επιφυλάξεις.

Η δεκάτη εβδόμη ερώτηση αναφέρει ότι ο ρόλος του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας είναι σημαντικός στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα έχουν ως ακολούθως

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	2
3	14
4	39
5	24

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



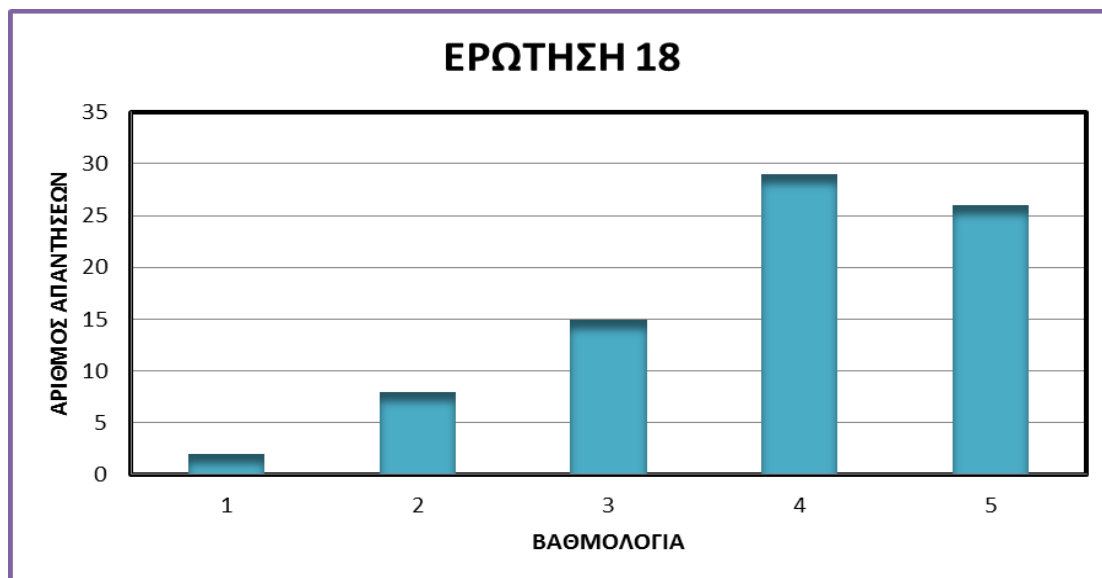
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 2 απαντήσεις που διαφωνούν, 14 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 39 απαντήσεις που συμφωνούν και 24 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ έχουμε μια πολύ ξεκάθαρη εικόνα αφού υπάρχουν πολύ λίγες αρνητικές απαντήσεις ενώ η μεγάλη πλειοψηφία συμφωνεί και ένας μεγάλος αριθμός συμφωνεί απόλυτα. Αυτό μας επιτρέπει χωρίς δυσκολία να πούμε ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή. Ο αριθμός των ουδετέρων απαντήσεων δεν είναι μεγάλος και θεωρούμε ότι δεν επηρεάζει το συμπέρασμα.

Η δεκάτη όγδοη ερώτηση περιέχει την ακόλουθη δήλωση η φορολογική πολιτική του Κυπριακού κράτους και το ύψος του εταιρικού φόρου μπορεί να βοηθήσει στη περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	8
3	15
4	29
5	26

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω

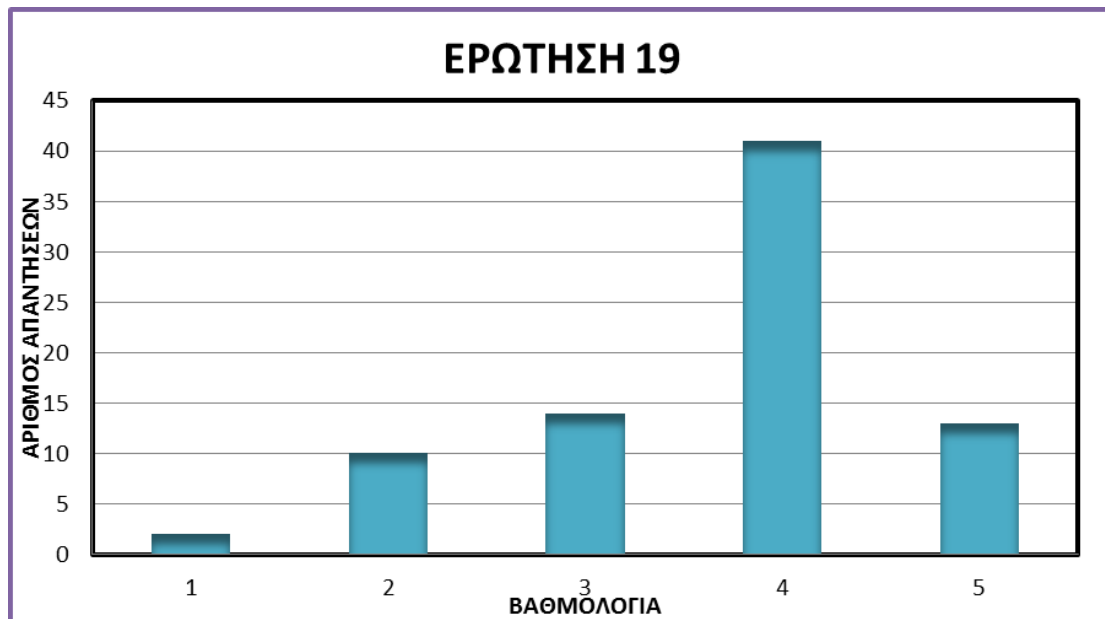


Τα αποτελέσματα δείχνουν ένα μεγάλο μέρος των ερωτηθέντων να συμφωνούν και να συμφωνούν απόλυτα. Βρίσκουμε κάποιες αρνητικές απαντήσεις και λίγο περισσότερες ουδέτερες. Όμως η διαφορά σε σχέση με αυτούς που συμφωνούν είναι μεγάλη άρα η δήλωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η δεκάτη ενάτη ερώτηση αναφέρει ότι το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο συμβάλει στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα είναι τα πιο κάτω.

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	10
3	14
4	41
5	13

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε στη επομένη σελίδα:



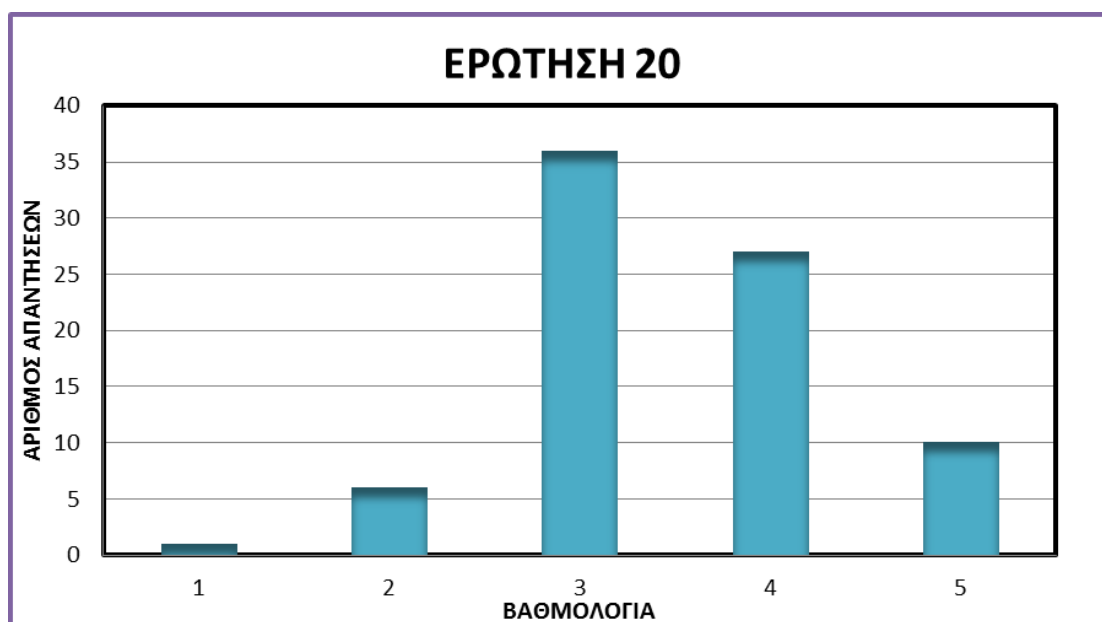
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 10 απαντήσεις που διαφωνούν, 14 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 41 απαντήσεις που συμφωνούν και 13 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ βλέπουμε ότι οι απαντήσεις που συμφωνούν έχουν μεγάλη διαφορά από την δεύτερη επιλογή που είναι ουδέτερη. Οι απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα είναι στο ίδιο περίπου επίπεδο με τις ουδέτερες απαντήσεις ενώ βρίσκουμε και κάποιες αρνητικές απαντήσεις. Εδώ υπάρχει πλειοψηφία στις απαντήσεις που συμφωνούν αλλά δεν έχουμε πολλές απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα. Άρα μπορούμε να πούμε ότι η δήλωση μπορεί να γίνει αποδεκτή αλλά το συμπέρασμα που βγαίνει τυχαίνει μιας μικρής αμφισβήτησης από το δείγμα.

