

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ  
ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

**Δημητρέλλου Ευαγγελία**

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2012

## ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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 όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Δημητρέλλου Ευαγγελία

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (επιβλέπων)

-Γκιζιάκης Κωνσταντίνος

-Πελαγίδης Θεόδωρος

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

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους εκείνους που με στήριξαν – πνευματικά, ηθικά, επιστημονικά αλλά και οικονομικά – κατά τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Πρωτίστως, θα ήθελα να εκφράσω την ιδιαίτερη ευγνωμοσύνη μου στον επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την αμέριστη κατανόηση και υπομονή του καθ' όλη την περίοδο της συγγραφής της παρούσας μελέτης. Παρ' όλο τον πολύ περιορισμένο χρόνο που είχα στη διάθεσή μου για να αφιερώσω για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας, δεν σταμάτησε στιγμή να πιστεύει σε εμένα και τις δυνατότητές μου. Ενθάρρυνε συνεχώς και με κάθε τρόπο τις προσπάθειές μου, ενώ παράλληλα με τις πολύτιμες συμβουλές και σχόλιά του προσπαθήσαμε να επιτύχουμε το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα. Η επιστημονική του υποστήριξη και η απεριόριστη προθυμία που έδειξε προς το πρόσωπό μου αποτέλεσαν και την κινητήρια δύναμη μου για να φέρω εις πέρας το παρόν πόνημα.

Επιπλέον, η άρτια εξοπλισμένη και διαρκώς ενημερωμένη βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Πειραιώς – και κυρίως του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών – με τον κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο της, αποτέλεσε για εμένα καταφύγιο μετά τη δουλειά, στο οποίο μπορούσα να βρω κάθε τί απαραίτητο τόσο στο κομμάτι της εύρεσης της απαραίτητης βιβλιογραφίας όσο και στο κομμάτι της συγγραφής της.

Ακόμη, θεωρώ ότι θα ήταν παράλειψή μου αν δεν αναφερόμουν στο άρτια εκπαιδευμένο και καταρτισμένο επιστημονικό προσωπικό της βιβλιοθήκης της Τράπεζας της Ελλάδος – που με την απλόχερη βοήθειά τους και τον πολύτιμο χρόνο που μου διέθεσαν κατάφερα να συλλέξω όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την εκπόνηση της εμπειρικής έρευνας της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, αλλά όχι λιγότερο σημαντική, θεωρώ τη συμβολή των δικών μου ανθρώπων στην προσπάθειά μου αυτή. Θα ήθελα να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου τους φίλους μου, τους συμφοιτητές μου αλλά πάνω απ' όλα τη οικογένειά μου, και κυρίως τους γονείς μου Ηλία και Δέσποινα, για την αμέριστη κατανόηση αλλά και την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα, χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση των σπουδών μου και της εργασίας μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ .....</b>	<b>7</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....</b>	<b>9</b>
<b>EXECUTIVE SUMMARY .....</b>	<b>10</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>11</b>
1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	11
1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ .....	12
1.3 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	12
<b>2. Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....</b>	<b>15</b>
2.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ .....	15
2.1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	15
2.1.2 ΝΑΥΤΙΑΙΑ.....	18
2.1.3 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	21
2.2 ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ .....	23
2.2.1 Η ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ.....	23
2.2.2 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ .....	25
2.2.3 ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ... ..	28
2.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	29
2.3.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	29
2.3.2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ .....	32
<b>3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....</b>	<b>36</b>
3.1 ΑΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ .....	40
3.1.1 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ.....	40
3.1.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ .....	41
3.1.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ.....	42
3.1.4 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ .....	43
3.1.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΒΙΟΤΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ .....	44
3.2 ΈΜΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ.....	45
3.2.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ.....	45
3.2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....	46
3.2.3 ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ .....	46
3.3 ΑΠΟΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ.....	46
<b>4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ.....</b>	<b>47</b>
4.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΩΣ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	47
4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ: Η ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ .....	47
4.3 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ .....	55
4.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	62
4.4.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΑΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ .....	63
4.4.2 ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ.....	67
4.5 ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ .....	70
4.6 Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	71
<b>5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ.....</b>	<b>74</b>
5.1 Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ.....	76
5.2 ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ.....	80

5.2.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ .....	80
5.2.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	83
5.3 Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ .....	86
5.3.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ .....	91
5.3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΔΑΝΕΖΙΚΟ <sup>94</sup>	
<b>6. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</b>	<b>98</b>
6.1 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	98
6.2 ΟΡΘΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ .....	100
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>103</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>108</b>
<b>ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ .....</b>	<b>109</b>

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ**

### **ΠΙΝΑΚΕΣ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1:** Παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2:** Οι δέκα κυριότερες αιτίες παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3:** Παγκόσμια αύξηση του ΑΕΠ (1991-2011)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4:** Εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (επιλεγμένα έτη – εκατ. τόνοι που έχουν φορτωθεί)

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1:** Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες και στόλος

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1:** Ο ελληνικός εμπορικός στόλος (1983-2010)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2:** Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος (1988-2011)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3:** Η ηγετική θέση του ελληνόκτητου στόλου στον κλάδο

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4:** Ελληνικός εν ενεργεία και υπό κατασκευή στόλος (2010-2012)

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1:** Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2002-2011) – Ποσά σε εκατ. ευρώ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2:** Η συνεισφορά των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στους εθνικούς λογαριασμούς (2002-2011)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3:** Σύγκριση Ναυτιλιακού, Ταξιδιωτικού και Μεταναστευτικού Συναλλάγματος (2002-2011)

### **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1:** Δείκτες για το παγκόσμιο ΑΕΠ, για τον Δείκτη Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ, για το Παγκόσμιο Εμπόριο και το Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (1975-2011)

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2:** Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (επιλεγμένα έτη – εκατ. τόνοι που έχουν φορτωθεί)

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1:** Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε αριθμό πλοίων (1983-

2010)

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2:** Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε αριθμό πλοίων (1988-2011)

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3:** Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων (2011)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1:** Σύγκριση Ναυτιλιακού-Ταξιδιωτικού-Μεταναστευτικού Συναλλάγματος

## **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2.1:** Ο κόσμος: χώρος δράσης της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

ΠΑΝΕΛ



## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Το θέμα της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι «Το Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα και οι επιπτώσεις του στην ελληνική οικονομία». Σκοπός της εργασίας αυτής, σχετικής με το μέγα ζήτημα της ναυτιλίας, είναι να τονίσουμε την σπουδαιότητα της εμπορικής μας ναυτιλίας και τα οφέλη που δύναται να αποκομίσει η ελληνική οικονομία από αυτήν. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία που διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, γεφυρώνοντας συστηματικά το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και συμβάλλοντας στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς καθώς και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Η εξέλιξή της αποτελεί πρωταρχικό λόγο για τον οποίο ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να μελετάται και να αναφέρεται ως αυτόνομος και ανεξάρτητος οικονομικός παράγοντας εξέχουσας σημασίας. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη με βάση τον αριθμό των πλοίων, ενδεικτικά αναφέροντας ότι το 2011 η δύναμη της ανερχόταν σε 3.848 πλοία και οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται το 17% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων.

### **Λέξεις Κλειδιά:**

Ναυτιλία

Διεθνής Ανταγωνισμός

Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Ελληνική Οικονομία

Ισοζύγιο Πληρωμών

## **EXECUTIVE SUMMARY**

This paper refers to “The Shipping Receipts and their impact on the Greek economy”. The purpose of this paper, that has to do with the enormous matter of shipping, is to point out the benefits that the Greek economy can obtain from Shipping. The Greek shipping is an export industry which plays a catalytic role in the development of the Greek economy, bridging systematically the trade deficit and helping to create added value for all sectors of production and new employment on the seagoing ships. Her evolution consists primary reason for which the shipping field should be considered and mentioned as separate and independent economic factor of great importance. The Greek sea going shipping is ranked first in the world based on the number of ships, indicatively to mention that in 2011 her force amounted to 3.848 ships and Greek ship-owners manage 17% of the world fleet of vessels.

### **Keywords:**

Shipping

International Competitiveness

Shipping Receipts

Greek Economy

Balance of Payments

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κύριος σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η γενικότερη επισκόπηση και μελέτη της Ελληνικής Ναυτιλίας, καθώς επίσης και το περιβάλλον μέσα στο οποίο αυτή δραστηριοποιείται και από το οποίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό. Η αφορμή από την οποία πήραμε το έναυσμα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, είναι ο προβληματισμός μας σχετικά με την εξέλιξη του μεγέθους του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος τα τελευταία έτη και η σημασία του στην οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας. Στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετηθεί πως η Ναυτιλία συμβάλλει στην ελληνική οικονομία γενικότερα και πιο συγκεκριμένα στη διαμόρφωση του ισοζυγίου πληρωμών.

Το πλοίο κυριαρχεί στις μεταφορές των φορτίων καλύπτοντας περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, διευκολύνοντας την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία βασίζεται κυρίως στο διεθνές εμπόριο, το οποίο με τη σειρά του πραγματοποιείται μέσω των διεθνών μεταφορών. Επομένως, μπορούμε να πούμε ότι το πλοίο αποτελεί εκείνο το μέσο μεταφοράς το οποίο έχει την δυνατότητα να εκτελεί μαζικές μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων και με χαμηλό κόστος, τόσο για τον φορτωτή όσο και για το περιβάλλον.

Η Ελλάδα συγκαταλέγεται στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες διαδραματίζοντας ανέκαθεν καταλυτικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Παρά τις μεγάλες αντιξοότητες που ενδέχεται να αντιμετωπίζει κατά καιρούς η ελληνική ναυτιλία λόγω της παγκοσμιότητας του χαρακτήρα της, αυτή όχι μόνο δεν πλήττεται βαθιά, αλλά καταφέρνει να ξεπερνάει τις δύσκολες καταστάσεις και να βγαίνει αλώβητη από αυτές, διατηρώντας την ηγετική της θέση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή και αυξάνοντας συνεχώς την δυναμικότητα του στόλου της. Ο κύριος λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό, είναι ο τρόπος σκέψης των Ελλήνων πλοιοκτητών και ο τρόπος με τον οποίο αυτοί προσεγγίζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Παρ' όλα αυτά, η χρηματοοικονομική κρίση που είχε ξεκινήσει ήδη από τον Ιούλιο του 2007 και έπληξε το σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας, είχε δυσμενείς επιπτώσεις όχι μόνο στον κλάδο του εμπορίου αλλά επίσης και στην ευρύτερη ανάπτυξη. Ο

συνδυασμός της υπερβάλλουσας χωρητικότητας με την ανωτέρω κρίση οδήγησαν σε πτώση των ναύλων και κατ' επέκταση σε μείωση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Επομένως, σκοπός της μελέτης αυτής είναι να διερευνηθεί το κατά πόσο έχει επηρεαστεί η ελληνική ναυτιλία από αυτήν την κρίση, εξετάζοντας τις καθαρές εισροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια καθώς και τις προοπτικές του.

## 1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Η μεθοδολογία προσέγγισης του αντικείμενου της εργασίας βασίζεται αρχικά στην βιβλιογραφική ανασκόπηση και αναφορά, και στην συνέχεια στην έρευνα μέσω της παρουσίασης στατιστικών στοιχείων, πινάκων και διαγραμμάτων. Η άντληση των δεδομένων έχει γίνει μέσω έγκυρων στατιστικών πηγών ή επίσημων ιστοσελίδων και ακολουθείται η μέθοδος της συλλογής, επεξεργασίας και ανάλυσης των στοιχείων αυτών, όχι μόνο μέσω εθνικών – ελληνικών πηγών, όπως η Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ) και το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), αλλά επίσης και άλλων ξένων φορέων, όπως ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – ΟΟΣΑ (OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development) και η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development).

## 1.3 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Προκειμένου να παραθέσουμε μία όσο πιο λεπτομερή και αναλυτική εργασία γίνεται, θεωρήσαμε σκόπιμο να χωρίσουμε την παρούσα μελέτη σε έξι (6) κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το αντικείμενο της έρευνας, ο στόχος και ο σκοπός της, η μεθοδολογία ανάλυσης και οι πηγές δεδομένων που χρησιμοποιήσαμε για την εκπόνησή της καθώς και η δομή της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο – το οποίο αποτελεί και το κυρίως εισαγωγικό κομμάτι της μελέτης – δίνονται κάποιοι ορισμοί και παραθέτεται μία μικρή ανάλυσή τους. Επί της ουσίας, αυτό το κεφάλαιο αποτελεί το θεωρητικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα βασιστεί η υπόλοιπη μελέτη. Αναφέρεται στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας και τις ιδιαιτερότητες που την χαρακτηρίζουν έτσι ώστε να έχουμε μία ολοκληρωμένη εικόνα

όσον αφορά τον κλάδο που εξετάζουμε. Επίσης, αναλύεται ο όρος της Ναυτιλιακής Οικονομίας, από την οποία προκύπτει η παροχή υπηρεσιών η οποία συνιστά κλάδο του τριτογενούς τομέα παραγωγής, ενώ επίσης θεμελιώνεται το οικονομικό της αξίωμα, δηλαδή η επίτευξη της μέγιστης δυνατής απόδοσης με την μικρότερη δυνατή θυσία, το οποίο διέπει κάθε ανθρώπινη οικονομική ενέργεια και άρα και τη Ναυτιλιακή Οικονομία. Επιπροσθέτως παρουσιάζεται η θεωρητική ανάλυση των εννοιών της διεθνοποίησης και της παγκοσμιοποίησης, ώστε να διαπιστωθούν οι επιπτώσεις που έχουν τα φαινόμενα αυτά στις εξελίξεις της ελληνικής ναυτιλίας. Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό κάνουμε μία ανάλυση των τελευταίων εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία και στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, καθότι η Ναυτιλία – και άρα και οι εισπράξεις από αυτήν – επηρεάζεται άμεσα από τις παγκόσμιες εξελίξεις.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η γενικότερη σημασία της Ναυτιλιακής Οικονομίας για την εθνική μας οικονομία και χωρίζεται τρία (3) υποκεφάλαια: στην άμεση, στην έμμεση και στην αποθετική συμβολή. Αναφέρονται όλοι εκείνοι οι τομείς στους οποίους επιδρά η Ναυτιλία και οι οποίοι με τη σειρά τους επιδρούν στην μεγιστοποίηση των ωφελειών της οικονομίας μας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία ως τμήμα της εθνικής μας οικονομίας και η δύναμη της στο σύνολο, δηλαδή η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία μέχρι σήμερα. Αναφερόμαστε στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και επομένως στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και στην επιλογή των σημαιών ευκαιρίας και του τόπου εγκατάστασης αυτών ως τρόπους εξοικονόμησης πόρων. Σε αυτό το σημείο, θεωρήσαμε επίσης σκόπιμη μία σύντομη αναφορά στην καινοτομία στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς αυτή αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία στηρίζεται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των Ελλήνων εφοπλιστών, και κατ' επέκταση της εθνικής μας υπεροχής σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί και το κύριο θέμα της παρούσας εργασίας, γίνεται εκτενής αναφορά στην έννοια του Ισοζυγίου Πληρωμών και στους επιμέρους λογαριασμούς του. Παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισέρευσε στη χώρα μας την τελευταία δεκαετία και αναλύεται διεξοδικά η συμβολή του στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, και κατόπιν στο Ισοζύγιο Πληρωμών. Ακόμη, επιχειρείται μία σύγκριση του ναυτιλιακού

συναλλάγματος με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό, καθώς και μία δεύτερη του ελληνικού ναυτιλιακού συναλλάγματος με το αντίστοιχο δανέζικο.

Στο έκτο κεφάλαιο παραθέτονται οι δυνατότητες ανάπτυξης και εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας, αρχικά αναφέροντας τις σύγχρονες τάσεις και προοπτικές και μετέπειτα προτείνοντας στρατηγικές και μέτρα πολιτικής για την περαιτέρω ανάπτυξή της.

Τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας, οι περιορισμοί και οι προτάσεις για περαιτέρω διερεύνηση του θέματος.

## 2. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

### 2.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ

Πριν από την ανάλυση του αντικειμένου της εργασίας αυτής, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά μας σε κάποιες βασικές έννοιες, προκειμένου να κάνουμε την παρούσα μελέτη όσο πιο αναλυτική και ευκολονόητη γίνεται. Οι έννοιες που ερμηνεύονται παρακάτω είναι μεγάλης σημασίας καθότι θεωρείται απαραίτητη η σταδιακή μετάβαση του αναγνώστη από το θεωρητικό πλαίσιο στο ποσοτικό. Οι όροι αυτοί αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, τη ναυτιλία και τέλος την ναυτιλιακή οικονομία, η οποία αποτελεί και τη βάση της παρούσας μελέτης.

#### *2.1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ*

Γενικότερα, με τον όρο «Ναυτιλία», εννοούμε το σύμβολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θάλασσας από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω της θάλασσας, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο.

Λόγω της ύπαρξης του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και της ανάπτυξής του, η γενικότερη «απαίτηση» επιβάλλει ότι τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Παρόλο όμως που το κόστος για την μεταφορά των αγαθών αποτελεί για τον χρήστη ένα στοιχείο του κόστους παραγωγής του – καθότι κάθε ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της τιμής των μεταφερόμενων αγαθών και άρα άμεσο αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους ή στην αύξηση του εισοδήματος του παραγωγού – στον τελικό προσδιορισμό του μεταφορικού κόστους και επομένως και στην επιλογή του πιο κατάλληλου μεταφορικού μέσου, συμπεριλαμβάνονται και άλλοι παράγοντες και ποιοτικές συνθήκες, βάσει των οποίων ένα μέσο μεταφοράς

μπορεί να θεωρηθεί «επαρκές».

Έτσι, τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι τα παρακάτω και αναλύονται στη συνέχεια:

A. ο όγκος μεταφοράς

B. η ταχύτητα

Γ. ο βαθμός ασφάλειας

Δ. η κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)

E. το κόστος μεταφοράς

Όταν λέμε «όγκος μεταφοράς» εννοούμε την επάρκεια της μεταφορικής ικανότητας του μέσου. Για να μπορέσουμε να πούμε ότι ένα σύστημα μεταφοράς είναι επαρκές, αυτό θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει τέτοια μεταφορική ικανότητα ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες της ζήτησης που υπάρχουν κάθε φορά. Πιο συγκεκριμένα, σε περιόδους κατά την διάρκεια των οποίων η ζήτηση είναι αυξημένη, αυτό θα πρέπει να είναι ευέλικτο, γιατί αντιθέτως θα θεωρείται ανεπαρκές. Όταν βιώνουμε περιόδους αιχμής, θεωρείται πολύ πιο σημαντική η εξασφάλιση χώρου και όχι τόσο η μικρότερη εξοικονόμηση του κόστους.

Μέσω της έννοιας της «ταχύτητας» μπορούν να προκύψουν πολλά πλεονεκτήματα, όχι μόνο στο εμπόριο, αλλά επίσης και στις συναλλαγές γενικότερα, και αυτά είναι ιδιαίτερος σημαντικά διότι:

- Διευκολύνεται η ταχύτερη διεκπεραίωση των παραγγελιών και μειώνεται ο χρόνος που απαιτείται για την εκτέλεσή τους.
- Περιορίζεται η ανάγκη για ύπαρξη μεγάλων χώρων αποθήκευσης, πετυχαίνοντας έτσι μείωση των δαπανών που θα χρειαζόνταν για την αποθήκευση.

Παρά το γεγονός ότι η ταχύτητα αποτελεί γενικότερα παράγοντα υψίστης σημασίας, δεν είναι σε όλες τις περιπτώσεις εξίσου σημαντικός. Και αυτό διότι υπάρχουν αγαθά τα οποία υπόκεινται σε αλλοιώσεις και γρήγορη φθορά, οπότε στην περίπτωση αυτή η ταχύτητα παίζει καθοριστικό ρόλο, ενώ αντίθετα υπάρχουν αγαθά τα οποία δεν υπόκεινται στους πιο πάνω κινδύνους και άρα για τη μεταφορά τους η ταχύτητα θεωρείται ελάχιστης σημασίας.

Όσον αφορά τον «βαθμό ασφάλειας», αυτό έχει εξέχουσα σημασία και αφορά όχι μόνο την ασφάλεια των αγαθών που μεταφέρονται από ζημιές ή απώλειες, αλλά επίσης και



την ασφάλεια του ίδιου του μεταφορικού μέσου. Είναι επομένως λογικό, ότι όσο οι αξίες των δύο (2) παραπάνω συντελεστών (δηλαδή, οι αξίες των μεταφερόμενων αγαθών και των μεταφορικών μέσων) θα αυξάνονται, τόσο μεγαλύτερη σημασία θα αποκτά και η ανάγκη για ασφάλεια. Έτσι, στις μέρες μας δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους κανόνες σύμφωνα με τους οποίους κατασκευάζονται, λειτουργούν και συντηρούνται τα μέσα μεταφοράς με κύριο σκοπό τους αυτά να είναι πρωτίστως ασφαλή για τους εργαζομένους τους.

Επίσης, η «κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς» θεωρείται από τα πλέον βασικά χαρακτηριστικά ενός μεταφορικού μέσου, τόσο όταν αφορά τα γενικά φορτία, αλλά επίσης και όταν αναφερόμαστε σε επιβάτες. Οι μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται κάτω υπό αυτήν την έννοια, χαρακτηρίζονται από συχνή και κανονική εξυπηρέτηση, η οποία ονομάζεται και «συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση». Μέσω αυτής, επιτυγχάνεται ο περιορισμός των αποθεμάτων και η μείωση του κόστους που κανονικά θα αφορούσε την αποθήκευση και τη διατήρησή τους. Η ανάγκη για τη «γέννηση» του παραπάνω χαρακτηριστικού προήλθε αδιαμφισβήτητα από τις συνθήκες οργάνωσης και παραγωγής, και ακόμη περισσότερο λόγω της εξάρτησής τους από τις ανά τον κόσμο πηγές πρώτων υλών και καυσίμων. Έτσι, στην περίπτωση που α) μεταφέρονται αγαθά μεγάλης αξίας, β) μεταφέρονται αγαθά αυξημένης ζήτησης, γ) λαμβάνουν χώρα εμπορικές συναλλαγές γενικών φορτίων οι οποίες δεν θα μπορούσαν να διενεργηθούν δίχως την συχνότητα και την κανονικότητα των δρομολογίων και δ) μεταφέρονται επιβάτες από και προς τον τόπο εργασίας τους, είναι ευνόητο πως η κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς αποκτά μεγαλύτερη σημασία.

Τέλος, όσον αφορά το κόστος μεταφοράς, αν και θεωρείται από τους πιο σημαντικούς παράγοντες, εντούτοις εξετάζεται πάντα ως προς την ικανότητα του μέσου μεταφοράς να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εκάστοτε μεταφοράς. Και αυτό γιατί η σημασία του παράγοντα αυτού μειώνεται σημαντικά όταν πρόκειται για μεταφορά αγαθών υψηλής αξίας, όπως μοναδοποιημένα φορτία, σε σύγκριση με άλλα.

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης και αυτό είναι απόλυτα λογικό αν αναλογιστεί κανείς το γεγονός ότι τα 3/4 της γης καλύπτονται από νερό. Το θαλάσσιο εμπόριο με τη σειρά του δημιουργεί την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που αποτελεί οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δεν παράγει η ίδια αγαθά, αλλά λειτουργεί ως διαμεσολαβητής μεταφέροντάς τα από την παραγωγή στην

κατανάλωση.

Η τεράστια ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται σε δύο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού ως μέσου πρόωσης των πλοίων και
2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία και εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις.

Επίσης ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών-Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Παναμά κ.λπ. Πολλά περιοδικά κάνουν λόγο για την ελληνική ναυτιλία ως «Ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία» αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ε.Ε. φέρει ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια διαδραματίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων του έθνους.

Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο ζωής – που είναι εντέλει η ταυτότητά μας.

### 2.1.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ακούγοντας τον όρο «Ναυτιλία» αμέσως ο νους μας πηγαίνει σε μία πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες – πλοία – ναυτικός – ναυπηγείο – θάλασσα – θαλάσσιο περιβάλλον – ναυτικοί – πράκτορες – λιμάνια – φορτωτές – τροφοδότες – ναυλωτές – ναυτιλιακό συνάλλαγμα – ναυτιλιακές εταιρείες – εφοπλιστές – ασφαλιστές – επιθεωρητές πλοίων – ναυτιλιακή χρηματοδότηση κλπ.

Από αυτό και μόνο μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ως ναυτιλία δεν νοείται μόνο η μεταφορά προσώπων και αγαθών από μία θέση σε μία άλλη, αλλά ένα σύνολο συναφών δραστηριοτήτων, ευρύτερα γνωστό ως ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster). Σύμφωνα με τον γενικό ορισμό που δίνει ο Porter (1998), «το πλέγμα (cluster) συναφών

δραστηριοτήτων ενός κλάδου, είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας». Η σπουδαιότητα του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι μεγάλη διότι «μπορεί να επεκτείνεται γεωγραφικά σε περισσότερες από μία πόλεις ή τοπικές αγορές και να ξεπερνάει ακόμη και τα εθνικά σύνορα»<sup>1</sup>. Μέσα από αυτά τα «πλέγματα» προωθούνται τόσο η συνεργασία όσο και ο ανταγωνισμός.

Η ελληνική ναυτιλία συνιστά βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας ενώ κατέχει έναν από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- A. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- B. συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- Γ. συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- Δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών – απασχόληση αλλοδαπών
- E. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες – άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας – όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου.

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, ακριβώς από την ίδια τη φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο. Αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα – πολεμικά ή οικονομικά – που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης και καταφέρνουν να επηρεάζουν τη ναυτιλία ακόμη και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού. Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που

---

<sup>1</sup> Θεωδορόπουλος κ.ά., 2006 σελ 108

επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι οι ακόλουθοι:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1

#### Παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ	ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ
Εθνικό εμπόριο	Γεωγραφική θέση	Ναυτική παράδοση
Χρηματοδότηση	Νησιωτικός χαρακτήρας	Απειλές
Ναυπηγική βιομηχανία	Στενότητα φυσικών πόρων	
Ασφαλιστική κάλυψη		
Ανταγωνισμός		

Έχοντας ως βάση τα παραπάνω, μπορούμε να κατανοήσουμε τη σημασία του κλάδου και το γιατί ο όρος «Ναυτιλία» χρησιμοποιείται όχι υπό μία (1) αλλά υπό τρεις (3) έννοιες: α) την οικονομική, β) την τεχνική και γ) την πρακτική.

α) Όσον αφορά την οικονομική έννοια, η «Ναυτιλία» περιλαμβάνει τις μεταφορές διά θαλάσσης και γενικότερα τα θαλάσσια έργα. Σε αυτήν την περίπτωση χρησιμοποιείται περισσότερο ο όρος «Εμπορική Ναυτιλία» και σε αυτήν εντάσσονται οι παράγοντες εκείνοι μέσω των οποίων συντελούνται οι θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή:

- το πλοίο, η πλοιοκτησία και οι συναφείς τους εργασίες.
- ο ανθρώπινος παράγοντας, ή πιο γενικά το σύνολο των φυσικών προσώπων τα οποία παρέχουν εργασία υπό οποιαδήποτε μορφή προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές και
- η υποδομή του κράτους, η οποία προσφέρεται τόσο μέσω των νομοθετικών και διοικητικών μέτρων, όσο και μέσω των εγκαταστάσεων και των τεχνολογικών μέσων προς πραγματοποίηση, διευκόλυνση και ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι, σε αυτήν την περίπτωση, ο όρος «Ναυτιλία» ταυτίζεται πλήρως με αυτόν της «Ναυτιλιακής Οικονομίας».

β) Σύμφωνα με την τεχνική έννοια του όρου, η Ναυτιλία συνιστά τον τρόπο μέσω του οποίου εκτελείται η πλεύση και περιλαμβάνει τα συναφή προς αυτήν προβλήματα (navigation). Ως εκ τούτου, υπάρχει ξεκάθαρη συνάρτηση αφ' ενός με τα χρησιμοποιούμενα τεχνολογικά μέσα και αφ' ετέρου με την ικανότητα και τις γνώσεις

των προσώπων που εκτελούν την πλεύση.

