

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ Ο
ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΤΗΣ
ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ»

Γαβιώτου Εμμανουέλλα

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

2017

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου»

Γαβιώτου Εμμανουέλλα

Υπογραφή

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Βαλμά Ερασμία
- Πελαγίδης Θεόδωρος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά. Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την πολύτιμη καθοδήγησή του και τις συμβουλές του κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσης διπλωματικής. Επίσης, ευχαριστώ και τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς επιτροπής, την επίκουρη καθηγήτρια κυρία Βαλμά Ερασμία και τον καθηγητή κύριο Πελαγίδη Θεόδωρο.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους τους δικούς μου ανθρώπους οι οποίοι πίστεψαν σε εμένα και με ενθάρρυναν σε κάθε στάδιο των σπουδών μου. Ιδιαίτερες ευχαριστίες θέλω να εκφράσω προς την οικογένειά μου για τη διαχρονική συμπαράσταση και την ηθική και υλική στήριξη των επιλογών μου.

Μετά τιμής,
Γαβιώτου Εμμανουέλλα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	8
ABSTRACT	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
1. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	12
1.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	12
1.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	13
1.3. ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	15
1.4. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	18
2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	21
2.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	21
2.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ²²	
2.3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	23
2.4. ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	25
3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	28
3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	28
3.2. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	29
3.3. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ	33
3.4. Ο ΑΝΤΙΚΤΗΠΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	36
3.4.1. <i>Ναυτιλία και εθνική οικονομία</i>	36
3.4.2. <i>Ναυτιλία και κοινωνικά οφέλη</i>	45
4. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ.....	46
4.1. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	46
4.2. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ.....	48
4.3. ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ.....	52
4.3.1. <i>Προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές</i>	53
4.3.2. <i>Διαχρονική εξέλιξη των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές</i>	56
5. ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	60
5.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	60

5.2.	Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ (2015-2016)	61
5.3.	ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΕΝ ΜΕΣΩ CAPITAL – CONTROLS.....	65
5.4.	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ	68
6.	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ.....	73
6.1.	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.	73
6.2.	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΑΝΕΖΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	77
7.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	81
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	89
I.	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (2002-2016).....	89
II.	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ (2002-2016).....	90
III.	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ (2002-2016)	91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1 Εξέλιξη δείκτη ναύλων πρώτων υλών (Baltic Freight Index).....	22
Διάγραμμα 2-2 Όγκος παγκόσμιου εμπορίου	23
Διάγραμμα 2-3 Αύξηση του ΑΕΠ και του Παγκόσμιου Εμπορίου σε ετήσια ποσοστά.....	24
Διάγραμμα 2-4 Clark-Sea Index.....	25
Διάγραμμα 2-5 Εξέλιξη ναύλων 2014-2016	26
Διάγραμμα 3-1 Βασικές σημαίες νηολόγησης του ελληνόκτητου στόλου	31
Διάγραμμα 3-2 Ναυτεργατικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT (100ΚΟΧ και άνω)(20/9/2014).....	39
Διάγραμμα 3-3 Προσδιορισμός της Ακαθάριστης προστιθέμενης Αξίας των θαλάσσιων μεταφορών για το 2009 (€ εκατ.)	40
Διάγραμμα 3-4 Προσδιορισμός της Ακαθάριστης προστιθέμενης Αξίας των θαλάσσιων μεταφορών για το 2010 (€ εκατ.)	41
Διάγραμμα 3-5 Παραγωγικότητα κλάδων, 2009.....	42
Διάγραμμα 5-1 Καθαρές εισπράξεις από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση αυτών χωρίς κεφαλαιουχικούς περιορισμούς.....	67
Διάγραμμα 5-2 Χαρτοφυλάκιο ελληνικών τραπεζών (εξαιρουμένης της ακτοπλοΐας)	70
Διάγραμμα 6-1 Ισοζύγιο Θαλάσσιων μεταφορών 2007.....	74
Διάγραμμα 6-2 Εισπράξεις θαλάσσιων μεταφορών αγαθών (2010-2012).....	75

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1-1 Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς.....	20
Πίνακας 3-1 Συνολικός αριθμός ελληνικών πλοίων	30
Πίνακας 3-2 Κύριες εξελίξεις του συνόλου του ελληνικού στόλου.....	30
Πίνακας 3-3 Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου ανά ηλικιακή ομάδα (2013-2016)	33
Πίνακας 3-4 Ιδιοκτησία του παγκόσμιου στόλου, 2016	34
Πίνακας 3-5 Μεριδίο στόλου ανά έθνος ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου.....	35
Πίνακας 3-6 Ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT (100 ΚΟΧ και άνω).....	37
Πίνακας 3-7 Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό των συνολικών εισπράξεων και του ΑΕΠ.....	43
Πίνακας 4-1 Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών 2003-2016	50
Πίνακας 4-2 Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές.....	57
Πίνακας 5-1 Ανάλυση ανά τύπο πλοίου του ελληνόκτητου στόλου.....	62
Πίνακας 5-2 Ανάλυση ανά τύπο πλοίου του ελληνόκτητου στόλου.....	64
Πίνακας 5-3 Χαρτοφυλάκιο ελληνικής ναυτιλίας μέχρι το τέλος του 2016 (US\$M).....	71
Πίνακας 6-1 Δομή του ναυτιλιακού πλέγματος της Δανίας.....	78

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσης διπλωματικής είναι «Το ναυτιλιακό συναλλάγμα και ο ρόλος του στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας μας». Σκοπός λοιπόν της εργασίας αυτής είναι η περιγραφή του συγκεκριμένου ρόλου, καθώς και της ευρύτερης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία. Γίνεται ακόμη ανάλυση της καταλυτικής αρωγής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, γεφυρώνοντας το έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, καθώς επίσης και του τρόπου που η παγκόσμια οικονομική κρίση και η δεινή οικονομική κατάσταση της Ελλάδος με την επιβράδυνση της εθνικής οικονομίας και την επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων έχουν επηρεάσει την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Αντικείμενο προβληματισμού επίσης αποτελεί το γεγονός ότι αν και η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της, και βρίσκεται μεταξύ των ισχυρότερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, η συμβολή της στην εθνική οικονομία είναι μικρότερη συγκριτικά με άλλες Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες. Η συγκεκριμένη διαπίστωση, μας οδηγεί αυτομάτως στην ανάγκη ανάλυση μέτρων και προτάσεων ικανών να δημιουργήσουν μια βάση για την ενίσχυση της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.

ABSTRACT

This paper refers to “Shipping Receipts and their role in the Balance of Payment of our country”. The purpose of this thesis is to describe not only this particular role, but also the wider contribution of Greek shipping to the Greek economy and society. Moreover an analysis takes place, underlining the catalytic assistance of shipping receipts in the development of the Greek economy, bridging the deficit of the current account balance, as well as the way that global economic crisis and severe economic situation of Greece, along with the deceleration of the national economy and the enforcement of capital controls, have influenced the inflow of shipping receipts. Matter of concern is also the fact that even though Greek shipping ranks first basis on world fleet capacity, being among the most important shipping forces worldwide, its contribution to the national economy is lower compared to other European shipping countries. This fact automatically leads us to analyze measures and proposals, capable of enhancing the contribution of Greek shipping to Greek economy.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος, παραμένει ένας από τους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και προσφέρει στη χώρα μας πολυδιάστατα οφέλη τόσο οικονομικής όσο και κοινωνικής σημασίας. Παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, αλλά και τη δεινή οικονομική κατάσταση της χώρας μας, με την πολιτική αστάθεια και την αβεβαιότητα να τη χαρακτηρίζουν τα τελευταία χρόνια, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συνεχίζει να αποτελεί έναν από τους βασικούς ρυθμιστές της ελληνικής οικονομίας.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας μελέτης είναι να παρουσιαστεί η πραγματική δύναμη του ναυτιλιακού συναλλάγματος και η βοήθεια που έχει προσφέρει στην ελληνική οικονομία. Ακόμη να αναλυθεί πώς η παγκόσμια οικονομική κρίση αλλά και η ελληνική χρηματοπιστωτική κρίση συγκεκριμένα, με την επιβράδυνση της εθνικής οικονομίας και την επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων, έχουν επηρεάσει την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα. Το γεγονός ακόμη ότι η καταγεγραμμένη οικονομική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα μας συγκριτικά με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιμέναμε δεδομένου και του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου, αποτελεί στοιχείο προβληματισμού, με απώτερο στόχο την ανάλυση μέτρων και προτάσεων αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος και ενίσχυση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, γεγονός σωτήριο για το μέλλον της χώρας μας.

Πιο αναλυτικά στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια πρώτη αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και πώς ο παγκόσμιος κόσμος στον οποίον ζούμε και το διεθνές εμπόριο οδήγησαν στην άνθισή τους. Ακόμη παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και οι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η ζήτηση και η προσφορά τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, ακολουθεί μια παρουσίαση τη παγκόσμιας ναυτιλίας. Αναλύεται πώς το αναπτυξιακό σκηνικό της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, που δημιουργήθηκε λόγω των ταχύτατων ρυθμών ανάπτυξης των αναδυόμενων οικονομιών, ανατράπηκε απότομα λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και οδήγησε σε μια υποτονική περίοδο με πολύ χαμηλά επίπεδα ναύλων, η οποία συνεχίζεται μέχρι και τις μέρες μας.

Στη συνέχεια στο κεφάλαιο τρία, γίνεται μια αναφορά στην ιστορία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και στη διαδρομή που την οδήγησε στο να γίνει η ναυτιλιακή δύναμη του σήμερα. Αναλύεται η σύγχρονη ελληνική ναυτιλία και τονίζεται ο πρωταγωνιστικός της ρόλος τόσο στον παγκόσμιο χάρτη των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και στην Ελλάδα, παρουσιάζοντας τα οικονομικής και κοινωνικής σημασίας οφέλη που της προσφέρει.

Στο κεφάλαιο τέσσερα της μελέτης αναλύεται το Ισοζύγιο Πληρωμών, το πώς αυτό σχετίζεται με την ελληνική εμπορική ναυτιλία και τα έσοδά της με τη μορφή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Ακόμη γίνεται μια διαχρονική ανάλυση των εισπράξεων της ελληνικής οικονομίας υπό τη μορφή ναυτιλιακού συναλλάγματος και παρουσιάζονται οι προσδιοριστικοί παράγοντες από τους οποίους εξαρτώνται οι εισπράξεις αυτές.

Στο πέμπτο κεφάλαιο τώρα γίνεται εκτενής ανάλυση των επιπτώσεων της παγκόσμιας αλλά και της εθνικής οικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία. Παρουσιάζονται τα αποτελέσματά της τόσο στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος όσο και στην τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στα αποτελέσματα που έχει η επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων (capital controls).

Στο κεφάλαιο έξι ακολουθεί μια συγκριτική παρουσίαση των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και ανάλυση του Δανέζικου ναυτιλιακού κλάδου και σύγκρισή του με τον Ελληνικό ως προς την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, δεδομένης της μεγάλης διαφοράς που παρατηρείται στο μέγεθος και τη χωρητικότητα του στόλου της κάθε χώρας.

Ολοκληρώνοντας τη μελέτη, στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο, θα διατυπωθούν τα τελικά συμπεράσματα και οι προτάσεις για μέτρα που δύνανται να αποτελέσουν τη βάση για βελτίωση και περεταίρω ενίσχυση της συμβολής της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

1. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Σήμερα ζούμε σε ένα παγκόσμιο κόσμο, όπου το διεθνές εμπόριο ανάμεσα σε όλα τα έθνη και της περιοχές του κόσμου δεν είναι κάτι καινούριο και πρωτόγνωρο. Από τους Φοίνικες, τους Αιγύπτιους, τους Έλληνες και τους Κινέζους, τους Βίκινγκ, τους Βρετανούς και πολλούς άλλους λαούς, η ιστορία του κόσμου είναι μια ιστορία εξερεύνησης, κατάκτησης και εμπορίου μέσω της θάλασσας. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πλέον έχουμε εισέλθει σε μια νέα περίοδο παγκόσμιας αλληλεξάρτησης από τη οποία δεν υπάρχει επιστροφή.

Στον σημερινό κόσμο, τα εθνικά σύνορα προσφέρουν μικρά εμπόδια σε πολυεθνικές συνεργασίες. Για παράδειγμα αυτοκίνητα από την Άπω Ανατολή, όχι μόνο πωλούνται αλλά πολλές φορές και συναρμολογούνται στην Ευρώπη, ενώ ευρωπαϊκές μάρκες συναρμολογούνται και πωλούνται στη Βόρεια Αμερική. Ακόμη πολλές εταιρείες ενέργειας από τη δύση επενδύουν εκατομμύρια δολάρια στην Ασία και την Άπω Ανατολή, και με τις στρατηγικές καθώς και τις αποφάσεις επένδυσης που λαμβάνουν, μπορούν και επηρεάζουν εκατομμύρια ανθρώπων σε όλο τον κόσμο.

Στο σημερινό κόσμο του καταναλωτισμού, οι βιομηχανίες δεν έχουν εμφανή γεωγραφική διάσταση και δεν αναγνωρίζουν φυσικά σύνορα. Οι ίδιες μάρκες, αναγνωρίζονται, γίνονται αντιληπτές και αποτιμώνται σε όλο τον κόσμο. Κοιτώντας πίσω στην ιστορία, μπορούμε να εντοπίσουμε τα στάδια μέσω των οποίων οδηγηθήκαμε σε αυτή την νέα τάξη πραγμάτων. Όσο ο κόσμος αναπτυσσόταν, η εγγύτητα στις πρώτες ύλες και στις αγορές, αποτέλεσαν παράγοντες οι οποίοι πάνω από όλα διαμόρφωσαν την παγκόσμια οικονομία και συγκεκριμένα τα σημαντικότερα πρότυπα εμπορίου και ναυτιλιακών δρόμων. Με αυτόν τον τρόπο εν τέλει καθιερώθηκαν οι παγκόσμιοι θαλάσσιοι δρόμοι εμπορίου: κάρβουνο από την Αυστραλία, τη νότια Αφρική και τη Βόρεια Αμερική προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, σιτηρά από τη Βόρεια και τη Νότια Αμερική προς Ασία, Αφρική και Άπω Ανατολή, σιδηρομεταλλεύματα από την Νότια Αμερική και την Αυστραλία προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, πετρέλαιο από τη Μέση Ανατολή, Δυτική Αφρική, Νότια Αμερική και τη Καραϊβική στην Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική και την Ασία, αλλά και προϊόντα σε εμπορευματοκιβώτια από την Κίνα, την Ιαπωνία και την νοτιοανατολική Ασία στις καταναλωτικές αγορές του δυτικού κόσμου.

Έτσι το παγκόσμιο εμπόριο, επέτρεψε σε μια τεράστια ποικιλία πόρων και αγαθών να είναι ευρέως διαθέσιμα και αναπτύχθηκε σε τέτοιο βαθμό όπου σχεδόν κανένα έθνος δεν μπορεί να είναι πλέον πλήρως αυτόνομο και να εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τους εγχώριους πόρους του. Κάθε κράτος συμμετέχει με τον έναν ή τον άλλο τρόπο στη διαδικασία πώλησης των αγαθών που παράγει και απόκτησης όσων στερείται.

Το παγκόσμιο εμπόριο με αυτόν τον τρόπο, καλλιέργησε μία αλληλεξάρτηση και μια σύνδεση μεταξύ ανθρώπων, οι οποίοι πρωτίτερα θα θεωρούσαν τους εαυτούς τους τελείως ασύνδετους. Τα πιθανά οφέλη είναι ξεκάθαρα, με την ανάπτυξη να επιταχύνεται και την ευημερία να επεκτείνεται. Οι ικανότητες και η τεχνολογία διασκορπίζονται πιο ομοιόμορφα και κάθε ένας μεμονωμένα, αλλά και κάθε κράτος στο σύνολό του μπορεί να εκμεταλλευθεί οικονομικές ευκαιρίες που δεν μπορούσε να φανταστεί στο παρελθόν.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ναυτιλίας, πάντα παρείχαν τον μόνο πραγματικά οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας και η εγκαθίδρυση του παγκόσμιου συστήματος εμπορίου εξελίχθηκαν και προχώρησαν μαζί. Εκείνοι με πρόσβαση στους φυσικούς πόρους, εκείνοι με την ικανότητα μετατροπής αυτών των πόρων σε χρήσιμα αγαθά για το καλό της ανθρωπότητας, αλλά και εκείνοι με τις απαιτήσεις και τα μέσα να χρησιμοποιούν και να καταναλώνουν αυτά τα τελικά αγαθά, όλοι αυτοί είναι ενωμένοι μέσω της ναυτιλίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που φέρνουν κοντά τα μέρη του αιώνιου τριγώνου, παραγωγών, κατασκευαστών και αγορών.

1.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ζούμε σε μια παγκόσμια κοινωνία, η οποία υποστηρίζεται από μια παγκόσμια οικονομία και αυτή η οικονομία απλά δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει εάν δεν υπήρχαν οι θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της παγκοσμιοποίησης και βρίσκονται στην καρδιά του δικτύου διασυννοριακών μεταφορών, το οποίο στηρίζει την εφοδιαστική αλυσίδα και επιτρέπει το διεθνές εμπόριο. Αποτελούν όπως είπαμε ζωτικής σημασίας παράγοντα, καθώς έχουν καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη, την ευημερία και την ενοποίηση των αγορών και με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία και τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Όπως αναλύσαμε και παραπάνω, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και αυτό πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών

μεταφορών. Λαμβάνοντας βέβαια υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές¹, επιβεβαιώνεται περίτρανα και για ακόμη μια φορά η αδιαμφισβήτητη συμβολή της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο αποτελεσματικό και συμφέροντα τρόπο μεταφοράς, αφού παρέχουν το μοναδικό πραγματικά χαμηλό μεταφορικό κόστος σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς, καθώς επίσης και μια ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως. Ακόμη επιτρέπουν στα έθνη να αναπτύσσουν εμπορικές δραστηριότητες μεταξύ τους και έτσι να ανταλλάσσουν στοιχεία κουλτούρας και πολιτισμού. Η ναυτιλία επίσης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την υγεία, την ευημερία και τη βιωσιμότητα του παγκόσμιου πληθυσμού.

Ακόμη, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων συγκριτικά με τις οδικές και τις εναέριες μεταφορές. Οι εξελίξεις στην τεχνολογία με τη δημιουργία συνεχώς πιο βελτιωμένων, μεγαλύτερων, ασφαλέστερων, αποδοτικότερων και ταχύτερων πλοίων, κατέστησαν τις θαλάσσιες μεταφορές πιο προσιτές ακόμη και στις πιο μακρινές αγορές, συνέβαλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά των μεγάλων αναδυόμενων αγορών όπως η Κίνα και η Ινδία και αύξησαν κατά πολύ το ποσοστό των διεθνών εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα.

Βέβαια όπως είναι φυσικό, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών έχει και ορισμένα μειονεκτήματα. Η ταχύτητα της μεταφοράς, συγκριτικά με τις χερσαίες και τις εναέριες μεταφορές είναι ένα βασικό μειονέκτημα το οποίο όμως τείνει κάπως να μετριάζεται με την εξέλιξη της τεχνολογίας και τη δημιουργία πιο εξελιγμένου και ταχύτερου στόλου. Ακόμη ο περιορισμός ως προς το είδος και την ελάχιστη ποσότητα του προϊόντος που μεταφέρεται μπορεί να αποτελέσει, υπό ορισμένες συνθήκες, σημαντικό μειονέκτημα στην επιλογή των θαλάσσιων μεταφορών.

¹ UNCTAD (“Developments in International Seaborne Trade”, 2008)

1.3. ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι τόσο ασταθής και ευμετάβλητη που μπορεί να μεταβάλλεται μέχρι και 10% μέσα στο ίδιο έτος καθώς επίσης είναι δυνατόν να υπόκειται και σε περισσότερο μακροχρόνιες μεταβολές των τάσεων. Οι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται και οι οποίοι καθορίζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, συνδέονται άμεσα τόσο με τις εξελίξεις και τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας όσο και με διεργασίες και δομικές αλλαγές που αφορούν τη λειτουργία της.

- **Παγκόσμια Οικονομία (World Economy)**

Ο πρωταρχικός παράγοντας για τη διεύρυνση των επιπτώσεων και των προοπτικών της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι ο μέσος Ρυθμός Ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και οι επί μέρους ρυθμοί ανάπτυξης χωρών ή περιοχών και απομακρυσμένων ή μη κέντρων της παγκόσμιας οικονομίας που αφορούν κέντρα παραγωγής ή κατανάλωση και οι οποίοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι με αυτόν. Έχει αποδειχθεί ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων συμπίπτουν διαχρονικά με τις αντίστοιχες διακυμάνσεις των κύκλων της παγκόσμιας οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα η άνοδος καθώς και η μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και της οικονομικής ανάπτυξης, επιδρούν στη διαμόρφωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές η οποία και ακολουθεί αντίστοιχη πορεία. Αυτό είναι απολύτως λογικό και κατανοητό εάν σκεφθούμε ότι η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι «παράγωγος ζήτηση» με συνέπεια το θαλάσσιο εμπόριο να εξαρτάται ιδιαίτερα από την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Η επίδραση αυτή είναι τόσο άμεση όσο και έμμεση. Αρκετές φορές ακόμη και κάποιες φήμες ή και προβλέψεις είναι αρκετές για να επηρεάσουν τις επενδύσεις των πλοιοκτητών σε νεότευκτα ή και μεταχειρισμένα πλοία, τις τιμές των ναύλων που προσπαθούν να επιτύχουν και στη γενικότερη στρατηγική τους. Έτσι καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο οικονομικός κύκλος της παγκόσμιας οικονομίας, μέσω των διακυμάνσεων στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης αποτελεί την πιο σημαντική αιτία δημιουργίας βραχυχρόνιων διακυμάνσεων στο θαλάσσιο εμπόριο και τη ζήτηση πλοίων.

- **Ρυθμός αύξησης του Διεθνούς εμπορίου**

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι ο Ρυθμός Αύξησης του Διεθνούς Εμπορίου τόσο στο σύνολο όσο και κατά περιοχή-χώρα. Ο Ρυθμός Αύξησης του Διεθνούς Εμπορίου συνήθως εμφανίζει μεγαλύτερους ρυθμούς ανάπτυξης συγκριτικά με τους ρυθμούς ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, λόγω της ολοένα εντεινόμενης τάσης φιλελευθεροποίησης του εμπορίου. Έτσι, έχοντας ως δεδομένο ότι το 90% του Διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, καταλαβαίνουμε ότι οι υψηλότεροι ρυθμοί αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου οδηγούν σε ανάλογη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Καθώς τα αποθέματα φυσικών πόρων είναι ανόμοια κατανομημένα ανάμεσα στις χώρες, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα κάθε χώρα να εμφανίζει ένα μοναδικό ρυθμό ανάπτυξης θαλάσσιου εμπορίου. Έτσι, εσωτερικές εξελίξεις σε μεγάλες οικονομίες όπως για παράδειγμα αυτή της Κίνας και διεργασίες που αφορούν τις πηγές κάλυψης των παραγωγικών αναγκών της, μπορεί να επηρεάσουν τις εισαγωγές και εξαγωγές όλων των υπόλοιπων χωρών.

- **Μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων μεταφορών**

Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται ακόμη σε μεγάλο βαθμό από την απόσταση στην οποία μεταφέρεται το φορτίο, τη λεγόμενη «μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών». Η εμφάνιση νέων περιοχών εφοδιασμού με μαζικά αγαθά ή ακόμη και η υποκατάσταση παλαιότερων περιοχών, το οποίο έχει σαν αποτέλεσμα συνήθως την αύξηση των αποστάσεων που πρόκειται να καλυφθούν, επηρεάζει το εμπόριο, καθώς όσο μεγαλύτερες οι αποστάσεις τόσο περισσότερος χρόνος απαιτείται για την διεξαγωγή κάποιου ταξιδιού και επομένως περισσότερα μεταφορικά μέσα απαιτούνται για την κάλυψη της ζήτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το πετρέλαιο. Ένας τόνος πετρελαίου για παράδειγμα που μεταφέρεται από τη Μέση Ανατολή προς τη Δυτική Ευρώπη γύρω από το Ακρωτήριο Καλής Ελπίδας δημιουργεί δύο με τρεις φορές περισσότερη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς από ένα τόνο πετρελαίου που διακινείται από τη Λιβύη προς τη Μασσαλία. Ο αντίκτυπος της μεταβολής της «μέσης διανυόμενης απόστασης» στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών έγινε αντιληπτό στο παρελθόν από το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ, αυξάνοντας τη μέση θαλάσσια απόσταση από τον Αραβικό Κόλπο προς την Ευρώπη από τα 6000 μίλια στα 11000 μίλια. Αυτό είχε ως άμεσο αποτέλεσμα, όπως και σε κάθε αντίστοιχη

περίπτωση, ξαφνική αύξηση της ζήτησης και απότομη άνοδος των ναύλων στα δεξαμενόπλοια.

- **Θαλάσσιο εμπόριο των φορτίων**

Ιδιαίτερη σημασία ακόμη έχουν και τα είδη των μεταφερόμενων φορτίων στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Μια σημαντική αιτία των βραχυχρόνιων διακυμάνσεων στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι η εποχικότητα ορισμένων φορτίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα αγροτικά προϊόντα τα οποία υπόκεινται σε εποχικές διακυμάνσεις, εξαρτώμενα από τις καιρικές συνθήκες και το αποτέλεσμα της σοδειάς, καθώς και το πετρέλαιο το οποίο παρουσιάζει πάντα αυξημένη ζήτηση κατά το φθινόπωρο και τις αρχές του χειμώνα. Μακροχρόνια τώρα, διακρίνουμε τέσσερις βασικές μορφές μεταβολών του φορτίου που μπορούν να διαφοροποιήσουν τη ζήτηση του θαλάσσιου εμπορίου και οι οποίες καθορίζονται από τα χαρακτηριστικά των βιομηχανιών, οι οποίες παράγουν και καταναλώνουν τα εμπορεύσιμα φορτία. Μεταβολές στη ζήτηση του ίδιου του εμπορεύματος ή του τελικού προϊόντος μετά από επεξεργασία, μεταβολές στην πηγή από την οποία αποκτάται το εμπόρευμα, μεταβολές στην τοποθεσία του εργοστασίου επεξεργασίας του προϊόντος και μεταβολές στη μεταφορική πολιτική των φορτωτών.

- **Εξωγενείς παράγοντες**

Οι εξωγενείς αυτοί παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να διακριθούν σε παράγοντες που οφείλονται σε φυσικά αίτια όπως φυσικές καταστροφές και καιρικές συνθήκες, αλλά και σε παράγοντες που προκαλούνται από κοινωνικές δυνάμεις και αφορούν όλα τα κοινωνικά γεγονότα τα οποία μπορούν να διαχωριστούν σε πολιτικά, οικονομικά και τεχνολογικά γεγονότα. Έτσι για παράδειγμα μια διεθνής οικονομική κρίση, πολεμικές συγκρούσεις, η ανακάλυψη και εκμετάλλευση νέων κοιτασμάτων ορυκτών ή πετρελαίου είναι λόγοι οι οποίοι μπορούν και επηρεάζουν βραχυχρόνια ή μακροχρόνια, θετικά ή αρνητικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες συνδέονται άμεσα μαζί τους.

1.4. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών, σε αντίθεση με τη ζήτηση η οποία όπως αναλύσαμε παραπάνω είναι πιο ευμετάβλητη, ανταποκρίνεται πιο αργά και πιο δύσκολα στις μεταβολές της ζήτησης. Η αύξηση από την πλευρά της προσφοράς στην παγκόσμια χωρητικότητα του εμπορικού στόλου μέσω της κατασκευής καινούριων πλοίων απαιτεί αρκετά χρόνια, έχοντας σαν αποτέλεσμα τη χρονική καθυστέρηση και τη δημιουργία κενού μεταξύ της και μεταξύ των απαιτήσεων για αυξανόμενη ζήτηση, Αυτό σε συνδυασμό με τη μεγάλη διάρκεια ζωής των πλοίων (15 - 30 χρόνια) , έχει σαν αποτέλεσμα μια πιθανή μεταγενέστερη πτώση της ζήτησης να οδηγήσει σε υπερπροσφορά χωρητικότητας οδηγώντας μεγάλα αποθέματα πλοίων να μείνουν ανενεργά. Παρόλα αυτά όπως και η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών έτσι και η προσφορά εξαρτάται από ορισμένους παράγοντες τους οποίους και θα αναλύσουμε παρακάτω.

