



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΕΣ: ΣΚΟΥΛΟΥΔΗ ΕΛΕΝΗ, ΠΡΕΜΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ,
ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ ΒΙΤΑΛΙΟΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Σ. ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ

Ηράκλειο

Νοέμβριος, 2014

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την παρούσα πτυχιακή εργασία μας δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσουμε καταρχήν τις οικογένειες μας για την οικονομική ενίσχυση και την γενικότερη συμπαράσταση τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μας, τους καθηγητές του ΤΕΙ και ειδικότερα τον κύριο Σταύρο Αρβανίτη για την σωστή και έγκαιρη καθοδήγηση του, του οποίου η βοήθεια κατέστη σημαντικός παράγοντας στην πραγματοποίηση της συγκεκριμένης εργασίας.

«Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία»...Ξενοφώντας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας είναι να αναλύσει και να διερευνήσει την επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδος. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία που διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, γεφυρώνοντας συστηματικά το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και συμβάλλοντας στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς καθώς και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Η εξέλιξή της αποτελεί πρωταρχικό λόγο για τον οποίο ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να μελετάται και να αναφέρεται ως αυτόνομος και ανεξάρτητος οικονομικός παράγοντας εξέχουσας σημασίας. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη με βάση τον αριθμό των πλοίων και τους όρους χωρητικότητας. Στην εργασία παρουσιάζεται αριθμητικά η επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ, δηλαδή πάνω στην προστιθέμενη αξία, σε άλλους κλάδους της οικονομίας, στην απασχόληση, στο εισόδημα, και στον δημοσιονομικό τομέα, επίσης αναλύεται η επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία, μέσω των εισροών του ναυτιλιακού συναλλάγματος και το μερίδιο συμμετοχής της στη παγκόσμια οικονομία.

Σημαντικοί όροι: Ναυτιλία, Διεθνής Ανταγωνισμός, Ναυτιλιακή βιομηχανία, Ναυτιλιακό Συναλλάγμα, Ελληνική Οικονομία, Ισοζύγιο Πληρωμών, ναυλαγορά, ξηρό φορτίο, Οικονομική Κρίση, containers, τανάζ, κόρος ολικής χωρητικότητας.

ABSTRACT

The purpose of specific paper is to analyze and investigate the influence of Greek shipping in Greece's economy. The Greek shipping is an export industry played catalytic role in the development of the Greek economy, bridging systematically deficit balance of trade and contributing in creating added value for all productive sectors and in job creation.

Its development is a primary reason for which the maritime sector should be studied and reported as separate and independent economic agent paramount importance. The Greek shipping ranks first in the world ranking based on the number of ships and tonnage terms.

In this paper we present numerical impact of shipping at GDP, on the added value in other sectors of the economy, employment, income, and the financial sector, also analyzed the effect of shipping on the economy, through the input of the maritime exchange and share of the global economy.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ	4
ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	11
1.1 Ιστορική Αναδρομή.....	12
1.2 Η Ναυτιλία στην Ελλάδα.....	13
1.3 Η Έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.....	16
1.3.1 Δομή της Ναυτιλιακής Επιχείρησης	16
1.3.2 Ναυτιλιακή Βιομηχανία.....	17
1.3.3 Περιβάλλον λειτουργίας Ναυτιλιακής Επιχείρησης	19
1.3.4 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	25
2.1 Η Κυριαρχία του Ελληνικού Στόλου Παγκοσμίως.....	26
2.2 Η Εξέλιξη του Εληνόκτητου Στόλου.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	35
3.1 Η Πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας το έτος 2010.....	38
3.2 Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία.....	39
3.3 Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	45
4.1 Σχέση Ναυτιλίας - Οικονομίας	46
4.2 Ο Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία	49
4.3 Ελληνική Ναυτιλία και Χρηματιστήριο	50
4.3.1 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες που βρίσκονται στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	55
5.1 Η Επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία.....	56
5.1.1 Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Απασχόληση.....	63
5.1.2 Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Εισόδημα.....	71
5.1.3 Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Δημοσιονομικό Τομέα....	74
5.1.4 Η Συμβολή του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος στην επίδραση της Ναυτιλίας πάνω στην Ελληνική Οικονομία	75
5.2 Το Μερίδιο της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Παγκόσμια Οικονομία.....	86
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	92
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	95
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	96
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	97
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	98

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Το περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης.....	21
--	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 : Ποσοστιαία συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2013.....	58
---	----

Πίνακας 2 : Ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. (2000-2013).....	58
--	----

Πίνακας 3: Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες και Στόλος.....	64
---	----

Πίνακας 4: Η δυνητική επίδραση και συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Οικονομία.....	75
--	----

Πίνακας 5: Η συνεισφορά των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στους εθνικούς λογαριασμούς (2002-2011).....	83
--	----

Πίνακας 6 : Το ισοζύγιο της Εμπορικής ναυτιλίας.....	84
---	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Ελληνόκτητος Στόλος: 1 ^η θέση παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας	26
--	----

Διάγραμμα 2 : Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων μέχρι το 2011.....	29
---	----

Διάγραμμα 3: Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων 2012.....	30
---	----

Διάγραμμα 4: Παγκόσμιος εμπορικός στόλος ανά ιδιοκτησία 2012.....	31
--	----

Διάγραμμα 5: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε αριθμό πλοίων.....	31
---	----

Διάγραμμα 6: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε όρους χωρητικότητας τονάζ (dwt).....	33
---	----

Διάγραμμα 7: Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές, Ευρώ ανά κάτοικο, 2007.....	36
---	----

Διάγραμμα 8: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.....	37
---	----

Διάγραμμα 9: Εξέλιξη δείκτη ναύλων βασικών πρώτων υλών (Baltic Freight Index).....	40
---	----

Διάγραμμα 10: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών	61
Διάγραμμα 11 : Έμμεση επίδραση της ναυτιλίας σε δέκα κλάδους σε όρους προστιθέμενης αξίας	61
Διάγραμμα 11.Α : Η πορεία της συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ.....	62
Διάγραμμα 12: Απασχόληση –χρηματοδότηση για πάνω από 180 χιλιάδες θέσεις εργασίας.....	63
Διάγραμμα 13: Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων ενεργών Ναυτικών κατά σημαία πλοίου	65
Διάγραμμα 14: Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων ενεργών Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία	66
Διάγραμμα 15: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), σε επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές	67
Διάγραμμα 16 : Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως σε επίπεδο απασχόλησης από την ναυτιλία (συμπεριλαμβάνεται και η ιδιωτική κατανάλωση	68
Διάγραμμα 17: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία	69
Διαγραμμα 18: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικής κατανάλωσης	70
Διάγραμμα 19: Σύγκριση καταγεγραμμένης και δυνητικής επίδρασης στην απασχόληση.....	70
Διάγραμμα20: Η επίδραση της Ναυτιλίας στο Εισόδημα απο εργασία.....	72
Διάγραμμα 21: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά κλάδο.....	73
Διάγραμμα 22: Η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος.....	74
Διάγραμμα 23 : Διαχρονικά πλεονασματικό το ισοζύγιο Μεταφορών.....	82
Διάγραμμα 24 : Ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές.....	86
Διάγραμμα 25 : Μέση ηλικία ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου	87
Διάγραμμα 26 : Ισοζύγιο Θαλασσιών μεταφορών έτους 2007 (σε εκατ. ευρώ).....	89
Διάγραμμα 27: Μεταφορά παγκόσμιου εμπορίου απο τον Ελληνόκτητο Στόλο.....	89
Διάγραμμα 28: Παγκόσμιος Στόλος ανά εθνικότητα 2010.....	90

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα αποτελεί, από την ίδρυση ήδη του νεοελληνικού κράτους, μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας (Ανδρεάδης 1964, Σκαρπέτης 1934).¹ Στο Μεσοπόλεμο, και πιο συγκεκριμένα το 1934, η ελληνική ναυτιλία κατείχε τη δέκατη θέση στον κόσμο (μετά τη ναυτιλία της Μ. Βρετανίας, των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, Βρετανίας, Νορβηγίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Σουηδίας), συγκεντρώνοντας το 2,4% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Μετά τον Πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η ελληνική ναυτιλία βελτίωσε εντυπωσιακά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία, για να συρρικνωθεί σημαντικά στη συνέχεια, χωρίς όμως να χάσει το δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία. Έτσι, με κριτήριο τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία, η ελληνική ναυτιλία κατείχε στη δεκαετία του 1960 την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία (4,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1965), στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1970 (από το 1977) την τρίτη θέση (8,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1977), στο διάστημα 1984-86 την τέταρτη θέση (6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1985), στο διάστημα 1987-1989 την πέμπτη θέση (5,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1989), ενώ το 1990 περιορίστηκε στην έβδομη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας (4,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας). Φτάνοντας στο σήμερα, ο πλέον μεγάλος ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αποτελεί ναυτιλιακή δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς. Παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Οι προοπτικές που διαγράφονται για το θαλάσσιο μεταφορικό έργο μελλοντικά στο νέο περιβάλλον είναι θετικές, αφού η ναυτιλία θεωρείται πλέον το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς τόσο στις αγορές του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και του εξειδικευμένου και υψηλής αξίας φορτίου όπως είναι το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια. Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα

¹Ανδρεάδης Σ. (1964): Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα.

Σκαρπέτης Β. (1934): Ναυτιλία, στο: Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, τόμος Γ (Ελλάς), σελ. 200-225, Αθήνα.

ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της εθνικής μας οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Μιλώντας για την Ελληνική Ναυτιλία ακόμα και οι μεγαλύτεροι πολέμιοι της δεν θα μπορούσαν ποτέ να αμφισβητήσουν πως είναι ίσως ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού μας ισοζυγίου. Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα, είναι ένας ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος. Στην πραγματικότητα είναι ένας συγκερασμός διαφορετικών αγορών καθεμία εκ των οποίων έχει τη δική της δομή, τους δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζονται από επαγγελματική αμεροληψία, ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους, αλλά και από λάθους χειρισμούς που μπορούν να αποβούν ιδιαίτερα καταστροφικοί αν δεν διορθωθούν εγκαίρως.

Η Ναυτιλία είναι από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της Ναυτιλίας μαζί με τις πολιτικές αλλαγές οδηγεί τις εξελίξεις. Από το 1776 η ναυτιλία είχε θεωρηθεί από τον Adam Smith ως καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Εθεωρείτο μια φτηνή πηγή μεταφοράς, η οποία θα μπορούσε να ενοποιήσει τις αγορές. Αποτελεσματικά, βοήθησε στην μετάβαση από την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείτο από ξεχωριστές κοινότητες σε μία ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα, στην οποία η ναυτιλία επιτάσσει συνεχείς αλλαγές. Η γενική παρατήρηση ότι, η ανάπτυξη της Ναυτιλίας μιας χώρας εξαρτάται από το μέτρο διεισδύσεως του οικονομικού βίου της στην παγκόσμια οικονομία, δεν ισχύει για την Ελλάδα. Η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες που η Ναυτιλία, κατά το μεγαλύτερο της μέρος, αναπτύχθηκε και ζει ελεύθερα μακριά από κάθε εξάρτηση από τον εθνικό οικονομικό της βίο και εμπόριο. Η ελληνική Ναυτιλία εκπροσωπεί τον τύπο του κατ' εξοχή ελεύθερου επιχειρηματία στο διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, που αναπτύχθηκε με τη δική του δύναμη και τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Υποστηρίζεται έντονα, ως προς τον εθνικό χαρακτήρα της οικονομίας της χώρας μας, ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Η άποψη αυτή όταν διατυπώνεται έτσι απόλυτα, παραβλέπει το σιωπηλό και αφανή, μέχρι κάποιου σημείου, αλλά εξίσου σπουδαίο, για την εθνική και κοινωνική οικονομία της χώρας ρόλο, που κατά τις τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της.

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία λοιπόν θα ασχοληθούμε συγκεκριμένα με την επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην οικονομία. Σκοπός και στόχος της εργασίας είναι, να δείξουμε όσο πιο ρεαλιστικά και αντικειμενικά γίνεται, το κατά πόσο η Ναυτιλία επηρεάζει την εθνική μας οικονομία.

Επιχειρούμε λοιπόν να αποκτηθεί μια εικόνα σχετικά με το θέμα της εργασίας χρησιμοποιώντας κυριώς δευτερογενή πηγές, οι οποίες αφορούν την βιβλιογραφία, αρθρογραφία και την δικτυογραφία, όπου ορίζονται και διαχωρίζονται βασικές έννοιες και ορισμοί που σχετίζονται με το θέμα.

Η εργασία μας ουσιαστικά χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια, στο πρώτο κεφάλαιο (1.1-1.3.4) προκειμένου να κατατοπιστούμε όσο το δυνατόν περισσότερο, γίνεται μια επισκόπηση στην έννοια της ναυτιλίας, αναφέρεται η ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας και συνεχίζουμε με την δομή και το περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης και την ναυτιλιακή βιομηχανία. Στο δεύτερο κεφάλαιο (2.1-2.2) αναλύεται ο ελληνόκτητος στόλος, όπου καταδεικνύεται η κυριαρχία του σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και η εξέλιξη του όσον αφορά το αριθμό των πλοίων και τους όρους χωρητικότητας του στόλου. Στο τρίτο κεφάλαιο (3.1-3.3), γίνεται αναφορά στην οικονομική κρίση και πόσο επηρέασε την ναυτιλία στην Ελλάδα αλλά και σε Διεθνή επίπεδο. Στο τέταρτο κεφάλαιο (4.1-4.3.1), αναλύεται η σχέση της ναυτιλίας με την οικονομία και ο ρόλος της πάνω σε αυτήν. Και τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο (5.1-5.2) πλέον, βλέπουμε την επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία δηλαδή πάνω στην προστιθέμενη αξία, σε άλλους κλάδους της οικονομίας, στην απασχόληση, στο εισόδημα, και στον δημοσιονομικό τομέα, επίσης αναλύεται η επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία, μέσω των εισροών του ναυτιλιακού συναλλάγματος και το μερίδιο συμμετοχής της στη παγκόσμια οικονομία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ναυτιλία ονομάζεται το σύνολο των μεθόδων, διαδικασιών και ενεργειών που εφαρμόζονται έτσι ώστε, ένα σκάφος, να ταξιδέψει από ένα μέρος της γης σ' ένα άλλο, αφ' ενός με ασφάλεια αφ' ετέρου το ταχύτερο δυνατόν. Η ναυτιλία είναι ταυτόχρονα επιστήμη και τέχνη. Με την γνώση της, υπολογίζουμε την πορεία μας και βρίσκουμε το στίγμα (θέση) μας στην θάλασσα. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, η θάλασσα αποτέλεσε το φορέα επαφής μεταξύ των λαών και συνέβαλε στη βελτίωση του πολιτισμού, στην ανταλλαγή των αγαθών, στην κυκλοφορία των πνευματικών ιδεών και στην κατανόηση μεταξύ των διαφόρων πολιτισμών. Οι πρώτοι καπετάνιοι, διαπίστωσαν γρήγορα τις τεράστιες δυνατότητες επικοινωνίας που προσφέρουν οι θαλασσινοί δρόμοι. Η γνώση της ναυτιλίας ήταν απαραίτητη για την ασφάλεια αλλά και την συντόμευση των πλόων. Η ναυτιλία χωρίζεται σε δύο βασικές κατηγορίες:

1. Ακτοπλοΐα:

Στην ακτοπλοΐα, για να βρούμε την θέση μας (στίγμα), βασιζόμαστε σε παρατηρήσεις φυσικών ή τεχνητών καταφανών σημείων της στεριάς. Σαν φυσικά βοηθήματα μπορούμε να θεωρήσουμε κάβους, οικισμούς, χαρακτηριστικά κτίρια ή διαμορφώσεις της ακτής, ψηλές κορυφές βουνών κ.ά. Τεχνητά βοηθήματα είναι οι φάροι και διάφορα ειδικά σημάδια ή σχήματα που θα αναφερθούμε αργότερα.

2. Ωκεανοπλοΐα:

Όταν για μεγάλα χρονικά διαστήματα, δεν έχουμε οπτική επαφή με την στεριά οπότε για τον υπολογισμό του στίγματος χρησιμοποιούμε είτε τον ήλιο και τα άστρα (αστροναυτιλία), είτε ραδιοβοηθήματα ή δορυφορικά ηλεκτρονικά βοηθήματα (ηλεκτρονική ναυτιλία)².

²www.naftilia.gr

1.1 Ιστορική Αναδρομή

Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας γεννήθηκε ανάμεσα ιστίων και ατμού τον 19ο αιώνα, τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια. Από τότε είχε μακριά και περιπετειώδη εξέλιξη μέχρι να καταλήξει στη σημερινή της μορφή.

Το 1828 δρομολογήθηκε το πρώτο ταχυδρομικό πλοίο που, εκτός από το ταχυδρομείο, μετέφερε επιβάτες και εμπορεύματα. Στο μεταξύ, η συγκοινωνία ανάμεσα στις παράλιες περιοχές γίνονταν με υποτυπώδη μέσα. Σύμφωνα με τον Λουδοβίκο Ρο στις «Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα 1832-1833»: «Αυτά τα πλεούμενα καΐκια ή τρεχαντήρια που κάνουν την ακτοπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες είναι γερά σκαριά που είναι ξεσκέπαστα στην πρύμη και την πλώρη, έχουν πλήρωμα 3 άντρες. Οι επιβάτες βολεύονται μαζί με το φορτίο και δεν μαγειρεύουν πάνω στο πλεούμενο, παρά μόνο όταν έχει νηνεμία». Έτσι καταλαβαίνει κανείς ότι τα πρώτα ελληνικά επιβατηγά πλοία καμία σχέση δεν είχαν με τα σημερινά. Η πρώτη σύμβαση για μεταφορά ταχυδρομείου και επιβατών στο εξωτερικό υπογράφηκε το 1833 μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" του Φεράλδη εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ:

Ναυπλίου - Μασσαλίας, κάθε 25 μέρες

Ναυπλίου - Τεργέστης, κάθε 25 μέρες

Ναυπλίου - Αλεξάνδρειας

Ναυπλίου - Σμύρνης

Είχε πλέον καθιερωθεί εισιτήριο 2 θέσεων, «εις κάμαρας» και «εις το αμπάριον». Οι συνθήκες διαβίωσης των επιβατών ήταν λίγο καλύτερες. Τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" που προαναφέρθηκαν έδωσαν τη θέση τους το 1837 στα γαλλικά ατμόπλοια και ειδικότερα στο πλοίο «Ανατολή». Εν συνεχεία, μετά από πολλές συμβάσεις της ελληνικής κυβέρνησης με ξένες εταιρίες και ξένα κράτη αποφασίστηκε 1856 να συσταθεί «ελληνική ατμοπλοϊκή Εταιρία». Πράγματι, το 1857 συστάθηκε η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή εταιρία με το όνομα «Συριανή» εξ αιτίας της έδρας της. Σε αυτήν την εταιρία η ελληνική κυβέρνηση έκανε σύμβαση για 12 χρόνια και της παραχωρούσε το "αποκλειστικό προνόμιο για την των παραλίων μερών".

Στο διάστημα 1830-1852, που τις θαλάσσιες συγκοινωνίες τις εκμεταλλεύονταν ξένες εταιρίες, έγιναν μερικές προσπάθειες από ιδιώτες, αλλά και την Εθνική Τράπεζα, για την ίδρυση ατμοπλοϊκών εταιριών, που θα εκμεταλλεύονταν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τις συγκοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου. Σαν τέτοιες αναφέρονται: της Εθνικής Τράπεζας, η προσπάθεια συστάσεως ατμοπλοϊκής εταιρίας από κάποιον Ευριπίδη το 1851, το 1853 γίνεται μια άλλη προσπάθεια από οικονομικούς παράγοντες της Πάτρας κ.λ.π..

1.2 Η Ναυτιλία Στην Ελλάδα

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει στην κορυφή των θαλάσσιων μεταφορών για περίπου τα τελευταία 30 χρόνια, διατηρώντας ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω της γεωπολιτικής θέσης της χώρας και της κατοχής εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε επίπεδο επιχειρησιακής διαχείρισης, σε συνδυασμό με άλλες μεταβλητές κόστους που συμβάλλουν σε αυτήν την επιτυχία. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χώρο της μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping), ενώ ένα μικρό ποσοστό δραστηριοποιείται στην αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, εξυπηρετώντας κατά βάση τοπικές και περιφερειακές αγορές (Theotokas & Kaza, 2006)³. Υπάρχουν, επίσης, λίγες εταιρίες που λειτουργούν σε τακτικές γραμμές, αλλά η συντριπτική πλειοψηφία έχει αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της λειτουργίας τους στις αγορές μεταφοράς χύδην φορτίων.

Οι Theotokas & Progolaki (2004)⁴ υποστηρίζουν πως τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας προέρχονται κυρίως από την επιχειρησιακή τους λειτουργία, η οποία σχετίζεται με τα δομικά χαρακτηριστικά και τους τρόπους διαχείρισης που επιτρέπουν τον έλεγχο του κόστους, και από τις επενδυτικές

³Theotokas, I., &Kaza, V.(2006), Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies, International Conference ‘Shipping in the era of social responsibility’, Cephalonia, Greece

⁴Theotokas, J., &Progolaki, M. (2004), Managing multicultural teams: The case of Greek-owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir (p. 278–287)

στρατηγικές, οι οποίες βασίζονται στη συσσώρευση κερδών από τις πωλήσεις και αγορές πλοίων που χρησιμοποιούνται, στη συνέχεια, για την επέκτασή τους σε νέες αγορές ή για την κάλυψη ζημιών σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης στις αγορές εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι εμφανής σε πολλά μεγέθη της αγοράς. Το 2010, η Ελλάδα έλεγχε το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας σε όρους μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, αντιστοιχώντας σε ποσοστό 16,2% της παγκόσμιας αγοράς. Συγκριτικά, η Ιαπωνία, η Γερμανία και η Κίνα, χώρες με παράδοση στη ναυτιλία, έλεγχαν το 15,8%, 9,2% και 8,6%, αντίστοιχα (UNCTAD, 2011). Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι τα πλοία που κατέχει μία εταιρεία θεωρούνται ελληνικής ιδιοκτησίας αν η εταιρεία είναι ελληνικών συμφερόντων, ανεξάρτητα από την έδρα της επιχείρησης και από τη σημαία στην οποία είναι εγγεγραμμένα τα πλοία. Αυτή η διευκρίνιση είναι σημαντική αν αναλογιστεί κανείς ότι το 68,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων λειτουργεί υπό ξένη σημαία, τακτική που ονομάζεται «σημαίες ευκαιρίας» (“flags of convenience”) (UNCTAD, 2011)⁵. Όσον αφορά τα πλοία ελληνικής σημαίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως (65 εκατομμύρια dwt), ακολουθούμενη από την Κινέζικη (46 εκατομμύρια dwt). Ωστόσο, σε όρους αριθμού πλοίων, η Ελλάδα, με συνολικά 3213 πλοία, υστερεί σε σχέση με τις προαναφερθείσες χώρες, καταδεικνύοντας έτσι το γεγονός ότι τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία μεταφέρουν μεγαλύτερα ποσοστά εμπορευμάτων κατά μέσο όρο (Theotokas, 2007)⁶. Η διαφορά αυτή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην προτίμηση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, τα οποία τείνουν να είναι μεγαλύτερα από τα πλοία γενικών φορτίων. Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό και οργανωσιακό καθεστώς των εγχώριων επιχειρήσεων, οι ελληνικές ναυτιλιακές είναι είτε οι κύριες εταιρείες ιδιοκτησίας ή εταιρείες διαχείρισης πλοίων, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του εδρεύει σε τρίτες χώρες, με τον κύριο ιδιοκτήτη ή διαχειριστή

⁵United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) Maritime Transport 2011

⁶Theotokas, I. (2007). On Top of World Shipping: Greek Shipping Companies, Organization and Management. Maritime Transport: The Greek Paradigm. Research in Transportation Economics, p 21, 63–93.

να σχετίζεται με κάποιο μέλος της οικογένειας κύριας ιδιοκτησίας (Theotokas& Harlaftis, 2009)⁷.

Επιπλέον, τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας διαχειρίζονται από εταιρίες διαφόρων μεγεθών, με τυποποιημένη ταξινόμηση μικρών (1-4 πλοία), μεσαίων (5-15 πλοία) και μεγάλων (16+ πλοία) στόλων. Ο Theotokas (2007), επίσης, αναφέρει πως όταν οι πλοιοκτήτες επενδύουν σε μη ναυτιλιακές επιχειρήσεις το κάνουν κυρίως για την αναζήτηση συμπληρωματικών κερδών, διατηρώντας το ναυτιλιακό χαρακτήρα των επιχειρήσεών τους. Ένα ακόμα σημαντικό αναπτυξιακό χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι η μεγάλη εξαγωγική της δραστηριότητα, δεδομένου μάλιστα και του μικρού συνολικά ποσοστού συνεισφοράς της χώρας στο διεθνές εμπόριο. Οι Ikaza et al (2011)⁸ αναφέρουν πως η ελληνική ναυτιλία αντιστοιχεί στο 6% του εγχώριου ΑΕΠ και στο 6% της συνολικής απασχόλησης, παράγοντας περίπου το 75% των 400.000 σχετικών θέσεων εργασίας. Τέλος, αναφορικά με τη δομή του κλάδου, η ευρεία ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνει εταιρίες ιδιοκτησίας και διαχείρισης κυρίως πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων, παρόχους υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, όπως ναυλομεσίτες και πράκτορες, εταιρίες παροχής εξειδικευμένων νομικών συμβουλών, εταιρίες χρηματοδότησης και θαλάσσιας ασφάλισης, προμηθευτές θαλάσσιου εξοπλισμού και ναυτικής εκπαίδευσης. Το υπόλοιπο 25% του κλάδου αποτελείται από επιχειρήσεις αλιείας, ακτοπλοΐας, λιμενικές αρχές και ναυπηγικές επιχειρήσεις. Σε γενικότερο επίπεδο, ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά σημαντικός για την οικονομία της χώρας, γεγονός που καταδεικνύεται και από τις περιορισμένες σχετικά επιπτώσεις που είχε η πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση στον κλάδο, παρά βέβαια τη μείωση ρευστότητας που είναι πλέον διαθέσιμη για τη χρηματοδότησή του. Κατά συνέπεια, η επίτευξη και διατήρηση της ποιότητας στον κλάδο αποτελεί κρίσιμο στόχο της ελληνικής ναυτιλίας.

⁷Theotokas, I., &Harlaftis, G. (2009), *Leadership in World Shipping: Greek Family Firms in International Business*. London: PalgraveMacmillan.

⁸Ikaza, L., Sandro M., Popa, T. Sahbaz, U. &Saravolos, G. (2009), *The Greek Shipping Cluster*, Harvard Business School. May 7, 2009.

1.3 Η Έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Ως επιχείρηση χαρακτηρίζεται η οικονομική μονάδα που αποτελεί αυτοτελή και υπεύθυνη οργάνωση παραγωγικών συντελεστών και διαχείρισης συναλλαγών με τις οποίες και επιδιώκει το μέγιστο δυνατό κέρδος το οποίο κατά κανόνα θα πρέπει να υπερβαίνει την αντίστοιχη συνήθη αμοιβή της διοικητικής ή εκτελεστικής εργασίας που επιτελείται σ' αυτήν. Κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα μιας επιχείρησης τα οποία αποτελούν και τις αναγκαίες προϋποθέσεις είναι:

- Οικονομική αυτοτελής μονάδα που προϋποθέτει μόνιμο συνδυασμό συντελεστών παραγωγής.
 - Η παραγωγή της απευθύνεται σε άγνωστο καταναλωτικό κοινό.
 - Διαμορφώνεται σε ορισμένο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον.
- χαρακτηριζόμενο τόσο στην αποτίμηση του χρήματος όσο και στην επιδίωξη

1.3.1 Δομή της Ναυτιλιακής επιχείρησης

Η δομή η οποία κυριαρχεί σε Ναυτιλιακούς Ομίλους Επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά στις μέρες μας είναι πολύ συγκεκριμένη και ιδιαίτερη και δεν προσιδιάζει σε δομές επιχειρήσεων που συναντούνται σε άλλους κλάδους της αγοράς παγκοσμίως. Δύο σημεία εδώ πρέπει λοιπόν να τονιστούν σε σχέση με τη μοναδικότητα της διάρθρωσης των επιχειρήσεων αυτών:

Πρώτον, πρέπει να τονιστεί ότι χρησιμοποιείται ο όρος «ελληνικών συμφερόντων» και όχι «ελληνικός» Όμιλος Επιχειρήσεων για να συμπεριληφθούν στην ανάλυσή μας και όλες τις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις εκείνες οι οποίες παρόλο που δεν έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία, στην πράξη είναι ελληνικών συμφερόντων και οι εγκαταστάσεις τους βρίσκονται στην Ελλάδα. Δεύτερον, όταν μιλάμε για «ναυτιλιακή επιχείρηση» θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι αναφερόμαστε συνήθως σε έναν Όμιλο Επιχειρήσεων και όχι σε μία μεμονωμένη εταιρία-νομικό πρόσωπο. Κάθε πλοίο αποτελεί ξεχωριστή εταιρεία, αυτόνομη δηλαδή οικονομική οντότητα η οποία όμως, όπως θα δούμε και παρακάτω, δρα μέσα στα πλαίσια του Ομίλου και προς το συμφέρον αυτού.