Αυτά τα τελευταία στοιχεία έχουν υποκειμενικό χαρακτήρα και αφορούν τις φυσικές και επίκτητες ιδιότητες της Ναυτιλιακής Τεχνικής. Αναφερόμαστε, έτσι, στην έννοια της Ναυτικής Τεχνικής, επειδή αφορά κυρίως τις έμφυτες ικανότητες ενός προσώπου, και στην έννοια της Ναυτικής Επιστημονικής Τεχνικής, επειδή αφορά τις επίκτητες ικανότητες και γνώσεις ενός προσώπου, οι οποίες αποκτώνται κατά τη διάρκεια της ναυτικής του παιδείας.

γ) Τέλος, αναλύοντας πρακτικά τον όρο, έχει επικρατήσει η αντίληψη ότι λέγοντας «Ναυτιλία» αναφερόμαστε στο Εμπορικό Ναυτικό, δηλαδή στο σύνολο των εμπορικών πλοίων ή του εμπορικού στόλου που είναι εγγεγραμμένος στο νηολόγιο ενός κράτους. Στην περίπτωση αυτή, ο όρος Εμπορική Ναυτιλία, δηλαδή το Εμπορικό Ναυτικό, προσδιορίζει περισσότερο την έννοια σε σχέση με την Πολεμική Ναυτιλία, δηλαδή το Πολεμικό Ναυτικό, που είναι το σύνολο των πολεμικών πλοίων τα οποία ανήκουν σε ένα κράτος<sup>2</sup>.

### *2.1.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*

Αναλύοντας τον όρο, αν δεχθούμε ότι «Οικονομία» σημαίνει το σύνολο των συστηματικών ενεργειών τις οποίες πραγματοποιούν τα ανθρώπινα μέλη μιας κοινωνίας με σκοπό την εξεύρεση αγαθών για την ικανοποίηση των αναγκών τους, τότε «Ναυτιλιακή Οικονομία» είναι το σύνολο των συστηματικών ενεργειών που αναφέρονται στην παροχή υπηρεσιών για την ικανοποίηση ανθρώπινων αναγκών που είναι σε συνάρτηση με τις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό την ικανοποίηση (των βιοτικών αναγκών) τους.

Έτσι, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό μπορούμε να εξαγάγουμε τα εξής συμπεράσματα ως προς την έννοια της Ναυτιλιακής Οικονομίας:

- α) Προϋπόθεση: η καταβολή συστηματικών ενεργειών. Στην Ναυτιλιακή Οικονομία όσο και στην υπόλοιπη οικονομία γενικότερα, γίνεται σαφής διαχωρισμός των συστηματικών και ενσυνείδητων ενεργειών, με σκοπό την επίτευξη ορισμένων σκοπών, και των μη συστηματικών (δηλαδή αυτών που έχουν έκτακτο ή πρόσκαιρο χαρακτήρα)
- β) Γενικό αντικείμενο: η παροχή υπηρεσιών. Μέσω αυτού αποσαφηνίζεται ότι το

---

<sup>2</sup> Χολέβας, 1972

αποτέλεσμα των συστηματικών ενεργειών δεν είναι η παραγωγή υλικών αγαθών, αλλά η παροχή υπηρεσιών, οι οποίες εντάσσονται στο περιεχόμενο του όρου «οικονομία».

γ) Ειδικό αντικείμενο: η ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών που είναι σε συνάρτηση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Καθίσταται έτσι πλέον συγκεκριμένο το περιεχόμενο των παρεχόμενων υπηρεσιών και διευκρινίζεται ότι αυτές αφορούν τη μεταφορά, και πιο συγκεκριμένα τη θαλάσσια μεταφορά.

δ) Σκοπός: η ικανοποίηση αυτών στους οποίους παρέχονται οι υπηρεσίες. Πρόκειται για την εναρμόνιση της ναυτιλιακής οικονομικής δράσης (με οποιαδήποτε μορφή παρέχονται αυτές οι ναυτιλιακές υπηρεσίες) με την αντίστοιχη οικονομική, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος ωφελιμιστικός σκοπός, η ικανοποίηση δηλαδή αυτών στους οποίους παρέχονται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες, και μάλιστα η μέγιστη δυνατή.

Επιπροσθέτως, η ναυτιλιακή οικονομία αποτελεί κλάδο του τριτογενούς τομέα παραγωγής. Παραγωγή, όπως είναι ήδη γνωστό, είναι η δημιουργία οικονομικών αγαθών ή η αύξηση της χρησιμότητάς τους, μέσω του συνδυασμού των τριών συντελεστών της (φύση – εργασία – κεφάλαιο).

Όσον αφορά τη δημιουργία οικονομικών αγαθών, δηλαδή την παραγωγή υλικών αντικειμένων, σε αυτά αναφέρονται ο πρωτογενής και δευτερογενής τομέας της παραγωγής, ενώ όσον αφορά την αύξηση της χρησιμότητάς τους στο πλαίσιο των δύο προηγούμενων τομέων των παραγόμενων αγαθών, εκεί αποβλέπει ο τριτογενής τομέας των υπηρεσιών.

Αποσαφηνίζοντας το περιεχόμενο της Ναυτιλιακής Οικονομίας, από την οποία προκύπτει η παροχή υπηρεσιών, καθίσταται ξεκάθαρο ότι αυτή συνιστά κλάδο του τριτογενούς τομέα παραγωγής, στον οποίο ανήκουν επίσης οι υπηρεσίες του Εμπορίου, των Τραπεζών, των Ασφαλίσεων, του Τουρισμού κ. λ. π.

Στο παραπάνω πλαίσιο της Ναυτιλιακής Οικονομίας, συνδυάζονται οι συντελεστές παραγωγής με σκοπό τη δημιουργία και προσφορά υπηρεσιών σχετικών με τη διενέργεια των θαλάσσιων μεταφορών, μέσω των οποίων επέρχεται η αύξηση της χρησιμότητας των μεταφερόμενων αγαθών.

Τέλος, το θεμελιώδες οικονομικό αξίωμα, με το οποίο μέσω της οικονομικής δράσης επιδιώκεται το «άριστο οικονομικό αποτέλεσμα», δηλαδή η επίτευξη της μέγιστης δυνατής απόδοσης με την μικρότερη δυνατή θυσία, διέπει κάθε ανθρώπινη οικονομική ενέργεια και άρα καλύπτει αυτονόητα και τη Ναυτιλιακή Οικονομία.

Αυτό ισχύει και επεκτείνεται σε όλους τους παράγοντες της Ναυτιλίας. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι η θεώρηση των οικονομικών πράξεων στη Ναυτιλιακή Οικονομία υπό το πρίσμα του θεμελιώδους οικονομικού αξιώματος, είναι καλύτερο να πραγματοποιείται, κατά κανόνα, μακροπρόθεσμα, για καλύτερη ερμηνεία και κατανόηση των συναφών φαινομένων<sup>3</sup>.

## 2.2 ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η βιομηχανία της Ναυτιλίας πέρασε πρώτα από το στάδιο της διεθνοποίησης (internationalization) και κατόπιν βρέθηκε, όπως είναι σήμερα, στο στάδιο της παγκοσμιοποίησης (globalization) (φωτογραφία 1.1). Αλλά πρέπει να αποσαφηνίσουμε πρώτα την έννοια αυτή, όσον αφορά το περιεχόμενό της, για να είμαστε ακριβείς. Τι σημαίνει, δηλαδή, διεθνοποίηση της Ναυτιλίας; Και είναι διαφορετική από την παγκοσμιοποίηση της Ναυτιλίας; Ποιες είναι οι επιπτώσεις που είχαν και εξακολουθούν να έχουν οι δύο (2) αυτές πορείες;

### *2.2.1 Η ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ*

Γενικότερα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι «*διεθνοποίηση υπάρχει όταν η «εθνικότητα» των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών αναγκαίων συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας, είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη*»<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Χολέβας, 1972

<sup>4</sup> Γουλιέλμος, 2006

## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2.1

### Ο κόσμος: χώρος δράσης της Ναυτιλιακής Επιχείρησης



Ο παραπάνω ορισμός δεν περιορίζεται μόνο στην «εθνικότητα» του κεφαλαίου, δηλαδή στην προέλευση της χρηματοδότησης του πλοίου, και του εργατικού δυναμικού του γραφείου και του πλοίου, αλλά ούτε και μόνο στην χώρα εγκατάστασης του γραφείου μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Επεκτείνεται ακόμη περισσότερο και στους άλλους παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως την «εθνικότητα» των φορτίων, την χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης σημαίας, την χρησιμοποίηση ξένων λιμένων και τέλος την εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών τρίτων χωρών (cross – trading).

Έτσι, σύμφωνα πάντα με τον παραπάνω ορισμό, η διεθνοποίηση αποτελεί ιδιότητα που μπορεί να υπάρχει σε μικρό, μέτριο ή μεγάλο βαθμό. Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία, στο σύνολο της μεταπολεμικής πορείας της, χρησιμοποίησε κυρίως ελληνικά πληρώματα, η εθνικότητα του πλοιοκτήτη ήταν τουλάχιστον 50% και πάνω της ιδιοκτησίας του πλοίου ή της εταιρείας που, καθότι είναι και σχετική απαίτηση του νόμου, ενώ τα χρηματικά κεφάλαια ανήκουν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους (95%) σε αλλοδαπές τράπεζες, όπως άλλωστε και τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία ανήκουν σε αλλοδαπούς. Τέλος, το ποσοστό των αλλοδαπών που απασχολούνται ως στελέχη των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών είναι γενικά μικρό (10%) και η χρήση της ελληνικής σημαίας ποικίλλει στο χρόνο.



Επομένως, η εξάρτηση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης από διεθνείς παράγοντες μπορεί να μεταβληθεί. Στην περίπτωση που υπάρξει βαθμιαία αύξηση, τότε η πατροπαράδοτη σχέση της εθνικής οικονομίας και των συντελεστών της παραγωγής της ναυτιλιακής επιχείρησης θα υποστεί βαθμιαία εξασθένηση.

Είναι αλήθεια ότι κανένα κράτος στις μέρες μας δεν είναι σε θέση να οργανώσει και να διατηρήσει μία ανταγωνιστική ναυτιλία, βασιζόμενο εξ' ολοκλήρου στις δικές του πλουτοπαραγωγικές πηγές. Το φαινόμενο της διεθνοποίησης δεν εμφανίστηκε μόνο ως κάτι ασυνήθιστο και έκτακτο, αλλά φαίνεται ότι οδήγησε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην επιτυχία. Οι πιο επιτυχημένοι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι αδιαμφισβήτητα εκείνοι που εξασφαλίζουν πλοία, κεφάλαια, ναυτεργατικό δυναμικό και συνάπτουν ναυλώσεις σε διεθνή βάση.

Έτσι, στο σημείο αυτό μπορούμε να πούμε ότι η έξαρση του φαινομένου της διεθνοποίησης οφείλεται στους παράγοντες που αναφέρονται στον παραπάνω ορισμό. Αρχικά, στο βαθμό που τα φορτία έπαψαν να είναι εθνικά και έγιναν διεθνή και έπειτα επειδή τα εθνικά πλοία (δηλαδή τα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία κάθε κράτους) σταμάτησαν να εξυπηρετούν τα εθνικά φορτία και μόνο (κυρίως λόγω της πλεονάζουσας προσφοράς χωρητικότητας αλλά και της ύπαρξης του ανταγωνισμού). Επίσης, θα μπορούσε να αποδοθεί και στην αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, που είναι από τη φύση του και εξ' ορισμού διεθνές. Όσο λοιπόν ο διεθνής καταμερισμός των έργων βαθιάει και οδηγεί στη μείωση του κόστους προϊόντων και υπηρεσιών, τόσο το φαινόμενο αυτό θα συνεχίσει να εντείνεται.

### *2.2.2 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ*

Το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης έχει λάβει τα τελευταία χρόνια τεράστιες διαστάσεις και αφορά όλες τις διαστάσεις και δραστηριότητες της ανθρώπινης κοινωνίας. Ένας εκ των τομέων που έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τη συγκεκριμένη τάση της εποχής είναι αδιαμφισβήτητα ο κλάδος της οικονομίας, μέσω ενός καινούργιου διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, της τεχνολογικής ανάπτυξης καθώς και της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίων και εργατικού δυναμικού, παραγόντων οι οποίοι συντελούν και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου, στο οποίο συμβάλλει με τον πιο ενεργό τρόπο η εμπορική ναυτιλία, η πλέον διεθνής βιομηχανία.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την εξέλιξη της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας, η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας σύμφωνα με τους Sletmo και Holste μπορεί γενικά να χωριστεί σε 4 στάδια: Το πρώτο αφορά την μακρά περίοδο πριν από την εκβιομηχάνιση των κρατών και αφορούσε τις θαλάσσιες εξερευνήσεις. Στο στάδιο αυτό αναπτύχθηκαν τα περιφερειακά (regional) θαλάσσια μεταφορικά συστήματα και έγιναν και οι περισσότερες ανακαλύψεις και οι πρώτες δημιουργίες αποικιών, ενώ επετεύχθη η μεταφορική σύνδεση μητρόπολης και αποικίας.

Το δεύτερο ήταν το στάδιο της θαλάσσιας εμπορικής ηγεμονίας και που ανέδειξε την ναυτιλία ως ένα σημαντικό παγκόσμιο κλάδο παροχής υπηρεσιών. Έτσι πολλές χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ολλανδία, η Γαλλία αναδείχθηκαν ναυτικές δυνάμεις, όπου οι εμπορικοί τους στόλοι αποτελούσαν όργανο οικονομικής και πολιτικής δύναμης.

Το τρίτο στάδιο είναι αυτό της διεθνοποίησης της ναυτιλίας που αναπτύχθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της διεθνοποίησης είναι η πρακτική της αλλαγής της εθνικής σημαίας που επέτρεψε μεταξύ των άλλων τον συνδυασμό της εξεύρεσης χρηματικών κεφαλαίων από τις αναπτυσσόμενες χώρες με την χρησιμοποίηση πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες, με σκοπό την μείωση του λειτουργικού κόστους.

Το τέταρτο στάδιο είναι αυτό της παγκοσμιοποίησης της ναυτιλίας.

Έπειτα από τις δύο πετρελαϊκές κρίσεις που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970, η μορφή της παγκόσμιας οικονομίας άλλαξε σε τέτοιο βαθμό που είχε ως αποτέλεσμα τον έντονο επηρεασμό ακόμη και των δομών του παγκόσμιου εμπορίου. Συνέπεια αυτού του γεγονότος ήταν οι μεγάλες ανακατατάξεις στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, βασικός παράγοντας των οποίων είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας ναυτιλίας (balance between supply and demand), το οποίο με τη σειρά του επηρεάζει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς.

Ο εξέχων ρόλος της ναυτιλίας δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από κανέναν, δεδομένου του ότι αποτελεί – όπως αναφέρθηκε παραπάνω – τον πιο οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο όσον αφορά τη μεταφορά και τη διακίνηση των αγαθών. Έτσι, μέσω της ναυτιλίας, επιτυγχάνουμε τη μεταφορά των περισσοτέρων αγαθών του παγκόσμιου εμπορίου όχι μόνο για το παρόν, αλλά σίγουρα και για το μέλλον.

Ακριβώς επειδή το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί μια δραστηριότητα με διεθνή χαρακτήρα, είναι λογικό να εμπλέκονται πολλά και διάφορα μέρη, όπως π.χ. πλοιοκτήτες, ναυτικοί, νηογνώμονες, κράτη σημαίας, καθώς και φορτωτές και ναυλωτές, κάθε ένα από τα οποία αποτελεί μέρος μιας αλυσίδας, επιτελώντας τον δικό του ξεχωριστό ρόλο.

Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μιας ολοκληρωμένης δράσης της οποιασδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι παρακάτω:

- Σημαία της χώρας, που δείχνει την εθνικότητα του πλοίου
- Εθνικότητα του εργατικού δυναμικού πλοίου και γραφείου
- Χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρείας
- Εθνικότητα των φορτίων
- Κεφάλαιο, που δείχνει την προέλευση της χρηματοδότησης
- Χρησιμοποίηση ξένων λιμένων
- Εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών

Από την σχέση που υπάρχει μεταξύ των παραπάνω συντελεστών φαίνεται καθαρά το εάν και κατά πόσο μία ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι διεθνοποιημένη ή μη. Έτσι μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει διεθνοποίηση στη ναυτιλία, όταν η εθνικότητα των συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Για παράδειγμα, ένα εμπορικό πλοίο, με κύριο στόχο του την υψηλότερη λειτουργική απόδοση με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, ενδέχεται να ανήκει σε πλοιοκτήτη άλλης εθνικότητας, να έχει κατασκευαστεί σε άλλη χώρα, να έχει πλήρωμα που να προέρχεται από διαφορετικές χώρες, η χρηματοδότησή του να προέρχεται από τρίτη χώρα, η διαχείριση, η ασφάλιση και η ναύλωσή του να γίνονται από άλλη χώρα, ενώ στο ίδιο διάστημα να είναι νηολογημένο σε σημαία τελείως διαφορετική των παραπάνω χωρών.

Το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης γενικά είναι ότι σε σχέση με την διεθνοποιημένη ή πολυεθνική επιχείρηση έχει αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα, μπορεί δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα.

Η παγκοσμιοποίηση ορίζεται σύμφωνα με τον Jacobson ως η διαδικασία όπου οι χώρες, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου, έχουν ομογενοποιηθεί μέσα από τις μεταβολές που επιφέρουν οι οικονομικές, κοινωνικές,

πολιτικές και τεχνολογικές δυνάμεις. Στο χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση είναι φαινόμενο των αρχών του 1970 και οφείλεται στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω φθηνών συντελεστών παραγωγής<sup>5</sup>.

### 2.2.3 ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Η πολυεθνική επιχείρηση είναι εκείνη που διατηρεί σημαντικές λειτουργίες της παραγωγής σε πολλές χώρες, αλλά η βάση της, που αποτελεί και τον τόπο από τον οποίο αυτή διοικείται, είναι η «εθνική χώρα» (δηλαδή αυτό που συμβαίνει με την ελληνική ναυτιλία). Στη ναυτιλία οι χώρες είναι οι Σημαίες.

Από την άλλη πλευρά, η διεθνική επιχείρηση είναι παρόμοια με την πολυεθνική, με τη διαφορά ότι αποκεντρώνει τη διοίκηση στη χώρα εγκατάστασής της. Όσον αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας, αυτό θα ήταν αν ο πλοίαρχος ήταν και ο εφοπλιστής.

Θέλοντας σε αυτό το σημείο να καταδείξουμε τη σημασία της παγκοσμιοποίησης για μία επιχείρηση, και κυρίως για μια ναυτιλιακή επιχείρηση, θεωρήσαμε σκόπιμη την αναφορά των δέκα (10) κυριότερων αιτιών για παγκοσμιοποίηση.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2

##### Οι δέκα κυριότερες αιτίες παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων

1. Επιβίωση από τους ανταγωνιστές	5. Επίπτωση ντόμινο	9. Benchmarking
2. Διασπορά κόστους	6. Εξελικτικές δυνάμεις	10. Επίδραση Ripple
3. Τήρηση του κανόνα των τριών	7. Τεχνολογική επανάσταση	-
4. Trailblazing	8. Έρευνα και καινοτομία	-

Πηγή: Γουλιέλμος, 2006, σελ. 52

Πιο αναλυτικά, οι λόγοι είναι:

1. Η επιβίωση σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον μέσω της μείωσης του κόστους, της αύξησης των περιθωρίων κέρδους και των οικονομιών κλίμακας.

<sup>5</sup> Παπαγιαννούλης, 2002, Γουλιέλμος, 2006

2. Η επιθυμία διασποράς ή το μοίρασμα των εξόδων για διάφορες επενδύσεις εντάσεως κεφαλαίου.
3. Ισχύει ότι οι τρεις (3) πρώτες εταιρείες θα πάρουν τη μερίδα του λέοντος και οι επόμενες τα υπόλοιπα.
4. Είναι έννοια επέκτασης σε νέα εδάφη/περιοχές.
5. Είναι το σειριακό όφελος που οδηγεί και σε επιπρόσθετα οφέλη.
6. Η παγκοσμιοποίηση θεωρείται φυσική διαδικασία ανάπτυξης αλλά λαμβάνει χώρα πέρα από τα σύνορα μίας χώρας.
7. Βοηθάει ακόμη και τις μικρότερες επιχειρήσεις, μέσω του διαδικτύου, των fax, των e-mail και των video-conferencing, διότι η τεχνολογία έχει καταργήσει τα σύνορα και τις ζώνες του χρόνου.
8. Η παγκοσμιοποίηση βοηθάει στην επιδίωξη της καινοτομίας.
9. Σύγκριση πρακτικής εργασιών μιας εταιρείας με άλλες. Η ευρεία χρήση του benchmarking οδηγεί στην παγκοσμιοποίηση.
10. Αντιμετωπίζουν την απόφαση να ακολουθήσουν τον πελάτη στο εξωτερικό ή να διατρέξουν τον κίνδυνο να χαθεί κάποιο εγχώριο συμβόλαιο.

Έτσι, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι μία παγκοσμιοποιημένη επιχείρηση, δεν περιορίζεται γεωγραφικά, καθώς τα τεχνητά γεωγραφικά εμπόδια έχουν καταργηθεί, και αποτελεί μία καινούργια έννοια.

## 2.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### *2.3.1 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ*

Η συρρίκνωση της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου κατά τη διάρκεια του 2009 άλλαξε το τοπίο της ναυτιλιακής βιομηχανίας δραματικά. Η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας είναι σήμερα σε εξέλιξη, αλλά με άνισους ρυθμούς και πιο αργή σε σύγκριση με εκείνες που ακολούθησαν άλλες πρόσφατες υφέσεις, αν και αμφισβητήθηκε από πολλές αβεβαιότητες καθώς και από τις εύθραυστες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες. Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται από την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, τότε με τη σειρά τους και το

διεθνές εμπόριο, η ναυτιλία και η ανάκτησή τους εξακολουθούν να υπόκεινται στις εξελίξεις της ευρύτερης οικονομίας.

Μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση στα τέλη του 2008, το έτος 2009 σημείωσε την πρώτη και πιο βαθιά πτώση στην παγκόσμια παραγωγή από το 1930, με το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) να μειώνεται κατά 2,1% (πίνακας 1)<sup>6</sup>.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3

#### Παγκόσμια αύξηση του ΑΕΠ (1991-2011)

Region/country	1991–2004 Average	2007	2008	2009	2010 <sup>b</sup>	2011 <sup>c</sup>
<b>WORLD</b>	2.9	4.0	1.7	-2.1	3.9	3.1
<b>Developed economies</b>	2.6	2.6	0.3	-3.6	2.5	1.8
<i>of which:</i>						
<b>United States</b>	3.4	2.1	0.4	-2.6	2.9	2.3
<b>Japan</b>	1.0	2.4	-1.2	-6.3	4.0	-0.4
<b>European Union (27)</b>	2.3	3.0	0.5	-4.2	1.8	1.9
<i>of which:</i>						
<b>Germany</b>	1.6	2.7	1.0	-4.7	3.6	3.0
<b>France</b>	2.1	2.4	0.2	-2.6	1.5	2.1
<b>Italy</b>	1.5	1.5	-1.3	-5.0	1	0.9
<b>United Kingdom</b>	2.9	2.7	-0.1	-4.9	1.3	1.3
<b>Developing economies</b>	4.7	8.0	5.4	2.5	7.4	6.3
<i>of which:</i>						
<b>China</b>	9.9	14.2	9.6	9.1	10.3	9.4
<b>India</b>	5.9	9.6	5.1	7.0	8.6	8.1
<b>Brazil</b>	2.6	6.1	5.2	-0.6	7.5	4.0
<b>South Africa</b>	2.5	5.5	3.7	-1.8	2.8	4.0
<b>Least Developed Countries (LDCs)</b>	4.6	8.5	6.7	4.5	4.8	5.2
<b>Transition economies</b>	-1.0	8.6	5.4	-6.7	4.1	4.4
<i>of which:</i>						
<b>Russian Federation</b>	-1.0	8.5	5.6	-7.9	4.0	4.4

Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011

Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, η ύφεση ήταν ευρεία, με τις χώρες να βιώνουν μια εξαιρετικά συγχρονισμένη αντιστροφή στην τάση του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ. Οι Ανεπτυγμένες οικονομίες και χώρες με οικονομίες σε μεταβατικό στάδιο κατέγραψαν τις μεγαλύτερες διακυμάνσεις, της τάξης του 3,6% και

<sup>6</sup> UNCTAD, Trade and Development Report 2011

6,7%, αντίστοιχα. Οι Αναπτυσσόμενες οικονομίες επηρεάστηκαν επίσης σε μεγάλο βαθμό, με την ανάπτυξη σε αυτές τις οικονομίες να υποχωρεί στο 2,5% – ένα πολύ χαμηλότερο ποσοστό αν το συγκρίνουμε με το 2007 και το 2008. Παρ' όλα αυτά, αυτός ο πίνακας υποκρύπτει διαφορές στις επιδόσεις μεμονωμένων χωρών. Όταν ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ στην Κίνα και στην Ινδία παρέμενε θετικός (9,1% και 7,0% αντίστοιχα), άλλες αναδυόμενες αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως η Βραζιλία και η Νότια Αφρική, υπέφεραν από συστολές του ΑΕΠ.

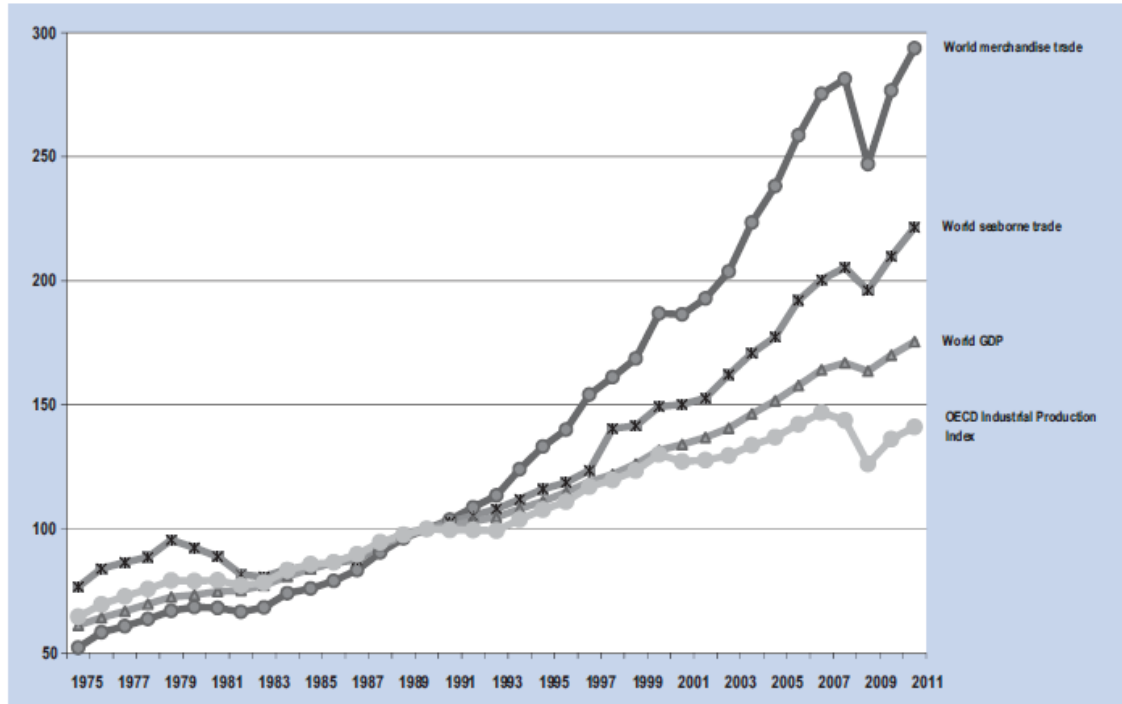
Το 2010, η παγκόσμια οικονομία μπήκε σε μια πορεία ανάκαμψης με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) να αυξάνεται κατά 3,9% έναντι του προηγούμενου έτους (ΠΙΝΑΚΑΣ 1). Τα μέτρα τόνωσης που λήφθηκαν από τις κυβερνήσεις με την εμφάνιση της κρίσης βοήθησαν στην έναρξη ενός άλματος ανάπτυξης. Παρ' όλα αυτά, η επίδραση και το αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ξεκίνησε να εξαφανίζεται, καθώς οι κυβερνήσεις ξεκίνησαν μια μετάβαση προς τη δημοσιονομική εξυγίανση.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> UNCTAD, Trade and Development Report 2011

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1

Δείκτες για το παγκόσμιο ΑΕΠ, για τον Δείκτη Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ, για το Παγκόσμιο Εμπόριο και το Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (1975-2011)



Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011

### 2.3.2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Για τη ναυτιλία, όλα εξαρτώνται από τις μακροοικονομικές συνθήκες σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο επίσης οδηγούν τις εξελίξεις στο θαλάσσιο εμπόριο. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το μακροοικονομικό πλαίσιο που περιγράφεται στην προηγούμενη ενότητα, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο παρουσίασε παρόμοια εξέλιξη με την ανάκαμψη της ζήτησης το 2010, καθώς και μια θετική ανάκαμψη των όγκων, ιδιαίτερα στους τομείς των χύδην ξηρών φορτίων και των εμπορευματοκιβωτίων.