- **Ομάδες λήψης αποφάσεων της προσφοράς πλοίων**

Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών μέσω της προσφοράς πλοίων ελέγχεται και επηρεάζεται από τέσσερις ομάδες λήψης αποφάσεων. Οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που παίρνουν τις αρχικές και καθοριστικές αποφάσεις όσον αφορά τις νέες παραγγελίες πλοίων, τις διαλύσεις των παλαιότερων, αλλά και τον παροπλισμό μέρους του στόλου. Οι ναυλωτές / φορτωτές μέσω της πολιτικής ναυλώσεων που ακολουθούν επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών και σαν συνέπεια την προσφορά πλοίων. Ακόμη η πολιτική που ακολουθούν οι ναυτιλιακές τράπεζες καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επενδυτικό κλίμα της αγοράς και τέλος οι νομοθετικοί οργανισμοί επηρεάζουν τη προσφορά μέσω της νομοθεσίας που επιβάλλουν για πιο ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές. Το γεγονός ότι η προσφορά πλοίων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη συμπεριφορά και την ψυχολογία των ομάδων λήψης αποφάσεων όπως αναφέραμε παραπάνω, οδηγεί στο ότι η συμπεριφορά της προσφοράς και κατ' επέκταση και της ναυτιλιακής αγοράς να μην μπορεί να ερμηνευθεί και να προβλεφθεί με καθαρά οικονομικούς όρους.

- **Παγκόσμιος εμπορικός στόλος**

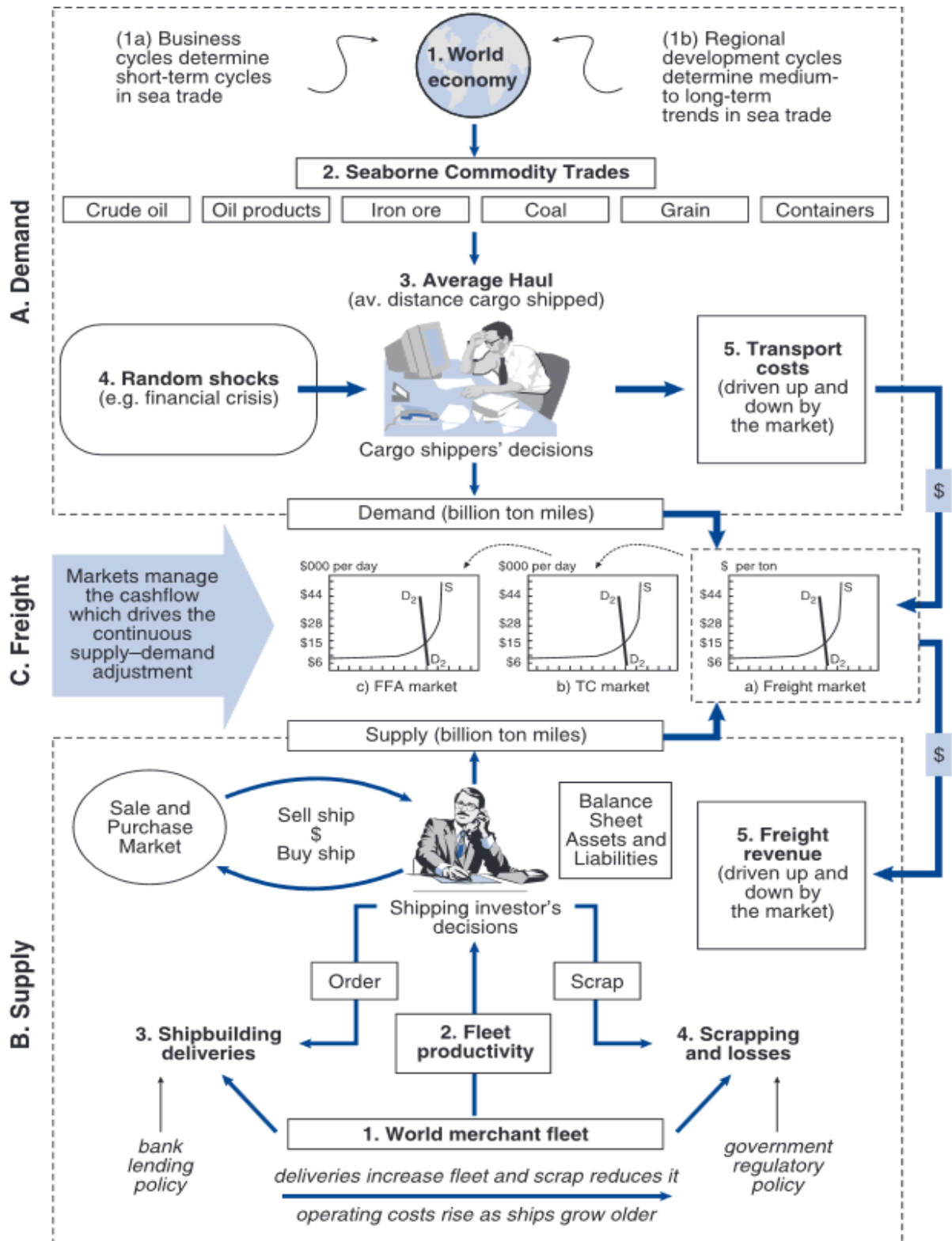
Η προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται ακόμη από κριτήρια που αφορούν την ποιότητα και παραγωγικότητα του εμπορικού στόλου. Η παραγωγικότητα εξαρτάται από τέσσερις κύριους παράγοντες, την ταχύτητα του στόλου δηλαδή το χρόνο που χρειάζεται ένα πλοίο για να εκτελέσει ένα ταξίδι, το χρόνο παραμονής στο λιμάνι καθώς περιστατικά συμφόρησης στο λιμάνι προκαλούν προσωρινή μείωση της αποδοτικότητας των λιμανιών με συνεπακόλουθη μείωση στη διαθέσιμη προσφορά πλοίων, τον βέλτιστο τρόπο χρησιμοποίησης της χωρητικότητας και τον αριθμό των έμφορτων ημερών στη θάλασσα.

Η ποιότητα τώρα του εμπορικού στόλου καθορίζεται κατά κύριο λόγο από την ηλικιακή του σύνθεση, η οποία βελτιώνεται μετά την απόσυρση των μεγαλύτερων ηλικιακά και με χαμηλότερα χαρακτηριστικά πλοίων, και τη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων τα οποία είναι τεχνολογικά εξελιγμένα, προσφέροντας υψηλότερη παραγωγικότητα και μεγαλύτερη εμπορική απόδοση. Ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου βασίζεται στη ισορροπία μεταξύ των παραδόσεων νέων πλοίων και των απωλειών πλοίων οι οποίες οφείλονται στη διάλυση του παλαιότερου ηλικιακά στόλου.

- **Ναυλαγορά**

Τέλος οι ναύλοι αποτελούν έναν ακόμη πολύ σημαντικό παράγοντα όσον αφορά την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών. Το επίπεδο των ναύλων αποτελεί το ρυθμιστή με τον οποίο η αγορά δίνει κίνητρα στους αρμόδιους λήπτες αποφάσεων, έτσι ώστε να προσαρμόσουν την προσφορά πλοίων σε βραχυχρόνιο επίπεδο και να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους σε μακροχρόνιο. Η σχέση όμως της προσφοράς με το επίπεδο των ναύλων είναι αμφίδρομη καθώς και το επίπεδο των ναύλων επηρεάζεται καθοριστικά από τις αποφάσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας. Η ιστορία έχει δείξει τέτοιες περιπτώσεις, με την πιο πρόσφατη της τελευταίας δεκαετίας όπου η αύξηση της προσφοράς και της αδιάθετης δυναμικότητας πλοίων οδήγησαν σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων.

Πίνακας 1-1 Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς



Πηγή: STOPFORD M. “MARITIME ECONOMICS” (Routledge, 2009 σελ 137)

2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

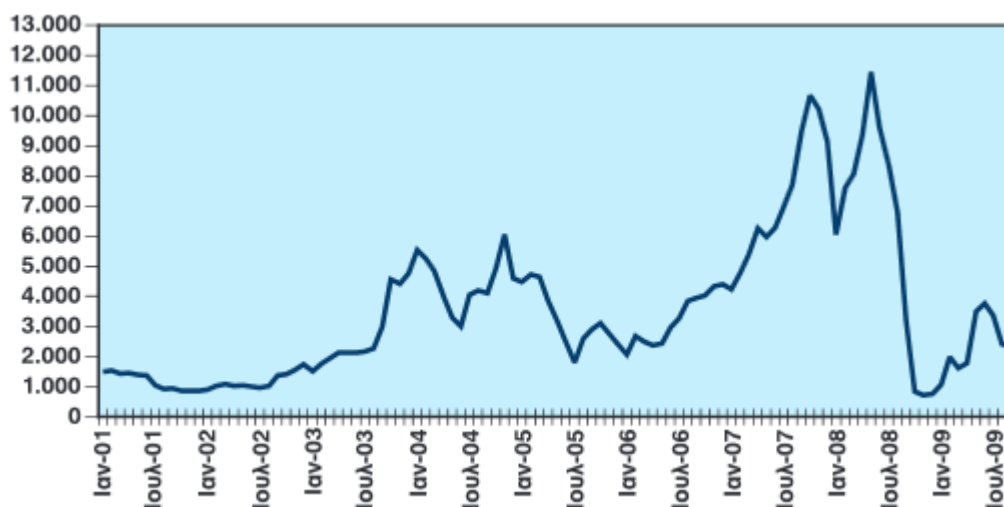
Λέγοντας «Ναυτιλιακή βιομηχανία» ή «Ναυτιλία» εννοούμε όπως είναι εύκολα αντιληπτό όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές είτε υλικών αγαθών είτε ανθρώπων από μια γεωγραφική περιοχή ή τοποθεσία σε κάποια άλλη. Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, καθώς επίσης και οποιοδήποτε προϊόν μπορεί να φανταστεί ο ανθρώπινος νους, σε όλα τα πλάτη και μήκη της Γής. Πρόκειται για αναπόσπαστο στοιχείο των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας.

Συνηθίζεται όμως να χρησιμοποιούμε τον όρο «Ναυτιλία» και όταν αναφερόμαστε στην ίδια τη λειτουργία του πλοίου, δηλαδή στην ευρύτερη επιστήμη της ναυσιπλοΐας, της διακυβέρνησης, της πρόωσης αλλά και της φόρτωσης του πλοίου, ώστε να πλέει με ασφάλεια από τον έναν προορισμό στον άλλον. Ακόμη τον χρησιμοποιούμε και όταν θέλουμε να αναφερθούμε στο σύνολο του εμπορικού στόλου ή του πληρώματος του κάθε πλοίου.

Η λέξη «Ναυτιλία» λοιπόν υποδηλώνει και τη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας που είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι όπως είναι φυσικό αποκαλούμε «παγκόσμια ναυτιλία» όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό – IMO(International Maritime Organization).

2.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Την πενταετία πριν από την παγκόσμια οικονομική κρίση (2002-2007), οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν ιδιαίτερη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών ανάπτυξης των αναδύομενων οικονομιών της Κίνας, της Ινδίας, της Ρωσίας και άλλων χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας, στις οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών. Σαν αποτέλεσμα αυτής της ταχείας αύξησης των επενδύσεων και της παραγωγής σε αυτές τις χώρες, ήταν η ταχεία αύξηση και του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, συγκεκριμένα με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% την περίοδο 2002-2007 και φυσικά την απότομη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Η αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων όπως μπορούμε να δούμε χαρακτηριστικά στο παρακάτω διάγραμμα 2-1. Για να μπορούν να ανταπεξέλθουν σε αυτή τη πρωτόγνωρη αύξηση της ζήτησης οι πλοιοκτήτες οδηγήθηκαν στην αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων τους παγκοσμίως. Έτσι την περίοδο 2002-2008 υπήρξε μεγάλη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία της Drewry Shipping Consultants που είχαν δημοσιευτεί στον Economist (30/07/2009), ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1990 παραδίδονταν 1300 νέα πλοία (άνω των 500dwt) ετησίως, στη διετία 2007-2008 παραδόθηκαν περίπου 5000 νέα πλοία.



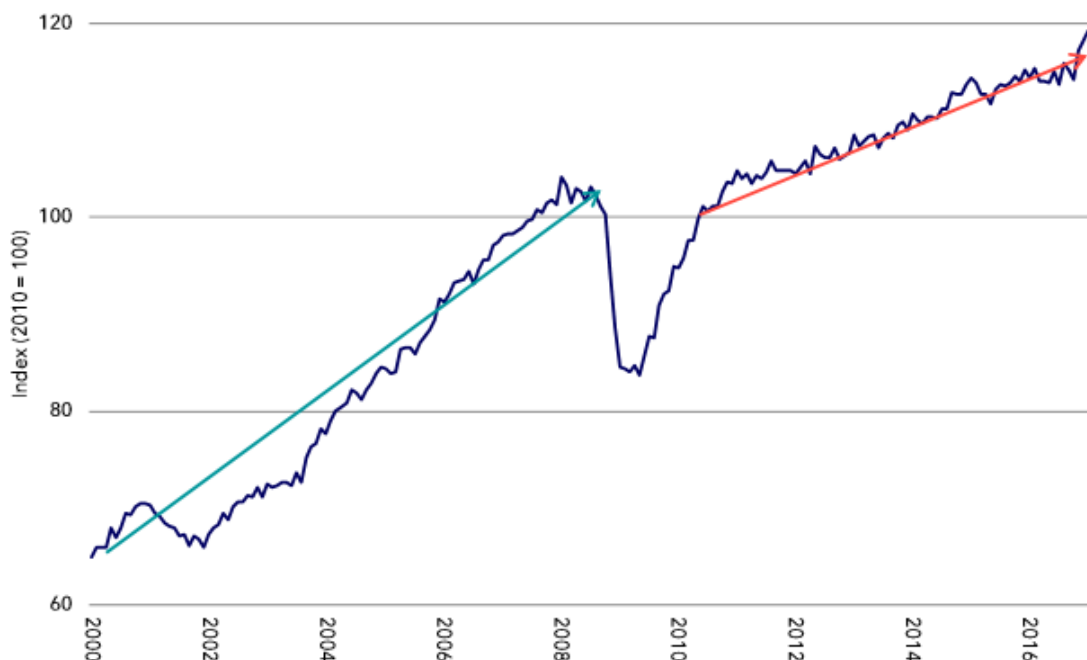
Διάγραμμα 2-1 Εξέλιξη δείκτη ναύλων πρώτων υλών (Baltic Freight Index)

Πηγή: Reuters

2.3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Δυστυχώς, η παγκόσμια οικονομική κρίση η οποία έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις ιδίως από τα μέσα του 2008, οδήγησε στην ανατροπή του αναπτυξιακού σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε μέχρι τότε. Η μεγάλη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας με την τόσο μεγάλη είσοδο στην αγορά νέων πλοίων είναι ίσως ένας από τους βασικούς παράγοντες που μαζί με την οικονομική κρίση οδήγησαν στη κατακόρυφη πτώση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών και στη ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων για την περίοδο που ακολούθησε.

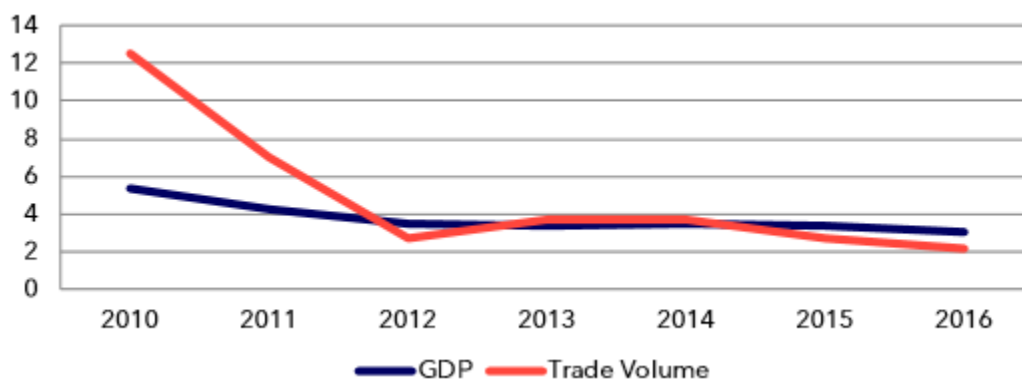
Πλέον το παγκόσμιο εμπόριο βαδίζει σε διαφορετική διαδρομή ανάπτυξης από ότι πριν την οικονομική κρίση. Από το 2000 και έπειτα, ο μέσος ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου ήταν 3,3% με την περίοδο 2000-2008 να έχει μέσο όρο 7,4% ανά έτος. Μετά την οικονομική κρίση όμως και συγκεκριμένα πιο έντονα από το 2011 επιβραδύνθηκε στο 2,6% ανάπτυξη. Παρόλα αυτά όμως το παγκόσμιο εμπόριο εξακολουθεί να αυξάνεται, όμως ο ρυθμός αύξησης έχει επιβραδυνθεί όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, όπου με το πράσινο βέλος φαίνεται η τάση του παγκόσμιου εμπορίου να αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς πριν από την κρίση, ενώ μετά το 2009 η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου παρουσιάζεται με το κόκκινο βέλος το οποίο δεν είναι τόσο απότομο.



Διάγραμμα 2-2 Όγκος παγκόσμιου εμπορίου

Πηγή: CPB World Trade Monitor

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον αποτελεί ακόμη το γεγονός ότι η αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια έχει ξεπεράσει την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, τάση η οποία φαίνεται να συνεχίζεται και στο μέλλον, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα 2-3. Αυτή η αλλαγή δεν είναι απλώς αποτέλεσμα της νέας πραγματικότητας που αντιμετωπίζει η παγκόσμια οικονομία στον απόηχο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Αποδεικνύει ότι η παγκοσμιοποίηση μειώνεται για να ενσωματώσει τις νέες ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες μέσα στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα. Με τις υπερδυνάμεις της παγκόσμιας οικονομίας, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κίνα να κυριαρχούν στο παγκόσμιο εμπόριο, στη χρηματοδότηση και την κατασκευή, υπάρχουν μεγάλα εμπόδια για τις χαμηλότερης τάξεως οικονομίες όπως η Ινδία, η Νιγηρία και η Ινδονησία να τα ξεπεράσουν και να ενσωματωθούν στην παγκόσμια οικονομία.



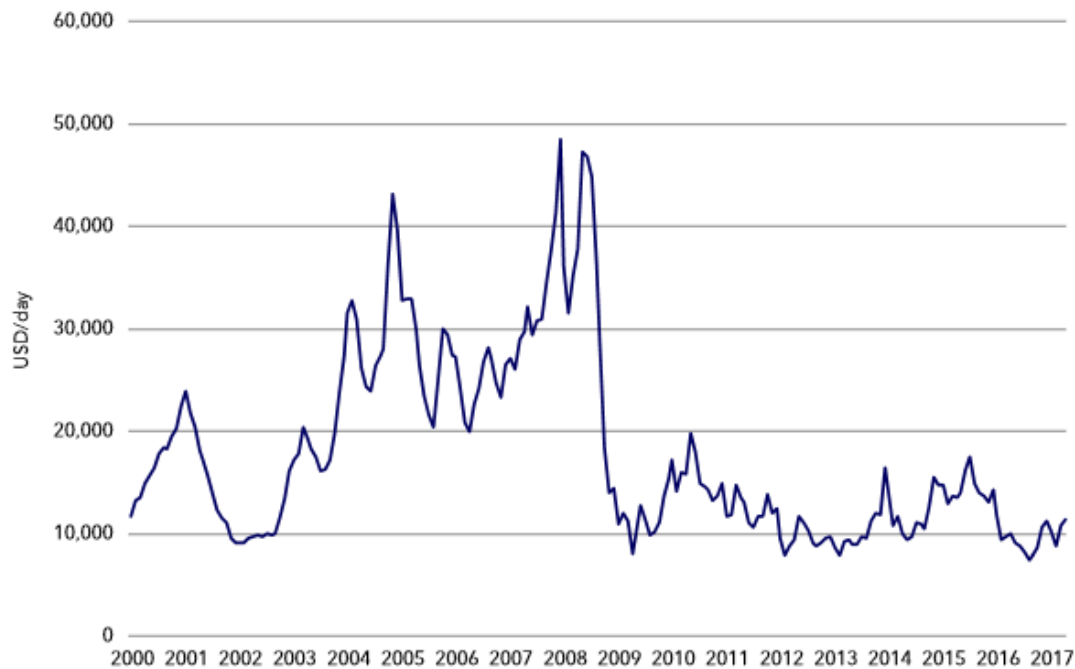
Διάγραμμα 2-3 Αύξηση του ΑΕΠ και του Παγκόσμιου Εμπορίου σε ετήσια ποσοστά

Πηγή: IMF World Economic Outlook Database, October 2016

Τη κατακόρυφη πτώση στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και στην ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων του 2008, ακολούθησε μια πολύ υποτονική περίοδος με πολύ χαμηλά επίπεδα ναύλων. Αυτό είναι ιδιαίτερος ξεκάθαρο μελετώντας τον παρακάτω πίνακα με τον μέσο όρο των ιστορικών ετήσιων κερδών του ναυλοδείκτη Clark-Sea Index². Καθίσταται εμφανές ότι το να στοχεύουμε και να συγκρίνουμε με τα υψηλά επίπεδα των ναύλων πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση, δεν είναι ενδεικτικό και αντιπροσωπευτικό, αντίθετα η

² Ο ναυλοδείκτης Clark-Sea Index είναι ένας σταθμισμένος μέσος δείκτης των ναύλων όλων των κύριων εμπορικών πλοίων. Μετράει τις μέσες ημερήσιες αποδοχές σε δολάρια των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

ναυτιλία θα πρέπει να λάβει τα τωρινά επίπεδα σαν βάση και η σύγκριση από εδώ και πέρα να γίνεται με τα χαμηλά και υψηλά επίπεδα της μετά κρίσης περιόδου.



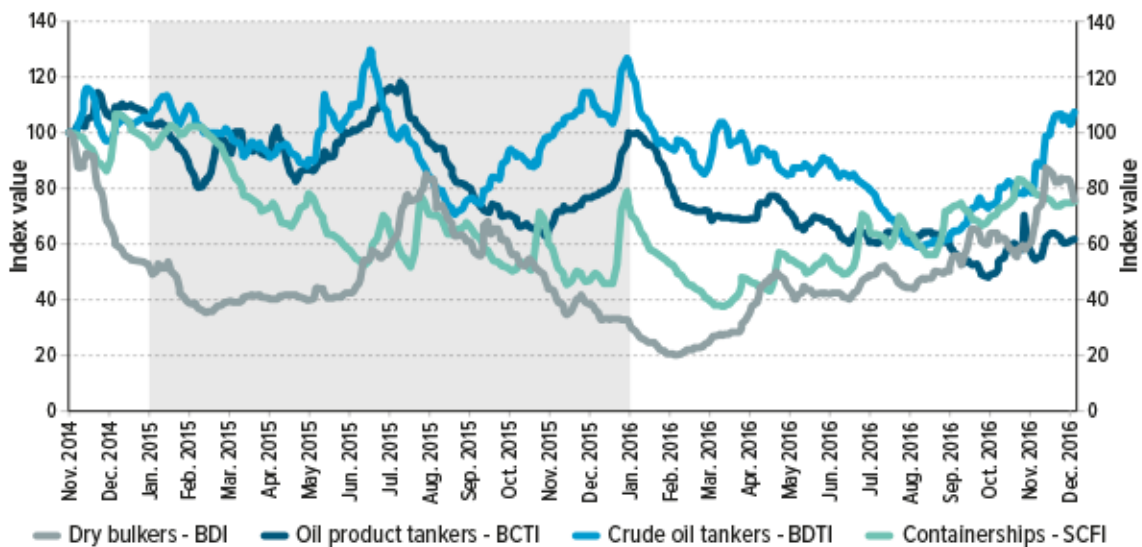
Διάγραμμα 2-4 Clark-Sea Index

Πηγή: Clarkson's Research Service

2.4. ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Βέβαια ακόμα και με αυτήν την λογική και κοιτώντας την πιο πρόσφατη ιστορία, βλέπουμε ότι η αρνητική ατμόσφαιρα συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με τους ναύλους να φτάνουν στα πιο χαμηλά επίπεδα όλων των εποχών, με αποκορύφωμα το δεύτερο μισό του 2016. Πιο συγκεκριμένα για την αγορά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου το 2016 υπήρξε μια καταστροφική χρονιά εν αντιθέσει με τα δεξαμενόπλοια όπου η αυξημένη παραγωγή των διυλιστηρίων έδωσε ώθηση στην αγορά τους με το στόλο τους να αυξάνεται κατά 6%. Τέλος

για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 2016 ξεκίνησε πολύ άσχημα με πολλές μελλοντικές παραδόσεις πλοίων και υψηλό βαθμό αύξησης χωρητικότητας, με αναντιστοιχία όμως ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η ανισορροπία, αυξήθηκαν οι διαλύσεις πλοίων και κυρίως οι συγχωνεύσεις εταιρειών και η δημιουργία νέων μεγάλων συμμαχιών προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας



Διάγραμμα 2-5 Εξέλιξη ναύλων 2014-2016

Πηγή: BIMCO, Baltic Exchange and Shanghai Shipping Exchange

Σύμφωνα με μια πρόσφατη ανάλυση της BIMCO, μιας από τις μεγαλύτερες ενώσεις ναυλομεσιτών, δυστυχώς τα δεδομένα για τη παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά δεν αναμένονται ιδιαίτερος ευοίωνα ούτε για το 2017, παρά την σταδιακή βελτίωση που παρατηρείται στις αρχές του, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία αναμένεται να σημειώσει νέα ύφεση με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο να προβλέπει το χαμηλότερο επίπεδο παγκόσμιας ανάπτυξης από το 2009. Ακόμη, ούτε μια άνοδος του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου προϊόντος αναμένεται να ευνοήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Αυτό γιατί η άνοδος αυτή του ΑΕΠ ωθείται κυρίως από τους τομείς των υπηρεσιών από τις αναπτυσσόμενες χώρες γεγονός το οποίο αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του πολλαπλασιαστή του παγκόσμιου ΑΕΠ / παγκόσμιου εμπορίου, που πιθανότατα να δημιουργήσει μειωμένες ανάγκες που σχετίζονται με την ναυτιλία συγκριτικά με ότι είχαμε συνηθίσει στο παρελθόν.

Πιο αναλυτικά το 2017 για τη αγορά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, είναι ζωτικής σημασίας οι πλοιοκτήτες να μπορέσουν να διαχειριστούν την υπερπροσφορά χωρητικότητας αυξάνοντας το επίπεδο διαλύσεων δεδομένου ότι αναμένονται και νέες παραδόσεις πλοίων τόσο μέσα στο 2017 όσο και για το 2018. Τα δεξαμενόπλοια έχοντας περάσει μια περίοδο υψηλών ναύλων και αποδόσεων εισέρχονται σε μια πτωτική τάση με όλες τις σχετικές συνέπειες. Το μέλλον του κλάδου είναι άμεσα συνυφασμένο με την τιμή του πετρελαίου και την παγκόσμια παραγωγή, ενώ και εδώ καθοριστικό ρόλο στην θετική ή αρνητική πορεία του θα παίζουν και οι παραγγελίες νέων πλοίων σε σύγκριση με της διαλύσεις παλαιότερων. Τέλος για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να συνεχιστούν τα ιδιαίτερος υψηλά επίπεδα διαλύσεων πλοίων και ο πολύ χαμηλός αριθμός νέων παραγγελιών με αποτέλεσμα η αγορά να διατηρηθεί σταθερή.

Η επαναφορά σε κατάσταση ακμής της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα χρειαστεί ακόμα μερικά χρόνια καθώς οι τεράστιες αλλαγές και προκλήσεις οι οποίες προέκυψαν από την χρηματοοικονομική κρίση του 2008 δεν αντιμετωπίστηκαν πάντα με τον καλύτερο τρόπο, με αποτέλεσμα πολλές οικονομίες να είναι ακόμα σε φάση ανασύνταξης.

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ



3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Ελλάδα είναι παραδοσιακά ένα ναυτικό έθνος, καθώς η ναυτιλία αποτέλεσε την παλαιότερη μορφή απασχόλησης των Ελλήνων και το βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα. Το ορεινό τοπίο της ηπειρωτικής χώρας, η περιορισμένη έκταση για καλλιέργειες, η εκτεταμένη ακτογραμμή των 16.000 χιλιομέτρων, 7.500 εκ των οποίων περιβάλλουν τα 2.000 νησιά και βραχονησίδες των ελληνικών θαλασσών, υπήρξαν βασικοί παράγοντες οι οποίοι οδήγησαν τον ελληνικό λαό στην ναυτιλία και βοήθησαν στην άνθιση της ναυτικής τέχνης. Ακόμη, η στρατηγική γεωγραφική θέση της χώρας μας, στο σταυροδρόμι των αρχαίων θαλάσσιων διαδρομών στην ανατολική Μεσόγειο και η εγγύτητα άλλων ανεπτυγμένων πολιτισμών βοήθησαν να διαμορφωθεί η θαλάσσια φύση του ελληνικού έθνους.