Η εικοστή ερώτηση προχώρα με την δήλωση η κυβερνητική πολιτική στη νηολόγηση πλοίων είναι ανταγωνιστική και μπορεί να προσελκύσει νέες εγγραφές πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο. Τα αποτελέσματα είναι τα πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	6
3	36
4	27
5	10

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



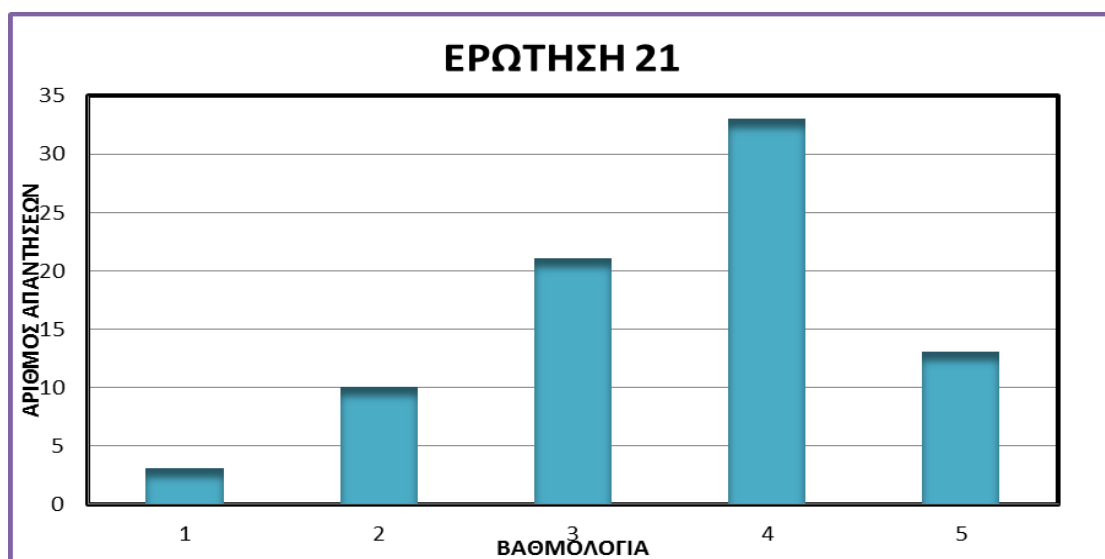
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 6 απαντήσεις που διαφωνούν, 36 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 27 απαντήσεις που συμφωνούν και 10 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ έχουμε λίγες αρνητικές απαντήσεις άρα μπορούμε να πούμε ότι δεν απορρίπτεται η δήλωση. Έχουμε όμως ίδια αποτελέσματα στο άθροισμα των απαντήσεων που συμφωνούν και στις ουδέτερες απαντήσεις που είναι η πλειοψηφία σε αυτή την ερώτηση. Μπορούμε ότι υπάρχει θετική προσέγγιση για την ερώτηση αλλά δεν μπορούμε να πούμε ότι μπορεί να ισχύει όπως διατυπώνετε λόγω των πολλών απαντήσεων που την αξιολογούν μέτρια-ουδέτερα.

Η εικοστή πρώτη ερώτηση αναφέρει ότι η φορολογία εισοδήματος που υπάρχει στη Κύπρο βοηθά την ανάπτυξη των εταιριών πλοιοδιαχειρησης στη Κύπρο. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	3
2	10
3	21
4	33
5	13

Παρουσιάζετε η γραφική απεικόνιση πιο κάτω



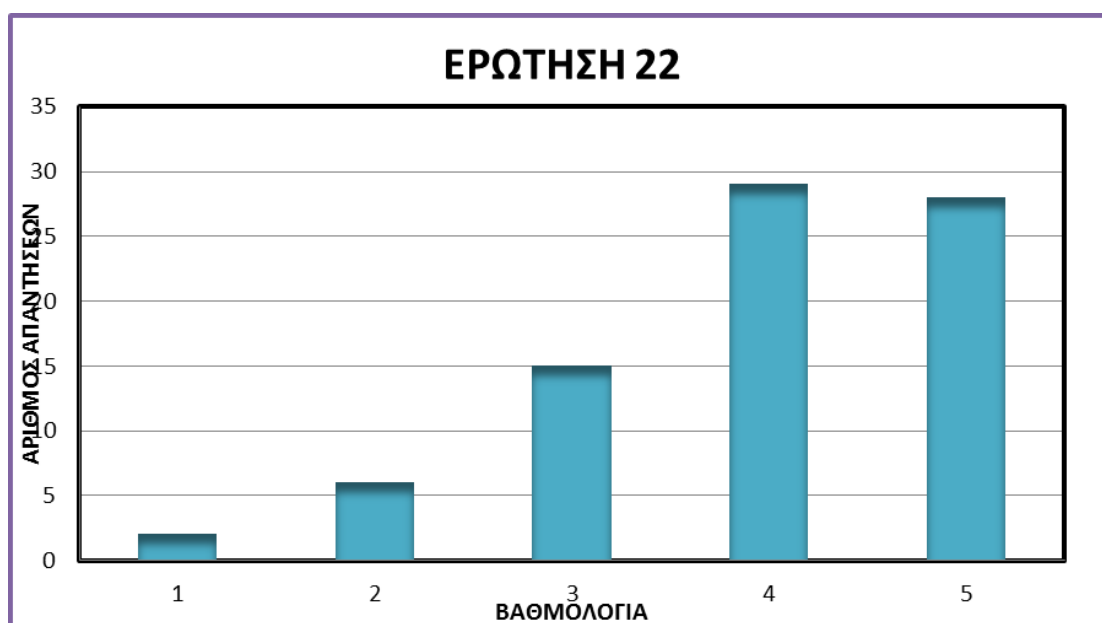
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 3 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 10 απαντήσεις που διαφωνούν, 21 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 33 απαντήσεις που συμφωνούν και 13 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Εδώ η πλειοψηφία συμφωνεί με την δεύτερη απάντηση το ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ και ένα σημαντικό αριθμός απαντήσεων να συμφωνεί απόλυτα. Ένας αριθμός απαντήσεων διαφωνεί. Εδώ και πάλι αν και οι απαντήσεις που συμφωνούν σχηματίζουν πλειοψηφία οι πολλές ουδέτερες απαντήσεις και ένας σημαντικός αριθμός αρνητικών απαντήσεων μας οδηγούν σε κάποιες επιφυλάξεις για την αποδοχή της δήλωσης σαν συμπέρασμα.

Η εικοστή δεύτερη ερώτηση περιλαμβάνει την δήλωση ότι οι φορολογικές ελαφρύνσεις που παρέχονται σε ξένους υπηκόους ή οι ημέρες στο εξωτερικό που δεν φορολογούνται θεωρείτε ότι συμβάλλουν στη δραστηριοποίηση περισσότερων εταιριών πλοιοδιαχείρησης στη Κύπρο. Τα αποτελέσματα είναι πιο κάτω.