Ας πάρουμε την περίπτωση ενός πλοιοκτήτη ο οποίος θέλει να δραστηριοποιηθεί στην παγκόσμια αγορά με 4 πλοία. Σε μία τέτοια περίπτωση απαιτούνται πάντοτε το

ελάχιστο να υπάρχουν νομικά τόσες εταιρείες-νομικά πρόσωπα σε αριθμό όσα είναι και τα πλοία συν μία (άρα 4+1 εταιρείες για τις ανάγκες του παραδείγματός μας) η οποία θα είναι η διαχειρίστρια εταιρεία του Ομίλου. Η διαχειρίστρια ασχολείται ακριβώς με τη διαχείριση των πλοίων των πλοιοκτητριών εταιρειών του Ομίλου αντί αμοιβής. Σε έναν Όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών είναι πολύ συνηθισμένο να περιέχεται επίσης και μία εταιρεία η οποία ασχολείται καθαρά με τις ταμειακές εισροές και εκροές του Ομίλου και πιθανόν και μία (ή και περισσότερες) εταιρείες οι οποίες κατέχουν το μετοχικό κεφάλαιο κάποιων ή και του συνόλου των πλοιοκτητριών εταιρειών του Ομίλου.

1.3.2 Ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από ένα σύνολο τομέων. Μια γενική διάκριση των τομέων αυτών μπορεί να επιτευχθεί διαχωρίζοντας τους τύπους των πλοίων και τα φορτία που αυτά μεταφέρουν:

A. Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping)⁹

Τα φορτία που διακινούνται στις θαλάσσιες οδούς μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: Τα ξηρά φορτία, τα υγρά φορτία και τα επικίνδυνα φορτία

Χύδην ξηρά φορτία

Δημητριακά, μεταλλεύματα, βωξίτης, γαιάνθρακας, αλουμίνια, φυσικά φωσφάτα. Δευτερευόντως: Ορυκτά μαγγανίου και μαγνησίου, αλάτι, θειάφι, προϊόντα σιδήρου, τσιμέντο, σογιάλευρα, δασικά προϊόντα, ζάχαρη κ.α.

Ειδικά χύδην φορτία

Τα ειδικά χύδην φορτία κατά την μεταφορά τους πρέπει να παραμείνουν σε καθορισμένες συνθήκες θερμοκρασίας: Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας (πχ φρούτα), φορτία ψύξεως (πχ κρέας), φορτία καταψύξεως (ψάρια). Ακόμη, στα ειδικά χύδην φορτία συμπεριλαμβάνονται και φορτία τα οποία χρίζουν ιδιαίτερου χειρισμού κατά την φόρτωση και εκφόρτωσή τους. (προκατασκευασμένα σπίτια, οχήματα κ.α.)

⁹Γ.Π. Βλάχος Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης. Τόμος Α σελ.177

Χύδην υγρά φορτία

Ακατέργαστο πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου (άσφαλτος, κηροζίνη, βενζίνη κ.α.), υγροποιημένα αέρια (μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο κτλ) , χημικά φορτία, φυτικά έλαια.

B. Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping)¹⁰.

Τα πλοία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών δύναται να μεταφέρουν συγχρόνως πολλά διαφορετικά φορτία. Στα γενικά φορτία συμπεριλαμβάνονται αγαθά υψηλής αξίας ή ευαισθησίας τα οποία απαιτούν ειδική μεταφορική υπηρεσία για τα οποία ο ιδιοκτήτης τους προτιμά να πληρώνει προκαθορισμένο ναύλο. Μεταφέρουν φορτία σε γνωστούς από πριν χρόνους αναχώρησης και άφιξης, σε καθορισμένους εκ των προτέρων θαλάσσιους δρόμους με καθορισμένους ναύλους. Οι εταιρείες των τακτικών γραμμών υποχρεούνται να τηρούν το χρονοδιάγραμμα των ταξιδιών, ανεξάρτητα από ενδεχόμενη βραχυχρόνια μείωση της ζήτησης. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών λοιπόν, εστιάζει στην αξιοπιστία, την ταχύτητα και ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχει.

Η διάκριση των γενικών φορτίων, λόγω του μεγάλου αριθμού τους, βασίζεται στον τρόπο με τον οποίο γίνονται ο χειρισμός και η φόρτωσή τους. Οι πιο βασικοί τρόποι χειρισμού και μεταφοράς των γενικών φορτίων είναι οι εξής:

- **Χαλαρό φορτίο.** Ξεχωριστά αντικείμενα καθένα από τα οποία πρέπει να φορτώνεται και να στοιβάζεται χωριστά.
- **Κιβωτιοποιημένο φορτίο.** Τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια.
- **Φορτίο σε παλέτες.** Το φορτίο πακετάρεται σε παλέτες
- **Σαμπανιασμένο φορτίο.** Μικρά τεμάχια δεμένα μαζί τα οποία σχηματίζουν πακέτα ίδιου μεγέθους.
- **Υγρό φορτίο.** Φορτίο σε υγρή μορφή, μεταφερόμενο σε δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή βαρέλια.

¹⁰Θεοτοκάς Γ(2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα*: Εκδόσεις Gutenberg

- **Φορτίο μεταφερόμενο σε ψυγεία** Ευπαθή φορτία που φορτώνονται είτε σε συνθήκες ψύξης είτε κατάψυξης, είτε σε χωριστά αμπάρια του πλοίου γενικού φορτίου.
- **Βαρέο και δυσκολοχειρίστο φορτίο.** Μεγάλα όγκου φορτία με δυσκολίες στην στοιβάσιά τους.

Γ. Επιβατηγός Ναυτιλία (Passengership)¹¹.

Αν και η οργάνωση της επιβατηγού ναυτιλίας είναι διαφορετική από την οργάνωση της φορτηγού ναυτιλίας, η αγορά και στις δύο περιπτώσεις δεν είναι ενιαία, αφού και οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά. Η ζήτηση σ' αυτόν τον τομέα εμφανίζεται και ως παράγωγος (η ζήτηση για υπηρεσία ή προϊόν η οποία εξαρτάται από την ύπαρξη ζήτησης για άλλη υπηρεσία ή προϊόν) και ως πρωτογενής. Η διαφοροποίηση του σκοπού της ζήτησης και η οφειλόμενη σε αυτήν διάκριση των επιμέρους τομέων της επιβατηγού ναυτιλίας οδηγούν και στην διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση.

1.3.3 Περιβάλλον λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία σε περιβάλλον πολύπλοκο και δυναμικό. Η ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και κάθε άλλη επιχείρηση βρίσκεται σε μια σχέση αμφίδρομη με το περιβάλλον της καθώς καθορίζεται από αυτό αλλά ταυτόχρονα συμβάλλει με την δράση της στον καθορισμό του. Αν και όπως ήδη αναφέραμε η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η μορφή του ανταγωνισμού με τον οποίο έρχονται αντιμέτωπες οι επιχειρήσεις μπορεί να διαφέρει, ανάλογα με τις αγορές στις οποίες συμμετέχουν. Επομένως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης τους θα πρέπει να εκτιμήσουν τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο τους και του ανταγωνιστικού πλαισίου που αυτές δημιουργούν καθώς αποτελούν πηγή ευκαιριών και απειλών. Ακόμη θα πρέπει να ελέγξουν τους πόρους και τις ικανότητες που οι ίδιες διαθέτουν και είναι πηγή των

¹¹Θεοτοκάς Γ(2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα*:

δυνατών σημείων και των αδυναμιών τους. Θα πρέπει δηλαδή να εκτιμήσουν το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον τους.

Το εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνει όλες τις δυνάμεις που επηρεάζουν την επιχείρηση, βρίσκονται έξω από αυτή και διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο αυτή καλείται να λειτουργήσει. Έτσι λοιπόν οι παράγοντες που επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης, όπως οι σχέσεις των κρατών, το επίπεδο της τεχνολογίας, η παγκόσμια οικονομικο-κοινωνική κατάσταση καθορίζουν τα πλαίσια λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αξίζει σ' αυτό το σημείο να αναφέρουμε πως αρκεί η μεταβολή ενός μονάχα παράγοντα του ευρύτερου περιβάλλοντος της επιχείρησης να αλλάξει ώστε οι επιπτώσεις του να επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα και στους λοιπούς παράγοντες της επιχείρησης αλλάζοντας με αυτόν τον τρόπο το περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης.

Ειδικότερα, θέλοντας να αναλυθεί το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως σημαντικότεροι παράγοντες αυτού οι οποίοι δύναται να επηρεάσουν και τους λοιπούς, το ευρύτερο μακροοικονομικό περιβάλλον της επιχείρησης, το οποίο περιλαμβάνει το οικονομικο-κοινωνικό, το παγκόσμιο αλλά και το τεχνολογικό περιβάλλον.

Εν συνεχεία, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και δραστηριοποίησης των πλοίων και των επιχειρήσεων, οι σημαίες στα οποία νηολογούνται τα πλοία, η κατάσταση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η ρευστότητα που αυτά διαθέτουν συνθέτουν δυνάμεις που επιδρούν συνολικά στα πλαίσια λειτουργίας μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συνεχίζοντας την ανάλυση της «πυραμίδας» του περιβάλλοντος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και επιχειρώντας να φτάσουμε στην κορυφή αυτής (οπού εκεί βρίσκεται η επιχείρηση), πρέπει να εξετάστουν οι αγορές ναυπηγήσεων, οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, οι αγορές διαλύσεων πλοίων, οι ναυλαγορές και να μελετηθούν τα επίπεδα αυτών. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα να καθοριστούν τα επίπεδα της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Τέλος, αναφορικά με **το άμεσο περιβάλλον** και τους άμεσους εμπλεκόμενους με την ναυτιλιακή επιχείρηση, εκεί συναντάμε τους πελάτες, τους προμηθευτές, τους

ανταγωνιστές και το ανθρώπινο δυναμικό, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την μελέτη του περιβάλλοντος κάθε μίας επιχείρησης, όχι κατ' ανάγκη ναυτιλιακής¹².

Σχήμα 1. Το περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης



1.3.4 Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σίγουρα ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας και για αυτό το λόγο η ανάλυση της αποτελεί μια δαιδαλώδες διαδικασία. Παρακάτω αναλύονται τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία τις διαφοροποιούν από τις λοιπές επιχειρήσεις.

- **Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των αγορών**

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία καθώς αντλεί τους συντελεστές παραγωγής αλλά και προσφέρει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμια βάση με αποτέλεσμα να λειτουργεί εντός περιβάλλοντος παγκόσμιου ανταγωνισμού. Αναφορικά με τους συντελεστές παραγωγής, αρκεί να σκεφτούμε πως μια πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την δυνατότητα να αναζητήσει το φθηνότερο

¹²Θεοτοκάς Γ(2011). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα:

ναυτεργατικό δυναμικό από οπουδήποτε στον κόσμο, αναζητώντας την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους (αρκεί να μην τίθενται περιορισμοί από την σημαία του πλοίου της, για την οποία σημειωτέων δίδεται η δυνατότητα επιλογής) γεγονός που δεν συναντάται σε άλλου είδους βιομηχανική δραστηριότητα ενώ συγχρόνως λόγω των υψηλών κεφαλαιουχικών απαιτήσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκείνες απευθύνονται στην διεθνή αγορά κεφαλαίου. Αποτέλεσμα μάλλον λογικό λαμβάνοντας υπόψη τους αντικειμενικούς περιορισμούς των χαρτοφυλακίων των φορέων χρηματοδότησης και της ανάγκης επιμερισμού κινδύνου από την πλευρά αυτών. Έτσι λοιπόν, σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις της ξηράς οι οποίες ως επί των πλείστων αντλούν τα κεφάλαια τους από την εθνική αγορά, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διά την κάλυψη των κεφαλαιουχικών τους αναγκών απευθύνονται στην διεθνή αγορά κεφαλαίου.

• Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτουν παράγωγο ζήτηση. Πρακτικά αυτό σημαίνει πως σε περιόδους ύφεσης ή οποιασδήποτε αρνητικής οικονομικής διαταραχής από την πλευρά της ζήτησης, μεταβάλλεται αντίστοιχα κι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες με αποτέλεσμα τις έντονες διακυμάνσεις των ναύλων στις βασικές ναυλαγορές και κατ' επέκταση τις έντονες διακυμάνσεις στα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα αυτού οι ναυτιλιακές εταιρείες να ακολουθούν μια ισορροπημένη στρατηγική σχετικά με τις ναυλώσεις ώστε να δημιουργούν χαρτοφυλάκιο τέτοιο το οποίο θα αξιοποιεί αποτελεσματικά την συγκυρία μειώνοντας ταυτόχρονα τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν από ενδεχόμενη πτώση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών.

• Ο παράγοντας πρόβλεψη

Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαρτώνται από πολλούς απρόβλεπτους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να καθορίσουν σημαντικά την ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν μπορεί να εκτιμήσει ούτε καν με μια σχετική ακρίβεια την μακροχρόνια πορεία της γεγονός που σαφέστατα την διαφοροποιεί από

κάποια άλλη βιομηχανία ξηράς. Οι περιορισμοί στην πρόβλεψη λοιπόν αυξάνουν τον κίνδυνο που δυνητικά μπορεί να προκύψει από τις επενδυτικές αποφάσεις της επιχείρησης και καθιστούν ως τον κρισιμότερο παράγοντα διά την επιτυχία της τα προσωπικά χαρακτηριστικά των υπευθύνων διά την λήψη των αποφάσεών της.

• **Απόσταση παραγωγικής μονάδας-γραφείου**

Η παραγωγική μονάδα κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης (πλοίο) βρίσκεται και παράγει μακριά από την έδρα του. Αυτό όπως μπορεί να γίνει αντιληπτό θέτει σημαντικούς περιορισμούς στην διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και διαφοροποιεί την οργάνωση και διοίκησή τους από την οργάνωση και διοίκηση λοιπών επιχειρήσεων οι οποίες ναί μεν ίσως λειτουργούν αποκεντρωτικά αναφορικά με την διοικητική τους λειτουργία ώστε να επιτύχουν υψηλότερη αποδοτικότητα μέσω της ομαδικής εργασίας αλλά μπορούν συγχρόνως να διατηρήσουν έναν συγκεκριμένο αριθμό εργαζομένων για μεγάλα χρονικά διαστήματα γεγονός που δύσκολα μπορεί να επιτύχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία αδυνατεί να προσφέρει εργασία σε μόνιμη βάση.

• **Συνύπαρξη & ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών**

Στην ναυτιλία παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συνύπαρξης και του ανταγωνισμού των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών και πολλές φορές διαφορετικών οργανωτικών και διοικητικών μεθόδων με διαφορετικές στρατηγικές, τακτικές και πολιτικές. Μία μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα πλοίο, μπορεί να ανταγωνίζεται όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία αντίστοιχου τύπου τα οποία κινούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους. Βέβαια το φαινόμενο αυτό φαίνεται να λαμβάνει μικρότερες διαστάσεις τα τελευταία έτη καθώς το μέγεθος της εταιρείας καθίσταται παράγοντας που συμβάλλει όλο και περισσότερο στην δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος καθώς οι μεγάλες σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να επενδύσουν στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων τους, γεγονός πολύ δυσκολότερο για μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα ή δύο πλοία με ίδιο όμως μέσο κόστος.

- **Στρατηγικές που οδηγούν σε άμεσες αποδόσεις**

Οι τιμές των ναύλων των πλοίων οι οποίες ακολουθούντις μεταβολές της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Έτσι λοιπόν έχει παρατηρηθεί, ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές (χαμηλή τιμή ναύλων συνεπάγεται χαμηλή τιμή πλοίου και το αντίθετο) και να πωλούν τα πλοία τους όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές. Οι γρήγορες αποφάσεις και αξιοποιήσεις των ευκαιριών σχετικά με την πώληση και την διάρκεια ναύλωσης των πλοίων, καθιστούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιτυχημένες και ανταγωνιστικές ή μη.

- **Ευελιξία στην αντιμετώπιση των συνθηκών της αγοράς**

Μια ακόμη ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνδέεται με την ευελιξία τους. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επηρεάζονται σημαντικά από περιόδους ύφεσης ή λοιπών αρνητικών οικονομικών διαταραχών οι οποίες επηρεάζουν την ζήτηση. Σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης λοιπών και εφόσον οι συνθήκες το επιτάσσουν, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την δυνατότητα είτε να μειώσει τα λειτουργικά της κόστη με αλλαγή σημαίας, είτε με αλλαγή του ναυτεργατικού της δυναμικού, είτε με μείωση της ταχύτητας του πλοίου ή και με άλλους τρόπους ή ακόμη και να παροπλίσει για ένα χρονικό διάστημα κάποιο ή κάποια πλοία της έως ότου η αγορά ανακάμψει και το πλοίο ξανά ριχθεί στην παραγωγική του δραστηριότητα. Αυτή η ευελιξία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να διαμορφώνουν δηλαδή το μεταβλητό τους κόστος σε περιόδους ύφεσης κατά το δοκούν και κατά το πώς το υπαγορεύουν οι συνθήκες δεν συναντάται σε καμία άλλη επιχείρηση δραστηριοποιούμενη στην ξηρά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

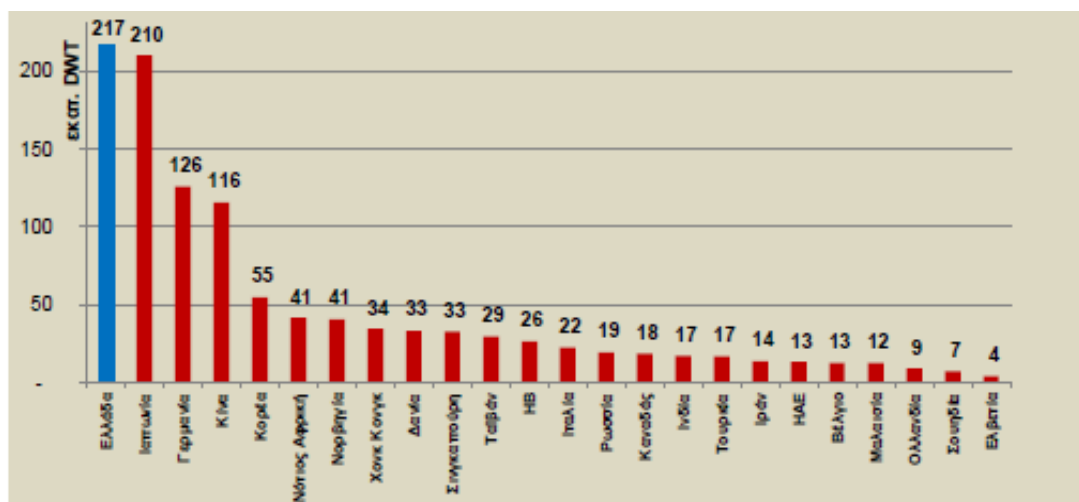
Εντυπωσιακή βελτίωση παρουσιάζουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου καθώς 500 σχεδόν, παραγγελίες Ελλήνων εφοπλιστών προς τα ναυπηγεία τουπλανήτη αναμένεται να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο το ηλικιακό προφίλ και τον εν γένει εκμοντερνισμό της ελληνικής ποντοπόρου. Στο τέλος Δεκεμβρίου του 2011, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 439 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 40,67 εκ.dwt, σύμφωνα με στοιχεία της HIS Fairplay World Shipping Encyclopedia που δημοσιοποίησε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Επιπροσθέτως, στο πρώτο τετράμηνο του 2012 παραγγέλθηκαν άλλα 38 πλοία σύμφωνα με τα στοιχεία της Golden Destiny. Όσον αφορά τους τύπους των ποντοπόρων που παραγγέλθηκαν, από τα 439 πλοία ελληνικών συμφερόντων της HIS Fairplay World Shipping Encyclopedia, 152 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 27,45% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt). Ειδικότερα, 67 είναι δεξαμενόπλοια αργού και προϊόντων πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 28,10% του παγκόσμιου dwt, 30 είναι δεξαμενόπλοια LNG και LPG που αντιστοιχούν στο 39,34% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 55 είναι product tankers που αντιστοιχούν στο 18,64% (dwt) της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ακόμα 220 από τα 439 είναι φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,73% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 60 είναι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 10,40% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 7 είναι πλοία διαφόρων τύπων. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2011 υποδηλώνουν μία τάση προς τα εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drillingships). Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2011 ήταν 11,3 έτη, με 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών, συγκρινόμενο με 17 έτη για το 2000, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,8 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 10,5 έτη¹³.

¹³Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012

2.1 Η Κυριαρχία του Ελληνικού Στόλου παγκοσμίως

Σύμφωνα με το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Απρίλιος 2013), ο Ελληνόκτητος Στόλος βρίσκεται στην πρώτη θέση ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ σε όρους χωρητικότητας. Βλ. Διάγραμμα 1. Αναλυτικά στοιχεία για τον αριθμό των σκαφών αλλά και σε όρους χωρητικότητας ως και το 2011 σας παραθέτουμε στο παράρτημα (βλ. Παράρτημα II), στο οποίο η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στις άλλες χώρες, μεταξύ της Ιαπωνίας, της Γερμανίας κ.α.

Διάγραμμα 1. Ελληνόκτητος Στόλος: 1^η θέση παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας



Πηγή : ISL, Shipping and statistics market review vol.56

Στα 3.677 τα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία το 2012.

Έως και τα τέλη Μαρτίου του 2014, σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's Register ο ελληνικών συμφερόντων και ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε ποσοστό 5,7%. Ειδικότερα, σε αριθμό πλοίων έφθασε τα 3.901 συνολικής χωρητικότητας 290,8 εκατομμυρίων τόνων αυξημένος κατά 224 πλοία, χωρητικότητας 25,5 εκατομμυρίων τόνων. Σε αυτά υπολογίζονται και 378 πλοία χωρητικότητας 22,4 εκατ. τόνων που είναι υπό ναυπήγηση. Αντιθέτως ο υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 10

πλοία και από τα 829 πήγε στα 819. Αυξήθηκε όμως η χωρητικότητά του από τα 73,4 εκατομμύρια τόνους στους 76,1 εκατ. τόνους¹⁴.

Το ένα ρεκόρ μετά το άλλο καταρρίπτουν οι Έλληνες εφοπλιστές ως προς τις αγορές νέων πλοίων, **όμως φαίνεται να γυρνούν την πλάτη στην ελληνική σημαία**. Διακόσια εικοσιτέσσερα πλοία προστέθηκαν στον συνολικό στόλο, ανεβάζοντας τον αριθμό στα 3.901 πλοία χωρητικότητας 291 εκατ. dwt τον Μάρτιο, από 3.677 πλοία (265,3 εκατ. dwt) το 2013, σύμφωνα με τα στοιχεία του GSCC που δημοσίευσε η Tradewinds. Ωστόσο, το ελληνικό νηολόγιο φαίνεται να «χάνει δυνάμεις», καθώς η «γαλανόλευκη» μετρά 10 πλοία λιγότερα το πρώτο τρίμηνο του έτους 2014 σε σχέση με πέρυσι. Από τα 829 πλοία η δύναμή της μειώθηκε στα 819. Αριθμός αρκετά συρρικνωμένος αν αναλογιστεί κανείς πως στο τέλος του 2012 αυτός ανερχόταν στα 862.

Βασική αιτία, όπως επισημαίνουν μέλη του Committee, είναι η αβεβαιότητα που έχει δημιουργηθεί για το φορολογικό καθεστώς στην Ελλάδα μετά την αιφνιδιαστική κίνηση του υπουργείου Οικονομικών τον περασμένο Δεκέμβριο να αυξήσει την φορολογία των ελληνόκτητων πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Ελλάδα, κατά πολύ περισσότερο από ότι είχαν εθελοντικά και κατόπιν διαβουλεύσεων με την κυβέρνηση- συμφωνήσει οι εφοπλιστές αναφέρει το deal.gr Γι' αυτό και πολλοί είναι επιφυλακτικοί αν και κατά πόσο το 2014 θα είναι έτος αύξησης ή μείωσης του στόλου που θα «ντυθεί» στα ελληνικά χρώματα, αφού πολλοί είναι εκείνοι οι πλοιοκτήτες που κάνουν σκέψεις όχι μόνο να μεταφέρουν πλοία τους σε άλλα νηολόγια, αλλά και τις διαχειρίστριες εταιρίες τους στο εξωτερικό.

Χαρακτηριστικό της τάσης φυγής και αποφυγής της ελληνικής σημαίας είναι ότι ως το τέλος Φλεβάρη του 2014 έγιναν μόλις 7 νέες εγγραφές στο εθνικό νηολόγιο. Την «γαλανόλευκη» ύψωσε σε τρία φορτηγά πλοία της η Danaos Shipping Company του δρ. Ιωάννη Κούστα, ενώ από ένα πλοίο τους έντυσαν στα ελληνικά χρώματα η Minerva Marine Inc. του Ανδρέα Μαρτίνου, η Union Marine Enterprises, η Eletson Corporation των Καρασταμάτη- Κέρτσικοφ- Χατζηελευθεριάδη και η Neptune Line

¹⁴<http://www.ellinasasfalistis.blogspot.gr>(αναρτημένο άρθρο με τίτλο: Αυτοκράτορες των θαλασσών ..Αυξήθηκε 5,7% ο παγκόσμιος ελληνόκτητος στόλος, Σάββατο, 5 Απριλίου 2014).

& Shipping της Μελίνας Τραυλού. Το ίδιο χρονικό διάστημα πέρυσι είχαν γίνει περίπου 15 νηολογήσεις, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, ενώ συνολικά το 2013 48 νέα πλοία ύψωσαν την Ελληνική σημαία.

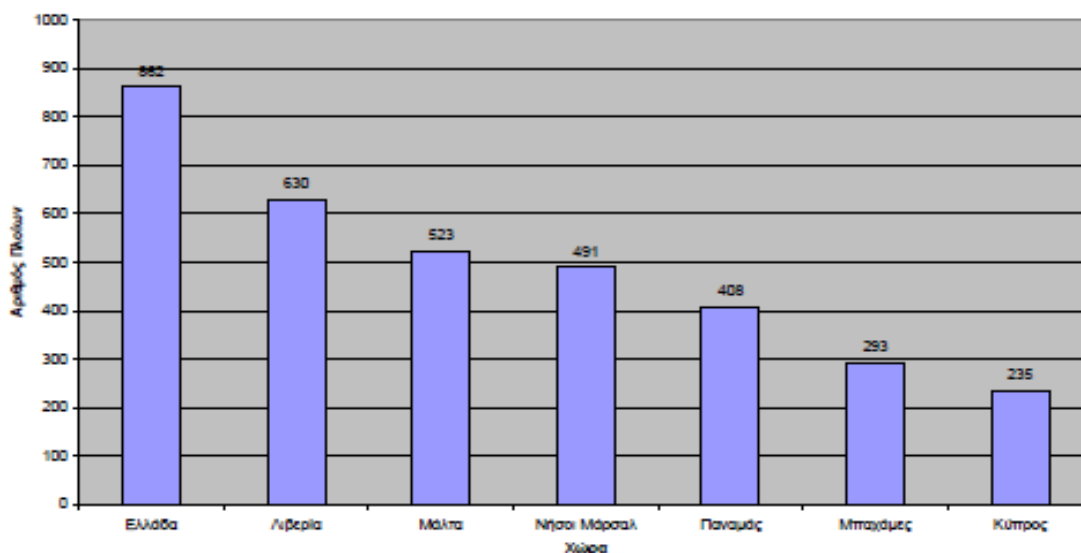
Μεταξύ εκείνων που επιμένουν παραδοσιακά είναι ηχηρά ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού, όπως ο Γ. Αγγελικούσης, ο οποίος πέρυσι ενέγραψε στο ελληνικό νηολόγιο περισσότερα από 10 πλοία, ενώ έπονται οι όμιλοι Βαρδινογιάννη, Μαρτίνου, Κωνσταντακόπουλου, Λιβανού, Κ. Αγγελόπουλου, Γουλανδρή, Καρρά κ.α. Αυτή την στιγμή το 22% του ελληνόκτητου τονάζ «φορά» ελληνικά χρώματα, ποσοστό μικρό, το οποίο αποδίδεται από τη ναυτιλιακή κοινότητα στο γεγονός ότι η ελληνική σημαία είναι μη ανταγωνιστική σε σχέση με τις ξένες λόγω και του αυξημένου κόστους απασχόλησης Ελλήνων αξιωματικών και ναυτικών σε αυτά.