Στην αρχαία Ελλάδα, οι Έλληνες κυριάρχησαν στο θαλάσσιο εμπόριο στην περιοχή τους αρχικά και σταδιακά επεκτάθηκαν κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και ίδρυσαν αποικίες. Ήταν υπεύθυνοι για ένα μεγάλο μέρος του

θαλάσσιου εμπορίου της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, και συνέχισαν να συμμετέχουν και να διαδραματίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας και κατά τη διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Η εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας θέλει τους Έλληνες να έχουν εμφανή συμμετοχή στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, με τα ελληνικά πλοία να κινούνται κυρίως στα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Τον 16^ο αιώνα το γεγονός της μεγάλης και όλο και αυξανόμενης ανάγκης για σιτηρά, είχε σαν αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ελλάδας να αυξηθούν και να προσανατολιστούν προς το εμπόριο στη Δυτική Ευρώπη. Βέβαια εξαιτίας των περιορισμών στο συγκεκριμένο εμπόριο, οι οποίοι περιορισμοί επιβάλλονταν από τους Οθωμανούς, οδήγησαν τον ελληνικό λαό στη διεξαγωγή παράνομου εμπορίου και το οποίο οδήγησε σε σημαντικά κέρδη.

Οι αλλαγές και οι πολλές ανακατατάξεις, με τη Ρωσική Επανάσταση, την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και τους περιορισμούς στην Αίγυπτο που είχαν σαν αποτέλεσμα το κλείσιμο των αγορών τους στους αλλοδαπούς, επηρέασαν την ναυτιλιακή αγορά για τις επόμενες δεκαετίες. Παρά τις αντιξοότητες όμως οι Έλληνες έμποροι σιτηρών στο Λονδίνο και την Οδησό άδραξαν την ευκαιρία και επένδυσαν σε εμπορικούς στόλους. Στη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου ο ελληνικός στόλος αποδεκατίστηκε, με τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες να δραστηριοποιούνται στις συμμαχικές περιοχές και τον στόλο τους να βρίσκεται υπό τον έλεγχο του Βρετανικού Εμπορικού Ναυτικού. Μετά το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, οι ελληνικοί στόλοι κυματίζουν και πάλι την εθνική σημαία. Από τις αρχές τις δεκαετίας του '60 όλο και περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές αρχίζουν να ανοίγουν γραφεία και στον Πειραιά, προσελκύοντας έτσι τράπεζες του εξωτερικού, ασφαλιστικούς οργανισμούς και πολλές ακόμα επιχειρήσεις εξελίσσοντας τον Πειραιά σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

3.2. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ελλάδα όπως προαναφέραμε είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, με την εμπορική της ναυτιλία να διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της διεθνώς, αλλά και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Ο κλάδος της ναυτιλίας μπορούμε επίσης να πούμε ότι υπήρξε ο πρόδρομος της διεθνοποίησης και των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας,

καθώς παρά το διεθνή του χαρακτήρα έχει στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Σήμερα η ναυτιλία αντιπροσωπεύει μια από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της Ελλάδας. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία έρευνας της Petrofin Research Bank, ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών συνεχίζει να αυξάνεται συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια σε όρους αριθμητικούς, ηλικίας και χωρητικότητας. Έτσι για το 2016 ο συνολικός ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 5.230 πλοία, διαφόρων κατηγοριών συνολικής χωρητικότητας 361.934.047 τόνων DWT παρουσιάζοντας αύξηση κατά 321 πλοία συγκριτικά με τον προηγούμενο χρόνο. Όσον αφορά τον ελληνόκτητο στόλο χωρητικότητας άνω των 10.000 τόνων DWT, για το 2016 αριθμούσε 4.106 πλοία συνολικής χωρητικότητας 359.081.205 τόνων DWT.³

Πίνακας 3-1 Συνολικός αριθμός ελληνικών πλοίων

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Number of vessels in the Greek-based, Greek-owned fleet	4110	4142	4085	4184	3970	4164	4346	4545	4763	4655	4714	4577	4573	4707	4909	5230
Change from previous year		32	-57	99	-214	194	182	199	218	-108	59	-137	-4	134	202	321

Πηγή: Petrofin Research – Δεκέμβριος 2016

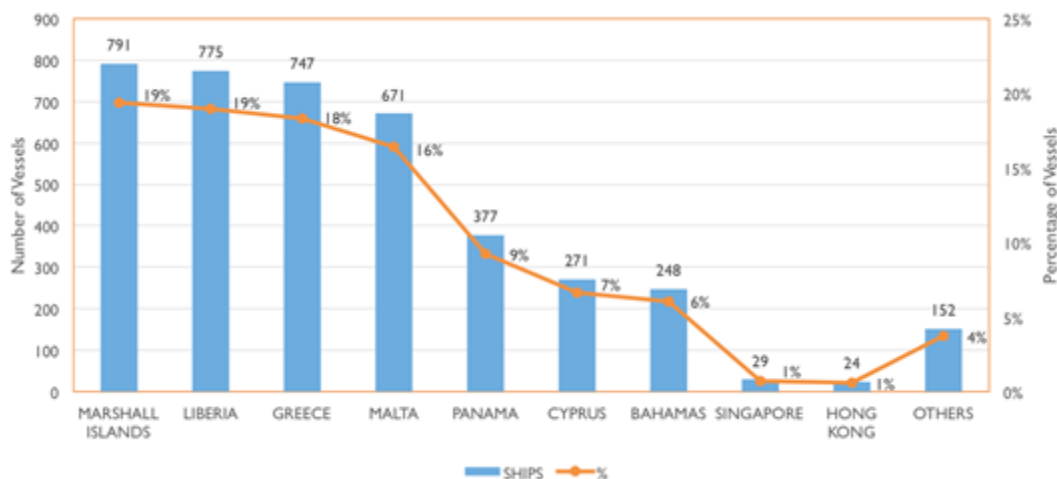
Πίνακας 3-2 Κύριες εξελίξεις του συνόλου του ελληνικού στόλου

YEAR	DWT	AVERAGE AGE	AVERAGE VESSEL DWT
2001	150,978,565	21.41	36,734
2002	166,931,748	20.58	40,302
2003	171,448,133	20.51	41,970
2004	184,288,917	20.12	44,046
2005	176,411,750	19.9	44,436
2006	194,486,455	19.14	46,707
2007	208,001,159	18.7	47,860
2008	222,368,331	18.4	48,926
2009	237,288,216	17.6	49,820
2010	242,802,092	16.4	52,160
2011	256,174,041	15.92	54,343
2012	263,635,420	14.7	57,600
2013	281,467,983	14.055	61,550
2014	303,579,176	13.252	64,495
2015	328,254,495	12.729	66,868
2016	361,934,047	12.186	69,203

Πηγή: Petrofin Research – Δεκέμβριος 2016

³ Greek Shipping Co-operation Committee's "Greek Controlled Shipping Report", March 2017

Ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται κάτω από 41 σημαίες. Τα πλοία με ελληνική σημαία αποτελούν το 18% του στόλου της χώρας μας, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα 3-1, ποσοστό που κατατάσσει την ελληνική σημαία στην τρίτη θέση, όσον αφορά την κατανομή με βάση τη σημαία νηολόγησης, μετά τις Νήσους Μάρσαλ και τη Λιβερία που καταλαμβάνουν την πρώτη και τη δεύτερη θέση αντίστοιχα.



Διάγραμμα 3-1 Βασικές σημαίες νηολόγησης του ελληνόκτητου στόλου

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee's "Greek Controlled Shipping Report"-
Μάρτιος 2017

Δυστυχώς φαίνεται ότι τα «ανοιχτά νηολόγια» ή τα επονομαζόμενα και νηολόγια «σημαιών ευκαιρίας» να κερδίζουν συνεχώς θέσεις εις βάρος του ελληνικού νηολογίου, καθώς βελτιώνουν τις υπηρεσίες τους και την ποιότητά τους στάθμη και με αυτόν τον τρόπο προσελκύουν όλο και περισσότερα ελληνόκτητα πλοία να εγγραφούν σε αυτά εγκαταλείποντας την ελληνική σημαία. Η τάση αυτή φυγής από τα εθνικά νηολόγια δεν αποτελεί χαρακτηριστικό μόνο του ελληνόκτητου στόλου, αλλά υιοθετείται από το σύνολο σχεδόν του διεθνούς εφοπλιστικού κόσμου. Οι λόγοι για τους οποίους οι εφοπλιστές παγκοσμίως επιλέγουν τα ανοιχτά νηολόγια είναι κυρίως η έλλειψη γραφειοκρατίας στις εγγραφές και διαγραφές πλοίων, καθώς επίσης και η έλλειψη όρων σε ότι αφορά την εθνικότητα των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος που εργάζεται στα πλοία. Για παράδειγμα, το ελληνικό νηολόγιο απαιτεί από 4-7 Έλληνες ναυτικούς ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Ένας ακόμη λόγος αποτελεί το γεγονός ότι οι σημαίες ευκαιρίας έχουν

μειωμένες απαιτήσεις στην τήρηση της διεθνούς νομοθεσίας από τα πλοία, γεγονός το οποίο βέβαια φθίνει στις μέρες μας, καθώς και αυτές οι σημαίες πλέον επιδιώκουν τη βελτίωση της ποιοτικής τους εικόνας για καλύτερη αντιμετώπιση των πλοίων τους από κρατικούς μηχανισμούς ελέγχου των διαφόρων λιμανιών ανά τον κόσμο. Τέλος, όσον αφορά το φορολογικό κομμάτι και το ευνοϊκότερο πλαίσιο που μπορεί να προσφέρει μια σημαία ευκαιρίας, στη χώρα μας τουλάχιστον πλέον δεν υφίσταται μετά την ψήφιση της σχετικής ρύθμισης (άρθρο 24 του Ν.4110/2013) και την επιβολή φόρου και στα πλοία με ξένη σημαία κατ' αναλογία αυτών υπό ελληνική σημαία.

Όσον αφορά το ηλικιακό κομμάτι του ελληνόκτητου στόλου, είναι άξιο να αναφερθεί ότι όσο μεγαλώνει σε χωρητικότητα, τόσο φαίνεται να μικραίνει ηλικιακά. Έτσι η ηλικία του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου είναι κατά μέσο όρο για το 2016 12,2 χρόνια, ηλικία μικρότερη από το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί σε μεγάλο βαθμό, σταδιακά την τελευταία δεκαετία αν αναλογιστεί κανείς ότι το 2005 ο μέσος όρος ηλικίας ήταν τα 23 χρόνια. Για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα αρκεί να μελετήσουμε τον παρακάτω πίνακα που προέκυψε από έρευνα της Petrofin Research Bank και μας δείχνει αναλυτικά πώς έχουν αλλάξει τα ποσοστά των πλοίων που ανήκουν στην κάθε ηλικιακή ομάδα τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Έτσι ενώ στόλος ηλικίας 0-9 χρόνων το 2013 αποτελούσε το 58,62% του συνολικού ελληνόκτητου στόλου το 2016 αυξήθηκε και αποτελεί το 73,56% του συνόλου. Αντίστοιχα τα πλοία ηλικίας 15-19 ετών από 9,02% του στόλου το 2013 πλέον το 2016 αποτελούν το 2,5% του ελληνόκτητου στόλου. Όσον αφορά τα πλοία άνω των 10000 τόνων DWT και σε αυτά η ηλικία συνεχώς βελτιώνεται. Η επιρροή των νεότευκτων και η αγοράς νεότερων πλοίων οδήγησε σε μείωση του μέσου όρου ηλικίας σε 8,6 χρόνια για το 2016.⁴

⁴ Greek Shipping Co-operation Committee's "Greek Controlled Shipping Report", March 2017

Πίνακας 3-3 Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου ανά ηλικιακή ομάδα (2013-2016)

	0-9 year old fleets	10-14 year old fleets	15-19 year old fleets	20+ year old fleets	0-9 year old fleets	10-14 year old fleets	15-19 year old fleets	20+ year old fleets
	% of the whole of the Greek fleet DWT				in DWT terms			
2016	73.56%	22.30%	2.50%	1.63%	266,255,740	80,721,967	9,064,884	5,891,456
2015	73.47%	20.10%	4.23%	2.20%	241,156,799	65,989,794	13,891,639	7,216,263
2014	65.93%	27.11%	4.47%	2.50%	200,134,897	82,291,171	13,572,804	7,580,304
2013	58.62%	27.43%	9.02%	4.94%	164,989,480	77,203,529	25,376,563	13,898,411

Πηγή: PETROFIN RESEARCH

Με βάση όλα τα παραπάνω κατανοούμε την ικανότητα της ελληνικής ναυτιλίας να συνεχίζει να μεγαλώνει και να επενδύει στο χώρο της ναυτιλίας μέσω νεότερου ηλικιακά στόλου παρά τις ιδιαίτερες αρνητικές αγορές και της έλλειψης ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

3.3. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΧΑΡΤΗ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που είναι αποτέλεσμα της δραστηριοποίησης επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών αλλά και οι κίνδυνοι που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις της παγκόσμιας ναυλαγοράς δεν αποτέλεσαν κατασταλακτικό παράγοντα για την ελληνική ναυτιλία, αλλά αντίθετα καταφέρνει και διατηρεί την ηγετική της θέση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του στόλου της.

Η παράδοση και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων, δυσκολιών και κινδύνων που χαρακτηρίζουν την αγορά της ναυτιλίας, αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, καθώς καταφέρνουν να έχουν την πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

Πίνακας 3-4 Ιδιοκτησία του παγκόσμιου στόλου, 2016

Country or territory	Number of vessels			Dead-weight tonnage			Foreign flag as percentage of total	Total as percentage of world
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total		
1 Greece	728	3 408	4 136	64 704 141	228 383 091	293 087 231	77.92	16.36
2 Japan	835	3 134	3 969	28 774 119	200 206 090	228 980 209	87.43	12.78
3 China	3 045	1 915	4 960	74 106 227	84 778 140	158 884 367	53.36	8.87
4 Germany	240	3 121	3 361	11 315 790	107 865 615	119 181 405	90.51	6.65
5 Singapore	1 499	1 054	2 553	61 763 603	33 548 770	95 312 373	35.20	5.32
6 Hong Kong (China)	854	594	1 448	67 522 162	19 853 100	87 375 262	22.72	4.88
7 Republic of Korea	795	839	1 634	16 107 565	62 726 629	78 834 194	79.57	4.40
8 United States	782	1 213	1 995	8 155 717	52 123 421	60 279 138	86.47	3.36
9 United Kingdom	332	997	1 329	5 247 009	46 194 091	51 441 100	89.80	2.87
10 Bermuda	14	404	418	503 077	47 950 084	48 453 161	98.96	2.70
11 Norway	858	996	1 854	17 576 954	30 610 893	48 187 847	63.52	2.69
12 Taiwan Province of China	122	776	898	5 094 232	41 047 112	46 141 345	88.96	2.58
13 Denmark	398	562	960	16 079 319	22 235 206	38 314 525	58.03	2.14
14 Monaco	-	320	320	-	29 892 471	29 892 471	100.00	1.67
15 Turkey	562	978	1 540	8 311 987	19 639 445	27 951 433	70.26	1.56
16 Italy	575	227	802	15 427 422	7 311 946	22 739 369	32.16	1.27
17 Belgium	93	156	249	7 522 451	14 575 301	22 097 752	65.96	1.23
18 India	815	132	947	15 699 868	5 977 855	21 677 723	27.58	1.21
19 Switzerland	47	320	367	1 523 873	18 956 258	20 480 131	92.56	1.14
20 Russian Federation	1 325	355	1 680	6 727 958	11 415 747	18 143 705	62.92	1.01
21 Islamic Republic of Iran	168	65	233	4 051 601	13 786 700	17 838 301	77.29	1.00
22 Netherlands	771	458	1 229	6 682 312	10 758 780	17 441 092	61.69	0.97
23 Indonesia	1 607	105	1 712	15 141 943	2 145 145	17 287 088	12.41	0.96
24 Malaysia	466	155	621	8 450 122	8 341 174	16 791 296	49.68	0.94
25 Brazil	236	151	387	3 695 541	12 087 869	15 783 410	76.59	0.88
26 United Arab Emirates	103	712	815	483 733	15 006 924	15 490 657	96.88	0.86
27 Saudi Arabia	100	146	246	2 905 434	11 084 021	13 989 455	79.23	0.78
28 France	179	283	462	3 484 683	8 707 221	12 191 904	71.42	0.68
29 Canada	208	154	362	2 582 779	7 283 792	9 866 571	73.82	0.55
30 Kuwait	43	37	80	5 318 686	3 902 986	9 221 672	42.32	0.51
31 Cyprus	128	144	272	3 332 921	5 717 105	9 050 026	63.17	0.51
32 Viet Nam	797	99	896	6 791 347	1 507 502	8 298 849	18.17	0.46
33 Oman	6	33	39	5 850	7 104 727	7 110 577	99.92	0.40
34 Thailand	327	62	389	5 066 934	1 659 327	6 726 261	24.67	0.38
35 Qatar	53	77	130	768 614	5 829 361	6 597 975	88.35	0.37
Total of top 35 shipowning countries	19 111	24 182	43 293	500 925 974	1 200 213 898	1 701 139 872	70.55	94.95
All others	2 727	2 495	5 222	30 447 669	51 631 975	82 079 644	59.70	4.58
Total with known country of ownership	21 838	26 677	48 515	531 373 643	1 251 845 873	1 783 219 516	70.20	99.53
Others of unknown country of ownership	-	-	708	-	-	8 364 884	-	0.47
World total	-	-	49 223	-	-	1 791 584 400	-	100.00

Πηγή: UNCTAD υπολογισμοί βασισμένοι σε δεδομένα από έρευνα των Clarkson's

Οι Έλληνες εφοπλιστές καταλαμβάνουν την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά με βάση υπολογισμού το dead-weight tonnage, ενώ ακολουθούν η Ιαπωνία με 228.980.209 dwt και η Κίνα με 158.884.367 dwt. Όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων υπό διαχείριση η Ελλάδα βρίσκεται στη δεύτερη θέση παγκοσμίως με πρώτη στην κατάταξη να είναι η Κίνα με 4.960 πλοία και τρίτη η Ιαπωνία με 3.969 πλοία. (Πίνακας 3-4)

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου συνεχίζει να αυξάνεται από 15,41% το 2014 σε 16,05% το 2015 και τέλος σε 16,36% του παγκόσμιου στόλου σε αντίθεση με τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας που προαναφέραμε , η Ιαπωνία, η Κίνα, αλλά και η Γερμανία οι οποίοι δεν τα πάνε και τόσο ενθαρρυντικά όπως βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα. Πιο συγκεκριμένα για την Ιαπωνία, ενώ το μερίδιο του στόλου της ήταν 13,46% του παγκόσμιου στόλου για το 2014, για το 2015 μειώθηκε και έφτασε το 13,19% ενώ το 2016 παρατηρήθηκε περαιτέρω μείωση φτάνοντας το 12,78% του παγκόσμιου στόλου, με τον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης να παρουσιάζει αρνητικό ποσοστό της τάξεως του -2,57%. Μεγάλο ενδιαφέρον έχει η περίπτωση της Γερμανίας όπου στόλος της από 7,56% του παγκόσμιου στόλου το 2014 μειώθηκε σε 6,65% το 2016 με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης να φτάνει το αρνητικό ποσοστό του -6,19%.

Πίνακας 3-5 Μερίδιο στόλου ανά έθνος ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου

Nationalities owning over 1% of World Fleet	2016	2015	2014	Annual Rate of Growth
Greece	16.36%	16.05%	15.41%	3.05%
Japan	12.78%	13.19%	13.46%	-2.57%
China	8.87%	8.74%	9.47%	-3.24%
Germany	6.65%	7.13%	7.56%	-6.19%
Singapore	5.32%	4.97%	4.75%	5.84%
China, Hong Kong SAR	4.88%	4.63%	4.15%	8.39%
Korea, Republic of	4.40%	4.60%	4.60%	-2.20%
United States	3.36%	3.45%	3.35%	0.20%
United Kingdom	2.88%	2.85%	2.73%	2.64%
Bermuda	2.70%	2.43%	2.24%	9.87%
Norway	2.69%	2.69%	2.55%	2.62%
China, Taiwan Province of	2.58%	2.51%	2.87%	-5.28%
France	2.35%	1.99%	1.68%	18.08%
Denmark	2.14%	2.12%	2.33%	-4.26%
Turkey	1.56%	1.61%	1.71%	-4.59%
Italy	1.27%	1.33%	1.44%	-6.18%
Belgium	1.23%	1.21%	0.85%	20.37%
India	1.21%	1.23%	1.30%	-3.69%
Switzerland	1.14%	1.04%	1.05%	4.19%
Russian Federation	1.01%	1.06%	1.11%	-4.63%

Πηγή: UNCTAD-Petrofin research Δεκέμβριος 2016

3.4. Ο ΑΝΤΙΚΤΗΠΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση των τελευταίων ετών στη χώρα μας, η ναυτιλία παρέμενε και παραμένει ένας από τους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι ο τομέας της ελληνικής ναυτιλίας προσφέρει πολυδιάστατα οφέλη στην Ελλάδα τόσο οικονομικής όσο και κοινωνικής σημασίας σύμφωνα με έρευνα του The Boston Consulting Group (BCG)(2013) και του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)(2013), την οποία και θα αναλύσουμε παρακάτω.

3.4.1. Ναυτιλία και εθνική οικονομία

Για την αξιολόγηση των οικονομικών ωφελειών της ναυτιλίας στη ελληνική οικονομία είναι αναγκαία η εκτίμηση των συγκεκριμένων άμεσων, έμμεσων και επαγωγικών οικονομικών αντίκτυπων που σχετίζονται με τον ελληνικό ναυτιλιακό κλάδο.

❖ Τα **άμεσα οφέλη** είναι εκείνα τα οποία αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην απασχόληση, την παραγωγικότητα, τη προστιθέμενη αξία και γενικότερα το ελληνικό ΑΕΠ.

- **Απασχόληση**

Έχοντας δεδομένο την μεγάλη ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας, είναι αναμενόμενο να προσφέρει θέσεις εργασίας σε πλήθος ατόμων, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το μέγεθος των απασχολούμενων ατόμων σε αυτή και να μειώνεται το ποσοστό της ανεργίας. Δυστυχώς η διαφορετική προέλευση σημαίας νηολόγησης των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, η απουσία οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων αλλά και η αδυναμία εύκολου προσδιορισμού ιδιοκτησίας καθιστούν δύσκολη την καταγραφή αξιόπιστων στοιχείων.

Τα στοιχεία στις ΕΛΣΤΑΤ όσον αφορά την απασχόληση, συμπεριλαμβάνουν τους ναυτικούς οι οποίοι βρίσκονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας, τα οποία είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, γεγονός που αφήνει εκτός ένα μεγάλο αριθμό ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας τα οποία στην πλειονότητα τους δεν είναι συμβεβλημένα. Έτσι

κατανοούμε ότι τα αποτελέσματα είναι σε μεγάλο βαθμό υποεκτιμημένα, καθώς λείπει ένας μεγάλος αριθμός πλοίων που αποτελούν σημαντικό παράγοντα της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Με βάση λοιπόν τα όποια διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2008 η απασχόληση στις θαλάσσιες μεταφορές ξεπερνούσε τις 34χιλιάδες θέσεις εργασίας τοποθετώντας τον κλάδο στην 21^η θέση από το σύνολο των 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας. Η παγκόσμια οικονομική κρίση αλλά και η εκτεταμένη ύφεση στην παγκόσμια ναυτιλία οδήγησε σε μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 1,4% το 2009 και περαιτέρω μείωση 6,5% το 2010. Όσον αφορά τον αριθμό των ναυτικών οι οποίοι απασχολούνταν στα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που ήταν συμβεβλημένα με το NAT για το 2008 ήταν 26.893, εκ των οποίων το 35% δραστηριοποιούνταν στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία, το 31,3% σε φορτηγά, το 31,7% σε δεξαμενόπλοια και το υπόλοιπο 2% σε λοιπής ιδιότητας πλοία. Σύμφωνα με μια πιο πρόσφατη απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ για το 2014 το σύνολο των ναυτικών ανεξαρτήτου εθνικότητας που απασχολούνταν σε πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT παρουσίασαν μείωση και έφτασαν τους 22.925 εκ των οποίων το 28,2% να υπηρετούν σε φορτηγά, το 44% σε δεξαμενόπλοια, το 25,4% σε επιβατηγά και τουριστικά και μόλις το 2,5% σε λοιπά πλοία.

Πίνακας 3-6 Ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT (100 ΚΟΧ και άνω) - 2014

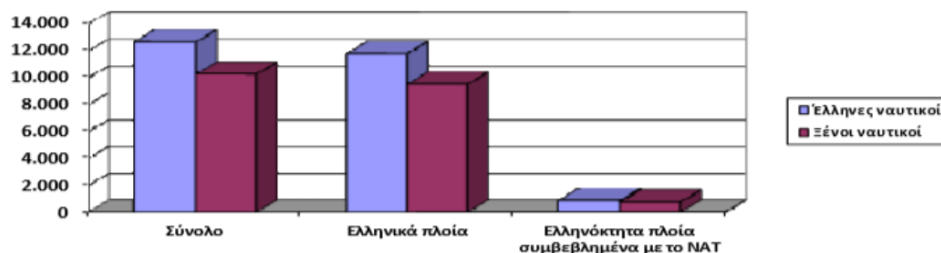
	Ελληνικά πλοία				Ελληνόκτητα πλοία				Γενικό σύνολο	
	Αριθμός πλοίων	Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο	Αριθμός πλοίων	Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο	Πλοίων	Ναυτικών
Πλοία που απογράφονταν	1.186	11.801	9.514	21.315	87	862	748	1.610	1.273	22.925
Φορτηγά	309	2.556	3.705	6.261	10	91	118	209	319	6.470
Δεξαμενόπλοια	419	3.731	5.672	9.403	26	314	361	675	445	10.078
Επιβατηγά - Τουριστικά	352	4.999	125	5.124	49	420	269	689	401	5.813
Λοιπά	106	515	12	527	2	37	0	37	108	564
Πλοία που ήταν σε εργασία	1.078	11.473	9.512	20.985	74	785	743	1.528	1.152	22.513
Φορτηγά	304	2.550	3.705	6.255	10	91	118	209	314	6.464
Δεξαμενόπλοια	404	3.697	5.672	9.369	24	307	361	668	428	10.037
Επιβατηγά - Τουριστικά	281	4.748	124	4.872	39	364	264	628	320	5500
Λοιπά	89	478	11	489	1	23	0	23	90	512
Πλοία που ήταν σε αργία ή παροπλισμό	108	328	2	330	13	77	5	82	121	412
Φορτηγά	5	6	0	6	0	0	0	0	5	6
Δεξαμενόπλοια	15	34	0	34	2	7	0	7	17	41
Επιβατηγά - Τουριστικά	71	251	1	252	10	56	5	61	81	313
Λοιπά	17	37	1	38	1	14	0	14	18	52
Πλοία που δεν απογράφονταν για διάφορους λόγους	114				0				114	

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Όσον αφορά την κατανομή των ναυτικών ανάλογα με την εθνικότητά τους, σύμφωνα με απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ για το 2014, από το σύνολο των 22.925 ναυτικών το 55,2% ήταν Έλληνες ενώ το υπόλοιπο 44,8% ξένης εθνικότητας. Βέβαια αυτά τα ποσοστά για ακόμη μια φορά δεν είναι αντιπροσωπευτικά γιατί και πάλι αφορούν τα πλοία τα οποία είναι συμβεβλημένα στο ΝΑΤ. Για τα υπόλοιπα πλοία ξένης σημαίας τα οποία δεν είναι συμβεβλημένα και τα οποία όμως αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του δυναμικού της χώρας μας, το πλήρωμα αποτελείται σε μεγάλο ποσοστό πάνω από 60% από ξένους ναυτικούς, με τους έλληνες εφοπλιστές βέβαια μέχρι και σήμερα να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους Έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων.

Δυστυχώς η ηλικιακή κατανομή των ναυτικών είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα για τη χώρα μας καθώς εμφανίζεται περιορισμένη είσοδος νέων ελληνικής καταγωγής (εξειδικευμένων και μη) ναυτικών στο χώρο του ναυτικού επαγγέλματος. Σχεδόν τα δύο τρίτα των ξένων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικής διαχείρισης πλοία ανήκουν ηλικιακά μεταξύ 20 και 39 ετών. Αντίστροφα όσον αφορά τους Έλληνες ναυτικούς οι περισσότεροι βρίσκονται μεταξύ 40 και 60 ετών, ενώ ένα μικρό ποσοστό είναι ανάμεσα σε 20 με 39 ετών. Το γεγονός αυτό είναι ένα σοβαρό δομικό πρόβλημα, το οποίο ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη διαθεσιμότητα αξιωματικών και εξειδικευμένου προσωπικού στο μέλλον, βάζοντας έτσι σε κίνδυνο τη διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο σκηνικό.