Τα πρώτα στοιχεία δείχνουν ότι το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο το 2010 ανέκαμψε ύστερα από την συρρίκνωση του προηγούμενου έτους και εκτιμάται ότι αυξήθηκε κατά 7%, φτάνοντας το σύνολο των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν σε 8,4 δισεκατομμύρια τόνους, ένα επίπεδο που ξεπερνά το προ-κρίσης επίπεδο του 2008 (πίνακας 2.4 και διάγραμμα 2.2).



## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4

Εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (επιλεγμένα έτη – εκατ. τόνοι που έχουν φορτωθεί)

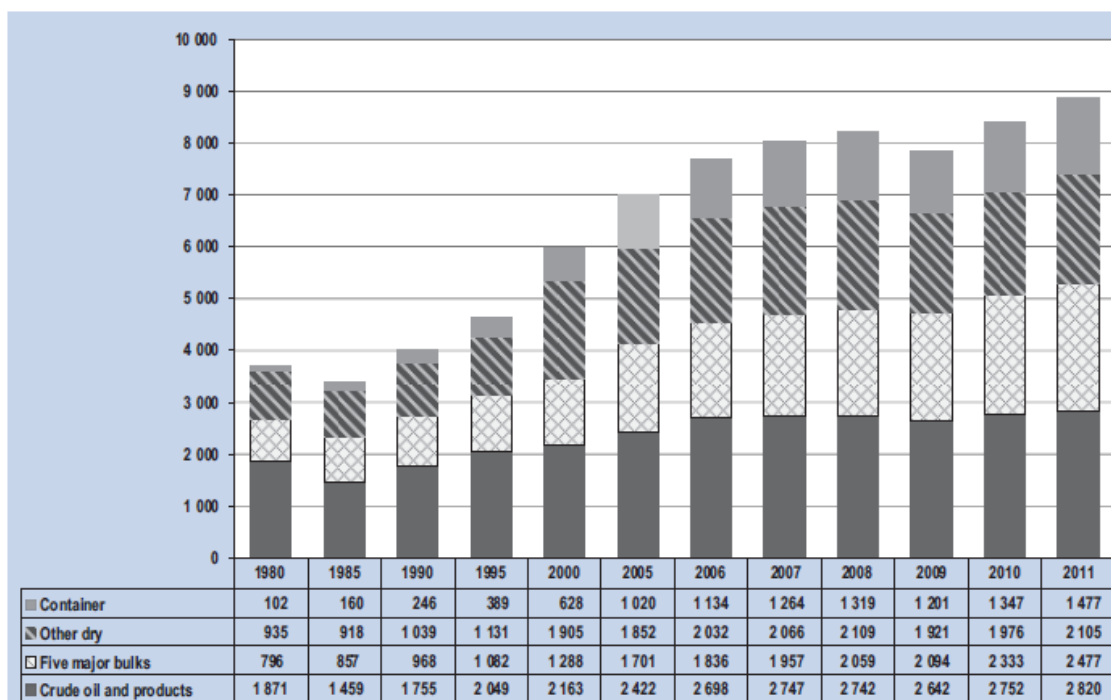
Year	Oil	Main bulks <sup>a</sup>	Other dry cargo	Total (all cargoes)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 836	3 166	7 700
2007	2 747	1 957	3 330	8 034
2008	2 742	2 059	3 428	8 229
2009	2 642	2 094	3 122	7 858
2010 <sup>b</sup>	2 752	2 333	3 323	8 408

Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011

Η αύξηση των όγκων του θαλάσσιου εμπορίου βοήθησε να ανακτηθεί το χαμένο έδαφος του 2009, ενάντια σε μια βαθιά συρρίκνωση του προηγούμενου έτους, και επίσης συνέβαλε στην αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2

Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (επιλεγμένα έτη – εκατ. τόνοι που έχουν φορτωθεί)



Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011

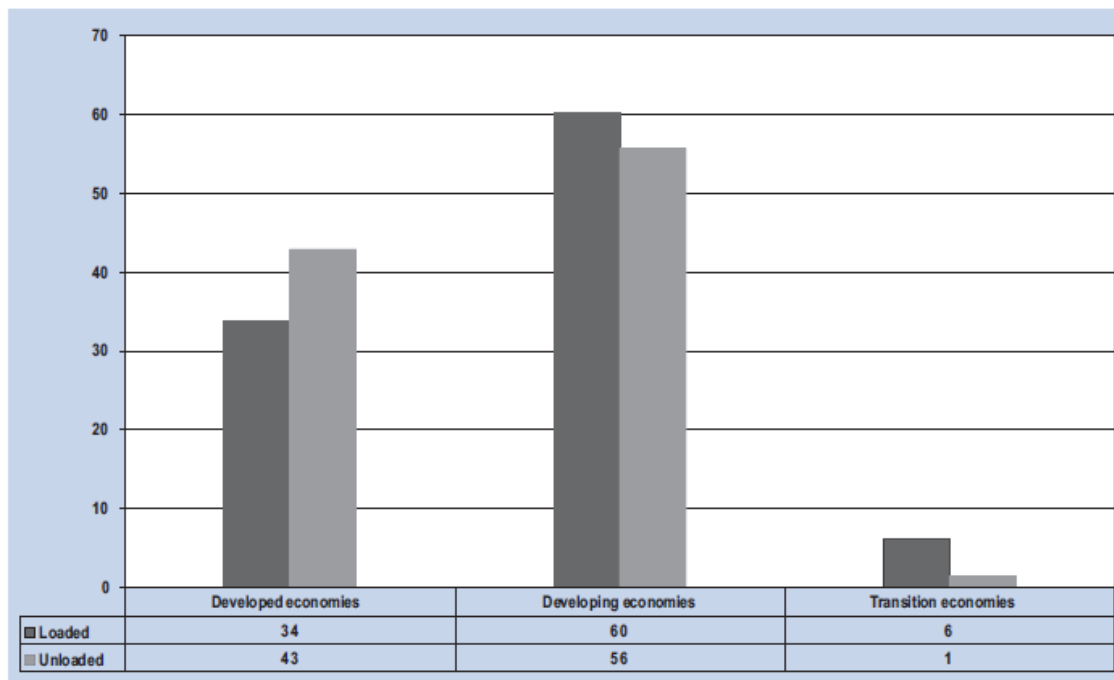
Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2.2, το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων και τα κυριότερα χύδην ξηρά φορτία καθοδηγούν αυτή την επέκταση. Το 2010, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο συνέχισε να κυριαρχείται από πρώτες ύλες, με τα δεξαμενόπλοια να αριθμούν περίπου το ένα τρίτο της συνολικής χωρητικότητας και τα άλλα ξηρά φορτία συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων να αριθμούν περίπου το 40%. Το υπόλοιπο (περίπου 28%) αποτελείται από τα πέντε κυριότερα ξηρά φορτία, και πιο συγκεκριμένα από το σιδηρομέταλλευμα, τον άνθρακα, τα σιτηρά, τον βωξίτη, την αλουμίνα και τα φωσφάτα.

Το 2010, ο κλάδος του ξηρού φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των κυριότερων ξηρών φορτίων, των μικρότερης σημασίας ξηρών φορτίων, του γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων ανέκαμψε το εμπόριο. Η ανάπτυξη αυτή αντανακλούσε την συνεχιζόμενη επίδραση των κινήτρων που δόθηκαν για την ενίσχυση των επενδύσεων και τη ζήτηση πρώτων υλών. Τροφοδοτήθηκε κυρίως από τη βιομηχανική δραστηριότητα στις αναδύμενες περιοχές, αλλά και από την αναπλήρωση των αποθεμάτων. Όγκου του εμπορίου του πετρελαίου επίσης ανέκαμψε και αυξήθηκε κατά 4,2% το 2009, ωθούμενος κυρίως από την αυξανόμενη ζήτηση ενέργειας στις αναπτυσσόμενες περιοχές της Ασίας.

Αντανακλώντας αύξηση της θέσης τους ως την κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης, οι αναπτυσσόμενες χώρες συνέχισαν να αποτελούν τις κύριες περιοχές φόρτωσης και εκφόρτωσης, με το μερίδιό τους στο σύνολο των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν κατά το 2010 να ανέρχεται σε 60% και 56%, αντίστοιχα. Μετοχές ανεπτυγμένες οικονομίες των παγκόσμιων εμπορευμάτων που φορτώνονται και εκφορτώνονται ήταν 34% και 43%, αντίστοιχα. Οι μεταβατικές οικονομίες αντιπροσώπευαν το 6% των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν και 1% των εμπορευμάτων που εκφορτώθηκαν (Διάγραμμα 2.3).

Η συμβολή των διαφόρων περιοχών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε όγκο υπογραμμίζει την κυριαρχία των μεγάλων αναπτυσσόμενων και αναδύμενων οικονομιών και αντανακλά την συγκέντρωση των πόρων και των πρώτων υλών, οι οποίες αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.3**  
**Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, κατά ομάδα περιφέρειας, 2010**  
**(% της χωρητικότητας)**



Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011

### 3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας πολλές φορές παραγνωρίζεται:

α) Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποσιωπούνται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας πολλές φορές δεν λαμβάνεται υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράται στο εθνικό προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο ευρωπαϊείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

β) Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κλπ), του εργατικού

δυναμικού, των ατυχημάτων κ.λπ.

γ) Αλλά και σε ό, τι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεκριμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση – π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσω παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημίσαμε, ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται, αντίθετα με ότι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία. Παράλληλα, βέβαια, θα χρειαστεί να διευκρινίσουμε και ορισμένα ζητήματα σχετικά με την παραγωγική λειτουργία, την «εθνικότητα» και τα γενικότερα οικονομικά αλλά και διεθνοπολιτικά αποτελέσματα της ναυτιλίας.

Πριν καθορίσουμε την ακριβή συνεισφορά της Ναυτιλίας στη χώρα μας, μέσω της καθαρής εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος, θεωρήσαμε απαραίτητο να

εξετάσουμε αρχικά τον γενικότερο ρόλο και τη σημασία της όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για κάθε άλλο κράτος που σχετίζεται με τον κλάδο αυτό.

Έτσι, η ναυτιλιακή πολιτική κάθε κράτους που προσπαθεί να αναπτύξει τον εμπορικό του στόλο αποβλέπει σε λόγους οικονομικούς και μη οικονομικούς. Στους οικονομικούς λόγους συγκαταλέγονται α) η στενότερη σύνδεση με το εθνικό εξωτερικό εμπόριο, β) τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και γ) οι συναλλαγματικές ωφέλειες στο κράτος. Στους μη οικονομικούς λόγους περιλαμβάνονται α) η ισχύς σε περίπτωση πολέμου, β) η πολιτική-διπλωματική ισχύς και γ) η αύξηση του κρατικού γοήτρου.

Για να κατανοηθεί ο γενικότερος ρόλος και η σημασία της Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να εξεταστεί από τρεις απόψεις: α) Από την άποψη της εθνικής οικονομίας. Η Εμπορική Ναυτιλία εντάσσεται στο τριτογενή τομέα της παραγωγής, δηλαδή στις υπηρεσίες, και συμβάλλει στη διαμόρφωση και την αύξηση του εθνικού εισοδήματος, το οποίο σχηματίζεται μέσω όλων των συντελεστών της παραγωγής (κυρίως του κεφαλαίου και της εργασίας) και αφορά όχι μόνο τον δημόσιο αλλά και τον ιδιωτικό τομέα. Ο αριθμός των απασχολούμενων στην Εμπορική Ναυτιλία είναι μεγάλος. Με 17.000 εργαζόμενους σε ποντοπόρα και σημαντικό αριθμό εργαζόμενων στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα, συνολικά 200.000 εργαζόμενοι ασχολούνται άμεσα και έμμεσα στις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ναυτιλία<sup>8</sup>. β) Από την άποψη της εθνικής άμυνας. Ο Τσόρτσιλ, στη προσπάθεια του να καθορίσει τη σημασία και το ρόλο της Εμπορικής Ναυτιλίας σε περιόδους πολέμου και τη συμβολή της στις θαλάσσιες πολεμικές επιχειρήσεις την αποκάλεσε «τέταρτο όπλο». Αλλά και σε περιόδους ειρήνης η χρήση των εμπορικών πλοίων για λόγους εθνικής άμυνας είναι μεγάλης σημασίας, κυρίως για τη μεταφορά βαρέως πολεμικού υλικού. Η αμερικανική βοήθεια για την ενίσχυση των εθνικών δυνάμεων των χωρών του NATO αποστέλλεται μέσω εμπορικών φορτηγών πλοίων. Σημειώνεται ότι οι χώρες που ανήκουν στο NATO θέτουν στη διάθεση του τα εμπορικά πλοία που φέρουν τη σημαία τους και στη περίπτωση πολέμου τα πλοία αυτά με την έναρξη των εχθροπραξιών καθίστανται εμπόλεμα. Επομένως η συμβολή της κάθε χώρας σε αυτή την Αμυντική Σημασία κρίνεται εφ' ενός από την ισχύ και την ποιότητα των Ενόπλων Δυνάμεών της και εφ' ετέρου από την ισχύ της εμπορικής της ναυτιλίας. Από τα παραπάνω ο κάθε ένας μπορεί να αντιληφθεί την πραγματική θέση της Ελλάδος και το ρόλο της ανάμεσα στις

---

<sup>8</sup> [www.capital.gr](http://www.capital.gr)

υπόλοιπες χώρες, και γ) από την εθνικοπολιτική άποψη. Τα ελληνικά εμπορικά πλοία υλοποιούν το όνειρο της μεγάλης Ελλάδος και τα πληρώματα τους αποτελούν πρεσβευτές της χώρας μας στο εξωτερικό. Η διαρκής παρουσία των πλοίων υπό ελληνική σημαία ανά τον κόσμο και τα ξένα λιμάνια συμβάλει στη διαρκή παρουσία της Ελλάδος στο διεθνή χώρο, δεδομένου ότι όλη σχεδόν γνωρίζουν ότι υπάρχει Ελλάδα και ότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ναυτιλία<sup>9</sup>.

Η ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά στην ελληνική οικονομία καθότι αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της οικονομία μας με εξωστρεφή προσανατολισμό συνεισφέροντας σημαντικά τόσο στην απασχόληση όσο και στη χρηματοδότηση του εξωτερικού ελλείμματος της χώρας μας. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία το 2007 έφθασαν τα 17 δις ευρώ, ήτοι 7 ½ % του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ακολουθώντας τα έσοδα μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή ανοδική τάση λόγω της παγκόσμιας ζήτησης για υψηλά επίπεδα των διεθνών τιμών των ναύλων καθώς και στην διεύρυνση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Έτσι, η άμεση συνεισφορά του κλάδου στην οικονομική δραστηριότητα σε όρους προστιθέμενης αξίας ανήλθε το 2007 σε 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ ενώ αντιστοιχεί περίπου στο 2,2% της απασχόλησης. Αν και η απασχόληση σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς όπως πληρώματα, αξιωματικοί, ναυπηγικός και ναυπηγο-επισκευαστικός τομέας έχουν περιοριστεί διαχρονικά, αυξήθηκε σημαντικά η απασχόληση σε συναφείς υποστηρικτικές υπηρεσίες (όπως τροφοδοσία, νομικές, ασφαλιστικές, διαχείριση αποθεμάτων, αγορά επαγγελματικών ακινήτων). Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία τότε η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας για την περίοδο 2006-2007.

Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδας) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία) όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η αξία αυτών των

---

<sup>9</sup> Χολέβας, 1972

επενδύσεων είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς αλλά κάτω από την πλέον συντηρητική εκτίμηση υπερέβη τα 2 ½ δις ευρώ το 2007, ήτοι το 1% του ΑΕΠ ανεβάζοντας τη συνολική συνεισφορά της ποntonτοπόρου ναυτιλίας στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ περίπου.

Παρά το σταδιακό περιορισμό της απασχόλησης σε παραδοσιακές ναυτιλιακές δραστηριότητες η αυξημένη έμμεση συνεισφορά στην οικονομία (μέσω των επιδράσεων στην δραστηριότητα κλάδων συνδεδεμένων με τη ναυτιλία) οδήγησε σε σταθεροποίηση της συνεισφοράς του κλάδου στο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ.

Ο ρόλος της Εμπορικής Ναυτιλίας, δηλαδή της Ναυτιλιακής Οικονομίας, για την κοινωνική (εθνική-κρατική) οικονομία είναι τεράστιος και γι' αυτόν τον λόγο αποτελεί επιδίωξη των σύγχρονων κρατών, και κυρίως εκείνων που συγκαταλέγονται στα ναυτιλιακά, να προβαίνουν στη μεγαλύτερη δυνατή και άριστη αξιοποίησή της. Σε αυτά τα κράτη εμφανίζεται ανεπτυγμένη η ναυτιλιακή οικονομία λόγω της ύπαρξης αξιόλογου εμπορικού στόλου σε όγκο, και έτσι διευκολύνεται και ευνοείται η προσπάθειά τους αυτή στο έπακρο.

Η συμβολή στην Εθνική Οικονομία μέσω της Εμπορικής Ναυτιλίας εμφανίζεται με θετική μορφή, α) με τρόπο άμεσο, ως συμβολή στη διαμόρφωση ορισμένων οικονομικών μεγεθών, β) με τρόπο έμμεσο, ως παρεπόμενη συμβολή σε ολόκληρη την οικονομική ζωή και δραστηριότητα και γ) με αποθετική μορφή, ως συμβολή στην εθνική οικονομία μέσω της αποτροπής ορισμένων θυσιών που σε κάθε άλλη περίπτωση θα ήταν απαραίτητες<sup>10</sup>.

### 3.1 ΑΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ<sup>11</sup>

#### *3.1.1 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ*

Το εθνικό εισόδημα, όπως είναι γνωστό, είναι το οικονομικό μέγεθος το οποίο προκύπτει από το άθροισμα των αμοιβών των συντελεστών της παραγωγής (φύσης-εργασίας-κεφαλαίου) μέσα σε χρονική περίοδο ενός έτους, των αμοιβών δηλαδή που

---

<sup>10</sup> Χολέβας, 1972, Βλάχος, 2000

<sup>11</sup> Βλάχος, 2000, Παπαγιαννούλης, 2002



καταβλήθηκαν για την συμβολή των παραπάνω συντελεστών σε όλη την παραγωγή. Περιλαμβάνονται επίσης οι αμοιβές του συντελεστή της παραγωγής «εργασία» (μισθοί-ημερομίσθια), όσο και του συντελεστή της παραγωγής «κεφάλαιο» (πρόσοδοι κεφαλαίου-επιχειρηματικό κέρδος). Στην διαμόρφωση του οικονομικού μεγέθους του ετήσιου εθνικού εισοδήματος συνυπολογίζονται αφ' ενός τα εισοδήματα που προκύπτουν από τον ιδιωτικό τομέα και αφ' ετέρου εκείνα που προκύπτουν από τον δημόσιο τομέα.

Ως συνέπεια των παραπάνω, η Ναυτιλία συμβάλλει στο εθνικό εισόδημα, ως προς τον ιδιωτικό τομέα μέσω των εισοδημάτων των εργαζόμενων ναυτικών και των επιχειρηματικών προσόδων, και ως προς τον δημόσιο τομέα διαμέσου των πάσης φύσεως εσόδων που προκύπτουν από αυτήν.

Η διαμόρφωση αυτών των παραπάνω επιμέρους μεγεθών συνεπάγεται από τον αριθμό των εργαζομένων στη Ναυτιλία, από τον αριθμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στη χώρα μας – αλλά και από τον βαθμό σύνδεσης αυτών με τη συγκεκριμένη εθνική οικονομία – καθώς επίσης και από τη δημοσιονομική συμπεριφορά του κράτους απέναντι στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους ναυτικούς.

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

### *3.1.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ*

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

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

Βέβαια, παρά τις απαλλαγές και τους περιορισμούς των φορολογικών συντελεστών,

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

### 3.1.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Επειδή ακριβώς η Ναυτιλία κινείται σε διεθνές επίπεδο, οι πρόσοδοί της (αμοιβές – ναύλοι – ασφάλιστρα προσωπικού – φόροι – επισκευές) αναφέρονται σε συνάλλαγμα, το οποίο εντάσσεται στην κατηγορία των Άδηλων Πόρων, μαζί με τις υπόλοιπες προσόδους σε συνάλλαγμα από τις μεταφορές, από τα εμβάσματα των εργαζομένων στο εξωτερικό και των μεταναστών, και του ταξιδιωτικού (ή αλλιώς τουριστικού) συναλλάγματος. Το εισρέον συνάλλαγμα από τη Ναυτιλία συμβάλλει στη διαμόρφωση του ισοζυγίου των άδηλων, και μέσω αυτού και στη διαμόρφωση του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών (Εμπορικό Ισοζύγιο + Ισοζύγιο Αδήλων) και τελικώς στο Ισοζύγιο Πληρωμών (Εμπορικό Ισοζύγιο + Ισοζύγιο Αδήλων + Ισοζύγιο Κινήσεως Κεφαλαίων).

Η σημασία της συμβολής αυτής είναι προφανής και μεγάλη, κυρίως για τα κράτη που εμφανίζουν ελλειμματικό Εμπορικό Ισοζύγιο και αποβλέπουν στην ευνοϊκή διαμόρφωση των υπολοίπων επιμέρους Ισοζυγίων, με σκοπό την ισοσκελίση ή τον περιορισμό του προκληθέντος ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου, έτσι ώστε να εμφανίζει ικανοποιητική εικόνα το Ισοζύγιο Πληρωμών και έτσι να περιορίζεται η απειλή των συναλλαγματικών αποθεμάτων της χώρας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου κράτους αποτελεί η χώρα μας, η Ελλάδα, και γι' αυτό το λόγο αποτελεί σημαντικό παράγοντα γι' αυτήν η ύπαρξη ισχυρής Ναυτιλίας και η ύπαρξη υψηλών συναλλαγματικών εσόδων από αυτήν.

Η ιδιόζουσα σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλεται βασικά σε δύο (2) παράγοντες:

- 1) Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ελεύθερο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για οποιονδήποτε σκοπό και ως εκ τούτου είναι απολύτως καθαρό και υγιές και
- 2) Εισρέει χωρίς να χρειάζεται να καταβληθεί κάποια θυσία εις βάρος της κοινωνικής

οικονομίας, ενώ π.χ. για τις εξαγωγές γίνονται δαπάνες και σκληρές προσπάθειες λόγω του ανταγωνισμού, για τον τουρισμό πραγματοποιούνται έργα υποδομής και τα μεταναστευτικά εμβάσματα προέρχονται από πρόσωπα τα οποία αργά ή γρήγορα θα αποκοπούν κατά ένα ποσοστό από την χώρα και την οικονομία, σε αντίθεση με τους ναυτικούς, οι οποίοι ανέκαθεν και πάντα διατηρούν στενό σύνδεσμο με την πατρίδα, την οικογένεια, τη θρησκεία και την οικονομία της χώρας τους. Τα παραπάνω δεν έχουν ως σκοπό την υποτίμηση των άλλων πηγών εισροής συναλλάγματος, αλλά την σημείωση και την κατάδειξη της μορφής και των χαρακτηριστικών του ναυτλιακού συναλλάγματος.

### *3.1.4 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ*

Ανάλογο προς το μέγεθος της εθνικής Ναυτιλίας είναι και το μέγεθος των απασχολούμενων ατόμων σε αυτήν.

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

Όπως αναφέραμε λίγο παραπάνω, ο λόγος για τον οποίο θεωρούμε ότι είναι άξιο ενδιαφέροντος να γνωρίζει κανείς το μέγεθος της Ναυτιλίας από την πλευρά των ναυτλιακών εταιρειών και των πλοίων που τις αποτελούν, είναι διότι ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει τα οικονομικά στοιχεία, και άρα όσο μεγαλύτερη μερίδα αυτές καταλαμβάνουν, τόσο περισσότερο θετικά θα επηρεάζεται και ο τομέας της οικονομίας. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία της πρόσφατης έρευνας της Petrofin, το σύνολο των ελληνικών ναυτλιακών εταιρειών και του αριθμού των πλοίων τους μέχρι και το 2011, διαμορφώνεται ως ακολούθως:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1

#### Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες και στόλος

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

Πηγή: Petrofin Research

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

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

#### 3.1.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΒΙΟΤΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Οι άνθρωποι που απασχολούνται στην εμπορική ναυτιλία, επιπλέον των αμοιβών τους – όπως είναι λογικό – έχουν εξασφαλισμένη την διατροφή τους πάνω στα πλοία και απολαμβάνουν κατά κανόνα υψηλότερες αμοιβές λόγω της φύσης της εργασίας τους, η οποία εμφανίζει μεγάλη σκληρότητα και αυξημένους κινδύνους έναντι των εργαζομένων στα επαγγέλματα της «ξηράς». Οι αμοιβές τους αυτές διαμορφώνονται πάντα σε συνάρτηση με τις αμοιβές εργαζομένων ναυτικών σε πλοία κρατών

προηγμένου οικονομικού και κοινωνικού επίπεδου.

Αυτές οι συνθήκες δίνουν την ευχέρεια πραγματοποίησης υψηλότερων καταναλωτικών δαπανών και μέσω της αποταμίευσης υψηλότερων καταθέσεων και επενδύσεων. Αυτό έχει ως συνέπεια το ικανοποιητικό βιοτικό επίπεδο των οικογενειών των ναυτικών, οι οποίες αφ' ενός μέσω των καταναλωτικών δαπανών ζουν καλύτερα, εφ' ετέρου μέσω των καταθέσεων και των επενδύσεων (που συνήθως γίνονται σε ακίνητα) δημιουργούν πρόσθετα εισοδήματα ή περιορίζουν τις δαπάνες διαβίωσης τους (π.χ. στη περίπτωση που αποκτήσουν δική τους κατοικία).

### 3.2 ΕΜΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ<sup>12</sup>

#### *3.2.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ*

Η Εμπορική Ναυτιλία έχει ως συνέπεια τη δημιουργία και την ανάπτυξη συναφών επιχειρήσεων και επαγγελμάτων προς αυτήν. Δραστηριότητες συναρτώμενες με τη ναυτιλία είναι:

- α) Η ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία,
- β) Ο δεξαμενισμός πλοίων,
- γ) Η πρακτόρευση πλοίων,
- δ) Η ναυλομεσιτεία και χρηματιστηριακή δραστηριότητα σχετικά με τους ναύλους,
- ε) Η ασφάλιση πλοίων,
- ζ) Η άσκηση της ναυτιλιακής πίστης από εμπορικές τράπεζες ή εξειδικευμένους φορείς,
- η) Η εκπαίδευση ανώτερων και κατώτερων στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού,
- θ) Ο εφοδιασμός των πλοίων με τρόφιμα,
- ι) Οι υπηρεσίες των Νηογνομόνων και άλλων τεχνικών οργανισμών,
- κ) Οι φορτοεκφορτώσεις πλοίων κ.ά.

---

<sup>12</sup> Χολέβας, 1972, Βλάχος, 2000

### 3.2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η εμπορική ναυτιλία και κυρίως η επιβατηγός – ακτοπλοΐα και ειδικευμένη τουριστική – συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης τουριστών από το εξωτερικό (από τους οποίους προέρχεται ταξιδιωτικό ή τουριστικό συνάλλαγμα) και από το εσωτερικό. Με αυτό το τρόπο επιτυγχάνεται τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και κυρίως της νησιωτικής<sup>13</sup>.