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	2
2	6
3	15
4	29
5	28

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 2 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 6 απαντήσεις που διαφωνούν, 15 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 29 απαντήσεις που συμφωνούν και 28 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα

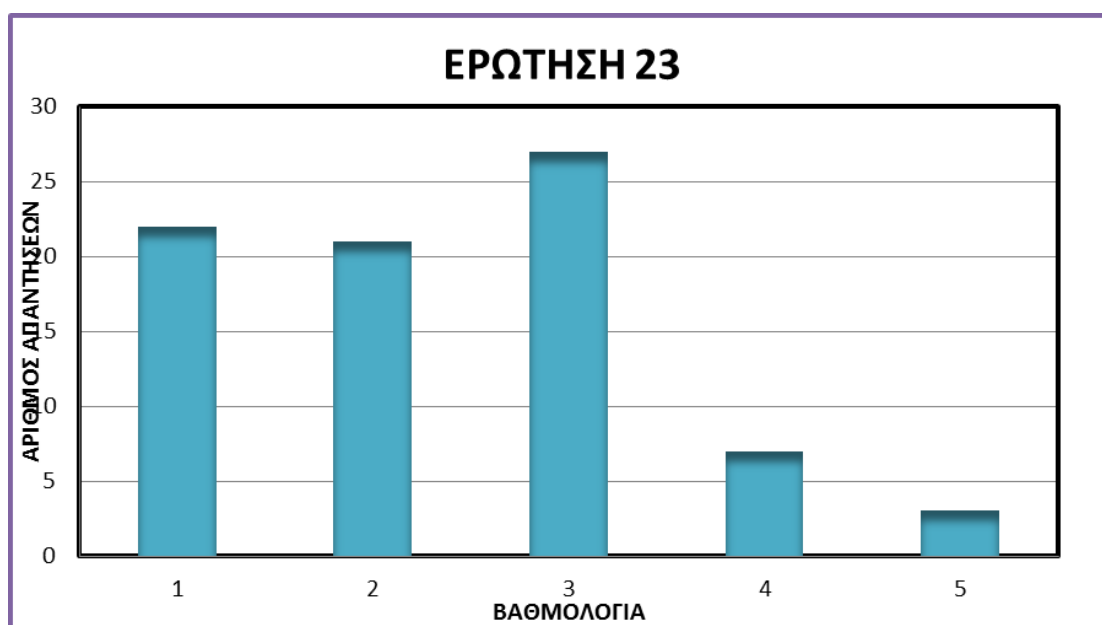
Σε αυτή την ερώτηση οι απαντήσεις που συμφωνούν και συμφωνούν απόλυτα είναι πλειοψηφία. Οι ουδέτερες απαντήσεις συγκεντρώνουν ένα σημαντικό αριθμό ενώ οι αρνητικές είναι πολύ λίγες. Λόγω του ότι απαντήσεις που

συμφωνούν και συμφωνούν απόλυτα είναι πολλές και με μεγάλη διαφορά από άλλες απαντήσεις η δήλωση θεωρούμε ότι γίνετε αποδεκτή σαν συμπέρασμα.

Η εικοστή τρίτη ερώτηση προχώρα με την δήλωση η παρουσία της Τρόικα στη Κύπρο θα επηρεάσει θετικά την Κυπριακή ναυτιλία. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα.

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	22
2	21
3	27
4	7
5	3

Η γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων παρουσιάζετε πιο κάτω



Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 22 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 21 απαντήσεις που διαφωνούν, 27 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 7 απαντήσεις που συμφωνούν και 3 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

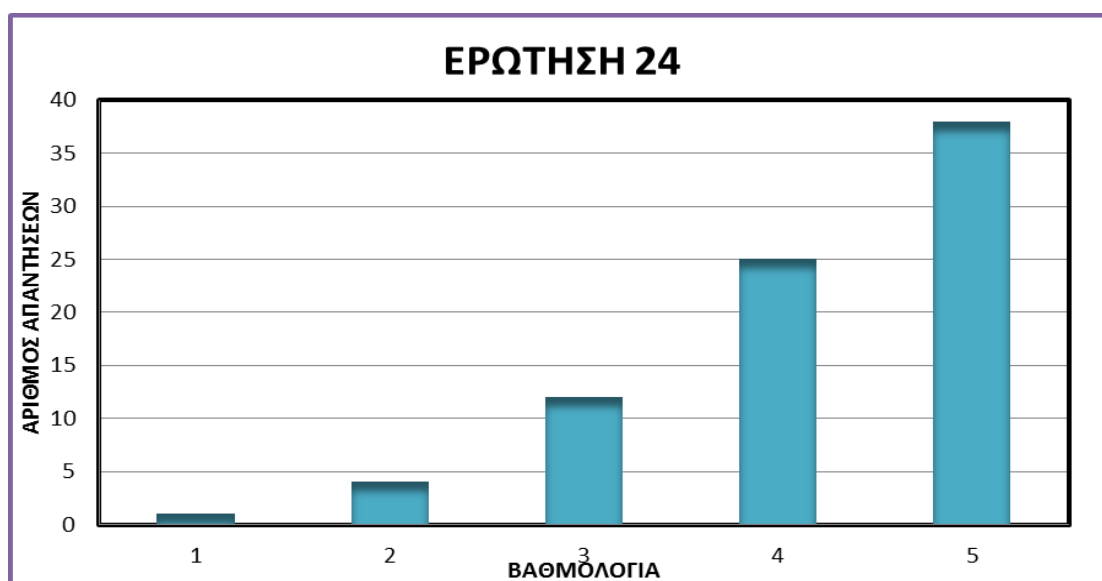
Τα αποτελέσματα εδώ έχουν μικρή αποδοχή με πολύ λίγες απαντήσεις να συμφωνούν. Η πλειοψηφία απαντά ούτε συμφώνα ούτε διαφωνώ αλλά έχουμε και πολλές αρνητικές απαντήσεις που αν αθροίσουμε το διαφωνώ και διαφωνώ

έντονα συγκεντρώνουν πλειοψηφία. Άρα προχωρούμε στη απόρριψη της δήλωσης λαμβάνοντας όμως υπόψη αυτούς που απαντούν ουδέτερα και θεωρούν ότι η άποψη που πρέπει να επικρατήσει βρίσκεται κάπου στη μέση.

Η εικοστή τέταρτη ερώτηση είναι η ακόλουθη: Η ανακάλυψη και εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων θα βοηθήσει την ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα εδώ είναι τα πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	4
3	12
4	25
5	38

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 4 απαντήσεις που διαφωνούν, 12 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 25 απαντήσεις που συμφωνούν και 38 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

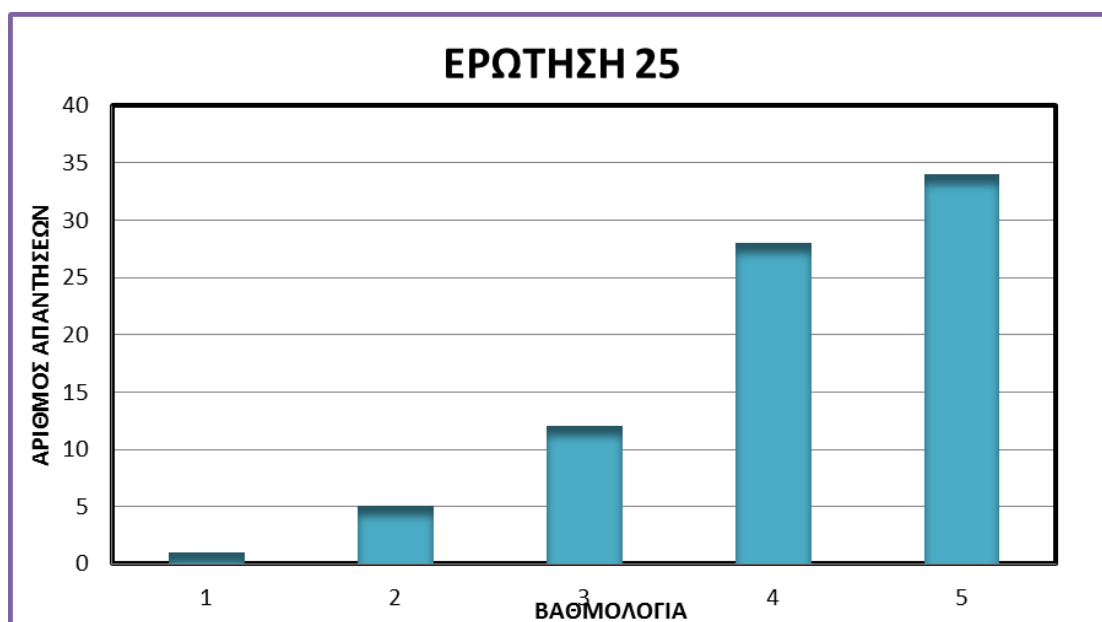
Εδώ τα αποτελέσματα είναι ξεκάθαρα και η πλειοψηφία συμφωνεί απόλυτα με δεύτερη σε προτίμηση απάντηση το συμφωνώ. Βρίσκουμε λίγες ουδέτερες

απαντήσεις και ακόμα πιο λίγες αρνητικές. Άρα μπορούμε να καταλήξουμε ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή και ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η εικοστή πέμπτη ερώτηση αναφέρει ότι υπάρχει η δυνατότητα προσέλκυσης από την Κυπριακή ναυτιλία μεγαλύτερου μεριδίου της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς από αυτό που κατέχει σήμερα. Τα αποτελέσματα είναι πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	5
3	12
4	28
5	34

