

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»**

Μαρκόπουλος Ιωάννης

A.M: MN10054

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

01/03/2013

ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός, 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».

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ...ΒΑΛΜΑ ΕΡΑΣΜΙΑ.....(Επιβλέπων)
- ...ΜΗΛΙΑΡΑΚΗ ΜΑΡΙΑ.....
- ...ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....

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

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 8 |
| ABSTRACT | 11 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | 13 |
| 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ..... | 13 |
| 1.2. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ | 13 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ | 16 |
| 2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ | 16 |
| 2.2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ | 20 |
| 2.3. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ | 23 |
| 2.4. ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ | 24 |
| 2.4.1. <i>ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ</i> | 24 |
| 2.4.2. <i>ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΧΑΜΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ</i> | 25 |
| 2.4.3. <i>ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ</i> | 26 |
| 2.5. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ | 27 |
| 2.6. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ | 28 |
| 2.6.1. <i>INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (I.M.O.)</i> | 28 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ | 31 |
| 3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... | 31 |
| 3.2. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ..... | 31 |
| 3.2.1. <i>BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ</i> | 32 |
| 3.2.2. <i>TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ</i> | 33 |
| 3.3. ΝΑΥΛΩΣΗ - ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ | 34 |
| 3.4. ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ..... | 35 |
| 3.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 39 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο. ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ | 41 |
| 4.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ | 41 |
| 4.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ | 44 |
| 4.3. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ | 49 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο. ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | 51 |
| 5.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ | 51 |
| 5.2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 59 |
| 5.2.1. <i>ΓΕΝΙΚΑ</i> | 59 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.2.2. | ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 62 |
| 5.2.2.1. | ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π. | 63 |
| 5.2.2.2. | ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ | 66 |
| 5.2.2.3. | ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ | 71 |
| 5.2.2.4. | ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ..... | 76 |
| 5.2.2.5. | ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ..... | 77 |
| 5.3. | ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | 79 |
| 5.4. | ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ | 81 |
| | ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ- MARITIME CLUSTERS | 81 |
| | ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ | |
| | ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ..... | 82 |
| 7.1. | ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ..... | 82 |
| 7.2. | ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ..... | 83 |
| | ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 86 |
| | ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ | 88 |
| | ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 98 |
| | ΕΛΛΗΝΙΚΗ..... | 99 |
| | ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 99 |
| | ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ | 100 |

Κατάλογος πινάκων

| | | |
|-------------------|---|----|
| Πίνακας 1. | Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου σε εκατομμύρια dwt..... | 40 |
| Πίνακας 2. | Παγκόσμιος στόλος σε χιλιάδες dwt και μερίδιο στην αγορά..... | 42 |
| Πίνακας 3. | Μέσος όρος ηλικίας ανά είδος πλοίου την 01/01/2012..... | 43 |
| Πίνακας 4. | Ο ελληνόκτητος στόλος σε όρους dwt και gt ανά έτη..... | 46 |
| Πίνακας 5. | Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ανά έτος και ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται..... | 47 |
| Πίνακας 6. | Αριθμός ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στην ελληνική ναυτιλία..... | 49 |
| Πίνακας 7. | Διαχρονική εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου ανά είδος φορτίου..... | 51 |
| Πίνακας 8. | Ποσοστιαία συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο θαλάσσιο εμπόριο.... | 52 |

| | |
|--|----|
| Πίνακας 9. Επίπεδο ναύλων – Μέσο time charter rate για πλοίο τύπου dry bulk 3 ετών..... | 54 |
| Πίνακας 10. Διαχρονική εξέλιξη των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία ανά τύπο πλοίου... | 55 |
| Πίνακας 11. Ρυθμός ανάπτυξης ΑΕΠ και προβλέψεις μέχρι το 2017..... | 57 |
| Πίνακας 12. Ηλικιακή κατανομή και κατανομή ανά φύλο ανέργων..... | 66 |
| Πίνακας 13. Απασχόληση στις πλωτές μεταφορές..... | 67 |
| Πίνακας 14. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20 ^η Σεπτεμβρίου 2006 σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών..... | 68 |
| Πίνακας 15. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών σε εκατ. Ευρώ..... | 71 |
| Πίνακας 16. Μακροοικονομικά μεγέθη θαλασσιών μεταφορών..... | 72 |
| Πίνακας 17. Το ισοζύγιο υπηρεσιών της Ελλάδας την τελευταία δεκαετία | 74 |
| Πίνακας 18. Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος την τελευταία δεκαετία σε εκατομμύρια ευρώ..... | 76 |
| Πίνακας 19. Συνοπτική συμβολή ναυτιλίας | 80 |
| Πίνακας 20. Ο παγκόσμιος στόλος..... | 88 |
| Πίνακας 21. Ο ελληνόκτητος στόλος σε όρους DWT και GT..... | 89 |
| Πίνακας 22. Η δομή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών..... | 90 |
| Πίνακας 23. Ο ελληνικός στόλος υπό ελληνική σημαία..... | 91 |
| Πίνακας 24. Ποσοστιαία συμμετοχή περιοχών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο το 2011.. | 92 |
| Πίνακας 25. Παγκόσμιο τονάζ που οδηγήθηκε για scrap..... | 94 |
| Πίνακας 26. Εισαγωγές εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών σε εκατομ. ευρώ σύμφωνα με ΕΛΣΤΑΤ..... | 95 |

Κατάλογος διαγραμμάτων

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 1. Συνολικός παγκόσμιος στόλος σε εκατομμύρια dwt..... | 41 |
| Διάγραμμα 2. Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου..... | 45 |
| Διάγραμμα 3. Κατανόμη ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται..... | 48 |

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 4. Πλήθος ανθρώπινου δυναμικού σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία..... | 49 |
| Διάγραμμα 5. Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλασσίου εμπορίου..... | 51 |
| Διάγραμμα 6. Συμμετοχή των αναπτυσσομένων χωρών στη διεξαγωγή του θαλασσίου εμπορίου..... | 52 |
| Διάγραμμα 7. Το παγκόσμιο εμπόριο ανά περιοχή..... | 53 |
| Διάγραμμα 8. Η διακύμανση του δείκτη BDI (Bultic Dry Index) 2010-2012..... | 55 |
| Διάγραμμα 9. Διαχρονική εξέλιξη ΑΕΠ σε ποσοστά ανάπτυξης με πρόβλεψη..... | 57 |
| Διάγραμμα 10. Συνολική προστιθέμενη αξία μεταφορών στο ΑΕΠ..... | 63 |
| Διάγραμμα 11. Συνολική Προστιθέμενη Αξία..... | 64 |
| Διάγραμμα 12. Εξέλιξη απασχολούμενων και ανέργων..... | 65 |
| Διάγραμμα 13. Ανεργία κατά ηλικιακή ομάδα..... | 66 |
| Διάγραμμα 14. Διαγραμματική απεικόνιση της απασχόλησης στις πλωτές μεταφορές | 67 |
| Διάγραμμα 15. Διαγραμματική απεικόνιση ακαθάριστων εισπράξεων από την εμπορική ναυτιλία..... | 74 |
| Διάγραμμα 16. Διαγραμματική απεικόνιση ναυτιλιακού συναλλάγματος..... | 76 |
| Διάγραμμα 17. Κλάδοι με μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των θαλασσίων μεταφορών..... | 79 |
| Διάγραμμα 18. Κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα σε επίπεδο απασχόλησης από ναυτιλία..... | 79 |
| Διάγραμμα 19. Ελληνική σημαία | 89 |
| Διάγραμμα 20. GT υπό ελληνική σημαία..... | 90 |
| Διάγραμμα 21. Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και αριθμός πλοίων που διαχειρίζονται..... | 91 |
| Διάγραμμα 22. Η δομή του θαλασσίου εμπορίου ανά είδος φορτίου..... | 92 |
| Διάγραμμα 23. Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDI..... | 92 |
| Διάγραμμα 24. Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDTI..... | 93 |
| Διάγραμμα 25. Διαχρονική εξέλιξη της τιμής δεξαμενόπλοιου πενταετίας..... | 93 |
| Διάγραμμα 26. Διαχρονική εξέλιξη της τιμής bulk carrier πενταετίας..... | 94 |

Κατάλογος εικόνων

| | |
|--|----|
| Εικόνα 1. Ακριβές αντίγραφο αρχαίας ελληνικής τριήρους..... | 16 |
| Εικόνα 2. Η πρώτη αεροφωτογραφία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά..... | 18 |
| Εικόνα 3. Το κτήριο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον Πειραιά όπως είναι σήμερα..... | 24 |
| Εικόνα 4. International Maritime Organization (I.M.O.)..... | 28 |

| | |
|---|----|
| Εικόνα 5. Containerized cargo..... | 32 |
| Εικόνα 6. Πλοίο τύπου Capesize bulk carrier..... | 36 |
| Εικόνα 7. Πλοίο τύπου Containership..... | 37 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ελλάδα αναμφίβολα, αποτελεί παραδοσιακά μια **ναυτική χώρα**, που κατέχει μάλιστα μια πολύ **ισχυρή θέση στην παγκόσμια ναυτιλία**. Η **ποντοπόρος ναυτιλιακή** εμπορική δραστηριότητα που ανέπτυξαν οι Έλληνες και η συνεχής ενασχόληση τους με τη θάλασσα γενικότερα, συνέβαλε τόσο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη στο εσωτερικό της χώρας, όσο και στην αύξηση του διεθνούς της κύρους στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, σε συνδυασμό με την 16.000 χιλιομέτρων ακτογραμμή που διαθέτει και τα περίπου 3.000 νησιά και βραχονησίδες της, δικαιολογεί σε κάθε περίπτωση την μακραίωνη αυτή θαλάσσια δραστηριότητα των Ελλήνων, που ξεκινάει από την αρχαϊκή περίοδο και καταλήγει στο σήμερα.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνήσει ποσοτικά και να αναδείξει εν τέλει ,τη συμβολή της ελληνικής φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας, στην ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, η εργασία επικεντρώνεται στη συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας, μέσω της προστιθέμενης αξίας που αυτή παρέχει, στη συμβολή της σε όρους απασχόλησης, στη συμβολή της στο εξωτερικό ισοζύγιο της χώρας, στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος και τέλος σε όρους φορολογικών εσόδων. Τα αποτελέσματα αναδεικνύουν όλα όσα ειπώθηκαν παραπάνω, και πιο συγκεκριμένα ότι η εμπορική ναυτιλία διαδραματίζει έναν πολύ σπουδαίο ρόλο, στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Ταυτόχρονα, στην εργασία τονίζεται και η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στους υπόλοιπους οικονομικούς κλάδους της χώρας, αποδεικνύοντας τους στενούς δεσμούς που την συνδέουν με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να παρουσιαστεί συνοπτικά η εμπορική ναυτιλία ως οικονομικός κλάδος. Αφού δοθεί αρχικά ένας ορισμός ο οποίος θα μας εντάξει πλήρως στο νόημα της ναυτιλίας, γίνεται αναφορά στη διαχρονική εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου, μέσω του οποίου γιγαντώθηκε η ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Το δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται πιο συγκεκριμένα με την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Μετά από μια σύντομη ιστορική ανάδρομη της ελληνικής ναυτιλίας, ακολουθεί η παρουσίαση του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου, εντός του οποίου κινείται η ναυτιλία στην Ελλάδα. Το πλαίσιο αυτό αποδεικνύεται πολύ σημαντικό διότι παρουσιάζεται η προσπάθεια της ελληνικής πολιτείας, να τονώσει την

ανταγωνιστική και πλεονεκτική θέση της ναυτιλίας σε παγκόσμια κλίμακα. Στην προσπάθεια αυτή, εντάσσονται το καθεστώς νηολόγησης που αναφέρεται στη συνέχεια και οι φορείς της ελληνικής ναυτιλίας. Ακολουθούν αναφορές στη σχέση της ναυτιλίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου αναφέρονται πολιτικές από ευρωπαϊκή πλευρά ενώ το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την αναφορά στον I.M.O.

Στο τρίτο κεφάλαιο, εισάγεται για πρώτη φορά ο όρος ναυτιλιακή αγορά. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται οι κατηγορίες των ναυτιλιακών αγορών και τα κριτήρια με τα όποια αυτές διακρίνονται, ενώ παράλληλα αναφέρονται και τα ειδή και οι τύποι των πλοίων που χρησιμοποιούνται στην παγκόσμια ναυτιλία.

Ακολουθεί το τέταρτο κεφάλαιο, το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο του στόλου που απασχολείται στη διεθνή φορτηγό ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς και το ανθρώπινο δυναμικό. Αφού γίνει μια αρχική αναφορά στη δομή και στη διαχρονική εξέλιξη του παγκοσμίου στόλου, ακολουθεί η αναφορά στον ελληνικό στόλο, στην όποια παρουσιάζεται το σύνολο της δύναμης της ελληνικής ναυτιλίας σε όρους στόλου και ανθρώπινου δυναμικού.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται αναλυτικά η συμβολή της ναυτιλίας στους ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες και αποτελεί τον πυρήνα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας. Η συμβολή της ναυτιλίας διακρίνεται πρώτον σε άμεση

- i. σε όρους προστιθέμενης αξίας στο ΑΕΠ,
- ii. απασχόλησης,
- iii. ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών,
- iv. ναυτιλιακού συναλλάγματος και
- v. φορολογικών εσόδων (στοιχειά των οποίων βρέθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, τη Eurostat και τις Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας) και

δεύτερον σε έμμεση, στη συμβολή της σε άλλους οικονομικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Το έκτο κεφάλαιο προσπαθεί να μας εισάγει στον όρο ναυτιλιακή συστάδα, maritime cluster, ο οποίος φαίνεται ότι αποκτά ολοένα και περισσότερο σημαντικό ρολό στη ναυτιλία διεθνώς.

Στο έβδομο κεφάλαιο, αναλύονται οι προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας στο μέλλον, δεδομένης της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης την όποια βιώνουμε ενώ παράλληλα αναφέρονται και ορισμένες προτάσεις ανάπτυξης για την περαιτέρω

τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της ηγετικής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στον κόσμο

Τέλος, στο όγδοο κεφάλαιο, περιλαμβάνονται τα τελικά συμπεράσματα που εξήχθησαν από το σύνολο της εργασίας, και ειδικότερα από τη συνεισφορά που εν τέλει έχει η ναυτιλία στην ελληνική οικονομία. Ακολουθεί το παράρτημα πινάκων που χρησιμοποιήθηκαν για τη μελέτη και τελειώνοντας αναφέρονται οι πηγές βιβλιογραφίας που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας.

ABSTRACT

Greece undoubtedly, is traditionally a maritime country, possessing indeed a very strong position in world shipping. The oceanic maritime commercial activity developed by the Greeks, and the constant preoccupation with the sea in general, contributed to both economic and social development within the country, and to increase its international prestige in the global economic arena. The geographical position of Greece, along with the 16,000 km coastline and the 3,000 islands and islets, in any case, justify the long maritime activity by the Greeks, which started from the archaic period and concludes today.

The purpose of this thesis is to investigate quantitatively and ultimately highlight the contribution of the Greek Shipping on the Greek economy over time, and especially during the period 2010-2011. Specifically, the study focuses on the contribution of shipping to the GDP of Greece, through the added value that it provides, its contribution in terms of employment, its contribution to the country's external balance, to the influx of maritime trade, and finally its contribution in terms of tax revenues. The results point to, as it was said above, that the commercial shipping plays a very important role in the Greek economy. Simultaneously, **study highlights the indirect contribution of shipping to other economic sectors of the country, demonstrating the close ties that bind it to the rest of the Greek economy.**

The first chapter is an attempt to present briefly the merchant navy as an economic sector. After initially given a definition in order to integrate the meaning of shipping, there is given a reference to the development of international trade, which influenced the shipping activity

The second chapter deals more specifically with the Greek merchant navy. After a brief historical overview of Greek shipping, the study is followed by the presentation of the institutional and legislative framework within which the shipping is operating in Greece. This framework proved very important. It shows us the efforts of the Greek state to stimulate the competitive advantage of shipping worldwide. In this effort, it is presented the system of registration and the bodies of Greek shipping. After that, it is presented the relation between shipping and the European Union,

setting out policies from the European side and finally the chapter concludes with a reference to I.M.O.

In the third chapter, firstly it is introduced the term of shipping market. Specifically, the categories of shipping markets and the criteria by which they are distinguished. Simultaneously there is a reference of all the kinds and types of ships that are used in international shipping.

The fourth chapter presents the entire fleet that engaged in international ocean shipping truck and manpower. After an initial report on the structure and evolution of the world's fleet, is followed by a reference to the Greek fleet, which presents the whole strength of the Greek shipping fleet in terms of manpower.

The fifth chapter presents the analytical contribution of shipping to Greek macroeconomic indicators and it is the core of this thesis. The contribution of shipping distinguished firstly in the immediate influence (in terms of value added to GDP, employment, current account deficit, maritime trade and tax revenues (details of which were found by the Greek Statistical Authority, Eurostat and the Reports of the Governor of the Bank of Greece) and secondly in indirect contribution to other economic sectors of the Greek economy.

The sixth chapter attempts to introduce us to the term maritime cluster, which seems to play a more and more important role in international shipping.

The seventh chapter analyzes the prospects of Greek shipping in the future, given the global economic downturn as experienced ,and some development proposals to further boost the competitiveness and the leadership of the Greek shipping worldwide.