Καθώς η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΣ όπως αναφέραμε και παραπάνω εμφανίζει αρκετούς περιορισμούς στην καταμέτρηση της απασχόλησης, στα ελληνικής διαχείρισης πλοία με ξένη σημαία φαίνεται να απασχολείται η μειονότητα του στόλου των ναυτικών, παρότι τα πλοία αυτά αποτελούν την πλειονότητα του στόλου, και πιο συγκεκριμένα 2.594 άτομα για το 2008 και με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία 1.610 άτομα για το 2014 εκ των οποίων το 53,5% Έλληνες και το 46,5% ξένης εθνικότητας.



Διάγραμμα 3-2 Ναυτεργατικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT (100KOH και άνω)(20/9/2014)

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

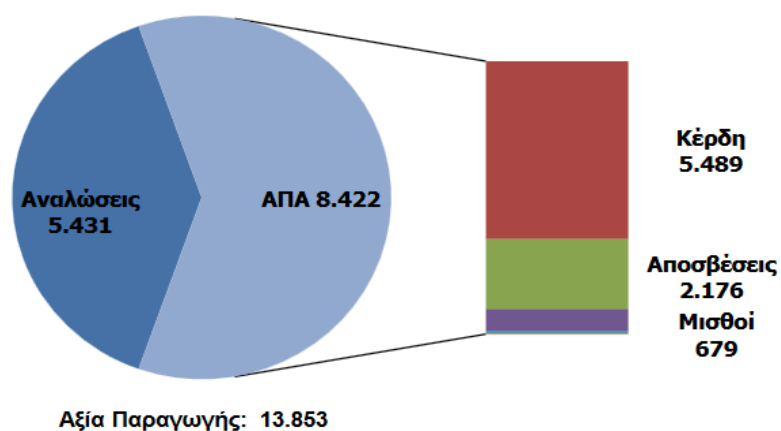
Θέλοντας λοιπόν να καταλήξουμε σε ένα πιο αντιπροσωπευτικό αριθμό και γνωρίζοντας την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας για το 2010, όπου το 52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην ελληνική σημαία, μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούν περίπου 35.600 άτομα εκ των οποίων ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά δεν ξεπερνά υποθετικά το 10%. Έτσι σε ετήσια βάση (με υποθετική υπηρεσία της τάξεως των 7 μηνών ανά έτος που είναι και η ελάχιστη συμβατική για τα πλοία ξηρού φορτίου), ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών ξεπερνά τα 6.103 άτομα. Προσθέτοντας ακόμη τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με ελληνική υπηκοότητα (14.779 για το 2010) καθώς και αυτούς που δεν βρίσκονται τη δεδομένη στιγμή σε υπηρεσία λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (10.556), το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.348.⁵

Αυτή η μεγάλη απόκλιση μας οδηγεί και πάλι στο συμπέρασμα ότι η επίσημα καταγεγραμμένη συμβολή του κλάδου, λόγω των περιορισμών που προαναφέραμε, υποεκτιμά σε μεγάλο βαθμό τη δυναμικότητα της ναυτιλίας να συνεισφέρει στην βελτίωση της ελληνικής οικονομίας.

⁵ IOBE - Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών «Η Συμβολή της Ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές», Ιανουάριος 2013

- Προστιθέμενη αξία και λοιπά οικονομικά μεγέθη

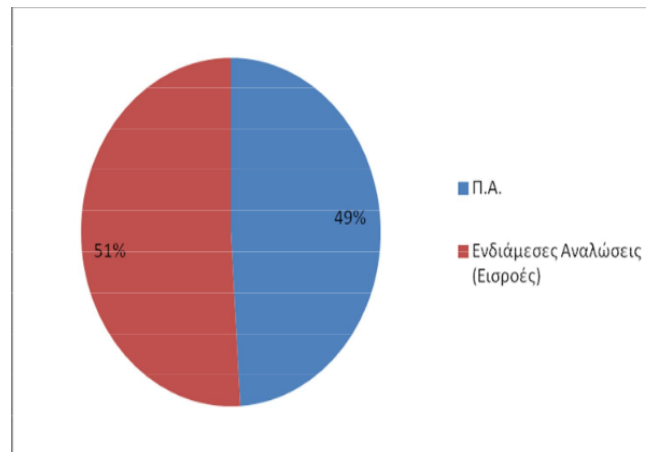
Βασικός στόχος της οικονομικής πολιτικής των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών είναι η οικονομική ανάπτυξη σε όρους μεγέθυνσης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, ο οποίος για να επιτευχθεί πρέπει να εκτιμηθεί η προστιθέμενη αξία η οποία δημιουργείται στην οικονομία. Έτσι σημαντική είναι η καταγεγραμμένη άμεση συνεισφορά του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία με βάση το ΕΣΟΛ 1995 ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών», ανήλθε το 2009 σε περίπου 13,9δισ ευρώ σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat. Από το ποσό αυτό, 5,4δισ ευρώ αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα 3-3. Σύμφωνα με αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία 8,4δισ ευρώ, από τα οποία 5,5δισ ευρώ αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, 2,2δισ ευρώ σε αποσβέσεις, 679εκατ. ευρώ σε μισθούς, 53εκατ. ευρώ σε εργοδοτικές συνεισφορές και 25 εκατ. ευρώ σε φόρους επί της παραγωγής. (IOBE 2013)



Διάγραμμα 3-3 Προσδιορισμός της Ακαθάριστης προστιθέμενης Αξίας των θαλάσσιων μεταφορών για το 2009 (€ εκατ.)

Πηγή: ESA tables, Eurostat

Το 2010 τώρα η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών ανήλθε περίπου σ 15,3δισ ευρώ εκ των οποίων το 51% αναλώθηκε για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας και το υπόλοιπο 49% δηλαδή 7,5δισ ευρώ ήταν η προστιθέμενη αξία που συνέφερε η ναυτιλία.



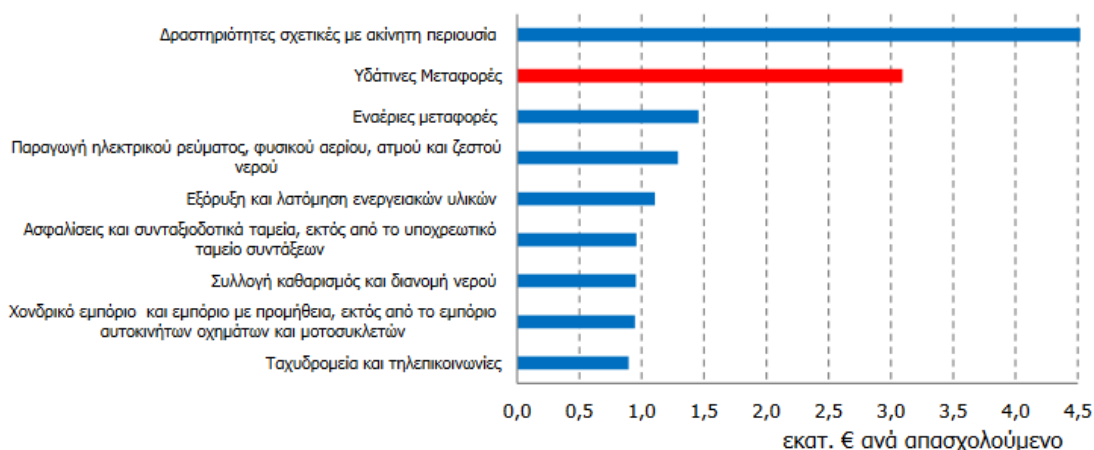
Συνολική Αξία Παραγωγής 15288

Διάγραμμα 3-4 Προσδιορισμός της Ακαθάριστης προστιθέμενης Αξίας των θαλάσσιων μεταφορών για το 2010 (€ εκατ.)

Πηγή: Το Ναυτιλιακό πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση, Πειραιάς 2014

Η ναυτιλία κατατάσσεται στην 9^η θέση με βάση το μέγεθος της προστιθέμενης αξίας ανάμεσα στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας, με την ακίνητη περιουσία να παράγει την υψηλότερη προστιθέμενη αξία και να ακολουθούν το χονδρικό εμπόριο, η δημόσια διοίκηση και άμυνα, καθώς και ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων.

Όσον αφορά το δείκτη προστιθέμενης αξίας μεταφορών κατέχει τη δεύτερη θέση μετά από υπηρεσίες σχετικές με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας, με πάνω από 3εκατομ. ευρώ ανά απασχολούμενο σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat και της ΕΛΣΤΑΤ και της επεξεργασίας που έγινε από το IOBE. Αυτό σημαίνει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την υψηλότερη προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο εάν εξαιρέσουμε την ακίνητη περιουσία, όπου μεγάλο μέρος των εσόδων της προέρχεται από την ενοικίαση.



Διάγραμμα 3-5 Παραγωγικότητα κλάδων, 2009

Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

Τέλος, πολύ σημαντική είναι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για το ισοζύγιο εξαγόμενων υπηρεσιών της χώρας μας. Η σημαντική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αποτυπώνεται στα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος που αφορούν το Ισοζύγιο Υπηρεσιών και τα οποία θα αναλύσουμε εκτενώς στο υπόλοιπο της εργασίας. Για να πάρουμε όμως έστω μια μικρή ιδέα της σημασίας αυτής αρκεί να εξετάσουμε τον πίνακα που ακολουθεί και ο οποίος παρουσιάζει το ποσοστό επί των συνολικών εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών αλλά και το ποσοστό επί του συνολικού ΑΕΠ της χώρας μας, το οποίο αποτελούν οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές.

Πίνακας 3-7 Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό των συνολικών εισπράξεων και του ΑΕΠ (ποσά σε εκατ. ευρώ)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Εισπράξεις	21,180.5	21,468.4	26,799.9	27,322.3	28,419.3	31,417.7	34,150.2	27,099.0	28,541.7	28,636.1	27,559.4	28,045.8	31,051.3	27,919.2	25,014.6
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	7,997.0	8,961.1	12,404.2	12,953.0	13,280.2	15,678.5	17,623.6	12,261.6	14,013.1	12,710.9	11,760.9	10,672.1	11,448.7	8,136.8	5,796.2
% επί των εισπράξεων	37.8	41.7	46.3	47.4	46.7	49.9	51.6	45.2	49.1	44.4	42.7	38.1	36.9	29.1	23.2
ΑΕΠ σε αγοραίες τιμές	163,460.8	178,904.9	193,715.8	199,242.3	217,861.6	232,694.6	241,990.4	237,534.2	226,031.4	207,028.9	191,203.9	180,654.3	177,940.6	175,697.4	175,887.9
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	7,997.0	8,961.1	12,404.2	12,953.0	13,280.2	15,678.5	17,623.6	12,261.6	14,013.1	12,710.9	11,760.9	10,672.1	11,448.7	8,136.8	5,796.2
% ΑΕΠ	4.9	5.0	6.4	6.5	6.1	6.7	7.3	5.2	6.2	6.1	6.2	5.9	6.4	4.6	3.3

Πηγή: Ανάλυση και επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στον παραπάνω πίνακα οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες αποτελούν διαχρονικά μεγάλο ποσοστό των συνολικών εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών, με απόγειο το 2008 όπου ανήλθαν σε 17,6 δις. ευρώ αποτελώντας το 51,6% επί των συνολικών εισπράξεων. Για τα επόμενα χρόνια και λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το ποσοστό αυτό είναι μικρότερο αλλά συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό μέρος των συνολικών εισπράξεων, με το 2016 να εμφανίζει εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές της τάξεως των 5,8 δις. ευρώ ποσοστό δηλαδή 23,2% επί των συνολικών εισπράξεων του ισοζυγίου.

Ακόμη ως ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές έχουν μια εντυπωσιακά ανοδική πορεία μέχρι το 2008 αγγίζοντας το 7,3% του ΑΕΠ. Έκτοτε παρουσιάζουν μειωμένα ποσοστά με πιο πρόσφατα το 2016 όπου οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 3,3% του ελληνικού ΑΕΠ, ποσοστό όμως εξίσου σημαντικό, επιβεβαιώνοντας και πάλι τη σημαντικότερη διαχρονικά συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία.

❖ Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία δεν περιορίζεται μόνο στην απασχόληση και την προστιθέμενη αξία του ίδιου του κλάδου. Τα **έμμεσα οφέλη** τα οποία δημιουργούν οι θαλάσσιες μεταφορές είναι εκείνα τα οποία σχετίζονται με τις υποστηρικτικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες. Πιο συγκεκριμένα οι τράπεζες, οι ναυλομεσιτικοί οίκοι, τα δικηγορικά γραφεία, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, τα P&I Clubs, οι επισκευαστικές εταιρείες και πολλοί άλλοι κλάδοι. Ακόμη και οι προμηθευτές του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, όπως για παράδειγμα οι προμηθευτές ανταλλακτικών, εξοπλισμού προμηθειών και καυσίμων πλοίων ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία.

Εάν οι θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα μας δεν είχαν αναπτυχθεί και η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς καλυπτόταν από γραφεία και εταιρείες που δραστηριοποιούντο στο εξωτερικό, θα είχε ως αποτέλεσμα και η ζήτηση για υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, προϊόντα πετρελαίου, αγαθά και οτιδήποτε άλλες υπηρεσίες οι οποίες εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσιμα να μειωνόντουσαν σημαντικά. Αυτό όπως είναι αναμενόμενο θα είχε αρνητική επίπτωση στην προστιθέμενη αξία και την απασχόληση των αντίστοιχων κλάδων αλλά και της ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

❖ Τα **επαγωγικά οφέλη** της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, βασίζονται στον υπολογισμό της επιρροής των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία. Αφορά ακόμη την πρόσθετη κατανάλωση σε νοικοκυριά η οποία προέρχεται από τα εισοδήματα του βασικού ναυτιλιακού κλάδου, των υποστηρικτικών υπηρεσιών καθώς επίσης και όλων των επιχειρήσεων και κλάδων που συνδέονται με αυτές. Έτσι, συμπεραίνουμε ότι τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών θα οδηγούσαν σε μείωση της ζήτησης, καθώς επίσης και σε μείωση των αποτελεσμάτων όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας λόγω απώλειας εισοδήματος των εργαζομένων κατά μήκος των κλάδων που σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Δηλαδή, με άλλα λόγια, τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, οδηγούν σε μείωση της ζήτησης τόσο στους κλάδους που συνδέονται έμμεσα με αυτές, όσο και στους κλάδους στους οποίους δαπανάται το εισόδημα των νοικοκυριών.

3.4.2. Ναυτιλία και κοινωνικά οφέλη

Οι Έλληνες εφοπλιστές, πέραν του ναυτιλιακού κλάδου συνεισφέρουν περαιτέρω και σε βασικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας, διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στους βασικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας όπως η Ενέργεια, οι Μεταφορές, οι Κατασκευές, η Τραπεζική, ο Τουρισμός, η Τεχνολογία και το Λιανεμπόριο. Σε έναν ακόμη τομέα στον οποίο κάνουν αισθητή την παρουσία τους είναι αυτός των Ακινήτων. Με τις επενδύσεις λοιπόν αυτές οι εφοπλιστές υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση της χώρας μας, αναδεικνύοντας έτσι μια ακόμη συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της Ελλάδας. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτέλεσαν η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων και Διυλιστηρίων στο Σκαραμαγκά από την οικογένεια Νιάρχου, η ίδρυση των Ναυπηγείων Ελευσίνας και της Εμπορικής Τράπεζας από την οικογένεια Ανδρεάδη και η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οικογένεια Ωνάση.

Πέραν από τη ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές συνεισφέρουν ακόμη και στην κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς. Στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, των κοινοφελών τους ιδρυμάτων και μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Το πιο πρόσφατο ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η ίδρυση τον Απρίλιο του 2016 με πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών μιας ανεξάρτητης νομικής οντότητας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με επωνυμία «Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού» και διακριτικό τίτλο «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», της οποίας ρόλος θα είναι να συμβάλλει στις προσπάθειες αντιμετώπισης των προβλημάτων που προκάλεσε η οικονομική κρίση της Ελλάδας στην κοινωνία και την καθημερινότητα χιλιάδων πολιτών μέσω της υλοποίησης προγραμμάτων αλληλεγγύης, στήριξης και συνδρομής της ελληνικής κοινωνίας, δηλαδή δημιουργία συλλογικών δράσεων κοινωνικής προσφοράς.

4. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

4.1. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Το Ισοζύγιο Πληρωμών είναι ένας στατιστικός πίνακας, ένας ειδικός λογαριασμός στον οποίο καταγράφονται αναλυτικά, το ύψος και η εξελικτική πορεία όλων των οικονομικών συναλλαγών ανεξαρτήτου νομίσματος που διατηρεί μια χώρα με άλλες του κόσμου.⁶ Σε αυτό το ισοζύγιο καταγράφεται η εισροή και εκροή κεφαλαίων (εισπράξεων και πληρωμών σε συνάλλαγμα) από και προς την εν λόγω χώρα κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου η οποία συνήθως είναι το ημερολογιακό έτος, καθιστώντας τον ως δείκτη της ζήτησης και προσφοράς του νομίσματος της εν λόγω χώρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Ισοζύγιο Πληρωμών σημασία έχει η κίνηση, μεταβολή ή ροή των κεφαλαίων κατά τη διάρκεια μιας περιόδου και όχι το απόλυτο ύψος αυτό καθεαυτό.

Ο τρόπος παρουσίασης από λογιστικής άποψης του Ισοζυγίου Πληρωμών είναι με τη διπλογραφική μέθοδο μέσω χρεώσεων και πιστώσεων. Στη χρέωση του καταγράφονται όλες εκείνες οι διεθνής συναλλαγές οι οποίες απαιτούν πληρωμή σε συνάλλαγμα ή δημιουργούν υποχρεώσεις για μια τέτοια πληρωμή αντί παροχής / προσφοράς εθνικού νομίσματος. Έτσι στη χρέωση του Ισοζυγίου πληρωμών θα καταχωρούνται οι εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών αλλά και οι δωρεές, αποζημιώσεις ή οικονομικές βοήθειες που προσφέρει η χώρα σε τρίτες χώρες ή ακόμη και οι εκροές / εξαγωγές κεφαλαίων της. Αντίθετα στην πίστωση καταγράφονται όλες εκείνες οι διεθνής συναλλαγές οι οποίες συνεπάγονται ζήτηση του εθνικού νομίσματος σαν αντάλλαγμα προσφοράς συναλλάγματος, η οποία προέρχεται από εξαγωγές εγχώρια παραγόμενων προϊόντων ή προσφερόμενων υπηρεσιών σε ξένους, καθώς επίσης και οι οικονομικές βοήθειες οι οποίες παρέχονται στη χώρα από τρίτους, οι εισροές κεφαλαίων και οι εξαγωγές / εκροές χρυσού.⁷

Θεωρητικά το Ισοζύγιο Πληρωμών από τη φύση του θα πρέπει να είναι πάντοτε ισοσκελισμένο, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι θα βρίσκεται και σε ισορροπία. Στην πραγματικότητα βέβαια αυτό δεν συμβαίνει καθώς η καταγραφή των συναλλαγών του Ισοζυγίου Πληρωμών δεν είναι πολλές φορές πλήρης και ακριβής. Έτσι υπάρχει ο

⁶ Wikipedia

⁷ Ε.Ι.Θαλασσινός, Δρ.Θ.Β.Σταματόπουλος (1998) «Διεθνή Οικονομικά»

λογαριασμός «Τακτοποιητέα στοιχεία» με τον οποίον εξισώνεται το Ισοζύγιο Πληρωμών με αποτέλεσμα τελικά να είναι ισοσκελισμένο. Κατανοούμε λοιπόν ότι νόημα δεν έχει να εξετάσουμε εάν βρίσκεται σε ισορροπία, αλλά αντίθετα σημασία έχει εάν συγκεκριμένοι λογαριασμοί που το απαρτίζουν παρουσιάζουν έλλειμμα ή πλεόνασμα.

Το ισοζύγιο πληρωμών έχει ιδιαίτερη σημασία για την οικονομία μιας χώρας καθώς κάθε μια συναλλαγή που αυτό περιλαμβάνει επηρεάζει τη διαμόρφωση μεγεθών όπως του εθνικού εισοδήματος και της εθνικής δαπάνης. Μελετώντας την εξέλιξη του μπορεί κάποιος να εντοπίσει εκείνους τους τομείς της οικονομίας οι οποίοι αντιμετωπίζουν πρόβλημα, καθώς και να αντλήσει χρήσιμες πληροφορίες και συμπεράσματα για την διεθνή οικονομική θέση και πορεία της συγκεκριμένης χώρας.

Το ισοζύγιο πληρωμών αποτελείται από τρεις βασικούς επί μέρους λογαριασμούς, το Ισοζύγιο Κεφαλαίων, το Ισοζύγιο Χρηματοοικονομικών Συναλλαγών και το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών το οποίο και θα μας απασχολήσει παρακάτω, καθώς σε αυτόν τον λογαριασμό καταγράφεται η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην χώρα μας.

4.2. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών αρχικά περιελάμβανε το Εμπορικό Ισοζύγιο και το Ισοζύγιο Άδηλων πόρων. Στο Εμπορικό ισοζύγιο καταγράφονταν οι εισπράξεις και πληρωμές από εξαγωγές και εισαγωγές αντίστοιχα αγαθών, παρουσιάζοντας πως εξελίσσεται ο παραδοσιακός πρωτογενής τομέας και ο τομέας της μεταποίησης μιας χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο.

Στο Ισοζύγιο Αδήλων πόρων τώρα καταγράφονταν οι εισπράξεις και πληρωμές από πηγές που δεν είναι τόσο φανερές όσο οι εξαγωγές και οι εισαγωγές αγαθών μιας χώρας. Εδώ δηλαδή, καταγράφονταν τα έσοδα και τα έξοδα από υπηρεσίες όπως ο τουρισμός και οι μεταφορές δηλαδή περιελάμβανε κονδύλια (μονομερείς μεταβιβάσεις) από τουριστικό και ναυτιλιακό συνάλλαγμα, μεταναστευτικά εμβάσματα και καθαρές μη δανειακές εισπράξεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το 1999 η Τράπεζα της Ελλάδος σταδιακά προσάρμοσε τη μεθοδολογία κατάρτισης του Ισοζυγίου Πληρωμών της χώρας σύμφωνα με την 5^η έκδοση του σχετικού εγχειριδίου του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF, Balance of Payments Manual, 5th edition, 1993), και έτσι το Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων αντικαταστάθηκε από τρεις επί μέρους λογαριασμούς, το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και το Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων. Το 2009 όμως έρχεται το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και αναπτύσσει μια καινούρια μεθοδολογία η οποία περιγράφεται στην 6^η έκδοση του Εγχειριδίου για το Ισοζύγιο Πληρωμών και τη Διεθνή επενδυτική θέση (Balance of Payments and International Investment Position Manual-BPM 6) και αντικαθιστά την 5^η έκδοση του 1993. Σύμφωνα με τη νέα αυτή μεθοδολογία το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών περιλαμβάνει το Ισοζύγιο Αγαθών, το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το Ισοζύγιο Πρωτογενών εισοδημάτων, καθώς και το ισοζύγιο δευτερογενών εισοδημάτων⁸. Το άθροισμα αυτών των ισοζυγίων (εισπράξεις μείον πληρωμές) είναι ο λογαριασμός του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών. Στην Ελλάδα υιοθετήθηκε η νέα αυτή μεθοδολογία από την Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ) το 2015 στη δημοσίευση του Ισοζυγίου Πληρωμών και της Διεθνούς Επενδυτικής Θέσης.

⁸ Η μετάβαση στη νέα μεθοδολογία κατάρτισης του Ισοζυγίου πληρωμών BPM6. Τεύχος 43, οικονομικό δελτίο Ιούλιος '16.

Πιο αναλυτικά, το Ισοζύγιο Αγαθών περιλαμβάνει τις συναλλαγές σε αγαθά (εισαγωγές / εξαγωγές), των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Επίσης καταχωρούνται και οι τριγωνικές συναλλαγές και η αξία των αγαθών για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροπλάνων. Στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών τώρα, καταγράφονται οι χρηματικές ροές (εισπράξεις / πληρωμές) που προκύπτουν από συναλλαγές κατοίκων της Ελλάδος με μη κατοίκους με αντικείμενο τη μεταξύ τους παροχή υπηρεσιών. Όσον αφορά το Ισοζύγιο Πρωτογενών Εισοδημάτων, εκεί καταγράφονται οι χρηματικές ροές που προκύπτουν από συναλλαγές (εισπράξεις / πληρωμές) μεταξύ κατοίκων και μη και αφορούν σε εισοδήματα από εργασία, από άμεσες επενδύσεις, από επενδύσεις χαρτοφυλακίου και από λοιπές επενδύσεις όπως δάνεια και καταθέσεις. Επιπλέον σύμφωνα με την 6^η έκδοση του εγχειριδίου του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου του Ισοζυγίου Πληρωμών που προαναφέραμε, περιλαμβάνει επίσης τις χρηματικές ροές της Γενικής Κυβέρνησης με το εξωτερικό (κυρίως Ευρωπαϊκή Ένωση), οι οποίες αφορούν σε φόρους και επιδοτήσεις επί των προϊόντων ή της παραγωγής. Τέλος το Ισοζύγιο Δευτερογενών Εισοδημάτων απεικονίζει τις τρέχουσες μεταβιβάσεις, δηλαδή τις μονομερείς εισπράξεις και πληρωμές μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων που δεν συνδέονται με επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει ένα μέρος των μεταβιβάσεων - εισπράξεων από τον κοινοτικό προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Γενική Κυβέρνηση, αλλά και τη συνεισφορά – πληρωμές της Ελλάδας στον κοινοτικό προϋπολογισμό και τα μεταναστευτικά εμβάσματα.⁹