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



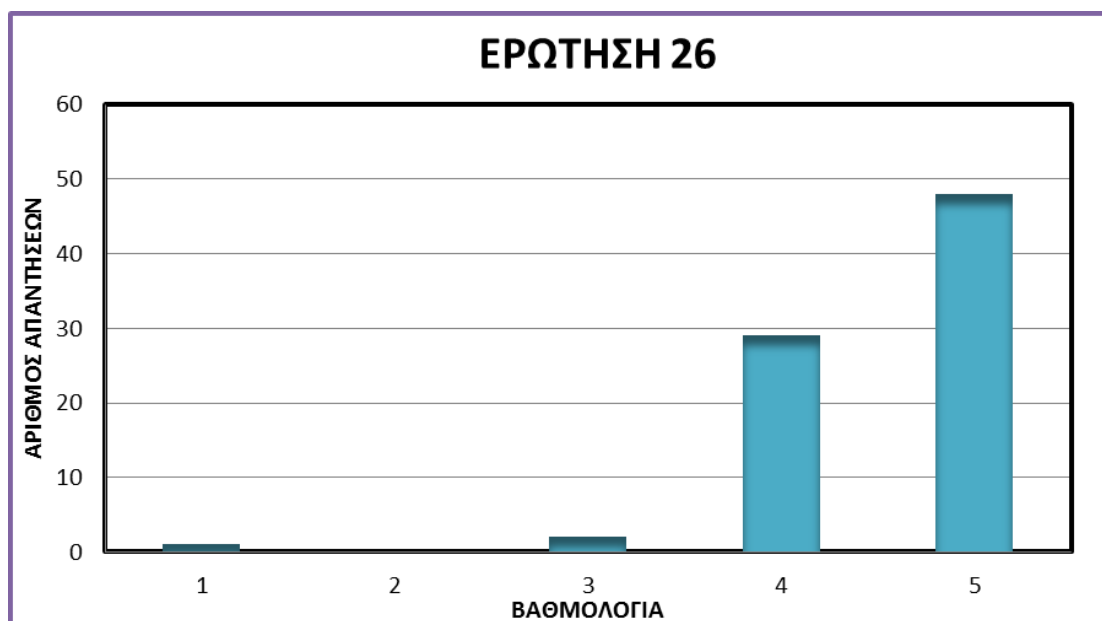
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα 5 απαντήσεις που διαφωνούν, 12 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 25 απαντήσεις που συμφωνούν και 38 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση τα αποτελέσματα είναι παρόμοια με την ανάλυση να είναι η ίδια με την προηγούμενη ερώτηση. Άρα και εδώ αποδεχόμαστε την δήλωση σαν συμπέρασμα χωρίς ενδοιασμό.

Η εικοστή έκτη ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση: Η ναυτιλία στη Κύπρο είναι ένας κλάδος με δυνατότητες ανάπτυξης και προσφοράς στη Κυπριακή οικονομία. Τα αποτελέσματα αναλύονται στο πιο κάτω πίνακα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	0
3	2
4	29
5	48

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



Τα αποτελέσματα εδώ περιλαμβάνουν 1 απάντηση που διαφωνεί έντονα καμία απάντηση που διαφωνεί, 2 απαντήσεις που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν 29 που συμφωνούν και 48 που συμφωνούν απόλυτα.

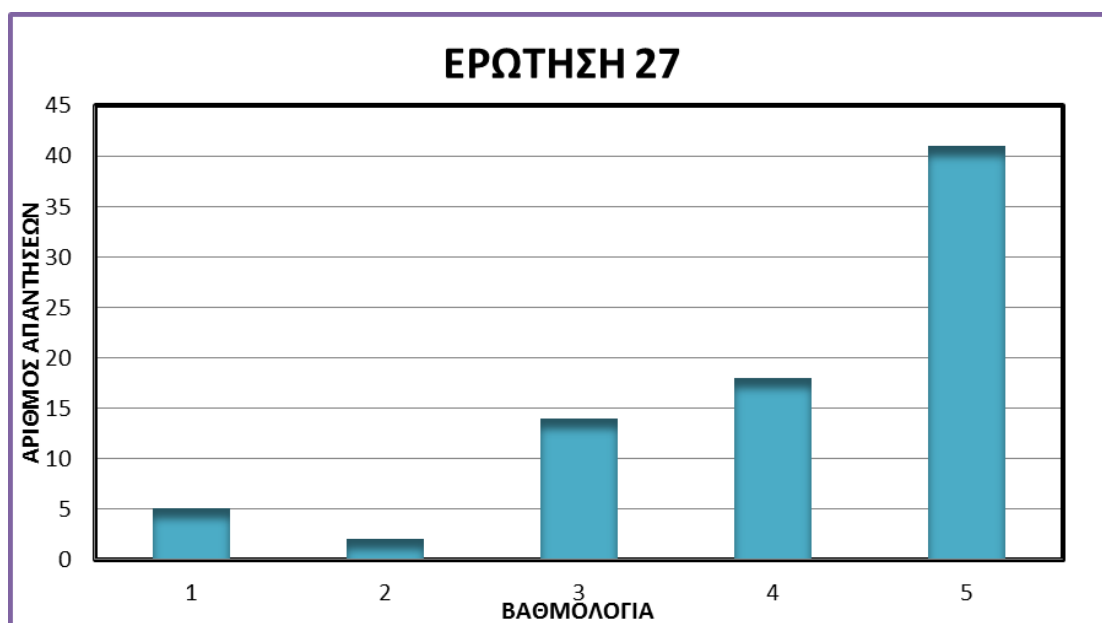
Εδώ δεν υπάρχει καμία αμφιβολία αφού σχεδόν όλο το δείγμα συμφωνεί, με την πλειοψηφία να συμφωνεί απόλυτα και να έχει διαφορά από την δεύτερη απάντηση

που είναι το συμφωνώ. Άρα η δήλωση γίνεται αποδεκτή και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η εικοστή εβδόμη ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση: Η λειτουργία υφυπουργού Ναυτιλίας θα βοηθήσει στη ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα είναι τα πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	5
2	2
3	14
4	18
5	41

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



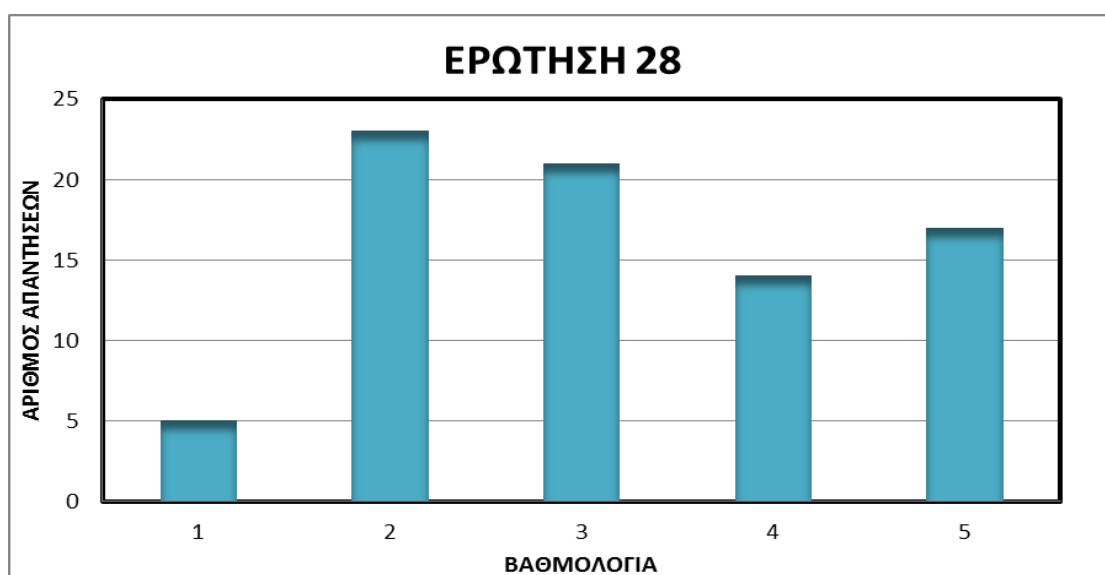
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 5 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 2 απαντήσεις που διαφωνούν, 14 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 18 απαντήσεις που συμφωνούν και 41 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση μεγάλος αριθμός απαντήσεων που είναι και η πλειοψηφία συμφωνεί απόλυτα με την δήλωση και δεύτερη απάντηση είναι το συμφωνώ. Ο

μεγάλος αριθμός των απαντήσεων που συμφωνούν απόλυτα και η πλειοψηφία που δημιουργεί μαζί με τις απαντήσεις που συμφωνούν μας κάνουν να αποδεχτούμε την δήλωση. Οι αρνητικές απαντήσεις είναι πολύ λίγες ενώ οι ουδέτερες απαντήσεις είναι λίγες σε σχέση με τις θετικές και θεωρούμε ότι λαμβάνονται υπόψη αλλά δεν μπορούν να επηρεάσουν την δήλωση.