Finally, in chapter eight, outlines the final conclusions that are drawn from the entire work and in particular the whole contribution of shipping in the Greek economy. After that there is presented the tables that were used for the study and the bibliography where are recorded all the sources used in this work.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Εν πρώτοις, θα ήταν φρόνιμο να δώσουμε έναν ορισμό σε αυτό που ονομάζουμε εμπορική ναυτιλία, ο οποίος α priori θα μας βοηθήσει να αντιληφθούμε καλύτερα την εργασία και θα μας εντάξει πλήρως στο νόημα του συγκεκριμένου πονήματος. Ο ορισμός που καλύπτει πλήρως το νόημα των λέξεων **Εμπορική Ναυτιλία** είναι ο εξής: είναι ο κλάδος εκείνος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης. **Η Ναυτιλιακή Αγορά** δεν είναι ως γνωστόν ενιαία. Πρόκειται αντίθετα για ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές, που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλασσιών διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό.¹

Αποτελεί αναμφισβήτητο γεγονός ότι η εμπορική ναυτιλία κινείται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και άκρως ασταθές οικονομικό περιβάλλον από το οποίο επηρεάζεται και ταυτόχρονα επηρεάζει. Ουσιαστικά εκτελεί μέρος του διεθνούς εμπορίου, του οποίου αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο, λειτουργώντας σε ένα χαοτικό διεθνές περιβάλλον το όποιο διέπεται από οικονομικές, πολιτικές και ταυτόχρονα κοινωνικές αλλαγές. Τα συμβαλλόμενα μέρη που μετέχουν της ναυτιλιακής αγοράς είναι κυρίως **οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι φορτωτές και οι κυβερνητικές οργανώσεις.**

1.2. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη παρηκμασμένο οικονομικά. Ειδικά η οικονομία της Ευρώπης βρισκόταν σε τραγική κατάσταση. Οι χώρες που παραδοσιακά αποτελούσαν την ατμομηχανή της ευρωπαϊκής οικονομίας όπως π.χ. η Γαλλία και η Γερμανία μόλις είχαν εξέλθει του πολέμου με τραγικούς υπολογισμούς και για τους δυο τόσο σε επίπεδο ανθρωπίνων ζωών όσο και σε επίπεδο οικονομικών μεγεθών. Ήταν εκείνη ακριβώς η περίοδος που

¹ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.39

οι ΗΠΑ θα εξελισσόταν σε παγκόσμια υπερδύναμη εκμεταλλευομένη τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονταν πλέον στο νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Το τέλος λοιπόν του Β' παγκοσμίου πολέμου σηματοδοτεί την έξαρση του **διεθνούς εμπορίου**. Οι διεθνείς συναλλαγές αποτελούν πλέον σπουδαίο παράγοντα **ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας** με μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης.² Υπό αυτές λοιπόν τις συνθήκες του διεθνοποιημένου πλέον οικονομικού περιβάλλοντος, το διεθνές εμπόριο πενταπλασιάστηκε σε όγκο από το 1950 έως και το 1974 με μοναδικές εξαιρέσεις τις περιόδους των πετρελαϊκών κρίσεων στα έτη 1973 και 1979. Έχουμε πλέον ολοκάθαρα την ανάπτυξη με μεγάλους ρυθμούς των διεθνών συναλλαγών με όρους διεθνούς εμπορίου, το οποίο μεταφράστηκε σε βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας. Είναι η εποχή που ιδρύονται διεθνείς οργανισμοί, στόχος των οποίων αποτελεί η εγγύηση της φιλελευθεροποίησης του διεθνούς εμπορίου. Τέτοιοι θεσμοί είναι:

- **Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου**, γνωστή και ως **G.A.T.T.** (General Agreement on Tariffs and Trade), με στόχο ουσιαστικά την κατάργηση των διαφόρων τύπων φραγμών στην ανταλλαγή αγαθών.
- **Ο Κανόνας Συναλλάγματος – Χρυσού**, ο οποίος καθιέρωνε σταθερές αλλά και ταυτόχρονα κυμαινόμενες ισοτιμίες, περιορίζοντας έτσι τους συναλλαγματικούς κινδύνους και τέλος
- **Οι Τελωνειακές Ενώσεις** μεταξύ χωρών, που καταργούν κάθε μορφής εμπόδιο, όπως δασμοί κτλ, στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

Σε αυτό το σημείο δεν θα πρέπει να παρακαμφθεί και ο ρόλος της τεχνολογίας με την αλματώδη άνοδο, που ευνόησε την μεταφορά των αγαθών και πιο συγκεκριμένα το δια θαλάσσης εμπόριο.

Έχοντας αυτά ως βασικά οικονομικά δεδομένα και στοιχεία που χαρακτήρισαν την περίοδο από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι σήμερα, αντιλαμβάνεται κάνει εύκολα το σπουδαίο ρόλο που απόκτησαν οι μεταφορές. Αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας μιας χώρας και ταυτόχρονα σημαντικότερο μέλος της παραγωγικής διαδικασίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές όπως ονομάζεται η ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων, ανήκουν ακριβώς στην κατηγορία των διεθνών μεταφορών, η ανάπτυξη των οποίων είναι πολύ σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη αλλά και βιωσιμότητα μιας εθνικής οικονομίας. Δεν πρέπει σε καμία

² Θαλασσινός Ε., Σταματόπουλος Θ. (1998), *Διεθνή Οικονομικά*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ. 25

περίπτωση να λησμονούμε επίσης, τον άκρως **διεθνοποιημένο χαρακτήρα που έχει η ναυτιλία** από τη φύση της, καθώς είναι ίσως ο μοναδικός κλάδος που διέπεται σε τέτοιο βαθμό από διεθνοποιημένο χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελεί ένα πλοίο τύπου bulk carrier που ανήκει σε Έλληνα εφοπλιστή, ταξιδεύει με σημαία Παναμά, έχει γραφεία τόσο στον Πειραιά όσο και στο Λονδίνο, με προσωπικό από τις Φιλιππίνες και την Ουκρανία, έχει ναυπηγηθεί στην νότια Κορέα, διαθέτει γερμανικές μηχανές, έχει χρηματοδοτηθεί από τράπεζα στις Ηνωμένες Πολιτείες και μεταφέρει σιδηρομετάλλευμα από την Βραζιλία στην Κίνα. Από αυτό καταλαβαίνουμε για το βαθμό στον οποίο η παγκοσμιοποίηση έχει εισέρθει στη ναυτιλία.

Σε μια εποχή που διέπεται συνεχώς από τη διεθνοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας και στην οποία η εμπορική ναυτιλία αποτελεί σημαντικότερο στοιχείο αυτής, η ελληνική ναυτιλία είναι σίγουρα αντικείμενο σοβαρής μελέτης. Κατέχοντας τα πρωτεία σε διεθνές επίπεδο τόσο από άποψη στόλου όσο περισσότερο από άποψη γνώσης, η ελληνική ναυτιλία ήταν είναι και θα είναι αναμφίβολα ο σημαντικότερος ίσως κλάδος της ελληνικής οικονομίας επάνω στον οποίο θα έπρεπε να στηριχτεί και να δομηθεί το νέο πλέον οικονομικό μοντέλο της πατρίδας μας, στη δύσκολη αυτή συγκύρια που βιώνει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Όροι όπως θάλασσα, βαπόρι, ταξίδι και γενικώς ότι σχετίζεται με τη ναυτιλία, αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της ψυχής ή αλλιώς αυτό που καλούμε DNA του Έλληνα. Ο όρος **ναυτοσύνη** ταυτίζεται και συνδέεται πλήρως με τον Έλληνα και την Ελλάδα από την αρχαϊκή περίοδο μέχρι και σήμερα. Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με μακρά παράδοση στη ναυτιλία που ξεκινάει από την αρχαϊκή εποχή και καταλήγει στο σήμερα μεταφέροντας όλη την γνώση και την εμπειρία στις επόμενες κάθε φορά γενιές. Είναι μια χώρα ναυτική, ενώ ταυτόχρονα η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια καθώς και μια αέναη συνέχεια στο πέρασ του χρόνου.

Κατά την αρχαιότητα αναπτύχθηκε ένας θαλάσσιος πολιτισμός από τους αρχαίους Έλληνες κατά τον οποίο έννοιες όπως θάλασσα και αρχιπέλαγος έπαιξαν σημαντικό ρόλο. Αυτή ακριβώς η ενασχόληση με τη θάλασσα ήταν και ο βασικός παράγοντας που ενόησε τους Έλληνες να δημιουργήσουν αποικίες σε όλη τη λεκάνη της Μεσόγειου. Μεταφέροντας εμπορεύματα ανθρώπους αλλά και πολιτισμό, το πλοίο εξελίχθηκε σε κινητήριο μοχλό ανάπτυξης για την εποχή. Βασικότερο χαρακτηριστικό αυτού του θαλάσσιου πολιτισμού αποτέλεσε ο όρος κινητικότητα. Αυτός ο όρος συνδέθηκε άρρηκτα με τη θάλασσα η οποία ταυτίζεται πολλές φορές με την κίνηση και την αέναη και συνεχή ροή. Μαρτυρίες για τις απαρχές της ναυπηγικής βρίσκουμε στα ομηρικά έπη, στο Πάριο χρονικό και στις περιγραφές των ιστορικών και μυθικών συγγραφέων καθώς και στα ποιήματα των λυρικών ποιητών. Ειδικότερα, και σύμφωνα με τον Απολλόδωρο, οι άνθρωποι αρχικά χρησιμοποιούσαν ως πλεούμενα τις λάρνακες και μια τέτοια χρησιμοποίησε ο Δευκαλίωνας, ο πατέρας του Έλληνα για να διασωθεί με τη γυναίκα του Πύρρα από τον κατακλυσμό που έγινε επί των ημερών τους.³ Επίσης σε διάφορα νησιά του Αιγαίου έχουν ανακαλυφθεί εργαλεία και όπλα τα οποία χρονολογούνται γύρω στο 8.000 π.Χ., γεγονός που αποδεικνύει ότι ήδη πριν από εκατό αιώνες οι κάτοικοι του ελλαδικού χώρου μπορούσαν να διαπλεύσουν τουλάχιστον την απόσταση που χωρίζει την ανατολική Πελοπόννησο ή τις βόρειες Σποράδες από τη Μήλο.⁴

³ Κρασανάκης Α., (2008), *Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα, σελ. 5

⁴ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ, σελ. 17

Εικόνα 1. Ακριβές αντίγραφο αργαίας ελληνικής τριήρους



Από τα κυκλαδίτικα πλοία, στη θαλασσοκρατία των μινωιτών και από τη μυκηναϊκή εποχή έως τον χρυσό αιώνα του Περικλή και τον περίφημο αθηναϊκό στόλο παρατηρούμε ότι η ναυτιλία είχε γνωρίσει ιδιαίτερη άνθηση στον ελλαδικό χώρο κατά τα αρχαία χρόνια. Γεγονός που συνεχίστηκε αργότερα κατά την ελληνιστική περίοδο και πολύ αργότερα στην εποχή της Βυζαντινής αυτοκρατορίας. Για πολλούς αιώνες παρατηρείται μια συνεχής ενασχόληση των κατοίκων του ελλαδικού χώρου με τη θάλασσα και τη ναυτιλία καθώς και με τη ναυπήγηση διαφόρων τύπων πλοίων στα ναυπηγεία της εκάστου εποχής.

Στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας, οι Έλληνες ούτε και τότε σταμάτησαν να ασχολούνται με τη θάλασσα. Τα νησιά του Αιγαίου σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές είχαν ειδικά διοικητικά και οικονομικά προνόμια και μια ιδιότυπη αυτονομία, γεγονός που διευκόλυνε τους νησιώτες να συνεχίσουν την εμπορική δραστηριότητα.⁵ Σε αυτό συνέβαλε επίσης, η προτίμηση από πλευράς δυτικοευρωπαϊών εμπόρων στους Έλληνες ναυτικούς για τη μεταφορά αγαθών από τα δυτικά προς τα ανατολικά, τόσο για λόγους τεχνογνωσίας όσο και για πρακτικούς καθαρά λόγους⁶.

⁵ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη: Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ, σελ. 98

⁶ Για λόγους διερμηνείας κατά τις συναλλαγές τους με τους Οθωμανούς ενώ παράλληλα τους χρησιμοποιούσαν και ως πλοηγούς.

Αργότερα κατά τη σύσταση του ελληνικού κράτους, ξανά η ναυτιλία αποτέλεσε σημαντικό και βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Στον 20^ο αιώνα, και ειδικότερα κατά το δεύτερο μισό αυτού και μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, παρατηρήθηκε άνθηση της ναυτιλίας στη χώρα. Ο στόλος οδηγήθηκε σε ακμή μετά από μια συνεχή αναπτυξιακή πορεία που ακολούθησε στις δεκαετίες του 1950 και του 1960, φτάνοντας τη δεκαετία του 1970 να αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους παγκοσμίως, πάνω από τον ιαπωνικό, τον νορβηγικό και τον αμερικανικό. Η ανοδική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτή την περίοδο, οφείλεται κατά ένα σημαντικό μέρος και στην αγορά δεξαμενόπλοιων (tankers). Από τους πρώτους που συνέβαλλαν σε αυτό ήταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης και ο σταυρός Νιάρχος, οι όποιοι συναγωνίζονταν ο ένας τον άλλον στη ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων.⁷

Σημαντικό επίσης χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, ήταν η εξειδίκευση των πλοίων όσον αφορά το είδος του φορτίου τους και τον τρόπο μεταφοράς τους.⁸ Ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος παρατήρησε που οδηγείται το διεθνές εμπόριο και οι ανάγκες τις αγοράς και εξειδικεύτηκε τόσο σε πλοία που μετέφεραν χύδην ξηρό φορτίο, όσο και σε δεξαμενόπλοια, σε ψυγεία και LPG-LNG. Είναι ακριβώς εκείνη η περίοδος που ο Πειραιάς, αρχίζει και πάλι να αποκτά πολύ σπουδαίο ρόλο ως βασικό κέντρο διαχείρισης του ελληνόκτητου στόλου. Χαρακτηριστικό της ραγδαίας ανόδου του λιμανιού του Πειραιά αποτελεί το γεγονός ότι ενώ το 1950 κατέπλευσαν σε αυτό 10.000 πλοία, 1.200.000 επιβάτες και 3.500.000 τόνοι εμπορευμάτων, 20 χρόνια σχεδόν αργότερα και πιο συγκεκριμένα το 1970 κατέπλευσαν 40.000 πλοία, 4.600.000 επιβάτες και 9.000.000 τόνοι εμπορευμάτων.⁹

⁷ Το 1953 ναυπηγήθηκε για λογαριασμό του Ωνάση, το μεγαλύτερο τάνκερ του κόσμου για την εποχή εκείνη, το Tina Onassis, το πρώτο πλοίο που χαρακτηρίστηκε ως supertanker.

⁸ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη: Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ, σελ.184

⁹ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη: Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ, σελ.183

Εικόνα 2. Η πρώτη αεροφωτογραφία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά.



Ταυτόχρονα δεν πρέπει να υποβαθμίζεται η **ναυπηγική τέχνη** που αναπτύχθηκε στον ελλαδικό χώρο κατά την αρχαιότητα. Σε πολλά αρχαία κείμενα όπως στην Ιλιάδα και στην Οδύσσεια του Ομήρου υπάρχουν αναφορές που αποδεικνύουν ότι στο ελληνικό αρχιπέλαγος παρατηρήθηκε σημαντική ανάπτυξη της ναυπήγησης πλοίων, που οδήγησε σε άνθηση της ναυπηγικής τέχνης. “ ... κι αφού σκάρωσε κατάστρωμα κι αρμολόγησε στραβόξυλα πυκνά, το μαστόρευε... και μέσα στήριξε κατάρτι με ταιριασμένη αντένα κι έκαμε και το τιμόνι του να κυβερνήσει το σκάφος... κι η Καλυψώ λινά του κουβαλούσε τα πανιά. Κι αυτός με τέχνη τα έφτιαξε και αυτά, κι έδεσε μέσα ξάρτια και караβόσκοινα”¹⁰.

Σε μια θάλασσα με εκατοντάδες νησιά όπως είναι το Αιγαίο, είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς ότι η ανάγκη για την ανάπτυξη της ναυπηγικής τέχνης είναι εξέχουσας σημασίας για τους κατοίκους των παράκτιων αυτών περιοχών.

Ο ελληνικός πολιτισμός συνδέεται άμεσα με την ενασχόληση με τη ναυτιλία. Για 100 περίπου αιώνες οι κάτοικοι του ελλαδικού χώρου ασχολούνται εντατικά με τη θάλασσα παρά τις όποιες εξελίξεις έχουν συμβεί στον τεχνολογικό κυρίως τομέα. Από τις μικρές σχεδίες και τα ιστία, μέχρι τα σημερινά υπερσύγχρονα πλοία με τις πανίσχυρες μηχανές εσωτερικής καύσης, ο Έλληνας πάντα εκδήλωνε τη βαθιά αγάπη που έτρεφε για τη θάλασσα. Αυτή η αγάπη σε συνδυασμό με τη γνώση που έχει αποκτήσει όλα αυτά τα χρόνια, που μεταλαμπαδεύεται από εποχή σε εποχή και από γενιά σε γενιά, αποτελούν το βασικό συστατικό της επιτυχίας των Ελλήνων στον

¹⁰ Ομήρου Οδύσσεια, ραψωδία ε' στ. 253-260

ναυτιλιακό κλάδο. Αποτελούν αυτό που με λίγα λόγια λέμε ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο που υφίσταται και θα συνεχίσει να υπάρχει στο διηνεκές.

2.2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στη συνέχεια ακολουθεί αναφορά στο νομικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει την υπό ελληνική σημαία ποντοπόρο ναυτιλία. Το νομικό αυτό πλαίσιο εντός του οποίου δρα η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία δημιουργήθηκε με στόχο την ανάπτυξη της ελληνικής σημαίας. Διέπεται από κανόνες και νόμους με ισχύ που στοχεύουν στην προστασία και συνάμα στην περαιτέρω ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας.