### 3.2.3 ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Σαν γενικό συμπέρασμα μπορεί να αναφερθεί ότι μέσω όλων των ανωτέρω (δηλαδή της άμεσης και της έμμεσης θετικής συμβολής της Εμπορικής Ναυτιλίας επέρχεται γενική τόνωση της οικονομίας, η οποία εκδηλώνεται κυρίως μέσω της αύξησης της ζήτησης καταναλωτικών αγαθών αλλά και της αύξησης των καταθέσεων και των ιδιωτικών επενδύσεων.

## 3.3 ΑΠΟΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ

Έκτος από την άμεση και έμμεση θετική συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στην εθνική οικονομία υφίσταται και συμβολή υπό την έννοια ότι αποφεύγονται θυσίες της εθνικής οικονομίας. Έτσι:

- α) Η Εμπορική Ναυτιλία προσφέρει στην οικονομία χωρίς να την επιβαρύνει διότι αυτή επιδοτείται ελάχιστα από το κράτος και δεν απαιτεί την εκτέλεση σοβαρών έργων υποδομής από αυτό μέσω των δημοσίων επενδύσεων.
- β) Μέσω της διενέργειας των εθνικών μεταφορών από εθνικά πλοία αποφεύγεται η δαπάνη σε συνάλλαγμα, η οποία θα απαιτούνταν αν χρησιμοποιούντουσαν ξένα πλοία<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το 2011

<sup>14</sup> Χολέβας, 1972

## 4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 4.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Ερχόμαστε τώρα στο ζήτημα που θίξαμε στην εισαγωγή αυτής της εργασίας: Η ελληνική ναυτιλία δεν λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας, χωρίς αυτό να γίνεται αντικείμενο προσοχής των ερευνητών. Έτσι ενώ έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες για τον εντοπισμό του ύψους της παραοικονομίας (αδήλωτες και ως εκ τούτου άγνωστες στις στατιστικές υπηρεσίες οικονομικές δραστηριότητες) σε τομείς πέρα από αυτόν της ποντοπόρου ναυτιλίας, με ζητούμενο τον ακριβέστερο στατιστικό υπολογισμό του εθνικού εισοδήματος, η ναυτιλία παραμένει σχεδόν «απαρατήρητη». Για να αντιληφθούμε για ποιου μεγέθους οικονομική δραστηριότητα έχουμε να κάνουμε, αρκεί να αναφέρουμε ότι στις αρχές Απριλίου 1990 μια μόνο ελληνική εφοπλιστική εταιρία, η Σέρες του Γ.Π. Λιβανού, έκανε επενδύσεις 275 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (αγορά τεσσάρων πετρελαιοφόρων), συνάπτοντας για το σκοπό αυτό δάνειο από όμιλο ξένων τραπεζών με επικεφαλής την Citibank ύψους 200 εκατ. δολαρίων<sup>15</sup>.

### 4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Η ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ

Όπως τονίσθηκε και παραπάνω, στον κλάδο των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών ηγετικό ρόλο παίζει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Ο ελληνόκτητος στόλος ανέκαθεν ήταν από τους μεγαλύτερους διεθνώς με υψηλό ρυθμό μεγεθύνσεως και ποιοτικής αναβαθμίσεώς του γενικότερα αλλά ακόμη και την τελευταία πενταετία.

Για αυτόν τον λόγο, επιβάλλεται να προσδιορίσουμε τους όρους «ελληνική» και «ελληνόκτητη» ναυτιλία. Με αυτόν τον τρόπο, παραθέτοντας μία όσο πιο λεπτομερή ανάλυση γίνεται του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου μας, αποσκοπούμε στην ανάδειξη του μεγέθους και της δύναμης της ναυτιλίας ως σύνολο και επομένως τον αντίκτυπο που αυτή έχει στην εγχώρια οικονομία.

Το γεγονός, λοιπόν, ότι μόνο ένα μέρος των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας φέρει την

---

<sup>15</sup> [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr)

ελληνική σημαία διαφοροποιεί το ζήτημα της διεθνούς θέσης και της εξάπλωσης του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία (ελληνόκτητα πλοία και η αντίστοιχη χωρητικότητα τους), από το ζήτημα της διεθνούς θέσης και του μεγέθους της ελληνικής ναυτιλίας (ναυτιλία υπό την ελληνική σημαία). Για να μπορέσουμε να συγκεκριμενοποιήσουμε τη γενική αυτή καταρχήν διαπίστωση θα πρέπει να εξετάσουμε τη διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, σε αναφορά με τις συνθήκες του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού, που ωθούν τους εφοπλιστές των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων να επιλέγουν τα «ανοικτά νηολόγια» για ένα μέρος (μεγαλύτερο ή μικρότερο ανάλογα με τη συγκυρία) των «πλωτών κεφαλαίων» τους.

Έτσι, σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορούμε να κάνουμε τον εξής απαραίτητο διαχωρισμό:

- στην **Ελληνική ναυτιλία** περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν την ελληνική σημαία, ενώ
- στην **Ελληνόκτητη ναυτιλία** περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα, ανεξάρτητα από την σημαία στην οποία έχουν νηολογηθεί.

Η διάκριση αυτή είναι απαραίτητη διότι η ελληνική ναυτιλία συνδέεται άμεσα με το ελληνικό κράτος και την εθνική οικονομία, εφόσον υπάρχει υποχρέωση συμμόρφωσης με το θεσμικό, οικονομικό και νομικό πλαίσιο του ελληνικού κράτους, καθώς και υποχρέωση απασχόλησης συγκεκριμένου αριθμού ελλήνων ναυτικών επί των οργανικών συνθέσεων των πλοίων. Έτσι, με τον όρο «ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις» εννοούνται οι επιχειρήσεις διαχείρισης εμπορικών πλοίων ή οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις που έχουν υπό τη διαχείρισή τους πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στις διεθνείς ναυλαγορές και ανήκουν κατά πλειοψηφία σε ελληνικά συμφέροντα. Στην περίπτωση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν ως επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων, δηλαδή ως εφοπλιστικές επιχειρήσεις ενώ τα πλοία ανήκουν σε πλοιοκτήτριες εταιρείες, που συνήθως έχουν την έδρα τους σε κάποιο κράτος που παρέχει θεσμικές και φορολογικές διευκολύνσεις, όπως η Λιβερτία και ο Παναμάς<sup>16</sup>.

Ειδικότερα, σημειώνεται ότι τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία υποχρεούνται

---

<sup>16</sup> Θεοτοκάς κ.ά., 2007



να τηρούν όλους τους εμπορικούς και οικονομικούς κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, τους περιορισμούς φορτώσεως, τις αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική σημαία άρχισε να προσελκύει περισσότερα πλοία μετά τον Δεκέμβριο του 2006, αφότου λήφθηκαν μέτρα ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, με πιο σημαντικό την καθιέρωση περισσότερο ελαστικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων. Πάντως, η αύξηση που παρατηρείται στα υπό ελληνική σημαία πλοία αφορά κυρίως τα δεξαμενόπλοια, τα οποία συνεχίζουν να προτιμούν την ελληνική σημαία ακόμη και μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009.

Στην άλλη όχθη, η σχέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, και συγκεκριμένα των πλοίων που δεν φέρουν την ελληνική σημαία, επαφίεται στην πολιτική των πλοιοκτητών οι οποίοι στις περισσότερες των περιπτώσεων απασχολούν έλληνες ναυτικούς. Αυτή – αλλά και οι επενδύσεις που μπορεί να κάνουν οι πλοιοκτήτες επί του ελληνικού εδάφους – είναι η μόνη σχέση με την εθνική οικονομία, αφού το κράτος δεν παρεμβαίνει στην λειτουργία των πλοίων αυτών.

Όσον αφορά την Ελλάδα, το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι ήταν και είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), με την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, τότε ο οποιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Για τον λόγο αυτό οι περιορισμοί που τίθενται και στην Ελλάδα τα τελευταία έτη ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων είναι ελάχιστοι.

Πάντως, η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Αυτό έχει γίνει πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία έτη και αυτός είναι και ο κύριος λόγος για τον οποίο κρίναμε απαραίτητη την αναφορά στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, καθώς αποτελεί

βασική προϋπόθεση για να μεταφέρει ένας εφοπλιστής τις εγκαταστάσεις του από μία ξένη χώρα στη δική μας. Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα φαίνεται καθαρά από τη μεγάλη αύξηση τα τελευταία έτη των πληρωμών από αυτές για αγορές πλοίων (καινούριων ή μεταχειρισμένων) που καταγράφονται ως εισαγωγές πλοίων στο εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, ενώ οι εισπράξεις τους από πωλήσεις πλοίων καταγράφονται ως εξαγωγές πλοίων. Οι εξελίξεις στα κονδύλια αυτά του ελληνικού ισοζυγίου πληρωμών θα παρουσιαστούν σε επόμενο κεφάλαιο, καθότι αυτές αποτελούν και το κύριο θέμα της μελέτης αυτής.

Βέβαια, στα κονδύλια αυτά δεν καταγράφονται οι αγορές και οι πωλήσεις πλοίων από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δεν είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Επίσης, στις εξαγωγές πλοίων δεν καταγράφονται οι εισπράξεις από πωλήσεις πλοίων που πραγματοποιήθηκαν από εγχώριες ναυτιλιακές εταιρίες μέσω ξένων τραπεζών και οι εισπράξεις δεν εισήχθησαν στην Ελλάδα. Αντίθετα, οι πληρωμές για αγορές πλοίων πραγματοποιούνται σε μεγάλο βαθμό μέσω ελληνικών τραπεζών με χρέωση των λογαριασμών των εταιριών σε αυτές τις τράπεζες. Επομένως, το μεγάλο έλλειμμα στο ανωτέρω ισοζύγιο δεν αντιπροσωπεύει την πραγματικότητα και δεν έχει άμεση επίπτωση στην εγχώρια ελληνική οικονομία.

Ο δεσπόζων ρόλος της εμπορικής μας ναυτιλίας στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία δεν χάθηκε ποτέ, παρά τις διακυμάνσεις που υπέστη ο στόλος της.

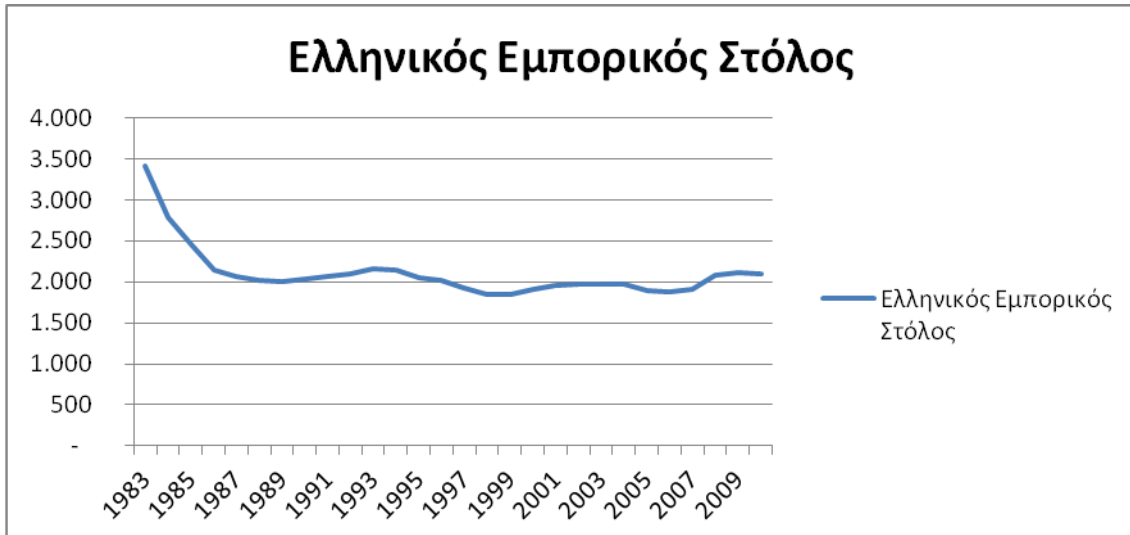
Στον πίνακα 4.1 παρουσιάζεται η εξέλιξη της χωρητικότητας της ελληνικής ναυτιλίας (ελληνική σημαία) στο διάστημα 1983-2010.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1**  
**Ο ελληνικός εμπορικός στόλος (1983-2010)**  
**(Χωρητικότητα σε εκατ. Κοχ.)**

Ημερομηνία	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα
31 Δεκέμβριος 2010	2.096	43.086.974
31 Δεκέμβριος 2009	2.112	41.358.711
31 Δεκέμβριος 2008	2.082	39.156.211
31 Δεκέμβριος 2007	1.916	36.239.543
31 Δεκέμβριος 2006	1.874	32.765.042
31 Δεκέμβριος 2005	1.901	31.444.245
31 Δεκέμβριος 2004	1.972	32.769.792
31 Δεκέμβριος 2003	1.974	31.915.727
31 Δεκέμβριος 2002	1.965	29.204.859
31 Δεκέμβριος 2001	1.959	29.257.366
31 Δεκέμβριος 2000	1.902	26.895.376
31 Δεκέμβριος 1999	1.850	25.002.463
31 Δεκέμβριος 1998	1.849	25.171.034
31 Δεκέμβριος 1997	1.927	25.708.074
31 Δεκέμβριος 1996	2.013	27.935.053
31 Δεκέμβριος 1995	2.051	30.220.636
31 Δεκέμβριος 1994	2.149	30.535.560
31 Δεκέμβριος 1993	2.166	29.671.983
31 Δεκέμβριος 1992	2.095	26.055.932
31 Δεκέμβριος 1991	2.062	24.082.483
31 Δεκέμβριος 1990	2.031	22.524.329
31 Δεκέμβριος 1989	2.004	20.898.119
31 Δεκέμβριος 1988	2.015	21.368.976
31 Δεκέμβριος 1987	2.061	22.706.257
31 Δεκέμβριος 1986	2.138	24.792.516
31 Δεκέμβριος 1985	2.456	28.646.166
31 Δεκέμβριος 1984	2.788	32.334.886
31 Δεκέμβριος 1983	3.422	37.707.377

Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος (Πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο – άνω των 100 gt)

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1**  
**ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ**  
**(1983-2010)**



Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος – Επεξεργασία των στοιχείων

Στον πίνακα 4.2 παρουσιάζεται η εξέλιξη της χωρητικότητας της ελληνόκτητης ναυτιλίας (όλες οι σημαίες) στο διάστημα 1988-2011.

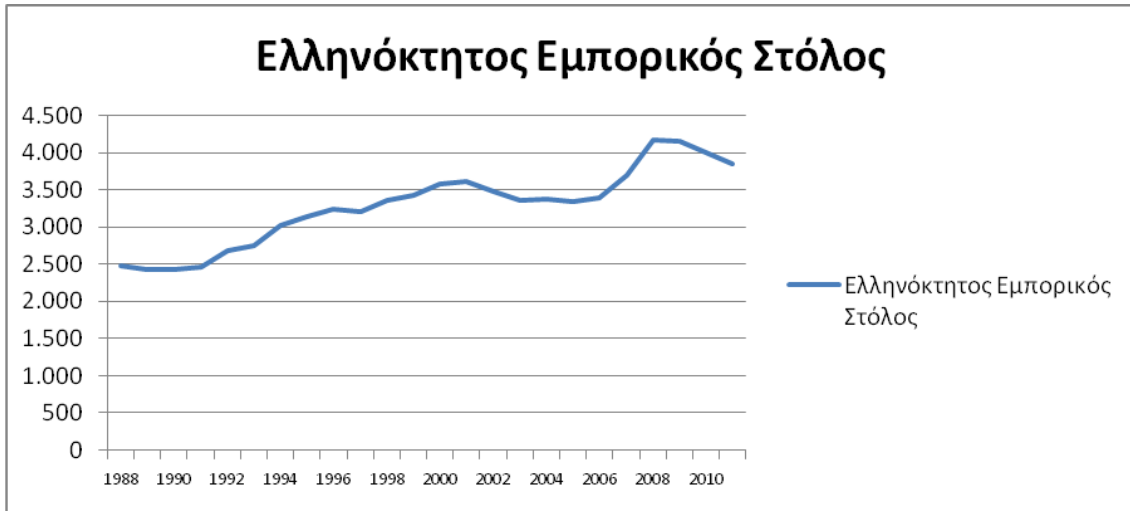
**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2****Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος (1988-2011)**

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2 Φεβρουάριος 2010	3.996	258.121.898	152.616.046
15 Φεβρουάριος 2009	4.161	263.560.741	156.214.619
15 Φεβρουάριος 2008	4.173	260.929.221	154.599.221
15 Φεβρουάριος 2007	3.699	218.229.552	129.765.470
15 Μάρτιος 2006	3.397	190.058.534	113.603.803
15 Μάρτιος 2005	3.338	182.540.868	109.377.819
15 Μάρτιος 2004	3.379	180.140.898	108.929.135
15 Μάιος 2003	3.355	171.593.487	103.807.860
15 Μάρτιος 2002	3.480	164.613.935	98.195.100
15 Μάρτιος 2001	3.618	168.434.370	100.220.348
15 Μάρτιος 2000	3.584	150.966.324	90.227.491
15 Μάρτιος 1999	3.424	139.255.184	83.454.890
15 Φεβρουάριος 1998	3.358	133.646.831	78.900.843
15 Μάρτιος 1997	3.204	127.782.567	74.982.110
15 Μάρτιος 1996	3.246	129.737.336	75.156.763
15 Μάρτιος 1995	3.142	126.128.352	71.666.943
15 Μάρτιος 1994	3.019	120.650.373	66.342.046
15 Μάρτιος 1993	2.749	103.958.104	56.918.268
15 Μάρτιος 1992	2.688	98.218.176	53.891.528
15 Μάρτιος 1991	2.454	87.102.785	47.906.852
15 Φεβρουάριος 1990	2.426	84.439.159	46.580.539
15 Μάρτιος 1989	2.428	81.928.296	45.554.419
15 Μάρτιος 1988	2.487	85.047.436	47.269.018

Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2

### Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1988-2011)



Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος – Επεξεργασία των στοιχείων

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παραπάνω πινάκων, που δανειστήκαμε από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο ελληνικός εμπορικός στόλος, όπως διαφαίνεται και στον Πίνακα 4.1, είναι ένας στόλος ο οποίος το 2010 αριθμούσε 2.096 πλοία με μεταφορική ικανότητα 43.086.974 dwt.

Όσον όμως αφορά τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο, δηλαδή των ελληνικών συμφερόντων, σύμφωνα πάντα με την ίδια πηγή και με βάση τα τελευταία στοιχεία που δημοσιεύονται εκεί στις 15/03/2011 (Πίνακας 4.2), ο συνολικός αριθμός πλοίων φτάνει τα 3.848 πλοία με μεταφορική ικανότητα 261.675.981 εκατομμύρια τόνους (dwt) και 153.128.919 (gt). Η συνολική επένδυση υπολογίζεται σε περισσότερα από 40 δισεκατομμύρια δολάρια και καλύπτει την προσφορά του παγκόσμιου μεταφορικού έργου σε ποσοστό 16,3%.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία μπορούμε να εξαγάγουμε το συμπέρασμα ότι η εμπορική ναυτιλία, η οποία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επομένως επηρεάζει άμεσα την εθνική μας οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας.

Είναι γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία, κυρίως στον χώρο της χύδην ναυτιλίας (tramp), κατέχει διεθνώς πολύ σημαντική θέση. Αν τώρα προσθέσουμε στα υπό ελληνική

σημαία πλοία και εκείνα τα ελληνόκτητα πλοία τα οποία βρίσκονται υπό ξένη σημαία, τότε δεν είναι δύσκολο να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλία της Ελλάδος αποτελεί την μεγαλύτερη στον κόσμο. Λαμβάνοντας επίσης υπ' όψιν ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται κυρίως μέσω θαλάσσης, είναι άμεσα αντιληπτός ο ρόλος της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου.

#### 4.3 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Η Ελλάδα αποτελεί, ήδη από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας.

Το γεγονός ότι ο χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι κυκλικός και η ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων λαμβάνει χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει οδηγήσει κατά καιρούς σε μεταβολές της ιεραρχίας των παγκόσμιων οικονομικών δυνάμεων, με την εμφάνιση νέων αλλά και με τη μείωση της δύναμης των παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων. Έτσι, έχοντας υπ' όψιν την εκδήλωση σοβαρών και μακροχρόνιων κρίσεων στις διεθνείς και παγκόσμιες ναυλαγορές, η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελεί την μοναδική παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη, η οποία όχι μόνο παραμένει σταθερή τα τελευταία χρόνια, αλλά επίσης καταφέρνει να ισχυροποιεί την ηγετική της θέση.

Στο Μεσοπόλεμο, και πιο συγκεκριμένα το 1934, η ελληνική ναυτιλία κατείχε τη δέκατη θέση στον κόσμο, συγκεντρώνοντας το 2,4% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας, το 1970 εκτινάχθηκε στο 12% ενώ το 2000 απογειώθηκε στο 17,4%<sup>17</sup>.

Αυτή η θετική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα μιας σειράς παραγόντων, οι οποίοι είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων εφοπλιστών και τον τρόπο διοίκησης των επιχειρήσεών τους. Με μία πληθώρα «όπλων» στα χέρια τους, τα οποία αποτελούν τους θεμελιώδεις άξονες της στρατηγικής των Ελλήνων εφοπλιστών, όπως τη δημιουργία δικτύου γραφείων και πρακτορείων σε ολόκληρο τον κόσμο, τη στελέχωση των επιχειρήσεών τους με βάση τον οικογενειακό χαρακτήρα, την πρόσβαση στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, τη χρήση

---

<sup>17</sup> Θεοτοκάς κ.ά, 2007, σελ 33

διαφόρων σημαιών, την εξειδίκευση στη μεταφορά χύδην φορτίων και την χρήση ελληνικών πληρωμάτων, κατάφεραν να ηγηθούν αλλά και να παραμείνουν στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, ανεξαρτήτως των οικονομικών συγκυριών που επικρατούσαν κάθε στιγμή. Η εξειδίκευση στη διαχείριση των πλοίων αποτελεί, από το ξεκίνημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέχρι και σήμερα, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ελληνόκτητων επιχειρήσεων<sup>18</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, οι συνδυαζόμενοι παράγοντες που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να υλοποιούν επιτυχώς τη στρατηγική του χαμηλού κόστους έχουν να κάνουν με την υψηλή ποιότητα και αποτελεσματικότητα στη τεχνογνωσία της διαχείρισης πλοίων, όχι μόνο σε διοικητικό επίπεδο αλλά επίσης και σε επίπεδο στελεχών στη θάλασσα και τη ξηρά, με το τρόπο διοίκησης των επιχειρήσεων, τις καινοτόμες εφαρμογές, την ευελιξία στην επιλογή σημαίας των πλοίων και την αγορά και πώληση πλοίων με σκοπό την άντληση κεφαλαιακών κερδών. Είναι γεγονός ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων, εξαιτίας της ασταθούς ζήτησης και της αδυναμίας της προσφοράς να προσαρμοστεί σε αυτή τη βραχυχρόνια περίοδο, θέτουν σε δοκιμασία τη δυνατότητα επιβίωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Έτσι, σε περιόδους που η προσφορά υπολείπεται της ζήτησης και οι υψηλοί ναύλοι οδηγούν σε υψηλές αποδόσεις, το επίπεδο του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών καθορίζει το επίπεδο των κερδών της επιχείρησης άρα, όσο χαμηλότερο το κόστος, τόσο μεγαλύτερες αναμένονται οι αποδόσεις. Όμως, σε περιόδους κρίσεων στις ναυλαγορές, στις οποίες σημειώνεται κατακόρυφη πτώση των ναύλων, οι αποδόσεις μπορεί να είναι αρνητικές. Στη περίπτωση αυτή, το επίπεδο του κόστους θα καθορίσει το ύψος των ζημιών για την επιχείρηση και τελικά τη δυνατότητα της να επιβιώσει στη ναυτιλιακή αγορά. Δεδομένου ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν μπορεί να ελέγξει τα έσοδα της, επειδή αυτά καθορίζονται από το επίπεδο των ναύλων που ισχύουν στην αγορά, η πλευρά της επικεντρώνεται στη πλευρά του κόστους. Στόχος, επομένως, της κάθε επιχείρησης είναι να επιτυγχάνει τέτοια επίπεδα κόστους που θα της επιτρέπουν να λειτουργεί με το μεγαλύτερο κέρδος σε περιόδους ευφορίας της αγοράς και με τη μικρότερη δυνατή ζημιά, ακόμα και κατά τις περιόδους μεγάλων κρίσεων.

Οι παράγοντες που δημιουργούν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ελληνικών επιχειρήσεων χωρίζονται σε δυο κατηγορίες: α) στους ενδογενείς, που συνδέονται με

---

<sup>18</sup> Θεοτοκάς κ.ά, 2007



την ίδια τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης και β) στους εξωγενείς, που συνδέονται με το περιβάλλον μέσα στο οποίο αυτές λειτουργούν. Οι εξωγενείς παράγοντες αποτελούν εκείνες τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που οι ελληνόκτητες επιχειρήσεις αξιοποιούν γιατί οι ενδογενείς παράγοντες προσφέρουν τις δυνατότητες γι' αυτό. Έτσι, ενδογενείς παράγοντες όπως η επιχειρηματική φιλοσοφία των ελλήνων εφοπλιστών, η κουλτούρα οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, η άριστη τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων και ο οικογενειακός χαρακτήρας λειτουργούν θετικά όταν συνδυαστούν με εξωγενείς παράγοντες των επιχειρήσεων, όπως οι σημαίες ευκολίας ή οι διακυμάνσεις των τιμών των πλοίων<sup>19</sup>.

Όσον αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε μια πιθανή περαιτέρω επιδείνωση των διεθνών συνθηκών, ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος εμφανίζεται έτοιμος να εκμεταλλευτεί το ποιοτικό και ποσοτικό του άλμα ακόμη και υπό δυσμενέστερες συνθήκες στην παγκόσμια αγορά ναύλων. Η ποσοτική και η ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου αποτελεί μια σημαντική ασφαλιστική δικλείδα για τις επιδόσεις του κλάδου ακόμα και υπό συνθήκες ισχυρής διόρθωσης της αγοράς τη διετία 2009-2010. Παράλληλα η ποιοτική του αναβάθμιση σε όρους μέσης ηλικίας πλοίων καθώς και η διάρθρωση του στόλου θα του επιτρέπουν να είναι πιο ανταγωνιστικός και να δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο στους υποκλάδους με την ισχυρότερη αναμενόμενη ζήτηση<sup>20</sup>.

Ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος ενισχύει την ανταγωνιστική του θέση διεθνώς. Οι διαρθρωτικές μεταβολές στον ελληνόκτητο ναυτιλιακό κλάδο συνεχίστηκαν με αμείωτο ρυθμό και εντάθηκαν κατά την τελευταία διετία ωθούμενες και από τις ευνοϊκές, τουλάχιστον έως τα μέσα του 2007, διεθνείς συνθήκες. Συγκεκριμένα τα συσσωρευμένα κέρδη από την ισχυρή ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών τα προηγούμενα έτη, οι ευνοϊκές προοπτικές για τη μελλοντική ζήτηση και οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ώθησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες σε ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα (η συνολική αξία του οποίου υπερέβη τα 90 δις ευρώ), το οποίο ξεκίνησε από τα τέλη του 2004 και κορυφώθηκε την τελευταία διετία.

Ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός κλάδος είχε αρχίσει σταδιακά να δρέπει τους καρπούς αυτού του φιλόδοξου επενδυτικού προγράμματος καθώς το 2007 η συνολική

---

<sup>19</sup> Θεοτοκάς κ.ά., 2007

<sup>20</sup> [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 18% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Αποτέλεσμα αυτής της αύξησης ήταν η διατήρηση με διαφορά της πρώτης θέσης παγκοσμίως από τον ελληνόκτητο στόλο, σε όρους χωρητικότητας (dwt), με το μερίδιο του να ανέρχεται στο 16,1% του παγκόσμιου στόλου και να σταθεροποιείται για πρώτη φορά από το 2000 (μετά από 6 διαδοχικές ετήσιες μειώσεις).

Περισσότερο αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η σταθεροποίηση του μεριδίου συντελέστηκε σε μια περίοδο πρωτόγνωρης διεθνούς επενδυτικής δραστηριότητας στο κλάδο και από τους βασικούς ανταγωνιστές μας όπως η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Κίνα.

Τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα μαρτυρούν περίτρανα αυτό που θεωρείται ήδη γνωστό: την ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αυτή αντικατοπτρίζεται την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3

#### Η ηγετική θέση του ελληνόκτητου στόλου στον κλάδο

Country or territory of ownership <sup>b</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2011
Greece	758	2 455	3 213	64 659 201	137 728 951	202 388 152	68.05	16.17
Japan	724	3 071	3 795	18 942 573	178 287 143	197 229 716	90.40	15.76
Germany	442	3 356	3 798	17 149 221	97 623 425	114 772 646	85.06	9.17
China	2 044	1 607	3 651	46 207 468	61 762 042	107 969 510	57.20	8.63
Republic of Korea	736	453	1 189	18 135 391	29 317 780	47 453 171	61.78	3.79
United States	971	1 001	1 972	24 363 690	22 011 225	46 374 915	47.46	3.71
Norway	818	1 166	1 984	14 850 693	28 127 239	42 977 932	65.45	3.43
China, Hong Kong SAR	399	313	712	24 102 438	13 080 401	37 182 839	35.18	2.97
Denmark	383	592	975	13 998 073	21 113 253	35 111 326	60.13	2.81
China, Taiwan Province of	97	565	662	4 096 790	28 863 160	32 959 950	87.57	2.63
Singapore	659	362	1 021	18 693 547	12 939 490	31 633 037	40.90	2.53
Bermuda	17	268	285	2 297 441	28 252 207	30 549 648	92.48	2.44
Italy	616	220	836	16 556 782	6 774 107	23 330 889	29.03	1.86
United Kingdom	366	412	778	8 927 892	13 395 899	22 323 791	60.01	1.78
Turkey	551	648	1 199	7 869 898	11 914 688	19 784 586	60.22	1.58
Russian Federation	1 406	485	1 891	5 548 938	13 952 473	19 501 411	71.55	1.56
Canada	210	226	436	2 474 401	16 654 836	19 129 237	87.06	1.53
India	460	74	534	14 679 913	3 445 887	18 125 800	19.01	1.45
Malaysia	421	105	526	9 323 448	4 743 829	14 067 277	33.72	1.12
Belgium	91	158	249	6 119 923	6 835 060	12 954 983	52.76	1.04
Iran (Islamic Republic of)	62	80	142	628 381	12 024 439	12 652 820	95.03	1.01
Saudi Arabia	70	105	175	1 745 029	10 675 882	12 420 911	85.95	0.99
Brazil	128	44	172	2 227 804	8 400 258	10 628 062	79.04	0.85
Indonesia	868	85	953	8 203 079	1 757 088	9 960 167	17.64	0.80
Cyprus	129	158	287	4 016 022	5 462 113	9 478 135	57.63	0.76
Netherlands	522	320	842	4 357 102	5 076 376	9 433 478	53.81	0.75
United Arab Emirates	69	354	423	655 296	8 705 135	9 360 431	93.00	0.75
France	177	274	451	3 179 832	5 888 255	9 068 087	64.93	0.72
Viet Nam	476	86	562	4 723 669	2 249 774	6 973 443	32.26	0.56
Sweden	115	186	301	1 161 602	4 481 787	5 643 389	79.42	0.45
Kuwait	35	45	80	2 986 997	2 636 129	5 623 126	46.88	0.45
Isle of Man	-	33	33	-	5 456 847	5 456 847	100.00	0.44
Spain	163	226	389	1 508 173	3 482 572	4 990 745	69.78	0.40
Thailand	285	53	338	3 475 509	1 014 469	4 489 978	22.59	0.36
Qatar	46	32	78	878 634	3 315 599	4 194 233	79.05	0.34
<b>Total top 35 countries</b>	<b>15 314</b>	<b>19 618</b>	<b>34 932</b>	<b>378 744 850</b>	<b>817 449 818</b>	<b>1 196 194 668</b>	<b>68.34</b>	<b>95.57</b>
<b>Other owners</b>	<b>2 077</b>	<b>1 838</b>	<b>3 915</b>	<b>20 509 703</b>	<b>34 945 087</b>	<b>55 454 790</b>	<b>63.02</b>	<b>4.43</b>
<b>Total of known country of ownership</b>	<b>17 391</b>	<b>21 456</b>	<b>38 847</b>	<b>399 254 553</b>	<b>852 394 905</b>	<b>1 251 649 458</b>	<b>68.10</b>	<b>100.00</b>
<b>Others, unknown country of ownership</b>			<b>6 815</b>			<b>126 581 435</b>		
<b>World total</b>			<b>45 662</b>			<b>1 378 230 893</b>		

Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Ακόμη, όμως, και στις μέρες μας, η ελληνόκτητη ναυτιλία αύξησε τη δύναμή της, παρόλο που έφυγαν πλοία από την ελληνική σημαία.

Έτσι, σε μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία αλλά σε λιγότερα σε αριθμό, επένδυσαν το 2011 έως και τις αρχές Μαρτίου του 2012 οι εφοπλιστές ελληνικών συμφερόντων. Ο αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Lloyd's Register – Fairplay και του Committee στο Λονδίνο παρουσιάζει μείωση σε αριθμό αλλά αύξηση σε χωρητικότητα.

Συγκεκριμένα, με αυξημένη χωρητικότητα κατά 2,3 εκατ. dwt, στα 264.054 εκατ. τόνους, εμφανίζεται ο ελληνόκτητος στόλος στις αρχές Μαρτίου του 2012, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Lloyd's Register – Fairplay και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Αντιθέτως, ο αριθμός των πλοίων είναι μειωμένος κατά 88 μονάδες, στα 3.760 σκάφη, ενώ στα στοιχεία υπολογίζονται και τα 437 υπό ναυπήγηση πλοία. Βάσει της ίδιας έκθεσης, τον Μάρτιο του 2012 εμφανίζεται μειωμένος και ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία, ο οποίος αριθμεί πλέον 862 πλοία συνολικής χωρητικότητας 74,5 εκατ. τόνων έναντι 917 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 79,7 εκατ. τόνων το 2011 και 969 πλοίων 80,5 εκατ. τόνων το 2010. Στα στοιχεία για τα υπό ελληνική σημαία που αφορούν στο 2012 περιλαμβάνονται και 85 υπό ναυπήγηση πλοία, έναντι 127 πλοίων που έχουν παραγγελθεί το 2011 και 189 το 2010<sup>21</sup>.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4

##### Ελληνικός εν ενεργεία και υπό κατασκευή στόλος (2010-2012)

	2010	2011	2012
Ελληνικά πλοία εν ενεργεία	780	790	777
Ελληνικά πλοία υπό ναυπήγηση	189	127	85
Συνολικός αριθμός ελληνικών πλοίων	969	917	862

Πηγή: [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr) – Επεξεργασία των στοιχείων

<sup>21</sup> [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr)

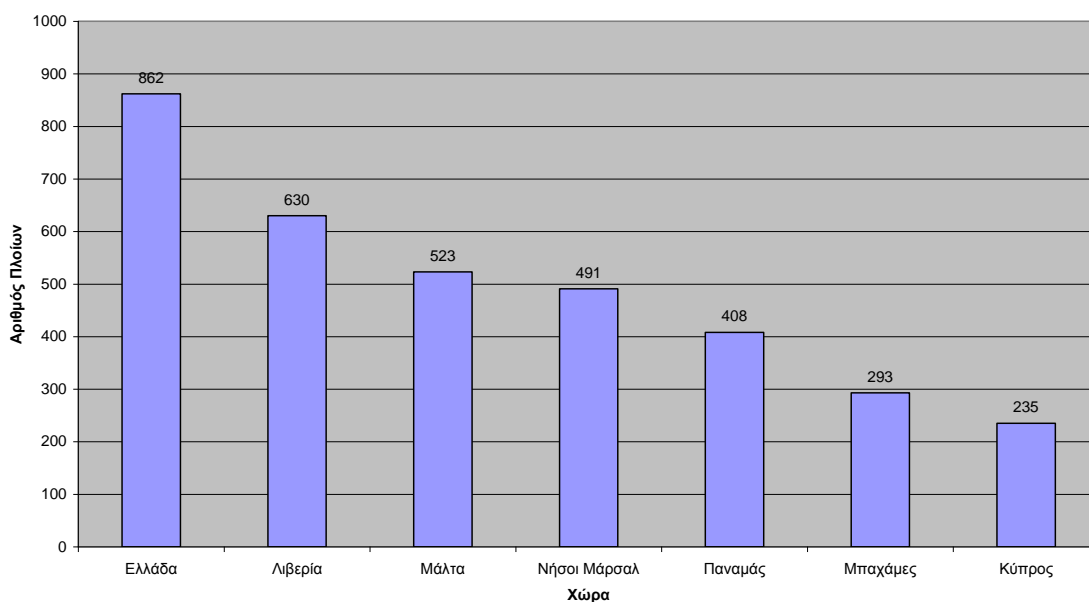
Όσον αφορά τα νηολόγια για το 2011, η ελληνική σημαία έχασε τα περισσότερα πλοία ελληνικών συμφερόντων, 55 στον αριθμό, και ακολουθεί ο Παναμάς με 33, η Κύπρος με 23, Αγ. Βικέντιος 14.

Αντίθετα, αύξηση παρουσίασαν η σημαία της Λιβερίας με 38 πλοία, τα Marshall Islands με 15, το Χονγκ Κόνγκ με 11 οι Μπαχάμες με 7 και η Μάλτα με 5. Να σημειωθεί ότι το ελληνικό νηολόγιο, παρόλα αυτά, παραμένει πρώτο στις προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών με 862 πλοία χωρητικότητας 74,5 εκατ. τόνων και ακολουθεί το νηολόγιο Λιβερίας με 630 πλοία χωρητικότητας 45,8 εκατ. τόνων, της Μάλτας με 523 πλοία χωρητικότητας 36,1 εκατ. τόνων, των Νήσων Μάρσαλ με 491 πλοία και χωρητικότητα 35,8 εκατ. τόνων, το νηολόγιο του Παναμά με 408 πλοία και χωρητικότητα 22,6 εκατ. τόνων, οι Μπαχάμες με 293 πλοία και χωρητικότητα 16,2 εκατ. τόνων και το νηολόγιο Κύπρου με 235 πλοία και συνολική χωρητικότητα 15 εκατ. τόνων.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3

#### Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων (2011)

Σημαίες Νηολόγησης Ελληνόκτητων Πλοίων 2011



Πηγή: [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr) – Επεξεργασία των στοιχείων

#### 4.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συγκεκριμένα, οι μετακινήσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας από τη μία σημαία στην άλλη δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο, αλλά αντιθέτως πολύ παλιό. Ίσως και πιο παλιό από αυτό της δημιουργίας των σύγχρονων εθνικών κρατών. Οι σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας ή αλλιώς ανοιχτά νηολόγια, σύμφωνα με τον επίσημο ορισμό, είναι οι σημαίες οι οποίες δεν έχουν κανένα «γνήσιο δεσμό» («genuine link») με την πραγματική εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Ως σημαίες ανοικτών νηολογίων νοούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών στις οποίες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους. Εφαρμόζοντας αυτή την πολιτική οι ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγουν: α) οικονομικές και άλλες ρυθμίσεις και β) τις συνθήκες και τους όρους απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζαν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

Κατά μία άλλη άποψη, και σύμφωνα με άλλους ορισμούς, ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών των οποίων οι νόμοι παρέχουν εξαιρετικά ελαστικές συνθήκες σε αλλοδαπά πλοία, περιορισμένους κανονισμούς και αφορολόγητα κέρδη.

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε, ότι οι δύο πρώτοι εμπορικοί στόλοι του κόσμου, δηλαδή οι εμπορικοί στόλοι της Λιβερίας και του Παναμά, ακριβώς επειδή ανήκουν στην κατηγορία του «ανοικτού νηολογίου», δεν ανήκουν σε Λιβεριανούς ή, αντίστοιχα, Παναμέζους εφοπλιστές, αλλά σε εφοπλιστές άλλων χωρών (κυρίως σε εφοπλιστές των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων – Ελλάδας, Ιαπωνίας, ΗΠΑ, Νορβηγίας, Μ. Βρετανίας), οι οποίοι μέσω της εγγραφής στα «ανοικτά νηολόγια» επιδιώκουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας των εμπορικών πλοίων τους με διάφορους τρόπους (όπως θα αναφερθεί και παρακάτω). Ακόμη και αν εξαιρεθούν, λοιπόν, τα «ανοικτά νηολόγια» («σημαίες ευκαιρίας»), η Ελλάδα καταλάμβανε ανέκαθεν μία θέση στην πρώτη πεντάδα των ναυτιλιακών δυνάμεων της παγκόσμιας οικονομίας<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Βλάχος, 2000, Παπαγιαννούλης, 2002

#### 4.4.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΑΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Κύριο χαρακτηριστικό του θεσμού των σημαίων του ανοικτού νηολογίου, είναι όπως αναφέραμε και παραπάνω, η απουσία «γνήσιου δεσμού» («genuine link») μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρνει το πλοίο. Τα πρόσθετα χαρακτηριστικά που διακρίνουν τα ανοικτά νηολόγια έναντι των υπολοίπων εθνικών σημαίων είναι τα εξής:

α) Η πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά εύκολη, η δε εγγραφή του πλοίου συνήθως γίνεται στο προξενείο της χώρας που εδρεύει στο έδαφος του κράτους νηολόγησης. Η μεταφορά του πλοίου από το ανοικτό νηολόγιο γίνεται ελεύθερα κατά την επιλογή του πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμούς.

β) Τα επίπεδα φορολογίας είναι πολύ χαμηλά έως και ανύπαρκτα. Ένα τέλος νηολογίου και ένας ετήσιος χαμηλός δασμός που επιβάλλονται σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου είναι συνήθως οι μόνες χρεώσεις. Πολλές φορές παρέχεται και μία εγγυητική, η οποία δηλώνει μελλοντική απαλλαγή από τους φόρους.

γ) Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία ή/και τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων του από αλλοδαπούς (αυτοί προέρχονται κυρίως από την Ελλάδα, τις ΗΠΑ, το Χονγκ-Κονγκ, την Ιαπωνία και την Γερμανία).

δ) Τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για τη συντήρηση ή/και την επάνδρωση των πλοίων. Ωστόσο, ενδιαφέρονται άμεσα για τα συναλλαγματικά οφέλη (έσοδα από τα νηολόγια) που θα έχουν, ανάλογα με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα.

ε) Το ανοικτό νηολόγιο δεν έχει τη δυνατότητα, ούτε διαθέτει τους απαραίτητους διοικητικούς μηχανισμούς για να επιβάλλει ή να ασκήσει κάποιου είδους έλεγχο στις εταιρείες (εθνική ή διεθνή νομοθεσία).

στ) Η επάνδρωση από αλλοδαπούς ναυτικούς επιτρέπεται εντελώς ελεύθερα, ενώ δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό.

ζ) Οι μισθοί, τα ημερομίσθια, οι άδειες και τα επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά, αφού συνήθως σχετίζονται άμεσα με το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν στη χώρα που παρέχει τη σημαία<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Βλάχος, 2000

### Προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του θεσμού

Υποστηρίζεται ότι αν δεν υπήρχαν οι σημαίες ευκολίας: α) το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση και β) τα ναυτικά ατυχήματα και οι επιπτώσεις τους σε «τρίτα μέρη» (εκτός του θαλασσιού περιβάλλοντος) θα ήταν μικρότερα. Η εκτίμηση αυτή βέβαια δεν είναι τυχαία, αφού μέχρι σήμερα ο θεσμός των σημαίων ευκολίας φαίνεται να έχει επιφέρει μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων (δηλαδή εμπορικοί στόλοι χωρών που υπακούουν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς). Υπό το πρίσμα αυτό θα ήταν λογικό να αναρωτηθεί κανείς πώς είναι δυνατόν από τη μια μεριά οι χρήστες του θεσμού να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλού κόστους και από την άλλη να αντιμετωπίζουν πολύ χαμηλό κόστος λειτουργίας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός αλληλοπριμοδότησης από τους μηχανισμούς της ασφαλιστικής αγοράς και των P&I clubs, ενώ ταυτόχρονα το κοινωνικό κόστος των στόλων υπό σημαίες ευκολίας αντισταθμίζει το οριακό πλεονέκτημα του ιδιωτικού λειτουργικού κόστους που απολαμβάνουν οι στόλοι αυτοί σε σχέση με τους ρυθμιζόμενους στόλους. Αναλύοντας το κοινωνικό κόστος των εμπορικών πλοίων υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου θα λέγαμε ότι αυτό συνίσταται σε:

α) **Θαλάσσια ρύπανση.** Αυτή με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία, στις παράκτιες κοινότητες, στη θαλάσσια ζωή, στη βιομηχανία αλιείας, στην τουριστική βιομηχανία και στην ποιότητα ζωής της παγκόσμιας κοινότητας.

β) **Ναυτικά ατυχήματα.** Πιθανολογείται ότι ο μέσος όρος ατυχημάτων του στόλου των σημαίων ευκαιρίας είναι μεγαλύτερος από τον μέσο όρο ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων.

γ) **Απώλεια ζωής.** Πιθανολογείται ότι τα ποσοστά θνησιμότητας είναι υψηλότερα στα πλοία με σημαίες ευκολίας, αφού τα ποσοστά ατυχημάτων είναι υψηλότερα.

δ) **Ναυταπάτες.** Μόνο με στατιστικά δεδομένα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπάρχει κάποια σχέση ανάμεσα στις σημαίες ανοικτού νηολογίου και το φαινόμενο της ναυταπάτης. Η βαθμιαία ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής στις αναπτυσσόμενες χώρες θα συντελέσει στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου<sup>24</sup>.

Το ερώτημα που ευθέως ανακύπτει είναι, βέβαια, γιατί ένα μεγάλο ποσοστό (42,2%)

---

<sup>24</sup> Βλάχος, 2000, σελ 505-506



του ελληνόκτητου στόλου παραμένει υπό την «ακριβή» ελληνική σημαία (η οποία παραμένει σταθερά πρώτη, από άποψη χωρητικότητας, μεταξύ των σημαιών που χρησιμοποιεί ο ελληνόκτητος στόλος). Άλλωστε, ένα αντίστοιχο φαινόμενο παρατηρείται αναφορικά και με τους εμπορικούς στόλους των άλλων μεγάλων ναυτικών δυνάμεων: Παρά την έντονη τάση φυγής από τις «ακριβές» εθνικές σημαίες, ένα ποσοστό μεγαλύτερο από 40% του στόλου που ελέγχουν οι εφοπλιστές των εν λόγω χωρών παραμένει στο εθνικό νηολόγιο, ακόμα και στις περιπτώσεις χωρών (Ιαπωνία, ΗΠΑ) που δεν έχει θεσπισθεί ένα παράλληλο εθνικό «ανοικτό νηολόγιο».

Η απάντηση στο ερώτημα δεν είναι δύσκολο να δοθεί: Με το να διατηρεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία (ελληνική σημαία) μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, δίνεται η δυνατότητα στο ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο να επηρεάζει το διεθνές καθεστώς που διέπει τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές (νομικό πλαίσιο, Συμβάσεις, προδιαγραφές, προστασία της ακτοπλοΐας - cabotage, κ.λπ.). Χάρη στη θέση που κατέχει διεθνώς η ελληνική σημαία, η Ελλάδα εκλέγεται μόνιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, IMO) στην «πρώτη κατηγορία», δηλαδή στην κατηγορία των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων. Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα ενίσχυσε τη θέση της στον Οργανισμό, σαν αποτέλεσμα του ότι στο Διοικητικό του Συμβούλιο εκλέχθηκε και η Κύπρος, στην κατηγορία των αναπτυσσόμενων χωρών. Ο IMO αποτελεί το σημαντικότερο διεθνή οργανισμό για τον καθορισμό των όρων λειτουργίας της διεθνούς ναυτιλίας και την επίβλεψη της τήρησης τους, έχοντας ως μέλη του περισσότερες από 130 χώρες. Με βάση τους κανόνες ασφαλείας και τις προδιαγραφές που θεσπίζει ο IMO, οι κρατικές υπηρεσίες και οι εξουσιοδοτημένοι από τις κυβερνήσεις νηογνώμονες καθώς και η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (ITF) επιθεωρούν περιοδικά τα εμπορικά πλοία, αλλά και ελέγχουν εκείνα που βρίσκονται στο στάδιο της ναυπήγησης. Αλλά και πέρα από τον IMO, οι Έλληνες εφοπλιστές (και το ελληνικό κράτος που εκπροσωπεί τα συμφέροντα τους) διατηρούν σημαντική θέση, χάρη στη χωρητικότητα της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας, σε διεθνείς Οργανισμούς όπως η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ, η Επιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ, η Επιτροπή Εφοπλιστών των κρατών μελών της ΕΟΚ (CAACE), καθώς και σε άλλους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς (όπως π.χ. BIMCO) κ.λπ. Για να μπορεί λοιπόν η Ελλάδα και ο ελληνικός εφοπλισμός να επηρεάζει τις παραμέτρους της

διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, διατηρώντας μια ηγεμονική θέση στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, πρέπει η χωρητικότητα της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας να συνεχίσει να υπερέχει εκείνης των άλλων δυτικών χωρών. Η συρρίκνωση της ελληνικής ναυτιλίας δεν μπορεί, λοιπόν, να ξεπεράσει κάποιο όριο<sup>25</sup>.

Όμως δεν είναι μόνο το ζήτημα της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και των αντίστοιχων οργανισμών που συγκρατεί το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας. Η ελληνική σημαία (όπως και η σημαία των άλλων χωρών μελών του ΟΟΣΑ) μπορεί να είναι υψηλού κόστους από άποψη φορολογίας ή εργασιακών αμοιβών (σε σύγκριση με τις «σημαίες ευκαιρίας»), είναι όμως χαμηλού κόστους παραγωγής (μεταφοράς), α) γιατί υπόκειται σε πολύ λιγότερους ελέγχους και καθυστερήσεις από τη μεριά του ΙΤΦ, των κρατικών υπηρεσιών και των εξουσιοδοτημένων νηογνομόνων σε σύγκριση με τα πλοία «ανοικτού νηολογίου», β) γιατί η παραγωγικότητα της εργασίας των Ελλήνων (και γενικά των δυτικών) ναυτικών είναι υψηλότερη από εκείνη των τριτοκοσμικών ναυτικών, οι οποίοι σε πολύ μεγάλο ποσοστό επανδρώνουν τα πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας.

α) Σχετικά με τους διεθνείς ελέγχους και τις επιβαρύνσεις με καθυστερήσεις, απαγορεύσεις απόπλου και πρόστιμα των πλοίων που ανήκουν σε «ανοικτά νηολόγια», σημειώνουμε ότι ο παράγοντας αυτός θεωρείται ότι ερμηνεύει τη μαζική εγγραφή ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Η στροφή αυτή προς τα ελληνικά νηολόγια οφείλεται κυρίως στην προστασία που παρέχει η κυανόλευκη κατά των απρόσκλητων παρεμβάσεων της Διεθνούς Ομοσπονδίας των Μεταφορών στα πλοία ξένης σημαίας.

β) Σχετικά με την παραγωγικότητα της εργασίας στα ελληνόκτητα πλοία υπό ελληνική ή ξένες σημαίες χρησιμοποιούμε ενδεικτικά ως δείκτη την κατ' έτος απωλεσθείσα χωρητικότητα σε ναυτικά ατυχήματα, ως ποσοστό της αντίστοιχης συνολικής χωρητικότητας. Ο δείκτης αυτός παρέχει ενδείξεις της παραγωγικότητας με δεδομένο ότι: από τους δύο κύριους παράγοντες που θεωρούνται ως υπεύθυνοι για τα ναυτικά ατυχήματα, ο πρώτος, η ηλικία του πλοίου, λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο τόσο για τα υπό ελληνική σημαία όσο και για τα υπό ξένες σημαίες ελληνόκτητα πλοία, εφόσον η ηλικιακή κατανομή του ελληνόκτητου στόλου δεν διαφοροποιείται αναλόγως της σημαίας, ενώ ο δεύτερος, ο λεγόμενος «ανθρώπινος παράγων», συναρτάται με τις

---

<sup>25</sup> [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

ικανότητες, την πείρα, την εκπαίδευση και τελικά την παραγωγικότητα του πληρώματος. Εδώ υπεισέρχεται βέβαια όχι μόνο το ζήτημα των ικανοτήτων και της πείρας των εργαζομένων, αλλά επιπλέον και ο παράγοντας «σύνθεση του πληρώματος», με δεδομένο ότι τα πλοία υπό ξένη σημαία δεν υπόκεινται σε αυστηρές προδιαγραφές, και έχουν έτσι μικρότερα πληρώματα από πλοία αντίστοιχης χωρητικότητας και τύπου, υπό ελληνική σημαία.

Τόσο, λοιπόν, η επιδίωξη των Ελλήνων εφοπλιστών να διατηρήσουν τις θέσεις ισχύος τους στους Οργανισμούς που ρυθμίζουν και ασκούν τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική, όσο και το «κύρος» της ελληνικής σημαίας αλλά και η υψηλότερη παραγωγικότητα των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων εγγυώνται, υπό «κανονικές συνθήκες», την υψηλότερη αποδοτικότητα (κερδοφορία) της ελληνικής ναυτιλίας έναντι των πλοίων που χρησιμοποιούν σημαίες ευκαιρίας και φθηνή ναυτική εργασία. Με τον τρόπο αυτό, πιστεύουμε, μπορεί να ερμηνευθεί η στροφή του ελληνόκτητου στόλου προς την ελληνική σημαία γενικότερα.

#### *4.4.2 ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ*

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούμε και στο Νομοθετικό Πλαίσιο πάνω στο οποίο στηρίζεται η ελληνική κυβερνητική πολιτική και βάσει του οποίου γιγαντώθηκε η εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά. Ο λόγος για τον οποίο θεωρήσαμε σκόπιμη την αναφορά μας σε αυτό είναι διότι με την προσέλκυση περισσότερων πλοίων τα οποία είναι νηολογημένα σε ξένες σημαίες, το ποσό των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία θα ήταν σαφέστατα υψηλότερο, οπότε και η συνεισφορά του κλάδου στην εγχώρια οικονομία θα ήταν και αυτή με τη σειρά της αναλογικά μεγαλύτερη. Έτσι, θεσπίζοντας νόμους και διατάγματα που απλουστεύουν τις διαδικασίες εγκαθίδρυσης και μετεγκατάστασης εταιρειών συναφούς αντικειμένου με τη ναυτιλία στη χώρα μας, αποσκοπούμε στο να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη που δύναται να αποκομίσει η εθνική μας οικονομία.

Πιο συγκεκριμένα, χρονικά, ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος τοποθετείται στο 1953 και αφορά το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», το οποίο αφορά την επένδυση και προστασία ξένων κεφαλαίων εξωτερικού, και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η

προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 grt εάν αυτά νηολογηθούν υπό ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό, δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 grt στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο να ανήκει πάνω από το 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας, που έχει στην κατοχή της το συγκεκριμένο πλοίο, σε ελληνικά συμφέροντα.

Σκοπός των ελληνικών Αρχών, μέσω του άρθρου αυτού, ήταν η προσέλκυση πλοίων ελληνικών συμφερόντων τα οποία ήταν νηολογημένα κάτω από ξένες σημαίες, προσφέροντας ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των εισπράξεων από τη ναυτιλία και επομένως την βελτίωση του Εξωτερικού Ισοζυγίου. Από την άλλη πλευρά, όμως, με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι, όσοι επιθυμούν να εγγραφούν στο ελληνικό νηολόγιο, αφού υποβάλουν αίτηση νηολόγησης με βάση το Ν.Δ., ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ).

Βασική φιλοσοφία αυτής της ναυτιλιακής πολιτικής αποτελεί η αντίληψη ότι προκειμένου να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές, δεν θα πρέπει να εισέρχονται ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Η φιλοσοφία αυτή δεν διέπει μόνο την Ελλάδα, αλλά έχει επίσης οπαδούς σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>26</sup>.

Παρόλο που το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ αντικατοπτρίζει απόλυτα την κατάσταση που επικρατεί στην πλειοψηφία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρείται ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη της Ρώμης. Και αυτό γιατί κάνει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι' αυτό το λόγο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάσισε ότι η Ελλάδα θα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση αυτή αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το κύριο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών ήταν να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή

---

<sup>26</sup> Βλάχος, 2000, σελ. 655

αγορά, εκτελώντας μεταφορές και δρομολόγια στις ελληνικές θάλασσες.