Όμως, το να κυματίζει η γαλανόλευκη έχει και μεγάλη συμβολική σημασία, καθώς προβάλλεται η ελληνική ισχύς στη ναυτιλία σε όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του πλανήτη, ενώ αποφέρει και σημαντικά έσοδα για την ελληνική οικονομία. Γι' αυτό και, όπως έχουν πολλές φορές επισημάνει μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, πρέπει να δοθούν κίνητρα από την Πολιτεία για να επιλέγεται η ελληνική σημαία. Πάντως, μετά τις τελευταίες εξελίξεις με την φορολόγηση, «παραμονεύουν» ανταγωνιστές όπως το Χονγκ Κονγκ, Λονδίνο κ.α. που με αποστολές τους στην Αθήνα, προσπαθούν να προσελκύσουν τους εφοπλιστές. 6% μόνο προτίμησε Κύπρο, 123 ελληνικά πλοία «ψήφισαν» νησιά Μάρσαλ. Από τις ξένες σημαίες οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται, με βάση τα στοιχεία του GSCC, να προτιμούν εκείνη της Λιβερίας σε ποσοστό 17% (περίπου 505 ελληνικά πλοία). Μεγάλη κερδισμένη την περασμένη χρονιά ήταν η σημαία των νησιών Μάρσαλ, στο νηολόγιο των οποίων εγγράφηκαν 123 ελληνικά πλοία χωρητικότητας 11 εκατ. dwt (συνολικά 440 πλοία), κατέχοντας μερίδιο αγοράς κοντά στο 16%, ενώ ακολούθησε η Μάλτα με 15%.

Στον αντίποδα, μεγάλη χαμένη είναι η Κύπρος που στο παρελθόν ήταν από τις πιο δημοφιλείς σημαίες για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες- λόγω των αναταραχών της κυπριακής οικονομίας πέρυσι, με αποτέλεσμα πλέον μόλις το 6% των ελληνικών πλοίων να «ντύνεται» στα χρώματά της (περίπου 200 πλοία).

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται να προτιμούν τις «σημαίες ευκαιρίας», όπως αποκαλούνται, παρά το γεγονός μάλιστα, ότι έχουν απλοποιηθεί οι διαδικασίες για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο (παλαιότερα χρειάζονταν 34 υπογραφές από 3 υπουργεία, ενώ πλέον μόλις 9)¹⁵.

Διάγραμμα 2 : Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων μέχρι το 2011



Πηγή: www.greekshippingnews.gr

Και ενώ παρά την υφεσή οι Έλληνες εφοπλιστές, εξακολουθούν να επενδύουν σε νεότευκτα πλοία. Βλ. Διάγραμμα 3.

Η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα σε επενδυτική δαπάνη για νεότευκτα πλοία : \$31,5 δις., σύμφωνα με αξίες συμβολαίων ως τον Μάρτιο του 2012.

¹⁵<http://www.ellinasafalistis.blogspot.gr>(αναρτημένο άρθρο με τίτλο: ΣΠΑΝΕ ΟΛΑ ΤΑ ΡΕΚΟΡ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΟΜΩΣ...γυρνούν την πλάτη στην ελληνική σημαία , Τρίτη, 15 Απριλίου 2014)

Διάγραμμα 3: Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων 2012



Πηγή: World fleet monitor, Clarkson research services, 2012

Παραγγελίες για συνολικά 372 νεότευκτα πλοία εκτελούνται σήμερα από τα διεθνή ναυπηγεία, για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών, τη στιγμή που ο ελληνόκτητος στόλος διατήρησε και το 2013 την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία του. Τα παραπάνω ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο κ. Θόδωρος Βενιάμης, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) στην ομιλία του στο πλαίσιο της ετήσιας τακτικής γενικής συνέλευσης των μελών της ένωσης. Σύμφωνα με τον ίδιο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν σήμερα το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 46,7% του κοινοτικού, με βάση τη χωρητικότητα (dwt) των πλοίων. Αντίστοιχα, σε ελληνικά χέρια βρίσκεται το 23,5% του παγκόσμιου **στόλου δεξαμενόπλοιων και το 18,5% του αντίστοιχου στόλου φορτηγών πλοίων**¹⁶.

Και ακολουθεί η οικονομική ανάλυση του οκτωβρίου του 2013 στο δελτίο της Τράπεζας Πειραιώς, που ομοίως βλέπουμε ότι η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα σε πλοιοκτησία με κριτήριο την χωρητικότητα στο διάγραμμα 4, εκτός από αυτό δίνονται ξεκάθαρα και τα ποσοστά των πλοίων που φέρουν ελληνική και ξένη σημαία.

¹⁶<http://www.ellinasafalistis.blogspot.gr> (αναρτημένο άρθρο με τίτλο : ΠΡΩΤΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ-372 πλοία εκτελούνται στα διεθνή ναυπηγεία! Σάββατο, 8 Φεβρουαρίου 2014).

Διάγραμμα 4: Παγκόσμιος εμπορικός στόλος ανά ιδιοκτησία 2012

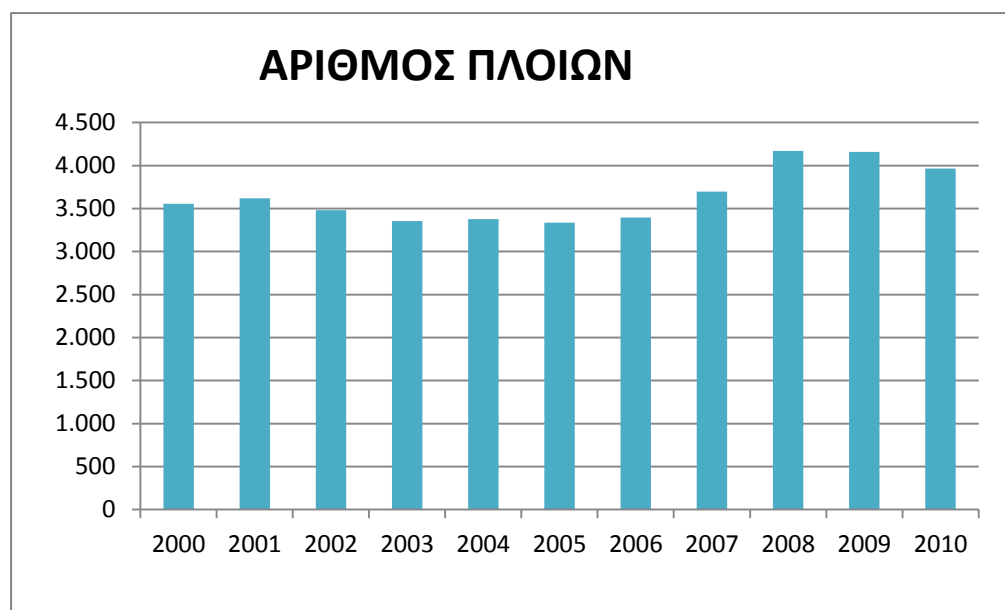


Πηγή : UNCTAD Review of Maritime Transport 2012, based on data from HIS Fairplay, Piraeus Bank Research.

2.2 Η Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου

Με στοιχεία που βρήκαμε από το ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδας, που αφορούν την εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου κατά την χρονική περίοδο 1990-2011 βλ. Παράρτημα III, δημιουργήσαμε τα δικά μας σχεδιαγράμματα, για να συγκρίνουμε την αυξομείωση του αριθμού των πλοίων του στόλου, καθώς και των όρων χωρητικότητας κατά τη δεκαετία 2000-2010. (βλ. Παρακάτω διάγραμμα 5 και 6)

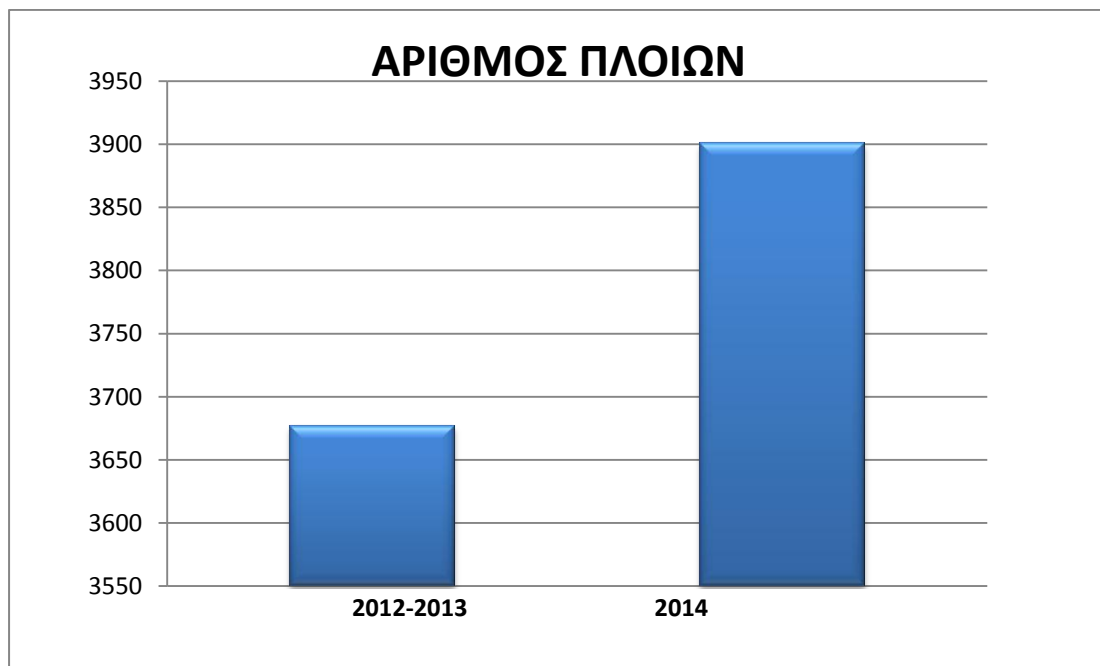
Διάγραμμα 5: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε αριθμό πλοίων



ΠΗΓΗ: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Απο το παραπάνω διάγραμμα, διαπιστώνουμε, ότι ενώ από το 2000 μέχρι το 2001 παράτηρείται μια ανοδική πορεία του αριθμού των πλοίων, στη συνέχεια απο το 2002 και μέχρι το 2005 ακολουθεί καθοδική, αυτό σημαίνει, όπως είδαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο ότι οι Έλληνες εφοπλιστές επέλεγουν σημαίες ευκαιρίας για την νηολόγηση του στόλου τους πέραν της ελληνικής. Από το 2005 και εως το 2009 παράτηρείται αύξηση του αριθμού των πλοίων, αυτό συμβαίνει γιατί παρά τη σημαντική κάμψη των ναύλων σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και την προεξόφληση της πτωτικής εικόνας στο προσεχές μέλλον, οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων. Η μείωση που φαίνεται το 2010 οφείλεται πάλι στην επιλογή σημαίας ευκαιρίας και όχι της Ελληνικής, αλλά και σε λόγους απόσυρσης παλαιότερων σκαφών.

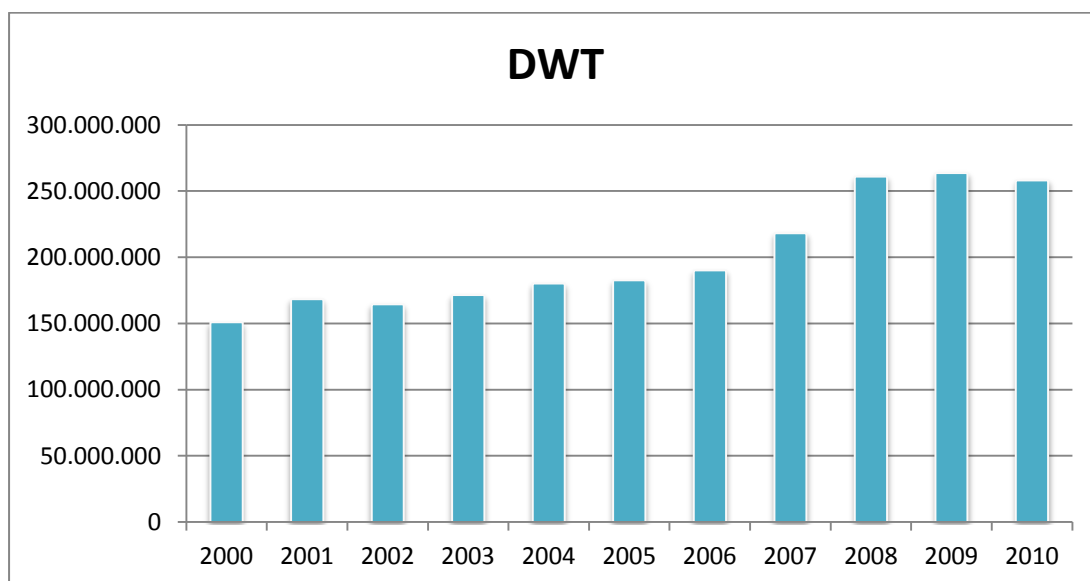
Διάγραμμα 5Α: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε αριθμό πλοίων



ΠΗΓΗ: Lloyd's Register

Από το παραπάνω διάγραμμα διαπιστώνουμε την εμφανή αύξηση του ελληνόκτητων πλοίων απο το 2012 εως το 2014, διακόσια εικοσιτέσσερα πλοία προστέθηκαν στον συνολικό στόλο, ανεβάζοντας τον αριθμό των πλοίων στα 3.901 τον Μάρτιο του τρέχοντος έτους, από 3.677 πλοία (265,3 εκατ. dwt) το 2013 και το 2012.

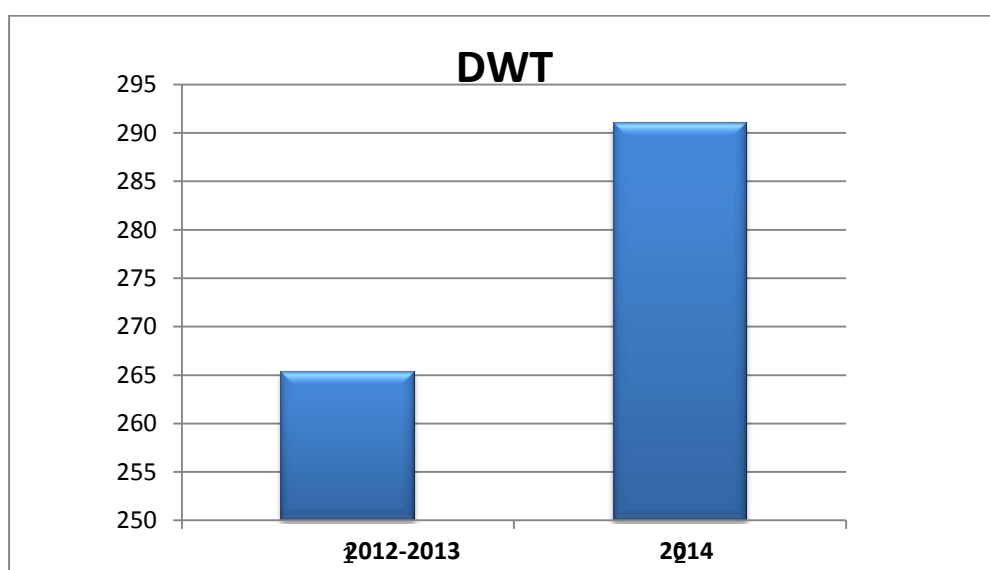
Διάγραμμα 6: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε όρους χωρητικότητας τονάζ(dwt)



ΠΗΓΗ: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Με το παραπάνω διάγραμμα αναλύεται η πορεία της χωρητικότητας, αυτο που διαπιστώσαμε σε σχέση με το διάγραμμα 5, είναι ότι ενώ ο αριθμός των πλοίων ακολουθεί μια σχετική καθοδική πορεία μέχρι και το 2005, ο Ελληνόκτητός Στόλος δεν χάνει καθόλου σε ορους χωρητικότητας εκτός απο το έτος 2002. Τα υπόλοιπα έτη, το διαθέσιμο τονάζ ακολουθεί ανοδική πορεία, με μια εξαίρεση το 2010, που όπως προείπαμε οφείλεται σε λόγους νηολόγησης.

Διάγραμμα 6Α: Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου σε όρους χωρητικότητας τονάζ(dwt)



ΠΗΓΗ: Lloyd's Register

Απο το παραπάνω διάγραμμα, διαπιστώνουμε ότι, οι όροι χωρητικότητας απο το 2012 εως το 2014, αυξήθηκαν απο 265,3 εκατ. dwt σε 291, αυτό συνέβη λόγω της ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου από τα νεότευκτα πλοία, με αποτέλεσμα να αυξηθούν και οι κόροι χωρητικότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φάνηκε ότι διατήρησαν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, συνέχισαν τις επενδυτικές δαπάνες και τις παραγγελίες για νεότευκτα πλοία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών.

Η Ελληνική ναυτιλία λοιπόν, διερχόμενη μια από τις μεγαλύτερες περιόδους δοκιμασίας της αντιστέκεται καλύτερα από ότι αναμενόταν, επιδεικνύοντας ακόμη μια φορά την εξαιρετική αντοχή της, χαρακτηριστικό του παραδοσιακού επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία. Η αξιοσημείωτη αυτή αντοχή συνδυάζεται και οφείλεται εν πολλοί στην έγκαιρη και σε βάθος ανανέωση του στόλου που ήταν το αποτέλεσμα της ευφορίας της ναυλαγοράς και επάρκειας χρηματοδότησης της προηγούμενης περιόδου.

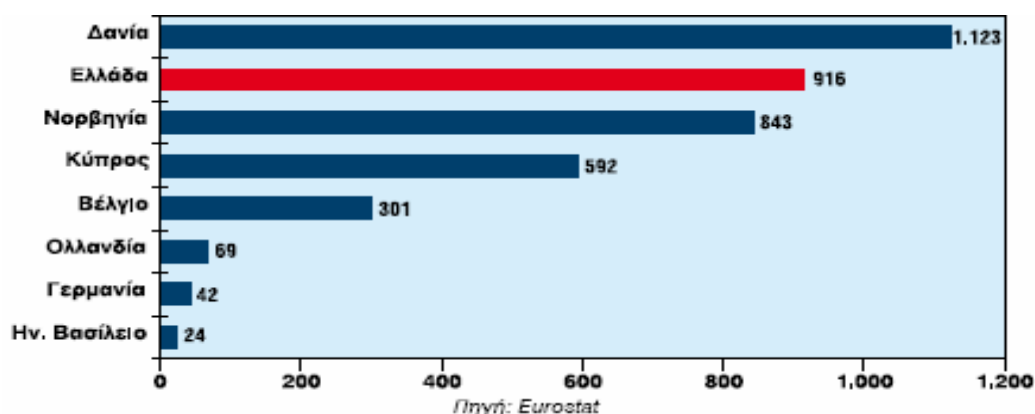
Το 2009, η ελληνόκτητη ναυτιλία βρέθηκε στη δεύτερη θέση διεθνώς με 2974 πλοία (μεγαλύτερα των 1000 τόνων γκρος κατά μονάδα) συνολικής χωρητικότητας 173,54 εκατομμύρια dwt. Ο στόλος αυτός αντιπροσωπεύει το 14,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dwt. Η ελληνική σημαία είναι πέμπτη στη παγκόσμια κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τόνους dwt. Επιπλέον, τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κρατών- Μελών της ΕΕ αποτελούν το 39,7% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 20,28% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 17,42% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt.

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2009 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων (άνω των 1000gr) ανήλθαν σε 748 πλοία συνολικής χωρητικότητας 64,9 εκατ. dwt. Από αυτά, τα 228 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 16,15% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και τα 394 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας το 15,13% στην κατηγορία αυτή. Οι ναυπηγικές παραγγελίες βελτίωσαν περαιτέρω το ηλικιακό προφίλ του

ελληνόκτητου στόλου. Το 2010, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 11,6 έτη συγκρινόμενος με 11,9 το 2009 (ενώ του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,9 έτη).

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που ήταν εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανερχόταν στις 1.300, ενώ 200.000 άτομα απασχολούνταν άμεσα ή έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Επίσης, το 2009, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανήλθαν σε 13.552 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 5,68% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και καλύπτοντας 30,58% του εμπορικού ελλείμματος της Ελλάδας. Οι περισσότεροι Έλληνες ναυτιλιακοί παράγοντες εκτίμησαν ότι η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος και της συνεισφοράς του κλάδου της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία εξαιτίας της κρίσης, είναι παροδική για το 2009. Όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρώπη, με 916 ευρώ, με πρώτη τη Δανία και Τρίτη τη Νορβηγία. Τα έσοδα από τη ναυτιλία θα μπορούσαν να αυξηθούν σημαντικά εφόσον είχε οργανωθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα παροχής υπηρεσιών προς το πλοίο, αναδιαρθρωθεί η επισκευαστική και ναυπηγική βιομηχανία και βελτιωθεί η λειτουργία της δημόσιας διοίκησης, ώστε η ελληνική οικονομία να καταστεί ελκυστική για ξένες επενδύσεις.

Διάγραμμα 7: Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές, Ευρώ ανά κάτοικο, 2007



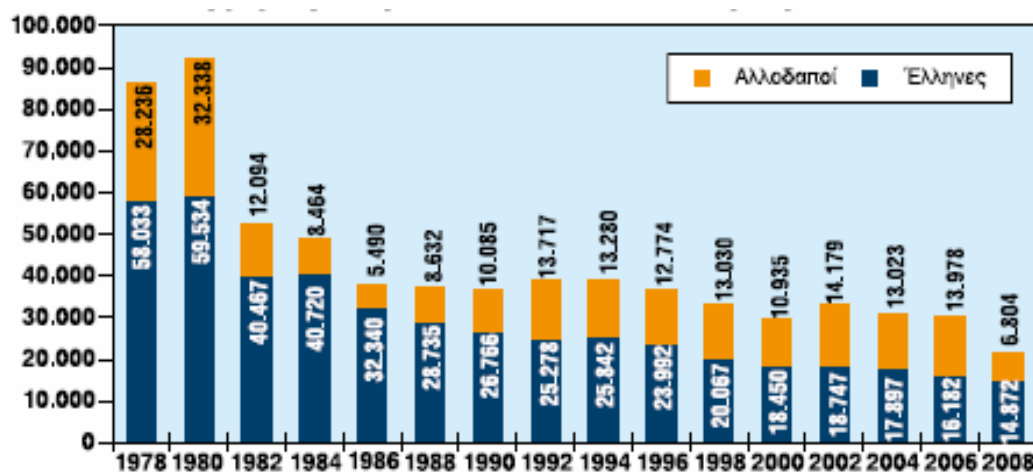
Η εξαιρετική απόδοση της ναυτιλίας στο πλαίσιο της χειμαζόμενης ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια του 2009 αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι ήταν ο

μοναδικός κλάδος οικονομίας στην Ελλάδα που δεν παρήγαγε και δεν προβλέπεται να παραγάγει ανέργους¹⁷.

Το μόνο πρόβλημα που υπάρχει στην Ελλάδα είναι ότι δεν υπάρχει μεγάλο ποσοστό εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού για να ασχοληθεί με την ναυτιλία.

Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 8, η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) είναι πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες. Έτσι, στα ανωτέρω πλοία απασχολούνται σήμερα άμεσα 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί. Βέβαια, σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εργάζονται και πολλοί άλλοι ξένοι ναυτικοί που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρός.

Διάγραμμα 8: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

¹⁷<http://urlm.co/www.mediashipping.gr>

http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf

Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110.

3.1 Η Πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας το έτος 2010

Την κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία διατηρεί και το 2010 η ελληνόκτητος ναυτιλία, η οποία παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρέασε αρνητικά τον κλάδο κατέχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο με μερίδιο 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics- ISL, μέσα στο 2010 οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την πρωτοκαθεδρία τους, αφού σε επίπεδο χωρητικότητας ελέγχουν 187,5 εκατ. dwt. Μάλιστα ο ελληνικός εφοπλισμός στη διάρκεια του έτους με τις επενδύσεις που κάνει τόσο σε νέες ναυπηγήσεις, όσο και στην secondhand market, υπολογίζονται μέχρι τώρα περίπου στα 11 δις.δολάρια, βάζει τις βάσεις για τη διατήρηση της ηγετικής τους θέσης και τα επόμενα χρόνια.

Στην αναφορά του ISL, ως δεύτερη μεγαλύτερη δύναμη καταγράφονται οι Ιάπωνες με 183,2 εκατ. dwt, τρίτοι οι Γερμανοί με 104,1 εκατ. dwt, τέταρτοι οι Κινέζοι με 101,9 εκατ. dwt και πέμπτοι οι Κορεάτες με 44,4 εκατ. dwt. Αναφορικά με τις σημαίες των πλοίων το ISL επισημαίνει ότι ο Παναμάς βρίσκεται στην πρώτη θέση με 287 εκατ. dwt και 23,2% μερίδιο αγοράς, η Λιβερία ακολουθεί με 141 εκατ. Dwt και 11,4% μερίδιο αγοράς και τα Marshall Islands είναι στην Τρίτη θέση με 76 εκατ. τόνους και ποσοστό 6,2% εκατ. τόνους. Αναφορικά με τις σημαίες που προτιμούν οι πλοιοκτήτες το Ινστιτούτο επισημαίνει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στην ελληνική σημαία το 31% του στόλου τους, και το 61% σε ξένες σημαίες. Οι Ιάπωνες έχουν το 92% του στόλου τους σε ξένες σημαίες, ενώ η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κοινότητα του κόσμου με όρους χωρητικότητας είναι η γερμανική, η οποία κατέχει το 83,5% του στόλου της σε ξένες σημαίες στο τέλος του 2009. Στις αρχές του 2010 ο παγκόσμιος στόλος αποτελούνταν από 46,948 πλοία χωρητικότητας 1,23 δις. dwt., σε σχέση με το 2009 η συνολική χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 7,1%. Τα τελευταία πέντε χρόνια η ετήσια αύξηση χωρητικότητας κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 6,9% που ισοδυναμεί με συνολική αύξηση 289 εκατ. dwt. Στον τομέα των δεξαμενόπλοιων όλων των τύπων, σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL, η συνολική χωρητικότητα την 1η Ιανουαρίου 2010 ανέρχεται σε 501 εκατ. dwt που αντιπροσωπεύει το 40,6% του παγκόσμιου στόλου. Η αύξηση σε σχέση με το 2009 έφτασε τους 38 εκατ. dwt, 8,2%. Η μέση ετήσια αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων τα τελευταία πέντε χρόνια φτάνει το 6,6%. Αναφορικά με το στόλο των φορτηγών πλοίων στις αρχές του 2010, η χωρητικότητα του έφτανε τους 451,2 εκατ. dwt αντιπροσωπεύοντας το 36,6% του παγκόσμιου

tonnage. Η μέση ετήσια αύξηση της τελευταίας πενταετίας ήταν 7,2%. Αντίστοιχα στα containerships η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν σε 169,5 εκατ. dwt. Η μέση ετήσια αύξηση του στόλου την τελευταία πενταετία ανέρχεται σε 2,1%. Στις αρχές του 2010 ο παγκόσμιος στόλος σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL είχε μέσο όρο ηλικίας τα 18,2 έτη, από 19,1 έτη ένα χρόνο πριν. Περίπου 9500 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 4% της παγκόσμιας χωρητικότητας ήταν άνω των 30 ετών. Στον αντίποδα όμως το 35,1% του στόλου είχε πέσει στη θάλασσα από το 2004 και μετά. Στα δεξαμενόπλοια καταγράφεται πολύ μεγάλη μείωση του μέσου όρου ηλικίας αφού το 38,6% του στόλου περίπου 3000 πλοία είναι μέχρι πέντε ετών, ενώ μόλις το 1,5% είναι άνω των 30 ετών. Ο νεότερος στόλος στο κόσμο είναι τα container ship. Όπως επισημαίνεται το 37% του συνολικού στόλου έχει παραδοθεί την τελευταία πενταετία, ενώ ο μέσος όρος είναι στα 10 έτη. Οι μεγαλύτεροι σε ηλικία στόλοι καταγράφονται στα γενικού φορτίου πλοία με το 49% του στόλου να είναι άνω των 30 ετών και τα ferries όλων των τύπων ακολουθούν με το 37% να είναι άνω των 30 ετών¹⁸.