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνική οικονομία και πιο συγκεκριμένα η ελληνική ναυτιλία βρισκόταν σε τραγική κατάσταση. Ένα πολύ μεγάλο μέρος του ελληνικού στόλου είχε καταστραφεί ολοσχερώς ενώ ταυτόχρονα μεγάλες ήταν οι απώλειες ανθρωπίνων ζωών και σε ναυτικούς. Άμεση συνέπεια της άσχημης αυτής οικονομικής κατάστασης, ήταν να δυσκολέψει σε πολύ μεγάλο βαθμό η εξεύρεση πόρων για χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Εύποροι πλοιοκτήτες δεν μπορούσαν πλέον να συμβάλλουν οικονομικά στην ανόρθωση της ελληνικής ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να γίνει προσπάθεια για εξεύρεση χρηματοδοτών από το εξωτερικό και πιο συγκεκριμένα από τραπεζικά κεφάλαια του εξωτερικού. Η ασταθής μετεμφυλιακή πολιτική και οικονομική κατάσταση της χώρας όμως, καθιστούσαν δύσκολη την εξεύρεση τέτοιων κεφαλαίων, μιας και το εξωτερικό τραπεζικό κεφάλαιο δίσταζε να επενδύσει σε αυτό το μη σταθερό οικονομικοπολιτικό περιβάλλον που διέπε τη χώρα.

Υπό αυτές λοιπόν τις συνθήκες ψηφίστηκε το **ΝΔ 2687/53 <<περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού>>** με στόχο όπως προαναφέρθηκε την προσέλκυση και προστασία των εξωτερικών κεφαλαίων. Πρόκειται για:

- i. Νόμο αυξημένης τυπικής ισχύος, το οποίο σε γενικές γραμμές σημαίνει ότι έχει την ίδια νομική ισχύ με το Σύνταγμα, δε μπορεί να καταργηθεί από άλλο νόμο παρά μόνο αν τροποποιηθεί το ίδιο το Σύνταγμα από κάποια συντακτική βουλή
- ii. Είναι <<νομός πλαίσιο>>. Έχει 17 μόνον άρθρα στα οποία ορίζει ότι μπορούν να δοθούν ορισμένου τύπου κίνητρα για την εισαγωγή κεφαλαίων για παραγωγικές επενδύσεις, αλλά αφήνει τις

λεπτομέρειες να καθοριστούν με κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών οικονομικών και του καθ' ύλην αρμόδιου υπουργείου, που θα εκδίδεται κάθε φορά, που θα εγκρίνεται εισαγωγή ενός συγκεκριμένου κεφαλαίου για συγκεκριμένη επένδυση.¹¹

Πρόκειται ουσιαστικά για τον πρώτο και ίσως σημαντικότερο νόμο πάνω στον οποίο δομήθηκε η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, ο οποίος συνέβαλε τα μέγιστα για την περαιτέρω ανάπτυξη της. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με αυτό το άρθρο 13, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1.500 **Κ.Ο.Χ. (Κόρος ολικής χωρητικότητας)** εάν νηολογηθούν υπό ελληνική σημαία.¹² Δίνεται με αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα σε πρόσωπα νομικά ή φυσικά που προέρχονται από το εξωτερικό, να εγγράψουν πλοία άνω των 1.500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο με την προϋπόθεση ποσοστό άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρίας να ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα. Με αυτόν τον τρόπο προσπάθησε η ελληνική πολιτεία να ενισχύσει την ποντοπόρο ναυτιλία και ταυτόχρονα να παραθέσει ένα σταθερό πλαίσιο για να προσελκύσει τα ξένα κεφάλαια εξαλείφοντας την όποια διστακτικότητα.

Επίσης, εκτός από τους όρους και τις προϋποθέσεις που στοχεύουν στην προσέλκυση αλλοδαπών κεφαλαίων έχουν ταυτόχρονα περιληφθεί και όροι, απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων.

Αυτοί είναι:

- Η φορολογία των πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών
- Η σύνθεση του πληρώματος και η δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών υπό προϋποθέσεις
- Η δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους
- Η δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρίας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου για το οποίο

¹¹ Μαρκίανος – Δανιολος Ι., << Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας>> σελ. 2 www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf

¹² Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25204>

εκδόθηκε η εγκριτική πράξη, κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων του εταιρικού δικαίου.¹³

Αποτέλεσμα όλων αυτών, ήταν η γιγάντωση της ελληνικής ναυτιλίας και η άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνται υπό ελληνική σημαία. Όμως, σε αυτό το σημείο θα ήταν σωστό να αναφέρουμε ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ακολουθήσει διαφορετικό δρόμο ως προς την νηολόγηση των πλοίων τους. Παρατηρούνται δηλαδή να εφαρμόζουν άλλους νομούς που διέπουν την διαχείριση και οργάνωση της ελληνικής ναυτιλίας. Για παράδειγμα πολλές ακτοπλοϊκές εταιρίες χρησιμοποιούν νομούς περί ανωνύμων εταιριών (Ν.2190/20) και περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης (Ν 3190/55). Άλλες τον Ν.959/79 περί ναυτικής εταιρίας κτλ.

Άλλα όργανα που αποτελούν το σταθερό νομοθετικό θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας είναι:

- ❖ **Ο κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) – Ν.Δ. 187/73** που περιέχει διατάξεις δημόσιου αναγκαστικού δικαίου, οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικός, λιμάνι)
- ❖ **Ο κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Δ.Ν.) - Ν. 3.816/58** που περιέχει διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν θέματα διενέργειας του θαλασσίου εμπορίου, σύμβασης, ναυτολόγησης,, θαλάσσιας ασφάλισης και ναυτικής υποθήκης¹⁴ και
- ❖ **Ο αναγκαστικός νομός 89/67** σύμφωνα με τον οποίο δόθηκαν τα κίνητρα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδας χωρίς όμως να φορολογούνται τα έσοδα τους.

¹³ Μαρκιανος – Δανιολος Ι., << Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας>> σελ. 3 www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf

¹⁴ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25204>

2.3. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία:

- Βάσει των πάγιων διατάξεων του **άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ.** και
- Βάσει του **άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Ν.Δ.2687/53 << περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού>>**

Ειδικότερα σε ότι αφορά την ρύθμιση του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, επισημαίνεται ότι το εν λόγω Νομοθετικό Διάταγμα, αποτέλεσε και εξακολουθεί να είναι θεμελιώδους και καθοριστικής σημασίας για την εμπορική μας ναυτιλία, νομοθέτημα με αυξημένη τυπική (συνταγματική) ισχύ (άρθρο 107 του Συντάγματος), με την όποια εξασφαλίστηκε ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων στα ελληνικά νηολόγια τη δεκαετία του '50 και μέχρι σήμερα συνιστά το κυριότερο κίνητρο για τη νηολόγηση των πλοίων στην ελληνική σημαία.¹⁵

Οι διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια είναι σύντομες και απλές χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται η άμεση εξυπηρέτηση του ενδιαφερομένου και η γρήγορη δραστηριοποίηση του πλοίου.

Για τον σκοπό αυτό , επιπλέον της κεντρικής Υπηρεσίας του YEN / ΔΝΠΙΑ 4ο συμβάλλουν όλες οι Λιμενικές Αρχές του εσωτερικού, στις οποίες ως γνωστόν τηρούνται νηολόγια και βιβλία υποθηκών όλων των κατηγοριών πλοίων. Επίσης, στα είκοσι δύο (22) Προξενικά Λιμεναρχεία του εξωτερικού μπορούν να εκδοθούν Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (ΠΝΕ) σε πλοία που πρόκειται να νηολογηθούν στα Ελληνικά Νηολόγια , ενώ νηολόγια και υποθηκολόγια τηρούνται και σε τρεις προξενικές Λιμενικές Αρχές (Ν. Υόρκη, Λονδίνο, Τόκυο).¹⁶

¹⁵ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25206>

¹⁶ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25208>

2.4. ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.4.1. *ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ*

Το **Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος** είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και με ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους.

Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζονταν η εμπειριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας, καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε Κυβερνήσεις. Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εδρεύει από συστάσεως στον Πειραιά.

Μέλη του είναι όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία τα οποία εκπροσωπούνται από τις κάτωθι εφοπλιστικές Ενώσεις:

- ✓ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,
- ✓ Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων,
- ✓ Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας,
- ✓ Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας
- ✓ Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων,
- ✓ Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων “Αγ. Νικόλαος”,
- ✓ Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων,
- ✓ Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.¹⁷

¹⁷ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr/default.asp?t=activities>

2.4.2. **ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΧΑΜΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ**

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) (Merchant Seamen's Fund) είναι πρωτογενής ασφαλιστικός φορέας και αποτελεί το βασικό ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των Ελλήνων ναυτικών. Είναι είναι ο αρχαιότερος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης.¹⁸

Ιδρύθηκε με τον Νόμο ΧΛΘ του 1861 μετά από προσωπική παρέμβαση της Βασίλισσας Αμαλίας που οραματίστηκε ένα πρωτοποριακό για τα τότε δεδομένα εθνικό φορέα ασφάλισης για τους Έλληνες ναυτικούς.

Σήμερα αποτελεί ΝΠΔΔ και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με κύριο σκοπό την ασφάλιση των εργαζομένων στη θάλασσα. Πόροι του Ιδρύματος αποτελούν κυρίως οι ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών (κατά ποσοστό επί των αποδοχών τους) οι οποίες και καταβάλλονται στο νόμισμα πληρωμής των ναυτικών, καθώς και από άλλες περιορισμένες όμως πηγές (π.χ. έκδοση αδειών αλιείας, ρυμουλκών, άρση ναυαγίων κλπ).

Εικόνα 3. Το κτήριο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον Πειραιά όπως είναι σήμερα



Η ασφάλιση που παρέχεται σήμερα από το NAT είναι τόσο η παροχή κύριας όσο και επικουρικής σύνταξης. Η επικουρική σύνταξη νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482 του

¹⁸http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%A4%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%BF

1984. Στο NAT ασφαρίζονται τόσο οι ίδιοι οι ναυτικοί (που λαμβάνουν σύνταξη λόγω γήρατος, ή ανικανότητας ή ατυχήματος και υπό προϋποθέσεις επικουρική σύνταξη) όσο και οι οικογένειές τους (που λαμβάνουν σύνταξη στη περίπτωση θανάτου του ναυτικού).

Στο Διοικητικό Συμβούλιο του NAT μετέχουν εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών, εκπρόσωποι του Υπουργείου Οικονομικών, της Τράπεζας της Ελλάδος, καθώς και ειδικοί σύμβουλοι περί τα ασφαλιστικά. Επίσης, συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων. Η εισπραξη των ασφαλιστικών εισφορών του Ταμείου διενεργείται είτε απευθείας από το φορέα είτε από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, εις δε το εξωτερικό από τα προξενικά Λιμεναρχεία και τις παράλιες ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Μέχρι το έτος 1982 του Δ.Σ. του NAT προήδρευε ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος. Επίσης, σε ορισμένες διοικητικές μονάδες του φορέα προϊστανται αξιωματικοί του Λ.Σ. Από τα έσοδα που αποκομίζει το NAT παρέχεται στους ναυτικούς μέσω του ΕΟΠΥΥ ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλους τους ναυτικούς, είτε εν ενεργεία, είτε συνταξιούχους.

2.4.3. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Ο ελληνικός νηογνώμονας είναι μια μη κυβερνητική διεθνής οργάνωση , αφιερωμένη στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και στην διασφάλιση της ποιότητας στη βιομηχανία. Από την ίδρυσή της το 1919, ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναπτύξει ένα δίκτυο έρευνας σε παγκόσμιο επίπεδο, επανδρωμένα κυρίως από εξειδικευμένους επιθεωρητές.¹⁹

Ο ελληνικός νηογνώμονας εξυπηρετεί τις διεθνείς ναυτιλιακές και βιομηχανικές κοινότητες που προσφέρουν τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- i. Έρευνα και ταξινόμηση όλων των τύπων των πλοίων και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων.

¹⁹ Hellenic Register of Shipping <http://www.hrs.gr/index.htm>

- ii. Εποπτεία και έγκριση σχεδίων για νέες ναυπηγήσεις πλοίων , μετατροπές, και / ή τροποποιήσεις των σκαφών, υπεράκτιες εγκαταστάσεις, μηχανές, λέβητες και βιομηχανικά εξαρτήματα και υλικά
- iii. Τακτικές έρευνες και έκδοση σχετικών πιστοποιητικών για λογαριασμό 28 κυβερνήσεων.
- iv. Πιστοποίηση Διαχείρισης Ασφάλειας του εταιρειών διαχείρισης πλοίων, για ναν εξακριβωθεί εάν τα πλοία τους βρίσκονται σε συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM.
- v. Πιστοποίηση Συστημάτων Ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9000.
- vi. Περιβαλλοντική Πιστοποίηση Συστημάτων Διαχείρισης κατά το πρότυπο ISO 14001.
- vii. Δημοσίευση και κωδικοποίηση των τεχνικών κανόνων και των κανονισμών.
- viii. Πιστοποίηση σύμφωνα με τον Διεθνή Ship & Port Facility Security Code.

Ο ελληνικός νηογνώμονας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1919, είναι αποτελεί τη συνέχιση και την ανάπτυξη του "Veritas Hellenique et Reglements de Classification des Navires», ο οποίος ιδρύθηκε το 1870 από τον «Banque Maritime Archange". Παρά τους διάφορους περιορισμούς και τα προβλήματα που αντιμετώπισε κατά τη διάρκεια αυτής της θυελλώδους και ανήσυχης περιόδου στην Ανατολική Μεσόγειο, ήταν σε θέση να επιβιώσει, να αναπτυχθεί και να αποκτήσει τη γνώση και την εμπειρία σε αυτό που ονομάζουμε classification και survey των πλοίων

Η αποστολή του ελληνικού νηογνώμονα είναι «να εξυπηρετεί τα συμφέροντα και τις ανάγκες των πολιτών, καθώς και των πελατών μας, με την προώθηση της ασφάλειας της ζωής και της παρουσίας και με την πρόληψη της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος». Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από την ανάπτυξη και τον έλεγχο των κανόνων και των τεχνικών προδιαγραφών για τη συντήρηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και λειτουργίας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

2.5. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η ναυτιλία και γενικότερα οι θαλασσιές μεταφορές είναι πολύ σημαντικές για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα προσφέρει σημαντικά οφέλη στην οικονομική και όχι μόνο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μιας και :

- Αυξάνει το ακαθάριστο εθνικό προϊόν των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνάμα της ίδιας την Ένωσης
- Ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης τονίζοντας το σημαντικό της ρόλο διεθνώς και
- Αυξάνει τη διαπραγματευτική δύναμη της ένωσης στους διεθνείς οργανισμούς

Από όλα τα παραπάνω αντιλαμβάνεται κανείς πως η ναυτιλία αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα για την ευρωπαϊκή οικονομία και το μέλλον αυτής. Για αυτό το λόγο ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια γίνεται εντατική προσπάθεια από πλευράς ένωσης να θωρακιστεί η ασφάλεια και ταυτόχρονα η ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών η οποία θα επιτευχτεί μέσω:

- ✓ Της ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου
- ✓ Της απελευθέρωσης των διεθνών αγορών και
- ✓ Της εξασφάλισης της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών.²⁰

2.6. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

2.6.1. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (I.M.O.)

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization) (IMO), είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε IMO το 1982, με έδρα το Λονδίνο.²¹

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (για συντομία IMO), καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε

²⁰ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25190>

²¹ International Maritime Organization I.M.O. <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας). Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1914. Καθώς τότε κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφάλειας πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν - όπως και ο Τιτανικός. Καθώς πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και καθώς άλλες δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα. Οι πρώτοι οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές.

Εικόνα 4: International Maritime Organization (I.M.O.)



Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση

όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Σημαντικοί κανόνες :

- Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)
- Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL)
- Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής
- Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS)

Σημαντικές πρωτοβουλίες :

- ✓ Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)
- ✓ Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυσιπλοΐας (Μάλμε, Σουηδία)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί ένα σύνολο αγορών. Είναι μια περίπλοκη βιομηχανία, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα κράμα από αλληλοσχετιζόμενες και αλληλένδετες βιομηχανίες που ποικίλλουν μεταξύ τους. Ταυτόχρονα η ναυτιλία δρα σε ένα διεθνές συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον με τους παραγωγικούς συντελεστές τους να προσφέρουν το παραγόμενο προϊόν τους στη διεθνή αγορά. Αντιλαμβανόμαστε πλήρως δηλαδή, ότι ουσιαστικά η ναυτιλία δεν έχει γεωγραφικά όρια. Σε αυτό το σημείο έρχεται η ανάγκη της διάκρισης της ναυτιλίας σε επί μέρους αγορές .

3.2. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Συμφώνα με τον **Δρ. Martin Stopford** η πρώτη βασική διάκριση στο χώρο της ναυτιλίας αφορά τα δυο μεγαλύτερα τμήματα της, **την αγορά γραμμών (liner shipping market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market)**²². Στη ναυτιλιακή αγορά και στο εμπόριο υπάρχει μεγάλη ποικιλία από διαφορετικά φόρτια και συνεπώς μεγάλη ποικιλία από διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς αυτών. Για παράδειγμα αλλά φορτία χρειάζονται τακτικά δρομολόγια ενώ αλλά όχι. Άλλα φόρτια μπορούν να μεταφερθούν χύδην, ενώ αλλά απαιτούν ιδιαίτερο και λεπτό χειρισμό κατά τη μεταφορά τους, όπως π.χ. τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας κ.ά.

²² Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ. 41

3.2.1. **BULK KAI LINER NAYTILIA**

Διακρίνονται λοιπόν συμφώνα με τον Stopford δυο διαφορετικές ναυτιλιακές αγορές. Η **bulk ναυτιλία** και η **liner ναυτιλία** οι οποίες στην ουσία διέπονται από τα δυο διαφορετικά είδη φορτίου που μεταφέρουν. Το bulk cargo και το general cargo.