⁹ Τράπεζα Της Ελλάδος

Πίνακας 4-1 Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών 2003-2016 (ποσά σε εκατ. ευρώ)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
I ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (IA+IB+IG+IAΔ)	-15.117,3	-14.939,9	-17.671,1	-26.024,4	-35.342,5	-36.666,2	-29.322,9	-25.732,2	-20.715,3	-13.255,5	-3.687,6	-2.912,6	205,8	-1.116,6
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (IA+IB)	-14.990,2	-14.187,5	-15.097,4	-21.215,0	-27.647,9	-28.884,8	-21.631,3	-18.257,2	-12.884,3	-7.190,6	-5.026,6	-3.979,0	-298,8	-1.270,5
IA ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ (IA.1 - IA.2)	-25.185,1	-26.181,7	-29.394,7	-35.205,1	-42.787,7	-44.363,4	-33.136,0	-30.379,0	-26.290,7	-21.030,7	-20.176,0	-22.252,2	-17.231,2	-16.591,9
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΚΑΤΑΝΩΝ	-1.131,4	-4.167,7	-6.297,4	-7.288,1	-6.827,7	-9.821,2	-5.645,0	-7.275,1	-8.229,5	-6.282,0	-6.913,5	-6.275,4	-4.288,1	-2.832,5
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΙΜΑ	-21.053,7	-22.014,0	-23.097,3	-27.917,0	-35.960,0	-34.542,1	-27.491,0	-23.103,9	-18.061,2	-12.768,6	-13.262,5	-15.976,8	-10.233,1	-13.749,3
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΩΝ	183,9	181,6	-708,7	-3.152,2	-5.428,5	-4.674,2	-3.505,5	-3.260,2	-1.038,5	-1.479,0	-2.145,9	-431,2	-411,3	-141,3
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΙΜΑ	-25.369,0	-26.362,2	-28.805,2	-32.052,9	-37.395,2	-39.889,2	-29.830,5	-26.373,5	-23.100,5	-19.992,2	-19.297,0	-20.108,3	-16.800,0	-16.440,6
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΙΜΑ ΚΑΙ ΠΛΩ	-21.237,6	-24.048,5	-22.358,8	-24.764,7	-30.508,5	-29.880,0	-24.185,5	-19.593,3	-14.801,1	-11.730,2	-12.333,6	-12.333,6	-12.591,9	-13.600,0
IA.1 Εργασίες αγαθών	11.719,9	13.566,0	15.160,6	17.056,9	20.624,2	21.824,4	17.721,0	21.031,1	23.840,2	27.147,3	26.895,6	26.788,0	24.787,2	24.486,7
Καύσιμα	695,9	842,7	1.203,2	2.018,2	2.607,2	3.350,0	2.771,3	4.438,1	5.903,3	9.177,7	9.448,1	9.048,8	6.713,7	6.156,1
Πλωά (πλοήσεις)	260,5	1.291,4	1.602,2	1.631,8	2.275,4	1.582,0	771,7	798,6	754,7	737,8	443,0	626,0	175,5	156,1
Αγνάθη γιργή καιμια και πλω	10.763,5	11.431,8	12.278,2	14.055,9	15.741,7	16.801,5	14.178,0	15.794,4	17.182,2	17.231,8	16.967,6	17.112,1	17.888,0	18.174,5
IA.2 Εργασίες αγαθών	36.905,1	41.747,6	44.525,5	52.911,0	63.412,0	66.284,7	50.857,0	51.410,1	50.130,9	46.177,9	47.671,6	49.940,2	42.018,4	41.066,6
Καύσιμα	4.827,3	5.159,5	7.577,7	9.306,3	9.459,9	13.179,2	8.416,3	11.713,2	14.132,8	17.439,7	16.398,5	15.252,2	10.921,8	8.989,7
Πλωά (αργαίες)	76,6	1.108,8	2.310,9	4.784,0	7.703,9	6.256,1	4.077,2	4.304,2	4.014,8	1.776,2	1.921,9	2.771,9	606,7	297,3
Αγνάθη γιργή καιμια και πλω	32.001,2	35.478,4	34.637,0	38.820,6	46.248,2	46.849,4	38.363,5	35.392,7	31.983,3	28.982,0	29.351,1	30.943,0	30.489,9	31.782,6
IB ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (IB.1 - IB.2)	10.195,0	13.994,1	14.267,5	13.990,1	15.139,9	15.881,5	11.594,7	12.121,8	13.899,4	13.899,4	15.768,4	18.273,2	16.932,4	15.311,4
IB.1 Εμπορεύματα	21.468,4	26.799,9	27.322,3	28.476,3	31.477,7	34.160,2	27.089,0	28.544,7	28.636,1	27.589,4	28.046,8	31.051,3	27.919,2	25.074,6
Τρόφιμα	9.495,3	10.347,8	10.729,5	11.356,7	11.319,2	10.400,3	9.611,3	10.504,7	10.442,5	12.152,2	13.393,1	14.125,8	13.266,7	13.266,7
Μεταφοράς	9.580,3	13.313,3	13.679,3	14.321,4	16.907,7	19.131,4	15.917,6	15.362,0	14.943,8	13.230,3	12.069,9	13.130,8	9.988,3	7.814,2
Λοιπά υπηρεσίες	2.392,8	3.138,8	2.713,5	2.741,2	3.177,7	3.382,9	3.181,1	3.688,5	4.087,6	4.887,2	4.572,4	3.832,7	3.825,0	3.993,6
IB.2 Πληρωμές	11.273,5	12.806,8	13.054,9	14.429,2	16.277,8	18.468,7	15.594,3	16.419,9	15.026,7	13.719,5	12.296,4	12.778,1	10.966,8	9.703,2
Τρόφιμα	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.382,8	2.485,7	2.679,1	2.424,6	2.158,0	2.286,5	1.843,9	1.835,2	2.076,4	2.037,4	2.005,3
Μεταφοράς	5.942,7	6.894,1	7.102,7	7.888,6	8.826,0	10.353,6	7.962,2	9.017,5	7.966,2	7.312,8	6.492,2	6.258,6	5.400,0	4.453,4
Λοιπά υπηρεσίες	3.194,8	3.612,2	3.505,5	4.157,8	4.968,1	5.435,9	5.207,5	5.246,4	4.764,0	4.562,6	3.989,1	4.443,1	3.519,4	3.244,5
IG ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΡΟΤΙΠΟΙΗ ΕΞΟΔΩΜΑΤΩΝ (IG.1 - IG.2)	-1.188,2	-1.648,7	-2.652,7	-4.233,5	-6.588,7	-7.541,6	-6.740,2	-5.711,5	-6.268,4	819,7	-467,0	1.401,2	1.026,2	750,1
IG.1 Εμπορεύματα	5.891,5	5.808,8	6.755,1	6.875,7	7.828,4	9.082,3	6.928,9	6.400,7	5.763,3	6.615,5	6.461,1	8.468,3	7.519,2	6.460,0
Από εργασία (αμοιβές μισθού)	337,2	280,0	287,1	318,1	366,9	344,7	294,6	199,7	180,0	200,8	209,3	209,9	153,8	134,0
Από επενδύσεις (τόκο μισθώματα κέρφη)	2.243,6	2.530,6	2.866,4	3.210,8	4.191,7	5.229,5	3.983,3	3.808,6	3.134,1	3.631,4	3.213,7	4.832,4	4.200,8	3.462,2
Λοιπά πρωτογενή εισοδήματα	3.110,7	3.098,2	3.461,6	3.346,8	3.270,9	3.509,1	2.645,9	2.391,4	2.441,2	2.783,3	3.035,1	3.416,1	3.164,6	3.051,8
IG.2 Πληρωμές	6.879,7	7.505,5	9.387,8	11.099,2	14.418,1	16.623,9	13.669,1	12.111,2	12.289,7	5.795,8	6.915,1	7.057,1	6.483,0	5.897,9
Από εργασία (αμοιβές μισθού)	169,9	188,9	219,8	280,7	332,6	410,1	411,9	377,6	470,0	468,0	453,0	491,7	379,4	233,2
Από επενδύσεις (τόκο μισθώματα κέρφη)	6.386,7	6.999,1	8.729,8	10.457,6	13.511,7	15.806,1	12.855,2	11.305,5	11.477,0	4.930,7	6.097,1	6.202,9	5.814,5	5.244,6
Λοιπά πρωτογενή εισοδήματα	323,1	325,5	438,2	370,9	573,8	407,6	401,9	429,1	342,8	397,2	365,0	362,6	289,1	420,1
IAΔ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ ΕΞΟΔΩΜΑΤΩΝ (IAΔ.1 - IAΔ.2)	1.061,1	907,3	77,0	424,0	-1.106,0	-342,8	-951,4	-1.763,5	-1.507,6	-954,6	1.796,1	-334,7	-571,5	-598,2
IAΔ.1 Εμπορεύματα	3.314,2	3.295,8	3.414,8	3.337,2	3.373,6	2.734,8	2.629,9	1.933,8	1.893,8	2.342,3	4.652,8	2.560,7	1.909,7	1.803,7
Γενική κυβέρνηση	1.036,9	1.020,1	1.153,9	1.115,6	1.090,3	1.169,7	882,0	797,1	813,7	1.276,9	3.375,5	1.441,7	1.054,9	1.017,3
Λοιπά τομείς	2.277,3	2.275,7	2.260,9	2.221,0	2.249,9	2.249,9	1.838,2	1.181,0	1.080,1	1.065,4	1.277,3	1.109,0	854,9	786,4
IAΔ.2 Πληρωμές	2.253,1	2.394,5	3.337,8	3.076,6	4.443,2	3.716,4	3.686,2	4.028,4	3.500,4	3.266,9	2.866,7	2.885,5	2.431,2	2.401,9
Γενική κυβέρνηση	1.830,7	1.884,2	2.483,2	2.101,6	3.251,6	2.310,0	2.277,7	2.431,3	2.112,6	2.250,7	2.068,1	2.054,7	1.685,0	1.825,9
Λοιπά τομείς	422,4	510,3	854,6	974,8	1.191,6	1.406,4	1.408,5	1.592,0	1.388,8	1.046,2	788,6	830,8	736,2	576,1

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Για την Ελλάδα όπως και για άλλες σχετικά μικρές χώρες το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών αποτελεί το σημαντικότερο λογαριασμό του Ισοζυγίου Πληρωμών και η ανισορροπία του υποδηλώνει προβλήματα και έχει σημαντικές επιπτώσεις σε διάφορα μεγέθη και τομείς της οικονομίας. Αναλυτικά, ένα πλεόνασμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών επηρεάζει θετικά το εθνικό εισόδημα, σε αντίθεση με το έλλειμμα. Επίσης το πλεόνασμα ή αντίστοιχα το έλλειμμα του Ισοζυγίου φανερώνει την καθαρή θέση της χώρας σε σχέση με τον εξωτερικό δανεισμό. Ένα θετικό υπόλοιπο λοιπόν δηλαδή πλεόνασμα αντανακλά την καθαρή επένδυση της χώρας στο εξωτερικό, ενώ ένα αρνητικό δηλαδή έλλειμμα την καθαρή επένδυση της χώρας από το εξωτερικό. Ένα έλλειμμα υποδηλώνει μια χώρα η οποία δανείζεται από το εξωτερικό για να καλύψει της ανάγκες της σε αγαθά και υπηρεσίες.

Όταν αυτό το έλλειμμα τώρα γίνεται χρόνιο είναι πρόβλημα για την οικονομία της χώρας, καθώς φανερώνει ότι η χώρα αυτή χρεώνεται, δανείζεται συνεχώς για να καλύψει τις ανάγκες της και κάποτε θα πρέπει να έρθει αντιμέτωπη με την αποπληρωμή ενός τεράστιου χρέους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η χώρα μας. Από τη δεκαετία του 1960 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990 το έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος διαμορφωνόταν μεταξύ 0% και 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Σε ορισμένα βέβαια έτη είχε καταγραφεί και πλεόνασμα. Από το 2000 όμως και μετά η κατάσταση άλλαξε δραματικά προς το χειρότερο, με την κορύφωση του ελλείμματος στο 14% του ΑΕΠ το 2008.

4.3. ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες οι οποίοι συνδράμουν στη κάλυψη ή έστω στη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών στη χώρα μας τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, μέσω της εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση στον ελληνικό χώρο.

Ένας από αυτούς και ίσως ο κυριότερος είναι η ναυτιλία της οποίας τα έσοδα υπό τη μορφή καθαρών εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος από τις διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών. Οι εισπράξεις αυτές αφορούν μέρος του εισοδήματος που παράγεται από την ελληνική εμπορική ναυτιλία και το οποίο εισέρχεται μέσω του τραπεζικού συστήματος στη χώρα και καταγράφεται υπό τη μορφή των λεγόμενων πόρων στο ισοζύγιο πληρωμών¹⁰.

Για να καταλάβουμε λοιπόν την έννοια του ναυτιλιακού συναλλάγματος αρκεί να αναφέρουμε τους σκοπούς τους οποίους εξυπηρετεί. Αρχικά καλύπτει όλες τις υποχρεώσεις και τις δαπάνες με τις οποίες έρχονται αντιμέτωπες οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, όπως για παράδειγμα, οι φορολογικές υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών αλλά και τα τακτικά ή απρόβλεπτα λειτουργικά έξοδα των γραφείων στη χώρα μας. Ακόμη χρησιμοποιείται για την πληρωμή δαπανών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες δημιουργούνται από την χρήση υπηρεσιών άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας (τραπεζικών, επισκευαστικών, εφοδιασμού, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών κτλ.). Τέλος αποτελεί μέρος των αποδοχών των ελληνικών πληρωμάτων το οποίο δαπανάται στην Ελλάδα.

Εφόσον προσδιορίσαμε λοιπόν τη έννοια του ναυτιλιακού συναλλάγματος και το τι αυτή περιλαμβάνει, θα προχωρήσουμε στο να αντιληφθούμε τους παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται και επηρεάζεται και τη συμβολή του προς τη χώρα μας.

¹⁰ Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία. Νοέμβριος 2013

4.3.1. Προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές

Το μέγεθος των ναυτιλιακών εισπράξεων που εισάγεται στην Ελλάδα υπό τη μορφή ναυτιλιακού συναλλάγματος επηρεάζεται από περισσότερους του ενός παράγοντες. Σημαντικοί από τους οποίους είναι η οικονομική συγκυρία και η αντίστοιχη κατάσταση της ναυλαγοράς, το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου καθώς και η προσέλκυση του στην ελληνική σημαία αλλά και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα. Ακόμη ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών, το ύψος των αμοιβών τους, αλλά και το ύψος των πιστώσεων από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Κανένας όμως από τους παραπάνω παράγοντες από μόνος του δεν μπορεί να ερμηνεύσει ικανοποιητικά την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα της Διεύθυνσης Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών της Τράπεζας της Ελλάδος η οποία έγινε το Δεκέμβριο του 2015, οι βασικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι το επίπεδο των ναύλων όπως αυτό παρουσιάζεται από το ναύλο-δείκτης Clark Sea Index και η συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ / Δολαρίου καθώς και οι πιστώσεις που έχουν χορηγηθεί προς τον κλάδο της ναυτιλίας, ως ένδειξη επέκτασης του ελληνόκτητου στόλου. Παρακάτω θα αναλύσουμε κάθε παράγοντα ξεχωριστά προσδιορίζοντας και τη συσχέτισή του με τις ναυτιλιακές εισπράξεις.

1. Ο **ναύλο-δείκτης ClarkSea Index** εκφράζεται σε δολάρια ΗΠΑ ανά ημέρα. Είναι ένας σταθμισμένος μέσος δείκτης των ναύλων όλων των κύριων εμπορικών πλοίων. Ο δείκτης αυτός είναι ο μόνος δημοσιευμένος εβδομαδιαίος δείκτης εσόδων για όλους τους κύριους τύπους εμπορικών πλοίων και σταθμίζεται με βάση τον αριθμό των πλοίων ανά κατηγορία. Οι κατηγορίες πλοίων τις οποίες καλύπτει ο δείκτης αυτός είναι τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια (VLCC, Suezmax, Aframax), τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (Capesize, Panamax, Handymax και Handysize), το πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (VLGC) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων¹¹. Μια άνοδος αλλά και μια πτώση των ναύλων όπως αυτές καταγράφονται από το ναύλο-δείκτη Clark Sea Index αντικατοπτρίζονται και στις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές του

¹¹ www.clarksons.net

Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Αναμένεται να υπάρχει θετική συσχέτιση μεταξύ του δείκτη Clark Sea Index και των θαλάσσιων εισπράξεων όπως αυτές καταγράφονται στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών.

Άμεσα συνδεδεμένη με το δείκτη Clark Sea Index και τις θαλάσσιες εισπράξεις είναι και η **συναλλαγματική ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου** καθώς χρησιμοποιείται για να μετατρέψουμε το δείκτη σε ευρώ. Έτσι όταν το δολάριο ανατιμάται έναντι του ευρώ, λιγότερα έσοδα σε ευρώ καταγράφονται ως θαλάσσιες εισπράξεις στο ελληνικό Ισοζύγιο υπηρεσιών.

2. Οι **πιστώσεις** που έχουν χορηγηθεί προς τις ναυτιλιακές εταιρίες από το εγχώριο τραπεζικό σύστημα. Η προσπάθεια αύξησης του μεγέθους της ναυτιλιακής συστάδας με έδρα την Ελλάδα οδηγεί τους πλοιοκτήτες στο να τείνουν να προτιμούν για τις τραπεζικές τους συναλλαγές πιστωτικά ιδρύματα ή καταστήματα αυτών, που εδρεύουν στην Ελλάδα και ειδικεύονται στην εξυπηρέτηση της ναυτιλίας. Με την ανάπτυξη αυτή των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών που συνδέονται με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, δημιουργείται δυναμική για τις εισπράξεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών από θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η χορήγηση δανείων αυξάνει το μέγεθος των ναύλων που διακανονίζεται μέσω των ελληνικών τραπεζών. Αυτό συμβαίνει καθώς στις περιπτώσεις όπου χορηγείται ένα δάνειο σε μια ναυτιλιακή εταιρεία από μια τράπεζα για την απόκτηση ενός πλοίου, η τράπεζα που χορηγεί το δάνειο δημιουργεί έναν τραπεζικό λογαριασμό τον λεγόμενο «operation account», στον οποίον ο δανειολήπτης υποχρεούται να καταβάλλει τους ναύλους που εισπράττονται από την λειτουργία και εκμετάλλευση του εκάστοτε χρηματοδοτούμενου πλοίου καθώς και να εκτελεί όλες τις εμπορικές συναλλαγές που αφορούν το εν λόγω πλοίο. Το ύψος των ανεξόφλητων δανείων αποτελεί ένδειξη της επέκτασης του εμπορικού στόλου γενικά αλλά και του ελληνόκτητου στόλου ειδικότερα. Η συσχέτιση ανάμεσα στα χορηγούμενα δάνεια και το ύψος των θαλάσσιων εισφορών αναμένεται να είναι θετική.

Η μελέτη του οικονομετρικού υποδείγματος της Τράπεζας της Ελλάδος πάνω στους προσδιοριστικούς παράγοντες των ναυτιλιακών εισπράξεων που έγινε το Δεκέμβριο του 2015, κατέληξε στα εξής αριθμητικά αποτελέσματα. Μια αύξηση του δείκτη Clark Sea Index κατά 10% θα οδηγήσει σε αύξηση των ναυτιλιακών εισπράξεων της τάξεως του 4,0% δηλαδή ο συντελεστής μετάδοσης των μεταβολών των τιμών των ναύλων στις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές είναι της τάξεως περίπου του 40%. Αυτή η περιορισμένη μετάδοση μπορεί να εξηγηθεί εάν φέρουμε στο μυαλό μας το διεθνή χαρακτήρα των ελληνικών ναυτιλιακών εκμεταλλεύσεων. Είναι γεγονός ότι τα έσοδα από ναύλους μπορούν να κατατίθενται σε τραπεζικούς λογαριασμούς σε διάφορα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα όπως το Λονδίνο και μόνο ένα μέρος των εσόδων να εισέρχεται στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα και να συμπεριλαμβάνεται στα στοιχεία που καταρτίζει η Τράπεζα της Ελλάδος.

Όσον αφορά τη περίπτωση του υπολοίπου των δανείων προς τις ναυτιλιακές εισπράξεις, η μακροχρόνια ελαστικότητα εκτιμάται στο 42%, δηλαδή μια αύξηση των ανεξόφλητων δανείων κατά 10% οδηγεί σε αύξηση των ναυτιλιακών εισροών κατά 4,2%. Παρατηρείται μείωση της ελαστικότητας των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές ως προς το υπόλοιπο των δανείων συγκριτικά με το 2010 όπου τότε ήταν της τάξεως του 74%, και μια αύξηση των πιστώσεων κατά 10% θα οδηγούσε σε αύξηση των εισπράξεων κατά 7,4%. Αυτή η μείωση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ολοκλήρωση των προγραμμάτων ναυπήγησης νέων πλοίων και ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου που ήταν σε υψηλά επίπεδα την περίοδο εκείνη¹², καθώς επίσης και στη γενικότερη κρίση του κλάδου. Η σπουδαιότητα του υπολοίπου των δανείων είναι διττή καθώς όπως και προαναφέραμε αφενός αντανακλά την αύξηση του ελληνόκτητου στόλου αλλά μας δείχνει και την ενίσχυση της ναυτιλιακής συστάδας.

Συνοψίζοντας λοιπόν ο ναύλο-δείκτης Clark Sea Index και το υπόλοιπο δανείων προς τη ναυτιλία μακροχρόνια αποτελούν τους βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες των εισπράξεων από το διαμετακομιστικό εμπόριο.

¹² Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος, Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Τράπεζα της Ελλάδος/Ιούλιος 2010

4.3.2. Διαχρονική εξέλιξη των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές

Διαχρονικά το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών όσον αφορά τις μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών καλύπτοντας μεγάλο ποσοστό του συνεχώς αυξανόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Πιο συγκεκριμένα τη περίοδο 2000-2008 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στο περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καλύπτοντας μεσοσταθμικά 24,3% του εμπορικού ισοζυγίου, το 40% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και το 53,1% των εισπράξεων από τον τριτογενή τομέα (τομέα υπηρεσιών).¹³ Το μεγαλύτερο μέρος των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών από μεταφορές αποτελείται, σε ποσοστό περίπου της τάξεως του 93%, από τις εισπράξεις από τη παροχή θαλάσσιων μεταφορών, αναγνωρίζοντας για ακόμη μια φορά το ότι η ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της εθνικής μας οικονομίας.

Για να γίνει αυτό λοιπόν αντιληπτό, και να δείξουμε με αριθμούς το πόσο συνεισφέρει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην ελληνική οικονομία δημιουργήσαμε τον παρακάτω πίνακα 4-2 με τις εισπράξεις, τις πληρωμές και το ισοζύγιο από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις πωλήσεις και τις αγορές πλοίων, αλλά και τις καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές για τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια.

¹³ Το ναυτιλιακό πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2014

Πίνακας 4-2 Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (ποσά σε εκατ. ευρώ)

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών	4.005,5	5.143,2	7.918,2	8.306,1	8.255,7	10.251,7	11.139,0	7.471,9	8.088,3	7.630,2	7.340,9	7.542,8	8.553,3	6.015,4	4.484,6
Εισπράξεις	7.997,0	8.961,1	12.404,2	12.953,0	13.280,2	15.678,5	17.623,6	12.261,6	14.013,1	12.710,9	11.760,9	10.672,1	11.448,7	8.136,8	5.796,2
Πληρωμές	3.991,5	3.817,9	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7	4.420,0	3.129,3	2.895,4	2.121,4	1.311,6
Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών	443,3	183,9	181,6	-708,7	-3.152,2	-5.428,5	-4.674,1	-3.305,5	-3.505,6	-3.260,1	-1.038,4	-1.478,9	-2.145,9	-431,2	-141,2
Εξαιρέτες Πλοίων (εισπράξεις)	531,0	260,5	1.291,4	1.602,2	1.631,8	2.275,4	1.582,0	771,7	798,6	754,7	737,8	443,0	626,0	175,5	156,1
Εισαγωγές Πλοίων (πληρωμές)	87,7	76,6	1.109,8	2.310,9	4.784,0	7.703,9	6.256,1	4.077,2	4.304,2	4.014,8	1.776,2	1.921,9	2.771,9	606,7	297,3
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (μετά από τις καθαρές εισαγωγές πλοίων)	4.448,8	5.327,1	8.099,8	7.597,4	5.103,5	4.823,2	6.464,9	4.166,4	4.582,7	4.370,1	6.302,5	6.063,9	6.407,4	5.584,2	4.343,4

Πηγή: Ανάλυση και επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος

Πιο συγκεκριμένα, ο αυξημένος ρυθμός ανόδου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για το διάστημα 2002-2008 οφείλεται τόσο στην αύξηση των ναύλων, όσο και στη αυξημένη ζήτηση για μεταφορές από ένα σύνολο ανεπτυγμένων χωρών, με κύρια να ξεχωρίζει την Κίνα. Το 2002, αποτελεί ένα έτος αφετηρία της σταθερής ανοδικής πορείας της ναυτιλίας και σαν αποτέλεσμα των ναυτιλιακών απολαβών, με τις ναυτιλιακές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές να φτάνουν το ποσό των 7,99 δις. Ευρώ και οι πληρωμές τα 3,99 δις. Ευρώ, με αποτέλεσμα το ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών να φτάνει τα 4,01 δις. Ευρώ.

Την πενταετία 2004-2008 οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών κατέγραψαν θεαματική άνοδο με μέσο ετήσιο ρυθμό 15%, με αποκορύφωμα το 2008, που για αρκετό κόσμο του χώρου της ναυτιλίας θεωρείται χρυσή χρονιά για τον κλάδο, με τις εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές να έχουν εκτοξευθεί πια στα 17,62 δις. Ευρώ και το ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στα 11,14 δις. Ευρώ, φτάνοντας στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων ετών.

Το 2009 τώρα, σημειώθηκε μια κάμψη όπως ήταν αναμενόμενο, καθώς μετά από μια περίοδο διαρκούς και θεαματικής ανόδου του κλάδου, επέρχεται ο κορεσμό σε κάποιο χρονικό σημείο και μια περίοδο ύφεσης. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι μια τόσο μεγάλη άνοδος, οδήγησε σε συνεχή αύξηση των εταιρειών και των πλοίων που εισήλθαν στον κλάδο, με αποτέλεσμα μια κατάσταση υπερπροσφοράς και μεγάλης πτώσης των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές, οι οποίες επηρέασαν άμεσα τα λειτουργικά έσοδα στο σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου και τον οδήγησαν σε μια περίοδο κρίσης. Η κρίση αυτή, σε συνδυασμό με την παγκόσμια οικονομική κρίση, οδήγησαν σε μείωση των εισπράξεων, με ετήσια πτώση κατά 30%, το 2009 συγκεκριμένα, και με προσπάθεια περιορισμένης ανάκαμψης έκτοτε. Πιο αναλυτικά, οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών την πενταετία 2009-2013 αντιστοιχούσαν στο 5,9% του ΑΕΠ, έχοντας μειωθεί από το υψηλό επίπεδο του 6,9% της προηγούμενης πενταετίας.

Το 2014, οι εισπράξεις της ελληνικής οικονομίας από τη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν σε μικρό ποσοστό φθάνοντας τα 11,49 δις. Ευρώ έναντι 10,67 δις. Ευρώ το 2013, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα σε πλοία και στη ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Το εξάμηνο Ιανουάριος – Ιούνιος του 2015 οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος έφτασαν τα 5,62 δις. Ευρώ, κρατώντας σταθερά σχετικά επίπεδα συγκριτικά με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2014 που ήταν 5,53 δις. Ευρώ. Το εξάμηνο όμως Ιούλιος – Δεκέμβριος 2015, με την επιβολή των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων και όλη την αναστάτωση που έφερε το δημοψήφισμα στη χώρα μας, οι εισπράξεις των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών έπεσαν θεαματικά ιδίως τον Ιούλιο του 2015 και για το εξάμηνο που αναφέραμε ανήλθαν σε 2,52 δις. Ευρώ έναντι 5,91 δις. Ευρώ την αντίστοιχη περίοδο του 2014. Το 2016, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές συνέχισαν την πτωτική τους πορεία, αγγίζοντας το χαμηλότερο των τελευταίων χρόνων ποσό των 5,79 δις. Ευρώ.

Επειδή τα διαθέσιμα στοιχεία για το έτος που διανύουμε είναι περιορισμένα, αξίζει να σημειωθεί έστω μια αναφορά στο πρώτο τετράμηνο του 2017, όπου η βελτίωση του ισοζυγίου μεταφορών αντανάκλα την άνοδο των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές κατά 20,9% περίπου, η οποία οφείλεται στην άνοδο των ναύλων ξηρού φορτίου, ως αποτέλεσμα της αυξημένης ζήτησης των τελευταίων μηνών, αλλά και της μερικής ελάφρυνσης των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

5. ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

5.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος όπως αναφέραμε και παραπάνω λοιπόν αποτελούν στην περίπτωση της χώρας μας μία σημαντική, μόνιμη και παραδοσιακή πηγή ενίσχυσης του ισοζυγίου πληρωμών. Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των άδηλων πόρων συμβάλλοντας στην ελάττωση του χρόνιου εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας.

Εν μέσω των συνθηκών διπλής κρίσης που επικρατεί στην Ελλάδα, των διπλών ελλειμμάτων-Δημόσιο έλλειμμα, έλλειμμα Ισοζυγίου Πληρωμών- και διπλών χρεών- Δημόσιο και εξωτερικό χρέος – η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος έχει πρόσθετες διαστάσεις και σημασία λόγω της συνεισφοράς του σε πολλά επίπεδα τη συνολικής προσπάθειας της διαδικασίας προσαρμογής.

Μετά την απώλεια πρόσβασης της χώρας στις χρηματαγορές, η εισροή των ναυτιλιακών εισπράξεων επηρεάζει θετικά και βελτιώνει σημαντικά τη ρευστότητα των εγχώριων τραπεζών. Ακόμη διευκολύνει τη διαδικασία προσαρμογής της οικονομίας και μείωσης των ελλειμμάτων, που αναφέραμε παραπάνω, ιδιαιτέρως του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών, χωρίς όμως να χρειάζεται μεγαλύτερη περικοπή της ζήτησης με υφεσιακές επιπτώσεις. Είναι αναμενόμενο ότι χωρίς τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος οι οποίες περιορίζουν ή και καλύπτουν το έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, η χώρας μας θα έπρεπε να υιοθετηθεί μια πιο περιοριστική οικονομική πολιτική μειώνοντας τις εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών από το εξωτερικό για την κάλυψη των όλο και αυξανόμενων αναγκών της. Παρέχει με αυτόν τον τρόπο δυνατότητες για μεγαλύτερα περιθώρια ελιγμών στην άσκηση της απαιτούμενης Δημοσιονομικής Προσαρμογής. Η εισροή του και η μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου αποτελεί δείγμα και ψήφο εμπιστοσύνης στην ελληνική οικονομία, ότι μπορεί να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις της, για επίτευξη των

στόχων της δημοσιονομικής πολιτικής, αναστρέφοντας έτσι το αρνητικό κλίμα των σημερινών δεδομένων¹⁴.

5.2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ (2015-2016)

Τα δύο τελευταία χρόνια (2015-2016) οι μεγάλες μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία, αποτέλεσμα της αναπάντεχης επιβράδυνσης του εμπορίου, βρήκαν τη διεθνή ναυτιλία ευάλωτη εξαιτίας της υφιστάμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας που είχε προκύψει από τα προηγούμενα χρόνια και των προβλημάτων ρευστότητας από τη δυστοκία στη χρηματοδότηση και το δανεισμό.