Η εικοστή όγδοη ερώτηση αναφέρει ότι υπάρχει όραμα και εφαρμόζονται σωστές πολιτικές ώστε η Κυπριακή ναυτιλία να αναπτυχθεί περισσότερο τα επόμενα χρόνια. Τα αποτελέσματα εδώ είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	5
2	23
3	21
4	14
5	17



Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 5 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 23 απαντήσεις που διαφωνούν, 21 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 14 απαντήσεις που συμφωνούν και 17 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

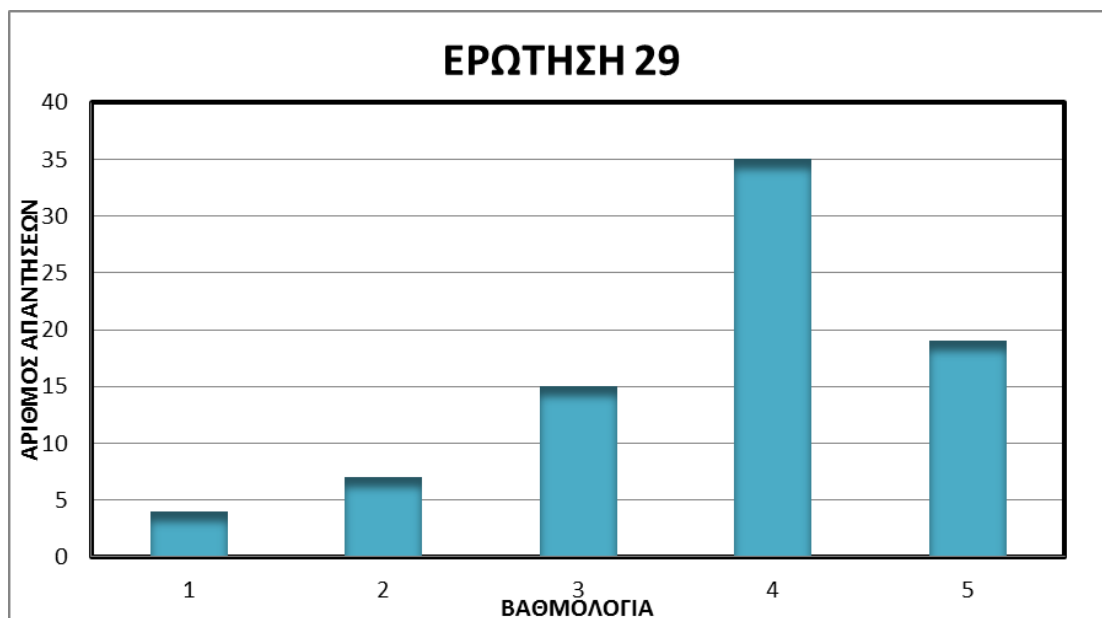
Σε αυτή την ερώτηση η πλειοψηφία των απαντήσεων διαφωνεί αλλά βρίσκουμε πολλές απαντήσεις σε όλες τις κατηγορίες εκτός από το διαφωνώ έντονα. Εδώ

δεν μπορούμε να βγάλουμε συμπέρασμα αν μπορεί να γίνει αποδεκτή η ερώτηση αλλά δείχνει να υπάρχει μια τάση προς την απόρριψη της δήλωσης χωρίς να μπορούμε να πούμε σίγουρα ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η εικοστή ενάτη ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση. Η εργοδότηση περισσότερων Κυπριών ναυτικών στα υπό κυπριακή σημαία πλοία θα βελτιώσει την αξιοπιστία και την φήμη του κυπριακού νηολογίου. Τα αποτελέσματα αναλύονται στο πιο κάτω πινάκα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	4
2	7
3	15
4	35
5	19

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



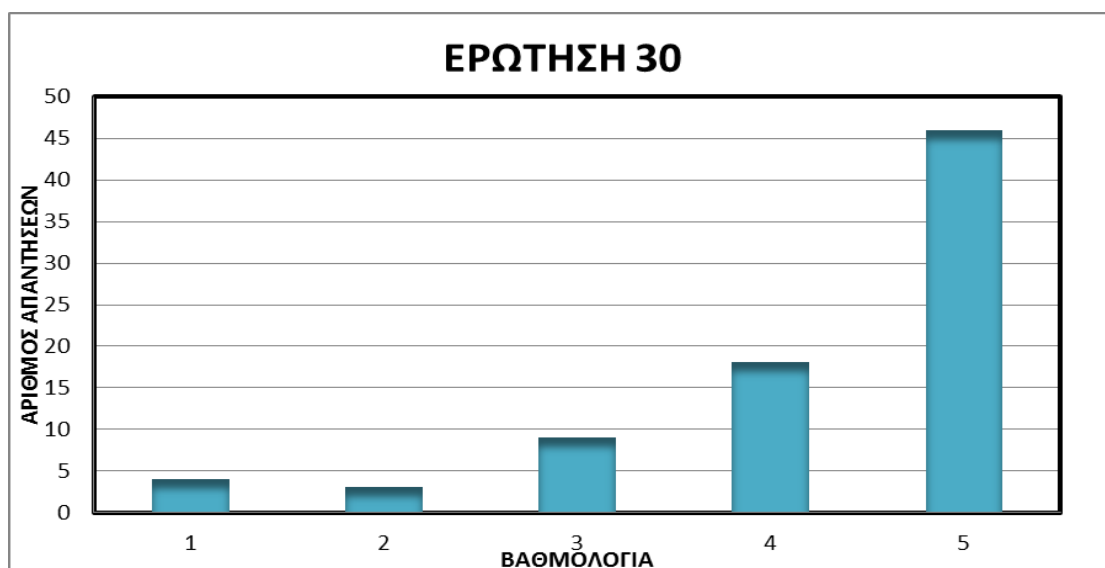
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 4 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 7 απαντήσεις που διαφωνούν, 15 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 35 απαντήσεις που συμφωνούν και 19 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Τα αποτελέσματα μας δείχνουν ότι η απάντηση συμφωνώ συγκεντρώνει τις περισσότερες απαντήσεις και ακολουθεί το συμφωνώ απόλυτα. Η μεγάλη διαφορά από τις αρνητικές και τις ουδέτερες απαντήσεις μας κάνει να αποδεχτούμε την δήλωση. Οι αρνητικές και οι ουδέτερες απαντήσεις είναι λίγες και δεν επηρεάζουν ιδιαίτερα την ανάλυση της δήλωσης.

Η τριακοστή ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση η άρση του τούρκικου εμπάργκο στα κυπριακά πλοία θα βοηθήσει παρά πολύ την ανάπτυξη της κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα της ερώτησης είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	4
2	3
3	9
4	18
5	46

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



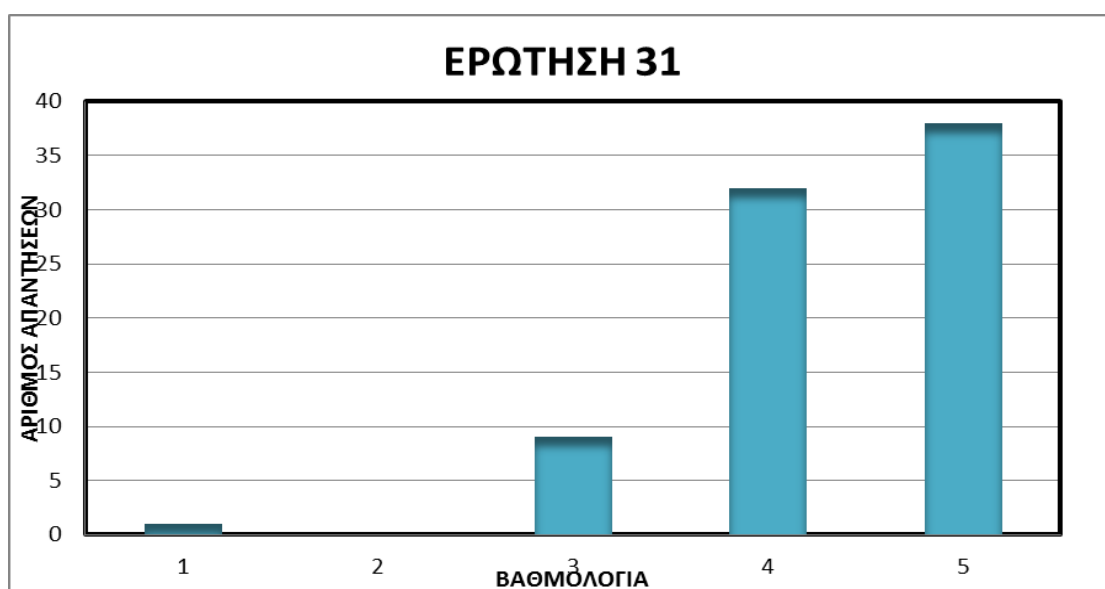
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν 4 απαντήσεις που διαφωνούν έντονα 3 απαντήσεις που διαφωνούν, 9 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 18 απαντήσεις που συμφωνούν και 46 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση ο αριθμός των απαντήσεων που συμφωνούν απόλυτα είναι πολύ μεγάλος και με την πρόσθεση των απαντήσεων που συμφωνούν μας δίνουν μια μεγάλη πλειοψηφία που μας επιτρέπει να αποδεχτούμε την δήλωση σαν συμπέρασμα. Ο μικρός αριθμός αρνητικών και ουδετέρων απαντήσεων δεν επηρεάζει την δήλωση.