- i. **Bulk cargo** είναι το φορτίο που η ποσότητα της παρτίδας προς μεταφορά, είναι τόσο μεγάλη που μπορεί από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου η ενός αμπαριού
- ii. **General cargo** είναι το φορτίο που η αντίστοιχη ποσότητα της παρτίδας προς μεταφορά, είναι μικρή για να μπορέσει από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες.²³

Υπάρχουν τέσσερις βασικές κατηγορίες χύδην φορτίου²⁴. Αυτές είναι:

- **Τα υγρά χύδην φορτία (liquid bulks)** που μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια. Τέτοια είναι το αργό πετρέλαιο, τα χημικά κ.ά. και το μέγεθος της κάθε παρτίδας ποικίλει από 1.000 τόνους έως 500.000 τόνους.
- **Τα πέντε κυρία χύδην ξηρή φορτία (five major bulks)** που είναι το σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα και ο βωξίτης. Μεταφέρονται από bulk carriers.
- **Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks)** όπως ο χάλυβας, προϊόντα αλουμινίου, ξυλεία, αλάτι κ.ά.
- **Τα εξειδικευμένα φορτία (dry cargoes)** που είναι φορτία τα οποία απαιτούν ειδικούς χειρισμούς κατά την αποθήκευση ή τη στοιβασία.

Βασικές κατηγορίες του γενικού φορτίου (general cargo) είναι οι εξής:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo)** που είναι κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων που στοιβάζονται ως ανεξάρτητες παρτίδες
- **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo)** με διαστάσεις 8 πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20, 30 ή 40 πόδια μήκος
- **Φορτία σε παλέτες (palletized cargo)** για εύκολη στοιβασία

²³ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.42

²⁴ Εμφανίζονται συνήθως σε παρτίδες μεγαλύτερες των 2.000 – 3.000 τόνων

- **Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo)** που είναι μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται σε δεξαμενές, δοχεία και βαρέλια
- **Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo)** που είναι ευπαθή προϊόντα όπως τρόφιμα που μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα
- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy and awkward cargo)** που είναι ογκώδη προϊόντα δύσκολα στο χειρισμό τους.

Εικόνα 5. Containerized cargo



3.2.2. TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πέρα από τη διάκριση που αναλύσαμε παραπάνω, εκείνη με κριτήριο το είδος του φορτίου που μεταφέρεται, έχει παρατηρηθεί και μια επιπλέον διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς. Κριτήριο αυτής της νέας διάκρισης δεν είναι πάλι το είδος του φορτίου, αλλά ο τύπος της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Έτσι εκ νέου, η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται σε δυο νέου είδους κατηγορίες, **την tramp ναυτιλία και τη liner ναυτιλία.**

Στην tramp ναυτιλία τα πλοία δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων, αλλά αντίθετα η απασχόληση τους ποικίλλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις απαιτήσεις της αγοράς. Αντίθετα στη liner ναυτιλία, ή αλλιώς ναυτιλία γραμμών όπως πολλές φορές ονομάζεται, τα πλοία

αναπτύσσουν συνήθως μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλασσίων μεταφορών ανάμεσα σε δυο ή περισσότερους γεωγραφικούς τόπους, στους οποίους ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ τους το δικαιολογεί.²⁵

Χαρακτηριστικά της liner ναυτιλίας είναι:

- ✓ **Η κανονικότητα των δρομολογίων**
- ✓ **Οι προαναγγελθείσες αναχωρήσεις**
- ✓ **Τα προκαθορισμένα ναυολόγια και**
- ✓ **Ο περιορισμός του ελεύθερου ανταγωνισμού.**

3.3. ΝΑΥΛΩΣΗ – ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με τον ορό ναύλωση στην ελεύθερη ναυτιλία, εννοούμε τη συμφωνία ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή για την εμπορική απασχόληση ενός ελεύθερου πλοίου²⁶.

Υπάρχουν τέσσερις βασικές κατηγορίες ναύλωσης:

- i. **Η ναύλωση ταξιδιού (voyage charter)**, που είναι βραχυχρόνια μορφή ναύλωσης, για μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου σε προκαθορισμένα λιμάνια, έναντι χρηματικής αμοιβής ανά τόνο φορτίου.
- ii. **Η χρονοναύλωση (time charter)**, όπου ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (operation) για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι μισθώματος ανά ημέρα.
- iii. **Η ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter)**, όπου ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον πλήρη έλεγχο του πλοίου πάλι για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι μισθώματος ανά ημέρα, και τέλος
- iv. **Η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment)**, όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει καθορισμένο όγκο φορτίου μέσα σε μια συμφωνημένη χρονική περίοδο.²⁷

Η αγορά των ναύλων, ²⁸δεν είναι και αυτή με τη σειρά της μια ενιαία αγορά αλλά αντίθετα αποτελείται από διαφορετικά ειδή ξεχωριστών αγορών που όμως

²⁵ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.45

²⁶ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.σελ 53

²⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.54-55

αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και συσχετίζονται άμεσα. Υπάρχουν και εδώ διαφορετικά είδη ναυλαγορών που κάθε φορά διακρίνονται από διαφορετικά κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά είναι τα εξής πέντε:

1. **Με κριτήριο τον τύπο των πλοίων** όπου οι κυριότερες αγορές είναι:
 - 1.1. Η αγορά των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των πλοίων διπλών καταστρωμάτων (**bulk carriers and tween decker market**)
 - 1.2. Η αγορά των δεξαμενόπλοιων (**tankers, chemical, LPG/LNG market**)
 - 1.3. Η αγορά των πλοίων μεικτού φορτίου (**combined carrier market**)
 - 1.4. Η αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (containership market)
 - 1.5. Η αγορά των πλοίων RO/RO (**RO/RO market**)
 - 1.6. Η αγορά των πλοίων ψυγείων (**reefer market**)
2. **Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου** όπου οι κυριότερες κατηγορίες αγορών είναι:
 - 2.1. Η αγορά χύδην ξηρού φορτίου (**dry bulk cargo market**)
 - 2.2. Η αγορά χύδην υγρού φορτίου (**liquid bulk cargo market**)
 - 2.3. Η αγορά ειδικών φορτίων (**special cargo market**)
 - 2.4. Η αγορά γενικού φορτίου (**general cargo market**)
3. **Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό** των θαλασσιών εμπορευματικών μεταφορών
4. **Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια της ναύλωσης** σε βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες ναυλώσεις και
5. **Με κριτήριο τον τύπο της ναύλωσης** (είτε voyage charter, είτε time charter, είτε bareboat charter, είτε contract of affreightment)²⁹

3.4. ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πλοία που χρησιμοποιούνται και δραστηριοποιούνται σε κάθε αγορά ποικίλουν τόσο στο μέγεθος και στη χωρητικότητα, όσο και στον τεχνολογικό τους εξοπλισμό, ανάλογα πάντα με τις ανάγκες τις οποίες εξυπηρετούν. Υπάρχουν πολλά και διαφορετικά είδη πλοίων σε κάθε αγορά τα οποία είναι τα εξής:

²⁸ Στο εξής ναυλαγορά

²⁹ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.59 -60

- ✓ Τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers) το μέγεθος των οποίων κυμαίνεται από 3.000 dwt έως 200.000 dwt³⁰. Τα μικρότερα, από 3.000 dwt έως και 15.000 dwt δραστηριοποιούνται ελευθέρα παγκοσμίως διαθέτοντας δικό τους εξοπλισμό. Η αμέσως επομένη κατηγορία είναι τα **Handy size bulkers** που είναι από 15.000 dwt – 35.000 dwt ενώ στη συνέχεια ακολουθούν τα με χωρητικότητα από 35.000 dwt – 50.000 dwt **Handymax bulkers**. Επομένη κατηγορία είναι τα πλοία με μέγεθος 50.000 dwt - 60.000dwt **Ultra Handymax bulkers ή Super Handymax bulkers ή Supramax bulkers**. Μια από τις μεγαλύτερες κατηγορίες πλοίων bulk carriers έπονται, τα οποία είναι τα **Panamax bulkers** που έχουν χωρητικότητα από 60.000 dwt – 100.000 dwt τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως στη μεταφορά σιτηρών, άνθρακα, βωξίτη και σιδηρομεταλλεύματος. Τελειώνουμε με την τελευταία κατηγορία αυτής της ομάδας πλοίων που είναι και τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα με μέγεθος από 100.000 dwt – 200.000 dwt που είναι τα **Capesize bulkers**, τα οποία ειδικεύονται στη μεταφορά άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος. Λόγω του μεγέθους τους, δεν μπορούν να διέλθουν από τη διώρυγα του Παναμά και για αυτό ακολουθούν τη διαδρομή από το ακρωτήριο της καλής ελπίδας (Cape of Good Hope).

³⁰ Dwt deadweight tonnage τόνοι νεκρού φορτίου είναι μονάδα μετρήσεως της μεταφορικής δυναμικότητας του πλοίου η οποία υπολογίζεται από την διαφορά μεταξύ του έμφορτου και άφορτου εκτοπίσματος και δείχνει τους τόνους που δύναται να μεταφέρει το πλοίο σε φορτίο, εφόδια, νερό, επιβάτες, πλήρωμα κ.λπ

Εικόνα 6. Πλοίο τύπου Capesize bulk carrier



- ✓ Τα **δεξαμενόπλοια** (tankers) είναι τα πλοία που είναι κατασκευασμένα να μεταφέρουν χύδην υγρά φορτία, τα οποία είναι το αργό ή ακάθαρμο πετρέλαιο (crude or dirty oil) και τα προϊόντα πετρελαίου (oil products), καθώς επίσης και προϊόντα όπως τα χημικά, το κρασί, τα φυτικά έλαια κ.α. Διακρίνονται και αυτά με τη σειρά τους με βάση το μέγεθος τους σε **Handy size** με μέγεθος από 10.000 dwt – 60.000 dwt, σε **Panamax** με μέγεθος από 60.000 dwt – 80.000 dwt, σε **Aframax** με μέγεθος από 80.000 dwt -120.000 dwt, σε **Suezmax** με χωρητικότητα από 120.000 dwt – 200.000dwt, σε **VLCC** (Very Large Crude Carriers) με μέγεθος που κυμαίνεται από 200.000 dwt – 320.000 dwt και τέλος σε **ULCC** (Ultra Large Crude Carriers) με μέγεθος από 320.000 dwt – 550.000 dwt.
- ✓ Τα **πλοία συνδυασμένων μεταφορών** (combination carriers ή combos – carriers) τα οποία μπορούν να μεταφέρουν παράλληλα σιδηρομετάλλευμα και πετρέλαιο (**Ore / Oil** ή **O / O' s**), σιδηρομετάλλευμα, χύδην ξηρή φορτία και πετρέλαιο (**Ore / Bulk / Oil** ή **OBO's**) και τέλος προϊόντα, σιδηρομετάλλευμα, χύδην ξηρά φορτία και πετρέλαιο (**Products / Ore / Bulk /**

Oil ή PROBO's). Το μέγεθος των πλοίων αυτών είναι συνήθως άνω των 70.000 dwt.

- ✓ **Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων** (containership vessels), τα οποία δραστηριοποιούνται σε γραμμές που συνδέουν υψηλή βιομηχανοποιημένες περιοχές της υφελίου, που διαθέτουν ταυτόχρονα προηγμένα συστήματα μεταφοράς στην ενδοχώρα. Το μέγεθος τους μετράται σε **TEU (Twenty –Foot Equivalent Units)**, δηλαδή σε εμπορευματοκιβώτια 20 ποδών. Τα μικρότερα σε μέγεθος είναι τα **Feeder** με χωρητικότητα (0 – 499 TEU). Ακολουθούν τα **Feedermax** με μέγεθος (500 – 999 TEU) τα οποία χρησιμοποιούνται σε κοντινές αποστάσεις κυρίως ακτοπλοϊκές. Τα μεγαλύτερα είναι άνω των 2.000 TEU, χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Τα κυριότερα είναι τα **Sub-panamax** (2.000 – 2.999 TEU), τα **Panamax** (3.000 – 3.999 TEU), και τα **Post-panamax** (άνω 4.000 TEU και πάνω .)

Εικόνα 7. Πλοίο τύπου Containership



- ✓ **Τα πλοία Ro – Ro** (Roll-on / Roll-off) ή **Lo –Lo** (Lift-on / Lift-off) τα οποία είναι πλοία που εξυπηρετούν κάθε είδους τροχοφόρα, φορτία που μπορούν να μετακινηθούν με ανυψωτικά οχήματα καθώς και εμπορευματοκιβώτια. Διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό << roll – on, roll – off>> και << lift – on, lift –off>>.
- ✓ **Τα πλοία ψυγεία** (reefer vessels) που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά ευπαθών προϊόντων που μεταφέρονται ή παγωμένα ή κατεψυγμένα. Το θαλάσσιο

εμπόριο των πλοίων ψυγείων είναι έτσι διαμορφωμένο ώστε τα πλοία αυτά να βρίσκουν πάντα φορτίο μόνο στη μια από τις δυο κατευθύνσεις της θαλάσσιας διαδρομής.³¹ Έχουν ανεπτυγμένο τεχνολογικό εξοπλισμό με αυξημένο όμως κόστος ηλεκτρισμού και μέγεθος που κυμαίνεται από 2.500 dwt – 18.000 dwt.

- ✓ **Τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων** (car-carrying vessels) που δραστηριοποιούνται κυρίως στους θαλάσσιους δρόμους από Ιαπωνία προς ΗΠΑ και Ευρώπη και αντίστροφα καθώς και από Ευρώπη προς τις ΗΠΑ. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με πολύ μεγάλα και εξειδικευμένα πλοία, τα **Pure Car Carriers** (PCC) καθώς και τα **PVHCC ή PCTC** που μεταφέρουν έως και 6.000 οχήματα με τη μέθοδο roll on / roll off.
- ✓ **Τα μικρά πλοία** (small ships) για θαλασσινό εμπόριο κοντινών αποστάσεων.
- ✓ **Τα εξειδικευμένα πλοία** (special ships) για μεταφορά εξειδικευμένου φορτίου. Τέτοια είναι τα πλοία μεταφοράς πολύ βαρέων φορτίων (**Heavy lift carriers**) με μέγεθος 1.000 dwt – 7.000 dwt, οι φορτηγίδες και οι πλωτές πλατφόρμες (**Barges and pontoons**) και τα ημί- βυθιζόμενα πλοία (**Semi-submersible ships**) με μέγεθος που κυμαίνεται από 4.000 dwt – 45.000 dwt.

Συμπεραίνουμε από όλα τα παραπάνω ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελείται αδιαμφισβήτητα από πολλές παράλληλες αγορές που δρουν ταυτόχρονα αλληλοεπηρεάζοντας και αλληλοσχετίζοντας η μια την άλλη. Αν και φαινομενικά πρόκειται για μια ενιαία αγορά στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα συνδυασμό επί μέρους αγορών με μεγάλη πολυπλοκότητα.

3.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εκείνο που δεν πρέπει να παρακάμπουμε είναι το γεγονός ότι είναι η ναυτιλία καλύπτει παράγωγο ζήτηση. Στην ουσία είναι η ανάγκη για αγαθά και μεταφορά αυτών που μεταφράζεται στην ανάγκη για ναυτιλιακή δραστηριότητα. Από αυτό μπορούμε να εξάγουμε και ορισμένα συμπεράσματα όσον αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και εκείνους που επηρεάζουν την πρόσφορα. Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση είναι οι εξής:

³¹ One – way routes

- i. Η παγκόσμια οικονομία
- ii. Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου φορτίων
- iii. Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών
- iv. Τα πολιτικά γεγονότα και οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες και
- v. Το κόστος μεταφοράς

Από την άλλη, παράγοντες που επηρεάζουν την πρόσφορα για θαλάσσιες μεταφορές είναι οι εξής:

- i. Οι ομάδες λήψης αποφάσεων
- ii. Η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου εμπορικών πλοίων
- iii. Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων
- iv. Οι διαλύσεις πλοίων
- v. Οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις των ναύλων

Όλες οι παραπάνω μεταβλητές επηρεάζουν αντίστοιχα τη ζήτηση και την πρόσφορα για θαλασσιές μεταφορές. Τα οικονομικά δεδομένα που αλιεύονται από τα παραπάνω κριτήρια είναι επομένως πολύ σημαντικά για όλους τους δρώντες στην ναυτιλιακή αγορά, τόσο δηλαδή για τους πλοιοκτήτες όσο και για τους ναυλωτές που στόχο αμφότεροι πάντα έχουν τη συμφωνία του κατάλληλου ναύλου. Αντιλαμβανόμαστε για άλλη μια επομένως φορά, το πόσο δύσκολη και πολύπλοκη είναι η ναυτιλία και το πώς η γνώση και η εμπειρία αποκτούν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο σε αυτού του είδους τη βιομηχανία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο. ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

4.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Στη συνέχεια θα γίνει μια σύντομη αναφορά στον **παγκόσμιο στόλο**, στη δομή τους καθώς και στο πως αυτός καταμερίζεται στον γεωγραφικό χάρτη. Η αναφορά αυτή θα μας βοηθήσει καθώς θα μας δώσει όλες εκείνες τις πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίον κινήθηκε η ναυτιλία τον τελευταίο χρόνο. Μέσα από τη δομή αυτή του παγκοσμίου στόλου θα διακρίνουμε και στοιχεία που αφορούν στην ελληνική ναυτιλία, τα οποία όμως θα αναλύσουμε λεπτομερέστερα παρακάτω.