Είναι γεγονός ότι οι περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, και κυρίως αυτές της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53. Παρόλα αυτά, όμως, υπάρχουν και άλλοι νόμοι σχετικά με τη διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Σύμφωνα με αυτό, πολλές εταιρείες, που έχουν να κάνουν κυρίως την ακτοπλοΐα, χρησιμοποιούν τους νόμους περί Ανωνύμων Εταιρειών (Ν. 2190/20) και περί Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης (Ν. 3190/55).

Πολλές μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, που είναι συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα, έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79, περί της «Ναυτικής Εταιρείας», ο οποίος έχει μεν τη δομή της ανώνυμης εταιρείας, αλλά προσφέρει δε μεγαλύτερη ευελιξία στη διαχείρισή της, χωρίς δυσκίνητους μηχανισμούς. Η ψήφιση και αυτού του νόμου είχε επίσης ως σκοπό την προσέλκυση των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων.

Λίγο αργότερα, ψηφίστηκε ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκαν τα κίνητρα για να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδος, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδά τους. Ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67 ο οποίος επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, προέβλεπε ότι αυτές που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό τη μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην χώρα μας για την διαχείριση των πλοίων τους, θα απέφευγαν το υψηλό λειτουργικό κόστος των γραφείων τους στο εξωτερικό.

Η γενικότητα, όμως, των διατάξεων των δύο παραπάνω νόμων έδωσε από την μία πλευρά μεγάλο αριθμό αδειών για εγκατάσταση των γραφείων των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, από την άλλη πλευρά όμως, καρπωνόντουσαν όλα τα πλεονεκτήματα των Νόμων χωρίς στην ουσία να δραστηριοποιούνται πραγματικά, έχοντας ως αποτέλεσμα την περιορισμένη εισροή συναλλάγματος.

Γι' αυτό το λόγο, θεσπίστηκε ο Νόμος 27/75, ο οποίος αναφέρεται στη διαχείριση των πλοίων ελληνικών συμφερόντων, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το πλοίο. Έτσι, τα πλοία αυτών των εταιρειών, πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, αλλά απαλλάσσονται από τη φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 27/75 καθορίστηκε ότι:

α) Οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης του γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά την διαχείριση πλοίων, αποκλεισμένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών.

β) Οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών, έπρεπε να εισάγουν και να ευρωπαϊούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον \$30.000, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους.

γ) Η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$5.000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου είναι υποχρεωτική<sup>27</sup>.

#### 4.5 ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Χάρης στην επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων πλοιοκτητών επιτυγχάνεται η επιδίωξη του χαμηλού κόστους η οποία αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη σημαντικών καινοτομικών εφαρμογών από τους Έλληνες εφοπλιστές. Θα μπορούσαμε να απαριθμήσουμε μία σειρά από καινοτόμες εφαρμογές των Ελλήνων εφοπλιστών, όπως π.χ. η ανάπτυξη του στόλου με πλοία μεταφοράς μεικτού φορτίου ή ο γιγαντισμός στα πλοία χύδην ξηρού φορτίου. Όμως, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι η καινοτομία δεν συνδέεται μόνο με την εισαγωγή νέων προϊόντων ή νέων τεχνολογιών, αλλά επίσης μπορεί να προκύψει και σε διοικητικό επίπεδο, έπειτα από το συνδυασμό των συντελεστών της παραγωγής που μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν έχει εφαρμοστεί, τότε από αυτήν την άποψη, έχει περισσότερη σημασία να σταθεί κανείς σε εκείνες τις καινοτομίες που συνδέονται με αυτή καθεαυτή τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων. Τον τομέα, δηλαδή, στον οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές, και άρα και η ελληνική ναυτιλία, θεωρούνται περισσότερο ανταγωνιστικοί. Στο σημείο αυτό θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την υιοθέτηση των σημαίων ευκολίας και την απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων χαμηλού κόστους, εφαρμογή όμως που συνδέεται με το μεγαλύτερο ποσοστό των Ελλήνων εφοπλιστών. Όσον αφορά όμως την τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων, αυτή είναι ένα από τα πιο βασικά στοιχεία που στηρίζουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ελληνόκτητων επιχειρήσεων, και επομένως της ελληνικής ναυτιλίας.

---

<sup>27</sup> Παπαγιαννούλης, 2002, σελ. 164-165

Αυτή η τεχνογνωσία αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία αναπτύσσονται πολλές σημαντικές καινοτόμες εφαρμογές σε διοικητικό επίπεδο, οι οποίες δεν συνδέονται μόνο με τους εφοπλιστές, δηλαδή τη διοίκηση της επιχείρησης, αλλά και με το ανθρώπινο δυναμικό, τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα.

#### 4.6 Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

«Ως επενδυτική στρατηγική μπορεί να περιγράψει ο τρόπος με τον οποίο μια επιχείρηση προγραμματίζει να κινηθεί προκειμένου να επιτύχει τους μακροχρόνιους επενδυτικούς της στόχους». Το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει διακυμάνσεις που βάζουν σε κίνδυνο τις επενδύσεις επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών αναγάγει την σπουδαιότητα της επενδυτικής στρατηγικής. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο χρόνος πραγματοποίησης της επένδυσης αποτελεί παράγοντα καθοριστικής σημασίας, διότι επένδυση σε λάθος χρόνο μπορεί να οδηγήσει όχι μόνο στην απώλεια του πλοίου αλλά και στην έξοδο από την αγορά. Γενικότερα, υπάρχουν δύο στρατηγικές σχετικά με την εκμετάλλευση του χρόνου. Η πρώτη αφορά το «χτύπημα της αγοράς» με βραχυχρόνιες αγορές και πωλήσεις και η δεύτερη τη μακροχρόνια πώληση μεταφορικών υπηρεσιών. Στην πρώτη περίπτωση τα κέρδη προέρχονται κυρίως από τις αγορές και πωλήσεις των πλοίων και στη δεύτερη από την εκμετάλλευση της μεταφορικής τους ικανότητας.

Όταν πρόκειται να αναλύσουμε μια επενδυτική στρατηγική στη ναυτιλία θα πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας ορισμένους παράγοντες που μπορεί να προκαλέσουν διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις αντίστοιχες της παραδοσιακής βιομηχανίας.

α) Οι έντονες διακυμάνσεις της αγοράς οδηγούν σε διακυμάνσεις των ναύλων και των τιμών των πλοίων.

β) Η δυνατότητα επένδυσης ή ρευστοποίησης με άμεση απόδοση, δεδομένου ότι υπάρχει η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η απόκτηση των οποίων σημαίνει την εκμετάλλευση τους σε σύντομο χρονικό διάστημα.

γ) Η ύπαρξη πολλών ναυλαγορών και η δυνατότητα να διαφοροποιεί κανείς άμεσα τις δραστηριότητες του μέσω της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων.

Η χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων (timing) είναι πολύ κρίσιμη για τη τελική

επιτυχία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Το πρόβλημα είναι να διαπιστωθεί το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων, το οποίο θα πρέπει με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων γιατί η αγορά ενός πλοίου είναι λογικό να γίνει στη χαμηλότερη δυνατή τιμή αλλά και να αποκομίσει τους καλύτερους δυνατούς ναύλους με την ολοκλήρωση της αγοράς του και της ναύλωσης του. Το πώς θα αναγνωρίσουμε ότι το επίπεδο των ναύλων και το επίπεδο των αξιών των πλοίων έφτασε στο υψηλότερο δυνατό σημείο πριν πάρουν τη καθοδική τους πορεία είναι δύσκολα ερωτήματα τα οποία απαντώνται από τους πλοιοκτήτες με διαφορετικό κάθε φορά τρόπο. Πολλές φορές μάλιστα οι αποφάσεις διαφέρουν ανάλογα με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη<sup>28</sup>. Έτσι, οι επιχειρηματίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία με διαφορετικό τρόπο, π.χ. ο Αριστοτέλης Ωνάσης και στη συνέχεια ο Σταύρος Νιάρχος εισήγαγαν αρχικά τον όρο supertanker επιδιώκοντας τη μείωση του μέσου κόστους στο τομέα της κατασκευής αλλά και της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του πλοίου ενώ ο Γεώργιος Λιβανός εφάρμοσε αντίθετη κατεύθυνση από αυτή του γιγαντισμού εισάγοντας πλοία mini bulk carrier βασίζοντας τη πρωτοβουλία του αυτή στην ιδέα να δημιουργηθεί ένα πλοίο ευέλικτο που να μπορεί να ταξιδεύει σε θάλασσες και κανάλια με χαμηλό βύθισμα<sup>29</sup>.

Η επένδυση στη ναυτιλία μπορεί να γίνει με δυο τρόπους: είτε με νέα ναυπήγηση, είτε με αγορά μεταχειρισμένου πλοίου. Η επιλογή μεταξύ των δυο συνεπάγεται διαφορετικό κόστος και διαφορετικό κίνδυνο για την επιχείρηση. Το νεοναυπηγηθέν πλοίο διαθέτει προηγμένη τεχνολογία, έχει χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και μεγαλύτερο χρόνο ζωής. Παράλληλα όμως απαιτεί μεγαλύτερο κόστος κεφαλαίου και μεγαλύτερο επιχειρηματικό κίνδυνο, καθώς στο διάστημα που μεσολαβεί από την παραγγελία μέχρι τη παραλαβή του οι συνθήκες στην αγορά μπορεί να έχουν μεταβληθεί. Αντίθετα το μεταχειρισμένο πλοίο μπορεί να μην είναι τεχνολογικά εξελιγμένο και να έχει υψηλότερο λειτουργικό κόστος αλλά είναι διαθέσιμο για άμεση εκμετάλλευση και απαιτεί μικρότερη επένδυση για την αγορά του.

Ένας παράγοντας που είναι απαραίτητο να συνεκτιμηθεί για την επιλογή μεταξύ μεταχειρισμένου πλοίου ή νέας ναυπήγησης είναι η διαθεσιμότητα κεφαλαίων και η πηγές τους. Αν η δυνατότητα εξεύρεσης χρηματοδότησης είναι περιορισμένη, πράγμα αρκετά συνηθισμένο στις νέες επιχειρήσεις, αυτό οδηγεί στην επιλογή μεταχειρισμένου

---

<sup>28</sup> Γουλιέλμος, 2004

<sup>29</sup> Θεοτοκάς κ.ά., 2007, σελ 104



πλοίου. Το ίδιο επιλέγουν να κάνουν και επιχειρήσεις που στόχος τους είναι η εκμετάλλευση της συγκυρίας στην αγορά καθ' ότι ένα μεταχειρισμένο πλοίο είναι διαθέσιμο για άμεση εκμετάλλευση. Αντιθέτως, αν υπάρχει προσφορά χρηματοδότησης με συμφέροντες όρους, μπορεί να προτιμηθεί η επιλογή νέας ναυπήγησης<sup>30</sup>.

Το κομμάτι της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί μία πολύ σημαντική παράμετρο στην παρούσα μελέτη, καθώς η σύνδεσή της με την ναυτιλία είναι εξέχουσας σημασίας.

Καθώς το μέγεθος της ναυτιλιακής συστάδας με έδρα στην Ελλάδα αυξάνεται, οι πλοιοκτήτες τείνουν να προτιμούν για τις τραπεζικές τους συναλλαγές πιστωτικά ιδρύματα ή καταστήματα αυτών που εδρεύουν την Ελλάδα και ειδικεύονται στην εξυπηρέτηση της ναυτιλίας.

Επιπλέον, όταν λαμβάνουν δάνειο από μια τράπεζα για την απόκτηση ενός πλοίου, οι τράπεζες τους υποχρεώνουν να ανοίξουν ένα λογαριασμό για το χρηματοδοτούμενο πλοίο στην ίδια τράπεζα και να εκτελούν μέσω αυτού του λογαριασμού όλες τις εμπορικές συναλλαγές που αφορούν το εν λόγω πλοίο (συμπεριλαμβανομένων και των εισπράξεων ναύλων). Έτσι, το ύψος των ανεξόφλητων δανείων (σε δολάρια ΗΠΑ<sup>31</sup>) αποτελεί ένδειξη της επέκτασης του εμπορικού στόλου γενικά, αλλά και του ελληνόκτητου στόλου ειδικότερα. Δεδομένου ότι είναι σχεδόν αδύνατον να συλλεχθούν μηνιαία στοιχεία για το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας και του ελληνόκτητου στόλου, τα υπόλοιπα των πιστώσεων που έχουν χορηγηθεί προς τις ναυτιλιακές εταιρίες από το εγχώριο τραπεζικό σύστημα μέσω υποκαταστημάτων στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμεύσουν ως προσεγγιστικές μεταβλητές αυτών των μεγεθών.

---

<sup>30</sup> Θεοτοκάς κ.ά., 2007, σελ 106-107

<sup>31</sup> Ακόμη και σήμερα, το δολάριο ΗΠΑ είναι το νόμισμα που κυριαρχεί στις ναυτιλιακές συναλλαγές.

## 5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ

Αυτό το κεφάλαιο αποτελεί και το βασικότερο καθότι παρουσιάζει και αναλύει – με τη δέουσα προσοχή και λεπτομέρεια – το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και τον αντίκτυπο που αυτό έχει στην ελληνική οικονομία, που είναι και το θέμα της παρούσης μελέτης.

Η σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία έγκειται στο συνάλλαγμα που προσφέρει, το επονομαζόμενο, δηλαδή, «Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα». Τα ποσά που εισρέουν κάθε χρόνο στην χώρα μας είναι τόσο μεγάλα, έτσι ώστε όταν αναφερόμαστε σε αυτά, τα προσδιορίζουμε ως ποσοστά αντιπροσώπευσης του ΑΕΠ ή ως ποσοστά κάλυψης του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών.

Η ιδιάζουσα σημασία αλλά και η σημαντικότερη συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία έγκειται στην αυτοδύναμη ανάπτυξή της. Ο λόγος για τον οποίο αναφερόμαστε με αυτόν τον όρο οφείλεται στο γεγονός ότι οι επενδύσεις σε ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή μέρους μόνο του εθνικού εισοδήματος, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ακαθάριστο ναυτιλιακό εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα να έχουμε μικρή εκροή συναλλάγματος και περιορισμένες δυσμενείς επιπτώσεις στη διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών ή του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών με το εξωτερικό (σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης κεφαλαίων σε συνάλλαγμα για την υλοποίηση των επενδύσεων).

Έτσι, ενώ η συμβολή όλων των άλλων τομέων της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθορίζεται α) από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στον κάθε τομέα και β) από την αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης, ο τομέας της ναυτιλίας διαφοροποιείται ριζικά. Και αυτό γιατί η εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα και μάλιστα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες, τα προβλήματα και τις διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για τις επενδύσεις στο εξωτερικό καλύπτονται από το τμήμα του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχει παραχθεί και αποθεματοποιηθεί στο εξωτερικό. Έτσι, δεν προκύπτει για την Ελλάδα πρόβλημα επιλογής των ναυτιλιακών επενδύσεων με βάση την οριακή τους χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες, ούτε και οι επενδύσεις αυτές απαιτούν ιδιαίτερες θυσίες από το κοινωνικό

σύνολο<sup>32</sup>.

Έχοντας ήδη αναφερθεί (στο πρώτο κεφάλαιο) στις ιδιαιτερότητες του ευρύτερου κλάδου της ναυτιλίας αλλά και στο φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και την επίδραση που αυτό ασκεί στον τομέα του διεθνούς εμπορίου και άρα κατ' επέκταση και στον τομέα της ναυτιλίας, η σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών γίνεται άμεσα αντιληπτή. Γενικά, οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους τομείς στην οικονομική ζωή ενός κράτους και η προσφορά τους για την επίτευξη των εθνικών στόχων μιας χώρας σε όλα τα θέματα είναι πολύ μεγάλης και ζωτικής σημασίας. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας μιας χώρας και μπορεί να διακινεί τα αγαθά που παράγονται από αυτήν ή αυτά που ανταλλάσσονται με άλλες χώρες. Γι' αυτό το λόγο έχει άμεση επίπτωση στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας, πόσο μάλλον μιας χώρας η οποία αποτελείται διαχρονικά από έναν τεράστιο στόλο που – όπως είδαμε – δραστηριοποιείται σε όλο τον κόσμο και ασχολείται σε κύρια βάση με το διαμετακομιστικό εμπόριο. Με την παρουσίαση και την ανάλυση του μεγέθους του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου – και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα κέρδη από τη ναυτιλία είναι ανάλογα του αριθμού των πλοίων και της χωρητικότητάς τους – παραθέσαμε μία μικρή αναφορά στους νόμους που διέπουν την ελληνική ναυτιλία. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι δίνοντας κίνητρα στους Έλληνες εφοπλιστές να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους στον ελλαδικό χώρο, τα οφέλη που δύναται να αποκομίσει η ελληνική οικονομία είναι πολλαπλάσια, δεδομένου του γεγονότος ότι θα έχουμε μικρότερη εκροή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Πριν αναφερθούμε συγκεκριμένα στο Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα μας και πως αυτό επιδρά συγκεκριμένα στο Ισοζύγιο Πληρωμών, θα πρέπει να αναφερθούμε αρχικά στην έννοια του Ισοζυγίου Πληρωμών και στους επιμέρους λογαριασμούς του, προκειμένου να είναι ξεκάθαρο το πεδίο στο οποίο αναφερόμαστε.

---

<sup>32</sup> Βλάχος, 2000

## 5.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

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

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

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

Το **Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών** που αποτελείται από το άθροισμα των δύο επιμέρους ισοζυγίων που προαναφέραμε, δηλαδή από το Εμπορικό Ισοζύγιο και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων, είναι – χωρίς αμφιβολία – ο σημαντικότερος λογαριασμός του Ισοζυγίου Πληρωμών διότι α) δείχνει την οικονομική δύναμη της χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο, β) επηρεάζει τις διακυμάνσεις του Εθνικού Εισοδήματος  $Y$ , διότι,  $Y = C + I + G + CA$ . Όπως φαίνεται από αυτή τη σχέση, ένα πλεόνασμα (έλλειμμα) του  $CA$  επηρεάζει θετικά (αρνητικά) την οικονομική δραστηριότητα της χώρας) και γ) δείχνει κατά πόσο η οικονομία της χώρας μπορεί να λειτουργεί χωρίς δανεισμό από το εξωτερικό.

Στο **Ισοζύγιο Κεφαλαίου** καταγράφονται οι εισροές και εκροές κεφαλαίου μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Ως κεφάλαιο θεωρείται εδώ οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο άμεσα ή έμμεσα ρευστοποιήσιμο, όπως χρήμα ομόλογα, μετοχές, επιχειρήσεις, οικόπεδα, σπίτια, δάνεια ιδιωτικά ή δημόσια. Η ταξινόμηση των ροών κεφαλαίου γίνεται ανάλογα με το τι επιδιώκει να καταδείξει η υπηρεσία που παρουσιάζει τα στοιχεία. Έτσι, ανάλογα με τον φορέα του περιουσιακού στοιχείου οι ροές κεφαλαίου κατατάσσονται σε ιδιωτικές ή δημόσιες, ανάλογα με τον χρόνο λήξης σε βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα και ανάλογα με την φύση του κεφαλαίου διακρίνονται σε άμεσες επενδύσεις ή επενδύσεις χαρτοφυλακίου. Σύμφωνα με την νέο τρόπο καταγραφής του Ισοζυγίου Πληρωμών, το Ισοζύγιο Κεφαλαίου περιέχει τρεις επί μέρους λογαριασμούς: τον λογαριασμό Άμεσων Επενδύσεων, τις Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου και τις Λοιπές Επενδύσεις. Το Ισοζύγιο Κεφαλαίου είναι ιδιαίτερα σημαντικός λογαριασμός για χώρες που λειτουργούν ως Διεθνείς Τραπεζίτες, π.χ. ΗΠΑ, ΗΒ.

Το **Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών** ( $\Delta OR$ ) καταγράφει τις μεταβολές στα συναλλαγματικά αποθέματα και το απόθεμα χρυσού της χώρας που φυλάσσονται από τη Κεντρική Τράπεζα. Η Κεντρική Τράπεζα διαθέτει απόθεμα συναλλαγματικών διαθεσίμων για να ικανοποιήσει τη ζήτηση ξένου χρήματος, από ιδιώτες ή το δημόσιο, για αγορά αγαθών, υπηρεσιών ή κεφαλαίου από το εξωτερικό. Ως συνάλλαγμα θεωρείται χρήμα που έχει εκδοθεί από Κεντρική Τράπεζα ξένης χώρας. Επίσης ως συνάλλαγμα φυλάσσονται από την Κεντρική Τράπεζα τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα<sup>1</sup>. Σ' αυτόν τον λογαριασμό καταγράφονται και οι μεταβολές στην αξία των συναλλαγματικών αποθεμάτων που οφείλονται σε διακυμάνσεις των συναλλαγματικών

ισοτιμιών καθώς και οι μεταβολές στην αξία του αποθέματος χρυσού και οι νέες κατανομές των Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων.

Στην παρούσα μελέτη θα ασχοληθούμε ως επί το πλείστον με το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών και πιο συγκεκριμένα με το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων, καθώς εκεί καταγράφονται όλα εκείνα τα στοιχεία που έχουν σχέση με τον τομέα της Ναυτιλίας, αφού αποτελεί πρωταρχικό στόχο μας το ποσοστό κατά το οποίο συμβάλει η εθνική εμπορική μας ναυτιλία στην οικονομία της χώρας μας.

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση, θεωρήσαμε ότι είναι σκόπιμο να κάνουμε μία σύντομη αναφορά στον τρόπο καταγραφής των στοιχείων αυτών στο Ισοζύγιο Πληρωμών έτσι ώστε να είναι πιο εύκολη η κατανόησή τους, κοιτώντας για πρώτη φορά τους πίνακες. Πρόκειται για την «Λογιστική του Ισοζυγίου Πληρωμών», βάσει της οποίας η καταγραφή των συναλλαγών στο Ισοζύγιο Πληρωμών γίνεται με την διπλογραφική μέθοδο. Έτσι, κάθε συναλλαγή γράφεται δύο φορές, την μια φορά σαν χρέωση και την άλλη σαν πίστωση. Σαν **πίστωση**, με το πρόσημο (+), καταγράφεται οποιαδήποτε συναλλαγή καταλήγει σε *είσπραξη* από το εξωτερικό. Με αυτόν τον τρόπο αυξάνονται οι υποχρεώσεις της χώρας μας προς το εξωτερικό. Παραδείγματα τέτοιων συναλλαγών, από το ελληνικό Ισοζύγιο Πληρωμών, είναι, οι εξαγωγές αγαθών, οι εισπράξεις από τουριστικές υπηρεσίες, οι εισπράξεις από την ναυτιλία, τα μεταναστευτικά εμβάσματα, οι εισροές από την Ε.Ε., οι αγορές ελληνικών μετοχών, ομολόγων, ή, *geros* από ξένους, τα δάνεια ιδιωτών ή του δημοσίου από το εξωτερικό, η εισροή άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα. Η μεταβολή των συναλλαγματικών διαθεσίμων της χώρας καταγράφεται στο Ισοζύγιο με αντίθετο πρόσημο: η μείωση των συναλλαγματικών διαθεσίμων καταγράφεται με το πρόσημο (+) στις πιστώσεις.

Σαν **χρέωση**, με το πρόσημο (-), καταγράφεται οποιαδήποτε συναλλαγή καταλήγει σε *πληρωμή* από το εξωτερικό και αυξάνει τις απαιτήσεις της χώρας μας έναντι των ξένων. Τέτοιες συναλλαγές είναι οι εισαγωγές αγαθών, οι πληρωμές για ταξίδια ελλήνων στο εξωτερικό, οι πληρωμές για διεθνείς μεταφορές, οι πληρωμές τόκων, μερισμάτων, royalties προς το εξωτερικό, οι αποπληρωμές δανείων, οι αγορές μετοχών, ομολόγων από το ξένες αγορές, οι καταθέσεις ελλήνων σε τράπεζες του εξωτερικού, η εκροή άμεσων επενδύσεων στο εξωτερικό. Η αύξηση των συναλλαγματικών διαθεσίμων καταγράφεται με το πρόσημο (-).

Για την Ελλάδα, και για πολλές μικρές σχετικά χώρες ο σημαντικότερος λογαριασμός

του Ισοζυγίου Πληρωμών είναι το *Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών*. Η ανισορροπία του CA σηματοδοτεί προβλήματα και έχει επιπτώσεις σε διάφορα μεγέθη και τομείς της οικονομίας. Ένα πλεόνασμα του CA, επηρεάζει θετικά το εθνικό εισόδημα. Το αντίθετο συμβαίνει με το έλλειμμα. Επίσης το πλεόνασμα ή το έλλειμμα του CA φανερώνει την καθαρή θέση της χώρας σχετικά με τον εξωτερικό δανεισμό. Ένα έλλειμμα δείχνει ότι η χώρα δανείζεται από το εξωτερικό για να καλύψει τις ανάγκες της σε αγαθά και υπηρεσίες. Το έλλειμμα του CA πρέπει να καλυφθεί με καθαρές εισροές κεφαλαίων από το εξωτερικό που μπορεί να προέρχονται από δάνεια του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα, από καθαρές αγορές περιουσιακών στοιχείων από κατοίκους του εξωτερικού ή ακόμα με μείωση των συναλλαγματικών διαθεσίμων της χώρας. Ένα χρόνιο έλλειμμα αποτελεί πρόβλημα για την οικονομία της χώρας, διότι δείχνει ότι η χώρα χρεώνεται συνεχώς, δανείζεται δηλαδή για να καλύψει τις ανάγκες της και κάποτε θα πρέπει να αντιμετωπίσει την αποπληρωμή ενός τεράστιου εξωτερικού χρέους. Αν η χώρα δεν μπορεί να δανείζεται συνεχώς από το εξωτερικό τότε θα πρέπει να υποτιμήσει το νόμισμά της, ώστε να κάνει τα προϊόντα της και τις υπηρεσίες της πιο ανταγωνιστικά στο εξωτερικό. Το χρόνιο πλεόνασμα του CA προξενεί κι αυτό προβλήματα. Πρώτα-πρώτα ξεσηκώνει διαμαρτυρίες εκ μέρους των άλλων χωρών με τις οποίες συναλλάσσεται η χώρα. Επιπλέον η χώρα αυτή πιέζεται να ανατιμήσει το νόμισμά της, με δυσμενείς συνέπειες στον εξαγωγικό της τομέα.

Ένας επίσης σημαντικός λογαριασμός είναι το *Εμπορικό Ισοζύγιο*. Η πορεία του στο χρόνο δείχνει την εξέλιξη της δυναμικότητας της παραγωγής αγαθών σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Για μια χώρα σε ανάπτυξη, το έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου δεν είναι απαραίτητα δείκτης δυσμενών εξελίξεων. Αν το έλλειμμα προέρχεται από εισαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών και πρώτων υλών που ενισχύουν την παραγωγική διαδικασία, τότε δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας. Ένα χρόνιο έλλειμμα, όμως, που οφείλεται κυρίως στις εισαγωγές καταναλωτικών αγαθών, αποτελεί λόγο σοβαρής ανησυχίας διότι δείχνει χειροτέρευση της ανταγωνιστικότητας.

## 5.2 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Σε αυτό το σημείο, ύστερα από την σύντομη αναφορά που κάναμε στη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών στο τρίτο κεφάλαιο, ως κομμάτι της άμεσης συμβολής στην οικονομία της χώρας μας, θεωρήσαμε σκόπιμη την λεπτομερή μελέτη της και ποσοτικά, καθότι βασικός στόχος της παρούσας μελέτης είναι να καταδείξουμε τη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας – και ειδικότερα των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές – όσον αφορά το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας μας. Επιπροσθέτως, θεωρήσαμε απαραίτητη την αναφορά μας στους προσδιοριστικούς παράγοντες των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές, καθώς αποτελούν την πιο σημαντική συνιστώσα των διεθνών μας συναλλαγών επί των υπολοίπων υπηρεσιών.