Η τριακοστή πρώτη ερώτηση περιέχει την ακόλουθη δήλωση: Η στενότερη συνεργασία του κράτους με την κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία θα βελτιώσει την αξιοπιστία και το κυρός της κυπριακής σημαίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	0
3	9
4	32
5	38

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



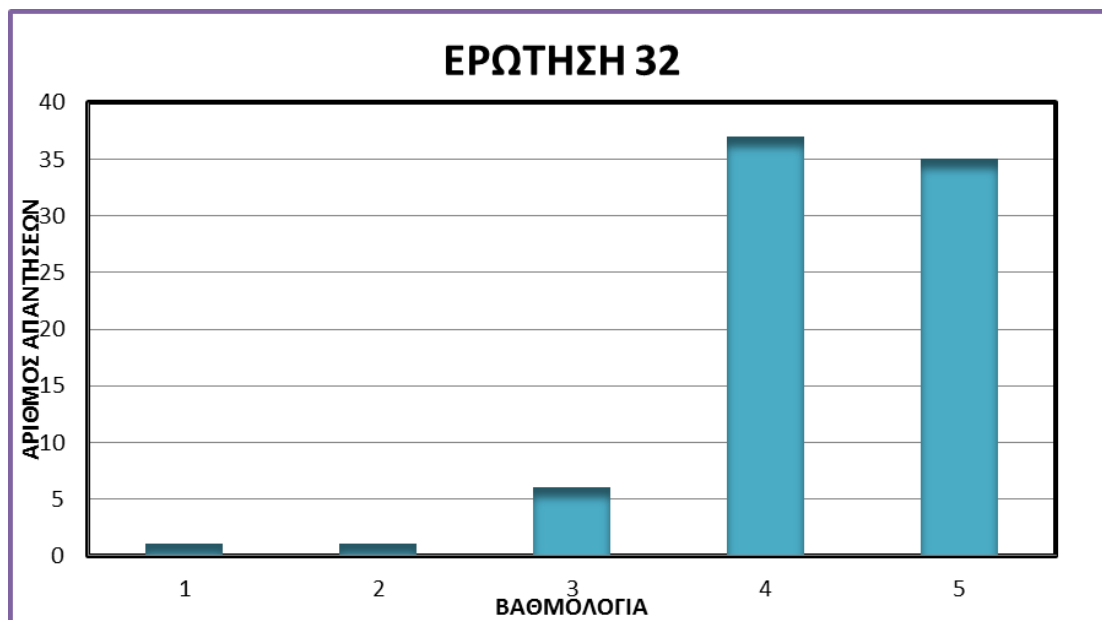
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα, καμία απάντηση που διαφωνεί, 9 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 32 απαντήσεις που συμφωνούν και 38 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Τα αποτελέσματα εδώ είναι παρόμοια με την προηγούμενη ερώτηση. Η μονή ουσιαστική διαφορά είναι ότι έχουμε σχεδόν ίδιες απαντήσεις που συμφωνούν και συμφωνούν απόλυτα. Άρα και εδώ αποδεχόμαστε την δήλωση σαν συμπέρασμα.

Η τριακοστή δεύτερη ερώτηση αναφέρει ότι υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα προβολής της Κύπρου σαν κέντρο πλοιοδιαχείρισης και αυτό θα βοηθήσει την προσέλκυση περισσότερων εταιριών στη Κύπρο. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	1
3	6
4	37
5	35

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



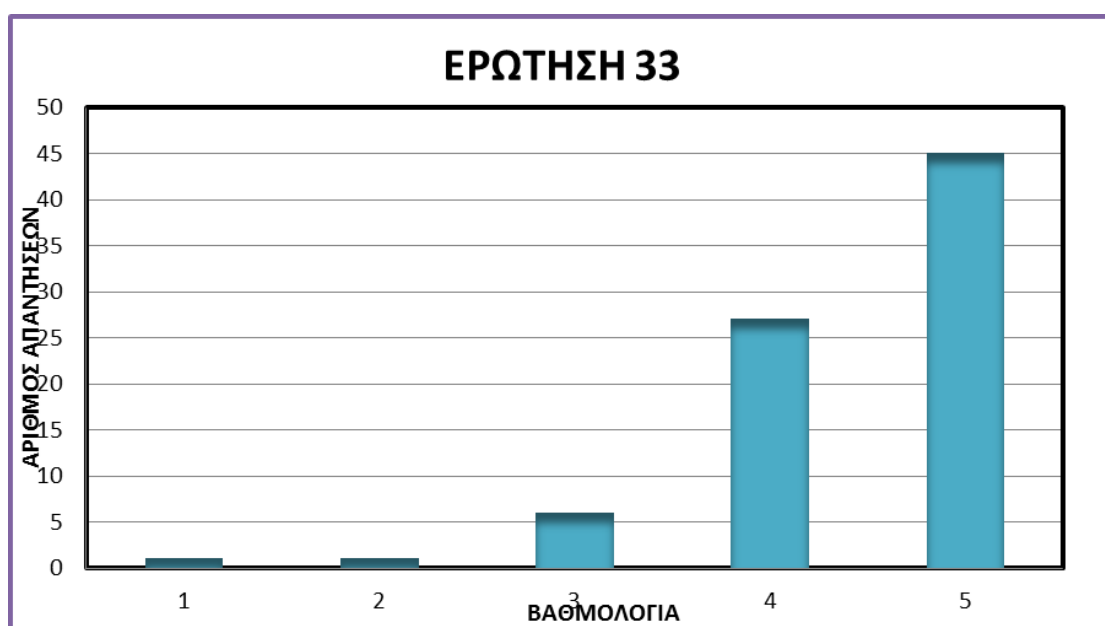
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα μια απάντηση που διαφωνεί, 6 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 37 απαντήσεις που συμφωνούν και 35 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Σε αυτή την ερώτηση οι απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα είναι η μεγάλη πλειοψηφία και υπάρχουν πολύ λίγες απαντήσεις από τις άλλες κατηγορίες. Άρα η δήλωση γίνεται αποδεκτή και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η τριακοστή τρίτη ερώτηση περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση: Η χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής θα βοηθήσει την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα είναι τα πιο κάτω