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα παρακάτω, ο παγκόσμιος στόλος το 2012 ακολούθησε μια αυξητική πορεία τόσο από πλευράς αριθμού εμπορικών πλοίων όσο και από πλευράς **tonnage**. Παράλληλα παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση του **μέσου όρου ηλικίας** των πλοίων γεγονός που εξηγείται παρακάτω. Συγκεκριμένα λοιπόν, ο παγκόσμιος στόλος, ύστερα από έναν σχεδόν σταθερό ρυθμό αύξησης τα τελευταία χρόνια της τάξης περίπου του 10%, έφτασε το **2012** να απαριθμεί **104.305 πλοία** τα οποία διαθέτουν **1.534 εκατομμύρια dwt**.³²

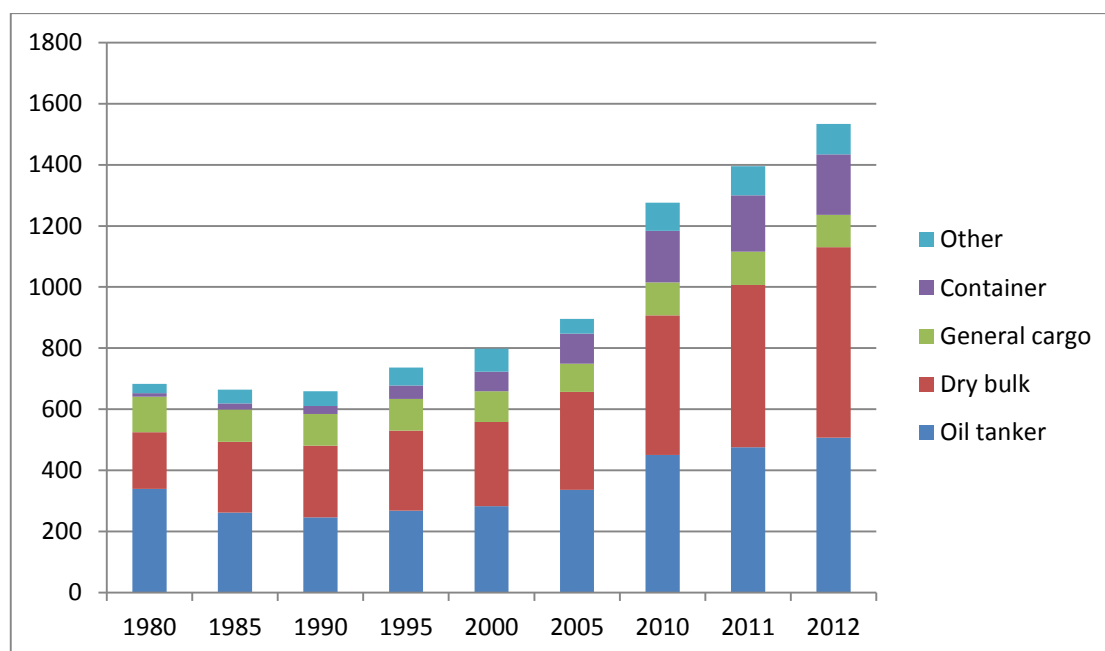
Πίνακας 1. Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου σε εκατομμύρια dwt

| | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Oil tanker | 339 | 261 | 246 | 268 | 282 | 336 | 450 | 475 | 507 |
| Dry bulk | 186 | 232 | 235 | 262 | 276 | 321 | 457 | 532 | 623 |
| General cargo | 116 | 106 | 103 | 104 | 101 | 92 | 108 | 109 | 106 |
| Container | 11 | 20 | 26 | 44 | 64 | 98 | 169 | 184 | 198 |
| Other | 31 | 45 | 49 | 58 | 75 | 49 | 92 | 96 | 100 |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

³² United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication, σελ. 34

Διάγραμμα 1. Συνολικός παγκόσμιος στόλος σε εκατομμύρια dwt



Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

Μεγάλη αύξηση παρατηρήθηκε στα πλοία τύπου bulk carrier τα οποία είχαν αύξηση 17% στο tonnage τους³³ φτάνοντας έτσι να καλύπτουν το 40,6% του παγκοσμίου tonnage από 38,1% που κάλυπταν το 2011. Η μεγαλύτερη ανάγκη για σιδηρομετάλλευμα από τη Βραζιλία, η οποία απαιτούσε μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία, σε συνδυασμό με την ανάγκη από πλευράς πλοιοκτητριών εταιριών, να ατυχούν οικονομίες κλίμακας, οδήγησαν σε αυτή την αύξηση η όποια υπολογίζεται της τάξης του 60% τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

³³ Αύξηση 2,5% σε σχέση με το 2011

Πίνακας 2. Παγκόσμιος στόλος σε γιλιάρδες dwt και μερίδιο στην αγορά

| Βασικοί τύποι πλοίων | 2011 | 2012 | Ποσοστιαία διαφορά 2012/2011 |
|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Oil tankers | 474.846 34% | 507.454 33,1% | 6,9% -0,9% |
| Bulk carriers | 532.039 38,1% | 622.536 40,6% | 17% 2,5% |
| General cargo | 108.971 7,8% | 106.385 6,9% | -2,4% -0,9% |
| Container ships | 183.859 13,2% | 198.002 12,9% | 7,7% -0,3% |
| Other types | 96.028 6,9% | 99.642 6,5% | 3,8% -0,4% |
| Liquefied gas | 43.339 3,1% | 44.622 2,9% | 3% -0,2% |
| Offshore supply | 33.227 2,4% | 37.468 2,4% | 12,8% 0,1% |
| Ferries and passenger | 6.164 0,4% | 6.224 0,4% | 1% 0% |
| Other /n.a. | 13.299 1% | 11.328 0,7% | -14,8% -0,2% |
| Σύνολο | 1.395.743 100% | 1.534.019 100% | 9,9% |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

Τα δεξαμενόπλοια επίσης κινήθηκαν με αυξητικούς ρυθμούς. Συγκεκριμένα είδαμε μια αύξηση 6,9% του tonnage τους παγκοσμίως, καλύπτοντας το 33,1% του συνολικού. Τα containerships και αυτά με τη σειρά τους κινήθηκαν στους ίδιους αυξητικούς ρυθμούς. Εδώ είχαμε μια αύξηση 7,7% του tonnage τους φτάνοντας να διαθέτουν πλέον το 12,9% του παγκοσμίου tonnage, ελαφρώς βεβαία μειωμένο σε σχέση με την προηγούμενη χρόνια που κάλυπταν το 13,2.

Γενικότερα το παγκόσμιο tonnage το 2012 αυξήθηκε κατά 9,9% σε σχέση με το 2011 γεγονός το οποίο συνέβη εξαιτίας των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία που είχαν δοθεί τα προηγούμενα χρόνια και τα όποια παραδόθηκαν αυτή τη χρόνια. Αν και βρισκόμαστε σε περίοδο παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο εφοπλιστικός κόσμος παγκοσμίως φαίνεται πως δε φοβήθηκε να επενδύσει σε νέου είδους πλοία. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται και από την πτώση του μέσου όρου ηλικίας του παγκοσμίου στόλου η όποια φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

Ο μέσος όρος ηλικίας του παγκοσμίου στόλου μειώθηκε ελαφρώς το 2012 σε σχέση με την προηγούμενη χρόνια. Οι παραδόσεις νέων πλοίων και η οδήγηση προς διάλυση παλαιότερων συνετέλεσαν σε αυτή τη μείωση η οποία είναι τουλάχιστον εντυπωσιακή στα bulk carriers. Σε αυτή την κατηγορία πλοίων το 41,5% των πλοίων είναι από 0 – 4 έτη εξαιτίας κυρίως της συνεχιζόμενης κατασκευής νέων.

Πίνακας 3. Μέσος όρος ηλικίας ανά είδος πλοίου την 01/01/2012

| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ | 0-4 ΧΡΟΝΙΑ | 5-9 ΧΡΟΝΙΑ | 10-14 ΧΡΟΝΙΑ | 15-19 ΧΡΟΝΙΑ | 20 + ΧΡΟΝΙΑ | Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ 2012 | Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ 2011 | ΔΙΑΦΟΡΑ 2012/2011 |
|----------------------|------------|------------|--------------|--------------|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <u>Bulk carriers</u> | 33,7% | 14,3% | 11,3% | 12,4% | 28,2% | 13,18 | 15,29 | -2,11 |
| Dwt | 41,5% | 16,6% | 11,3% | 13,1% | 17,6% | | | |
| μ.ο. dwt | 77.098 | 73.344 | 63.300 | 66.520 | 39.569 | | | |
| <u>Container</u> | 23,28% | 27,9% | 18,3% | 17,4% | 12,6% | 10,9 | 10,7 | 0,2 |
| Dwt | 32,8% | 31% | 16,6% | 12% | 7,5% | | | |
| μ.ο. dwt | 54.465 | 43.915 | 35.837 | 27.267 | 23.718 | | | |
| <u>General cargo</u> | 11,5% | 10,7% | 8,2% | 11,2% | 58,4% | 23,26 | 24,15 | -0,89 |
| Dwt | 21,4% | 13,7% | 11,8% | 10,2% | 42,8% | | | |
| μ.ο. dwt | 9.698 | 6.670 | 7.451 | 4.723 | 3.795 | | | |
| <u>Oil tanker</u> | 24,7% | 21,2% | 11% | 10,5% | 32,6% | 15,7 | 16,37 | -0,66 |
| Dwt | 34,7% | 29% | 18,4% | 9,4% | 8,5% | | | |
| μ.ο. dwt | 63.483 | 61.884 | 75.896 | 40.588 | 11.756 | | | |
| <u>Other</u> | 106% | 9,7% | 9,2% | 8% | 62% | 25,06 | 25,19 | -0,13 |
| Dwt | 27,2% | 18,3% | 10,7% | 7,7% | 36,1% | | | |
| μ.ο. dwt | 4.417 | 3.240 | 1.992 | 1.580 | 1.006 | | | |
| <u>Σύνολο</u> | 15,1% | 12,5% | 9,9% | 10% | 52,6% | 21,9 | 22,49 | -0,58 |
| Dwt | 35,8% | 22,5% | 14,3% | 11,2% | 16,2% | | | |
| μ.ο. dwt | 34.827 | 26.518 | 21.378 | 16.431 | 4.543 | | | |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

4.2. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Η ελληνική ναυτιλία αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί ηγέτιδα χώρα στην παγκόσμια ναυτιλία, με ιστορία και συνεχή εξέλιξη και βελτίωση σε όλους τους τομείς. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει ισχυρή θέση παγκοσμίως τόσο σε όρους αριθμού πλοίων όσο και όρους dwt, ενώ παράλληλα η ελληνική σημαία είναι μια από τις ισχυρότερες παγκοσμίως. Ταυτόχρονα η Ελλάδα ηγείται και στον αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον κλάδο της οικονομίας με έναν πολύ μεγάλο αριθμό τέτοιων εταιριών, που εδρεύουν κατά κύριο λόγο στον Πειραιά, να δραστηριοποιούνται με μεγάλη επιτυχία.

Πιο συγκεκριμένα τώρα, σύμφωνα με το **Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος**³⁴, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έλεγχαν για το 2012 3.760 ποντοπόρα πλοία, σημειώνοντας μια μικρή πτώση σε σχέση με το 2011 όπου ο αριθμός ήταν 3.848. Σε όρους χωρητικότητας τώρα, **οι έλληνες πλοιοκτήτες διαθέτουν 264.054.167 dwt**, το μεγαλύτερο ποσοστό σε ολόκληρο τον εφοπλιστικό κόσμο κάνοντας την όπως εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ισχυρότατη δύναμη παγκοσμίως. **Παράλληλα**

³⁴ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>

διαθέτει 155,904,976 gt. Είναι λοιπόν μια ηγέτιδα χώρα παγκοσμίως στην ναυτιλιακή αγορά γεγονός που της δίνει τη δυνατότητα να κινείται με μεγάλη ευελιξία.³⁵ Η άνοδος αυτή τόσο του αριθμού των πλοίων που διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές όσο και της χωρητικότητας που διαθέτουν, δεν ξεκίνησε πρόσφατα. Αντίθετα μάλιστα, αποτελεί διαρκή συνέχεια ενεργειών που ξεκίνησαν περίπου τη δεκαετία του 1980 και φτάνει μέχρι σήμερα. Όπως εντοπίζουμε και στον πίνακα, παρατηρήθηκε μια σταδιακή άνοδος της δυναμικότητας του ελληνικού στόλου τα τελευταία περίπου 20 χρόνια με αποκορύφωμα το έτος 2008, όπου ο ελληνικός στόλος ήταν μεγαλύτερος από ποτέ με 4.173 πλοία να εκμεταλλεύεται και 263.560.741 dwt, νούμερα πραγματικά εντυπωσιακά.

Αξιοσημείωτο αποτελεί επίσης το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές παραδοσιακά στρέφονται προς την ελληνική σημαία για τη νηολόγηση των πλοίων τους. Βεβαία, όπως παρατηρούμε και από τον παρακάτω πίνακα, η τάση αυτή δείχνει να μειώνεται. Από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1980, ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία μειώνεται σταδιακά, με αποτέλεσμα περίπου το 30% σήμερα των πλοίων να βρίσκονται υπό ελληνική σημαία, σε αντίθεση με περίπου το 80% που ίσχυε παλαιότερα. Η δεκαετία του 1980 ήταν περίοδος ύφεσης της αγοράς και για αυτό το λόγο οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτίμησαν να μεταφέρουν τα πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο προς άλλα μεσογειακά, όπως της Μάλτας και της Κύπρου. Δεν πρέπει να λησμονούμε πάντως πως η τάση αυτή είναι διεθνής και συμβαίνει σχεδόν σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες παγκοσμίως.

³⁵ Με τον όρο Grt (gross registered tonnage) ονομάζεται η ολική χωρητικότητα του πλοίου εκφρασμένη σε κόρους. Η χωρητικότητα αυτή περιλαμβάνει όλους τους κλειστούς χώρους ενός πλοίου.

Διάγραμμα 2. Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου



Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται κυρίως από πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά και άλλου είδους πλοία. Το εμπόριο στο οποίο συμμετέχει είναι υπερπόντιο και για λογαριασμό άλλων τρίτων χωρών, μιας στην Ελλάδα δεν διατίθεται σημαντικό μεταφορικό έργο ικανό να καλύψει την διαθεσιμότητα του στόλου. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια το ελληνικό πλοίο και η ελληνική ναυτιλία γενικότερα να εξαρτάται άμεσα από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές. Υπόκειται επομένως σε όλες τις επιπτώσεις που μπορούν να προσέλθουν από τους διεθνείς οικονομικούς και μη παράγοντες, όπως παραδείγματος χάριν μια οικονομική κρίση όπως αυτή της τελευταίας πενταετίας ή μια πολεμική σύρραξη, ενώ ταυτόχρονα επηρεάζεται άμεσα και από μέτρα προστατευτισμού που ενδεχομένως να εφαρμοστούν από κυβερνήσεις κρατών για την προστασία της ναυτιλίας τους.

Πίνακας 4. Ο ελληνόκτητος στόλος σε όρους dwt και gt ανά έτη

| ΕΤΟΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ | DWT | GT |
|------|----------------|-------------|-------------|
| 2012 | 3,760 | 264,054,167 | 155,904,976 |
| 2011 | 3,848 | 261,675,981 | 153,128,919 |
| 2010 | 3,996 | 258,121,898 | 152,616,046 |
| 2009 | 4,161 | 263,560,741 | 156,214,619 |
| 2008 | 4,173 | 260,929,221 | 154,599,221 |
| 2007 | 3,699 | 218,229,552 | 129,765,470 |
| 2006 | 3,397 | 190,058,534 | 113,603,803 |
| 2005 | 3,338 | 182,540,868 | 109,377,819 |
| 2004 | 3,379 | 180,140,898 | 108,929,135 |
| 2003 | 3,355 | 171,593,487 | 103,807,860 |
| 2002 | 3,480 | 164,613,935 | 98,195,100 |
| 2001 | 3,618 | 168,434,370 | 100,220,348 |
| 2000 | 3,584 | 150,966,324 | 90,227,491 |
| 1999 | 3,424 | 139,255,184 | 83,454,890 |
| 1998 | 3,358 | 133,646,831 | 78,900,843 |
| 1997 | 3,204 | 127,782,567 | 74,982,110 |
| 1996 | 3,246 | 129,737,336 | 75,156,763 |
| 1995 | 3,142 | 126,128,352 | 71,666,943 |
| 1994 | 3,019 | 120,650,373 | 66,342,046 |
| 1993 | 2,749 | 103,958,104 | 56,918,268 |
| 1992 | 2,688 | 98,218,176 | 53,891,528 |
| 1991 | 2,454 | 87,102,785 | 47,906,852 |
| 1990 | 2,426 | 84,439,159 | 46,580,539 |
| 1989 | 2,428 | 81,928,296 | 45,554,419 |
| 1988 | 2,487 | 85,047,436 | 47,269,018 |

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή και σταδιακή ανανέωση από πλευράς ηλικίας του ελληνικού στόλου, με αλλά πιο σύγχρονα πλοία. Αντιλαμβανόμενοι τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της αγοράς, ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος έχει σπεύσει να αντικαταστάσει τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία που διέθετε με νέες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με στόχο να γίνει πιο ανταγωνιστικός. Όντως ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια και αναμένεται να μειωθεί περισσότερο. Παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές **εξακολούθησαν** το 2011 να επενδύουν σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, **στρεφόμενοι** πλέον και **σε** νέου είδους πλοία όπως τα **LNG/ LPG**.