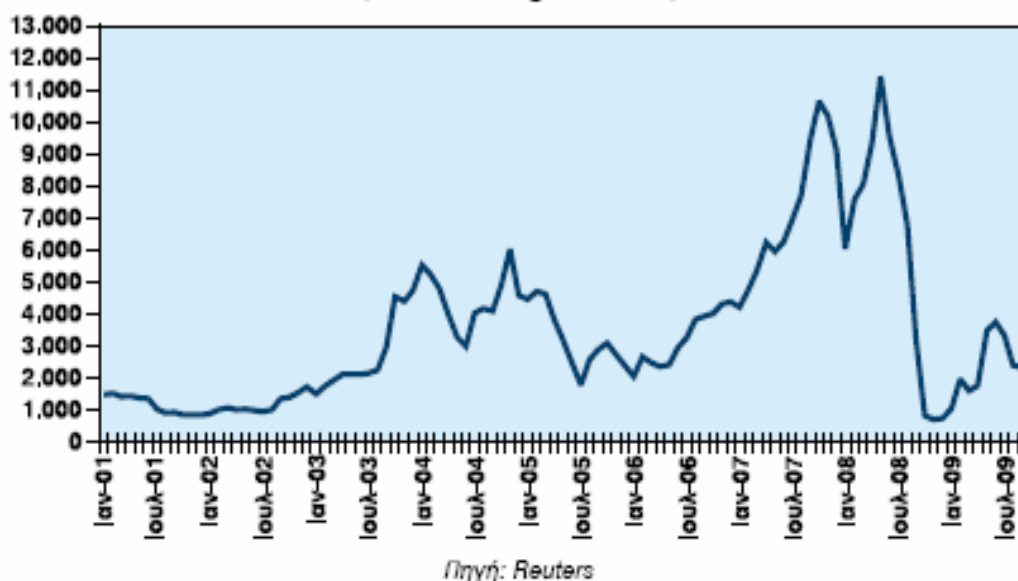
3.2 Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία

Η Ναυτιλία αποτελεί το θεμελιώδη λίθο του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης, δεδομένου ότι υπολογίζεται πως ποσοστό άνω του 80% των εμπορευμάτων του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Έτσι καθώς ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου μεταβάλλεται συνεχώς, παράλληλα με το οικονομικό περιβάλλον, θα ήταν αδύνατο να μην παραδεχτούμε πως και η ναυτιλιακή βιομηχανία επηρεάζεται άμεσα, καθώς αποτελεί παράγωγο ζήτησης του εμπορίου. Επιπλέον, η έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών παγκοσμίως καθιστά δυσχερή ακόμα και τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες θεωρούνται ως ιδιαίτερα αξιόπιστοι πελάτες, ως προς την πιστοληπτική τους ικανότητα. Η βιομηχανία της ναυτιλίας δέχτηκε πολύ ισχυρά κτυπήματα από τη διεθνή οικονομική κρίση, αφού ο περιορισμός του εμπορίου οδήγησε άμεσα σε ταχεία μείωση της ζήτησης για μεταφορές και παρόμοιες υπηρεσίες. Ένα ενδεικτικό παράδειγμα είναι η κίνηση στους λιμένες της Σιγκαπούρης και της Σαγκάης, του δύο μεγαλύτερους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, η οποία μειώθηκε κατά 13.5% και 11%

¹⁸www.m.alfavita.gr.

αντίστοιχα κατά το έτος 2009. Πάρα το γεγονός αυτό και παρότι η ζήτηση μειώθηκε, η χωρητικότητα του στόλου διευρύνθηκε, κατά τη διάρκεια του 2009, αφού οι παραγγελίες των πλοίων συνεχίστηκαν. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας, που είχε δημιουργηθεί από παλαιότερα έτη οδήγησε σε πτώση των ναύλων και παράλληλα, εξαιτίας της μείωσης του όγκου του εμπορίου λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης προκάλεσε ιστορικές οικονομικές απώλειες για τους διαχειριστές.

Διάγραμμα 9: Εξέλιξη δείκτη ναύλων βασικών πρώτων υλών (Baltic Freight Index)



Η Maersk Line, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία εμπορευματοκιβωτίων, έκανε λόγο για απώλειες ύψους 2,1 δισεκατομμυρίων δολλαρίων για το 2009, ενώ παρόμοιες απώλειες καταγράφηκαν σε όλη τη βιομηχανία. Η ναυτιλία είναι γνώστο από παλιά, πως χαρακτηρίζεται ως κυκλική. Σε καιρούς μεγάλης ανάπτυξης και μεγάλων κερδών οι πλοιοκτήτες έχουν κέρδη και συνεπώς, προχωρούν σε παραγγελίες νέας χωρητικότητας, οι οποίες για να εκτελεστούν απαιτούν αρκετό χρόνο. Υπάρχουν περιόδους αναμονής, σε καιρούς ευημερίας τα βιβλία παραγγελιών των νέων πλοίων είναι γεμάτα, ενώ η κατασκευή ενός πλοίου αρχίζει 2-3 έτη από τη στιγμή που παραγγέλλεται και η ολοκλήρωση της μπορεί να κρατήσει έως και ένα έτος. Την περίοδο που Ναυτιλιακή βιομηχανία άνθιζε, κατά την προηγούμενη

δεκαετία, κάθε χρόνο γινόταν ιστορικές παραγγελίες πλοίων, οι οποίες υλοποιούνται μέχρι και σήμερα και για το λόγο αυτό, παρά την οικονομική κρίση, ο παγκόσμιος στόλος επεκτάθηκε. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας και τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οδήγησαν στο «πάγωμα», των νέων παραγγελιών, κατά την περίοδο του 2009.

Εν συντομία ακόμα και χωρίς την οικονομική κρίση, ο μεγάλος όγκος παραγγελιών θα είχε οδηγήσει πάλι σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και συνεπώς σε μείωση της αξίας των πλοίων, που με την κρίση επιβαρύνθηκε ακόμα περισσότερο. Στην περίπτωση των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (containerships), ο στόλος διευρύνθηκε. Όσον αφορά στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, οι τρέχουσες παραγγελίες αντιπροσώπευαν τα 2/3 του ήδη υπάρχοντος στόλου (JanHoffman 2010). Την χρονική περίοδο, κατά την οποία η οικονομική κρίση άρχισε να εκδηλώνεται στις Ηνωμένες Πολιτείες, το έτος 2007, η ζήτηση για θαλάσσιες κάθε άλλο πάρα μειωμένη παρουσιάστηκε. Καθώς το παγκόσμιο ΑΕΠ και οι παγκόσμιες εξαγωγές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 3.8% και 5,5% αντίστοιχα, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, μεγάλη ανάπτυξη γνώρισαν οι μεταβατικές και αναπτυσσόμενες οικονομίες, ενώ οι εξαγωγείς καυσίμων και μεταλλευμάτων αύξησαν τους όγκους εξαγωγών τους, λόγω των ευνοϊκών όρων εμπορίου. Κατά συνέπεια παρά την άνοδο των τιμών ενέργειας και τις βέβαιες επιπτώσεις τους στο κόστος μεταφοράς και παρά τα συνεχόμενα αυξανόμενα ρίσκα, εξαιτίας της παγκόσμιας κρίσης ρευστότητας και της υποτίμησης του δολλαρίου, το παγκόσμιο εμπόριο και η ναυτιλία έδειξαν ανθεκτικότητα. Μέχρι τις αρχές του 2008 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος διευρύνθηκε κατά 7,2% δηλαδή διέθετε 1,12 δισεκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας λόγω του ιστορικού επιπέδου αύξησης της ζήτησης για ναυτιλιακή χωρητικότητα. Η αυξημένη αξία των πλοίων αντανάκλασε τη συνεχή υψηλή ζήτηση. Επιπλέον δείκτες κλειδιά έδειξαν πως η λειτουργική παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου παρέμεινε υψηλή. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τη σύγκριση παραγωγής φορτίου και την ιδιοκτησία του στόλου, τους τόνους φορτίου και τα τονόμετρα ανά κόρο ολικής χωρητικότητας και την προσφορά του τονάζ στους κύριους τομείς της αγοράς, ο παγκόσμιος μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρθηκε ανά κόρο ολικής χωρητικότητας μεταφορικής ικανότητας, ήταν στο 7,7%. Με άλλα λόγια, το μέσο πλοίο φορτώθηκε πλήρως 7,7 φορές κατά τη διάρκεια

του 2007¹⁹. Αντίθετα κατά τη διετία του 2008-2009, που οι συνέπειες της οικονομικής ύφεσης άρχισαν να γίνονται ορατές, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου συνεχίστηκε με χαμηλότερους ρυθμούς. Το 2009 σημάδεψε την ιστορία της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου, καθώς η ανάπτυξη τους επιβραδύνθηκε απότομα προς τα τέλη του. Ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διαμορφώθηκε στους 8,17 δισεκατομμύρια τόνους, αντανακλώντας μια μεγάλη πτώση στη ζήτηση και κατανάλωση αγαθών. Παράλληλα, με τη μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και της ζήτησης για ενέργεια, επηρεάστηκαν όλοι οι τομείς της ναυτιλίας. Οι υφιστάμενες τότε προβλέψεις υποστήριζαν πως το μέλλον του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας είναι αβέβαιο, καθώς πέρα από τις ραγδαίες αλλαγές στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον, η ναυτιλία πρέπει επίσης να προσαρμοστεί και στην κλιματική αλλαγή και σε επιτεύγματα που αφορούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παρόλα αυτά στις αρχές του 2009, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σε 1,19 δισεκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας, αύξησε της τάξεως του 6,7% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, γεγονός το οποίο οφείλεται στις παραγγελίες, οι οποίες είχαν συνομολογηθεί πριν την εκδήλωση της κρίσης. Στη συνέχεια όμως πολλές παραγγελίες ακυρώθηκαν και μεταφέρθηκαν, ενώ εξαιτίας της μείωσης της ζήτησης και αύξησης της προσφοράς, οι τιμές των ναύλων μειώθηκαν, κατά ένα μεγάλο ποσοστό, σε σύγκριση με τα υψηλά επίπεδα του 2008²⁰. Η μεγαλύτερη πτώση στον όγκο του παγκοσμίου εμπορίου σημειώθηκε το 2009, καθώς οι συνέπειες της χειρότερης οικονομικής ύφεσης, εδώ και επτά δεκαετίες έγιναν πλήρως αντιληπτές. Οι προοπτικές για τη ναυτιλία παρέμεναν αβέβαιες, λόγω του σημαντικά αυξημένου μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας και του αντίκτυπου που είχε στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης στις αγορές της ναυτιλίας. Μέχρι τις αρχές του 2010, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έφτασε τους 1.276 εκατομμύρια dwt, δηλαδή σημείωσε αύξηση της τάξεως των 84 εκατομμυρίων τόνων, λόγω των παραδόσεων ρεκόρ των νέων πλοίων (117 εκατομμύρια τόννοι), ενώ αντίθετα το

¹⁹United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport 2008

²⁰United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport 2009

σκραπάρισμα²¹ και ο παροπλισμός²² των πλοίων ήταν περίπου 33 εκατομμύρια τόνους. Επίσης πρόκληση για την ναυτιλία δεν αποτέλεσαν μόνο οι αλλαγές που επέφερε η ύφεση στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον αλλά και οι αλλαγές στο παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο, που αφορούν κυρίως στην ενεργειακή ασφάλεια και στις κλιματικές αλλαγές. Σε αντίθεση με τη μείωση του παγκόσμιου εμπορίου κατά 4%, ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνεται κατά 7%, ενώ η παραγωγικότητά του μετρημένη σε τόνους φορτίου που μεταφέρθηκαν ανά κόβο ολικής χωρητικότητας, μειώθηκε ακόμα περισσότερο σε σχέση με το 2008 και το μέσο πλοίο ήταν πλήρως φορτωμένο μόνο 6,6 φορές, έναντι 7,3 φορές το 2008. Η περίοδος του 2009-2010 ήταν επίσης μια πολύ κακή περίοδος της ναυλαγοράς, τόσο για τα τάνκερ, όσο και για τα πλοία ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς η επέκταση της κρίσης επηρέασε ακόμη περισσότερο τη ζήτηση αγαθών και εμπορευμάτων. Έτσι ενώ υπήρχαν προσδοκίες για ανάκαμψη της διεθνούς ναυτιλίας κατά το 2010, οι εξελίξεις οδηγούν στο 2011 και έπειτα²³.

3.3Η χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία

Παρά τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να είναι ο ισχυρός παίχτης στη διεθνή σκακιέρα με το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης να είναι ελληνικές.

Σύμφωνα με τον γ.γ Εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών, η Ελλάδα δεν θα κινδύνευε να τεθεί στο περιθώριο αν το κράτος αξιοποιούσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη και άλλων κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αποκομίζοντας πολύ περισσότερα οφέλη από τα 140 δισ. ευρώ που έχουν εισρεύσει στην ελληνική οικονομία μόνο την Τελευταία δεκαετία²⁴.

²¹Το σκραπάρισμα (scrapping) ενός πλοίου είναι η διαδικασία απομάκρυνσης των μηχανικών, υδραυλικών και ηλεκτρονικών μερών, τα οποία έχουν μια αξία μεταπώλησης ή μεταχείρισης όπως επίσης και στη μετατροπή του εναπομείναντος σκαριού του πλοίου σε σίδηρο, το οποίο διατίθενται και αυτό προς πώληση.

²²Παροπλισμένο (laidup) χαρακτηρίζεται ένα πλοίο όταν τίθενται εκτός εκμετάλλευσης κοινώς όταν «δένει» στο λιμάνι για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο σημαντικότερος λόγος παροπλισμού είναι αδυναμία εξεύρεσης ναύλου.

²³United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport 2010

²⁴www.skai.gr/news/

Στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ.(7,9% του ΑΕΠ).

Οι Έλληνες εφοπλιστές στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2008, φέρεται να έχουν σε εξέλιξη ναυπηγικό πρόγραμμα 45 δισεκατομμυρίων δολαρίων που αντιστοιχεί σε 930 υποπαραγγελία πλοία με συνολική χωρητικότητα 77,8 εκατομμύρια κόρους ή ποσοστό 8,4% επί των παγκόσμιων παραγγελιών νέων πλοίων. Τα δανειακά χαρτοφυλάκια των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών στα τέλη του 2007 ανέρχονταν σε 67 δισεκατομμύρια δολάρια αυξημένα κατά 44,3% σε σχέση με το 2006 που ήταν 46,39 εκατομμύρια δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι εν μέσω κρίσης, κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου 2008, εκ μέρους ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών υπεγράφησαν συμφωνίες για ναυπήγηση 19 πλοίων και 7 οπτίον συνολικής αξίας 1,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, γεγονός που δείχνει τη δυναμική που διατηρεί ακόμη μεγάλο μέρος της ελληνόκτητου ναυτιλίας.

Τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφτασαν το 2007 τα 17 δισ. ευρώ, ήτοι 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006 - 2007.

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο ΙΤΣ κατά 33,6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων € 2,3 δισ. (περίπου 0,95% του ΑΕΠ) από το υψηλό επίπεδο του 2008²⁵.

²⁵Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Γενικά

«Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία».... Άκρως προφητική αποδείχτηκε η ρήση του Ξενοφόντος χιλιάδες έτη πριν, καθώς η ελληνική εμπορική ναυτιλία επαληθεύει στο έπακρο τα λεγόμενα του. Στη μακράϊωνη ιστορία του Ελληνικού Έθνους, η ναυτιλία διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική όσο και στην πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, αλλά ακόμη και στη διεθνή προβολή του Ελληνικού ονόματος. Σήμερα η μικρή μας χώρα δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε ηπείρους της υδρογείου.

Η Ελληνική ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθειά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά, αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο. Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος αποτελεί ναυτιλιακή

δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς, και καθιστά την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία έναν από τους αναμφισβήτητα βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, εάν όχι τον βασικότερο. Παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη, δημιουργεί εισοδήματα και προσελκύει επενδύσεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Η εμπορική ναυτιλία είναι η γέφυρα της Ελλάδας με το μέλλον και δικαίως έχει κερδίσει τον παγκόσμιο θαυμασμό για τα επιτεύγματά της. Σήμερα που η Ελλάδα περνά δύσκολες στιγμές η μόνη σταθερή πρωτιά της ελληνικής οικονομίας είναι η δυναμική της ναυτιλίας μας.

4.1 Σχέση Ναυτιλίας – Οικονομίας

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησης του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση. Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική

Ναυτιλία, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και άλλες αιτίες, που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, όπως είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός κτλ. Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες συμμετέχει η Ελληνική και γενικότερα η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία χώρα είναι οι μεταφορές προς τη χώρα ή από τη χώρα αυτή δια θαλάσσης, με άλλα λόγια οι δια θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες συμμετέχει η Ελληνική και γενικότερα η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία χώρα είναι οι μεταφορές προς τη χώρα ή από τη χώρα αυτή δια θαλάσσης, με άλλα λόγια οι δια θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας περιορίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών. Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μιας χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές για την Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου αυτής. Ο όγκος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδος δεν επαρκούν για να συντηρήσουν το μέγεθος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, Όμως, οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ζωτικό παράγοντα της οικονομίας και για αυτό το λόγο η πολιτεία επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα των μεταφορών αυτών αποκλειστικά υπέρ της Ελληνικής σημαίας, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, μπορεί να πραγματοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι επιφυλάξεις υπέρ της εθνικής σημαίας, για τις εσωτερικές μεταφορές βρίσκουμε και στη νομοθεσία πολλών άλλων χωρών, μη εξαιρουμένων και των χωρών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η ιδιαίτερη γεωπολιτική διαμόρφωση της Ελλάδος με το μεγάλο αριθμό νήσων δεν επιτρέπει την άρση της επιφυλάξεως υπέρ της Ελληνικής σημαίας, για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαροτάτων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων σημαιών. Έτσι, διαγράφεται σε γενικές γραμμές ο ρόλος της Εμπορικής ναυτιλίας. Είναι όμως απαραίτητο να τονίσουμε τη συμβολή των εισπράξεων κάθε εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της. Η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία έχει σημαντική και πολλαπλή συμβολή στην ελληνική οικονομία και η συμβολή της ειδικότερα έγκειται στη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό. Τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία και το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί δηλαδή τα κέρδη, τους τόκους και τις αποσβέσεις. Αντίστοιχα τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εσωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση και τις αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και τις επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, τις εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας²⁶.

²⁶Λύρας Γ.(2002), Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία, Εκδόσεις κερδος.

4.2 Ο Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία

Η ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας. Στο χώρο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp), η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει διεθνώς εξέχουσα θέση. Εάν μάλιστα συμπεριληφθούν στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία και τα υπό ξένης σημαίας ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Επίσης, εάν ληφθεί υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται από την θάλασσα, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία, τόσο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Η ισχυρή θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο ενισχύει όχι μόνο το γόητρο αλλά και τη θέση της στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών (Ευρωπαϊκή Ένωση, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός), με αποτέλεσμα οι Ελληνικές απόψεις σε θέματα ναυτιλίας να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των ανεπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Η προσφορά της ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες.

Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του Εθνικού Εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών, που είτε δε μπορούν να

προσφερθούν από την ελληνική οικονομία είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο²⁷.

Η ελληνική ναυτιλία διαμορφώνει την δική της πορεία στο διεθνές εμπόριο χωρίς να επωμίζεται τις δυσμενείς συνθήκες που μπορεί να αντιμετωπίζει η εθνική μας οικονομία(κλασικό παράδειγμα την οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει τον τελευταίο καιρό η χώρα μας). Η αυτοδυναμία και η ανεξάρτητη δυναμική της ναυτιλίας δεν επηρεάζεται από τα δυσμενή της ελληνικής οικονομίας και εν κατακλείδι μόνο θετική μπορεί να είναι η επιρροή σε όλο αυτό που αντιμετωπίζουμε τον τελευταίο καιρό εμείς οι Έλληνες.

Σε αυτό συντελεί το γεγονός πως τα κεφάλαια που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών στο εξωτερικό καλύπτονται από τα εισοδήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν παραχθεί στο εξωτερικό (συνεπώς δεν βγαίνει τίποτα από την χώρα). Έτσι δεν υφίσταται το πρόβλημα επιλογής των ναυτιλιακών επενδύσεων με βάση την οριακή χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες αλλά ούτε και οι επενδύσεις χρειάζονται από το κοινωνικό σύνολο ιδιαίτερες θυσίες από μέρους τους²⁸. (Review of maritime transport 2011).

4.3 Ελληνική Ναυτιλία και Χρηματιστήριο

Το χρηματιστήριο όπως για κάθε επιχείρηση έτσι και για την ναυτιλία είναι μια αξιόλογη πηγή χρηματοδότησης. Εκδίδοντας μετοχές μπορεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση να χρηματοδοτήσει την επέκταση της άτοκα και χωρίς να πρέπει να αναλάβει ένα τραπεζικό δάνειο. Με άλλα λόγια το χρηματιστήριο είναι μια πηγή άντλησης μεγάλου ύψους κεφαλαίου με ελάχιστο κόστος δίνοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης της ελληνικής κεφαλαιαγοράς για άντληση κεφαλαίων δεδομένης της ανταπόκρισης των εταιρειών στις ανάγκες ανανέωσης και επέκτασης του στόλου

²⁷Ορφανός Δ., (2002). Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας απο την εμπορική ναυτιλία. Διαθέσιμο στο: <http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t2611.htm>, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.

²⁸United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) Review of Maritime Transport 2011.

τους. Εδώ όμως προκύπτουν κάποια πολύ σοβαρά θέματα προς εξέταση. Γιατί δεν έχουμε εισαγωγή καμίας ποντοπόρου εταιρείας στο Χ.Α.Α.

α) Θεσμικό πλαίσιο.

Ο νόμος 2843/2000 που διέπει το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηρίστηκε από τους έλληνες πλοιοκτήτες (επιλογή 10/2000,σελ.98) ως φέρων μία τελείως διαφορετική φιλοσοφία από την δική τους ή ότι υιοθετεί μία τελείως διαφορετική προσέγγιση από την δική τους.

Ο νόμος από την πλευρά του θέλει να επιβάλλει την μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και οι πλοιοκτήτες από την πλευρά τους θέλουν από τον νόμο να εφεύρει τρόπους να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα τους και τη κερδοφορία τους. Το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας έκανε μία πρόταση έξι σημείων και προέκυψε τροποποιητικός νόμος του 2002. Οι εταιρείες που θέλουν να εισηθούν στο ΧΑΑ θα έχουν μία ονομασία της Εταιρείας Επενδύσεως στην Ποντοπόρο Ναυτιλία(Ε.Ε.Π.Ν). Οι νομοθέτες κατάλαβαν το πόσο αυστηροί ήταν στον πρώτο νόμο γύρω από τους τρόπους διαχείρισης του κεφαλαίου και των αποθεματικών των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και το τρόπο διανομής των μετοχών όπου λογικό είναι οι έλληνες πλοιοκτήτες να μην θέλουν να χάσουν την ελευθερία που έχουν με το υπάρχον καθεστώς στο θέμα της φορολογίας τους. Το μεγαλύτερο λοιπόν «αγκάθι» για τους έλληνες πλοιοκτήτες στο να εισέλθουν στο ελληνικό χρηματιστήριο είναι η επιβολή φορολογίας στα κέρδη τους όπου μέχρι τώρα είναι αφορολόγητα αφού διέπονται από τον νόμο '89 περί των ναυτιλιακών εταιρειών.

β) Διαχωρισμός πλοιοκτήτη από το management της ίδιας της εταιρείας. Ακόμα και αν υποθέσουμε πως βρίσκεται μία «χρυσή τομή» ανάμεσα στην κεφαλαιαγορά και τους πλοιοκτήτες για το θέμα της φορολογίας ένα άλλο πολύ βασικό «αγκάθι» είναι η μορφή που θα πρέπει να λάβει η ναυτιλιακή εταιρεία ώστε να πληρεί τις προϋποθέσεις για την εισαγωγή της στο ΧΑΑ. Οι έλληνες πλοιοκτήτες είναι μαθημένοι να είναι οι κυρίαρχοι μέσα στην εταιρεία τους να είναι εκείνοι που έχουν την τελευταία λέξη από το πιο μικρό πράγμα στη διαχείριση της εταιρείας έως και το πιο μεγάλο. Είναι οι λεγόμενες πατροπαράδοτες ναυτικές «οικογένειες». Κατά την προσωπική μου γνώμη αυτό ίσως είναι και το μεγαλύτερο όπλο τους και ο λόγος που τόσα χρόνια οι ελληνικές οικογένειες βρίσκονται στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Είναι λοιπόν δύσκολο να τους ζητηθεί μετά από τόσα χρόνια λειτουργίας κάτω από το ίδιο μοτίβο να κάνουν τις εταιρείες τους με κάποια μορφή που θα μοιάζει με ΑΕ όπου θα υπάρχει δηλαδή κάποιος γενικός διευθυντής που θα μπορεί να

λαμβάνει αποφάσεις, θα υπάρχουν ελεγκτικά όργανα και γενικές συνελεύσεις μετόχων, που οι αποφάσεις τους μπορεί και να έρχονται σε σύγκρουση με τις αποφάσεις και τα πιστεύω του πλοιοκτήτη.

γ) Μεγάλη μεταβλητότητα των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα για την εισαγωγή των ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ είναι η επικινδυνότητα που έχουν. Οι εταιρείες αυτές λόγω του ναυτιλιακού κύκλου έχουν μεγάλη μεταβλητότητα στα κέρδη λόγω των περιόδων χαμηλών και υψηλών κερδών. Από την άλλη οι επενδυτές προτιμούν σταθερά κέρδη κάθε χρόνο στο μετοχικό τους κεφάλαιο. Για παράδειγμα αυτή την εποχή η ναυτιλία γνωρίζει μια τεράστια άνθηση λόγω της Κίνας κυρίως και βρίσκεται σε μεγάλη κορύφωση. Κανείς όμως δε μπορεί να προβλέψει πια θα είναι η κατάσταση της ναυτιλίας μετά από 1 χρόνο ή ακόμα και μετά από ένα 6-μηνο. Στο παρελθόν έχουμε παραδείγματα μεγάλων εταιρειών που εξαιτίας των μεγάλων δανειακών ανοιγμάτων που είχαν κάνει σε περιόδους άνθησης δεν άντεξαν και διαλύθηκαν όταν ήρθε η περίοδος της κρίσης.

δ) Μικρή κεφαλαιαγορά.

Όλοι γνωρίζουμε τα τεράστια ποσά που κινούνται στη ναυτιλία σε περιόδους ειδικά άνθησης, κάτι που καθιστά σχεδόν αδύνατο η ελληνική κεφαλαιαγορά να μπορεί να «σηκώσει» τόσα μεγάλα ποσά σε περιπτώσεις εισαγωγής αυτών των εταιρειών. Για αυτό κυρίως το λόγο και για τους προαναφερθέντες οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κάνει τα ανοίγματα τους στα διεθνή χρηματιστήρια με κύριο αυτό της Νέας Υόρκης²⁹.

4.3.1 Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης

-OSG Ship Management (ex Stelmar)

Η Stelmar ύστερα από ένα μαράζι εξαγορών που δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ κατέληξε στην αγκαλιά της Overseas με τη μετοχή της να σπάει το φράγμα του ήχου καθ' όλη τη διάρκεια των σκληρών διαπραγματεύσεων για τον τελικό νέο ιδιοκτήτη μετοχών

²⁹ ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ,Κ.ΤΟΥΝΤΟΠΟΥΛΟΣ,Β(2009), «ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ».

της. Όπως εξελίχθηκαν τα πράγματα, οι επενδυτές της ,είδαν τις αποδόσεις τους να ξεπερνούν κάθε προσδοκία τους μέσα σε λιγότερο από μία εβδομάδα καθώς στην έναρξη των διαπραγματεύσεων η μετοχή της ήταν λίγο υψηλότερη των \$38 και στο κλείσιμο τους 10 ημέρες μετά είχε αγγίξει τα \$48. Τελικά από τη συγχώνευση αυτή προέκυψε η δεύτερη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία τουπλανήτη σε αριθμό πλοίων 90 και η τρίτη σε χωρητικότητα με 12,8 εκατ. τόνους dwt.

-Tsakos Energy Navigation

Η εταιρεία αυτή ανήκει στον όμιλο Τσάκου και από το τέλος του 2006 διαθέτει έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους διεθνώς ο οποίος αποτελείται από 42 δεξαμενόπλοια διαφόρων κλάσεων συνολικής χωρητικότητας 4,25 εκατ. τόνων dwt. Η διεθνώς γνωστή πλέον TEN έκλεισε το 2004 με κεφαλαιοποίηση ύψους 740 εκατ. δολ. παρουσιάζοντας ταυτόχρονα αύξηση των κερδών της κατά 99% σε σύγκριση με το 2003. Τα κέρδη της προ αποσβέσεων στο 9μηνο του 2004 κινήθηκαν στα 115,5 εκατ. δολ. έναντι 69 εκατ. δολ. που ήταν την ίδια περίοδο του 2003.

- Excel Maritime Carriers

Η κεφαλαιοποίησης της εν λόγω εταιρείας φθάνει σήμερα τα 264 εκατ. δολ. Το 9μηνο του 2004 εμφάνισε σημαντική αύξηση στα έσοδα της κατά 86% κλείνοντας στα 36,01 εκατ. δολ. Έναντι 19,33 εκατ. δολ. που ήταν στην ίδια περίοδο του 2003. Τα καθαρά κέρδη της το 2004 ανήλθαν στα 22,46 εκατ. δολ. έναντι 5,93 εκατ. δολ. που ήταν το 2003.

-Top tankers

Το 2003 η νεοσύστατη ναυτιλιακή εταιρεία εισήλθε στη wall street στα τέλη του Ιουλίου δίνοντας νέα ώθηση στην ταχεία εξέλιξη της. Τα κέρδη της το 2004 (9 μήνο) ανήλθαν σε 13,45 εκατ. δολ. από 946,000 δολ. το 2003 ενώ τα έσοδα της ανήλθαν σε 46 εκατ. δολ. από 16,64 εκατ. δολ. το 2003.