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	1
3	6
4	27
5	45

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζετε πιο κάτω



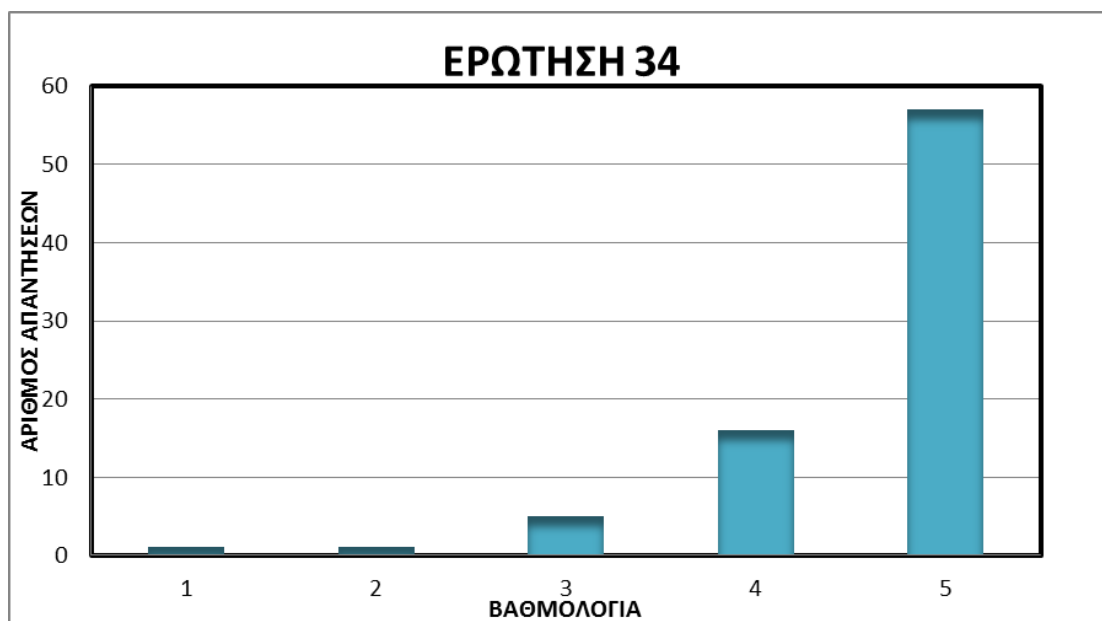
Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα μια απάντηση που διαφωνεί, 6 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 27 απαντήσεις που συμφωνούν και 45 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Παρόμοια αποτελέσματα με την προηγούμενη ερώτηση με τη μονή διαφορά ότι οι απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα είναι περισσότερες από αυτές που συμφωνούν. Άρα η δήλωση γίνεται αποδεκτή και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

Η τριακοστή τέταρτη και τελευταία ερώτηση αναφέρει ότι πρέπει να υπάρξει ένας καινούργιος σχεδιασμός από πλευράς κράτους και ναυτιλιακής βιομηχανίας ώστε να προβληθεί περισσότερο η Κυπριακή ναυτιλία στο εξωτερικό. Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα

Βαθμολογία	Αποτελέσματα απαντήσεων
1	1
2	1
3	5
4	16
5	57

Η γραφική απεικόνιση παρουσιάζεται πιο κάτω



Τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μια απάντηση που διαφωνεί έντονα μια απάντηση που διαφωνεί, 5 απαντήσεις που ούτε διαφωνούν ούτε συμφωνούν, 16 απαντήσεις που συμφωνούν και 57 απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα.

Στη τελευταία ερώτηση βλέπουμε ότι η απαντήσεις που συμφωνούν απόλυτα είναι παρά πολλές και έχουν μεγάλη διαφορά από τις άλλες απαντήσεις. Αν λάβουμε υπόψη ότι η δεύτερη σε προτίμηση απάντηση είναι το συμφωνώ και οι άλλες απαντήσεις συγκεντρώνουν πολύ μικρό αριθμό τότε μπορούμε να πούμε ότι η δήλωση γίνεται αποδεκτή και ότι χωρίς αμφιβολία μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν συμπέρασμα.

8.2 Συμπεράσματα

Η Κυπριακή ναυτιλία βάσει της μελέτης που έγινε αλλά και από τα συμπεράσματα που βγήκαν από το ερωτηματολόγιο φαίνεται να έχει μια καλή δομή και ένα περιβάλλον το οποίο διακατέχεται από ναυτιλιακή κουλτούρα. Θα δούμε πιο κάτω αναλυτικά κάποια συμπεράσματα ξεκινώντας από τους δυο οργανισμούς που εξεταστήκαν σε αυτή την εργασία.

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας που είναι ο φορέας του κράτους στο τομέα της ναυτιλίας φαίνεται από την μελέτη που έγινε ότι είναι ένας οργανισμός με καταμερισμό εύθυνων και πολλά ειδικευμένα τμήματα τα οποία έχουν διάκριση εξουσιών μεταξύ τους. Το μεγάλο μειονέκτημα αυτή την στιγμή είναι η απουσία διευθυντή που επηρεάζει την ομαλή του λειτουργία του. Ο ρόλος του είναι πολύ σημαντικός και μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι προσφέρει καλές υπηρεσίες στη Κυπριακή ναυτιλία με δυνατότητες περεταίρω προσφοράς.

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο φαίνεται να προσφέρει καλές υπηρεσίες στη Κυπριακή Ναυτιλία και να φέρει εκτίμησης στο χώρο των πλοιοκτητών και ιδιοκτητών πλοίων. Είναι ένας οργανισμός με έντονη παρουσία στα Κυπριακά δρώμενα με ουσιαστικές παρεμβάσεις στα σημαντικά θέματα που αφορούν την ναυτιλία και επιδιώκει να έχει καλή συνεργασία με όλους τους αρμοδίους φορείς του κράτους και την κυβέρνηση ευρύτερα. Το επιμελητήριο προσφέρει αρκετά στη Κυπριακή ναυτιλία και μπορεί να προσφέρει ακόμα περισσότερα βοηθώντας στη περεταίρω ανάπτυξη της.

Η Κυπριακή ναυτιλία έχει αναγνωριστεί τα τελευταία χρόνια σαν μια παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Δύο από τους λογούς που της έδωσαν αυτή την

αναγνώριση είναι η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας και η κυβερνητική πολιτική στη νηολόγηση πλοίων.

Η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για προσέλκυση νέων ιδιοκτητών πλοίων και πλοιοκτητών ώστε να εγγράφουν στο Κυπριακό νηολόγιο Αυτό σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της σημαίας της Κύπρου από σημαία ευκαιρίας σε αξιόπιστη σημαία με χαμηλά τέλη και με εναρμόνιση με όλες τις σημαντικές συμβάσεις και κανονισμούς βοήθησε στη ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου. Βεβαία αυτή αναβάθμιση περιείχε ένα ρίσκο γιατί κάποιοι πλοιοκτήτες επιλέγουν σημαίες ευκαιρίας για ευνόητους λογούς. Όμως ο συνδυασμός των χαμηλών τιμών νηολόγησης και η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας αντιστάθμισαν αυτή την αλλαγή

Επίσης ο τομέας της πλοιοδιαχείρισης βρίσκεται σε εξαιρετικά επίπεδα. Αναγνωρίζετε μέσα από την έρευνά ότι η Λεμεσός είναι ένα διεθνές κέντρο πλοιοδιαχείρισης με πολλά πλεονεκτήματα όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω και επιβεβαιώθηκαν μέσα από το ερωτηματολόγιο. Υπάρχουν κάποια προβλήματα που προκύπτουν από την γραφειοκρατία του δημόσιου τομέα ενώ και εδώ η εφαρμογή του φόρου χωρητικότητας αποτελεί πλεονέκτημα. Να σημειώσουμε ότι η οικονομική κρίση επηρέασε τις εταιρίες πλοιοδιαχείρισης αλλά ένα χρόνο μετά φαίνετε να ανακάμπτουν και να διαψεύδουν τις Κασσάνδρες που μιλούσαν για αποχώρηση κάποιων εταιριών πλοιοδιαχείρισης από την Κύπρο.

Τα όσα αναφέρονται πιο πάνω είναι ένα δείγμα ότι η Κυπριακή ναυτιλία κινείται σε στερεές βάσεις και σίγουρα υπάρχουν προοπτικές περεταίρω ανάπτυξης. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά ώστε αυτές οι προοπτικές να αξιοποιηθούν προς όφελος της Κυπριακής ναυτιλίας . Είναι παραδεκτό από όλους ότι παίζουν σημαντικό ρολό στη Κυπριακή ναυτιλία και με σωστές πολιτικές μπορούν να ηγηθούν τις περεταίρω ανάπτυξης της Κυπριακής ναυτιλίας.

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω φαίνετε να υπάρχουν προοπτικές περεταίρω ανάπτυξης. Ένας τομέας που θα βοηθήσει αυτή την ανάπτυξη είναι η ανεύρεση υδρογονανθράκων στη Κυπριακή ΑΟΖ. Είναι ένας τομέας που η Κυπριακή

ναυτιλία δεν έχει δραστηριοποιηθεί και με σωστή πολιτική και στρατηγικές μπορεί να καταφέρει να πάρει μερίδιο της ναυτιλιακής αγοράς.

Η άρση του εμπάργκο για τα υπό Κυπριακή σημαία πλοία από την Τουρκία θα αποτελέσει ένα ισχυρό κίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Φυσικά το θέμα είναι καθαρά πολιτικό και παρά τις προσπάθειες της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος στο θέμα αυτό.