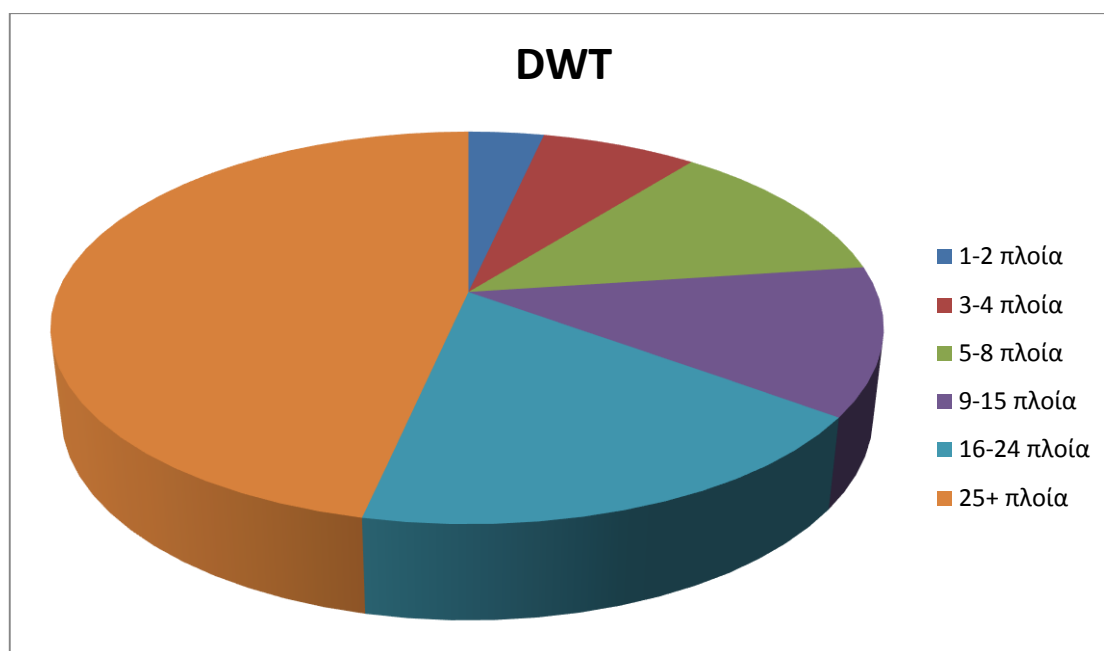
Όσον αφορά τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, αυτές το 2012 κυμανθήκαν στις 718 σημειώνοντας μικρή μείωση από το 2011 όπου ήταν 762, φτάνοντας περίπου στα επίπεδα του 2007. Η οικονομική κρίση αναμφίβολα επηρέασε τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών που κατά κύριο εδρεύουν στον Πειραιά, ως συνέπεια άλλωστε και της κρίσης στη ναυτιλιακή αγορά. Αξιοσημείωτη αποτελεί η δομή των ναυτιλιακών αυτών εταιριών η όποια όπως παρατηρούμε και από τον παρακάτω πίνακα, το μεγαλύτερο μέρος αυτών διαχειρίζεται από ένα έως δυο πλοία. Ένα μικρότερο κομμάτι διαχειρίζεται από τρία έως τέσσερα πλοία ενώ ένα μόλις το 5% αυτών των εταιριών διαχειρίζεται πάνω από 25 πλοία.

Πίνακας 5. Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ανά έτος και ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται

| GROUP | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| A (25+ vsls) | 19 | 19 | 23 | 19 | 24 | 25 | 31 | 26 | 28 | 29 | 32 | 31 | 31 | 34 | 35 |
| B (16-24 vsls) | 11 | 25 | 22 | 29 | 25 | 31 | 36 | 36 | 30 | 35 | 32 | 35 | 33 | 37 | 37 |
| C (9-15 vsls) | 68 | 76 | 85 | 82 | 84 | 69 | 59 | 52 | 64 | 63 | 70 | 80 | 80 | 65 | 54 |
| D (5-8 vsls) | 149 | 143 | 140 | 134 | 128 | 138 | 141 | 131 | 137 | 126 | 125 | 123 | 103 | 111 | 113 |
| E (3-4 vsls) | 196 | 166 | 189 | 172 | 170 | 158 | 155 | 157 | 146 | 165 | 159 | 161 | 171 | 165 | 167 |
| F (1-2 vsls) | 483 | 325 | 376 | 349 | 318 | 308 | 311 | 288 | 288 | 307 | 340 | 343 | 340 | 350 | 312 |
| Total number of companies | 926 | 754 | 835 | 785 | 749 | 729 | 733 | 690 | 693 | 725 | 758 | 773 | 758 | 762 | 718 |

Πηγή: Petrofin Research (2011), *Greek Fleet Stats*

Διάγραμμα 3. Κατανόμη ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται



Πηγή: Petrofin Research (2011), *Greek Fleet Stats*

4.3. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Αναμφίβολα, σημαντικό ρολό για την πορεία και το ρυθμό ανάπτυξης του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, σημαντικότερο ρόλο έπαιξε και συνεχίζει να παίζει το **ανθρώπινο δυναμικό**, η με αλλά λόγια οι ναυτικοί. Σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας με βαθιά γνώση για τη θάλασσα ο Έλληνας ναυτικός διακρίνεται παγκοσμίως για τις ικανότητες του. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από τον κλάδο ναυτιλιακής πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στοιχεία που παρουσιάζονται παρακάτω, το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας έχει μειωθεί σημαντικά από τα προηγούμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, από τη δεκαετία του 1980 μέχρι σήμερα ο αριθμός των απασχολούμενων στα εμπορικά πλοία έχει μειωθεί σε ποσοστό περίπου 70%. Οι έλληνες ναυτικοί που εργάζονταν στα ελληνικά εμπορικά πλοία από 59.534 το 1980 ήταν το 2006 16.182 ενώ οι αλλοδαποί ναυτικοί από 32.338 το 1988 έφτασαν τους 13.078 το 2006. Σε αυτό συνέβαλλαν πολλοί λόγοι. Κατ αρχήν η τεχνολογική εξέλιξη των πλοίων. Ένα εμπορικό πλοίο σήμερα έχει πολύ σύγχρονο εξοπλισμό γεγονός που καθιστά μη απαραίτητη την έντονη ανθρωπινή παρουσία για τη διεξαγωγή ενός ταξιδιού. Επίσης, το γεγονός ότι οι έλληνες απομακρύνθηκαν από τη ναυτιλία αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο είναι σύνηθες

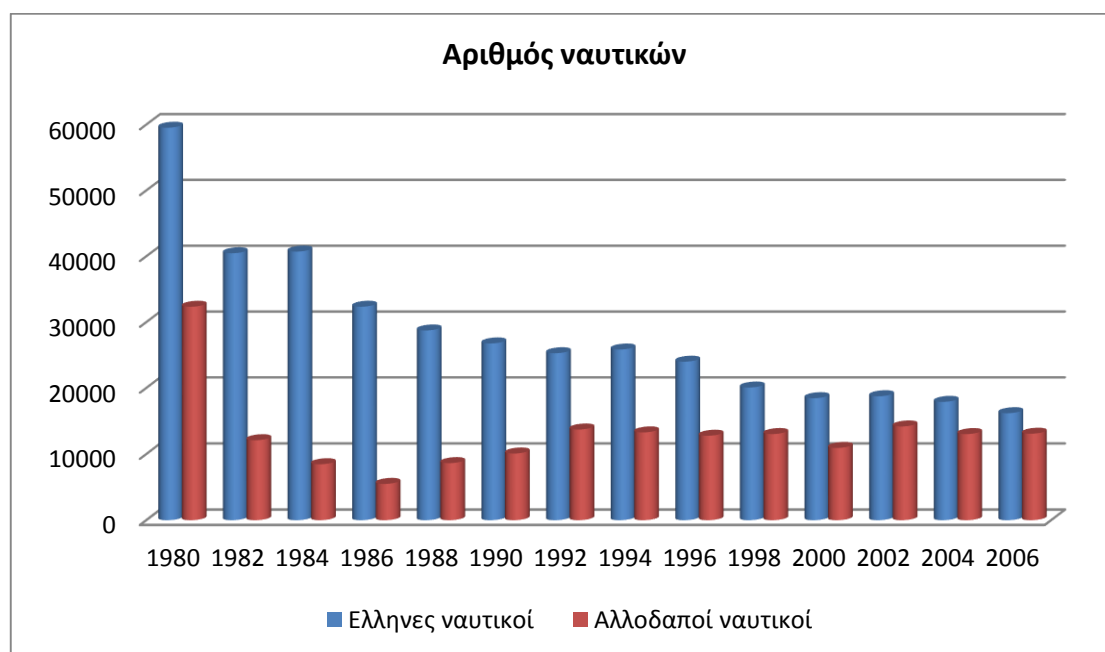
στις μέρες μας. Όλο και λιγότεροι νέοι πλέον στρέφονται προς τη ναυτιλία για επαγγελματική αποκατάσταση για διάφορους οικονομικοκοινωνικούς λόγους. Το φαινόμενο αυτό μπορούμε να το διακρίνουμε έντονα και από τα στοιχεία του πίνακα όπου παρατηρούμε ότι το ποσοστό επάνδρωσης των Ελλήνων ναυτικών σε ελληνικά πλοία μειώθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 73,7% σε 68,9% (μείωση 4,6%) ενώ αντίθετα το ποσοστό επάνδρωσης των αλλοδαπών ναυτικών σε ελληνικά πλοία αυξήθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 26,4% σε 31% (αύξηση 4,6%).

Πίνακας 6. Αριθμός ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στην ελληνική ναυτιλία

| ΕΤΟΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ |
|------|--------------------------|----------------------------|
| 1980 | 59.534 | 32.338 |
| 1982 | 40.467 | 12.094 |
| 1984 | 40.720 | 8.464 |
| 1986 | 32.340 | 5.490 |
| 1988 | 28.735 | 8.632 |
| 1990 | 26.766 | 10.085 |
| 1992 | 25.278 | 13.717 |
| 1994 | 25.842 | 13.280 |
| 1996 | 23.992 | 12.774 |
| 1998 | 20.067 | 13.030 |
| 2000 | 18.450 | 10.935 |
| 2002 | 18.747 | 14.179 |
| 2004 | 17.897 | 13.023 |
| 2006 | 16.182 | 13.078 |

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>

Διάγραμμα 4. Πλήθος ανθρώπινου δυναμικού σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο. ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

5.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε λεπτομερέστερα νωρίτερα, η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα που κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Διαθέτοντας ένα πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων και εκμεταλλευομένη ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό του παγκοσμίου τονάζ, ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας είναι σε κάθε περίπτωση πολύ σημαντικός. Η ναυτιλία αποτελεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό και ζωντανό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος πρωταγωνιστεί στο διεθνές σκηνικό

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί μια πολύ σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην παγκόσμια οικονομία. Είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας το οποίο εμφανίζεται σχεδόν σε κάθε μορφή της παγκόσμιας οικονομίας. Για πολλές χώρες, ο ναυτιλιακός κλάδος είναι πολύ σημαντικός για την οικονομία τους, σε βαθμό που να χαρακτηρίζεται και ως ατμομηχανή και βαριά βιομηχανία για την οικονομική τους ανάπτυξη. Τέτοια χώρα είναι βεβαία και η Ελλάδα.

Η ναυτιλία παγκοσμίως τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε συνεχή άνοδο με εξαίρεση το 2009, όπου λόγω της πρωτόγνωρης παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο όγκος των αγαθών που μεταφέρθηκε δια θαλάσσης συμπίεστηκε κατά 4,2%. Έτσι το σύμφωνα με τον UNCTAD³⁶ το 2011 μεταφέρθηκαν συνολικά 8.748 εκατομμύρια τόνοι αγαθών δια θαλάσσης σημειώνοντας μικρή άνοδο σε σχέση με το 2010 όπου ο όγκος ήταν 8.409.

³⁶ United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012, United Nations Publication, σελ. 6

Διάγραμμα 5. Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου



Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

Η άνοδος αυτή σημειώθηκε λόγω της ραγδαίας αύξησης στα dry bulk κατά 5,6% η οποία συνοδεύτηκε από ταυτόχρονη αύξηση στα containers και στα κυριότερα χύδην φορτία κατά 8,6% και κατά 5,4% αντίστοιχα.

Πίνακας 7. Διαγωνική εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου ανά είδος φορτίου

| Έτος | Oil and gas | Main bulks | Other dry cargo | Σύνολο |
|------|-------------|------------|-----------------|--------|
| 1970 | 1440 | 448 | 717 | 2605 |
| 1980 | 1871 | 608 | 1225 | 3704 |
| 1990 | 1755 | 988 | 1265 | 4008 |
| 2000 | 2163 | 1295 | 2526 | 5984 |
| 2005 | 2422 | 1709 | 2798 | 7109 |
| 2006 | 2698 | 1814 | 3188 | 7700 |
| 2007 | 2747 | 1953 | 3334 | 8034 |
| 2008 | 2742 | 2065 | 3422 | 8229 |
| 2009 | 2642 | 2085 | 3131 | 7858 |
| 2010 | 2772 | 2335 | 3302 | 8409 |
| 2011 | 2796 | 2477 | 3475 | 8748 |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

Όσο οι αναπτυσσόμενες χώρες συνεχίζουν να συνεισφέρουν συνεχώς όλο και περισσότερο τόσο στο παγκόσμιο Α.Ε.Π. όσο και στο διεθνές εμπόριο, η συνεισφορά τους στο θαλάσσιο εμπόριο θα αυξάνεται και αυτή. Το 2011 το 60% περίπου του παγκοσμίου θαλάσσιου εμπορίου διεξήχθη από τις αναπτυσσόμενες χώρες ενώ το 57% από αυτό διεξήχθη εντός του εδάφους τους.³⁷ Οι αναπτυσσόμενες χώρες πλέον

³⁷ United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012, United Nations Publication, σελ. 10

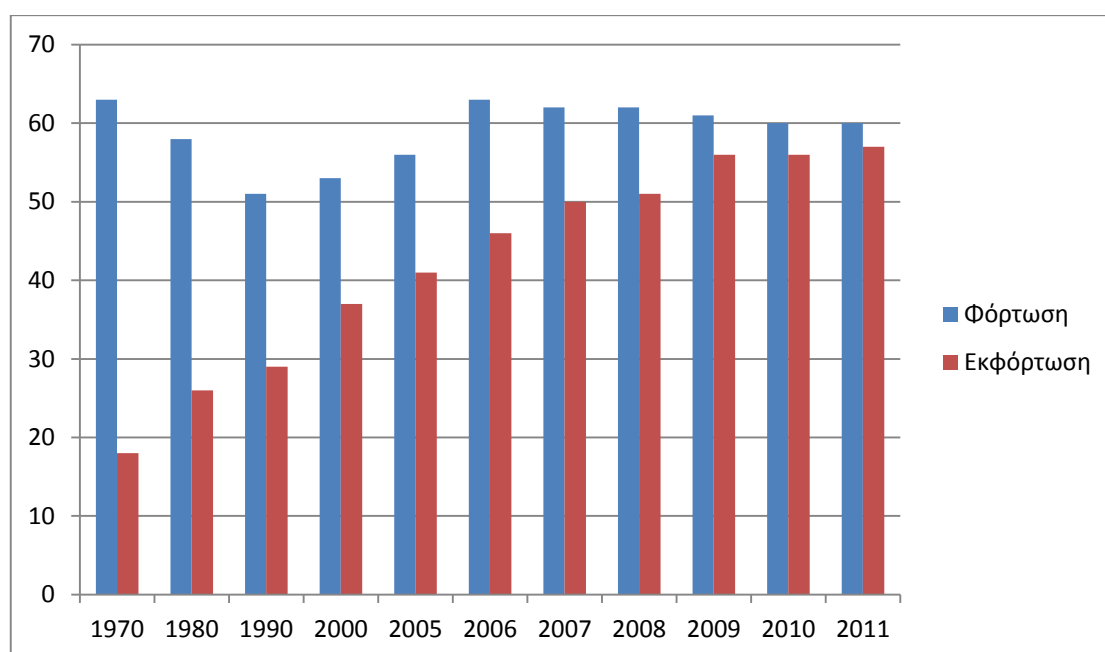
παίζουν καθοριστικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία τόσο σαν εξαγωγείς όσο και σαν εισαγωγείς προϊόντων και αγαθών. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με ότι συνέβαινε παλαιότερα όπου οι αναπτυσσόμενες χώρες λειτουργούσαν κυρίως σαν περιοχές φόρτωσης αγαθών.

Πίνακας 8. Ποσοστιαία συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο θαλάσσιο εμπόριο

| | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Φόρτωση | 63 | 58 | 51 | 53 | 56 | 63 | 62 | 62 | 61 | 60 | 60 |
| Εκφόρτωση | 18 | 26 | 29 | 37 | 41 | 46 | 50 | 51 | 56 | 56 | 57 |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

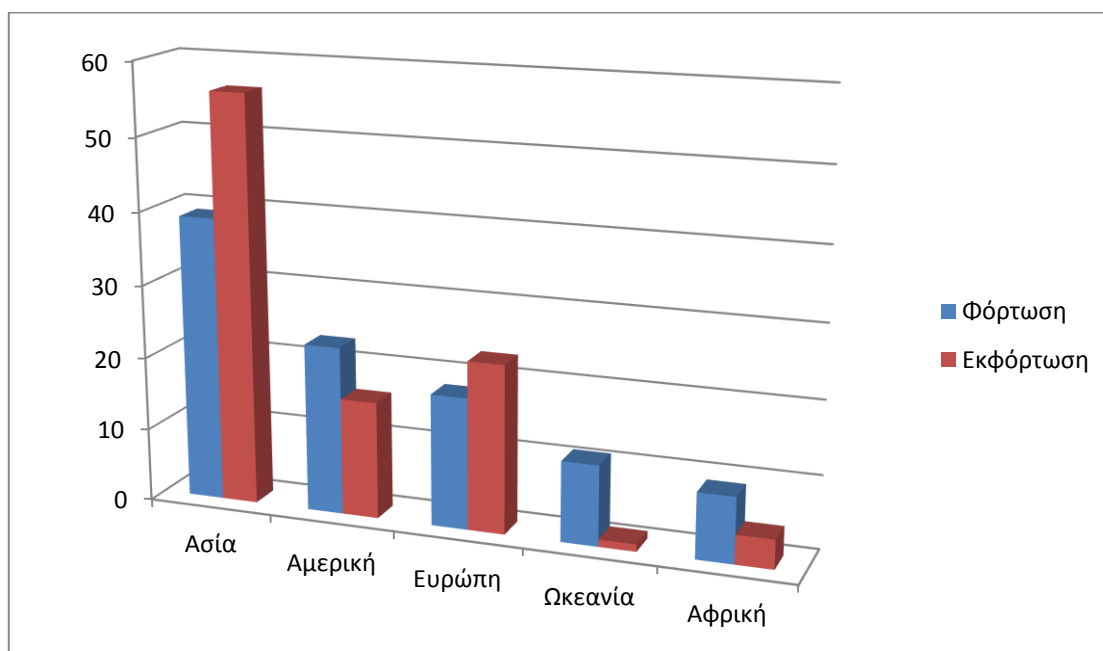
Διάγραμμα 6. Συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στη διεξαγωγή του θαλασσιού εμπορίου



Πηγή: : United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

Συμφώνα λοιπόν με τον UNCTAD, το 90% περίπου του παγκοσμίου εμπορίου διακινείται δια θαλάσσης με τις αναπτυσσόμενες οικονομίες να παίζουν πλέον σημαντικότατο ρόλο. Αυτό έχει ως συνέπεια η παγκόσμια ναυτιλία να αναπτύσσεται ραγδαία και διαρκώς τις τελευταίες δεκαετίες, γεγονός όμως που άλλαξε όπως είπαμε και πριν το 2009 ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η μείωση της μεταφορικής ζήτησης λόγω της παγκόσμιας ύφεσης σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά στόλου ήταν οι δυο λόγοι που οδήγησαν τους ναύλους στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων χρονών.