Το 2015 η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε στο πολύ χαμηλό επίπεδο του 3,1% και το παγκόσμιο εμπόριο παρουσίασε αύξηση μόνο 2,6%.¹⁵ Μέσα στο έτος τώρα, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είχε ανάπτυξη 2% έναντι αύξησης του παγκόσμιου στόλου 3%. Τα προβλήματα αυτά είχαν άμεση επίδραση στην αγορά πλοίων μεταφοράς ξηρού – χύδην φορτίου, όπου οι ναύλοι υπέστησαν δραματική πτώση, σημειώνοντας ιστορικά χαμηλό ρεκόρ. Αντίθετα θετικές παράμετροι εμφανίστηκαν στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων όπου η ναυλαγορά διατηρήθηκε υγιής. Όσον αφορά τον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τώρα, ενώ το πρώτο εξάμηνο του 2015 χαρακτηρίστηκε από ανάκαμψη των κερδών, ακολούθησε κατάρρευση στο δεύτερο με μείωση του επιπέδου των ναύλων της τάξεως του 9%.

Το 2015 αποτέλεσε ένα ιδιαίτερος επεισοδιακό έτος και για την Ελλάδα. Η πολιτική αστάθεια και η αβεβαιότητα σχετικά με την συμφωνία Ελλάδος, Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, οδήγησαν στην επιβράδυνση της εθνικής οικονομίας με το πρωτοφανές κλείσιμο των ελληνικών τραπεζών και την επακόλουθη επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων (capital controls). Τα γεγονότα αυτά σημάδεψαν τη δεδομένη περίοδο. Η ναυτιλία ως κατεξοχήν φιλελεύθερη δραστηριότητα δεν μπορεί να λειτουργεί και να αναπτύσσεται σε περιβάλλον με περιοριστικούς οικονομικούς όρους και αβεβαιότητα στις επενδυτικές δραστηριότητες.

¹⁴ Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία. Νοέμβριος 2013

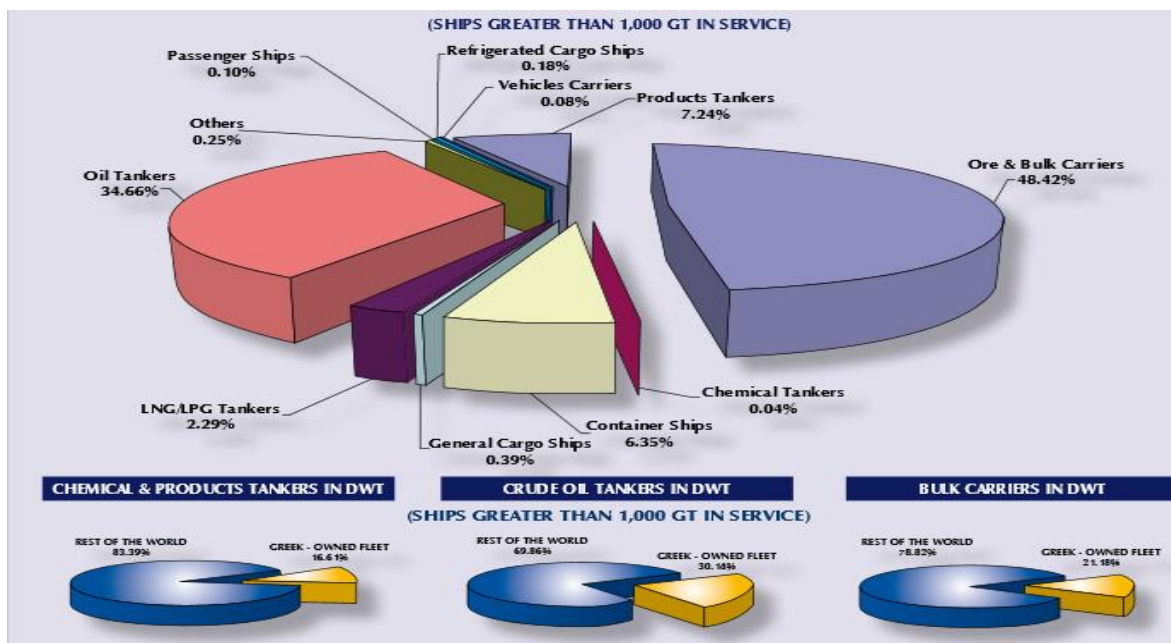
¹⁵ International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2016

Καθώς όμως ο ναυτιλιακός τομέας χαρακτηρίζεται από προσαρμοστικότητα στις καταστάσεις και στις μεταπτώσεις της αγοράς και βρίσκει πάντα δρόμους προς την ανάκαμψη, η αρχική σοβαρή αναστάτωση στην καθημερινή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ξεπεράστηκε σύντομα με αρνητικές συνέπειες όμως για την εθνική οικονομία.

Έτσι, παρά το ιδιαίτερος δυσμενές οικονομικό περιβάλλον τόσο εσωτερικά όσο και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να διατηρεί την ηγετική της θέση. Η ελληνόκτητη ναυτιλία διατηρεί την πρώτη θέση διεθνώς με το στόλο της, ανεξαρτήτου χωρητικότητας να ανέρχεται σε 4.909 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 328.254.495 τόνων deadweight (dwt), αντιπροσωπεύοντας το 16,05% του παγκόσμιου στόλου σε dwt.¹⁶

Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και την δεύτερη εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα ο ελληνόκτητος στόλος άνω των 1000 GT ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου.

Πίνακας 5-1 Ανάλυση ανά τύπο πλοίου του ελληνόκτητου στόλου



Πηγή: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopedia, Ιανουάριος 2016

Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων, παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και την ασταθή ναυλαγορά, ανήλθαν σε 407 πλοία μέχρι το τέλος του 2015.

¹⁶ Petrofin Research-Greek fleet statistics-December 2016

Γεγονός το οποίο φανερώνει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους, επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά πιο προηγμένα και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία. Ιδιαίτερη δραστηριότητα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές συμμετέχουν σχεδόν στο 50% των αναφερόμενων συναλλαγών είτε από την πλευρά του αγοραστή, είτε του πωλητή. Βέβαια η παρατεταμένη περίοδος χαμηλών ναύλων είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση σε μεγάλο βαθμό των παροπλισμένων πλοίων υπό ελληνικά συμφέροντα.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση σημάδεψε και χαρακτήρισε και το 2016. Οι αβεβαιότητα στο πολιτικό σκηνικό, στη οικονομία αλλά και στην εμπορική πολιτική των ανεπτυγμένων οικονομιών συνεχίστηκε με τη μέση οικονομική ανάπτυξη να είναι σταθερή όπως και το 2015 στο 3,1%. Το παγκόσμιο εμπόριο δυστυχώς επιβραδύνθηκε και άλλο, με το ρυθμό αύξησης του όγκου του να είναι στο πολύ χαμηλό 2,3%. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου τώρα ήταν 2,6% παρουσιάζοντας βελτίωση συγκριτικά με το 2015. Το 2016 η ναυλαγορά τόσο των πλοίων μεταφοράς ξηρού – χύδην φορτίου, όσο και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε την αρνητική της πορεία, ενώ πτώση σημείωσε και ο κλάδος των πετρελαιοφόρων κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας μεταξύ στόλου και εμπορίου.

Το 2016 ήταν δύσκολη χρονιά και για τη χώρα μας, με την πολιτική και οικονομική αβεβαιότητα να τη χαρακτηρίζει για ακόμα μια χρονιά και να δημιουργεί ένα μη ελκυστικό περιβάλλον για επενδύσεις στη χώρα. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων συνεχίστηκαν με σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων να καταφεύγουν σε άλλες λύσεις για την άμεση και αποτελεσματική εκπλήρωση των οικονομικών τους υποχρεώσεων, λύσεις της οποίες θα αναλύσουμε παρακάτω.

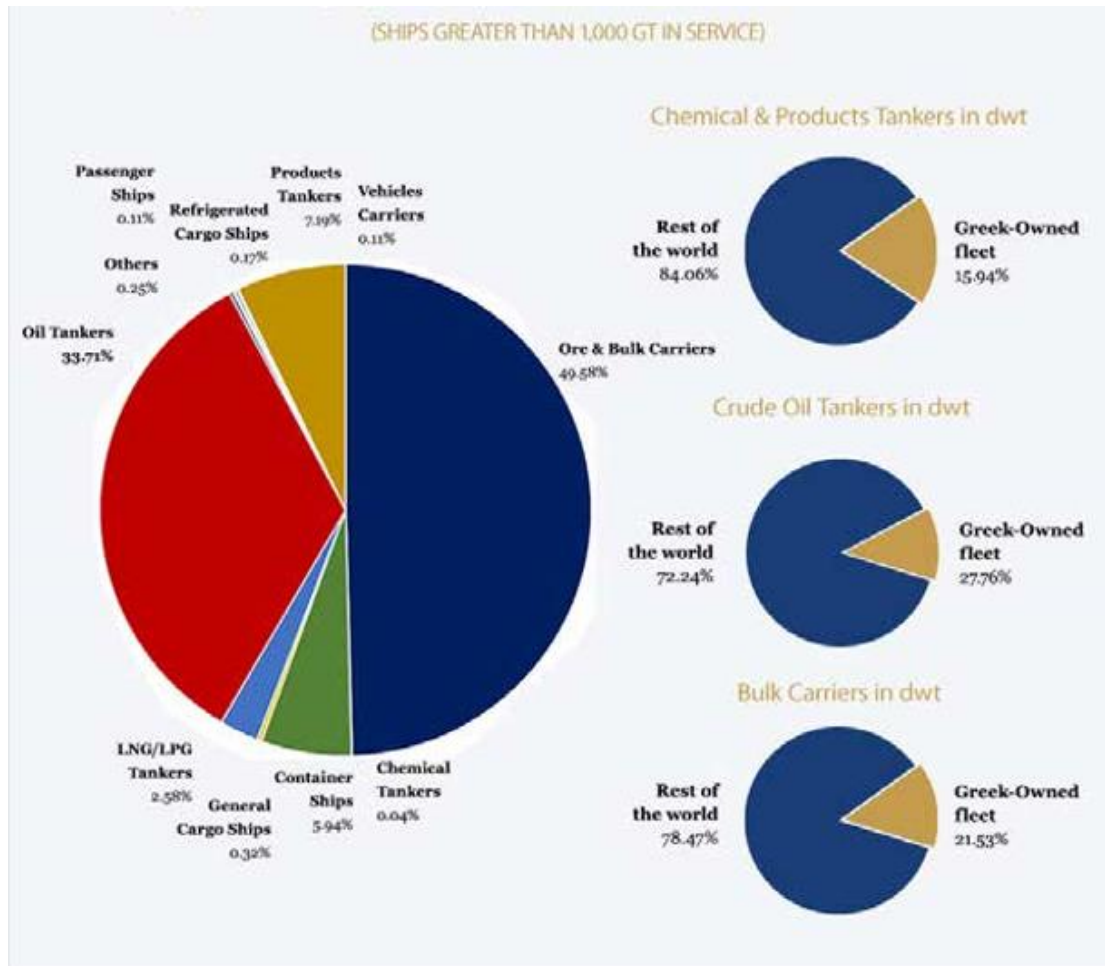
Παρόλα αυτά όμως η ηγετική θέση της Ελλάδος σε διεθνές επίπεδο διατηρήθηκε για ακόμη μια φορά, με το στόλο της, ανεξαρτήτου χωρητικότητας να ανέρχεται σε 5.230 πλοία συνολικής χωρητικότητας 361.934.040 τόνων deadweight (dwt), αντιπροσωπεύοντας το 16,36% του παγκόσμιου στόλου σε dwt.¹⁷

Η ελληνική σημαία κατέχει για ακόμη μια χρονιά την έβδομη θέση διεθνώς και την δεύτερη εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σε dwt). Πιο συγκεκριμένα ο ελληνόκτητος στόλος άνω των 1000 GT ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53%

¹⁷ Petrofin Research-Greek fleet statistics-December 2016

φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώνων πετρελαίου.

Πίνακας 5-2 Ανάλυση ανά τύπο πλοίου του ελληνόκτητου στόλου



Πηγή: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopedia, Ιανουάριος 2017

Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων, παρά τη χαμηλή ναυλαγορά, ανήλθαν σε 288 πλοία ποσό αρκετά μειωμένο βέβαια συγκριτικά με το 2015. Η ελληνική ναυτιλία διατηρεί επίσης ένα χαμηλό ηλικιακό προφίλ του στόλου της, και είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως.

Τα επόμενα χρόνια αναμένονται δύσκολα για την παγκόσμια ναυτιλία, με τον δρόμο προς τη πλήρη ανάκαμψη να είναι μακρύς, με τη ναυτιλιακή αγορά να παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, στασιμότητα να χαρακτηρίζει την ανάπτυξη των οικονομιών των μεγάλων χωρών

και η ανάγκη πειθαρχίας στη διαχείριση των ανισορροπιών μεταξύ προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής δραστηριότητας να κρίνεται απαραίτητη. Ακόμη το αυξημένο κόστος δανεισμού και η περιορισμένη πρόσβαση στη χρηματοδότηση είναι μερικοί ακόμη παράγοντες που θα κληθεί να αντιμετωπίσει και η ελληνική ναυτιλία προκειμένου να διατηρήσει και να επεκτείνει το μερίδιό της στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό. Τα σημάδια μικρής ανάκαμψης που παρατηρήθηκαν τους πρώτους μήνες του 2017 κυρίως λόγω των διαλύσεων πλοίων, των αναπροσαρμογών των ναυπηγήσεων αλλά και της μικρής έστω αυξητικής τάσης του παγκόσμιου εμπορίου ας ελπίσουμε να συνεχιστούν με ευεργετικά αποτελέσματα για την ναυτιλία τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο.

5.3. ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΕΝ ΜΕΣΩ CAPITAL – CONTROLS

Ο φόβος που έχει δημιουργηθεί σε πλοιοκτήτριες εταιρείες στη χώρα μας από την επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων, τα λεγόμενα capital controls, αλλά και τα ενδεχόμενα προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίσουν στο μέλλον λόγω αυτών των συνθηκών, οδήγησαν αναπόφευκτα σε πτώση του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Η συμπεριφορά αυτή των εισροών συναλλάγματος εξηγείται από το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι εταιρείες εντάσεως κεφαλαίου με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταποκριθούν με την ταχύτητα και την ευελιξία που απαιτείται στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον που λειτουργούν όταν είναι υπό τον έλεγχο στην κίνηση κεφαλαίων, ακόμη και με τις ρυθμίσεις που έχουν προβλεφθεί για αυτές.

Σαν άμεσο αποτέλεσμα των capital controls λοιπόν, είχαμε την εκδήλωση πιέσεων από πλευράς ξένων μετόχων και επενδυτών με σημαντική συμμετοχή σε ελληνικές εισηγμένες και μη ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να προβούν στη δρομολόγηση εσόδων στο εξωτερικό με τη μεταφορά των τρεχούμενων λογαριασμών τους στο εξωτερικό.

Ένα ακόμη αποτέλεσμα των capital controls ήταν και η φυγή ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο εξωτερικό. Αρκετά ναυτιλιακά κέντρα όπως το Λονδίνο, το Ντουμπάι, η Σιγκαπούρη, η Κύπρος, το Μονακό και το Ρότερνταμ επιδίδονται σε αγώνα δρόμου για την προσέλκυση ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αυτής της τάσης αποτελεί η Κύπρος στην οποία υπήρξε εγκατάσταση νέων Ελλήνων εφοπλιστών. Μάλιστα παρατηρήθηκε αύξηση των εισπράξεων από ναυτιλιακές δραστηριότητες στο

ισοζύγιο υπηρεσιών της Κύπρου για το 2015 συγκριτικά με το 2014, γεγονός το οποίο αποδίδεται σε αυτήν την εγκατάσταση.

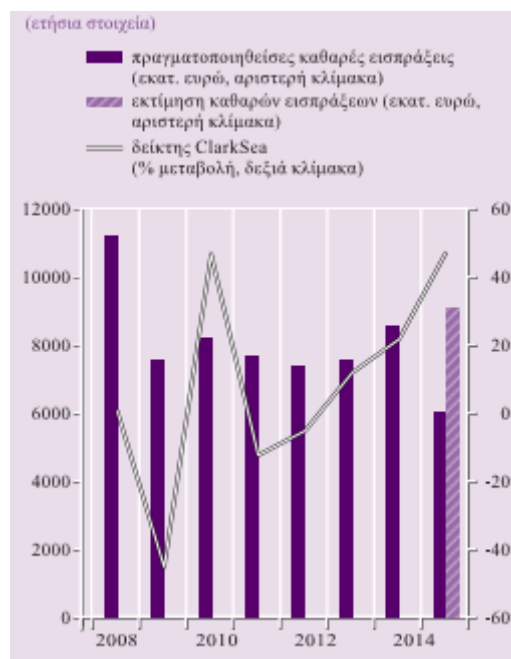
Ακόμη προκειμένου να αποφύγουν τους κεφαλαιακούς ελέγχους, οι ναυτιλιακές εταιρείες διοχετεύουν τη ρευστότητα τους σε τράπεζες του εξωτερικού, παρακάμπτοντας το προβληματικό ελληνικό σύστημα. Έτσι διενεργούν όλες τις συναλλαγές τους από τους λογαριασμούς που έχουν σε ξένες τράπεζες και στην Ελλάδα εισάγουν χρήματα μόνο για μισθοδοσίες και την πληρωμή των προμηθευτών. Σαν αποτέλεσμα λοιπόν όλων αυτών για το 2015 παρατηρήθηκε σημαντική πτώση των εισπράξεων των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών της τάξεως του 30% έναντι του 2014. Αυτή η μείωση σχετίζεται άμεσα με την επιβολή των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων για τους λόγους που προαναφέραμε, καθώς από τον Ιούλιο του 2015 όπου και εφαρμόστηκαν τα capital controls, έπεσαν θεαματικά με βραδεία ανάκαμψη μέσα στο έτος.

Θέλοντας λοιπόν να εξηγήσουμε με αριθμούς την επίδραση των capital controls στις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές, παρατηρούμε ότι το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 5,62 δις. Ευρώ. Στο διάστημα όμως από τον Ιούλιο του 2015 μέχρι και το Δεκέμβριο του ίδιου έτους οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν μόνο σε 2,52 δις. Ευρώ, σημειώνοντας μείωση σχεδόν 50% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 όπου ήταν 5,91 δις. Ευρώ. Σε πολύ χαμηλά επίπεδα κινήθηκαν οι εισροές ξένου συναλλάγματος και το πρώτο εξάμηνο του 2016 όπου έφτασαν τα 2,76 δις. Ευρώ, ενώ το δεύτερο εξάμηνο παρουσίασαν μια ελαφριά ανάκαμψη και ανήλθαν σε 3,04 δις. Ευρώ.¹⁸

Σύμφωνα με τη Νομισματική Πολιτική 2015-2016 της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2015, οι καθαρές εισπράξεις υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώθηκαν στα 6.015 εκατ. Ευρώ, ενώ αντίθετα το 2014 ανήλθαν σε 8.553 εκατ. Ευρώ παρουσιάζοντας πτώση της τάξεως του 29,7%. Αυτή η απόκλιση μεταξύ των δύο ετών των 2,538 εκατ. Ευρώ είναι η επίπτωση των κεφαλαιακών ελέγχων στις καθαρές εισπράξεις των θαλάσσιων μεταφορών. Η σύγκριση με το 2014 είναι λογική καθώς αποτελεί ένα κατάλληλο έτος αναφοράς για τις εισπράξεις αυτές καθώς και οι μηνιαίες και οι ετήσιες εισπράξεις για το 2014 κινούνται σε παρόμοια επίπεδα με το μηνιαίο και ετήσιο μέσο όρο της περιόδου 2000-2013. Οι καθαρές εισπράξεις υπηρεσιών από θαλάσσιες μεταφορές για το 2016 τώρα, ανήλθαν σε 4,484 εκατ. Ευρώ συνεχίζοντας την πτωτική τους πορεία εν μέσω κεφαλαιουχικών περιορισμών.

¹⁸ Τράπεζα της Ελλάδος – Ισοζύγιο Υπηρεσιών (Τριμηνιαία στοιχεία)

Βέβαια το να συγκρίνουμε την εξέλιξη των εσόδων σε σχέση με το 2014 δεν λαμβάνει υπόψη το πώς θα εξελίσσονταν τα έσοδα από το θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο με βάση τους παράγοντες που τα προσδιορίζουν εάν απουσίαζαν τα capital controls. Σύμφωνα λοιπόν με το οικονομετρικό υπόδειγμα για τις εισπράξεις (για τη δομή του βλ. Bragoudakis et al.2015-2016) και το οποίο λαμβάνει υπόψη τους προσδιοριστικούς παράγοντες που αναλύσαμε και παραπάνω, δηλαδή την εξέλιξη του επιπέδου των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου, όπως αυτό προσεγγίζεται από το υπόλοιπο των δανείων προς τη ναυτιλία, προσεγγιστικά το μέγεθος στο οποίο είχαν διαμορφωθεί οι καθαρές εισπράξεις, χωρίς την επίδραση των κεφαλαιακών ελέγχων, εκτιμώνται στο ποσό των 9,076 εκατ. ευρώ για το 2015 έναντι 6,015 εκατ. ευρώ που τελικά και πραγματοποιήθηκαν. Με αυτόν τον τρόπο προκύπτει ουσιαστικά ότι η επίπτωση της επιβολής των κεφαλαιουχικών ελέγχων στις καθαρές εισπράξεις αγγίζει το ποσό των 3.061 εκατ. ευρώ ή περίπου στο 1,7% του ονομαστικού ΑΕΠ για το 2015.¹⁹



Διάγραμμα 5-1 Καθαρές εισπράξεις από το διαμετακομιστικό εμπόριο και εκτίμηση αυτών χωρίς κεφαλαιουχικούς περιορισμούς

Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος και Clarkson

Σημείωση: Τα στοιχεία αφορούν καθαρές εισπράξεις υπηρεσιών διαμετακομιστικού εμπορίου και λοιπών υπηρεσιών (ρυμουλκήσεις, επισκευές).

¹⁹ Νομισματική Πολιτική 2015-2015 – Τράπεζα της Ελλάδος, Ιούνιος 2016

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες για να ξεπεράσουν το εμπόδιο των περιορισμών στην διαχείριση των κεφαλαίων τους, που επιβλήθηκαν από τα capital controls, απέφυγαν να εισάγουν έσοδα στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Η τάση αυτή, απόρροια των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων δυστυχώς συνεχίστηκε και το 2016 σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, με τις καθαρές εισπράξεις υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών να φτάνουν το χαμηλό ποσό των 4,6 δις. ευρώ, δημιουργώντας έντονες ανησυχίες για μόνιμη καθιέρωση μια νέας στρατηγικής εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σύμφωνα με την οποία εντός της Ελλάδας θα εισάγονται μόνο όσες εισπράξεις είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους, κρατώντας το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων τους στο εξωτερικό.

5.4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ

Με τον όρο τραπεζική χρηματοδότηση της ναυτιλίας εννοούμε τη διαδικασία δανεισμού χρηματικού κεφαλαίου σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση από μια τράπεζα προκειμένου να καταστεί δυνατή τόσο η συνέχιση, όσο και η βελτίωση της λειτουργίας της εταιρείας μέσω της αγοράς ενός νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί πολύ βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών.

Δυστυχώς όμως η γενικότερη υφεσιακή περίοδος της ναυτιλιακής αγοράς σε συνδυασμό με τους κεφαλαιουχικούς περιορισμούς οδήγησε τις τράπεζες να ενδιαφέρονται λιγότερο προσφέροντας χαμηλότερα ποσοστά χρηματοδότησης. Πιο συγκεκριμένα, η τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας παρουσίασε για το 2016 μείωση συγκριτικά με το 2015 της τάξεως του 8,77%. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το σύνολο της αξίας των τραπεζικών δανείων να βρεθεί στα 57,21 δις. δολάρια από 62,71 δις. δολάρια το 2015.²⁰ Πρόκειται για τη μεγαλύτερη μείωση που έχει καταγραφεί από το 2009, παρότι ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε αύξηση κατά 3% σε όρους Deadweight, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Ακόμη τα εκταμιευμένα δάνεια μειώθηκαν κατά 5,43% ενώ τα εγκεκριμένα αλλά μη εκταμιευμένα συγκριτικά με το 2015 έχουν μειωθεί και αυτά κατά 38%. Αυτό μας κάνει να οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η αναπτυξιακή πορεία στηρίχθηκε από τους

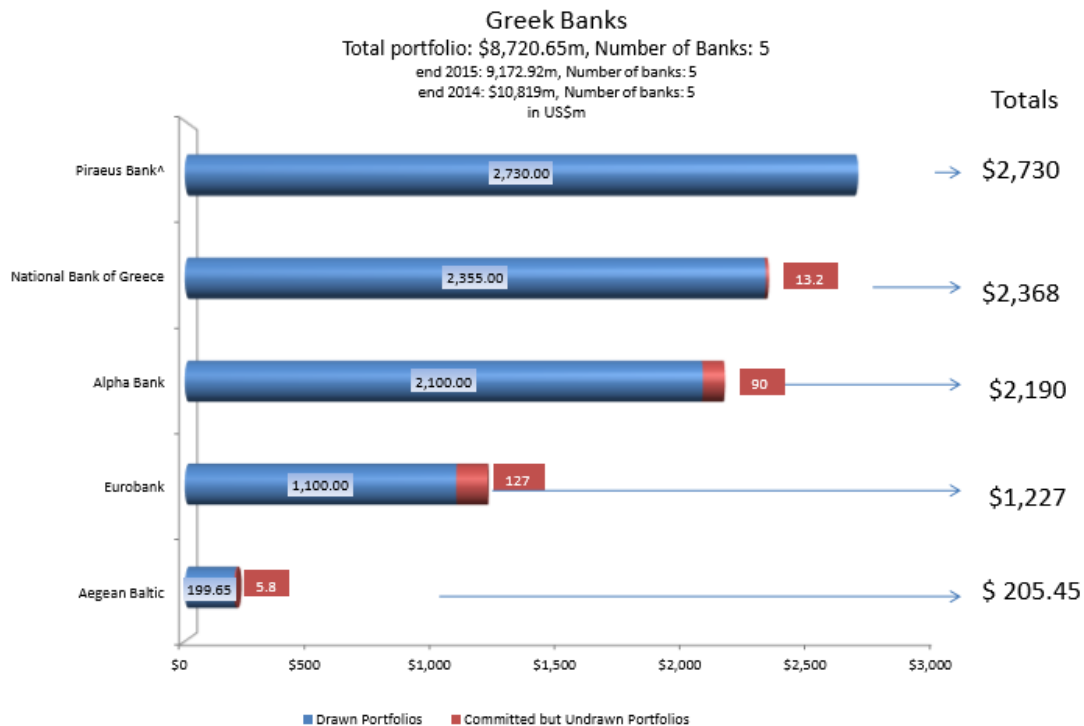
²⁰ Petrofin Bank Research “Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance”-May 2017

Έλληνες πλοιοκτήτες από ένα συνδυασμό άλλων πηγών χρηματοδότησης (Funds, Chinese Leasing, Private individuals' equity), σαν απόρροια της συρρίκνωσης της τραπεζικής χρηματοδότησης.

Όπως αναλύσαμε και προηγουμένως η χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα η χρηματοδότηση από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, αποτελεί βασικό προσδιοριστικό παράγοντα των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών από θαλάσσιες μεταφορές καθώς όσο αυξάνονται τα χορηγούμενα δάνεια τόσο αυξάνεται και το μέρος των ναύλων και των εμπορικών συναλλαγών τα οποία διακανονίζονται μέσω των ελληνικών τραπεζών.

Ενώ πριν από τους κεφαλαιουχικούς περιορισμούς ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων τα οποία διαχειρίζονταν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες προέρχονταν από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, μετά η κατάσταση άλλαξε με τον ελληνικό εφοπλισμό να δέχεται ισχυρό πλήγμα λόγω της περιορισμένης τραπεζικής χρηματοδότησης.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με έρευνα της Petrofin Bank Research, όσον αφορά τις ελληνικές τράπεζες οι οποίες στηρίζουν τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας επισημαίνεται ότι για το 2016, το ναυτιλιακό δανειακό χαρτοφυλάκιο μόνο δύο τραπεζών παρουσιάζει άνοδο, και πιο συγκεκριμένα της Eurobank που αυξήθηκε κατά 2,59% και της Alpha Bank κατά 4,29%. Το δανειακό χαρτοφυλάκιο συνολικά όλων των ελληνικών τραπεζών προς το ναυτιλιακό κλάδο έφτασε το 2016 τα 8,7 δις. δολάρια από 9,17 δις. δολάρια το 2015. Η ελληνική τράπεζα με τη μεγαλύτερη έκθεση στην ναυτιλία είναι η Τράπεζα Πειραιώς με χαρτοφυλάκιο 2,73 δις. δολάρια και ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα με 2,37 δις. δολάρια, όπως αναλυτικά παρουσιάζεται στον παρακάτω διάγραμμα 5-2.