-General Maritime

Στο 9μηνο του 2004 ανακοίνωσε καθαρά κέρδη ύψους 174,6 εκατ. δολ. έναντι 77 εκατ. δολ. που είχε ανακοινώσει το 2003. Τα έσοδα της ανήλθαν στα 379.50 εκατ. δολ. έναντι 240,1 εκατ. δολ. το αντίστοιχο 2003. Κατά τις αρχές του 2005 με αποδόσεις που ξεπερνούν το 60% σε σχέση με τισαρχικές τους εγγραφές (IPO'S) έτρεχαν και οι 5 ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης η πρόσφατη επιτυχημένη δημόσια εγγραφή της Dry ships επαναφέρει στο προσκήνιο την δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας που θεωρείται πλέον ότι μόνο η wall street μπορεί να «σηκώσει» τα σχέδια ανανέωσης και επέκτασης της. Οι δύο πλευρές ναυτιλιακές εταιρείες και wall street εμφανίζονται ικανοποιημένες από τα αποτελέσματα της σχέσης που έχουν αναπτύξει στη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων ετών. Η wall street για όσο καιρό βλέπει τις ναυλαγορές να «καλπάζουν» δείχνει ιδιαίτερα ικανοποιημένη και αυτό αντανακλάται στις αποδόσεις των εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών ελληνικών και ξένων που είναι εισηγμένες στην αμερικανική χρηματαγορά. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δείχνουν ικανοποιημένες καθώς βλέπουν την αποδοχή που έχουν οι μετοχές τους ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζουν ότι η wall street τις βοήθησε να θέσουν τις βάσεις για τη δημιουργία νέων σύγχρονων επιχειρήσεων με στόλους υψηλού επιπέδου. Οι επενδυτές δείχνουν ικανοποιημένοι, γνωρίζουν βέβαια ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει ισχυρά скаμπανεβάσματα πλην όμως βλέπουν τα τελευταία δύο χρόνια τις αποδόσεις τους σε πολλές περιπτώσεις να ξεπερνούν το 60%. Θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι όλα αυτά τα στοιχεία έχουν προκύψει κατά την περίοδο από το 2003 και έπειτα όπου η ναυλαγορά είναι στα ύψη και η ναυτιλία ζει μια πρωτοφανή άνθηση³⁰.

³⁰ ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ, Κ. ΤΟΥΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Β. (2009), «ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία, από τα όσα έχουμε δει μέχρι αυτό το σημείο της έρευνάς μας κρίνεται σημαντική σε αρκετά μεγάλο βαθμό. Μόνο αν αναλογιστούμε το γεγονός, ότι το χρονικό διάστημα 2000-2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε στην ελληνική οικονομία το συνολικό ποσό των 140 δις ευρώ, ποσό ισοδύναμο με το 50% του δημόσιου χρέους της χώρας το 2009³¹.

Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς :

- ✚ Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα
- ✚ Στην ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή της στη διαμόρφωση του ΑΕΠ.
- ✚ Θέσεις Εργασίας: δημιουργούνται τόσο στη θάλασσα, στο πλοίο, όσο και στη στεριά σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες.
- ✚ Στα άμεσα έσοδα στο κράτος από τη φορολογία, και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων.
- ✚ Ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από τη ναυτιλία: τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κτλ.
- ✚ Επιρροή σε αλληλένδετους κλάδους της οικονομίας.

³¹<http://www.zougla.gr/zouglaport>

5.1 Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τη έρευνα του IOBE, η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ για το 2013 εκτιμάται στο 7%. Αναμφισβήτητα, η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας, και κατ' επέκταση στην ενίσχυση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Σύμφωνα με τη μελέτη, οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως δε η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν στην προστιθέμενη αξία άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογιστούν οι αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται, με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου 6,1% του ΑΕΠ. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία το 2007 έφθασαν τα 17 δις ευρώ, ήτοι 7 ½ % του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ακολουθώντας τα έσοδα μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή ανοδική τάση λόγω της παγκόσμιας ζήτησης για υψηλά επίπεδα των διεθνών τιμών των ναύλων καθώς και στην διεύρυνση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Έτσι, η άμεση επίδραση και συνεισφορά του κλάδου στην οικονομική δραστηριότητα σε όρους προστιθέμενης αξίας ανήλθε το 2007 σε 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ ενώ αντιστοιχεί περίπου στο 2,2% της απασχόλησης. Αν και η απασχόληση σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς όπως πληρώματα, αξιωματικοί, ναυπηγικός και ναυπηγο-επισκευαστικός τομέας έχουν περιοριστεί διαχρονικά, αυξήθηκε σημαντικά η απασχόληση σε συναφείς υποστηρικτικές υπηρεσίες (όπως τροφοδοσία, νομικές, ασφαλιστικές, διαχείριση αποθεμάτων, αγορά επαγγελματικών ακινήτων). Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία τότε η συνολική επίδραση στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας για την περίοδο 2006-2007. Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδας) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της

ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία) όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η αξία αυτών των επενδύσεων είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς αλλά κάτω από την πλέον συντηρητική εκτίμηση υπερέβη τα 2 ½ δις ευρώ το 2007, ήτοι το 1% του ΑΕΠ ανεβάζοντας τη συνολική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ περίπου. Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας³².

➤ ***Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Ελληνικό ΑΕΠ κατά την περίοδο 2000-2013***

Στον παρακάτω Πίνακα³³, εμφανίζεται η διακύμανση της ποσοστιαίας συνεισφοράς και επίδρασης της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το έτος 2000 έως και το έτος 2013. Θα πρέπει να διευκρινισθεί πως η συγκεκριμένη αποτύπωση αφορά την ‘καθαρή’ συνεισφορά της ναυτιλίας στο Α.Ε.Π., χωρίς να λαμβάνει χώρα συνυπολογισμός των παραπλεύρων της ναυτιλίας δραστηριοτήτων οι οποίες συνεισφέρουν και αυτές στο ΑΕΠ.

³²Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110.

National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2009.

³³Για την δημιουργία των πινάκων χρησιμοποιήσαμε οικονομικά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Πίνακας 1 : Ποσοστιαία συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2013

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.</i>
2000	2,55
2001	3,12
2002	2,43
2003	2,75
2004	3,6
2005	4,25
2006	3,99
2007	4,39
2008	4,63
2009	3,17
2010	3,8
2011	3,9
2012	4,0
2013	4,2

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Πίνακας 2: Ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. (2000-2007)

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π. %</i>
2001	22,35
2002	-22,43
2003	13,16
2004	30,9
2005	18,05
2006	-6,11
2007	10,2
2008	5,47
2009	-31,552
2010	19,87
2011	2,63
2012	2,56
2013	5

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τον παραπάνω Πίνακα 1 προκύπτει ότι το μικρότερο ποσοστό συμμετοχής της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. παρατηρείται κατά το έτος 2002, δηλαδή κατά την πρώτη χρονιά εισδοχής και συμμετοχής της χώρας στο Α.Ε.Π. Αντιθέτως, το

μεγαλύτερο ποσοστό της συγκεκριμένης εξεταζόμενης συνεισφοράς παρατηρείται κατά το έτος 2008, ήτοι το τελευταίο της συγκεκριμένης περιόδου, και μάλιστα είναι ιδιαίτερος μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο του έτους 2,55. Επίσης, τα στοιχεία του ανωτέρω Πίνακα καταδεικνύουν τη σε μικρό βαθμό συγκριτικά συμμετοχή των αμιγώς ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε σχέση με το Α.Ε.Π. της Ελλάδας, καθώς σε κανένα από τα εξεταζόμενα έτη το ποσοστό συνεισφοράς δεν υπερβαίνει το 5%. Επίσης, η όλη διακύμανση του ποσοστού συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα φαίνεται να ποικίλλει ουσιωδώς από έτος σε έτος, και να υπάρχουν αυξομειώσεις μεταξύ των διαφόρων ετών.

Στον παραπάνω Πίνακα1 εμφανίζεται η συνεισφορά της ναυτιλίας ως ποσοστού επί του ελληνικού Α.Ε.Π. στο τελευταίο για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως και το 2013. Διευκρινίζεται εν προκειμένω πως τα συγκεκριμένα στοιχεία αφορούν την ‘καθαρή’ συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., χωρίς να συμπεριλαμβάνονται στοιχεία για τους εξαρτώμενους από τη ναυτιλία κλάδους και οικονομικές δραστηριότητες.

Απο τα στοιχεία του πίνακα 1 και 2 παρατηρούμε ότι την τριετία 2011-2013 παρατηρούμε μια σταθερή ανοδική αύξηση στη συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Ελληνικό ΑΕΠ, το ίδιο συμβαίνει και την ποσοστιαία μεταβολή της συνεισφοράς της Ναυτιλίας στο ελληνικό ΑΕΠ.

Παρόμοια συμπεράσματα αναφορικά με τις αυξομειώσεις οι οποίες παρατηρούνται αναφορικά με τη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. προκύπτουν και από τον Πίνακα 2, όπου εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συγκεκριμένης συνεισφοράς. Υπάρχουν σημαντικές μεταβολές σε ετήσια βάση, με σημαντικότερη την αύξηση κατά ποσοστό 30,9% η οποία σημειώθηκε κατά το έτος 2004 σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο έτος.

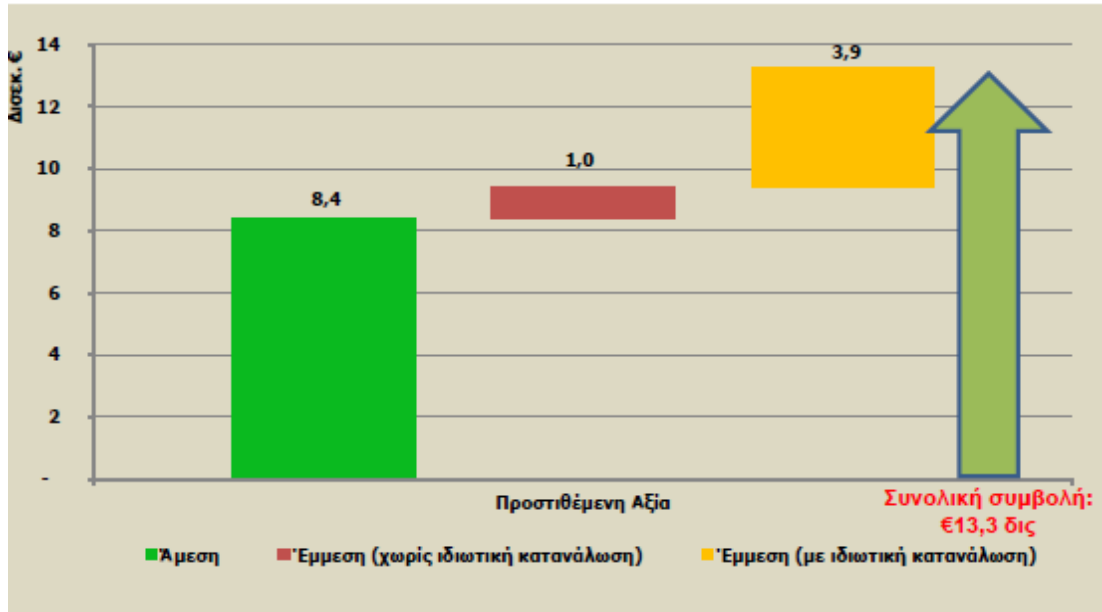
Από τα παραπάνω στοιχεία του Πίνακα 1 και 2 προκύπτει καταρχήν μία ουσιώδης μείωση του ποσοστού συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ των ετών 2008 και 2009, οπότε και κατά το τελευταίο έτος παρατηρείται ένα ποσοστό της τάξης του 3,17%. Αντιθέτως, κατά το έτος 2010 παρατηρείται μία αύξηση του συγκεκριμένου ποσοστού συνεισφοράς, το οποίο

παρόλα ταύτα εξακολουθεί να παραμένει κάτω του 4%. Από τον Πίνακα 2 προκύπτει το αξιοσημείωτο ότι κατά το έτος 2009, ήτοι εν μέσω και με έντονες τις επιδράσεις της οικονομικής κρίσης, παρατηρείται μία μείωση της τάξης του 31,53% αναφορικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., σε σύγκριση πάντα με το αμέσως προηγούμενο έτος. Πάντως, η συγκεκριμένη σημαντική μείωση φαίνεται να ακολουθείται κατά το 2010 από μία αξιοσημείωτη αύξηση της τάξης του 19,87.

- ✚ Η διαφορά μεταξύ της συνολικής αξίας παραγωγής και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του κλάδου, η οποία αντιστοιχεί στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις του κλάδου για την πληρωμή μισθών, εργοδοτικών εισφορών, αποσβέσεων, άμεσων φόρων και μερισμάτων στους μετόχους τους καθώς και για την δημιουργία αποθεματικού κερδών. Προσθέτοντας τους έμμεσους φόρους, όπως ΦΠΑ, ΕΦΚ, κλπ., στην ΑΠΑ όλων των κλάδων προκύπτει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, το οποίο υπολογίζεται επίσης και ως το άθροισμα της τελικής κατανάλωσης (νοικοκυριών και δημόσιου τομέα), των επενδύσεων (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές μείον εισαγωγές).

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα €13,2 δισεκ., με το 29,3% (περί των €3,9 δισεκ.) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (€950 εκατ.), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία (βλ. Διάγραμμα 10).

Διάγραμμα 10: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών



Πηγή :IOBE 2013

Διάγραμμα 11: Έμμεση επίδραση της ναυτιλίας σε δέκα κλάδους σε όρους προστιθέμενης αξίας

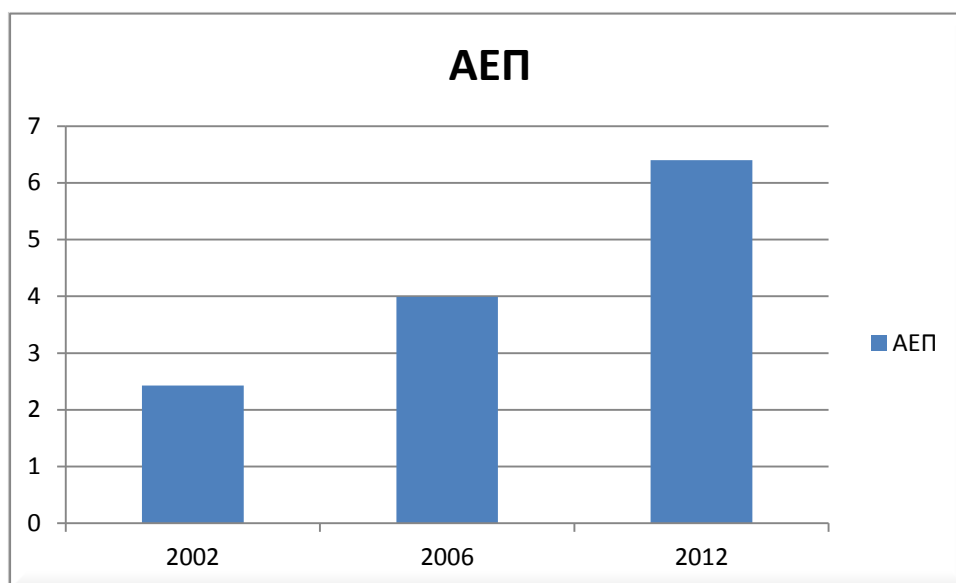


Πηγή :IOBE 2013

Μελετώντας την έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των κλάδων της οικονομίας υπό το πρίσμα όπου συμπεριλαμβάνονται το εισόδημα των νοικοκυριών, η συσχέτιση της δραστηριότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας με αγορές διαρκών αλλά και λοιπών καταναλωτικών αγαθών είναι εμφανής. Οι δέκα κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο σε ορους προστιθέμενης αξίας, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 11, είναι οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία με την ακίνητη περιουσία ξεπερνώντας τα 700 εκ. ευρώ, έπειτα τα εστιατόρια και ξενοδοχεία με πάνω από 450 εκ. ευρώ, ακολουθεί ο κλάδος του χονδρικού εμπορίου και ούτω καθεξής.

- *Σύγκριση της συνεισφοράς στο ΑΕΠ της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία κατά την διάρκεια των ετών 2002-2006-2012³⁴*

Διάγραμμα 11.Α: Η πορεία της συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ.



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Απο το παραπάνω διάγραμμα συγκρίνοντας τα τρία αυτά έτη, το έτος 2002 η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας έφτασε στα 2.43, το 2006 στα 3.99 και το 2012 τα 6.4 διαπιστώνουμε λοιπόν, μια σταθερή ανοδική πορεία στη συνεισφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας, κατά την πορεία των ετών. Η ετήσια άνοδος που σημειώνεται δηλαδή από έτος σε έτος είναι

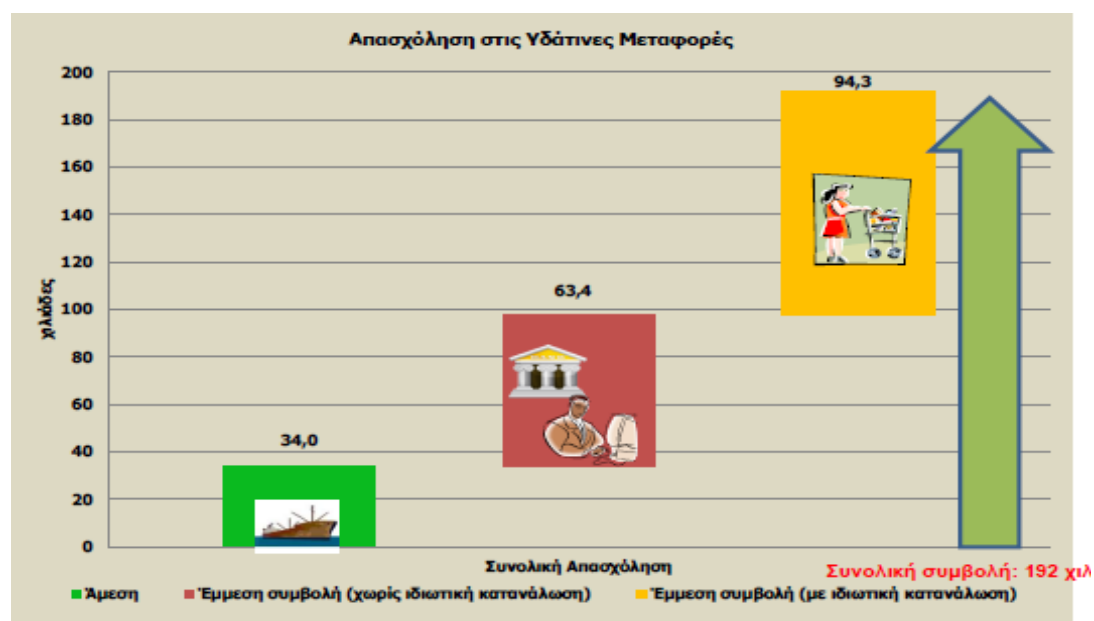
³⁴Για την δημιουργία του διαγράμματος χρησιμοποιήσαμε οικονομικά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

της τάξης του 0,39 άνοδος απο τα έτη 2002-2006, ενώ από τα έτη 2006-2012 η άνοδος από έτος σε έτος είναι 0,40. Αύτη η διαχρονική άνοδος της συνεισφοράς του ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας μας δείχνει την σημαντική επίδρασή του στην ελληνική Οικονομία.

5.1.1 Επίδραση της Ναυτιλίας στην Απασχόληση

Ανάλογο προς το μέγεθος της εθνικής Ναυτιλίας είναι και το μέγεθος των απασχολούμενων ατόμων σε αυτήν. Η ύπαρξη πλοίων υπό «σημαίες ευκολίας» νοθεύει στην προκειμένη περίπτωση την έννοια της Εθνικής Ναυτιλίας και του εθνικού εμπορικού στόλου, ενώ ατονεί ενίοτε στο θέμα της εθνικής σημαίας, εν τούτοις εμφανίζεται πολύ έντονος στο θέμα του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού στα πλοία, κυρίως όταν αυτό κοσμείται από κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και πολύτιμα ναυτικά προσόντα. Η περίπτωση αυτή έχει πλήρη εφαρμογή στην Ελληνική Ναυτιλία. Πέρα, λοιπόν, από τα πλοία υπό ελληνική σημαία, στα οποία υπηρετούν ελληνικά πληρώματα, επιδιώκεται – και σε μεγάλο ποσοστό επιτυγχάνεται – η επάνδρωση πλοίων υπό ξένες σημαίες (ευκολίας) με ελληνικά πληρώματα, αφ' ενός λόγω των προσόντων των Ελλήνων ναυτικών και αφ' ετέρου λόγω του ναυτιλιακού εθνικισμού.

Διάγραμμα 12: Απασχόληση –χρηματοδότηση για πάνω από 180 χιλιάδες θέσεις εργασίας.



Πηγή: IOBE 2013

Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών ξεπερνά τα 192.000 άτομα. Δηλαδή, για κάθε 1.000 ευρώ που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των υδάτινων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου 1.575ευρώ σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων ελληνικής οικονομίας. Είναι άξιο ενδιαφέροντος να γνωρίζει κανείς το μέγεθος της Ναυτιλίας από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων που τις αποτελούν, είναι διότι ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει τα οικονομικά στοιχεία, και άρα όσο μεγαλύτερη μερίδα αυτές καταλαμβάνουν, τόσο περισσότερο θετικά θα επηρεάζεται και ο τομέας της οικονομίας³⁵. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας της Petrofin³⁶, το σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και του αριθμού των πλοίων τους μέχρι και το 2011 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

Πίνακας 3

Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες και Στόλος

Αριθμός πλοίων	2000	2005	2010	2011
25+	23	26	31	34
16-24	22	36	33	37
9-15	85	52	80	65
5-8	140	131	103	111
3-4	189	157	171	165
1-2	376	288	340	350
Σύνολο εταιριών	835	690	758	762

ΠΗΓΗ : PetrofinResearch2011

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας είναι αρκετά μεγάλος, όπως επίσης, αρκετά

³⁵IOBE Ιδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE).Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές , Απρίλιος 2013.

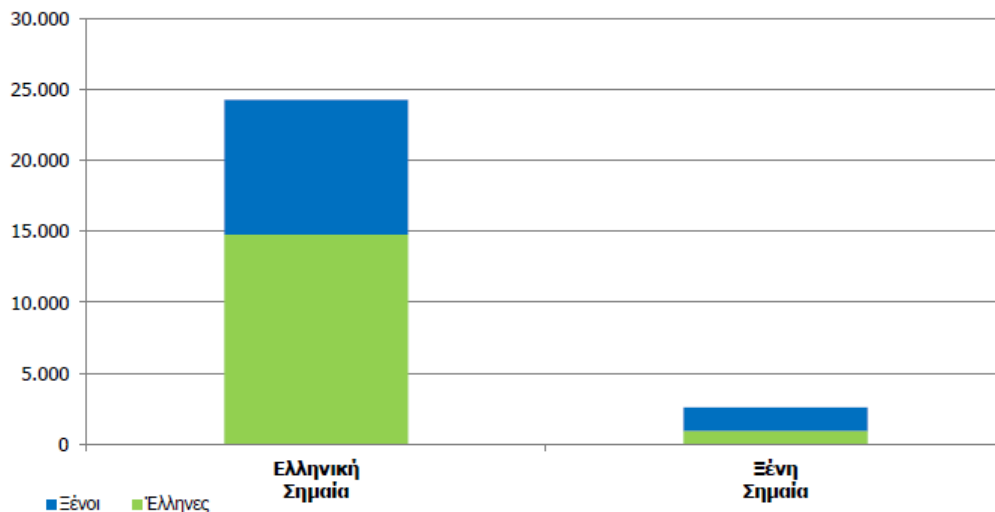
³⁶Petropoulos Ted, «Shipping financing in Greece», petrofinresearch, 2011.

μεγάλος είναι και ο αριθμός των πλοίων τους. Αν λάβουμε, όμως, υπ' όψιν μας όχι μόνο τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αλλά επίσης και τις διαχειρίστριες, τις εταιρείες πετρέλευσης και διανομής, τις ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες, καθώς και τις εταιρείες επάνδρωσης των πλοίων, τους νηογνώμονες καθώς και μία σειρά άλλων τομέων που συνδέονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, τότε προκύπτει ξεκάθαρα ότι ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών, και κατά συνέπεια της Ναυτιλίας, αποτελεί μία πλούσια αγορά εργασίας.

(Να θυμηθούμε ότι το έτος 2008, εν καιρώ ξεσπάσματος της οικονομικής κρίσης απασχολήθηκαν 15.721 έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας).

Συνδέοντας την απασχόληση με τη σημαία του πλοίου παρατηρούμε πως οι έλληνες ναυτικοί είναι περισσότεροι στα πλοία ελληνικής σημαίας σε σχέση με τα πλοία ξένης σημαίας. (βλ. διάγραμμα 13)

Διάγραμμα 13: Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων ενεργών Ναυτικών κατά σημαία πλοίου

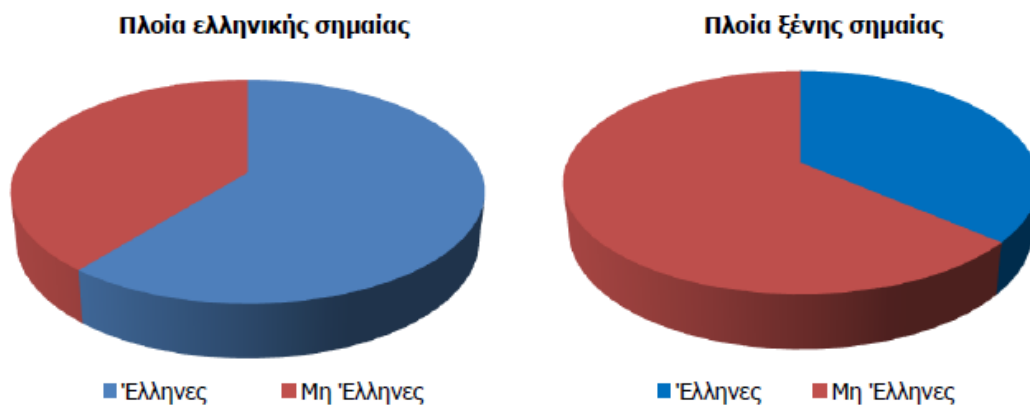


Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ (Πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT) IOBE 2013

Στα πλοία με ξένη σημαία, το πλήρωμα αποτελείται σε ποσοστό 64% κυρίως από μη έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, οι έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, είναι

Έλληνες, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται προχωρώντας σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας.

Διάγραμμα14: Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων ενεργών Ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία



ΠΗΓΗ: (ΕΛ.ΣΤΑΤ (Πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT) IOBE 2013

Γνωρίζοντας την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας (52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην Ελληνική σημαία το 2010) μπορούμε να συμπεραίνουμε πως στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περί των 35.600 ατόμων, η πλειοψηφία εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Με την υπόθεση ότι το μερίδιο των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10%, ο αριθμός τους σε δεδομένη στιγμή μέσα στο έτος εκτιμάται ότι ανέρχεται στους 3.560. Σε ετήσια βάση (με βάση εκτιμώμενη υπηρεσία της τάξης των 7 μηνών ανά έτος που είναι η ελάχιστη συμβατική για τα ξηρού φορτία πλοία) ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών σχεδόν διπλασιάζεται ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα. Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα (14.779) καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο δειγματοληψίας της έρευνας λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (10.556) το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.438. Στη συνέχεια, δεχόμενοι πως σε κάθε ποντοπόρο πλοίο ξένης σημαίας απασχολείται κατά μέσο όρο πλήρωμα 20 ατόμων, η πλειονότητα του οποίου (18 άτομα) είναι ναυτικοί ξένης υπηκοότητας, η συνολική

απασχόληση των ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνά κατά πολύ τις 60 χιλ. Θέσεις εργασίας³⁷.

Οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) είναι εκείνοι που καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας (προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη). Η επίδραση της ναυτιλίας είναι αρκετά σημαντική στην απασχόληση του κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (26,6 χιλ. θέσεις εργασίας), στις συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες (10,4 χιλ. Θέσεις εργασίας), στο λιανικό εμπόριο (5,0 χιλ.), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλ.), οι τράπεζες (1,1 χιλ.) και τα οχήματα και η λιανική πώληση καυσίμων (1,1 χιλ. - Διάγραμμα 15).

Διάγραμμα 15: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), σε επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές



Πηγή : IOBE 2013

Η μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία, αποδίδεται στο γεγονός ότι ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα επίπεδα που σημειώνει η ναυτιλία. Με άλλα λόγια, απαιτούνται αρκετά περισσότερα άτομα για τη δημιουργία ενός ευρώ προστιθέμενης αξίας στους υποστηρικτικούς κλάδους από ότι στις θαλάσσιες μεταφορές.

Όταν συνυπολογίζεται και η επίδραση του εισοδήματος που δημιουργείται από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης της ναυτιλίας, τότε η συμβολή της ναυτιλίας στα μεγέθη της απασχόλησης γίνεται ακόμα μεγαλύτερη. Η έμμεση επίδραση της

³⁷IOBE 2013

ναυτιλίας στην γεωργία εκτιμάται σε 17 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθεί το χονδρικό (13,5 χιλ.) και λιανικό εμπόριο (11,7 χιλ. θέσεις εργασίας - βλ. Διάγραμμα 16).

Διάγραμμα 16 : Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως σε επίπεδο απασχόλησης από την ναυτιλία (συμπεριλαμβάνεται και η ιδιωτική κατανάλωση).