Διάγραμμα 7. Το παγκόσμιο εμπόριο ανά περιοχή



Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

Εκτός από την οικονομική κρίση, η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει και πολλά ακόμη προβλήματα τα όποια σχετίζονται με το υφεσιακό οικονομικό περιβάλλον. Σε διεθνές επίπεδο η ανάπτυξη της βιομηχανικής παράγωγης έχει περιοριστεί αισθητά ενώ ταυτόχρονα έχει μειωθεί η ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά, στοιχεία που αποτελούν παράγοντες ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Πέρα από τη μείωση στους ναύλους, που φαίνεται και παρακάτω, εξίσου σημαντική μείωση είχαμε και στις τιμές των καινούριων νεότευκτων πλοίων.

Η έντονη υπερπροσφορά τονάζ σε συνδυασμό με τη χαμηλή ζήτηση για μεταφερόμενα αγαθά είναι τα σημαντικότερα προβλήματα που ο ναυτιλιακός κλάδος καλείται να λύσει. Η υπερπροσφορά στόλου είναι αποτέλεσμα της οικονομικής κατάστασης προ παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, δηλαδή πριν από το 2008 όταν και τα μεγάλα επίπεδα ναύλων είχαν οδηγήσει πολλούς εφοπλιστές σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με στόχο να επωφεληθούν από τους υψηλούς ναύλους. Σύμφωνα με το World Order Book, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων αυξήθηκαν πολύ το 2007 έως και τα μέσα του 2009 με τις παραγγελίες να επικεντρώνονται κυρίως σε bulk carriers και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου containerships. Είναι ακριβώς εκείνη η περίοδος όπου λόγω των πολλών παραγγελιών σε κινέζικα και ιαπωνικά ναυπηγεία οι παραδόσεις καθυστερούν περισσότερο από το αναμενόμενο και από τις προκαθορισμένες ημερομηνίες. Είναι επίσης εκείνη η περίοδος που το

παγκόσμιο πρόβλημα ρευστότητας αδυνατεί να χρηματοδοτήσει τον εφοπλιστικό κόσμο για νέες επενδύσεις προκαλώντας ευρύτερα προβλήματα στην παγκόσμια ναυτιλία.

Πίνακας 9. Επίπεδο ναύλων – Μέσο time charter rate για πλοίο τύπου dry bulk 3 ετών

| | Handysize 37.000 dwt | | Supramax 55.000 dwt | | Panamax 75.000 dwt | | Capesize 170.000 dwt | |
|----------------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|--------------------|---------------|----------------------|---------------|
| | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 |
| Ιανουάριος | 13.000 | 10.500 | 15.200 | 11.000 | 16.500 | 11.000 | 12.000 | 12.000 |
| Φεβρουάριος | 13.000 | 9.500 | 15.200 | 10.000 | 16.700 | 10.000 | 20.500 | 11.000 |
| Μάρτιος | 13.100 | 10.500 | 15.500 | 10.800 | 17.000 | 10.900 | 20.500 | 10.000 |
| Απρίλιος | 13.500 | 10.700 | 16.300 | 11.000 | 15.500 | 11.200 | 16.000 | 11.500 |
| Μάιος | 13.100 | - | 16.000 | - | 16.500 | - | 13.500 | - |
| Ιούνιος | 12.500 | - | 15.000 | - | 14.000 | - | 12.000 | - |
| Ιούλιος | 12.000 | - | 14.000 | - | 13.000 | - | 12.500 | - |
| Αύγουστος | 12.500 | - | 14.000 | - | 13.500 | - | 14.500 | - |
| Σεπτέμβριος | 13.000 | - | 14.500 | - | 14.000 | - | 16.500 | - |
| Οκτώβριος | 13.500 | - | 14.500 | - | 14.000 | - | 17.000 | - |
| Νοέμβριος | 12.000 | - | 13.000 | - | 13.000 | - | 16.000 | - |
| Δεκέμβριος | 11.300 | - | 12.500 | - | 12.500 | - | 18.000 | - |
| Μέσος ετήσιος | 12.700 | 10.300 | 14.600 | 10.700 | 14.700 | 10.800 | 15.800 | 11.100 |

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012

Η υπερπροσφορά στόλου σε συνδυασμό με τη χαμηλή ζήτηση για θαλάσσιο εμπόριο και οι χαμηλοί ναύλοι θα περίμενε κάποιες να οδηγήσει σε μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία από πλευράς εφοπλιστών. Συνέβη όμως το αντίθετο. Τα παραπάνω δεδομένα οδήγησαν με τη σειρά τους, με λογική ακολουθία στην πτώση της τιμής των νεότευκτων πλοίων, το οποίο οδήγησε τους εφοπλιστές σε αντικατάσταση του παλαιού στόλου που διέθεταν με καινούριο σύγχρονο και τεχνολογικό εξοπλισμένο.

Παρά την αυξημένη διαθεσιμότητα σε τονάζ, η πρωτοβουλία αυτή των εφοπλιστών είχε και θετικές συνέπειες για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Αρχικά μειώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου και αφετέρου μειώθηκαν τα λειτουργικά έξοδα του караβιού, διότι το τελευταίο ήταν εξοπλισμένο με ότι πιο σύγχρονο, γεγονός που έκανε αποδοτικότερη τη μεταφορά του φορτίου.

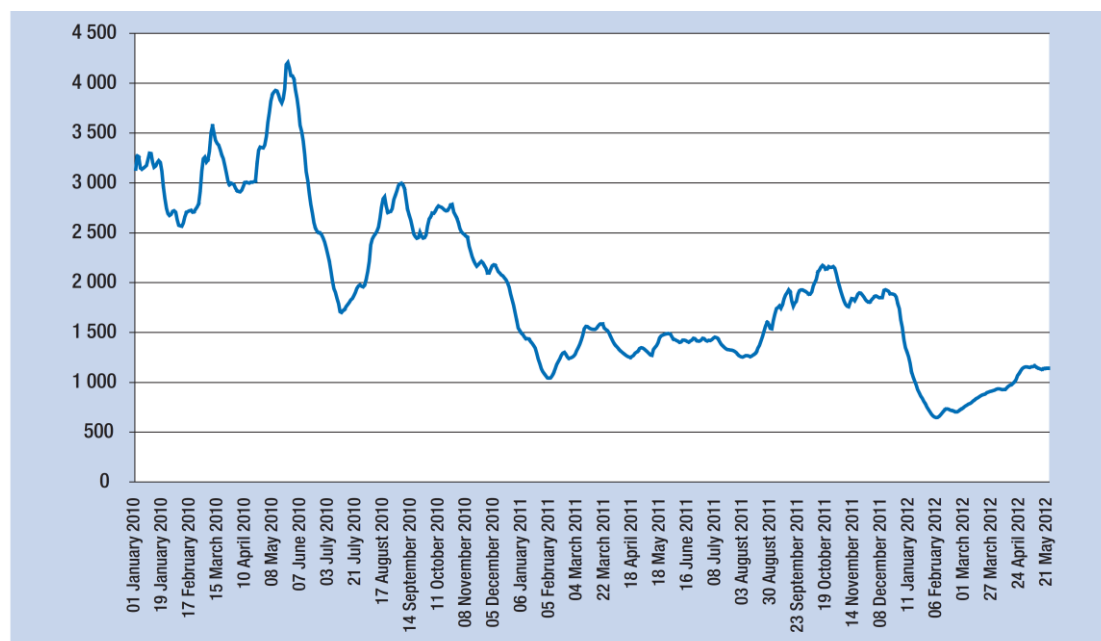
Πίνακας 10. Διαχρονική εξέλιξη των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία ανά τύπο πλοίου

| ORDER BOOK | | | | | | |
|-------------------|----------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|---------------|--------------|
| Mill dwt | | | | | | |
| Start | Tankers | Chemical carriers | Bulk carriers | Combined carriers | Others | Total |
| 2003 | 45.3 | 10.8 | 30.3 | 0.2 | 22.9 | 109.5 |
| 2004 | 65.1 | 10.2 | 48.4 | - | 41.2 | 164.8 |
| 2005 | 72.0 | 11.6 | 60.6 | - | 56.2 | 200.4 |
| 2006 | 76.5 | 3.3 | 61.4 | - | 68.1 | 209.3 |
| 2007 | 128.7 | 11.0 | 78.9 | - | 80.0 | 298.6 |
| 2008 | 147.7 | 19.0 | 216.1 | 3.4 | 105.7 | 491.9 |
| 2009 | 164.0 | 18.4 | 286.3 | 3.4 | 92.2 | 564.3 |
| 2010 | 120.6 | 13.9 | 268.7 | 3.4 | 70.5 | 477.1 |
| 2011 | 113.4 | 9.7 | 246.5 | 2.76 | 53.7 | 426.0 |
| 2011 | 75.0 | 1.4 | 191.5 | | 53.7 | 321.5 |
| 2012 | 49.4 | 1.6 | 105.4 | | 54.6 | 211.0 |

Πηγή: RS Platou Report 2013

Εκείνο που χαρακτηρίζει επίσης την περίοδο από το 2009 έως και σήμερα είναι οι χαμηλοί ναύλοι. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα οι ναύλοι έχουν πέσει σε ιστορικά χαμηλά σε σημείο μάλιστα που να μην καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των παλαιότερων κυρίως πλοίων, τα όποια οδηγήθηκαν προς διάλυση

Διάγραμμα 8. Η διακύμανση του δείκτη BDI (Baltic Dry Index) 2010-2012



Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), Review on Maritime Transport 2012 based on London Baltic Exchange Data

Όλα λοιπόν τα παραπάνω αποτελούν τα βασικά στοιχεία που ακτινογραφούν το σύνολο της ναυτιλίας την τελευταία πενταετία. Αναμφίβολα η τελευταία αυτή πενταετία με την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αποτελεί μια πολύ δύσκολη περίοδο στα παγκόσμια χρονικά, που όμοια της ελάχιστες φορές έχει συμβεί κατά το παρελθόν. Παγκόσμιες οικονομικές κρίσης και κραχ είχαν ξανασυμβεί στο παρελθόν αλλά το μέγεθος και το είδος της σημερινής κρίσης είναι κάτι πραγματικά πρωτόγνωρο για το σύνολο του επιχειρηματικού και όχι μόνο κόσμου. Το μέγεθος της κρίσης και τα πραγματικά προβλήματα που αυτή δημιούργησε κυρίως σε όρους πραγματικής οικονομίας είναι πολύ δύσκολο να μετρηθεί ενώ ίσως χρειαστούν πολλά χρόνια για να μπορέσει να γίνει ένας σωστός υπολογισμός. Παρ όλα αυτά όμως, ο επιχειρηματικός κόσμος και οι ειδικοί αναλυτές της ναυτιλίας, προσδοκούν μελλοντική άνοδο και ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυλαγοράς που πολύ δύσκολα όμως θα φτάσει στα προ κρίσης επίπεδα. Για να φτάσουμε σε αυτά τα νούμερα όλοι οι εμπλεκόμενοι συμφωνούν πως θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 χρόνια για να επέλθει μια πλήρης ανάκαμψη, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο.

Σε επίπεδο μακροοικονομίας αντίθετα, οι προσδοκίες και οι προβλέψεις όμως είναι λιγότερα αισιόδοξα. Συμφώνα με την Ευρωπαϊκή επιτροπή και τις προβλέψεις του διεθνούς νομισματικού ταμείου ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω επιβράδυνση το 2013 για τις ανεπτυγμένες κυρίως οικονομίες³⁸ οι οποίες θα ακολουθηθούν από μια σταθερή μικρή ανοδική πορεία μέχρι το 2017³⁹, σε αντίθεση με τις χώρες της αναπτυσσόμενης Ασίας και κυρίως την Κίνα την Ινδία και τις χώρες της υποσαχάριας Αφρικής που θα έχουν μεγαλύτερη ανάπτυξη.

³⁸ Όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και οι χώρες της Ευρώπης

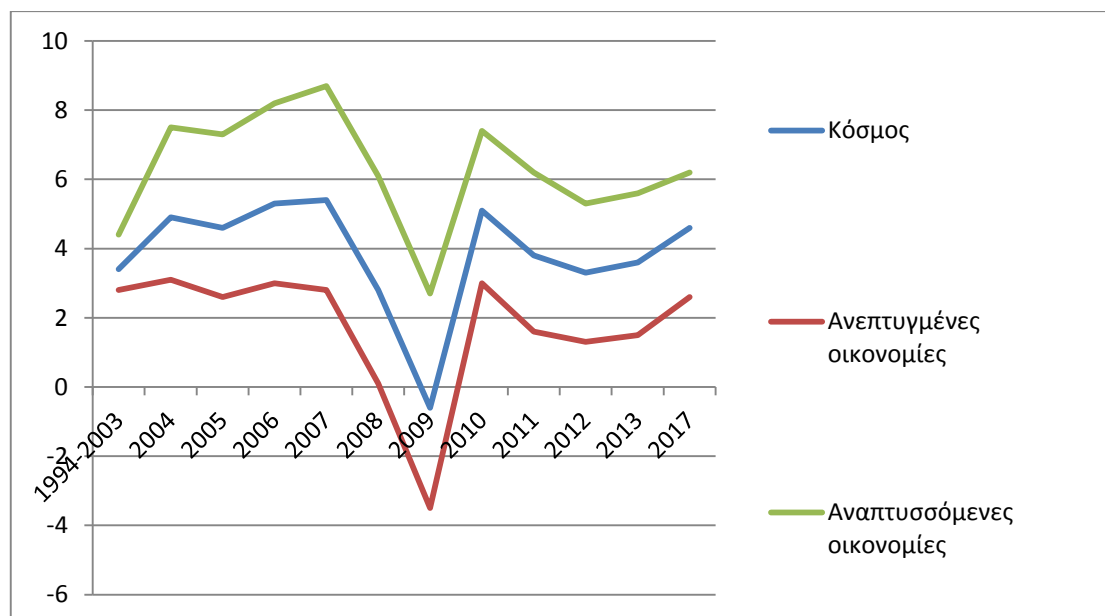
³⁹ International Monetary Fund (I.M.F.), (October 2012), *World Economic Outlook 2012*, Washington, International Monetary Fund, Publication Services σελ. 190

Πίνακας 11. Ρυθμός ανάπτυξης ΑΕΠ και προβλέψεις μέχρι το 2017

| | 94-03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 17 |
|----------------------------------|-------|-----|-----|------|------|------|------|-----|------|------|-----|-----|
| Κόσμος | 3,4 | 4,9 | 4,6 | 5,3 | 5,4 | 2,8 | -0,6 | 5,1 | 3,8 | 3,3 | 3,6 | 4,6 |
| Ανεπτυγμένες οικονομίες | 2,8 | 3,1 | 2,6 | 3 | 2,8 | 0,1 | -3,5 | 3 | 1,6 | 1,3 | 1,5 | 2,6 |
| Η.Π.Α. | 3,3 | 3,5 | 3,1 | 2,7 | 1,9 | -0,3 | -3,1 | 2,4 | 1,8 | 2,2 | 2,1 | 3,3 |
| Ευρωζώνη | 2,2 | 2,2 | 1,7 | 3,2 | 3 | 0,4 | -4,4 | 2 | 1,4 | -0,4 | 0,2 | 1,7 |
| Ιαπωνία | 0,9 | 2,4 | 1,3 | 1,7 | 2,2 | -1 | -5,5 | 4,5 | -0,8 | 2,2 | 1,2 | 1,1 |
| Άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες | 3,8 | 4,1 | 3,6 | 3,9 | 4,2 | 0,9 | -2,1 | 4,5 | 2,5 | 1,5 | 2,4 | 3,2 |
| Αναπτυσσόμενες οικονομίες | 4,4 | 7,5 | 7,3 | 8,2 | 8,7 | 6,1 | 2,7 | 7,4 | 6,2 | 5,3 | 5,6 | 6,2 |
| Κεντρική και ανατολική Ευρώπη | 3,4 | 7,3 | 5,9 | 6,4 | 5,4 | 3,2 | -3,6 | 4,6 | 5,3 | 2 | 2,6 | 3,8 |
| Κοινοπολιτεία ανεξάρτητων κρατών | 0,6 | 8,2 | 6,7 | 8,8 | 9 | 5,4 | -6,4 | 4,8 | 4,9 | 4 | 4,1 | 4,1 |
| Αναπτυσσόμενη Ασία | 7 | 8,5 | 9,5 | 10,3 | 11,4 | 7,9 | 7 | 9,5 | 7,8 | 6,7 | 7,2 | 7,7 |
| Λατινική Αμερική και Καραϊβική | 2,5 | 6 | 4,7 | 5,7 | 5,8 | 4,2 | -1,5 | 6,2 | 4,5 | 3,2 | 3,9 | 4 |
| Μέση ανατολή και βόρεια Αφρική | 4 | 6,3 | 5,3 | 6,3 | 5,7 | 4,5 | 2,6 | 5 | 3,3 | 5,3 | 3,6 | 4,5 |
| Υποσαχάρια Αφρική | 4 | 7,1 | 6,2 | 6,4 | 7,1 | 5,6 | 2,8 | 5,3 | 5,1 | 5 | 5,7 | 5,8 |

Πηγή: I.M.F. World Economic Outlook 2012

Διάγραμμα 9. Διαχρονική εξέλιξη ΑΕΠ σε ποσοστά ανάπτυξης με πρόβλεψη



Πηγή: I.M.F. World Economic Outlook 2012

5.2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

5.2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας. Η ναυτιλία δεν αποτελεί ανεξάρτητος οικονομικός τομέας μιας και εμπλέκεται σε πολλούς άλλους κλάδους με διάφορες μορφές. **Πρόκειται για τον πιο εξωστρεφή και δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας** με ειδοποιό διάφορα ότι δεν βασίστηκε σε κρατικές επιχορηγήσεις και ενισχύσεις όπως άλλοι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Με τις δίκες του δυνάμεις και τη μακράιωνη γνώση και εμπειρία των ικανοτάτων στελεχών του, μπόρεσε και εξακολουθεί και μπορεί να πρωτοπορεί παγκοσμίως.