Διάγραμμα 5-2 Χαρτοφυλάκιο ελληνικών τραπεζών (εξαιρουμένης της ακτοπλοΐας)

Πηγή: Petrofin Bank Research – Ανάλυση έως 31 Δεκεμβρίου 2016

Σημαντικές αλλαγές έχουν σημειωθεί στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας και από τις ξένες τράπεζες, με το χαρτοφυλάκιο των ευρωπαϊκών τραπεζών να ανέρχεται στα 43,36 δις. δολάρια έναντι 50,94 δις δολάρια το 2015. Πτώση αντίστοιχη σημείωσε και το χαρτοφυλάκιο των τραπεζών της Άπω Ανατολής στα 6,15 δις. δολάρια το 2016 από 7,15 δις. δολάρια τον προηγούμενο χρόνο. Ο αριθμός των τραπεζών που εμπλέκονται στην ελληνική χρηματοδότηση είναι 51, όμως συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια υπάρχουν κάποιες εσωτερικές αλλαγές, με τράπεζες να μειώνουν σημαντικά την έκθεσή τους λόγω των επιπτώσεων που είχε η ναυτιλιακή κρίση και νέες να εμφανίζονται στο προσκήνιο. Η ξένη τράπεζα με το μεγαλύτερο δανειακό χαρτοφυλάκιο είναι η Credit Suisse, της οποίας η έκθεση στη ελληνική ναυτιλιακή αγορά αγγίζει το ποσό των 6,47 δις, δολαρίων, η οποία συγκριτικά με το 2015 εμφάνισε μια μικρή μείωση έκθεσης κατά 3,72%.

Πίνακας 5-3 Χαρτοφυλάκιο ελληνικής ναυτιλίας μέχρι το τέλος του 2016 (US\$M)

Greek shipping portfolios as of end 2016			
Rank	Bank	Drawn	Committed but Undrawn Total
1	Credit Suisse*	\$5,935.00	\$535.00 \$6,470.00
2	DVB	\$4,230.00	\$80.00 \$4,310.00
3	Royal Bank of Scotland~*	\$3,000.00	\$0.00 \$3,000.00
4	HSBC*	\$2,600.00	\$400.00 \$3,000.00
5	Piraeus Bank ^	\$2,730.00	\$0.00 \$2,730.00
6	ABN AMRO	\$1,933.02	\$591.68 \$2,524.70
7	Citibank	\$1,800.00	\$700.00 \$2,500.00
8	BNP Paribas	\$2,072.00	\$409.00 \$2,481.00
9	National Bank of Greece	\$2,355.00	\$13.20 \$2,368.20
10	Alpha Bank	\$2,100.00	\$90.00 \$2,190.00
11	DNB	\$2,000.00	\$114.00 \$2,114.00
12	ING	\$1,890.00	\$219.00 \$2,109.00
13	HSH Nordbank ¹ *	\$1,850.00	\$100.00 \$1,950.00
14	Nordea*	\$1,300.00	\$300.00 \$1,600.00
15	CHINA EXIM ^o *	\$1,600.00	\$0.00 \$1,600.00
16	DB - Deutsche Shipping*	\$1,500.00	\$0.00 \$1,500.00
17	Unicredit	\$1,190.00	\$170.00 \$1,360.00
18	KEXIM*	\$1,300.00	\$0.00 \$1,300.00
19	Eurobank	\$1,100.00	\$127.00 \$1,227.00
20	KFW	\$799.00	\$243.00 \$1,042.00
21	Calyon*	\$750.00	\$0.00 \$750.00
22	China Everbright Bank ^o *	\$600.00	\$0.00 \$600.00
23	Bremer Landesbank	\$580.00	\$0.00 \$580.00
24	Nord LB	\$500.00	\$0.00 \$500.00
25	China Development Bank ^o *	\$400.00	\$0.00 \$400.00
26	CIT Maritime Finance*	\$400.00	\$0.00 \$400.00
27	Qatar National Bank*	\$250.00	\$0.00 \$250.00
28	Barwa Bank*	\$250.00	\$0.00 \$250.00
29	Aegean Baltic	\$199.65	\$5.80 \$205.45
30	NIBC	\$200.00	\$0.00 \$200.00
	OTHER BANKS (21)	\$5,700.00	\$5,700.00
	Total Greek portfolio	\$53,113.7	\$4,097.7
	Overall number of banks	51	
	* Market estimate	^ Excluding ferries	~ Withdrawing from shipping
			¹Core Bank
			^o Chinese bank finance excluding Ship Leasing finance

Πηγή: Petrofin Bank Research – Ανάλυση έως 31 Δεκεμβρίου 2016

Το 2016 ήταν μια δύσκολη χρονιά τόσο για τις Δυτικές τράπεζες όσο και για τις τράπεζες της Άπω Ανατολής με τον αριθμό των μη εξυπηρετούμενων ναυτιλιακών δανείων να αυξάνεται και όλες σχεδόν τις τράπεζες να καταγράφουν ζημιές από δάνεια με αποτέλεσμα να χρειαστεί να πιέσουν περειαίρω τους μη εξυπηρετούμενους πελάτες και να οδηγούνται σε μια πιο προσεκτική και περιορισμένη από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες και κανονισμούς χρηματοδότηση του ναυτιλιακού κλάδου.

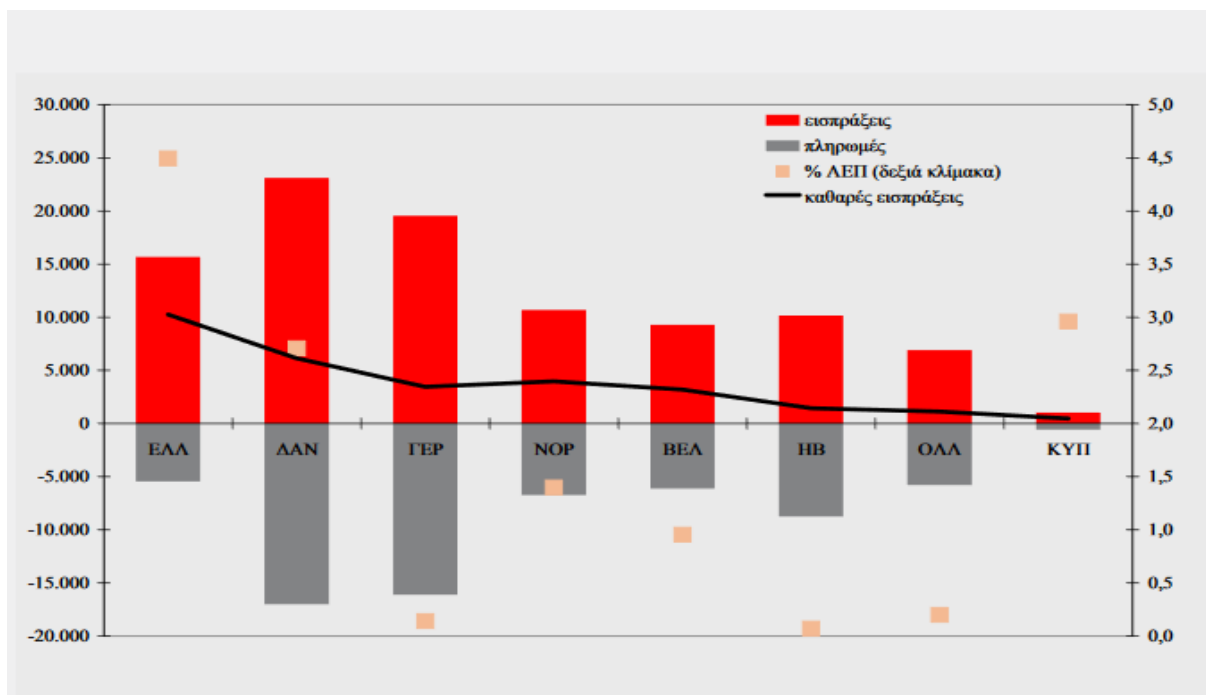
Το γεγονός βέβαια ότι παρά τη δυσμενή κατάσταση των αγορών και την πτώση της τραπεζικής χρηματοδότησης, η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε έστω και σε μικρό ποσοστό μας οδηγεί στο συμπέρασμα της ικανότητας και της δέσμευσης των Ελλήνων πλοιοκτητών να μπορούν να προσαρμόζουν τις χρηματοδοτικές και κεφαλαιακές τους απαιτήσεις στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες και προκλήσεις του κλάδου. Σύμφωνα και πάλι με την ετήσια έκθεση της Petrofin Bank Research, οι προβλέψεις για το μέλλον είναι πιο αισιόδοξες με τις τράπεζες και τους ίδιους τους πλοιοκτήτες να είναι πιο σίγουροι για τις μελλοντικές συνθήκες της αγοράς, το ρίσκο για τις ίδιες τις τράπεζες να μειώνεται και τη χρηματοδότηση του ναυτιλιακού κλάδου να βελτιώνεται με όλο και περισσότερες τράπεζες να εισέρχονται στον κλάδο για να βοηθήσουν το μικρό και μεσαίο πλοιοκτήτη. Ακόμη και η ελληνικές τράπεζες αναμένεται να είναι σε πολύ καλύτερη κατάσταση να ανταγωνίζονται από ελληνικής πλευράς, τόσο από άποψη δανείων όσο και καταθέσεων, καθώς ευελπιστούμε σε μια σταθεροποίηση της ελληνικής οικονομικής κατάστασης, γεγονός ευπρόσδεκτο από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

6.1. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών του Ισοζυγίου Πληρωμών, ανέρχονται σε υψηλά επίπεδα για την Ελλάδα συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Πιο συγκεκριμένα, στο σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1% ενώ αντίθετα στην Ελλάδα ξεπερνούν το 6% του ΑΕΠ. Για το 2007 πρώτη στις εισπράξεις του Ισοζυγίου θαλάσσιων μεταφορών ήταν η Δανία με ποσό 23,1δισ. ευρώ και την ακολουθούσε η Γερμανία με 19,5δισ. ευρώ και Τρίτη η χώρα μας με εισπράξεις 15,7δισ. ευρώ. Ως ποσοστό του ΑΕΠ τώρα, οι εισπράξεις διαμορφώθηκαν για τη Δανία στο 10,2%, για την Ελλάδα περίπου στο 6,7% του ΑΕΠ, ενώ για τη Γερμανία μόλις στο 0,8% γεγονός που δικαιολογείται λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας.



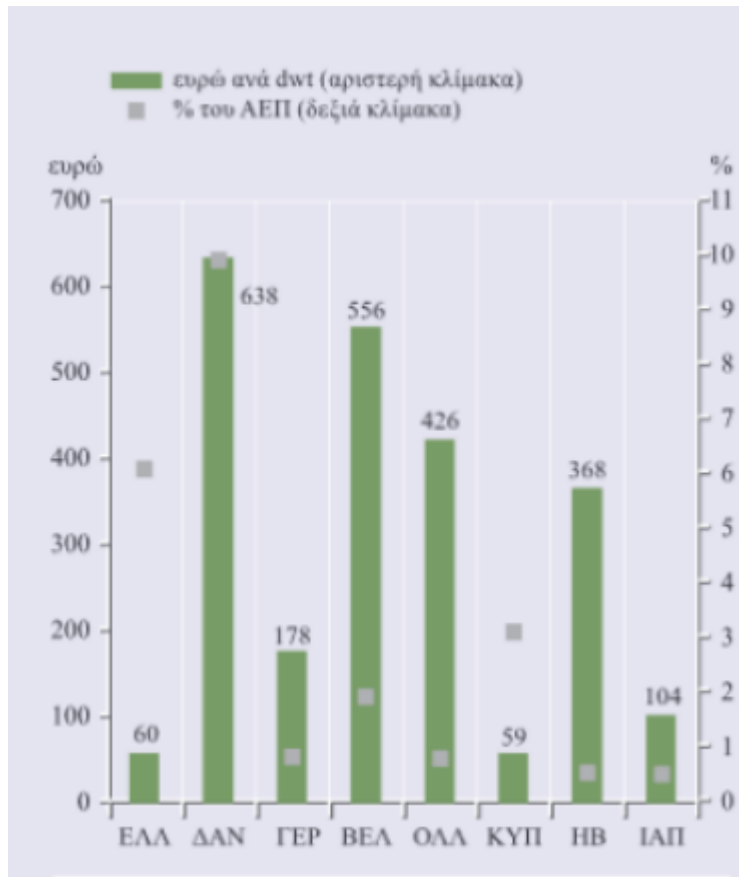
Διάγραμμα 6-1 Ισοζύγιο Θαλάσσιων μεταφορών 2007

Πηγή: Eurostat και Τράπεζα της Ελλάδος

Για την ίδια χρονιά στην Ελλάδα το 99% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές προερχόταν από τις μεταφορές αγαθών, ποσοστό αντίστοιχο είχε και η Δανία, ενώ για τη Γερμανία και τη Σουηδία το αντίστοιχο ποσοστό ανήλθε στο 92% των εισπράξεων.²¹

Για την τριετία 2010-2012 τώρα, και πάλι η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές φθάνοντας τα 23,8δισ. ευρώ ετησίως, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 21,0δισ. ευρώ ετησίως και την Ελλάδα με περίπου 12,6δισ. ευρώ ετησίως. Ως ποσοστό του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για τη Δανία διαμορφώθηκαν στο 9,9%, για τη χώρα μας στο 6,1% του ΑΕΠ και για τη Γερμανία σταθερά στο 0,8% του ΑΕΠ.

²¹ Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος, Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Τράπεζα της Ελλάδος/Ιούλιος 2010



Διάγραμμα 6-2 Εισπράξεις θαλάσσιων μεταφορών αγαθών (2010-2012)

Πηγή: Eurostat, UNCTAD και Τράπεζα Της Ελλάδος

Το γεγονός ότι δεν λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό των εισπράξεων ως ποσοστό του ΑΕΠ το μέγεθος του στόλου οδήγησε για την αντιμετώπιση του θέματος αυτού στον υπολογισμό των εισπράξεων ανά Deadweight στόλου για την τριετία 2010-2012 για τις σημαντικότερες ναυτιλιακές χώρες. Σύμφωνα με τον υπολογισμό αυτό, οι μέσες εισπράξεις ανά DWT ελληνόκτητου στόλου ανήλθαν σε 60 ευρώ περίπου, ενώ για την Ιαπωνία με αντίστοιχο μέγεθος στόλου σε 100 ευρώ περίπου, για τη Γερμανία σε 178 ευρώ και για την Ευρωπαϊκή Ένωση στο σύνολό της σε 200 ευρώ όπως φαίνεται στο διάγραμμα 6-2.²² Αν και οι παραπάνω αποκλίσεις μπορεί να εξηγηθούν από τη διαφορετική διάρθρωση του στόλου κάθε χώρας, αποτελούν ένδειξη για περαιτέρω τη δυνατότητα αύξησης των εισπράξεων της Ελλάδος από θαλάσσιες μεταφορές αγαθών.

²² Τράπεζα της Ελλάδος, Νομισματική πολιτική 2013-2014, Ιούνιος 2014

Πιο αναλυτικά, ο ελληνόκτητος στόλος εξειδικεύεται στη μεταφορά πετρελαίου και χύδην (ξηρού) φορτίου και απασχολείται συνήθως με βραχυχρόνια ναυλοσύμφωνα. Αντιθέτως, ο υπό γερμανικό έλεγχο στόλος εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία απασχολούνται με μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα και των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται συνήθως από ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στη Γερμανία, καθώς μεγάλο τμήμα του στόλου των πλοίων αυτών χρηματοδοτήθηκε μέσω του γερμανικού συστήματος κλειστού τύπου κεφαλαίων (closed-end funds), το οποίο εξασφαλίζει μεν σημαντικές φόρο-ελαφρύνσεις υπό την προϋπόθεση δε ότι η διαχείριση του πλοίου να πραγματοποιείται από τη Γερμανία.²³ Έτσι, παρόλο που ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχεί στο 43% του ευρωπαϊκού, η Ελλάδα συνεισφέρει μόνο 13% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του ναυτιλιακού κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία, ενώ ο γερμανικών συμφερόντων στόλος, που αντιπροσωπεύει το 19% του ευρωπαϊκού, συμβάλλει κατά 20%. Επιπροσθέτως, ο υπό νορβηγικά και βρετανικά συμφέροντα στόλος που εξειδικεύεται σε δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως η υπεράκτια εξόρυξη πετρελαίου και οι βοηθητικές προς αυτήν υπηρεσίες, έχουν συμβολή πολλαπλάσια του μεριδίου του στόλου τους στην ευρωπαϊκή ακαθάριστη προστιθέμενη αξία. Η συνολική άμεση ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του ναυτιλιακού κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία εκτιμήθηκε σε περίπου 56 δισ. ευρώ το 2012, εκ των οποίων το 59% είναι η συμβολή από τη μεταφορά αγαθών (freight transport)²⁴.

Με βάση τα παραπάνω, αποδεικνύεται ότι η καταγεγραμμένη οικονομική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα μας είναι μικρότερη από εκείνη που θα περιμέναμε με βάση το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου. Σε μεγάλο ποσοστό το γεγονός αυτό συνδέεται και με τη διάρθρωση του κλάδου, καθώς ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται από ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ελλάδας. Εάν η συμβολή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία ήταν αντίστοιχη του μεγέθους του στόλου της, όπως στην περίπτωση του γερμανικού στόλου για τον οποίον αναφέραμε παραπάνω, τότε θα μπορούσε να προκύψει αύξηση της ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας κατά περίπου τρεις εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ. (Νομισματική Πολιτική 2013-2014)

²³ Νομισματική πολιτική 2013-2014

²⁴ Oxford Economics (2014)

6.2. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΑΝΕΖΙΚΟ **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ**

Πριν προχωρήσουμε σε οποιαδήποτε σύγκριση πρώτα θα πρέπει να κάνουμε μια μικρή ανάλυση της οικονομίας της Δανίας και τα χαρακτηριστικά που τη διαμορφώνουν. Η Δανία είναι μια αγροτική χώρα λόγω της μορφολογίας του εδάφους της, το οποίο ευνοεί τις καλλιέργειες. Επίσης σημαντικό ρόλο στην εθνική οικονομία παίζει και η αλιεία. Το πεδινό της έδαφος, η αγροτική παράδοση και ο σύγχρονος εκμηχανισμός της καλλιέργειας είναι οι βασικοί παράγοντες της μεγάλης ανάπτυξης της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στη χώρα.

Ταυτόχρονα όμως με αυτούς τους κλάδους, άρχισε να αναπτύσσεται σημαντικά και η βιομηχανία τροφίμων, η χημική βιομηχανία, η υφαντουργία, η βιομηχανία ηλεκτρικών ειδών και η μεταλλουργία. Σα χώρα εξάγει γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, μηχανήματα και είδη ναυπηγικής και τεχνολογίας αεροσυστημάτων.²⁵ Η Δανία βρίσκεται στην κορυφή των τεχνολογικά ανεπτυγμένων χωρών, αποτελώντας μια καπιταλιστική οικονομία της ελεύθερης αγοράς και ένα μεγάλο κράτος πρόνοιας, καθιστώντας το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της σε αρκετά υψηλά επίπεδα.

Η γεωγραφική θέση της Δανίας ως θυροφύλακας προς τη Βαλτική θάλασσα και σημείο συνάντησης μεταξύ των συγκοινωνιών Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης, υπήρξε ισχυρός παράγοντας επιρροής στην ανάπτυξη της χώρας ως ένα από τα ηγετικά ναυτιλιακά έθνη. Περιβαλλόμενη από θάλασσα, η Δανία έχει πάνω από 400 νησιά και μια ακτογραμμή όπου ξεπερνά τα 7000 χιλιόμετρα. Είχε και έχει μακρά παράδοση στη ναυτιλία και στηρίζει μέσω της άσκησης πολιτικών την προώθηση και εξέλιξη της ναυτιλίας ως διεθνούς και εξωστρεφούς δραστηριότητας.

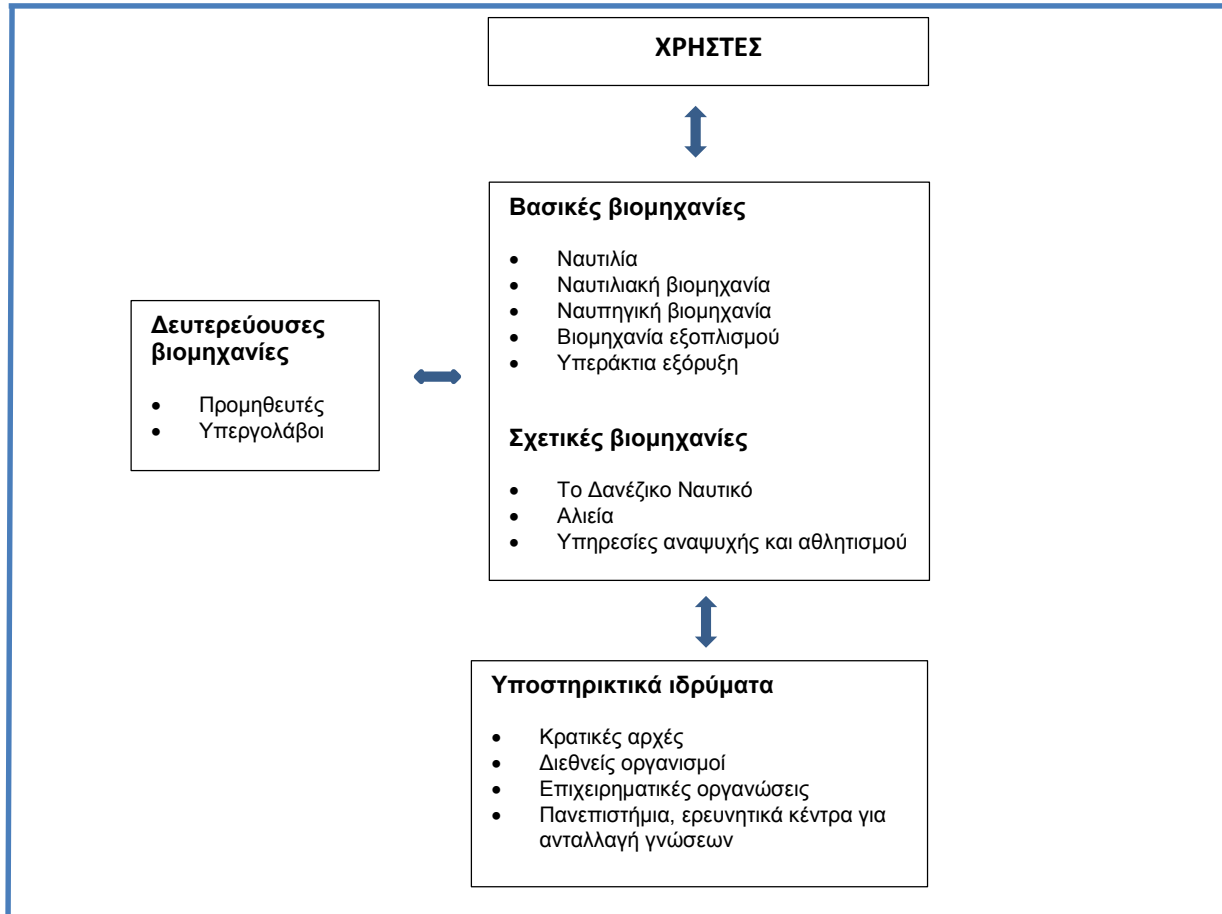
Το δανέζικο ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται κυρίως από βιομηχανίες που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών και την εκμετάλλευση πρώτων υλών κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας. Είναι συνδεδεμένο με ένα ευρύτερο δίκτυο επιχειρήσεων αγοράς μεταφορικών υπηρεσιών, εκμετάλλευσης κοινών τεχνολογιών και χρήσης κοινής πηγής εργατικού δυναμικού.²⁶

²⁵ www.wikipedia.org

²⁶ Το ναυτιλιακό πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2014

Οι χρήστες, δηλαδή οι τύποι των βιομηχανιών που το απαρτίζουν, κύριες, δευτερεύουσες και υποστηρικτικά ιδρύματα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 6-1 Δομή του ναυτιλιακού πλέγματος της Δανίας



Πηγή: Wijmolst Niko (2006) / Το ναυτιλιακό πλέγμα - Η περίπτωση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στη έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση - Μέρος Α' - Πειραιάς 2014

Έτσι η Δανία σήμερα συγκαταλέγεται στις πιο ανταγωνιστικές χώρες της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας είναι συνήθως παθητικό αλλά αντισταθμίζεται με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Για αυτό ακριβώς το λόγο οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν και αποτελούν ζωτικής σημασίας πηγή εισοδήματος στη χώρα και συνεχώς αυξάνονται χέρι-χέρι με την αύξηση του διεθνούς εμπορίου. Σήμερα σχεδόν το 10% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται από πλοία υπό τον έλεγχο της Δανίας.

Ο ναυτιλιακός κλάδος μετρά σχεδόν το ένα-τέταρτο του συνόλου των εξαγωγών της Δανίας και για αυτό το λόγο αποτελεί κλάδο τόσο μεγάλης σημασίας για την ανάπτυξη και την εργασιακή απασχόληση της χώρας. Περισσότερο από τα δύο-τρίτα των ναυτιλιακών εξαγωγών, λαμβάνουν χώρα χωρίς να προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό υπογραμμίζει το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι η πιο παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία της Δανίας.

Σύμφωνα με έρευνα της Ένωσης Δανών Εφοπλιστών που δημοσιεύτηκε προς τα τέλη του 2014, ο δανέζικος εμπορικός στόλος παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 13% σε σχέση με το 2013. Αποτελούμενος από 637 πλοία υπό δανέζικη σημαία χωρητικότητας 13,8 εκατ. GT. Μέχρι τον Απρίλιο του 2017 ο αριθμός αυτός ανέβηκε και άλλο. Έτσι τα υπό δανέζικη σημαία πλοία σήμερα αριθμούν τα 683 με ολική χωρητικότητα 15,6 εκατ. GT. Όσον αφορά το σύνολο του στόλου της, ανεξαρτήτου σημαίας νηολόγησης, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD ο δανέζικος στόλος αποτελείται για το 2016 από 960 πλοία συνολικής χωρητικότητας 38.314.525 τόνων DWT.

Παρά την οικονομική κρίση ο ναυτιλιακός κλάδος της Δανίας συνεχίζει να συμβάλει στη δανέζικη οικονομία μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2013 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα της χώρας έφτασε στα μέχρι τότε πιο υψηλά του επίπεδα και άγγιξε τα DKK 201 δις. (περίπου 27δις. Ευρώ), αυξανόμενο κατά DKK 6 δις. Συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά. Η ανοδική πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος συνεχίστηκε και το 2014 όπου έκανε ακόμα ένα ρεκόρ και έφτασε τα DKK 205 δις. (περίπου 27,5 δις. Ευρώ), σημειώνοντας αύξηση 2% συγκριτικά με τον προηγούμενο χρόνο.

Για την Ελλάδα τώρα, σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία από την UNCTAD, ο ελληνόκτητος στόλος για το 2016 αποτελείται από 4.136 πλοία συνολικής χωρητικότητας 293.087.231 τόνων DWT. Ακόμη όπως αναφέραμε και αναλυτικά στα κεφάλαια που προηγήθηκαν τα συνολικά καθαρά έσοδα από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την Ελλάδα ανήλθαν αντίστοιχα για το 2013 στα 7,5 δις. ευρώ ενώ για το 2014 αυξήθηκαν και άγγιξαν τα 8,5 δις. ευρώ.

Θέλοντας να συγκρίνουμε τις δύο αυτές χώρες, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τόσο η Ελλάδα όσο και η Δανία αποτελούν δύο χώρες οι οποίες έχουν σταθερά κέρδη από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και άρα καθαρές εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος, με τη βοήθεια του οποίου αντισταθμίζεται το παθητικό / ελλειμματικό εμπορικό τους ισοζύγιο.