Επίσης η ίδρυση υφυπουργείου ναυτιλίας μπορεί να βοηθήσει την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας. Είναι σημαντικό κατά την γνώμη μας να υπάρχει ένας πολιτικός προϊστάμενος που θα ασχολείται μόνο με θέματα ναυτιλίας. Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο εδώ και καιρό έχει προχωρήσει σε αυτή την εισήγηση η οποία για πολιτικούς λόγους δεν προχώρα. Εδώ να πούμε ότι ο ρόλος του υφυπουργού πρέπει να είναι ουσιαστικός και να προσφέρει υπηρεσίες στη ναυτιλία.

Μέσα από την ίδρυση του υφυπουργείου ναυτιλίας μπορεί να ξεκινήσει και η χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής η οποία θα είναι ενιαία και αδιαίρετη με συνεργασία όλων όσων εργάζονται και έχουν συμφέροντα στη Κυπριακή ναυτιλία. Μέσα από την εθνική ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να προκύψει ένας σχεδιασμός για μεγαλύτερη προβολή της Κυπριακής ναυτιλίας στο εξωτερικό και στρατηγικές και πολιτικές που θα αναβαθμίσουν την Κυπριακή σημαία και την Κυπριακή ναυτιλία γενικότερα.

Μια δική μας εισήγηση είναι η παρότρυνση περισσότερων Κύπριων να εξασκήσουν το επάγγελμα του ναυτικού σε υπό Κυπριακή σημαία πλοία. Αυτό πιστεύω και επιβεβαιώθηκε από το ερωτηματολόγιο ότι θα βοηθήσει την αναβάθμιση της αξιοπιστίας της Κυπριακής σημαίας. Επίσης στις δύσκολες εποχές που ζούμε θα βοηθήσει κάποιους νέους να βρουν δουλειά. Φυσικά πρόκειται για ένα δύσκολο επάγγελμα και μακριά από την ιδιοσυγκρασία του Κυπρίου αλλά με τις κατάλληλες πολιτικές και την σωστή ενημέρωση και εκπαίδευση μπορεί να επιτευχτεί αυτός ο στόχος.

Γενικά αυτή την στιγμή βλέπουμε ότι υπάρχει μια προσπάθεια από την κυβέρνηση και την ναυτιλιακή βιομηχανία να αναδείξουν την σημαντικότητα της Κυπριακής ναυτιλίας για την κυπριακή οικονομία. Χαρακτηριστικό

παράδειγμα είναι ότι ο πρόεδρος και μέλη του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου συνόδεψαν τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας στη επίσκεψη του στο Αμβούργο και συμμετείχαν σαν μέλη της Κυπριακής αντιπροσωπείας στις επαφές που έγιναν με Γερμανούς πλοιοκτήτες.

Χρειάζεται όμως ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια και συντονισμός ενεργειών γιατί πραγματικά υπάρχουν προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της Κυπριακής ναυτιλίας και με σωστές πολιτικές και στρατηγικές ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχτεί με ευεργετικά αποτελέσματα για την Κυπριακή οικονομία και την Κύπρο γενικότερα.

8.3 Υλικό για μελλοντική μελέτη

Σε αυτή την διπλωματική εργασία εξετάσαμε την δομή και τον τρόπο λειτουργίας της Κυπριακής Ναυτιλίας. Θεωρώ ότι υπάρχει υλικό για μελλοντική μελέτη στο συγκεκριμένο θέμα.

Για αρχή θεωρώ ότι για τους δυο οργανισμούς που εξετάσαμε υπάρχουν περιθώρια περισσότερης μελέτης για τον τρόπο λειτουργίας τους, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και γενικά την πιο λεπτομερή ανάλυση του τρόπου λειτουργίας τους και των περιθωρίων βελτίωσης που μπορεί να έχουν.

Ένα ακόμα θέμα που αναφέρθηκε σε αυτή την διπλωματική είναι η εκμετάλλευση από την Κυπριακή ναυτιλία της ανακάλυψης υδρογονανθράκων στη Κυπριακή ΑΟΖ. Ένα θέμα που χρειάζεται βαθύτερη ανάλυση και μπορεί να αποτελέσει κατά την γνώμη μου ξεχωριστή διπλωματική εργασία.

Επίσης σε αυτή την διπλωματική έγινε αναφορά για την πολιτική που ακόλουθα η Κύπρος σε θέματα νηολόγησης. Λόγω έκτασης και σκοπού της παρούσας διπλωματικής δεν εξετάσαμε την ανταγωνιστικότητα αυτής της πολιτικής σε σχέση με τις πολιτικές άλλων νηολογίων.

Τέλος κάναμε μια αναφορά στη εργοδότηση Κύπριων ναυτικών σε πλοία υπό Κυπριακή σημαία. Είναι ένα άλλο θέμα που μπορεί να απασχολήσει για μελλοντική μελέτη με βαθύτερη ανάλυση όλων των παραμέτρων.

Βιβλιογραφία

Βικιπαιδεια (2014) Νηολόγηση, <http://el.wikipedia.org/wiki/Νηολογηση>

Βικιπαιδεια(2014) Σημαία πλοίου, http://el.wikipedia.org/wiki/Σημαια_Πλοιου

Βλαχος Γ.Π(2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ Σταμουλη

Βλαχος Γ.Π& Νικολαΐδης Μ.(1999) Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς

Γουλιελμος Αλέξανδρος (1999), Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Τόμος Α, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ Σταμουλη

Γουλιέλμος Αλέξανδρος (1999), Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Τόμος Β, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ Σταμουλη

Γουλιελμος Αλέξανδρος Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοιο(2009) Τόμος Β Αθήνα: Εκδόσεις Θα, Σταμουλη

Εταιρική στρατηγική (2013)

www.tex.unipi.gr/undergraduate/notes/epix.../Corporate_strategy.pdf

Κατάλογος Κυπριακής Νομοθεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας και συναφών θεματων(2014)

Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογίες) Νομος(2010)

Οικονόμου Γεώργιος & Γεώργιου Ανδρέας(1999), Ποσοτική Ανάλυση Για Την Λήψη Αποφάσεων, Τόμος Α, Αθηνα:Εκδοσεις Ευγ. Μπενακη

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014), Ναυτιλιακό κράτος, Πλεονεκτήματα που παρέχει η Κύπρος

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/whycyp_gr/whycyp_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014), Ναυτιλιακό κράτος Η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο,

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/cypmarcentre_gr/cypmarcentre_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014), Ναυτιλιακό κράτος Διεθνείς σχέσεις

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014), TEN, Σκοπός και αποστολή

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/mission_gr/mission_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014), TEN, Οργανωτική διάθρωση

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/divisions_gr/divisions_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας (2014) Οδηγός Νηολόγησης πλοίων, Κυβερνητική πολιτική

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/whycyp_gr/whycyp_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας(2014) Οδηγός Νηολόγησης πλοίων, νηολόγηση πλοίων

http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registerhips_gr/registerhips_gr?OpenDocument

Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλιας (2013) Το Νέο Κυπριακό Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας-Ενημερωτικό φυλλάδιο.

Cyprus Shipping Chamber(2014) Welcome to the Cyprus Chamber

<http://www.csc-cy.org/home.html#>

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, About us

<http://www.csc-cy.org/profile/about-us.htm>

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, Annual Report 2012

<http://www.csc-cy.org/profile/annual-reports.html>

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, Chamber Structure, Organization Structure

[http://www.csc-cy.org/phocadownload/Chamber Organisational Structure.pdf](http://www.csc-cy.org/phocadownload/Chamber_Organisational_Structure.pdf)

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, Chamber Structure, Board of Directors

<http://www.csc-cy.org/profile/chamber-structure/board-of-directors.html>

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, Chamber Structure, Committees and Sub-committees

<http://www.csc-cy.org/profile/chamber-structure/committees-a-sub-committees.html>

Cyprus Shipping Chamber(2014) Profile, Chamber Structure, Secretariat

<http://www.csc-cy.org/profile/chamber-structure/secretariat.html>

Deloitte(2014), The New Tonnage Tax Regime

Deloitte(2014) Κύπρος, Φορολογικές Πληροφορίες

Department of Merchant Shipping(2014), Directory of services and contact persons

Johnson G.& Scholes K & Whittington R, (2008), Exploring Corporate Strategy, Text & Cases, 8th Edition, Harlow: Financial Times Prentice Hall

Marine Insight(2012) What is ship management

<http://www.marineinsight.com/misc/maritime-law/what-is-ship-management/>

Mihiotis.A(2005) Management of People and Organizations, Strategy Management, Patras: HOU Project Team