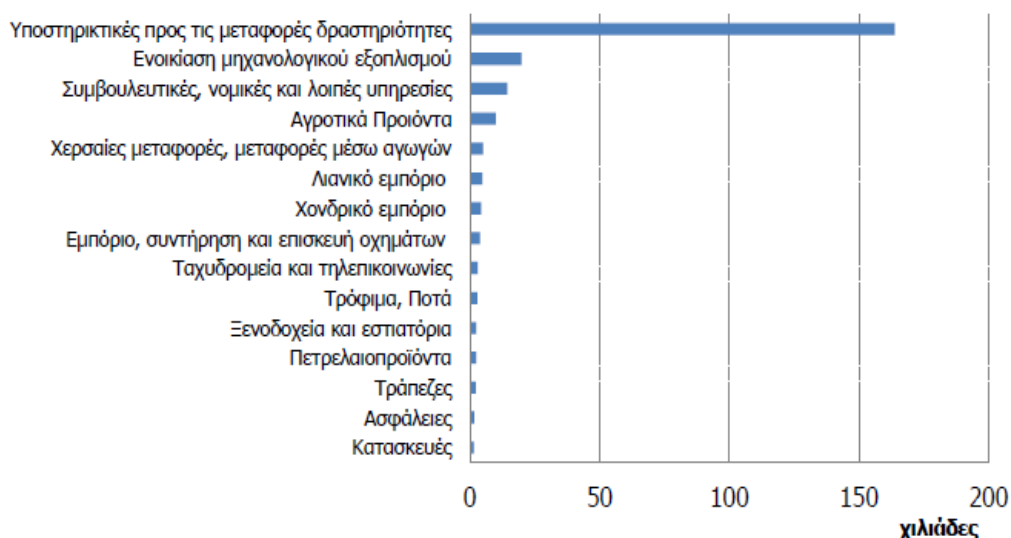
Πηγή : IOBE 2013

Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι η ναυτιλία προσφέρει σημαντική τόνωση και του ιδιωτικού εισοδήματος. Πράγματι, η συνολική επίδραση του κλάδου στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων εκτιμάται σε €2,7 δισεκ., το 45,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 17, οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται περισσότερο, είναι αυτοί που σχετίζονται **άμεσα** με τη λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ενδεικτικά, οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες (διακίνηση φορτίων, συναφείς δραστηριότητες σχετικά με τις πλωτές μεταφορές και λοιπά) ευνοούνται σημαντικά με 164 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθούν οι δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης (20 χιλ. θέσεις εργασίας) και η παροχή συμβουλευτικών και νομικών υπηρεσιών (14 χιλ. θέσεις). Ο κλάδος των προϊόντων πετρελαίου, παρότι συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία της ναυτιλίας βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα (2,3 χιλ. θέσεις) μαρτυρώντας ίσως συνθήκες βέλτιστης παραγωγικότητας. Παρόμοια είναι η εικόνα και στον κλάδο τραπεζών, όπου η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται να επηρεάσει την

έμμεση απασχόληση σε μικρό βαθμό (2,3 χιλ. θέσεις εργασίας) ή και ακόμα μικρότερο αναλογιζόμενοι πως η χρηματοδότηση του κλάδου (παραγγελίες νεότευκτων, συντήρηση κ.α.) καλύπτεται περισσότερο από τράπεζες του εξωτερικού και λιγότερο από ελληνικές.

Διάγραμμα 17: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία



Πηγή: IOBE 2013

Διαφορετική παρουσιάζεται η εικόνα σε όρους έμμεσης απασχόλησης συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικής κατανάλωσης (βλ. Διάγραμμα 18). Σε αυτήν την περίπτωση, οι περισσότερες έμμεσες θέσεις εργασίας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, δημιουργούν περισσότερο εισόδημα το οποίο δαπανάται σε ζήτηση βασικών προϊόντων με αποτέλεσμα να ευνοούνται κλάδοι που δεν συσχετίζονται άμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας αλλά με κλάδους εξυπηρέτησης αναγκών της καθημερινότητας (πχ αγροτικά, είδη διατροφής, είδη ένδυσης κτλ). Πράγματι, στην πρώτη θέση βρίσκεται ο κλάδος των αγροτικών προϊόντων ο οποίος ενισχύεται κατά 51 χιλ. θέσεις εργασίας ενώ ακολουθεί ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων (33,1 χιλ.), το λιανικό εμπόριο (23 χιλ) και τα τρόφιμα-ποτά (12,1 χιλ.).

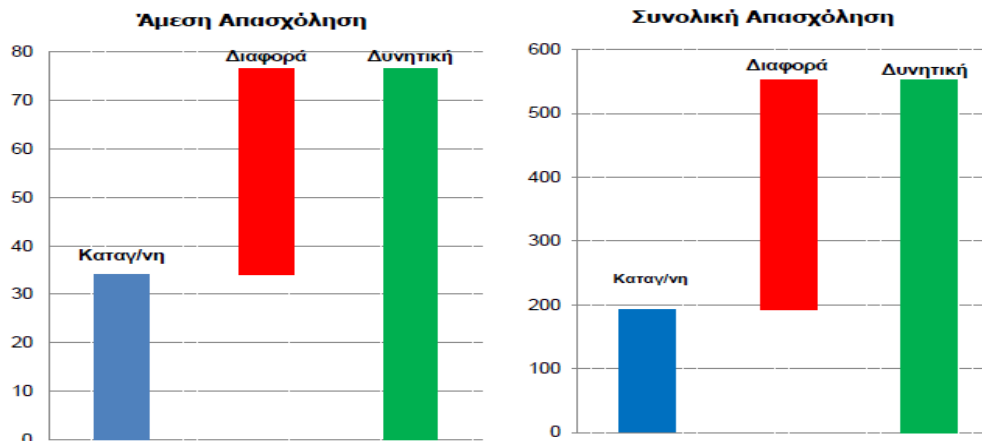
Διαγραμμα 18: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικής κατανάλωσης



Πηγή : IOBE 2013

Στο σύνολο, η απασχόληση τόσο στην «επαυξημένη» πλέον ποντοπόρο ναυτιλία και το ενισχυμένο ναυτιλιακό πλέγμα όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα, θα ξεπερνούσε τις 552 χιλ. θέσεις εργασίας. (Βλ διάγραμμα 19).

Διάγραμμα19: Σύγκριση καταγεγραμμένης και δυνητικής επίδρασης στην απασχόληση



Πηγή:IOBE 2013

Συγκρίνοντας τη δυνητική επίδραση με την καταγεγραμμένη, προκύπτει ότι η άμεση απασχόληση στον κλάδο των μεταφορών ενισχύεται κατά 41.200 θέσεις εργασίας, ενώ η δεξαμενή θέσεων εργασίας στο σύνολο της οικονομίας ανέρχεται περίπου σε 360 χιλιάδες άτομα (Διάγραμμα 19). Δεδομένου ότι το Δ' τρίμηνο του 2011 ο αριθμός των ανέργων στην Ελλάδα ανήλθε στο 1.025.877 άτομα και υπό την

υπόθεση ότι οι επιπλέον θέσεις εργασίας καλύπτονται από άτομα που προσμετρούνται στους απασχολούμενους της χώρας, η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός του Ελλαδικού χώρου ενδέχεται να περιορίσει τους ανέργους κατά 360 χιλ.ατομα που αντιστοιχεί στο 36,1% της συνολικής ανεργίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για νέους εργαζόμενους στην ναυτιλία, χωρίς αναγκαστικά να έχουν εκπαίδευση υψηλότερη από ΤΕΙ, οι επιπλέον θέσεις στον κλάδο μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των νέων κάτω των 29 χρονών, όπου η ανεργία ανήλθε σε 39,5% το Δ' τρίμηνο του 2011, καθώς και των πτυχιούχων Ανώτερης Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (23,1% ανεργία).

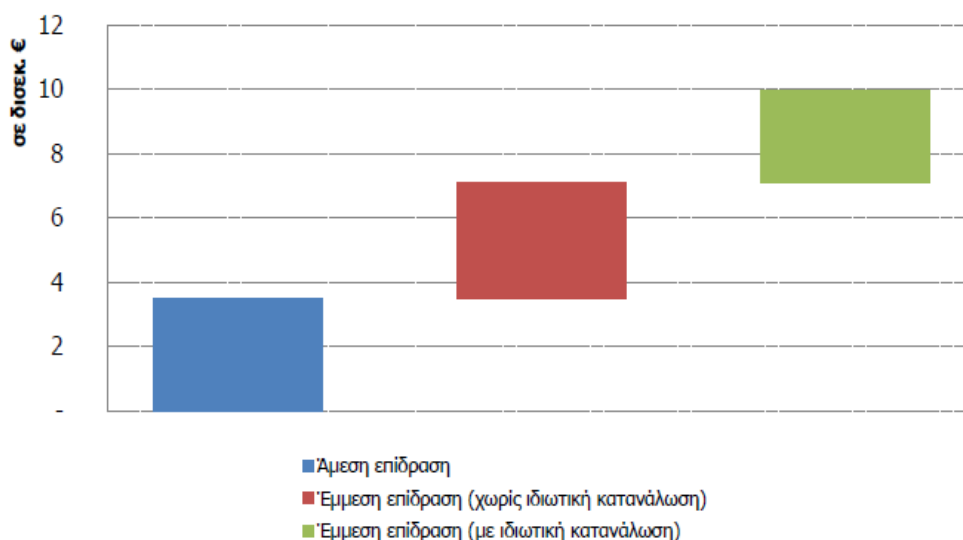
5.1.2 Επίδρασης της Ναυτιλίας στο Εισόδημα

Το εθνικό εισόδημα, όπως είναι γνωστό, είναι το οικονομικό μέγεθος το οποίο προκύπτει από το άθροισμα των αμοιβών των συντελεστών της παραγωγής (φύσης-εργασίας-κεφαλαίου) μέσα σε χρονική περίοδο ενός έτους, των αμοιβών δηλαδή που καταβλήθηκαν για την συμβολή των παραπάνω συντελεστών σε όλη την παραγωγή. Περιλαμβάνονται επίσης οι αμοιβές του συντελεστή της παραγωγής «εργασία» (μισθοί- ημερομίσθια), όσο και του συντελεστή της παραγωγής «κεφάλαιο» (πρόσοδοι κεφαλαίου-επιχειρηματικό κέρδος). Στην διαμόρφωση του οικονομικού μεγέθους του ετήσιου εθνικού εισοδήματος συνυπολογίζονται αφ' ενός τα εισοδήματα που προκύπτουν από τον ιδιωτικό τομέα και αφ' ετέρου εκείνα που προκύπτουν από τον δημόσιο τομέα.

Ως συνέπεια των παραπάνω, η Ναυτιλία συμβάλλει στο εθνικό εισόδημα, ως προς τον ιδιωτικό τομέα μέσω των εισοδημάτων των εργαζόμενων ναυτικών και των επιχειρηματικών προσόδων, και ως προς τον δημόσιο τομέα διαμέσου των πάσης φύσεως εσόδων που προκύπτουν από αυτήν. Η διαμόρφωση αυτών των παραπάνω επιμέρους μεγεθών συνεπάγεται από τον αριθμό των εργαζομένων στη Ναυτιλία, από τον αριθμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στη χώρα μας – αλλά και από τον βαθμό σύνδεσης αυτών με τη συγκεκριμένη εθνική οικονομία – καθώς επίσης και από τη δημοσιονομική συμπεριφορά του κράτους απέναντι στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους ναυτικούς.

Είναι ευνόητο ότι, κάθε αύξηση των επιμέρους αυτών μεγεθών – και κυρίως των δύο (2) πρώτων, που εντάσσονται στον ιδιωτικό τομέα – έχει ευμενή επίπτωση στη διαμόρφωση του συνολικού μεγέθους του εθνικού εισοδήματος³⁸.

Διάγραμμα 20: Η επίδραση της Ναυτιλίας στο Εισόδημα από εργασία

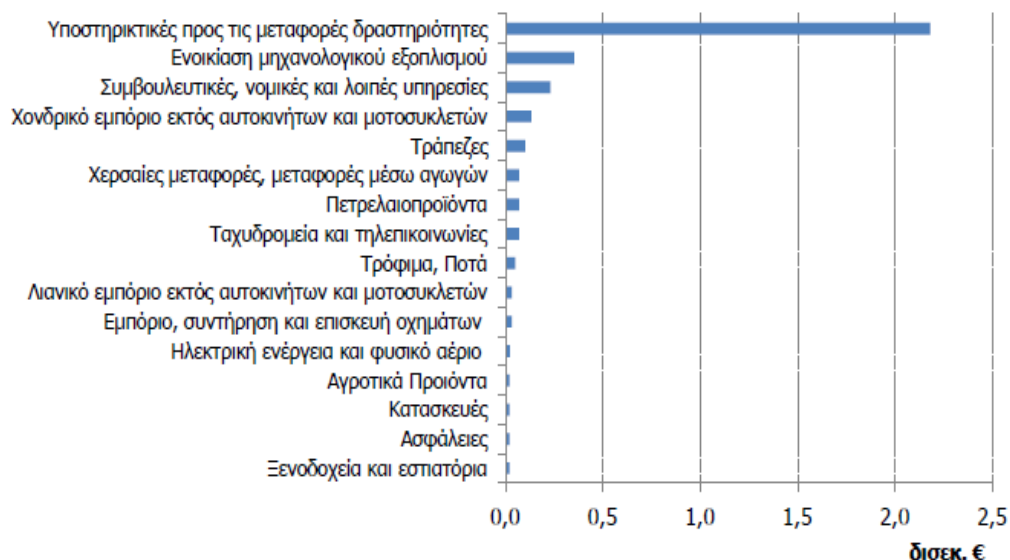


Πηγή: IOBE 2013

Σημαντική είναι η επίδραση και στο εισόδημα από εργασία, εξαιτίας της υψηλότερης τελικής ζήτησης που αναμένεται να δημιουργήσει η ναυτιλία. Πράγματι το δυνητικό συνολικό εισόδημα από εργασία ξεπερνά τα €9,9 δισεκ., το 35,1% της οποίας αποδίδεται σε αμοιβές ναυτικών ενώ το υπόλοιπο αφορά σε έμμεσες επιδράσεις (βλ. Διάγραμμα 20).

³⁸Βλάχος Γ. (2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη

Διάγραμμα 21: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά κλάδο

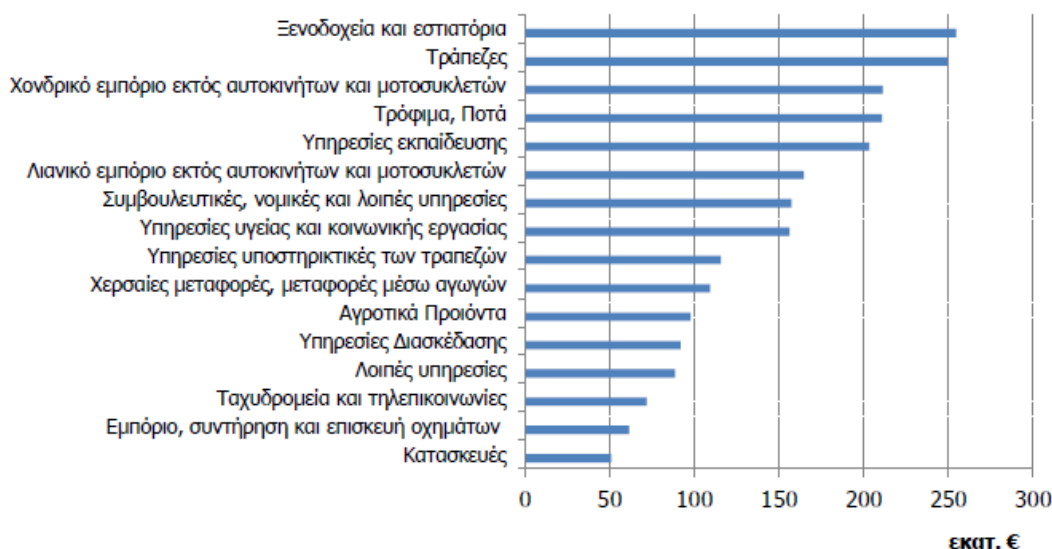


Πηγή: IOBE 2013

Οι κλάδοι των οποίων το εισόδημα ευνοείται εμμέσως (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) είναι αρχικά εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση (υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, χονδρικό εμπόριο, τράπεζες και λοιπά, βλ. Διάγραμμα 21).

Ενώ οι κλάδοι που συσχετίζονται με την συνολική εξυπηρέτηση της ελληνικής κοινωνίας παρουσιάζονται στην ανάλυση της έμμεσης επίδρασης με ιδιωτική κατανάλωση (βλ. Διάγραμμα 22). Ο κλάδος των ξενοδοχείων και των εστιατορίων έρχεται πρώτος με πάνω από 250 εκ. ευρώ, ακολουθούν ο τραπεζικός κλάδος κοντά στα 250 εκ ευρώ, επειτά το χονδρικό εμπόριο αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών και κλάδος τροφίμων και ποτών με πάνω από 200 εκ. ευρώ και ούτω καθεξής.

Διάγραμμα 22: Η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος



Πηγή: IOBE 2013

5.1.3 Επίδραση της Ναυτιλίας στο Δημοσιονομικό Τομέα

Η άμεση ή έμμεση φορολογία που επιβάλλεται στη Ναυτιλία, και ειδικότερα η φορολογία των πλοίων, αποτελεί πηγή δημοσιονομικού εσόδου για την κρατική οικονομία, δηλαδή για τα δημόσια οικονομικά.

Η ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης και του αντικειμένου της εκμετάλλευσής της, δηλαδή του πλοίου, το γεγονός της ύπαρξης «σημαιών ευκολίας ή ευκαιρίας» και η προτίμηση των κρατών να καρπώνονται από τη Ναυτιλία μεγαλύτερα δυνατά οφέλη στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας, οδήγησαν τα ναυτιλιακά κράτη, περισσότερο ή λιγότερο, στον περιορισμό της φορολογίας των πλοίων.

Βέβαια, παρά τις απαλλαγές και τους περιορισμούς των φορολογικών συντελεστών, εξακολουθούν να προκύπτουν δημόσια έσοδα από τη φορολογία των πλοίων. Παράλληλα υπάρχουν έσοδα από την έμμεση φορολογία τα οποία συνδέονται με τη Ναυτιλία, π.χ. μέσω του Φ.Κ.Ε. (του Φόρου Κύκλου Εργασιών) στα εισιτήρια των επιβατών.

Η εκτίμηση για τη δυναμική συμβολή του κλάδου στους φόρους. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υποδείγματος εισροών/εκροών και εκτιμώντας το συντελεστή φορολόγησης σε περίπου 3% της ολικής αξίας παραγωγής (βάσει στοιχείων του υποδείγματος) η άμεση δυναμική συνολική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στους

φόρους υπολογίζεται στα €1,2 δισεκ, ενώ συνολικά η συμβολή του κλάδου στους φόρους εκτιμάται στα €1,9 δισεκ.

Πίνακας 4: Η δυνητική επίδραση και συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Οικονομία

σε εκατ. €	Άμεση	Έμμεση	Σύνολο
Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία	8.563	17.314	25.877
Εισόδημα από απασχόληση	3.506	6.472	9.978
Φόροι	1.205	723	1.928
Απασχόληση (σε χιλιάδες)	75	477	552

Πηγή : IOBE 2013

Το μοντέλο εισροών/εκροών, καταδεικνύει την εξαιρετικά σημαντική δυνητική συμβολή της διευρυμένης ποντοπόρου ναυτιλίας στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Επίσης, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει δεσμευθεί να προβεί σε οικονομική εθελοντική συνεισφορά με **τον διπλασιασμό** για τα επόμενα τρία χρόνια της φορολογίας των υπό ελληνική σημαία πλοίων καθώς και των πλοίων ξένων σημαιών, διαχειριζόμενων από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Η συνεισφορά αυτή στοχεύει **στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων** του κράτους την επόμενη κρίσιμη χρονική περίοδο για την ελληνική οικονομία³⁹.

5.1.4 Η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην επίδραση της ναυτιλίας πάνω στην Ελληνική Οικονομία

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια **του ισοζυγίου υπηρεσιών**. Τα μεγαλύτερα ποσά είσπραξης συναλλάγματος από μεταφορές, κατά το 90%, αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία (cross-trading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλονται σε διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες,

³⁹Ενωσή Ελλήνων Εφοπλιστών 2012-2013

όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου και οι νέες κατασκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, τα αργούντα πλοία, η προσέλκυση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής (όπως ασφαλίσεις, χρηματοδότηση, ναυπηγεία, εφοδιασμός, τηλεπικοινωνίες, logistics κλπ).

Σε αυτό το σημείο επιβάλλεται να γίνει μία ουσιαστική παρατήρηση η οποία ενισχύει ακόμη περισσότερο τις ευεργετικές επιπτώσεις της εμπορικής ναυτιλίας στο ελληνικό οικονομικό γίγνεσθαι. Συνήθως όταν εξετάζεται ο ρόλος ενός τομέα της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, η συμβολή του κρίνεται από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στον τομέα αυτόν, δηλαδή από το μέγεθος των πλουτοπαραγωγικών πόρων της χώρας που διατίθενται στον υπό εξέταση τομέα και τα αποτελέσματα που δημιουργούνται από τις επενδύσεις αυτές για την οικονομία ή και ειδικότερα για το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών. Δεδομένου ότι περισσότεροι του ενός τομείς της οικονομίας συναγωνίζονται για την προσέλκυση των ίδιων πλουτοπαραγωγικών πόρων, είναι η αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης που χαρακτηρίζει την πρόκριση του ενός ή του άλλου τομέα. Στις περιπτώσεις πολλών χωρών, τα κριτήρια αυτά ισχύουν και ως προς τις επενδύσεις στον ναυτιλιακό τομέα⁴⁰.

Μέρος του εθνικού εισοδήματος διατίθεται για επενδύσεις που αφορούν σε ναυπηγήσεις, αγορές πλοίων/ τεχνολογίας/ μηχανών και μηχανημάτων στο εξωτερικό, ή υλικών για τη ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό και κατά συνέπεια δημιουργούνται άμεσες επιπτώσεις **στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών** υπό τη μορφή εκροής συναλλάγματος. Όμως η εικόνα είναι διαφορετική ως προς την Ελλάδα. Δεν υπάρχει υποχρέωση εισαγωγής του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά δεν υπάρχει και εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για κάλυψη των υποχρεώσεων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή για διενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Η ιδιόμορφη αυτή κατάσταση δημιουργήθηκε

⁴⁰Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Εκθέσεις 62, Αθήνα 2010

από το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε, λειτούργησε και χρηματοδοτήθηκε στο εξωτερικό. Κυρίως ως ναυτιλία cross-trader, ελλείπει εθνικών φορτίων αναλόγων του μεγέθους της, δημιουργεί εισόδημα στο εξωτερικό, προσφέροντας τις υπηρεσίες της στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Και φυσικά, το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος αυτού παραμένει στο εξωτερικό. Η εισαγωγή, μέσω τραπεζικού συστήματος, μέρους του εισοδήματος που παράγεται από την ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί καθαρή εισροή που εξυπηρετεί τους εξής σκοπούς:

α) Κάλυψη με συνάλλαγμα όλων των υποχρεώσεων και δαπανών που έχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα (φόροι, εισφορές στα ασφαλιστικά ιδρύματα ναυτικών, λειτουργία γραφείων),

β) Πληρωμή δαπανών που δημιουργεί η χρησιμοποίηση από τις επιχειρήσεις αυτές, υπηρεσιών κλάδων της ελληνικής οικονομίας (τραπεζικών, επισκευαστικών, εφοδιασμού, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών κλπ),

γ) Μέρος των αποδοχών των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανάται στην Ελλάδα⁴¹.

➤ Η Έννοια του ισοζυγίου πληρωμών

Το **ισοζύγιο πληρωμών** είναι ένας λογαριασμός στον οποίο καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο, μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όπως ένα έτος. Το ισοζύγιο πληρωμών (ή αλλιώς εξωτερικό ισοζύγιο) αποτελείται από επί μέρους λογαριασμούς που ο καθένας τους έχει ιδιαίτερη σημασία. Μελετώντας την εξέλιξη του Ισοζυγίου μπορεί κανείς να εντοπίσει τους προβληματικούς τομείς της οικονομίας και να αντλήσει χρήσιμες πληροφορίες και συμπεράσματα για την πορεία της οικονομίας μίας χώρας. Το Ισοζύγιο Πληρωμών αποτελείται από τρεις βασικούς επί μέρους λογαριασμούς: το ισοζύγιο Τρεχουσών

⁴¹Χαραλαμπίδης Ηρακλής, Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986.

Συναλλαγών (CA από το Current Account), το Ισοζύγιο Κεφαλαίου (KA) και το Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών (ΔOR, το Δ συμβολίζει την μεταβολή και OR είναι τα αρχικά των Official Reserves). Το **Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών** περιλαμβάνει το Εμπορικό Ισοζύγιο (TB από Trade Balance) και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων.

Στο **Εμπορικό Ισοζύγιο** καταγράφονται οι εισπράξεις και πληρωμές από εξαγωγές και εισαγωγές, αντίστοιχα, αγαθών. Η ιδιαίτερη σημασία του προέρχεται από την εποχή του δόγματος της εμποροκρατίας. Τότε η προσοχή ήταν στραμμένη στην υπεροχή των εξαγωγών αγαθών σε σχέση με τις εισαγωγές. Ο λογαριασμός αυτός εξακολουθεί να έχει αξία, διότι δείχνει πως εξελίσσεται ο παραδοσιακός πρωτογενής τομέας και ο τομέας της μεταποίησης μίας χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο.

Στο **Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων** καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές από πηγές που δεν είναι τόσο φανερές όσο οι εξαγωγές και οι εισαγωγές αγαθών. Εδώ καταγράφονται τα έσοδα και τα έξοδα από υπηρεσίες, όπως ο τουρισμός και οι μεταφορές, οι εισπράξεις και οι πληρωμές για τόκους, μερίσματα, κέρδη, συντάξεις, καθώς και μεταβιβάσεις από και προς την χώρα, όπως οι μεταβιβάσεις από την Ε.Ε. και τα μεταναστευτικά εμβάσματα. Σύμφωνα με την νέα μεθοδολογία καταγραφής των συναλλαγών στο Ισοζύγιο Πληρωμών που εφαρμόζεται από το 1999 με υπόδειξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, το ισοζύγιο Αδήλων Πόρων έχει αντικατασταθεί από τρεις επί μέρους λογαριασμούς, το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και το Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων.

Το **Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών** που αποτελείται από το άθροισμα των δύο επιμέρους ισοζυγίων που προαναφέραμε, δηλαδή από το Εμπορικό Ισοζύγιο και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων, είναι χωρίς αμφιβολία ο σημαντικότερος λογαριασμός του Ισοζυγίου Πληρωμών διότι α) δείχνει την οικονομική δύναμη της χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο, β) επηρεάζει τις διακυμάνσεις του Εθνικού Εισοδήματος Υ και γ) δείχνει κατά πόσο η οικονομία της χώρας μπορεί να λειτουργεί χωρίς δανεισμό από το εξωτερικό.

Στο **Ισοζύγιο Κεφαλαίου** καταγράφονται οι εισροές και εκροές κεφαλαίου μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Ως κεφάλαιο θεωρείται εδώ οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο άμεσα ή έμμεσα ρευστοποιήσιμο, όπως χρήμα ομόλογα, μετοχές,

επιχειρήσεις, οικόπεδα, σπίτια, δάνεια ιδιωτικά ή δημόσια. Η ταξινόμηση των ροών κεφαλαίου γίνεται ανάλογα με το τι επιδιώκει να καταδείξει η υπηρεσία που παρουσιάζει τα στοιχεία. Έτσι, ανάλογα με τον φορέα του περιουσιακού στοιχείου οι ροές κεφαλαίου κατατάσσονται σε ιδιωτικές ή δημόσιες, ανάλογα με τον χρόνο λήξης σε βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα και ανάλογα με την φύση του κεφαλαίου διακρίνονται σε άμεσες επενδύσεις ή επενδύσεις χαρτοφυλακίου. Σύμφωνα με την νέο τρόπο καταγραφής του Ισοζυγίου Πληρωμών, το Ισοζύγιο Κεφαλαίου περιέχει τρεις επί μέρους λογαριασμούς: τον λογαριασμό Άμεσων Επενδύσεων, τις Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου και τις Λοιπές Επενδύσεις. Το Ισοζύγιο Κεφαλαίου είναι ιδιαίτερα σημαντικός λογαριασμός για χώρες που λειτουργούν ως Διεθνείς Τραπεζίτες, π.χ. ΗΠΑ, ΗΒ.