### *5.2.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ*

Αρχικά, θα πρέπει να έχουμε στο νου μας ότι το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας χαρακτηρίζεται από το έλλειμμα που παρουσιάζει ο λογαριασμός εισαγωγών – εξαγωγών, ο οποίος στη μεταπολεμική περίοδο κυμαίνεται περίπου μεταξύ 35-40%. Βραχυχρόνια, ή και μεσοπρόθεσμα, η κάλυψη του ελλείμματος μπορεί να επιδιωχθεί είτε από εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση, είτε από το δανεισμό από το εξωτερικό, είτε από την αύξηση των άδηλων πόρων κι ιδιαίτερα από την αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό είναι αναγκαία όταν αφορά επενδύσεις παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα, ενώ από την άλλη μεριά, ο εξωτερικός δανεισμός δημιουργεί κινδύνους αύξησης της κατανάλωσης και μεγαλύτερης επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών. Όσον αφορά στους άδηλους πόρους, τρία ποσά τους διαμορφώνουν:

- α) το ναυτιλιακό
- β) το ταξιδιωτικό και
- γ) το μεταναστευτικό.

Από αυτό τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις που προέρχονται από την προσφορά υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, η σύνθεση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά σειρά μεγέθους είναι:



- εμβάσματα εφοπλιστών
- εμβάσματα ναυτιλλομένων
- εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία
- ανεφοδιασμός και επισκευές
- φορολογία εφοπλισμού
- άλλες κατηγορίες.

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά το συνάλλαγμα που εισάγεται στη χώρα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και καταγράφεται ως εφοπλιστικό, ένα μέρος του αφορά κάλυψη δαπανών, όπως:

- καταβολή χρηματικών ποσών στις οικογένειες των ναυτικών.
- εξόφληση υποχρεώσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών ή πληρωμή φορολογικών υποχρεώσεών τους.
- άλλες τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας τους.
- δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων τους σε ελληνικούς λιμένες.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι, παρά την σπουδαία συμβολή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην εισροή συναλλάγματος, όπως παρουσιάστηκε πιο πάνω, εντούτοις παρουσιάζει αρκετά μειονεκτήματα, μεταξύ των οποίων είναι και τα ακόλουθα:

- Εμφανίζει ότι το μέγιστο ποσοστό των αποδοχών των πληρωμάτων δαπανάται ή έστω αποθεματοποιείται στο εξωτερικό σε βάρος του επιπέδου διαβίωσης των οικογενειών των ναυτικών.
- Υπερεκτιμά τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών. Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα κατά κανόνα κινούνται παράλληλα προς: α) τον αριθμό των ασφαλισμένων, κατά βαθμούς και ειδικότητα, β) την κίνηση των μισθών, γ) το ύψος των εισφορών εργοδοτών και ασφαλισμένων, που μόνο μακροχρόνια είναι μεταβλητό και δ) την αυξητική κίνηση της ειδικής εισφοράς φόρου που βαρύνει τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία υπό ξένες σημαίες. Δεδομένου ότι τα τέσσερα αυτά μεγέθη κινούνται ανοδικά, οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα θα έπρεπε επίσης να αυξάνουν χωρίς σοβαρές βραχυχρόνιες διακυμάνσεις.
- Εκμηδενίζει ουσιαστικά τα κρατικά έσοδα από τη φορολόγηση της ναυτιλίας

εμφανίζοντας αυτόν τον τομέα της οικονομίας ως απαλλαγμένο από φορολογικά βάρη. Στην πραγματικότητα όμως, το μέγιστο μέρος του φόρου των πλοίων προς το δημόσιο καταβάλλεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες για το λόγο αυτό χρησιμοποιούν εισαγόμενο συνάλλαγμα.

- Υπερεκτιμά το μέγεθος άλλων υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία, όπως είναι οι εργασίες συντήρησης και επισκευής πλοίων, εφοδιασμού, τραπεζικών, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών εργασιών κ.τ.λ.

Με άλλα λόγια, αυτή η κατάταξη των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος δίνει την λανθασμένη εικόνα ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εισπράξεων δεν πραγματοποιείται για την πληρωμή υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία προς την ελληνική ναυτιλία. Έτσι, τα εμβάσματα των εφοπλιστών χαρακτηρίζονται ως μονομερείς μεταβιβάσεις.

Το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στο ακαθάριστο εισόδημα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι κάτι πολύ σημαντικό. Και αυτό γιατί οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μέσα στον ελληνικό χώρο παρουσιάζουν ανελαστικότητα που οφείλεται στα παρακάτω αίτια:

- Ο επαναπατρισμός πολλών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη των υπαρχουσών μονάδων που ανέκαθεν είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα συμβάλλουν στην αύξηση των δαπανών διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.
- Η δομή και η οργάνωση των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιρειών δεν μεταβάλλεται σε περιόδους κυκλικής κάμψης της αγοράς εκτός και αν πρόκειται για κρίσεις μακράς χρονικής διάρκειας. Αντίθετα, το κόστος λειτουργίας των εταιρειών αυτών κινείται ανοδικά και μόνον ο ρυθμός αύξησης μπορεί να είναι μικρότερος σε περιόδους κρίσης.
- Ο παροπλισμός πλοίων στον ελληνικό χώρο οδηγεί σε αυξημένες δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης και αυξάνει αντίστοιχα τις συναλλαγματικές ανάγκες που αφορούν σε: α) εκτέλεση εργασιών που χρειάζονται για τη θέση των πλοίων σε κατάσταση παροπλισμού, β) συντήρηση των παροπλισμένων πλοίων, επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης και πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και γ) προετοιμασία των πλοίων για επανεκκίνηση όταν αρχίσει η ανάκαμψη της

οικονομίας.

- Έχουν αυξηθεί οι υπηρεσίες που προσφέρει η ελληνική οικονομία στο ελληνικό πλοίο, όπως λ.χ. οι μετασκευαστικές και οι επισκευαστικές εργασίες, ο εξοπλισμός, η τραπεζική εξυπηρέτηση, οι ασφαλιστικές και ναυλομεσιτικές εργασίες κλπ.
- Η διεύρυνση της κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία υπό ξένη σημαία αν και αυξάνει το μέγεθος του εισοδήματος των ασφαλιστικών ταμείων εντούτοις δεν υπόκειται σε μεγάλες διακυμάνσεις.
- Σε περίπτωση ανεργίας ευρωπαϊούνται οι αποταμιεύσεις των ναυτικών που βρίσκονται στο εξωτερικό προκειμένου να διασφαλιστεί η συντήρηση των οικογενειών τους.
- Η εξέχουσα θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων της επιτρέπει να υφίσταται τις επιπτώσεις των διακυμάνσεων στη ζήτηση χωρητικότητας<sup>33</sup>.

### *5.2.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ*

Είναι προφανές ότι, όσο αυξάνεται το μερίδιο των υπηρεσιών στο παγκόσμιο ΑΕΠ, τόσο αυξάνεται και η σπουδαιότητά τους για το διεθνές εμπόριο, καθώς οι υπηρεσίες αφορούν σχεδόν το 1/3 του παγκόσμιου εμπορίου.

Για την Ελλάδα, σημαντικότερη συνιστώσα των διεθνών συναλλαγών της επί υπηρεσιών αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές (ναυτιλία). Γι' αυτό και σε αυτό το σημείο εξετάζουμε τους παράγοντες που καθορίζουν τις εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία.

Αφετηρία της διερεύνησης είναι η υπόθεση ότι οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για το διαμετακομιστικό εμπόριο εξαρτώνται από τους διεθνείς ναύλους, το μέγεθος της εν Ελλάδι ναυτιλιακής συστάδας (maritime cluster), που περιλαμβάνει τις εφοπλιστικές εταιρίες, τις εταιρίες παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών και τις εταιρίες παροχής βοηθητικών υπηρεσιών στη

---

<sup>33</sup> Βλάχος, 2000, σελ. 641-645

ναυτιλία, και τη μεταφορική δυναμικότητα (χωρητικότητα) του ελληνόκτητου στόλου. Όσα πιο πάνω αναπτύξαμε δείχνουν ότι το μέγεθος του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισάγεται στην Ελλάδα επηρεάζεται από περισσότερους του ενός παράγοντες, σημαντικότεροι από τους οποίους φαίνεται να είναι:

- 1) η οικονομική συγκυρία, δηλαδή το επίπεδο των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές ή αλλιώς η αντίστοιχη κατάσταση της ναυλαγοράς, και
- 2) το μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου<sup>34</sup>.

Ως ναυλαγορά ή αγορά ναύλων μπορεί να ορισθεί το σύστημα με το οποίο καθορίζονται οι ναύλοι. Γενικότερα, η ανάλυση του συστήματος θα πρέπει να περιλαμβάνει τέσσερα (4) βασικά στοιχεία: το χώρο που προσδιορίζει την αγορά, τα πρόσωπα που δρουν μέσα σε αυτήν, τον τρόπο λειτουργίας της και την αιτιολογία του συστήματος.

Πιο συγκεκριμένα, η ναυλαγορά μπορεί να ορισθεί με διαφορετικούς τρόπους, που όλοι μαζί ή και ο καθένας χωριστά, μπορεί να αποτελέσει έναν περισσότερο ή λιγότερο αναλυτικό ορισμό της.

- Ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι ή πραγματοποιούνται οι μεταφορές.
- Ένα σύνολο από φυσικά και νομικά πρόσωπα που εκφράζουν διαφορετικά συμφέροντα, δρουν με διαφορετικούς τρόπους με σκοπό την επίτευξη των στόχων τους και αλληλεπιδρώντας μεταξύ τους συντελούν στον καθορισμό των ναύλων.
- Ένα σύστημα από αλληλεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες μεταφορές<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Η διάκριση μεταξύ ελληνικού στόλου (που φέρει την ελληνική σημαία) και ελληνόκτητου στόλου (που φέρει ξένη σημαία αλλά ελέγχεται από ελληνικά συμφέροντα) αποτελεί πάντοτε σημείο διαμάχης για τη συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία. Η μελέτη αυτή επικεντρώνεται στον ελληνόκτητο στόλο, αφού ο Ν. 89/1967 επιτρέπει σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες (συνήθως υπεράκτιες εταιρίες ελληνικών συμφερόντων) να ιδρύουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα.

<sup>35</sup> Γκιζιάκης κ.ά., 2006, σελ. 56-57

Έχοντας ως βάση μας τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι από την πλευρά της ζήτησης, την περίοδο 2000-2008<sup>36</sup>, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου που διεκπεραιώνεται διά θαλάσσης (σε όρους τόννοι-μίλια<sup>37</sup>) ανήλθε σε 4,6%. Το 2010, σε σχέση με το προηγούμενο έτος, δηλαδή το 2009, ο ρυθμός μεταβολής των χύδην-ξηρών φορτίων (όπως είναι το σιδηρομετάλλευμα, ο άνθρακας και τα σιτηρά) συμπεριλαμβανομένων και των εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε σε 8,4%, ενώ ο ετήσιος ρυθμός αύξησης για τα φορτία αργού πετρελαίου και ανήλθε σε 4,2%, οδηγούμενος ιδίως από την αυξανόμενη ενεργειακή ζήτηση από τις αναδυόμενες περιοχές της Ασίας. (βλ. Κεφάλαιο 2 – Διάγραμμα 2.2).

Από την πλευρά της προσφοράς, ο παγκόσμιος στόλος αυξανόταν με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως την περίοδο 2002-2005. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με συγκυριακούς παράγοντες<sup>38</sup>, συνετέλεσε στην περαιτέρω ανισοροπία μεταξύ προσφερόμενων και ζητούμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία οφείλονται τα ιστορικά υψηλά επίπεδα ναύλων που σημειώθηκαν (πρωτίστως στο κλάδο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου). Στις μέρες μας, συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο: η πτώση δεικτών, όπως π.χ. ο BDI και ο BDTI τα πρώτα τρίμηνα του 2012, υποδηλώνει ότι η τάση αυτή θα συνεχιστεί τουλάχιστον έως το τέλος του έτους, αν ληφθούν υπόψη η αύξηση των παραδόσεων νέων πλοίων σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου του παγκόσμιου ΑΕΠ και του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου. Μόνος παράγοντας ανάσχεσης της πτωτικής πορείας των ναύλων θα είναι φέτος η αύξηση του αριθμού των πλοίων του παγκόσμιου στόλου που αποσύρονται ή τίθενται σε αργία.

Όσον αφορά τον ελληνόκτητο στόλο, η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών των τελευταίων ετών παγκοσμίως και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών, μέχρι το 2007, συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων

---

<sup>36</sup> Τα στοιχεία για τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου δημοσιεύονται με μεγάλη χρονική υστέρηση και υπόκεινται σε συχνές αναθεωρήσεις. Κατά τη συγγραφή της παρούσας εργασίας τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούσαν μέχρι και το έτος 2010. Για το 2011 είναι απλά προβλέψεις.

<sup>37</sup> Ως τόννος-μίλι ορίζεται η μεταφορά ενός τόννου προϊόντος σε απόσταση ενός μιλίου. Επομένως, η μέτρηση των παρεχόμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε τόννους-μίλια καταγράφει μεταβολές τόσο του όγκου των μεταφερόμενων προϊόντων όσο και της απόστασης που διανύεται.

<sup>38</sup> Καθυστέρηση στη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων στους λιμένες λόγω ανεπαρκών υποδομών, έντονα καιρικά φαινόμενα (π.χ. τυφώνας Κατρίνα) κ.ά.

πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε και από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και αποτυπώνεται στον Πίνακα 5.1.

Η διαδικασία ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμισή του, όπως αυτό αποτυπώνεται στη μείωση της μέσης ηλικίας του. Έτσι, επενδύοντας σε έναν ανανεωμένο στόλο και σε μία ποιοτική ναυτιλία, δημιουργούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις για καλύτερες μελλοντικές προοπτικές. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι σημαντικά μικρότερη από εκείνη τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνόκτητου στόλου, και αυτό αντικατοπτρίζει τη δυναμικότητα του τομέα και τις πολλά υποσχόμενες προοπτικές του. Την τελευταία δεκαετία ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχεί περίπου στο 17% του παγκόσμιου. Συγκεκριμένα, ο ελληνόκτητος στόλος εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση στους κλάδους των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και των πετρελαιοφόρων, ενώ υπολείπεται σημαντικά στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων<sup>39</sup>.

### 5.3 Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Την περίοδο 2000-2008, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, αφού κάλυψε πάνω από 20% του συνεχώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Έχοντας, λοιπόν, υπ' όψιν μας ότι το μεγαλύτερο μέρος των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών από μεταφορές είναι οι εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων μεταφορών (περίπου 93%), κάνουμε μία σύντομη και περιεκτική αναφορά όσον αφορά τις δραστηριότητες που τις απαρτίζουν.

Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν:

1. Μεταφορά αγαθών, η οποία διακρίνεται σε υπηρεσίες για:

- α) μεταφορά αγαθών από/προς την χώρα αναφοράς και
- β) διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οποίες προσφέρονται σε τρίτες χώρες.

2. Μεταφορά προσώπων, και

3. Λοιπές ή βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες, δηλαδή ελλιμενισμός, πλοήγηση

---

<sup>39</sup> Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Γράπεζα της Ελλάδος, σελ.227

κ.ά.

Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών μεταφορών για το 2011 αντιστοιχούν στο 3,6% του ΑΕΠ της χώρας. Η σημαντικότερη συνιστώσα των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών μεταφορών είναι οι εισπράξεις για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες παρουσίασαν σημαντικά ταχύτερη αύξηση την πιο πάνω περίοδο. Ειδικότερα, οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών σχεδόν διπλασιάστηκαν από το 2002 μέχρι το 2009 και εξακολουθούν να παραμένουν υψηλές ακόμη και σήμερα παρά την τρέχουσα παγκόσμια κρίση. Η επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ναύλων από το 2004 και μετά λόγω της υψηλότερης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους της Κίνας.

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

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1

#### Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2002-2011)

Ποσά σε εκατ. ευρώ

Έτος	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών</b>	4.0055	5.143	7.918	8.306	8.2557	10.25	11.131	7.472	8.088	7.6302
<b>Εισπράξεις</b>	7.997	8.9611	12.404	12.953	13.25	15.678	17.623	12.247	14.013	12.7109
<b>Πληρωμές</b>	3.9915	3.8179	4.486	4.6464	5.0245	5.2468	6.4866	4.7897	5.925	5.0807
<b>Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών</b>	0.4345	0.1365	0.1355	-0.723	-3.3905	-5.5203	-4.7055	-3.3569	-3.6213	-3.2612
<b>Εξαγωγές Πλοίων (εισπράξεις)</b>	0.531	0.2605	1.2914	1.602	1.6318	2.2754	1.582	0.7717	0.7986	0.7547
<b>Εισαγωγές Πλοίων (πληρωμές)</b>	-0.0961	-0.1242	-1.1558	-2.325	-5.0223	-7.7957	-6.2869	-4.1286	-4.4199	-4.0159
<b>Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (μετά από τις καθαρές εισαγωγές πλοίων)</b>	4.44	5.2796	8.0539	7.553	4.865	4.731	6.434	4.1151	4.4667	4.369

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

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



Επειδή τα παρόντα διαθέσιμα στοιχεία για το έτος 2012 είναι περιορισμένα, θεωρήσαμε απαραίτητη έστω την αναφορά μας σε αυτά και την σύγκρισή τους με την ίδια αντίστοιχη περίοδο προηγούμενων ετών. Έτσι, το καθαρό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξήθηκε ελαφρώς το πρώτο εξάμηνο του 2012 ως αποτέλεσμα της προσπάθειας ανάκαμψης της ναυλαγοράς, ωστόσο και οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία αυξήθηκαν. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στο α' εξάμηνο του 2012 στα 3,752 δισ. ευρώ έναντι 3,652 δισ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2011 και 4,113 δισ. ευρώ το πρώτο εξάμηνο του 2010.

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

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

Η αύξηση των καθαρών εισπράξεων από την ναυτιλία είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών στο οκτάμηνο, το οποίο με την σειρά του συνέβαλλε στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να κάνουμε μια παρένθεση για να θυμίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν αποτελεί τη μόνη κατηγορία συναλλαγματικής εισροής στην ελληνική οικονομία με προέλευση τη ναυτιλία: Ένα μέρος από τα κέρδη σε ξένο συνάλλαγμα που αποκομίζει το εφοπλιστικό κεφάλαιο από τη διεθνή του δραστηριότητα (που έχει, όπως είπαμε το χαρακτήρα εξαγωγικής δραστηριότητας) δεν επενδύεται και πάλι στη ναυτιλία (επένδυση που, σε ό, τι αφορά την ελληνική ναυτιλία, αποτελεί διευρυμένη αναπαραγωγή ελληνικού σταθερού κεφαλαίου, ανεξάρτητα από το ότι η οικονομική αυτή δραστηριότητα γίνεται σε ξένο συνάλλαγμα), αλλά σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (κυρίως της μεταποίησης). Το κεφάλαιο που επενδύεται στην ελληνική οικονομία από τους εφοπλιστές αναφέρεται στη βιβλιογραφία ως

«κοσμοπολίτικο», «διεθνές», «ομογενειακό» και «εφοπλιστικό». Όλοι αυτοί οι ορισμοί χρησιμοποιήθηκαν για να χαρακτηρίσουν την εισροή εφοπλιστικού κεφαλαίου από το εξωτερικό και να υπογραμμίσουν τη διαφορά του από το ξένο κεφάλαιο που επενδύεται στην Ελλάδα<sup>40</sup>. Τα κέρδη αυτά του εφοπλιστικού κεφαλαίου επενδύονται στους μη ναυτιλιακούς κλάδους αφού πρώτα εισαχθούν στη χώρα με τη μορφή ξένου συναλλάγματος. Τη μεταπολεμική περίοδο, οι εφοπλιστές επένδυσαν εκτεταμένα στον δευτερογενή τομέα της οικονομίας, και πιο συγκεκριμένα στην επεξεργασία πετρελαίου και άνθρακα, στη μεταλλουργία, στα μεταφορικά μέσα, στην εξόρυξη ορυκτών, στις χημικές βιομηχανίες και στις χαρτοβιομηχανίες. Επίσης, επένδυσαν και στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, π.χ. σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, κατασκευές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις. Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν, όπως είναι γνωστό τον κλάδο διύλισης πετρελαίου (με εξαίρεση τα κρατικά διυλιστήρια), ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έλεγχαν και το ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο της χώρας.

Οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανέκαθεν γεφύρωναν το κενό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο δημιουργήθηκε κυρίως από το χρόνιο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου. Ο παρακάτω πίνακας (ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2) καταδεικνύει τη σημασία τους για την Ελληνική οικονομία – δηλαδή για τα μακροοικονομικά της μεγέθη – και το εξωτερικό ισοζύγιο.

---

<sup>40</sup> Θεοτοκάς κ.ά., 2007

## ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2

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

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

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

#### 5.3.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ

Σε αυτό το σημείο θεωρούμε ότι αξίζει να κάνουμε μία σύγκριση του ναυτιλιακού συναλλάγματος με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό, με σκοπό να καταδείξουμε τα επιπρόσθετα οφέλη που αποκομίζει η οικονομία από τον τομέα της ναυτιλίας, δεδομένου ότι αποτελεί καθαρή εισροή. Επίσης, διότι είναι αξιόλογη η αυξημένη εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το τουριστικό και με εκείνο από

τις εξαγωγές εμπορευμάτων. Όπως είναι γνωστό, η εισροή ταξιδιωτικού συναλλάγματος προϋποθέτει δαπάνες (δηλαδή εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό) για την εισαγωγή του ξενοδοχειακού, τεχνικού και μηχανολογικού εξοπλισμού, αλλά και για τις κάθε είδους εκτεταμένες διαφημίσεις της χώρας στο εξωτερικό. Ανάλογα είναι και τα μειονεκτήματα στο συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης, αφού το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού που χρησιμοποιεί η εγχώρια βιομηχανία εισάγεται από το εξωτερικό. Αντίθετα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ουσιαστικά καθαρό. Οι μόνες εκροές συναλλάγματος είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, για τις επισκευές και τις μετασκευές καθώς και η εξαγωγή συναλλάγματος που αφορά τη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό (δηλαδή για τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών στο εξωτερικό) και για την συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των εφοπλιστών, εκροή η οποία είναι πολύ μικρή σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (ποσοστό λιγότερο του 1% του συνολικού ναυτιλιακού συναλλάγματος).

Επιπλέον, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα χαρακτηρίζεται από ένα βαθμό σταθερότητας σε σύγκριση με το ταξιδιωτικό ή το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Η ανελαστικότητα του ναυτιλιακού συναλλάγματος στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας επιβάλλει την ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας στα υποδείγματα της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης. Και αυτό διότι οι εξελίξεις των εισπράξεων σε συνάλλαγμα από τη ναυτιλία επηρεάζονται από δύο παράγοντες, δηλαδή:

α) Τον εγχώριο ρυθμό πληθωρισμού

Γνωρίζουμε ότι ένα μέρος του εισοδήματος της ναυτιλίας εισάγεται στη χώρα με τη μορφή συναλλάγματος και έρχεται να καλύψει ανελαστικές δαπάνες που αφορούν τη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των υπηρεσιών που παρέχει η χώρα στη ναυτιλία. Ο εγχώριος πληθωρισμός όμως οδηγεί σε αύξηση των υπηρεσιών ή σε μείωση αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών, με αποτέλεσμα την αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα.

β) Την εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος

Ενδεχόμενη υποτίμηση του νομίσματος, λόγω της ανελαστικότητας των δαπανών που καλύπτει το εισρεόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, οδηγεί σε μείωση του κόστους παροχής των υπηρεσιών που η χώρα παρέχει καθώς και μείωση του πραγματικού

εισοδήματος των εργαζομένων στο εξωτερικό. Όσον αφορά τα πραγματικά εισοδήματα, επειδή οι Έλληνες αμείβονται με δολάρια, με μικρότερο ποσό συναλλάγματος θα διατηρούν σε ίδιο επίπεδο την αγοραστική δύναμη του εισοδήματος τους<sup>41</sup>.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3

#### Σύγκριση Ναυτιλιακού, Ταξιδιωτικού και Μεταναστευτικού Συναλλάγματος (2002-2011)

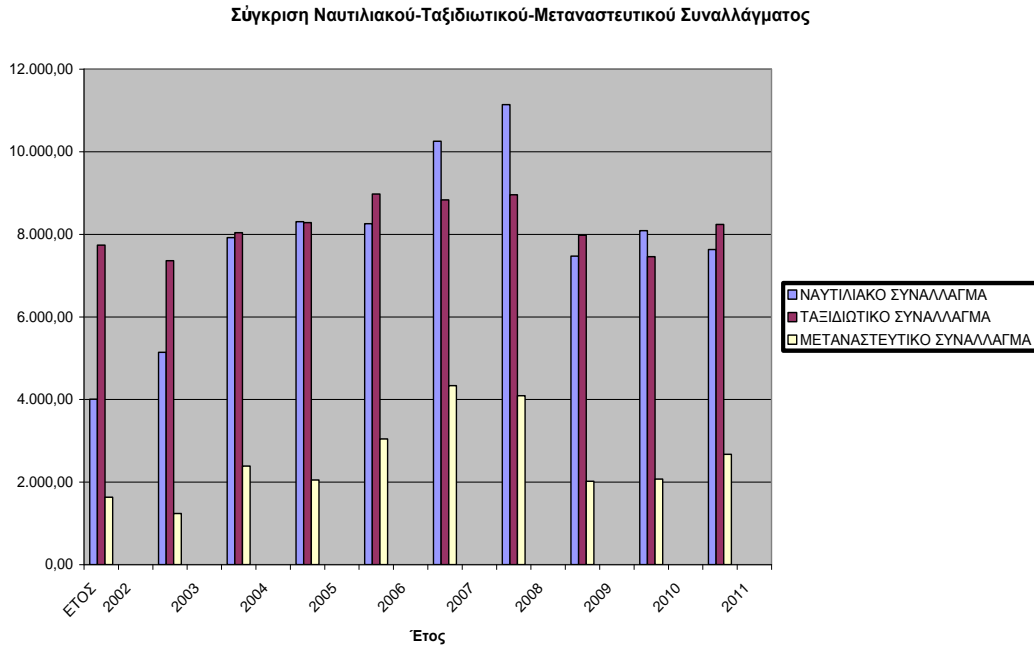
ΕΤΟΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2002	4.005,5	7.736,0	1.633,5
2003	5.143,2	7.359,3	1.239,4
2004	7.918,2	8.037,4	2.386,1
2005	8.306,1	8.283,8	2.048,6
2006	8.255,7	8.973,9	3.041,3
2007	10.251,7	8.833,5	4.332,3
2008	11.139,0	8.956,8	4.090,8
2009	7.471,9	7.975,7	2.017,4
2010	8.088,3	7.455,3	2.071,5
2011	7.630,2	8.238,2	2.671,8

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

<sup>41</sup> Βλάχος, 2000, σελ. 647-648

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1

### Σύγκριση Ναυτιλιακού-Ταξιδιωτικού-Μεταναστευτικού Συναλλάγματος



#### 5.3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΔΑΝΕΖΙΚΟ

Πριν προχωρήσουμε στην συγκριτική παρουσίαση των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές των δύο (2) χωρών, θεωρήσαμε ότι θα πρέπει να αναφερθούμε – εν τάχει – στα χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν την οικονομία της Δανίας.

Η Δανία είναι αγροτική χώρα λόγω της μορφολογίας του εδάφους της που ευνοεί τις καλλιέργειες ενώ σημαντικό ρόλο στην εθνική οικονομία παίζει και η αλιεία. Η Δανία βρίσκεται στην κορυφή των τεχνολογικά ανεπτυγμένων χωρών και αποτελεί μια καπιταλιστική οικονομία της ελεύθερης αγοράς.

Ταυτόχρονα, όμως, με τη γεωργία και την κτηνοτροφία άρχισε να αναπτύσσεται με συστηματικό τρόπο και η ναυπηγική. Ο ορυκτός της πλούτος δεν είναι σημαντικός ενώ πετρέλαιο εξορύσσεται σε μικρές ποσότητες στη Βόρεια Θάλασσα, ωστόσο δεν είναι αρκετό για να καλύπτει τις ανάγκες της χώρας. Το εμπορικό ισοζύγιο είναι συνήθως παθητικό και αντισταθμίζεται με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Εξάγονται γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, μηχανήματα και είδη ναυπηγικής και τεχνολογία αιολικών

συστημάτων. Η Δανία, στη στρατηγική θέση που βρίσκεται, αποτελεί το σημείο συνάντησης των συγκοινωνιών Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης<sup>42</sup>, ενώ γενικότερα, μπορεί να λεχθεί ότι ο ναυτιλιακός κλάδος ξεχωριστά έχει τη δική του παγκοσμιοποίηση.