Βέβαια παρατηρείται μια δυσαναλογία όσον αφορά το συνάλλαγμα που εισρέει από τη ναυτιλία στην κάθε μια χώρα, δεδομένης και της μεγάλης διαφοράς που παρατηρείται στο μέγεθος και τη χωρητικότητα του στόλου της Ελλάδας συγκριτικά με της Δανίας. Η διαφορά αυτή θα μπορούσε ίσως να αιτιολογηθεί από το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες της Δανίας διαχειρίζονται σε μεγάλο βαθμό ναυλωμένα πλοία με μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα, ενώ αντίθετα ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται κυρίως από φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως στη ελεύθερη αγορά με βραχυχρόνια ναυλοσύμφωνα. Δυστυχώς όμως για ακόμη μια φορά αποδεικνύεται ότι η καταγεγραμμένη οικονομική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα μας συγκριτικά με το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου είναι αρκετά μικρότερη και επιδέχεται μεγάλο ποσοστό βελτίωσης και ανάπτυξης.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μέσω της άμεσης και έμμεσης συμβολής της στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) και στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της χώρας μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική ακόμα και μέσα στη δύσκολη περίοδο των τελευταίων χρόνων καθώς ο κλάδος της ναυτιλίας αποδεικνύει συνεχώς την ικανότητα του για προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες. Βέβαια η συμβολή αυτή, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τη δυναμικότητα του ελληνόκτητου στόλου είναι πολύ μικρότερη και πιο περιορισμένη από αυτή που θα μπορούσε να είναι, συγκριτικά με τη συμβολή του κλάδου της ναυτιλίας σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα μέσω της δημιουργίας ενός συγκεκριμένου στρατηγικού πλαισίου πολιτικής, το οποίο θα επιτρέψει στην ποντοπόρο ναυτιλία να λειτουργεί ανταγωνιστικά στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον, θα αυξήσουν ακόμη περισσότερο τον αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία. Παρακάτω θα αναλύσουμε ορισμένα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

- **Προσέλκυση εφοπλισμού**

Όλο και περισσότεροι Έλληνες αλλά και ξένοι πλοιοκτήτες θα πρέπει να επιλέγουν τη Ελλάδα για την εγκατάσταση των εταιρειών τους. Η απλοποίηση των διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων μέσω της μείωσης της γραφειοκρατίας καθώς και της ελάττωσης των επιχειρηματικών εμποδίων κρίνεται απαραίτητη. Για να επιτευχθεί όμως προσέλκυση όλο και μεγαλύτερου αριθμού εφοπλιστών στην ελληνική αγορά απαιτείται, όπως αντίστοιχα και σε κάθε άλλη επένδυση εντάσεως κεφαλαίου, πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Δηλαδή ένα σταθερό και συγκεκριμένο φορολογικό πλαίσιο θα πρέπει να διέπει τον ναυτιλιακό κλάδο και μία ενιαία πολιτική ατζέντα, ανεξάρτητη των πολιτικών κύκλων και εναλλαγών των κυβερνήσεων. Ακόμη οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται διεθνώς θα πρέπει αφού πρώτα προσαρμοστούν στα ελληνικά δεδομένα έπειτα να εφαρμοστούν, με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου προς τόνωση της ναυτικής

επιχειρηματικότητας και της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Με αυτόν τον τρόπο, η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό, μέσω μετεγκατάστασης ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα μας από το εξωτερικό αναμένεται να έχει ιδιαίτερος μεγάλες και ευεργετικές προοπτικές για τη χώρα μας. Η τεράστια ευκαιρία που προσφέρεται στην ελληνική οικονομία, για ένα νέο πιο εξωστρεφές πρότυπο βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης της εγχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας, δεν θα πρέπει να χαθεί.

- **Ανταπόκριση στη ζήτηση από εγχώριες πηγές**

Για να μεγιστοποιήσουμε τη συμβολή του κλάδου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, απαραίτητη προϋπόθεση ακόμη αποτελεί η ικανοποίηση της ναυτιλιακής ζήτησης από εγχώριες πηγές μέσω της ενίσχυσης του εγχώριου οικοσυστήματος που σχετίζεται με τη ναυτιλία. Με αυτόν τον τρόπο, θα περιοριστεί σημαντικά η εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την πληρωμή υπηρεσιών που δεν παρέχονται μέσα στην ίδια τη χώρα. Χρειάζεται λοιπόν απελευθέρωση συγκεκριμένων κλάδων από προστασίες και εμπόδια, μέσω καινοτόμων συστημάτων και διαδικασιών και ενίσχυση έτσι της ανταγωνιστικότητας των σχετικών με τη ναυτιλία υποστηρικτικών κλάδων στην παγκόσμια αγορά, μέσω της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και υποδομών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσει η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, όπου μέσω της βελτίωσης και του εκσυγχρονισμού των υπηρεσιών ναυπήγησης και επισκευών, θα δημιουργούσε αύξηση της ζήτησης τόσο από Έλληνες όσο και από ξένους εφοπλιστές, με άμεσο αποτέλεσμα τη δημιουργία σημαντικού αριθμού νέων θέσεων εργασίας και εσόδων για την ελληνική οικονομία.

Θα πρέπει ακόμη να εξεταστούν και εφαρμοστούν πολιτικές οι οποίες θα ενισχύσουν την εγχώρια ναυτιλιακή συστάδα. Με αυτόν τον τρόπο η παροχή κινήτρων προς ανάπτυξη των συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως τραπεζικών, ασφαλιστικών, διαιτησίας και διαμεσολάβησης, θα ενισχύσει τις αναλώσεις του κλάδου από εγχώριες πηγές και ταυτόχρονα θα συμβάλλει στην περαιτέρω προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τον τραπεζικό κλάδο, η αύξηση της χρηματοδότησης ναυτιλιακών εταιρειών από πιστωτικά ιδρύματα που εδρεύουν στην Ελλάδα, όπως αναλύσαμε και σε προηγούμενη ενότητα, οδηγεί σε αύξηση του εισερχόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Το γεγονός αυτό προκύπτει από την υποχρέωση δημιουργίας στη

συγκεκριμένη τράπεζα λογαριασμού, του λεγόμενου και «operation account», στον οποίο είναι υποχρεωμένη η ναυτιλιακή εταιρεία να καταβάλλει τους ναύλους οι οποίοι εισπράττονται από τη διαχείριση του χρηματοδοτούμενου πλοίου καθώς και να εκτελεί όλες τις εμπορικές συναλλαγές που σχετίζονται με αυτό.

- **Εκπαίδευση και απασχόληση**

Η προσέλκυση νέων εργαζομένων και γενικά η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας είναι υψίστης σημασίας. Η επένδυση στην εκπαίδευση νέων Ελλήνων ναυτικών και η αύξηση των εισακτέων στις σχολές εμπορικού ναυτικού θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για αύξηση απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. Για να επιτευχθεί όμως αυτό απαραίτητη προϋπόθεση είναι η λειτουργία ενός άρτιου και εξελιγμένου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, το οποίο θα εξελίσσει τη ναυτοσύνη σε υψηλή τεχνογνωσία σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κύριο Θεόδωρο Βενιάμη. Αρκεί να αναφέρουμε ότι μια ετήσια αύξηση των εισακτέων της τάξεως του 20% θα μπορούσε να δημιουργήσει μέχρι το 2020 μια νέα δεξαμενή με περίπου 28 χιλιάδες νέους αξιωματικούς. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Αγγλίας η οποία παρέχει οικονομική βοήθεια σε οργανισμούς που παρέχουν ναυτική εκπαίδευση με αποτέλεσμα ο αριθμός των νέων που επιλέγουν ναυτικές ακαδημίες για την εκπαίδευση τους τη τελευταία δεκαετία να έχει διπλασιαστεί.

Ακόμη πολύ σημαντικό είναι τόσο οι νέοι που εισέρχονται στον κλάδο της ναυτιλίας όσο και οι ναυτικοί που ήδη απασχολούνται να αποκτήσουν και να ενισχύσουν την ναυτική τους συνείδηση. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της καλλιέργειας και επικοινωνίας των αρχών και των στόχων της ελληνόκτητης ναυτιλίας, δίνοντας έμφαση στο σεβασμό προς το ανθρώπινο κεφάλαιο και τους ναυτικούς, αλλά και μέσω της ενίσχυσης της μετεκπαίδευσης με στόχο την βέλτιστη παραγωγικότητα αλλά και την ασφαλή μετάβαση των ναυτικών στα γραφεία στη ξηρά. Ακόμη η υιοθέτηση από πλευράς εταιριών σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης ανθρώπινων πόρων με σκοπό την κατανόηση των αναγκών των ναυτικών, αλλά και η δημιουργία ενός ευνοϊκότερου συστήματος φορολόγησης των εισοδημάτων των ναυτικών προβλέπεται να ενισχύσει την εικόνα της ναυτιλίας αναδεικνύοντας την κοινωνική της σημασία και βελτιώνοντας το κοινωνικό της προφίλ. Τέλος θα πρέπει να γίνουν κάποιες αναγκαίες θεσμικές μεταρρυθμίσεις όσον αφορά τους Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι απασχολούνται σε ελληνόκτητα πλοία ξένης όμως σημαίας. Θα πρέπει να υπάρξει δυνατότητα αναγνώρισης της θητείας των αξιωματικών αυτών ως προαγωγικής, καθώς

επίσης και να διαμορφωθεί ένα νέο πλαίσιο αυτασφάλισης των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία ξένης σημαίας. Απαιτείται λοιπόν η δημιουργία ελκυστικών συνθηκών και προϋποθέσεων για ευκολότερη πρόσβαση νέων στον κλάδο της ναυτιλίας.

- **Ανάπτυξη ναυτιλιακού κέντρου**

Η ανάπτυξη του κέντρου του Πειραιά και η δημιουργία του ως ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο θα συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και θα δημιουργήσει μια νέα ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική. Σκοπός είναι η μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης της παγκόσμιας ναυτιλίας όπου εκεί θα συγκεντρώνεται το σύνολο των υπηρεσιών και θα μετατρέπει την περιοχή σε πυρήνα ναυτικής επιχειρηματικότητας με πολλαπλά οφέλη και πλεονεκτήματα για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, την κοινωνία και την ελληνική οικονομία στο σύνολό της.

Τα θεμέλια για την ανάπτυξη αυτή της περιοχής ως ναυτιλιακό κέντρο θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουν ήδη τοποθετηθεί από τους πυρήνες γνώσης που λειτουργούν στην ευρύτερη περιοχή, όπως οι ναυτικές σχολές για την εκπαίδευση νέων ναυτικών αλλά και το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την κατάρτιση νέων στελεχών του χώρου. Η προσέλκυση αυτή της ναυτιλίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά θα έχει ακόμη σαν άμεσο επακόλουθο την ενίσχυση του ναυτιλιακού πλέγματος, αυξάνοντας τη ζήτηση για σχετικές με την ναυτιλία υπηρεσίες.

Συνοψίζοντας είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η συνέχιση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία ειδικά στην παρούσα κρίσιμη περίοδο για την Ελλάδα σημαίνει δράση και συμβολή τόσο από πλευράς κράτους ώστε να εντάξει τον ναυτιλιακό τομέα στη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της χώρας και με τις προτεινόμενες δράσεις να μπορέσει η ναυτιλία να λειτουργεί ανταγωνιστικά σε διεθνές περιβάλλον, όσο και από πλευράς του ίδιου του κλάδου της ναυτιλίας για την προσέλκυση νέων επενδυτών καθώς και την ενίσχυση του ναυτιλιακού πλέγματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσσες αναφορές

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «Σημειώσεις για το μάθημα Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία», Πειραιάς Νοέμβριος 2013
- Ε.Ι. Θαλασσινός, Θ.Β. Σταματόπουλος, «Διεθνή Οικονομικά», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1998
- Γ.Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2011
- Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλης 3^η έκδοση, Αθήνα 2010
- Γ.Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2011
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής», Αθήνα Ιούλιος 2010
- Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, «Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος και οι δυνατότητες συμβολής του στην έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση», Πειραιάς 2014
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Οικονομικό Δελτίο – Τεύχος 43», Ιούλιος 2016
- Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, «Ελληνόκτητη ναυτιλία και ελληνική οικονομία», Μάιος 2016
- Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές», Ιανουάριος 2013
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Οικονομικό Δελτίο – Τεύχος 34», Σεπτέμβριος 2010
- Alpha Bank - Οικονομικό Δελτίο 110, «Εμπορική ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται! », Οκτώβριος 2009
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, «Η Ελληνική Οικονομία», Ιούνιος 2017
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Εκθεση του Διοικητή για το έτος 2015», Φεβρουάριος 2016
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Εκθεση του Διοικητή για το έτος 2016», Φεβρουάριος 2017
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Νομισματική Πολιτική 2015-2016», Ιούνιος 2016
- Τράπεζα της Ελλάδος, «Νομισματική Πολιτική 2013-2014», Ιούνιος 2014
- The Boston Consulting Group, «Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία», Αθήνα Οκτώβριος 2013

- Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, «Ετήσια Έκθεση 2015-16»,2016
- Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, «Ετήσια Έκθεση 2016-17»,2017
- Μπραγουδάκης Ζαχαρίας, «Προσδιοριστικοί Παράγοντες των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές», Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών, Τράπεζα της Ελλάδος, Δεκέμβριος 2015

Ξενογλωσσες αναφορές

- S.Theodoropoulos, «The role of shipping receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” o the Greek economy», 2011
- International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, «International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment», 2011
- UNCTAD, «Review of Maritime Transport 2016», November 2016
- Danish Ship-owners Association, «Danish Shipping Statistics», November 2016
- Danish Shipping, «Danish Shipping Facts and Figures», June 2017
- Petrofin Bank Research, «Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance», May 2017
- Petrofin Research, «2016 - Research and Analysis: Greek Shipping Companies as of October 2016», December 2016
- Greek Shipping Co-Operation Committee, «Greek controlled shipping», March 2017

Πηγές Διαδικτύου

- http://www.aegeanoil.com/Uploads/2120/f944_an43_gr.pdf
- <https://www.danishshipping.dk/en>
- <http://www.bankofgreece.gr/Pages/default.aspx>
- <http://www.usadk.org/news/denmark-is-the-worlds-fifth-largest-maritime-shipping-nation/>
- <https://www.danishshipping.dk/en/press/news/danish-shipping-reaches-an-all-time-high-fx-earnings/>
- <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>
- <http://capital.gr/oikonomia/3192396/tte-elleimmatiko-to-isozugio-treouson-sunallagon-to-2016>
- <http://blog.register-iri.com/wp-content/uploads/2017/03/Greek-Controlled-Shipping-2017.pdf>
- <http://unctad.org>
- <https://www.ugs.gr/>
- <http://www.petrofin.gr/en%2Dgb/Default.aspx>
- <http://www.statistics.gr/>
- <https://www.bimco.org/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (2002-2016)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
I.B. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (I.B.1 + I.B.2)	9.609,1	10.194,9	13.994,1	14.267,4	13.990,1	15.139,9	15.681,5	11.504,7	12.121,8	13.609,4	13.840,1	15.749,4	18.273,2	16.932,4	15.311,4
I.B.1. Εισπράξεις	21.180,5	21.468,4	26.799,9	27.322,3	28.419,3	31.417,7	34.150,2	27.099,0	28.541,7	28.636,1	27.569,4	28.045,8	31.051,3	27.919,2	25.014,6
Υπηρεσίες μεταποίησης αγαθών τα οποία ανήκουν σε όλα	42,8	25,5	19,2	34,4	35,0	40,5	23,3	16,5	9,5	9,6	10,2	10,6	27,7	41,1	23,8
Υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής που δεν περιλαμβάνονται	88,4	62,6	73,4	85,1	81,1	124,0	159,1	182,4	153,7	128,0	126,9	150,9	108,9	100,4	84,3
Ταξιδιωτικό	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.729,5	11.366,7	11.319,2	11.635,9	10.400,3	9.611,3	10.504,7	10.442,5	12.152,2	13.393,1	14.125,8	13.206,7
Θαλάσσιες μεταφορές	7.997,0	8.981,1	12.404,2	12.933,0	13.280,2	15.678,5	17.923,6	12.281,6	14.013,1	12.710,9	11.700,9	10.672,1	11.448,7	8.136,8	5.798,2
Λοιπές μεταφορές	635,5	619,1	909,0	926,3	1.041,2	1.242,3	1.507,7	1.256,0	1.348,8	1.332,9	1.469,4	1.388,8	1.682,1	1.931,5	2.018,0
Κατασκευαστικές	194,5	172,6	174,5	231,7	240,5	284,1	263,5	279,9	534,8	920,8	529,9	514,0	845,3	611,4	499,2
Ασφαλιστικές και συναφισδοπικές	155,5	168,6	173,7	203,6	201,6	269,0	289,3	306,4	289,4	382,3	399,0	416,8	431,9	308,9	302,7
Χρηματοοικονομικές	76,0	75,4	101,8	85,5	83,8	121,6	108,8	120,9	119,8	128,0	100,8	148,8	135,4	94,8	101,6
Χρεώσεις για τη χρήση δικαιωμάτων διανομητικής ιδιοκτησίας	13,3	16,1	25,5	48,8	53,1	38,3	30,0	34,1	51,6	49,5	63,9	41,4	80,1	48,8	71,0
Υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, πληροφορικής και πληροφορικής	284,3	364,1	446,5	414,3	426,8	484,5	566,8	584,8	654,0	697,2	672,6	756,0	867,9	804,4	912,0
Λοιπές υπηρεσίες επιχειρηματικής δραστηριότητας	1.216,0	1.144,3	1.261,5	1.390,3	1.423,1	1.626,4	1.723,3	1.452,9	1.515,6	1.526,2	1.490,6	1.493,0	1.643,1	1.463,6	1.631,6
Υπηρεσίες αναμνηστικής πολιτιστικές, προσωπικές, κλπ.	208,7	290,6	783,4	132,8	122,4	159,3	154,8	151,7	142,4	155,5	162,7	154,3	206,1	199,6	212,9
Υπηρεσίες δημοσίου	103,9	72,9	80,3	87,1	73,8	70,0	64,0	71,4	98,0	90,5	330,1	148,9	182,9	152,2	154,5
I.B. Πληρωμές	11.571,4	11.273,5	12.805,8	13.054,9	14.429,2	16.277,8	18.468,7	15.594,3	16.419,9	15.026,7	13.719,3	12.296,4	12.778,1	10.989,8	9.703,2
Υπηρεσίες μεταποίησης αγαθών τα οποία ανήκουν σε όλα	23,8	30,2	42,3	39,0	44,7	47,0	39,9	33,8	28,4	35,2	15,0	8,6	26,2	13,8	9,0
Υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής που δεν περιλαμβάνονται	72,1	85,1	84,1	117,7	291,0	218,8	265,5	165,6	125,0	110,7	106,8	172,2	226,4	147,1	89,8
Ταξιδιωτικό	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.382,8	2.465,7	2.679,1	2.424,6	2.166,0	2.268,5	1.843,9	1.835,2	2.076,4	2.037,4	2.005,3
Θαλάσσιες μεταφορές	3.991,5	3.817,9	4.466,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7	4.420,0	3.129,3	2.895,4	2.121,4	1.311,6
Λοιπές μεταφορές	1.950,3	2.124,8	2.398,2	2.455,8	2.864,1	3.399,2	3.869,0	3.172,5	3.092,7	2.915,5	2.892,8	3.362,9	3.363,1	3.308,6	3.141,8
Κατασκευαστικές	87,0	98,3	110,9	80,4	113,5	100,0	190,1	215,5	241,7	226,4	142,0	182,6	348,7	297,5	131,7
Ασφαλιστικές και συναφισδοπικές	625,5	702,3	772,7	808,7	973,8	1.153,4	1.269,4	1.185,5	1.310,8	1.269,2	1.179,1	1.143,9	1.151,1	867,7	815,9
Χρηματοοικονομικές	65,8	72,3	60,4	61,1	112,0	341,9	177,7	204,1	336,0	320,5	718,4	351,3	234,0	337,3	236,4
Χρεώσεις για τη χρήση δικαιωμάτων διανομητικής ιδιοκτησίας	303,7	295,1	375,0	354,7	322,9	436,1	484,4	470,3	473,5	400,1	288,1	242,4	337,8	261,2	223,3
Υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, πληροφορικής και πληροφορικής	453,1	434,9	441,1	408,6	452,7	651,2	724,8	813,8	775,2	729,6	700,7	697,0	665,2	561,0	571,1
Λοιπές υπηρεσίες επιχειρηματικής δραστηριότητας	859,4	852,8	1.066,5	1.128,7	1.291,2	1.401,8	1.623,6	1.518,9	1.507,2	1.343,0	1.135,9	1.008,3	1.150,9	770,0	823,2
Υπηρεσίες αναμνηστικής πολιτιστικές, προσωπικές, κλπ.	193,7	163,4	287,6	148,1	181,2	258,8	311,1	251,8	226,3	178,7	146,9	126,6	180,1	135,6	216,1
Υπηρεσίες δημοσίου	396,8	461,8	370,6	399,6	374,8	357,1	349,5	348,1	222,4	160,6	129,8	136,2	132,9	126,2	127,9

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, ποσά σε εκατ. ευρώ

II. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ (2002-2016)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ (I.A.1 - I.A.2)	-22.525,7	-25.185,1	-28.181,7	-29.384,9	-35.205,1	-42.787,7	-44.383,4	-33.136,0	-30.379,0	-26.290,7	-21.030,7	-20.776,0	-22.252,2	-17.231,2	-16.581,9
ΙΣΟΖΥΓΙΟ καυσίμων	-3.832,5	-4.131,4	-4.316,7	-6.297,4	-7.288,1	-6.852,7	-9.821,2	-5.645,0	-7.275,1	-8.229,5	-8.262,0	-6.913,5	-6.275,4	-4.208,1	-2.832,5
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ χωρίς καύσιμα	-18.883,2	-21.053,7	-23.884,9	-23.087,5	-27.916,9	-35.935,0	-34.542,1	-27.491,0	-23.103,9	-18.061,2	-12.768,6	-13.882,5	-15.976,8	-13.023,1	-13.749,3
ΙΣΟΖΥΓΙΟ πλοίων	443,3	183,9	181,6	-708,7	-3.152,2	-5.428,5	-4.674,2	-3.305,5	-3.505,5	-3.260,2	-1.038,5	-1.479,0	-2.145,9	-431,2	-141,3
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ χωρίς πλοία	-22.969,0	-25.389,0	-28.363,2	-28.666,2	-32.052,9	-37.359,2	-39.689,2	-29.830,5	-26.873,5	-23.030,5	-19.992,2	-19.297,0	-20.106,3	-16.800,0	-16.440,6
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ χωρίς καύσιμα και π/κ	-19.336,5	-21.237,6	-24.046,5	-22.368,8	-24.764,7	-30.506,5	-29.868,0	-24.185,5	-19.598,3	-14.801,1	-11.730,2	-12.383,6	-13.830,9	-12.591,9	-13.608,0
A.1 Εξπορεύματα	11.184,6	11.719,9	13.566,0	15.160,6	17.705,9	20.624,2	21.921,4	17.721,0	21.031,1	23.840,2	27.147,3	26.895,6	26.788,0	24.787,2	24.486,7
Επιτοκίσματα	10.812,8	11.511,3	13.388,8	14.997,8	17.522,8	19.787,7	20.511,1	16.846,2	19.984,0	22.439,8	25.548,1	25.350,6	25.258,6	23.733,2	23.649,7
Καύσιμα	734,4	695,9	842,7	1.280,3	2.018,2	2.607,2	3.358,0	2.771,3	4.438,1	5.903,3	9.177,7	9.495,1	9.049,8	6.713,7	6.156,1
Πλοία (πωλήσεις)	531,0	260,5	1.291,4	1.602,2	1.631,8	2.275,4	1.582,0	771,7	798,6	754,7	737,8	443,0	626,0	175,5	156,1
Λοιπά	9.547,4	10.554,9	11.234,7	12.115,3	13.872,8	14.905,1	15.571,1	13.303,2	14.747,3	15.781,8	15.632,6	15.422,5	15.582,8	16.844,0	17.337,5
Προμήθειες εφοδίων	302,2	194,0	195,5	248,0	263,1	746,7	1.309,4	830,1	1.050,4	1.703,0	1.687,7	1.613,5	1.497,6	1.023,2	809,1
Τριμηνικές συναλλαγές	69,5	14,4	1,6	-85,3	-80,2	89,8	100,7	41,6	-4,4	-319,0	-129,2	-112,5	2,6	5,3	5,8
Μη νομισματικός χροσός	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	3,0	1,1	16,4	40,7	44,0	29,1	25,6	22,0
A.2 Εισπραγές αγαθών	33.710,3	36.905,1	41.747,6	44.525,5	52.911,0	63.412,0	66.294,7	50.857,0	51.410,1	50.130,9	48.177,9	47.671,6	49.040,2	42.018,4	41.068,6
Επιτοκίσματα	33.497,0	36.713,8	41.475,3	44.213,8	52.226,3	62.340,3	65.020,5	49.954,8	50.229,3	48.359,8	46.158,7	46.172,7	47.473,3	41.332,1	40.679,4
Καύσιμα	4.367,0	4.827,3	5.159,5	7.577,7	9.306,3	9.459,9	13.179,2	8.416,3	11.713,2	14.132,8	17.439,7	16.398,5	15.325,2	10.921,8	8.988,7
Πλοία (πωλήσεις)	87,7	76,6	1.109,8	2.310,9	4.784,0	7.703,9	6.256,1	4.077,2	4.304,2	4.014,8	1.776,2	1.921,9	2.771,9	606,7	297,3
Λοιπά	29.042,3	31.809,9	35.206,0	34.325,2	38.136,0	45.176,5	45.585,2	37.461,3	34.211,9	30.212,2	26.942,8	27.652,3	29.376,2	29.803,6	31.393,4
Προμήθειες εφοδίων	197,5	169,7	235,8	285,6	657,4	733,8	1.232,6	889,5	1.154,0	1.758,8	2.013,7	1.490,3	1.563,6	681,2	382,3
Τριμηνικές συναλλαγές	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Μη νομισματικός χροσός	15,8	21,5	36,5	26,1	27,2	337,9	31,6	12,7	26,7	12,3	5,6	8,5	3,3	5,1	6,9

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, ποσά σε εκατ. ευρώ

III. ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ (2002-2016)

Κωδ.	ΕΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*	2016*
10	I. Γρέγουςες τιμές															
	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ															
P.1	Παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών (σε βασικές	268.007	287.061	311.799	321.498	333.965	377.760	386.427	375.814	354.633	323.261	306.893	292.476	287.081	278.009	274.352
P.2	Ενδιάμεση ανάληψη (σε αγοραίες τιμές)	122.210	126.548	137.026	142.678	160.918	172.493	172.608	163.423	154.990	141.352	137.914	132.239	129.893	122.910	120.926
B.1	Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (σε βασικές τιμ	145.797	160.513	174.773	178.821	193.047	205.267	213.819	212.391	199.644	181.909	168.979	160.237	157.187	155.098	153.426
D.21	Φόροι επί των προϊόντων	20.257	20.869	21.636	22.756	25.572	28.120	28.640	25.674	26.920	25.788	23.315	22.263	22.235	22.259	24.203
D.31	Επιδότησεις επί των προϊόντων	2.394	2.477	2.693	2.334	738	693	468	531	532	668	1.090	1.945	1.482	1.660	1.741
	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΔΑΠΑΝΗΣ															
P.3	Τέλη καταναλωτική δαπάνη Νοικοκυριών ΜΚΙΕΝ	139.552	149.790	161.123	171.701	183.767	198.611	213.182	217.205	206.992	189.782	175.232	164.777	161.228	158.175	158.573
	Γενικής Κυβέρνησης	31.429	33.918	37.106	39.889	43.911	47.750	50.143	55.367	50.188	45.104	41.564	36.924	36.141	35.341	34.542
P.5	Ακαθάριστος σχηματισμός κεφαλαίου	40.456	48.975	49.024	44.031	56.975	63.133	59.315	43.539	38.534	31.271	24.480	20.958	21.046	17.270	18.494
P.51	Ακαθάριστος σχηματισμός παγίου κεφαλ	38.581	45.307	47.257	41.500	51.602	60.528	57.627	49.387	39.698	31.607	24.140	21.963	20.625	20.285	20.118
P.52	Μεταβολή αποθεμάτων	1.875	3.668	1.767	2.531	5.373	2.604	1.688	-5.828	-1.164	-336	340	-1.005	421	-3.015	-1.624
P.6	Εξονομές αγαθών και υπηρεσιών	32.877	33.177	40.115	42.463	46.130	52.403	56.533	45.089	49.958	52.866	54.845	54.835	57.837	56.074	53.037
P.7	Εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών	49.424	53.037	56.546	58.953	69.010	81.453	87.039	68.319	69.452	66.889	63.353	59.915	62.171	55.821	54.216
	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ															
D.1	Αμοιβές εμμετρικής εργασίας	54.048	59.461	64.138	68.271	73.066	78.441	82.947	84.875	82.130	73.259	66.080	59.715	58.363	57.078	58.742
B.2	Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα / μικτό εισ	91.232	100.724	110.096	110.449	120.884	128.313	131.822	128.365	118.529	110.117	103.539	100.081	96.169	94.508	91.360
D.2	Φόροι επί της παραγωγής και των εισαγωγών	21.198	21.888	22.707	23.898	26.961	29.548	30.720	28.080	28.734	28.151	26.024	25.393	27.791	28.493	30.211
D.3	Επιδότησεις	3.017	3.169	3.225	3.375	3.030	3.607	3.499	3.786	3.362	4.499	4.439	4.735	4.382	4.382	4.425
B.1*±	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ σε άνοδο	163.461	178.905	193.716	199.242	217.862	232.695	241.990	237.534	226.031	207.029	191.204	180.654	177.941	175.697	175.888

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, ποσά σε εκατ. ευρώ