Το **Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών** (ΔΟΡ) καταγράφει τις μεταβολές στα συναλλαγματικά αποθέματα και το απόθεμα χρυσού της χώρας που φυλάσσονται από τη Κεντρική Τράπεζα. Η Κεντρική Τράπεζα διαθέτει απόθεμα συναλλαγματικών διαθεσίμων για να ικανοποιήσει τη ζήτηση ξένου χρήματος, από ιδιώτες ή το δημόσιο, για αγορά αγαθών, υπηρεσιών ή κεφαλαίου από το εξωτερικό. Ως συνάλλαγμα θεωρείται χρήμα που έχει εκδοθεί από Κεντρική Τράπεζα ξένης χώρας. Επίσης ως συνάλλαγμα φυλάσσονται από την Κεντρική Τράπεζα τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα. Σ' αυτόν τον λογαριασμό καταγράφονται και οι μεταβολές στην αξία των συναλλαγματικών αποθεμάτων που οφείλονται σε διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών καθώς και οι μεταβολές στην αξία του αποθέματος χρυσού και οι νέες κατανομές των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων.

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση, θεωρήσαμε ότι είναι σκόπιμο να κάνουμε μία σύντομη αναφορά στον τρόπο καταγραφής των στοιχείων αυτών στο Ισοζύγιο Πληρωμών έτσι ώστε να είναι πιο εύκολη η κατανόησή τους, κοιτώντας για πρώτη φορά τους πίνακες. Πρόκειται για την «Λογιστική του Ισοζυγίου Πληρωμών», βάσει της οποίας η καταγραφή των συναλλαγών στο Ισοζύγιο Πληρωμών γίνεται με την διπλογραφική μέθοδο. Έτσι, κάθε συναλλαγή γράφεται δύο φορές, την μια φορά σαν χρέωση και την άλλη σαν πίστωση. Σαν **πίστωση**, με το πρόσημο (+), καταγράφεται οποιαδήποτε συναλλαγή καταλήγει σε *είσπραξη* από το εξωτερικό. Με αυτόν τον τρόπο αυξάνονται οι υποχρεώσεις της χώρας μας προς το εξωτερικό. Παραδείγματα τέτοιων συναλλαγών, από το ελληνικό Ισοζύγιο Πληρωμών, είναι οι

εξαγωγές αγαθών, οι εισπράξεις από τουριστικές υπηρεσίες, οι εισπράξεις από την ναυτιλία, τα μεταναστευτικά εμβάσματα, οι εισροές από την Ε.Ε., οι αγορές ελληνικών μετοχών, ομολόγων, ή γeros από ξένους, τα δάνεια ιδιωτών ή του δημοσίου από το εξωτερικό, η εισροή άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα. Η μεταβολή των συναλλαγματικών διαθεσίμων της χώρας καταγράφεται στο Ισοζύγιο με αντίθετο πρόσημο: η μείωση των συναλλαγματικών διαθεσίμων καταγράφεται με το πρόσημο (+) στις πιστώσεις. Σαν **χρέωση**, με το πρόσημο (-), καταγράφεται οποιαδήποτε συναλλαγή καταλήγει σε *πληρωμή* από το εξωτερικό και αυξάνει τις απαιτήσεις της χώρας μας έναντι των ξένων. Τέτοιες συναλλαγές είναι οι εισαγωγές αγαθών, οι πληρωμές για ταξίδια ελλήνων στο εξωτερικό, οι πληρωμές για διεθνείς μεταφορές, οι πληρωμές τόκων, μερισμάτων, royalties προς το εξωτερικό, οι αποπληρωμές δανείων, οι αγορές μετοχών, ομολόγων από το ξένες αγορές, οι καταθέσεις ελλήνων σε τράπεζες του εξωτερικού, η εκροή άμεσων επενδύσεων στο εξωτερικό. Η αύξηση των συναλλαγματικών διαθεσίμων καταγράφεται με το πρόσημο (-).

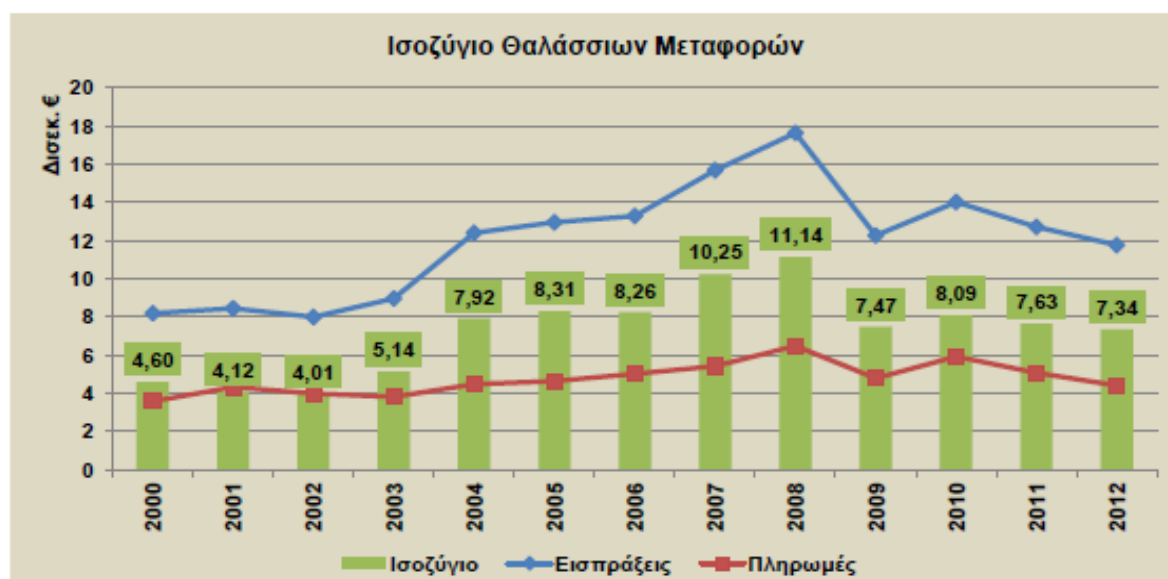
Για την Ελλάδα, και για πολλές μικρές σχετικά χώρες ο σημαντικότερος λογαριασμός του Ισοζυγίου Πληρωμών είναι το ***Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών***. Η ανισορροπία του CA (Current Account) σηματοδοτεί προβλήματα και έχει επιπτώσεις σε διάφορα μεγέθη και τομείς της οικονομίας. Ένα πλεόνασμα του CA, επηρεάζει θετικά το εθνικό εισόδημα. Το αντίθετο συμβαίνει με το έλλειμμα. Επίσης το πλεόνασμα ή το έλλειμμα του CA φανερώνει την καθαρή θέση της χώρας σχετικά με τον εξωτερικό δανεισμό. Ένα έλλειμμα δείχνει ότι η χώρα δανείζεται από το εξωτερικό για να καλύψει τις ανάγκες της σε αγαθά και υπηρεσίες, Το έλλειμμα του CA πρέπει να καλυφθεί με καθαρές εισροές κεφαλαίων από το εξωτερικό που μπορεί να προέρχονται από δάνεια του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα, από καθαρές αγορές περιουσιακών στοιχείων από κατοίκους του εξωτερικού ή ακόμα με μείωση των συναλλαγματικών διαθεσίμων της χώρας. Ένα χρόνιο έλλειμμα αποτελεί πρόβλημα για την οικονομία της χώρας, διότι δείχνει ότι η χώρα χρεώνεται συνεχώς, δανείζεται δηλαδή για να καλύψει τις ανάγκες της και κάποτε θα πρέπει να αντιμετωπίσει την αποπληρωμή ενός τεράστιου εξωτερικού χρέους. Αν η χώρα δεν μπορεί να δανείζεται συνεχώς από το εξωτερικό τότε θα πρέπει να υποτιμήσει το νόμισμά της, ώστε να κάνει τα προϊόντα της και τις υπηρεσίες της πιο ανταγωνιστικά στο εξωτερικό. Το χρόνιο πλεόνασμα του CA προξενεί κι αυτό προβλήματα. Πρώτα-

πρώτα ξεσηκώνει διαμαρτυρίες εκ μέρους των άλλων χωρών με τις οποίες συναλλάσσεται η χώρα. Επιπλέον η χώρα αυτή πιέζεται να ανατιμήσει το νόμισμά της, με δυσμενείς συνέπειες στον εξαγωγικό της τομέα. Ένας επίσης σημαντικός λογαριασμός είναι το **Εμπορικό Ισοζύγιο**. Η πορεία του στο χρόνο δείχνει την εξέλιξη της δυναμικότητας της παραγωγής αγαθών σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Για μια χώρα σε ανάπτυξη, το έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου δεν είναι απαραίτητα δείκτης δυσμενών εξελίξεων. Αν το έλλειμμα προέρχεται από εισαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών και πρώτων υλών που ενισχύουν την παραγωγική διαδικασία, τότε δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας. Ένα χρόνιο έλλειμμα, όμως, που οφείλεται κυρίως στις εισαγωγές καταναλωτικών αγαθών, αποτελεί λόγο σοβαρής ανησυχίας διότι δείχνει χειροτέρευση της ανταγωνιστικότητας⁴². (Βλάχος 2000)

Η ναυτιλία αποτελεί στήριγμα της εθνικής μας οικονομίας και για να γίνει αυτό αντιληπτό αρκεί να ρίξει κανείς μία και μόνο ματιά στους πίνακες ναυτιλιακού συναλλάγματος για να καταδειχθεί με τον πιο εντυπωσιακό τρόπο ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ο ισχυρότερος βραχίονας της εθνικής μας οικονομίας. Για να υπολογίσουμε, όμως την επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας μας, είναι απαραίτητη η καθαρή εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος και για να καταδείξουμε τα όσα μόλις αναφέραμε, δημιουργήσαμε έναν πίνακα ο οποίος περιλαμβάνει τις εισπράξεις, τις πληρωμές και το ισοζύγιο από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις πωλήσεις και τις αγορές πλοίων, καθώς και τα καθαρά κέρδη από τις θαλάσσιες μεταφορές για την περίοδο 2000-2012.

⁴²Βλάχος Γ., (2000) Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη

Διάγραμμα 23 : Διαχρονικά πλεονασματικό το ισοζύγιο Μεταφορών



Πηγή: Ετήσια στοιχεία ισοζυγίου υπηρεσιών Τράπεζα της Ελλάδος, 2013

- Αντιπροσωπεύει περίπου το **μισό** ισοζύγιο υπηρεσιών (2012)
- **Μειώνει** κατά 33,3% το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου

Η επένδυση σε νέα πλοία αυξάνεται συνεχώς κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, και γίνεται όλο και πιο δυνατή τα τελευταία χρόνια, αντικατοπτρίζοντας τη δυναμική του τομέα και τις πολλά υποσχόμενες προοπτικές του.

Η πορεία του συναλλάγματος αντικατοπτρίζει την πτώση και την αστάθεια της ναυλαγοράς, η οποία κρατά αμείωτη τα τελευταία χρόνια, και συνεπώς και των εσόδων των ναυτιλιακών εταιρειών.

Μέσα στο οκτάμηνο του 2012, οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν (κατά 1,7%), αλλά οι αντίστοιχες πληρωμές μειώθηκαν περισσότερο (κατά 13,4%), με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να αυξηθούν κατά 508 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2011, οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) παρουσίασαν πτώση κατά 6,6%, αλλά μειώθηκαν και οι αντίστοιχες πληρωμές κατά 12,7%, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι καθαρές εισπράξεις μόνο κατά 7 εκατ. ευρώ.

Η αύξηση των καθαρών εισπράξεων από την ναυτιλία είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών στο οκτάμηνο, το οποίο με την σειρά του συνέβαλλε στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Στο σημείο αυτό αξίζει να κάνουμε μια παρένθεση για να θυμίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν αποτελεί τη μόνη κατηγορία συναλλαγματικής εισροής στην ελληνική οικονομία με προέλευση τη ναυτιλία: Ένα μέρος από τα κέρδη σε ξένο συνάλλαγμα που αποκομίζει το εφοπλιστικό κεφάλαιο από τη διεθνή του δραστηριότητα (που έχει, όπως είπαμε το χαρακτήρα εξαγωγικής δραστηριότητας) δεν επενδύεται και πάλι στη ναυτιλία (επένδυση που, σε ό, τι αφορά την ελληνική ναυτιλία, αποτελεί διευρυμένη αναπαραγωγή ελληνικού σταθερού κεφαλαίου, ανεξάρτητα από το ότι η οικονομική αυτή δραστηριότητα γίνεται σε ξένο συνάλλαγμα), αλλά σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανέκαθεν γεφύρωναν το κενό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο δημιουργήθηκε κυρίως από το χρόνιο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου. Ο παρακάτω πίνακας 5 καταδεικνύει τη σημασία τους για την Ελληνική οικονομία δηλαδή για τα μακροοικονομικά της μεγέθη και το εξωτερικό ισοζύγιο.

Πίνακας 5: Η συνεισφορά των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στους εθνικούς λογαριασμούς (2002-2011)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
% του ΑΕΠ	2.6	3.0	4.3	4.3	3.9	4.5	4.7	3.1	3.5	3.6
% του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών	39.3	45.7	73.9	56.3	34.9	31.4	32.0	28.1	33.6	37.0
% του Εμπορικού Ισοζυγίου	17.6	22.7	31.1	30.1	23.4	24.7	25.3	24.3	28.6	28
% του Ισοζυγίου Υπηρεσιών	37.2	44.7	51.2	54	53.8	61.8	65	59.1	61.1	52.2
% των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών	114.7	110.7	104.5	108.8	112.6	111.8	112.8	115.3	111.3	111.1

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνολικά το ισοζύγιο της εμπορικής ναυτιλίας κατά την περίοδο 2000 -2010 σε όρους δισεκατομμυρίων. Αναγράφοντας τόσο τα κέρδη όσο και τις πληρωμές, νέες επενδύσεις στο κλάδο αλλά και οι πωλήσεις.

Πίνακας 6 : Το ισοζύγιο της Εμπορικής ναυτιλίας

Δις ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ισοζύγιο Ναυτιλιακών Απολαβών	4,119	4,0655	5,143	7,918	8,306	8,2557	10,25	11,131	7,472	8,088
Έσοδα	8,451	7,997	8,9611	12,404	12,95	13,25	15,68	17,623	12,247	14,013
Πληρωμές	4,331	3,9915	3,8179	4,486	4,646	5,0245	5,247	6,4866	4,7897	5,925
Εμπορικό ισοζύγιο των ναυτιλιακών μεταφορών	2,161	0,4345	0,1365	0,1355	-0,723	-3,3905	-5,52	-4,7055	-3,357	-3,521
Πωλήσεις πλοίων	-	0,531	0,2605	1,2914	1,602	1,6318	2,275	1,582	0,7717	0,7986
Αγορές πλοίων	-	-0,961	-0,1242	-1,1558	-2,325	-50,233	-7,796	-6,2869	-4,129	-4,3199
Συνολικό κέρδος από την ναυτιλία	1,958	4,44	5,2796	8,0539	7,553	4,865	4,731	6,434	4,1151	4,567

Πηγή: Τράπεζα Ελλάδος 2010

Το έτος 2001 είναι μία χρονιά όπου τα έσοδα είναι σχεδόν τα διπλά από τις πληρωμές συνεπώς με τα 8,451 δις έσοδα και πληρωμές 4,331δις το ισοζύγιο απολαβών είναι γύρο στα 4,119 δις ευρώ. Το εμπορικό ισοζύγιο της χρονιάς είναι στα 2,161 δις, όσο για τις πωλήσεις πλοίων δεν υπάρχει τίποτα όσο και για τις επενδύσεις σε νέα. Έτσι η συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία για το έτος είναι στα 1,958 δις ευρώ.

Το επόμενο έτος δεν υπάρχει σημαντική διακύμανση στο ισοζύγιο των απολαβών έτσι κυμαίνεται στα 4,0655 δις ευρώ, λόγο της μικρής μείωσης τόσο στα κέρδη όσο και στις πληρωμές όπου είναι 7,997 δις και 3,9915 δις αντίστοιχα. Το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα 0,4345 δις, οι πωλήσεις των παλαιών πλοίων ξεκινάν και είναι στα 0,531 δις οι επενδύσεις θα μειωθούν παρόλα αυτά κατά 0,0961 και τέλος το συνολική πρόσοδος είναι στα 4,44 δις ευρώ. Το 2003 αποτελεί έτος αφετηρία για μια σταθερά ανοδική πορεία της ναυτιλίας, τα κέρδη αυξάνονται στα 8,9611 και οι πληρωμές μειώνονται στα 3,8179 δις με αποτέλεσμα το ισοζύγιο των απολαβών να είναι στα 5,143 δις ευρώ, το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα 0,1365 δις, οι πωλήσεις είναι στα

0,2605 και οι επενδύσεις συνεχίζουν αρνητικά στα -1,1558 δις και η συνολική πρόσοδος στα 5,2796 δις ευρώ. Το επόμενο έτος έχουμε μία σημαντική αύξηση των κερδών λόγω της καλής περιόδου για την τιμή των ναύλων, έτσι το ισοζύγιο των απολαβών αυξάνεται κατά 2,055 δις και φτάνει τα 7,918 με τα κέρδη να εκτοξεύονται στα 12,404 δις ευρώ οι πληρωμές και αυτές αυξάνονται στα 4,486 δις. Στις πωλήσεις παρατηρείται μια αξιοσημείωτη αύξηση και φτάνουν τα 1,2914 δις ευρώ, έτσι ο χρόνος κλείνει με την συνολική πρόσοδο στα 8,0539 δις ευρώ. Η εξαιρετική αυτή περίοδος για την ναυτιλία θα συνεχιστεί με αλληπάλλληλες μεγάλες αυξήσεις στα κέρδη και μια δυσανάλογα μικρή αύξηση στις πληρωμές, αυτό θα συνεχιστεί μέχρι το 2008 έτος που από πολλούς ανθρώπους του χώρου της ναυτιλίας έχει αποκαλεστεί χρυσή χρονιά για την ναυτιλία και πως δεν θα ήταν φυσικά, αφού το ισοζύγιο απολαβών για έχει φτάσει στα 11,131 δις ευρώ και με τα κέρδη να έχουν εκτοξευτεί πλέον στα 17,472 δις ευρώ όπου είναι ένα ιδιαίτερα μεγάλο ποσό, οι πληρωμές είναι στα 6,4866 δις το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα -4,7055 δις οι πωλήσεις έχουν αυξηθεί και αυτές και είναι στα 1,582 δις ευρώ αν και η χρονιά όπου είχαν φτάσει στην κορυφή ήταν το 2007 με τις πωλήσεις πλοίων να είναι στα 2,2754 δις οι επενδύσεις είναι στο -6,2869 και τέλος το συνολικό κέρδος από την ναυτιλία είναι στα 6,434 δις ευρώ. Το 2009 είναι μια χρόνια διόρθωσης για τον ισχυρό κλάδο της ναυτιλίας, και αυτό είναι φυσικό διότι μετά από μια διαρκή περίοδο ανόδου επέρχεται κάποια στιγμή και μια διόρθωση. Αυτό βέβαια οφείλεται σε διάφορους παράγοντες από την χώρο της ναυτιλίας, όπως η συνεχείς αύξηση των εταιριών και κατ επέκταση των πλοίων που εισέρχονταν στην βιομηχανία όπου κάποια στιγμή θα οδηγούσε σε μια κατάσταση υπερπροσφοράς με αποτέλεσμα την μείωση των ναύλων γεγονός που θα οδηγούσε στην μείωση της τιμής του ναύλου, άλλα και έξω από αυτόν (τραπεζική κρίση στην Αμερική).

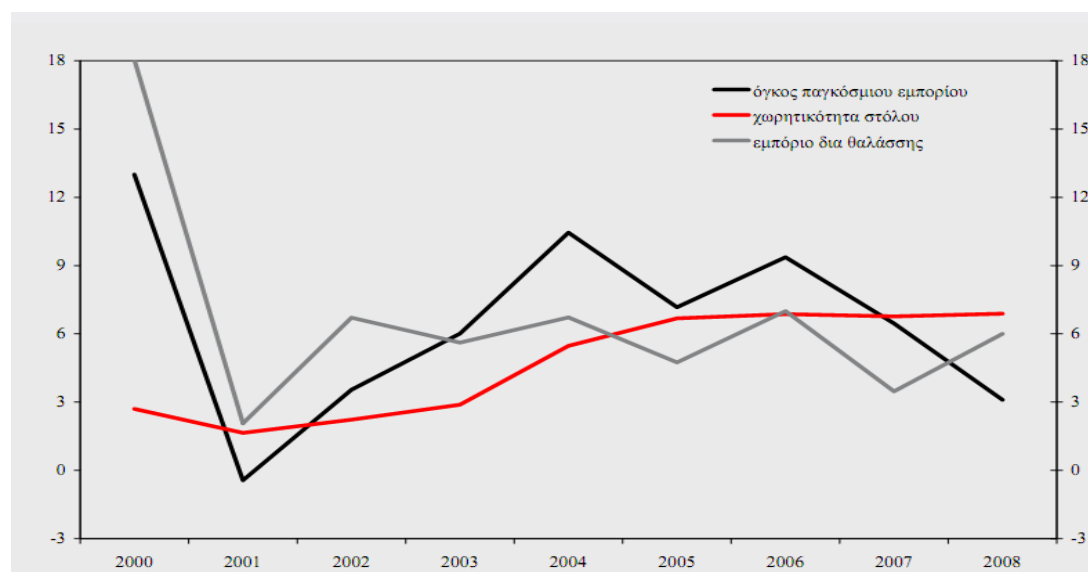
Έτσι για το έτος 2009 τα κέρδη μειώθηκαν κατά 5,376 δις και διαμορφώνονται πλέον στα 12,247 δις ευρώ παράλληλα μειώθηκαν και οι πληρωμές και είναι στα 4,7897 δις ευρώ το εμπορικό ισοζύγιο είναι στο -3,3569 οι πωλήσεις των πλοίων όπως ήταν φυσικό μειώθηκαν κατακόρυφα και είναι πλέον στο 0,7717 δις και λόγω και αυτού του γεγονότος τα η συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία παρόλα αυτά μειώθηκε μόλις 2,3289 δις και διαμορφώνεται πλέον στα 4,1151 δις ευρώ. Τέλος ο πίνακας ολοκληρώνεται με το 2010 όπου μετά από την απότομη διόρθωση που πραγματοποιήθηκε στο προηγούμενο έτος είναι η σειρά να επανέλθουν οι δείκτες σε

μια αυξητική ροπή έτσι το ισοζύγιο απολαβών αυξάνεται στα 8,088 δις ευρώ, τα κέρδη αυξάνονται και αυτά στα 14,013 δις ευρώ οι πληρωμές είναι επίσης στα 5,925 δις το εμπορικό ισοζύγιο βρίσκεται στο -3,521 δις μια αμυδρή αύξηση παρατηρείται στις πωλήσεις των πλοίων και είναι στα 0.7986 δις και ολοκληρώνοντας η συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία για το έτος ήταν 4,567 δις ευρώ⁴³.

5.2 Το μερίδιο της Ελληνικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία

Η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών των τελευταίων ετών παγκοσμίως και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε και από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες. Ρυθμός μεταβολής όγκου παγκόσμιου εμπορίου, εμπορίου δια θαλάσσης και χωρητικότητας παγκόσμιου στόλου.

Διάγραμμα 24 : Ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές



Πηγή : (Eurostat) Τράπεζα της Ελλάδος

Ο πιο συχνά χρησιμοποιούμενος τρόπος για να υπολογίσει το μερίδιο ενός εξαγωγικού προϊόντος στην παγκόσμια οικονομία είναι ο λόγος των εξαγωγών – εισπράξεων από το προϊόν ή την υπηρεσία προς το σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών- πληρωμών. Στην περίπτωση όμως των εισπράξεων και πληρωμών από/για υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών, τα σχετικά στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα σε

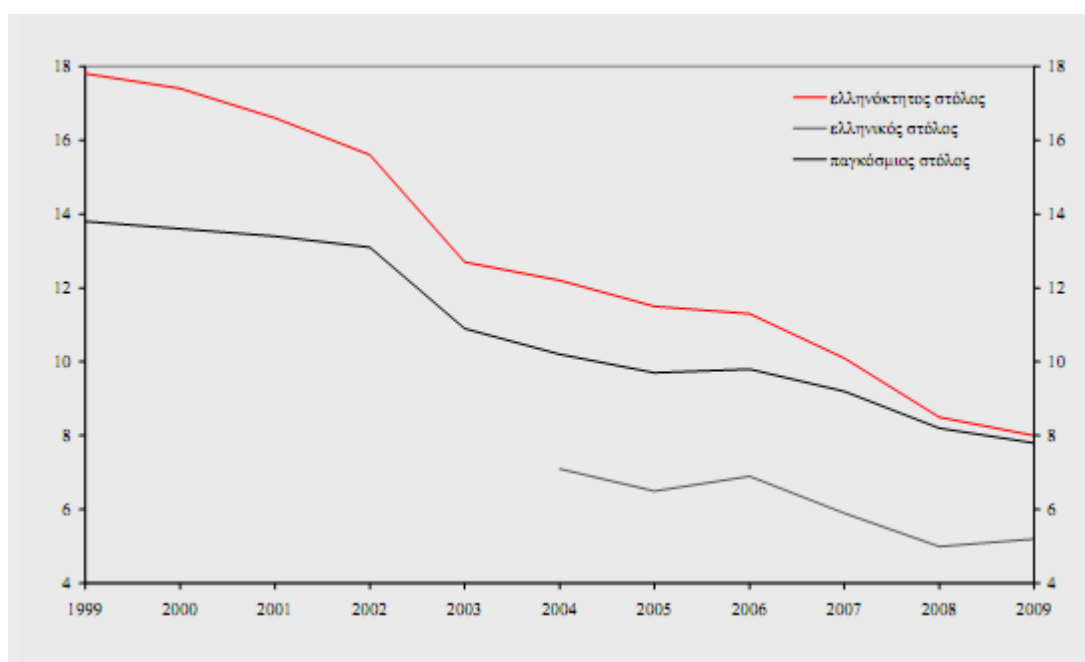
⁴³ Οικονομικό δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος Αθήνα Ιούλιος 2010

παγκόσμιο επίπεδο. Συνεπώς, με βάση τα σχετικά μεγέθη για τις υπηρεσίες μεταφορών, την περίοδο 2000-2006 το μερίδιο των ελληνικών υπηρεσιών μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία ανέρχεται στο 2,3%, έχοντας σημειώσει τη μέγιστη τιμή του το 2004.

Παράλληλα όμως το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας μπορεί να προσεγγιστεί μέσω της μεταφορικής ικανότητας βάσει της χωρητικότητας (σε όρους dwt), σε συνδυασμό με τον όγκο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών (σε όρους τόνων-μιλίων). Συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι ο ελληνόκτητος στόλος μετέφερε το 2008 άνω του 15% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Η πτώση από το 18,2% το 2003 σε 15,3% το 2008 μπορεί να αποδοθεί στην καθυστέρηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών να προβούν σε παραγγελίες νέων πλοίων.

Η διαδικασία ανανέωσης του ελληνικού στόλου συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμιση του όπως αυτό αποτυπώνεται στην μείωση της μέσης ηλικίας του. Συγκεκριμένα, ενώ το 1999 η διαφορά της μέσης σταθμισμένης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου από αυτή του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στα 4 έτη, σήμερα είναι οριακή και ανέρχεται μόλις σε 3 μήνες (διάγραμμα 25). Αξίζει να σημειωθεί ότι η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου ήταν 5,2 έτη το πρώτο τρίμηνο του 2009, δηλαδή σημαντικά μικρότερη από εκείνη τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνόκτητου στόλου.

Διάγραμμα 25 : Μέση ηλικία ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου



Πηγή : (Eurostat) Τράπεζα της Ελλάδας.

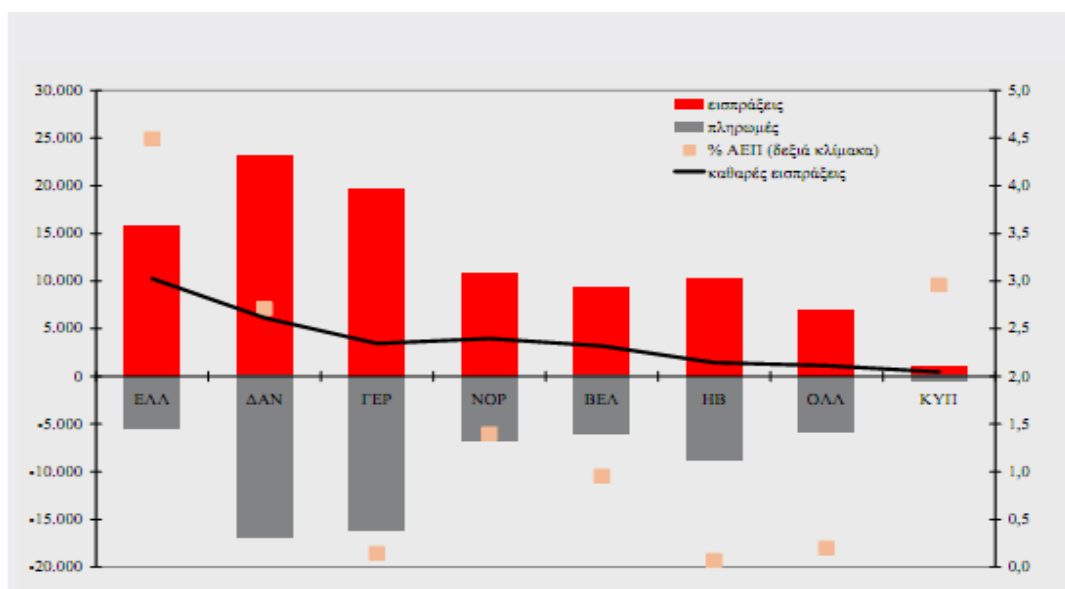
➤ *Συγκριτική παρουσίαση των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές*

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που καταγράφονται στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας ανέρχονται σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης των 27. Συγκεκριμένα, στο σύνολο της ΕΕ-27, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1%, ενώ στην Ελλάδα υπερβαίνουν το 6%. Το 2007, η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις στην ΕΕ-27 (23,1 δισεκατομμύρια ευρώ), ακολουθούμενη από την Γερμανία (19,5 δισ. εκ. Ευρώ) και την Ελλάδα (15,7 δισεκ.ευρώ).