Το δανέζικο ναυτιλιακό πλέγμα αποτελείται βασικά από τις βιομηχανίες που σχετίζονται με τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης καθώς και την εκμετάλλευση των πόρων κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας. Επιπροσθέτως, το δανέζικο ναυτιλιακό πλέγμα συνδέεται με μία κοινή ομάδα χρηστών από την άποψη των αγοραστών των μεταφορών, του εμπορίου μεταξύ των επιχειρήσεων και της εκμετάλλευσης των κοινών τεχνολογιών και των ιδίων ομάδων του εργατικού δυναμικού.

Πιο συγκεκριμένα, το ναυτιλιακό πλέγμα της Δανίας απαρτίζονται οι ακόλουθοι κλάδοι:

#### **Βασικές βιομηχανίες**

- Ναυτιλία
- Ναυτιλιακή βιομηχανία
- Ναυπηγική βιομηχανία
- Βιομηχανία εξοπλισμού
- Υπεράκτια εξόρυξη

#### **Σχετικές βιομηχανίες**

- Το δανέζικο Ναυτικό
- Αλιεία
- Υπηρεσίες αναψυχής και αθλητισμού

#### **Δευτερεύουσες βιομηχανίες**

- Προμηθευτές
- Υπεργολάβοι

#### **Υποστηρικτικά ιδρύματα**

- Κρατικές αρχές
- Διεθνείς οργανισμοί
- Επιχειρηματικές οργανώσεις
- Πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα για ανταλλαγή γνώσεων<sup>43</sup>

Η Δανία στις μέρες μας απολαμβάνει μία πολύ καλή θέση, με τη ναυτιλία της να

---

<sup>42</sup> [www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)

<sup>43</sup> [www.dma.dk](http://www.dma.dk)

συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πιο ανταγωνιστικές σε παγκόσμιο επίπεδο. Πάνω από το ήμισυ των εξαγωγικών υπηρεσιών της Δανίας οφείλεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Δανέζικη ναυτιλία κατέχει μία ισχυρή θέση στην παγκόσμια σκηνή και ξεχωρίζει για την ποιοτική της ναυτιλία, κυρίως διότι η ηλικία του εμπορικού της στόλου είναι πολύ μικρότερη από τον μέσο όρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012, η μέση ηλικία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ήταν σχεδόν 9,6 χρόνια, ενώ του δανέζικου 8,2 χρόνια. Το γεγονός ότι ο εμπορικός της στόλος είναι από τους νεότερους σημαίνει ότι οι Δανοί εφοπλιστές έχουν επενδύσει σε έναν σύγχρονο και υψηλής ενεργειακής απόδοσης στόλο. Την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2012, αποτελείτο από 603 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 14 εκατ. DWT και 11,6 GT. Διαχειρίζεται περίπου το 7% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ ευθύνεται για το 10% του συνολικού κύκλου εργασιών των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων. Επιπροσθέτως, και τα άλλα στοιχεία του ναυτιλιακού πλέγματος επίσης αποτελούν μία σημαντική συνεισφορά στα έσοδα από τις εξαγωγές. Οι πιο σημαντικές αγορές για τη Δανέζικη Ναυτιλία είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι ΗΠΑ, η Ανατολική Ασία, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Ρωσία και η Βραζιλία<sup>44</sup>.

Το 2011, οι πλοιοκτήτες συνεισέφεραν περίπου 183 δις DKK (περίπου €24,6 δις) στο δανέζικο ισοζύγιο πληρωμών, και παρά τις υψηλές τιμές του πετρελαίου, η βιομηχανία των εφοπλιστών εξασφάλισε μια καθαρή συμβολή στο δανέζικο ισοζύγιο πληρωμών της τάξης των 30 δις DKK (περίπου €4,04 δις). Στα παραπάνω δεν συμπεριλαμβάνονται οι δραστηριότητες του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καλύπτουν δραστηριότητες σε δανέζικα, βρετανικά, γερμανικά και νορβηγικά εδάφη της Βόρειας θάλασσας, αλλά και στη Μέση Ανατολή, την Αφρική, τη Βόρεια και Νότια Αμερική, καθώς και τον Καύκασο, που οδηγούν σε παρόμοια καθαρή συνεισφορά στο ισοζύγιο πληρωμών. Στην περίπτωση της Ελλάδος τα συνολικά καθαρά έσοδα από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών – για το ίδιο έτος – αντιστοιχούσαν σε περίπου €7,6 δις.

Η Ελλάδα και η Δανία είναι οι μόνες χώρες του ΟΟΣΑ με σταθερά κέρδη από τις συναλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, και άρα και καθαρά έσοδα σε ξένο νόμισμα. Και για τις δύο (2) χώρες, το στοιχείο αυτό καθιστά μια

---

<sup>44</sup> [www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk)



σημαντική καθαρή συνεισφορά στο ισοζύγιο πληρωμών.

Όμως, το συνάλλαγμα που εισπράττεται από τη ναυτιλία όσον αφορά τις δύο (2) χώρες είναι δυσανάλογο. Η διαφορά μεταξύ κερδών και χωρητικότητας οφείλεται στο γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες της Δανίας χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό ναυλωμένα πλοία, ενώ αντίθετα ο ελληνικός στόλος αποτελείται κυρίως από φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια και άρα απασχολείται, ως επί το πλείστον, στην ελεύθερη αγορά. Δεδομένου ότι ένα μεγάλο μέρος της δανέζικης ναυτιλιακής αγοράς λειτουργεί σε υψηλής προστιθέμενης αξίας αγορές, εκτιμάται ότι το 10% του συνολικού κύκλου εργασιών των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων συνδέεται με δανέζικης ιδιοκτησίας ή ελεγχόμενα πλοία.

## 6. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### 6.1 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Κατά τη διάρκεια του αιώνα που πέρασε σημειώθηκαν μεγάλες αλλαγές που άλλαξαν ριζικά το τοπίο και οδήγησαν τη ναυτιλία να μεταφέρει σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου. Ακόμη, οι αλλαγές που συντελέστηκαν εμφάνισαν στο προσκήνιο νέες ναυτιλιακές δυνάμεις και παραμέρισαν παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Επιπροσθέτως, η δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει αλλάξει έχοντας ως αποτέλεσμα να υπάρχουν στις μέρες μας επιμέρους κατηγορίες δραστηριοποίησης με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Μπορούμε να πούμε ότι βρισκόμαστε στη μέση μιας συνεχόμενης τεχνολογικής επανάστασης, η οποία συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, του οικονομικού φαινομένου της απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο, και στην ευρύτερη οικονομική ζωή, μέσω του οποίου δημιουργείται μια παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, οι ποιοτικές υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών θα παίξουν καταλυτικό ρόλο. Η Ελλάδα – διαδραματίζοντας ανέκαθεν σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο σκηνικό – θα πρέπει να έχει δυνατή φωνή στους διεθνείς οργανισμούς όπου καθορίζονται και θα καθορίζονται σε ολόένα αυξανόμενο βαθμό οι «κανόνες του παιχνιδιού». Γι' αυτό το λόγο η χώρα μας στους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς, που έχουν να κάνουν με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί θέσεις που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών και τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτικές ή περιφερικές πρακτικές. Μια από τις προκλήσεις που θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε μελλοντικά είναι βέβαιο ότι θα είναι ο αμείωτος ρυθμός της τεχνολογικής επανάστασης. Μέσω της εξέλιξης των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στόγματος και πορείας θα βελτιωθούν τόσο οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο και η ασφαλής ναυσιπλοΐα του και η δυνατότητα άμεσης παροχής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος. Η τεχνολογία προβλέπεται ότι θα αυξήσει τη ταχύτητα των πλοίων καθώς και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τους. Έτσι τα περιθώρια του ανθρώπινου λάθους θα στενέψουν, ενώ επίσης θα υπάρξει επιπρόσθετη

αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και ανάδειξη της ναυτικής εκπαίδευσης σε ακρογωνιαίο λίθο της δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο στίβο. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία, τόσο στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ένωσης όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσιών μεταφορών στο οποίο δραστηριοποιείται, είναι μεγάλες γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές θα πρέπει να καθορίζονται με γνώμονα την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη<sup>45</sup>.

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία δύο έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου από την άλλη. Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεώς τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησης του παγκοσμίου στόλου δεν αναμένεται να πλησιάσει τα επίπεδα ισορροπίας του.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες.

---

<sup>45</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές έτσι ώστε να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου. Εξάλλου, η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών<sup>46</sup>.

Έτσι, κάνοντας «στοχευμένες» κινήσεις, οι Έλληνες εφοπλιστές και το 2012 συνεχίζουν να επενδύουν στην αγορά πλοίων παρά το γεγονός ότι οι χρηματοδοτήσεις από τις τράπεζες είναι μετρημένες και οι αξίες των μετοχών των εισηγμένων εταιρειών βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα. Σύμφωνα με στοιχεία του οίκου Allied Shipbroking, από τις αρχές του έτους οι Έλληνες εφοπλιστές δαπάνησαν περί τα 549 εκατ. δολάρια για την αγορά 29 πλοίων διαφορετικών τύπων. Από αυτά τα 13 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου για τα οποία δαπανήθηκαν 214,4 εκατ. δολάρια, τα 13 είναι δεξαμενόπλοια για τα οποία δόθηκαν 266,1 εκατ. δολάρια και για τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επενδύθηκαν 69 εκατ. δολάρια. Σε διεθνές επίπεδο, τους πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους, οι ισχυρότερες ναυτιλιακές χώρες φέρεται να έχουν επενδύσει 1,2 δισ. δολάρια για την αγορά 184 πλοίων.

## 6.2 ΟΡΘΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η κρίση στην παγκόσμια ναυτιλία επηρεάζει σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας. Η συρρίκνωση των φορτίων, η πτώση των ναύλων, οι ακυρώσεις των παραγγελιών ναυπήγησης πλοίων και ο περιορισμός της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών φέρνει νέα δεδομένα στη διαχείριση των εταιρειών. Στην Ελλάδα, η κρίση μείωσε σημαντικά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καθώς και τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Έτσι, η ανεργία χτυπά και τη ναυτιλία και τα ναυπηγεία. Με την επανασύσταση του υπουργείου Ναυτιλίας, επιχειρείται τώρα να δημιουργηθούν προϋποθέσεις ανάπτυξης στη ναυτιλία. Έτσι, η νέα στρατηγική θα πρέπει να κινηθεί σε τρία (3) επίπεδα.

Το πρώτο επίπεδο είναι η προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία και η απασχόληση ιδιαίτερα μεγάλου αριθμού ανθρώπων στη θάλασσα. Το δεύτερο επίπεδο

---

<sup>46</sup> Έρευνα της Petrofin S.A.

είναι η ενεργοποίηση των δυνατοτήτων που έχει ο ναυπηγικός και επισκευαστικός τομέας, ενώ το τρίτο επίπεδο είναι η αξιοποίηση των λιμένων και των μαρίνων. Όσον αφορά στο θέμα της προσέλκυσης πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και στην αύξηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, μέσω εγκατάστασης νέων ναυτιλιακών εταιρειών και γραφείων, έχει τεθεί ως στόχος η απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, τόσο για την εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία, όσο και για την ίδρυση και εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών. Στόχος είναι να προωθηθεί εκσυγχρονισμός και κατάλληλη υποστήριξη του νηολογίου με στόχο την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας και την προσέλκυση ναυτιλιακού συναλλάγματος, η δημιουργία μιας ενιαίας ναυτιλιακής θυρίδας για την εξυπηρέτηση των χρηστών της ναυτιλίας, αλλά και την προσέλκυση μεγάλων εταιρειών διαχείρισης και ανάπτυξης εμπορικών στόλων, μέσω της εξάλειψης της γραφειοκρατίας και της αποτελεσματικής επί 24ώρου βάσεως παροχής υπηρεσιών, καθώς επίσης και προσέλκυση στην Ελλάδα – μέσω πλέγματος κινήτρων – εταιρειών παροχής βοηθητικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν μελέτες που επιβεβαιώνουν την υστέρηση της χώρας μας έναντι άλλων χωρών όπως είναι η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Νορβηγία, που έχουν δημιουργήσει ελκυστικές συνθήκες. Εκτιμάται ότι η δράση αυτή θα προσφέρει στην ελληνική ναυτιλία ανταγωνιστικότερες υπηρεσίες, θα προσδώσει προστιθέμενη αξία στο εθνικό προϊόν και θα ενισχύσει την εθνική μας οικονομία. Ωστόσο, η πραγματικότητα είναι σκληρή. Σύμφωνα με έρευνα της Petrofin SA, κατά την περσινή χρονιά μειώθηκαν οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στην Ελλάδα. Για παράδειγμα, οι εταιρείες πριν από το 2005 ήταν 690 και έφθασαν τις 762 το 2011 εξαιτίας της μεγάλης ανόδου της ναυλαγοράς. Εντυπωσιακό – και ίσως αναμενόμενο – είναι το γεγονός ότι οι μικρές εταιρείες που είχαν 1 με 2 πλοία επλήγησαν περισσότερο. Οι μεσαίου μεγέθους εταιρείες είτε αύξησαν τα πλοία τους είτε μείωσαν τον στόλο τους. Το συμπέρασμα είναι ότι οι μικροί εφοπλιστές, κυρίως της Μεσογειακής ναυτιλίας, κινδυνεύουν με εξαφάνιση και απαιτείται λήψη μέτρων, αλλιώς υπάρχει κίνδυνος να χαθούν από την ελληνική ναυτιλία πάνω από 300 πλοία. Το άλλο επίπεδο στο οποίο θα πρέπει να εστιάσουμε για να δημιουργηθεί ανάπτυξη είναι ο ναυπηγικός τομέας. Δηλαδή, θα πρέπει να ξεκινήσουν εκείνες οι διαδικασίες διαμόρφωσης των προϋποθέσεων ώστε να βρεθεί τρόπος συνεργασίας των ναυπηγείων και προσέλκυσης πλοίων στις ναυπηγικές εσχάρες. Είναι γεγονός ότι τα τρία μεγάλα

ναυπηγεία της χώρας αντιμετωπίζουν οξυμένα οικονομικά προβλήματα, ενώ οι 400 εταιρείες που δραστηριοποιούνται γύρω από τη ναυπηγοεπισκευή φυτοζωούν. Έχει διαπιστωθεί ότι η Ελλάδα έχει μηδενική ναυπηγική παραγωγή και μηδαμινή επισκευαστική δραστηριότητα και αυτό αντανακλά την αποβιομηχάνιση της χώρας των τελευταίων δεκαετιών. Ο σχεδιασμός είναι μονόδρομος για να επιστρέψει η δραστηριότητα στη χώρα μας, ο οποίος θεωρεί ότι είναι παράδοξο και απαράδεκτο η Ελλάδα, η πρώτη ναυτική δύναμη παγκοσμίως, να μην μπορεί να έχει αυτή τη δραστηριότητα εδώ, στην χώρα μας.

Στο τρίτο επίπεδο που θα πρέπει να δοθεί βάρος στη ναυτιλιακή πολιτική, είναι στα λιμάνια. Η επιλογή της παραχώρησης τμημάτων των λιμενικών εργασιών αποτελεί μονόδρομο και σύντομα θα αρχίσουν οι διαδικασίες παραχώρησης τμημάτων στον ΟΛΠ, στον ΟΛΘ και στα περιφερειακά λιμάνια, κυρίως σε εκείνα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την κρουαζιέρα. Επισημαίνεται ότι για την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και την προσέλκυση επενδύσεων χρειάζεται στρατηγική και χρειάζεται εθνική ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική τόσο για τα μεγάλα λιμάνια, όσο και για τα μικρά περιφερειακά λιμάνια και τα λιμενικά ταμεία. Ταυτόχρονα απαιτείται να ανοίξουν και άλλα ζητήματα, όπως είναι η ακτοπλοΐα, η ναυτική εκπαίδευση, οι αναβάθμιση των υπηρεσιών στη ναυτιλία, διότι οι εποχές είναι ιδιαίτερα δύσκολες και για το λόγο αυτό οι παρεμβάσεις πρέπει να είναι άμεσες και αποτελεσματικές<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάλυση που προηγήθηκε μας επιτρέπει στο σημείο αυτό να διατυπώσουμε ορισμένα συμπεράσματα σε σχέση με το χαρακτήρα και το ρόλο της ναυτιλίας, τόσο στο πλαίσιο της ελληνικής οικονομίας, όσο και αναφορικά με την άρθρωση της στη διεθνή οικονομία.

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί διαχρονική αξία στην οικονομία της χώρας μας και αυτό γιατί η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη διά θαλάσσης μεταφορά κάθε είδους φορτίου διακινώντας ετησίως σημαντικότατο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου με 3.848 πλοία, εκ των οποίων τα 2.096 υπό ελληνική σημαία.

Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο brand name στον τομέα της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές. Κατάφερε όχι μόνο να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση ως cross trader, αλλά και να παραμείνει εκεί γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας.

Χάρη σε αυτήν την ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται, είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Τα χαρακτηριστικά που δίνουν σήμερα στον ελληνικό στόλο πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας είναι:

1. Μεγέθυνση, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών.
2. Ανανέωση του στόλου με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.
3. Εξειδίκευση: τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά έδιναν έμφαση σε πλοία versatile, απασχολούμενα κυρίως στις αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, ενώ αναμένοντας τις εξελίξεις η ελληνική ναυτιλία επένδυσε σε containerships, LPG, car carriers, chemicals,

καθώς και – σε περιορισμένο βαθμό – σε drilling ships και support vessels. Επίσης η ελληνική ναυτιλία έχει επενδύσει σε 47 μονάδες LNG.

Και τα τρία επίπεδα δράσης – μεγέθυνση, ανανέωση και εξειδίκευση – είναι η απάντηση στις νέες ενεργειακές και καταναλωτικές ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και στα νέα εμπορικά δίκτυα συναλλαγών (trading patterns).

Αξίζει να σημειωθεί ότι παραδοσιακά η ναυτιλία διακρίνεται ως μια βιομηχανία στην οποία καταναλώνεται λιγότερο κεφάλαιο σε σχέση με αυτό που παράγεται. Γεγονός που έχει ως συνέπεια τη διαχρονική επένδυση ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών στη ναυτιλιακή αγορά, που σε συνδυασμό με τραπεζικό δανεισμό σε πρώτη φάση αλλά και με πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές σε επόμενη επέτρεψαν τη στήριξη της έντονης επενδυτικής δραστηριότητας.

Είναι σημαντικό επίσης ότι η παραδοσιακή δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, είτε οικογενειακού είτε εταιρικού προφίλ, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στη διαχείριση και στη λήψη αποφάσεων. Αυτό επιτρέπει στους φορείς να είναι σε διαρκή αναζήτηση ευκαιριών.

Στη σημερινή συγκυρία η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι αναιμικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας μειώνουν δραματικά τη ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυλαγορές.

Σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα θα πρέπει να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης σε ποιοτικό tonnage και σε χαμηλές τιμές.

Η κρίση χρέους, η ανάγκη για απομόχλευση και κεφαλαιακή ενίσχυση στις ευρωπαϊκές τράπεζες αλλά και το excess tonnage που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην αγορά ενδεχομένως να αποθαρρύνουν τη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. Ως εκ τούτου θα σημειωθεί μείωση στις τιμές των πλοίων πιο γρήγορα και σε συνδυασμό με τον εντονότερο ρυθμό διάλυσης πλοίων (scrapping), δραστηριότητα που αναμένεται να φτάσει τα 42 εκατ. dwt το 2012, θα επιταχύνει την ανάκαμψη της αγοράς. Φυσικά, ως απόρροια των παραπάνω, θα επωφεληθούν περισσότερο όσα συγκροτήματα απολαμβάνουν σήμερα χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)



Συνοψίζοντας, μπορούμε να διατυπώσουμε τα εξής:

1) Η ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό παραγωγικό οικονομικό κλάδο.

Από οικονομική άποψη η διαδικασία μεταφοράς ενός εμπορεύματος αποτελεί στάδιο της διαδικασίας παραγωγής του εμπορεύματος αυτού, στάδιο της διαδικασίας σχηματισμού της αξίας και της υπεραξίας που περιέχει το εμπόρευμα κατά τη στιγμή της τελικής πραγματοποίησης του στην αγορά.

2) Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν εγχώριο παραγωγικό κλάδο με, σχεδόν αποκλειστικά, εξαγωγικό προσανατολισμό. Παράλληλα, η ελληνική ναυτιλία έχει ως βάση της το ελληνικό κράτος σε ό, τι αφορά τη θέση και παρέμβασή της στους διεθνείς ναυτιλιακούς και οικονομικούς οργανισμούς, σε ό, τι αφορά ακόμα τις παρεμβάσεις της για τον επηρεασμό των διεθνών κανόνων και «προδιαγραφών» που ρυθμίζουν τις ναυτιλιακές μεταφορές, ότι, δηλαδή, συγκροτείται (οικονομικά και πολιτικά) ως η «ελληνική μερίδα» της παγκόσμιας ναυτιλίας (του παγκόσμιου εφοπλιστικού κεφαλαίου).

Σε ό, τι αφορά τώρα τον εξαγωγικό χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας, αυτός μας έχει απασχολήσει εκτεταμένα και θυμίζουμε μόνο το βασικό μας συμπέρασμα: Η ελληνική ναυτιλία εξάγει υπηρεσίες διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων και (δευτερευόντως) επιβατών.

3) Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία υπό ξένες σημαίες έχει το χαρακτήρα ελληνικού παραγωγικού κεφαλαίου που έχει εξαχθεί στο εξωτερικό.

Από όσα αναπτύξαμε στα προηγούμενα έγινε φανερό ότι τα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένες σημαίες, ενώ βρίσκονται υπό τον έλεγχο του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου (πλοιοκτησία, ιδιοποίηση της παραγόμενης υπεραξίας, αλλά και διεύθυνση της παραγωγικής διαδικασίας από Έλληνες πλοιάρχους), εντούτοις έχουν αποκοπεί τόσο από την ελληνική νομοθεσία, όσο και από την προστασία της ελληνικής σημαίας (της θέσης του ελληνικού κράτους στα διεθνή ναυτιλιακά πράγματα).

Το ελληνόκτητο πλοίο υπό «σημαία ευκαιρίας» είναι, λοιπόν, ένα μεμονωμένο (ατομικό) κεφάλαιο, το οποίο ανήκει σε έναν Έλληνα εφοπλιστή, «καταναλώνει» όμως κατά κύριο λόγο αλλοδαπές εργασιακές δυνάμεις και λειτουργεί σε αναφορά με ένα αλλοδαπό νομικό και θεσμικό πλαίσιο. Η διευρυμένη αναπαραγωγή του, επομένως, δεν εντάσσεται και δεν καθορίζεται παρά μόνο έμμεσα. Προσλαμβάνει έτσι το χαρακτήρα ενός μεμονωμένου κεφαλαίου που έχει εξαχθεί στο εξωτερικό.

Η μελέτη που προηγήθηκε αναλύει τις εξελίξεις των εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τονίζει τη σημασία τους για την οικονομία και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, στηριζόμενη στην εμπειρική διερεύνηση των διόδων μέσω των οποίων η ελληνική οικονομία μπορεί να επωφεληθεί από την επέκταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η Ναυτιλία μας πρωταγωνιστεί διεθνώς κατέχοντας προηγμένη τεχνογνωσία, καταρρίπτοντας επιχειρηματικά ρεκόρ, επιτυγχάνοντας μεγάλες συμφωνίες. Πέρα από τη σημασία της στο οικονομικό γίγνεσθαι, συμβάλλει και μοναδικά στην ισχυρή διαπραγματευτική ικανότητα της Ελλάδας στο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο σκηνικό, στοιχείο που αποκτά ιδιαίτερη αξία σήμερα στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που περνά η χώρα μας.

Ένας από τους βασικούς στρατηγικούς στόχους της Ελλάδας είναι η αύξηση των άδηλων πόρων, δηλαδή η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, κυρίως μέσω δύο τρόπων:

- της προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα,
- της προσέλκυσης περισσότερων πλοίων υπό ελληνική σημασία.

Η ανάλυση επισημαίνει, λοιπόν, ότι τα έσοδα αυξάνονται μέσω δύο διόδων, δηλαδή: πρώτον, από την αύξηση των ναύλων και δεύτερον, από τη διεύρυνση της χρηματοδότησης της εμπορικής ποντοπόρου ναυτιλίας μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος.

Συνεπώς, η ανάπτυξη συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών (τραπεζικές, ασφάλισης, διαμεσολάβησης, λιμενικές διευκολύνσεις, κ.λπ.) θα επιδράσει θετικά στα έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ανάπτυξη ενός πλέγματος δραστηριοτήτων που υποβοηθούν τη ναυτιλία θα συμβάλει στην εισροή μεγαλύτερου μέρους των εσόδων της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα και στην ενίσχυση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Το μέγεθος της επίδρασης του δεύτερου παράγοντα αποτελεί ένδειξη της σημασίας του ναυτιλιακού πλέγματος (της ναυτιλιακής συστάδας, cluster) της χώρας. Επομένως, μέσω της διεύρυνσης της σχέσης Ναυτιλίας-Τραπεζικού Συστήματος, μπορεί να επιτευχθεί μεγαλύτερη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, που είναι και το ζητούμενο. Σημειώνεται ότι στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος συμβάλλει η

αναβάθμιση του ανθρώπινου κεφαλαίου, η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και η διεύρυνση της συνεργασίας με τις εταιρίες διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι παράγοντες αυτοί αναβαθμίζουν την ανταγωνιστικότητα της χώρας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, καθιστώντας την αξιόλογο ναυτιλιακό κέντρο. Η Ελλάδα, όντας το ισχυρότερο ναυτιλιακό κράτος όχι μόνο στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, θα πρέπει να εφαρμόσει άμεσα όλες τις ορθές στρατηγικές και τα απαραίτητα μέτρα πολιτικής έτσι ώστε να επωφεληθεί από την τεράστια ανεκμετάλλευτη δυνατότητα της Ναυτιλίας καθώς και του πλέγματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο, θα μπορέσει να δοθεί ώθηση στην πληγμένη οικονομία και να δημιουργηθεί εμπιστοσύνη και αισιοδοξία για το μέλλον της χώρας.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- 1)** Βλάχος, Γ., (2000) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, 2<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 2)** Βλάχος, Γ., (2007) *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 3)** Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. και Πλωμαρίτου Ε., (2006) *Ναυλώσεις*, 2<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- 4)** Γουλιέλμος, Α., (2004) *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Τόμος Α΄, 4<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 5)** Γουλιέλμος, Α., (2006) *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Τόμος Β΄, 3<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 6)** Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2012) *Η Ελληνική Οικονομία*, Διάφορα Τεύχη
- 7)** Θεοτοκάς, Ι. και Χαρλαύτη, Τ., (2007) *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- 8)** Θεωδορόπουλος Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., (2006) *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Αθήνα, Εκδόσεις ΤΥΠΩΘΗΤΩ – ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ
- 9)** Παπαγιαννούλης, Κ., (2002) *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- 10)** Τράπεζα της Ελλάδος, (2010) *Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής*, Παναγιώτου, Στ. και Μπραγουδάκης, Ζ., “Κεφάλαιο 2.5 Θαλάσσιες μεταφορές – ποντοπόρος ναυτιλία”
- 11)** Τράπεζα της Ελλάδος, (2012) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2011
- 12)** Τράπεζα της Ελλάδος, (2010) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΥΧΟΣ 34
- 13)** Χολέβας Ι., (1972) *Ναυτιλιακή Οικονομική & Ναυτιλιακή Πολιτική*, Πειραιάς, Εκδότης Καραμπερόπουλος Σταύρος
- 14)** Theodoropoulos S., (2011) *The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” of the Greek economy*, Econship 2011 Panel
- 15)** UNCTAD, (2011) *Trade and Development Report*
- 16)** UNCTAD, (2010) *Trade and Development Report*

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

[www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)

[www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr)

[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

[www.capital.gr](http://www.capital.gr)

[www.nee.gr](http://www.nee.gr)

[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

[www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr)

[www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)

[www.dma.dk](http://www.dma.dk)

[www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