Ως ποσοστό όμως του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για την Δανία διαμορφώθηκαν στο 10,2% και στην Γερμανία στο 0,8% (λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας) και για την Ελλάδα στο 6,9%. Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν σημαντικές στην Ελλάδα (4,5%), στην Δανία (2,7%), στην Κύπρο (3,0%) και στην Νορβηγία (1,4%), ενώ για την ΕΕ-27 διαμορφώθηκαν μόλις στο 0,1% το 2007. Το 2007, το 99% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα προέρχονταν από τις μεταφορές αγαθών. Σε αντίστοιχο επίπεδο διαμορφώθηκαν οι μεταφορές και στην Δανία, ενώ στην Γερμανία και στην Σουηδία ανήλθαν σε περίπου 92%. Το αντίστοιχο μέγεθος για το σύνολο των χωρών της ΕΕ-27 ήταν 85%. Αντίθετα, στην περίπτωση της Κύπρου, περίπου το 64% των εισπράξεων προήλθε από λοιπές υπηρεσίες, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος ήταν για την Ιταλία 45% την Ολλανδία 26% και το Βέλγιο 28%⁴⁴.

⁴⁴ National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2009

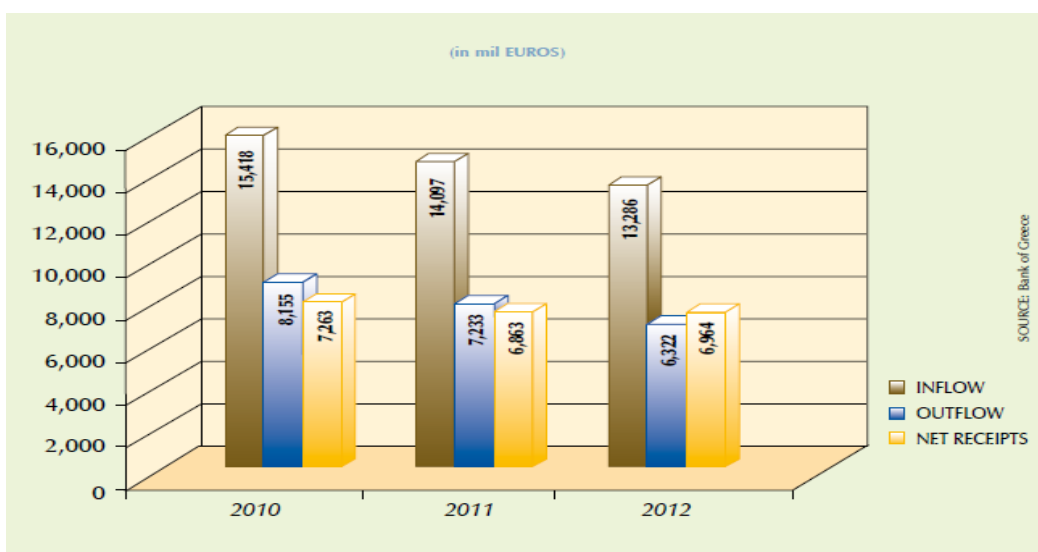
Διάγραμμα 26 : Ισοζύγιο Θαλασσίων μεταφορών έτους 2007 (σε εκατ. ευρώ)



Πηγή : (Eurostat) Τράπεζα της Ελλάδος

Το 2012, η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε σημαντικός εμπορικός εταίρος της ΕΕ, των ΗΠΑ και της Κίνας, μεταφέροντας ένα υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεσματικά, με ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο βλ. διάγραμμα 27. Το κύρος της προσδίδει στην Ελλάδα ένα διαπραγματευτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών στην παρούσα δύσκολη περίοδο.

Διάγραμμα 27: Μεταφορά παγκόσμιου εμπορίου απο τον Ελληνόκτητο Στόλο

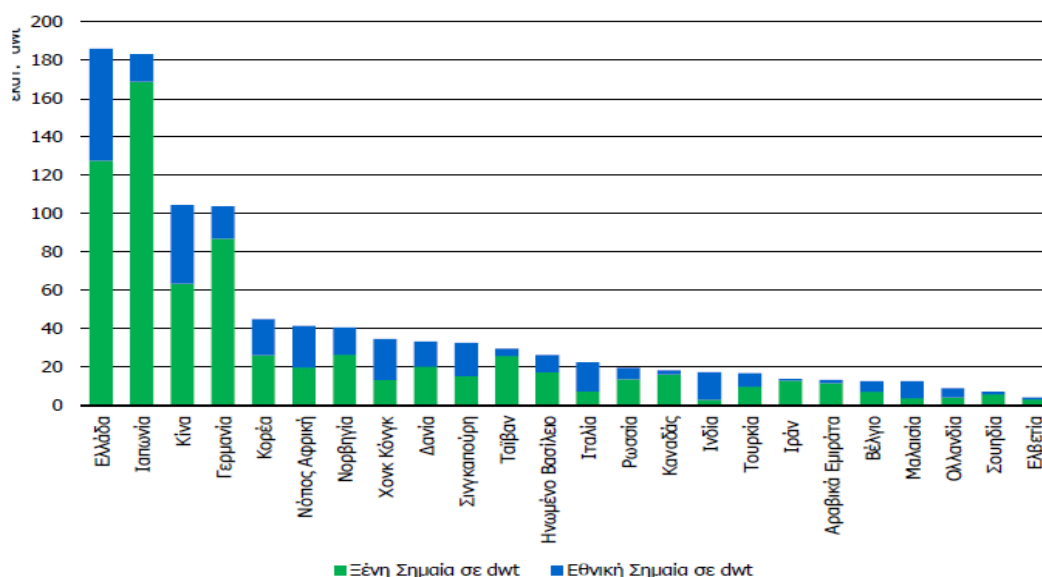


Πηγή: Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2012-2013

Για να υπολογιστεί το μερίδιο ενός εξαγωγίμου προϊόντος στην παγκόσμια οικονομία είναι ο λόγος των εξαγωγών – εισπράξεων από το προϊόν ή την υπηρεσία προς το σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών- πληρωμών. Έτσι όπως φαίνεται και απο το παραπάνω διάγραμμα τη διάρκεια 2010-2012 (με μια μικρη καθοδική πορεία ανάμεσα στην παροδο της τριετίας) η συμβολή του Ελληνόκτου Στόλου στη μεταφορά του παγκόσμιου εμπορίου, αποφέρει αρκετά εκατομμύρια ευρώ.

Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 4.065 φορτηγά πλοία , εκ των οποίων 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα ενώ σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς (Διάγραμμα 28). Σε επίπεδο διαχείρισης, οι ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρίες στα αμερικανικά χρηματιστήρια αποτελούν το 52% του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών, αντιπροσωπεύοντας και την πλειονότητα των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων.

Διάγραμμα 28: Παγκόσμιος Στόλος ανά εθνικότητα 2010



Πηγή : IOBE 2013

Συνοπτικά

Ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σημαντικά κατά τη χρονική περίοδο 1990 -2008, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα (βλ. ΠαράρτημαII). Το 2008 το σύνολο του στόλου βρέθηκε στο υψηλότερο σημείο των τελευταίων 20 ετών (4.161 πλοία), με τον αυξητικό ρυθμό να ανακόπτεται στη συνέχεια (2009). Αυτή η εξέλιξη αποτελεί ένδειξη μεγαλύτερης ευελιξίας εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι φαίνεται να αναπροσαρμόστηκαν γρηγορότερα στις νέες συνθήκες ζήτησης.

Με στόλο που αριθμεί 3.428 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 gt) και με χωρητικότητα τα 245,14 εκατομμύρια dwt, η Ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt, το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt), ενώ απασχολεί έμμεσα 192.000 ανθρώπους, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2012, επιπλέον παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν το 2012 σε 13.286 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 14.097 εκ. ευρώ το 2011, δηλαδή, μείωση της τάξης του 5,75%. Επίσης, το 2012 το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.939 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1000 gt), ενώ η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Με το να διατηρεί η ελληνική ναυτιλία (ελληνική σημαία) μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, δίνεται η δυνατότητα στο ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο να επηρεάζει το διεθνές καθεστώς που διέπει τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές (νομικό πλαίσιο, συμβάσεις, προδιαγραφές, προστασία της ακτοπλοΐας - cabotage, κ.λπ.). Χάρη στη θέση που κατέχει διεθνώς η ελληνική σημαία, η Ελλάδα εκλέγεται μόνιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, IMO) στην «πρώτη κατηγορία», δηλαδή στην κατηγορία των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων.

Στο πλαίσιο αυτό, ο δυναμικός ρόλος που συνεχίζει να διαδραματίζει στο διεθνή στίβο, η Ελληνική Ναυτιλία, παρά την οξύτατη κρίση που πλήττει την εθνική και όχι μόνο οικονομία και τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς αποτελεί εθνικό κεφάλαιο.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων σε χωρητικότητα dwt και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων). Επιπλέον το τέλος Δεκεμβρίου 2012, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 304 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 29,56 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 102 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 22,34% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 32 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 28,69% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 134 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 11,51% της συνολικής ναυπηγούμενης

χωρητικότητα στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 60 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 9,39% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 8 άλλα πλοία. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2012 εξακολουθούν να υποδηλώνουν μία τάση διαφοροποίησης προς εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλατφόρμες offshore και πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drilling ships). Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2012 ήταν 11,3 έτη – με το 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών και του ελληνόκτητου στόλου τα 10,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,7 έτη.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα εργασία προκύπτουν συνοπτικά τα ακόλουθα χρήσιμα συμπεράσματα. Κατ' αρχήν καταδεικνύεται η ναυτική δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, κατατάσσοντας την στην πρώτη θέση παγκοσμίως. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος αυξάνεται και σε αριθμό πλοίων, αλλά και σε Κόρους Ολικής Χωρητικότητας και τονάζ.

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο της "αμιγώς" ελληνικής (υπό την έννοια των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων) όσο και της ελληνόκτητης στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ιδιαίτερος σημαντική και δεν αμφισβητείται από καμία πλευρά. Ομοίως ως δεδομένη θα πρέπει να θεωρείται και η επίδραση της ναυτιλίας (τόσο της ελληνικής όσο και της ελληνόκτητης) στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας καταρχήν, αλλά και της κοινωνίας ευρύτερα. Και τούτο διότι η ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό τομέα ο οποίος παρέχει εργασία σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων, τόσο άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία (κυρίως ως πληρώματα πλοίων) όσο και έμμεσα απασχολούμενων, σε παραναυτιλιακές και βοηθητικές της κυρίως ναυτιλίας ειδικότητες και εργασίες. Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει πολλαπλώς στην ελληνική οικονομία, τόσο κατά τρόπο άμεσο όσο και έμμεσο. Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση επίδραση της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας,

επίδραση με μικρές διακυμάνσεις λόγω των δύο κρίσεων, αλλά με ανοδική πορεία. Με την αύξηση του εθνικού στόλου, με παράλληλη διεύρυνση του συναφούς κύκλου συναρτωμένων προς τη ναυτιλία εργασιών, συντελεί στην αύξηση του αριθμού των απασχολουμένων, των εισοδημάτων τους και στην περαιτέρω διοχέτευση χρήματος στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας καθ' όλη τη διάρκεια, τα τελευταία όμως χρόνια (συγκεκριμένα από το 2009 κι έπειτα) οι εισροές αυτού εκτοξεύθηκαν στα ύψη και υπερδιπλασιάστηκαν. Από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση - π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Οι εισροές της εμπορικής ναυτιλίας διαδραμάτισαν σημαντικότατο ρόλο και στο εμπορικό ισοζύγιο καλύπτοντας το 25%-30% αυτού για τα περισσότερα έτη μέχρι την έλευση της πρώτης ναυτιλιακής κρίσης όπου το ποσοστό αυτό συρρικνώθηκε. Την τελευταία τετραετία, οι καθαρές εισπράξεις από την ναυτιλία αντιπροσωπεύουν κατά μέσον όρο πάνω από το 6% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες. Η ελληνική ναυτιλία όντας, ο πιο εξωστρεφής και δυναμικός τομέας της οικονομίας μας, αποτελεί έναν κλάδο του οποίου η πρόοδος και η ανάπτυξη δεν βασίστηκαν σε κρατικές ενισχύσεις, αφού με τις δικές του και μόνο δυνάμεις πρωτοπορούσε ανέκαθεν σε αυτό που ονομάζουμε σήμερα «παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας». Ενώ η Ελλάδα συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί το 17% του παγκόσμιου στόλου. Σε κάθε περίπτωση, δε θα πρέπει να κριθεί ότι η ελληνική ναυτιλία έχει εξαντλήσει τη δυνατότητα επίδρασης και συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία γενικότερα, αλλά αντιθέτως θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι υπάρχει ένα ιδιαίτερος ευρύ πεδίο, επί του οποίου θα μπορούσε να αναπτυχθεί μία ακόμη μεγαλύτερη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Και εκτός της προαναφερόμενης υφιστάμενης μείζονος δυνατότητας προς τη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενίοτε δεν δίνεται η ανάλογη της προσοχή στη ναυτιλία από την πλευρά των αρμοδίων θεσμικών παραγόντων, ώστε να καταστεί δυνατή η στο μέγιστο δυνατό βαθμό αξιοποίηση των δυνατοτήτων της, τις οποίες παρέχει η ναυτιλία και της ώθησης την οποία θα μπορούσε να παράσχει

στην ελληνική οικονομία γενικότερα. Και αυτή η προαναφερόμενη έλλειψη της ανάλογης προσοχής επί των ναυτιλιακών θεμάτων, έχει ως τελικό αποτέλεσμα να υπολείπεται η δυνητική ικανότητα επίδρασή της στην εθνική οικονομία από την πραγματική η οποία λαμβάνει χώρα. Από εκεί και έπειτα, θα πρέπει να αναληφθούν οι απαραίτητες θεσμικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο της ναυτιλίας προκειμένου να καταστεί δυνατή η ενδυνάμωση της συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία. Περαιτέρω, η ναυτιλία εν γένει είναι σε θέση ώστε σε κάποιο περιορισμένο βαθμό να συντελέσει στην αύξηση των δημοσίων εσόδων κατά τρόπο άμεσο, και επίσης κατά τρόπο έμμεσο, μέσω της αύξησης της απασχόλησης, συνεισφέροντας κατ' αυτό τον τρόπο και στην αντιμετώπιση των ζητημάτων ανεργίας τα οποία παρατηρούνται έντονα στη σύγχρονη ελληνική κοινωνία. Από την άλλη πλευρά, το γεγονός της ύπαρξης περαιτέρω δυνατοτήτων δεν αρκεί από μόνο του, αλλά αντιθέτως απαιτείται η χάραξη μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας προκειμένου να μεγιστοποιηθεί κατά το δυνατόν η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και στο ελληνικό Α.Ε.Π. γενικότερα.

Τέλος θα θέλαμε να αναφέρουμε τις δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε για την υλοποίηση της εργασίας αυτής. Καταρχήν αυτό που συναντήσαμε πρώτα είναι ότι η βιβλιογραφία που αφορά την ναυτιλία η περισσότερη είναι στην αγγλική γλώσσα, ακόμα και τα βιβλία που έχουν γράψει Έλληνες συγγραφείς, έτσι έπρεπε όχι μόνο να μελετήσουμε και να διαλέξουμε τα κομμάτια που μας ενδιαφέρουν αλλά στην συνέχεια έπρεπε να τα μεταφράσουμε στην ελληνική γλώσσα. Κατόπιν ο όγκος πληροφοριών που αφορά την ναυτιλία είναι αρκετά μεγάλος με αποτέλεσμα η μελέτη για το ξεκαθάρισμα των κομματιών να είναι πολύ προσεκτική, προκειμένου να μην κινδυνεύσουμε να βγούμε εκτός θέματος.

Κλείνοντας το άλλο κομμάτι που ήταν δύσκολο ως προς την διευκρινισή του, αφορά το ΑΕΠ, πάνω στο οποίο έπρεπε να αποσαφηνιστούν τα στοιχεία του ΑΕΠ, συγκεκριμένα του ΑΕΠ που αφορά την “καθαρή” συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., το ΑΕΠ της ναυτιλίας που συμπεριλαμβάνονται στοιχεία για τους εξαρτώμενους από τη ναυτιλία κλάδους και το ΑΕΠ της ναυτιλίας που αφορά οικονομικές δραστηριότητες, δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κτλ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΓΛΩΣΣΟΛΟΓΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΩΡΟΛΟΓΙΑΣ

Κ.Ο.Χ. (Κόρος Ολικής Χωρητικότητας) = GRT ή GT. Είναι μονάδα μέτρησης όγκου, που μετράει την ολική χωρητικότητα και αντιστοιχεί σε όγκο 100 κυβικών ποδών ή 2,83 κυβικών μέτρων. Σύμφωνα με αυτά ένα πλοίο χωρητικότητας 10.000 GT εκφράζει όγκο 28.300 κυβικών μέτρων. Κατά κανόνα τα επιβατηγά πλοία περιγράφονται με ολική χωρητικότητα, τα πολεμικά με εκτόπισμα, τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια με νεκρό βάρος (dwt).

Κ.Κ.Χ. (Κόρος Καθαρής Χωρητικότητας) = NRT ή NT. Είναι μονάδα μέτρησης όγκου, που μετράει αποκλειστικά την καθαρή χωρητικότητα και ισοδυναμεί με 2,83 κυβικά μέτρα ή με 100 κυβικά πόδια.

Νεκρό βάρος τονάζ (dwt - dead weight tonnage). Προκύπτει ως διαφορά μεταξύ εκτοπίσματος όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο και του ωφέλιμου φορτίου. Δείχνει δηλαδή αν αριθμός των τόνων που μεταφέρει ένα πλοίο σε «νεκρό» φορτίο, δηλαδή το ίδιο το πλοίο, εφόδια, νερό, καύσιμα, πλήρωμα ενώ εκφράζεται σε τόνους DWT.

Εκτόπισμα (displacement tonnage). Είναι η μάζα του νερού που εκτοπίζεται από το πλοίο, μετρούμενη σε τόνους. Διακρίνεται σε άφορτο εκτόπισμα (όταν το πλοίο δεν μεταφέρει φορτίο) και σε έμφορτο εκτόπισμα (όταν το πλοίο είναι φορτωμένο). Αυτή η μονάδα χρησιμοποιείται κυρίως για την μέτρηση των πολεμικών πλοίων και όχι των εμπορικών.

NAT : Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου (Tanker)

Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου (Product Carrier)

Πλοίο χύδην ξηρού φορτίου (Bulk Carrier)

Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container Ship)

Πλοίο μεταφοράς οχημάτων (Ro-Ro carrier)

Πλοίο μεταφοράς φορτηγίδων (Barge Carriers)

Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG Carrier)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Η ηγετική θέση του ελληνόκτητου στόλου στον κλάδο

Country or territory of ownership ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag ^c	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2011
Greece	758	2 455	3 213	64 659 201	137 728 951	202 388 152	68.05	16.17
Japan	724	3 071	3 795	18 942 573	178 287 143	197 229 716	90.40	15.76
Germany	442	3 356	3 798	17 149 221	97 623 425	114 772 646	85.06	9.17
China	2 044	1 607	3 651	46 207 468	61 762 042	107 969 510	57.20	8.63
Republic of Korea	736	453	1 189	18 136 391	29 317 780	47 453 171	61.78	3.79
United States	971	1 001	1 972	24 363 690	22 011 225	46 374 915	47.46	3.71
Norway	818	1 166	1 984	14 860 693	28 127 239	42 977 932	65.45	3.43
China, Hong Kong SAR	399	313	712	24 102 438	13 080 401	37 182 839	35.18	2.97
Denmark	383	592	975	13 998 073	21 113 253	35 111 326	60.13	2.81
China, Taiwan Province of	97	565	662	4 096 790	28 863 160	32 959 950	87.57	2.63
Singapore	659	362	1 021	18 693 547	12 939 490	31 633 037	40.90	2.53
Bermuda	17	268	285	2 297 441	28 252 207	30 549 648	92.48	2.44
Italy	616	220	836	16 556 782	6 774 107	23 330 889	29.03	1.86
United Kingdom	366	412	778	8 927 892	13 395 899	22 323 791	60.01	1.78
Turkey	551	648	1 199	7 669 898	11 914 688	19 784 586	60.22	1.58
Russian Federation	1 406	485	1 891	5 548 938	13 952 473	19 501 411	71.55	1.56
Canada	210	226	436	2 474 401	16 654 836	19 129 237	87.06	1.53
India	460	74	534	14 679 913	3 445 887	18 125 800	19.01	1.45
Malaysia	421	105	526	9 323 448	4 743 829	14 067 277	33.72	1.12
Belgium	91	158	249	6 119 923	6 836 060	12 954 983	52.76	1.04
Iran (Islamic Republic of)	62	80	142	628 381	12 024 439	12 652 820	95.03	1.01
Saudi Arabia	70	105	175	1 745 029	10 675 882	12 420 911	85.95	0.99
Brazil	128	44	172	2 227 804	8 400 258	10 628 062	79.04	0.85
Indonesia	868	85	953	8 203 079	1 757 088	9 960 167	17.64	0.80
Cyprus	129	158	287	4 016 022	5 462 113	9 478 135	57.63	0.76
Netherlands	522	320	842	4 357 102	5 076 376	9 433 478	53.81	0.75
United Arab Emirates	69	354	423	656 296	8 705 135	9 360 431	93.00	0.75
France	177	274	451	3 179 832	5 888 255	9 068 087	64.93	0.72
Viet Nam	476	86	562	4 723 669	2 249 774	6 973 443	32.26	0.56
Sweden	116	186	301	1 161 602	4 481 787	5 643 389	79.42	0.45
Kuwait	35	45	80	2 986 997	2 636 129	5 623 126	46.88	0.45
Isle of Man	-	33	33	-	5 456 847	5 456 847	100.00	0.44
Spain	163	226	389	1 508 173	3 482 572	4 990 745	69.78	0.40
Thailand	285	53	338	3 476 509	1 014 469	4 490 978	22.59	0.36
Qatar	46	32	78	878 634	3 315 599	4 194 233	79.05	0.34
Total top 35 countries	15 314	19 618	34 932	378 744 850	817 449 818	1 196 194 668	68.34	95.57
Other owners	2 077	1 838	3 915	20 509 703	34 945 087	55 454 790	63.02	4.43
Total of known country of ownership	17 391	21 456	38 847	399 254 553	852 394 905	1 251 649 458	68.10	100.00
Others, unknown country of ownership			6 815			126 581 435		
World total			45 662			1 378 230 893		

Πηγή: United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport 2011

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Εξέλιξη Ελληνόκτητου Ποντοπόρου Στόλου 1990 – 2011

Έτος	Αριθμός Πλοίων	DWT	Ετήσια Μεταβολή % (αριθμός πλοίων)	Ετήσια Μεταβολή % (DWT)
1990	2,426	84.439.159		
1991	2,454	87.102.785	1,2%	3,2%
1992	2,688	98.218.176	9,5%	12,8%
1993	2,749	103.958.104	2,3%	5,8%
1994	3,019	120.650.373	9,8%	16,1%
1995	3,142	126.128.352	4,1%	4,5%
1996	3,246	129.737.336	3,3%	2,9%
1997	3,204	127.782.567	-1,3%	-1,5%
1998	3,358	133.646.831	4,8%	4,6%
1999	3,424	139.255.184	2,0%	4,2%
2000	3,584	150.966.324	4,7%	8,4%
2001	3,618	168.434.370	0,9%	11,6%
2002	3,48	164.613.935	-3,8%	-2,3%
2003	3,355	171.593.487	-3,6%	4,2%
2004	3,379	180.140.898	0,7%	5,0%
2005	3,338	182.540.868	-1,2%	1,3%
2006	3,397	190.058.534	1,8%	4,1%
2007	3,699	218.229.552	8,9%	14,8%
2008	4,173	260.929.221	12,8%	19,6%
2009	4,161	263.560.741	-0,3%	1,0%
2010	3,996	258.121.898	-4,0%	-2,1%
2011	3,848	261.675.981	-3,7%	1,4%

Πηγή : Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος 2011

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρεάδης Σ. (1964), *Η Ναυτιλία των Ελλήνων*, Αθήνα.

Βλάχος Γ., (2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος Γ., *Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*. Τόμος Α σελ.177, Εκδόσεις Σταμούλη.

Θεοτοκάς Γ.,(2011),*Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα*, Εκδόσεις Gutenberg

Λύρας Γ.,(2002), *Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία*, Εκδόσεις κερδος .

Ορφανός Δ., (2002), *Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας απο την εμπορική ναυτιλία*. Διαθέσιμο στο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.

Παμπούκης, Κ. Τουντόπουλος Β.,(2009), *Ναυτιλία και Χρηματιστήριο*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σακκούλα.

Σκαρπέτης Β. (1934), *Ναυτιλία*, Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, τόμος Γ (Ελλάς), σελ. 200-225, Αθήνα.

Χαραλαμπίδης Ηρακλής, (1986), *Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη*, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Ελληνική βιβλιογραφία σε μετάφραση

Petropoulos Ted, «Shipping financing in Greece», petrofinresearch, 2011

Theotokas, I., &Kaza, V.(2006), *Quality management and environmental responsibility in Greek shipping companies*, International Conference ‘Shipping in the era of social responsibility’, Cephalonia, Greece

Theotokas, J., &Progoulaki, M. (2004), Managing multicultural teams: The case of Greek-owned shipping, Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME), Izmir (p. 278–287)

Theotokas, I. (2007). On Top of World Shipping: Greek Shipping Companies, Organization and Management. Maritime Transport: The Greek Paradigm. Research in Transportation Economics, p 21, 63–93.

Theotokas, I., &Harlaftis, G. (2009), Leadership in World Shipping: Greek FamilyFirms in International Business. London: Palgrave Macmillan.

Icaza, L., Sandro M., Popa, T. Sahbaz, U. &Saravelos, G. (2009), The Greek Shipping Cluster, Harvard Business School. May 7, 2009.

Ερευνές –Μελέτες –Εκθέσεις-Οικονομικά Δελτία

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Εκθέσεις 62, Αθήνα 2010.

Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012.

Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2012-2013.

Ιδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές , Απρίλιος 2013.

Τραπεζα Πειραιώς , Παγκοσμια Οικονομία και Ναυτιλία, Οικονομικη Ανάλυση και Αγορές ,Οκτώμβριος 2013.

National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2009.

Οικονομικό δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος Αθήνα , Ιούλιος 2010.

Οικονομικό δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος Αθήνα, Αυγουστος 2013.

United Nations Conference on Trade and Development(UNCTAD) review of Maritime Transport 2008.

United Nations Conference on Trade and Development(UNCTAD) review of Maritime Transport 2009.

United Nations Conference on Trade and Development(UNCTAD) review of Maritime Transport 2010.

United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) review of Maritime Transport 2011.

Άλλες Πηγές

<http://urlm.co/www.mediashipping.gr>

<http://www.theseis.com/index.php>

<http://www.zougla.gr/zouglaport>

www.greekshippingnews.gr

www.skai.gr/news/

<http://www.ellinasasfalistis.blogspot.gr>

(αναρτημένο άρθρο με **τίτλο:** Αυτοκράτορες των θαλασσών ..Αυξήθηκε 5,7% ο παγκόσμιος ελληνόκτητος στόλος στο Σάββατο, 5 Απριλίου 2014).

(αναρτημένο άρθρο με τίτλο: ΣΠΑΝΕ ΟΛΑ ΤΑ ΡΕΚΟΡ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΟΜΩΣ...γυρνούν την πλάτη στην ελληνική σημαία , Τρίτη, 15 Απριλίου 2014)

(αναρτημένο άρθρο με τίτλο : ΠΡΩΤΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ-372 πλοία εκτελούνται στα διεθνή ναυπηγεία! Σάββατο, 8 Φεβρουαρίου 2014).

<http://www.tovima.gr/finance/financeews/article>

Αντέχει η ελληνική ναυτιλία στα μποφόρ της κρίσης, Το Βήμα online.

http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf

Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται), Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009/Τεύχος 110.

<http://www.mediashipping.gr/?q=node/6104>

Εφοπλιστές, Greek shipping news,on line.

<http://m.alfavita.gr/artro.php?id=7459>

Παραμένει πρώτη παγκοσμίως η ελληνόκτητη ναυτιλία, Ναυτεμπορική,on line.