Η ναυτιλία, όπως συμβαίνει για πολλές άλλες ναυτικές χώρες παγκοσμίως, έτσι και στην Ελλάδα, αποτελεί θα μπορούσαμε να πούμε μαζί με τον τουρισμό, την ατμομηχανή της ελληνικής οικονομίας. Έχοντας πετύχει για πολλές δεκαετίες υψηλές διεθνείς επιδόσεις εξαιτίας της γνώσης, της εμπειρίας αλλά και της διορατικότητας και της ρεαλιστικής προσέγγισης των επιχειρηματικών σχεδίων, κατάφερε σήμερα να συνεισφέρει πολλά στην κατά τα αλλά αδύναμη ελληνική οικονομία. Η επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και ειδικότερα στους ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες της οικονομίας είναι αξιοσημείωτη.

Σε γενικές γραμμές η ναυτιλιακή δραστηριότητα θα λέγαμε ότι είναι πολύ σημαντική για την ελληνική οικονομία. Η σημασία της αφορά στα εξής μακροοικονομικά δεδομένα

- ✓ Συμμετέχει με ποικίλους τρόπους στην αύξηση του Α.Ε.Π. δημιουργώντας προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Επίσης λειτούργει πολλαπλασιαστικά για τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας μιας και το εισόδημα που προέρχεται από τη ναυτιλία, μεταφέρεται στην αγορά, δημιουργώντας επιπλέον ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά, και τελικά αύξηση της ανάπτυξης της πραγματικής οικονομίας.
- ✓ Επιπλέον και εξίσου σημαντικό με την αύξηση του Α.Ε.Π., αποτελεί το γεγονός ότι η ναυτιλία συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης. Πράγματι ο ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων

παγκοσμίως τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Μεγάλος αριθμός επίσης απασχολείται και σε παραναυτιλιακά επαγγέλματα, τα όποια συντηρούνται από τον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο. Δημιουργεί λοιπόν μεγάλο αριθμό νέων θέσεων εργασίας μειώνοντας ταυτόχρονα το πρόβλημα της ανεργίας, πρόβλημα που μαστίζει πραγματικά την Ελλάδα και που ειδικά τα τελευταία χρόνια τείνει να πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις.

- ✓ Τρίτον και εξίσου σημαντικό με τα δυο προηγούμενα είναι η **συμβολή στην βελτίωση του ισοζυγίου υπηρεσιών**, του εμπορικού ισοζυγίου και γενικότερα του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας. Οι εξαγωγές και τα κεφάλαια που εισρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα, είναι μεγάλα ενώ ταυτόχρονα υπερβαίνουν τις εισαγωγές και τα κεφάλαια που εκρέουν, με αποτέλεσμα να συνεισφέρουν θετικά στην ισοσκελίση του ισοζυγίου πληρωμών της Ελλάδας.
- ✓ Τέλος, η ναυτιλία συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία μέσω της **φορολόγησης και των φορολογικών εσόδων**, στην οποία υπόκεινται οι εργαζόμενοι στο ναυτιλιακό κλάδο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και όλες οι παραναυτιλιακές εταιρίες που εξαρτώνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η φορολόγηση αυτή έχει τη μορφή είτε της άμεσης είτε της έμμεσης φορολόγησης στα παραπάνω οικονομικά υποκείμενα.

Παράλληλα, εκτός από την **άμεση συνεισφορά** της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία που εκφράστηκε παραπάνω, **υπάρχουν και έμμεσες επιπτώσεις** της ναυτιλίας στην οικονομία. Αν θέλαμε να ορίσουμε την άμεση και έμμεση συνεισφορά του κλάδου (direct effect – indirect effect) θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι άμεση συνεισφορά του κλάδου είναι τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζομένου κλάδου με εγχώρια παράγωγη χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με το υπόλοιπο της οικονομίας. Έμμεση συνεισφορά είναι η αύξηση των οικονομικών μεγεθών των κλάδων εκείνων με τους οποίους η ναυτιλία συνεργάζεται. Οι επιπτώσεις αυτές είναι μετρήσιμες και υπολογίζονται με το μοντέλο / υπόδειγμα εισροών – εκροών.

Ας δώσουμε όμως ορισμένους ορισμούς για τα μακροοικονομικά μεγέθη που έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα.:

- ✓ **Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Α.Ε.Π.)** : μετρά το προϊόν που παράγεται από τους συντελεστές παράγωγης που βρίσκονται στην εγχώρια οικονομία ανεξάρτητα από το ποιος τους κατέχει.⁴⁰
- ✓ **Προστιθέμενη αξία** : είναι η αύξηση της αξίας των αγαθών που προκύπτει από τη διαδικασία παράγωγης ή η διάφορα μεταξύ της συνολικής αξίας παράγωγης και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου⁴¹
- ✓ **Πληθωρισμός** : είναι η αύξηση του μέσου επίπεδου τιμών των αγαθών. Ο καθαρός πληθωρισμός είναι η ειδική περίπτωση στην οποία όλες οι τιμές των αγαθών και των συντελεστών παράγωγης αυξάνονται ταυτόχρονα
- ✓ **Ισοζύγιο πληρωμών** : στο ισοζύγιο πληρωμών καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μεταξύ των κατοίκων μιας χώρας και των κατοίκων άλλων χωρών στη διάρκεια ενός έτους. Δείχνει τις συναλλαγές μιας χώρας που δημιουργούν υποχρεώσεις πληρωμής προς τις άλλες χώρες και τις συναλλαγές που δημιουργούν απαιτήσεις από τις άλλες χώρες. Είναι ένας λογαριασμός στον οποίον καταχωρούνται όλες οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές μιας χώρας ως χρεώσεις και ως πιστώσεις. Οι συναλλαγές της χώρας με το εξωτερικό μπορούν να διακριθούν σε διαφορές κατηγορίες. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο καταγράφει τις διεθνείς ροές αγαθών, υπηρεσιών και μεταβιβαστικών πληρωμών, και το λογαριασμό κίνησης κεφαλαίων του ισοζυγίου πληρωμών στον όποιον καταγράφονται οι διεθνείς συναλλαγές σε χρηματοπιστωτικούς τίτλους. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών χωρίζεται σε α) εμπορικό ισοζύγιο που περιλαμβάνει τις εισαγωγές (χρέωση) και εξαγωγές (πίστωση) αποκλειστικά και μόνο αγαθών τα όποια εισέρχονται και εξέρχονται από τα σύνορα μιας χώρας, κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου, και β) το ισοζύγιο αδήλων πόρων στο οποίο καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές που δεν είναι τόσο φανερές όσο οι εισαγωγές και οι εξαγωγές ενός αγαθού. 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 τη χώρα, όπως οι μεταβιβάσεις από την Ευρωπαϊκή ένωση, και τα

⁴⁰ Begg D., Fischer S., Dornbusch R.,(1998), *Εισαγωγή στην Οικονομική, Τόμος Β'*, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική, σελ. 30

⁴¹ Begg D., Fischer S., Dornbusch R.,(1998), *Εισαγωγή στην Οικονομική, Τόμος Β'*, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική, σελ. 31

μεταναστευτικά εμβάσματα. Σύμφωνα με τη 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. Οι άδηλοι πόροι διαμορφώνονται από το ναυτιλιακό, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα. Το ναυτιλιακό και το ταξιδιωτικό προέρχονται από την πρόσφορα υπηρεσιών. Οι ναυτιλιακές εισροές καταγράφονται ως εξής: ⁴² ναύλοι εμπορευμάτων (εισαγωγές / εξαγωγές αγαθών προς και από την Ελλάδα) εμβάσματα ναυτιλλομένων, εμβάσματα εφοπλιστών, ανεφοδιασμό – επισκευές πλοίων κλπ, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία (NAT κτλ) , φορολογία εφοπλισμού και εισιτήρια.

5.2.2. ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί εξετάζεται η συμβολή της ναυτιλίας στους ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν είναι τα επίσημα στοιχεία όπως αυτά δημοσιεύτηκαν από την **Ελληνική Στατιστική Αρχή** (ΕΛΣΤΑΤ) και τη **EUROSTAT** για τον υπολογισμό των αμέσων και έμμεσων επιδράσεων έχει χρησιμοποιηθεί το μοντέλο εισροών εκροών .Το μοντέλο εισροών/εκροών δείχνει τις αλληλοσυσχετίσεις των διαφορετικών τομέων μιας οικονομίας. Το χρησιμοποιούμε για να υπολογίσουμε αφενός τι επίπτωση έχει σε μια οικονομία μια εξωτερική μεταβολή στην οικονομική δραστηριότητα, και αφετέρου το σύνολο της συνεισφοράς ενός τομέα στη συνολική οικονομία. Δημιουργήθηκε από τον Αμερικανό Wassily Leontief.

Η εργασία θα επικεντρωθεί στη συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στο **Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν** της χώρας ως **προστιθέμενη αξία, στην απασχόληση, στα φορολογικά έσοδα** και τέλος στο **ισοζύγιο πληρωμών**. Πέρα από την άμεση συμβολή και τις επιπτώσεις της ναυτιλίας στους παραπάνω τομείς, κατά

⁴² Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών Τραπέζης της Ελλάδος, (Σεπτέμβριος 2010), *Οικονομικό δελτίο Τεύχος 34 Τράπεζα της Ελλάδος*, Αθήνα, σελ.44

την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας δημιουργούνται παράλληλα και έμμεσες συνέπειες και επιπτώσεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας της ναυτιλίας με άλλους κλάδους. Από αυτό συμπεραίνουμε την έντονη αλληλοσυμπληρωματικότητα και αλληλεξάρτηση που υφίσταται ανάμεσα στην ναυτιλία και στον παραναυτιλιακό κλάδο. Ένα γεγονός που υπάρχει στο βαθμό που αν ένας ναυτιλιακός τομέας αντιμετωπίζει προβλήματα, τότε είναι πιθανόν να δημιουργηθούν επιπλέον προβλήματα σε όλο το πλέγμα των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

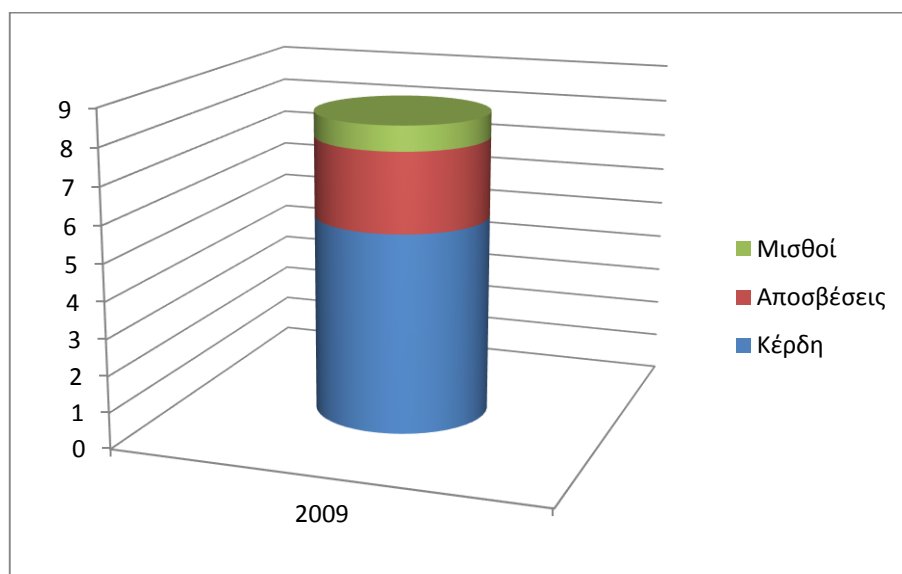
5.2.2.1. ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π.

Η επίδραση της φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία όπως αντιλαμβάνεται εύκολα κανείς είναι πολύ σημαντική. Πρώτη σημαντική συνεισφορά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, με βάση τον πίνακα εισροών εκροών που εξέδωσε η Eurostat είναι η προστιθέμενη αξία στο Α.Ε.Π. Σύμφωνα λοιπόν με τα πιο πρόσφατα δημοσιευμένα δεδομένα του **2009 η προστιθέμενη αξία που παρήγαγε και προστέθηκε στο ελληνικό ΑΕΠ από την ναυτιλιακή δραστηριότητα ξεπέρασε τα 8,4 δισεκατομμύρια ευρώ**⁴³, από τα όποια τα 5,4 δισεκατομμύρια ευρώ αφορούν εταιρικά κέρδη, τα 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ αποσβήσεις και τα 680 εκατομμύρια ευρώ μισθούς και εισφορές.⁴⁴

⁴³ Περίπου το 4% του συνόλου της οικονομίας

⁴⁴ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ. 5

Διάγραμμα 10. Συνολική προστιθέμενη αξία μεταφορών στο ΑΕΠ



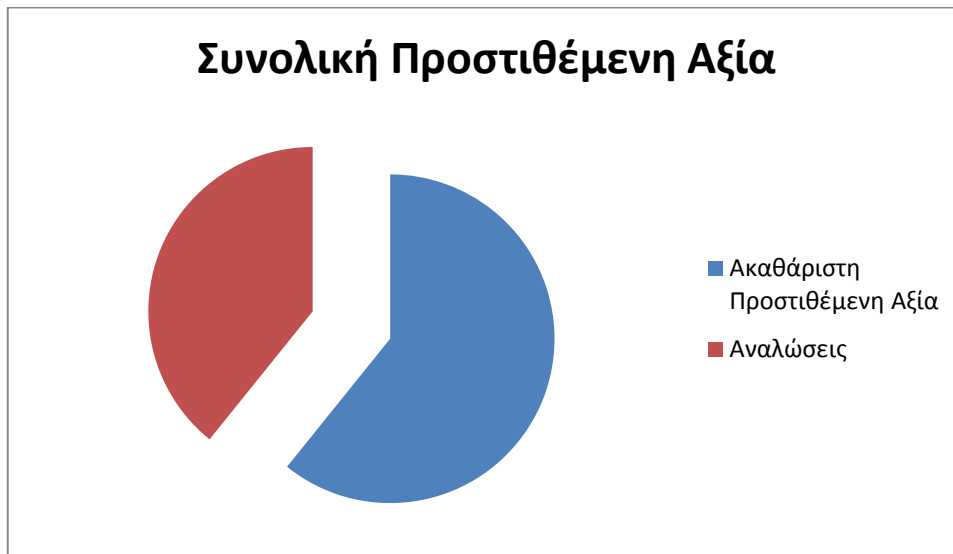
Πηγή: Eurostat

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction

Υπολογίζοντας ακόμα τις αλληλεπιδράσεις των διαφορετικών τομέων της οικονομίας συμπεραίνουμε ότι η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες αυξάνεται με αποτέλεσμα να **δημιουργείται επιπλέον προστιθέμενη αξία της τάξης των 13,3 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου δηλαδή το 6,1% του ΑΕΠ**.⁴⁵ Σύμφωνα επίσης με τον πίνακα εισροών εκροών της Eurostat η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών το 2009 ήταν 13,853 δισεκατομμύρια ευρώ από τα όποια τα 5,431 δις αναλώθηκαν σε άλλους κλάδους της οικονομίας (Total intermediate consumption/final use at purchasers' prices), με αποτέλεσμα οι πλωτές μεταφορές να φτάνουν σε προστιθέμενη αξία (Value added at basic prices) τα 8,422 δις. Τα 5,489 δις είναι εταιρικά κέρδη (Operating surplus, net), τα 2,176 δις σε αποσβήσεις (Consumption of fixed capital), τα 53 εκατομμύρια (732 εκατ. -679 εκατ.) σε εργοδοτικές εισφορές, τα 679 εκατομμύρια σε μισθούς (Wages and salaries) και τα 25 εκατομμύρια σε φόρους (Other net taxes on production). Τα αντίστοιχα νούμερα για το 2008 ήταν: συνολική αξία εισπρακτέων ποσών για μεταφορά αγαθών και επιβατών 19,582 δις ευρώ, προστιθέμενη αξία 11,012 δις ευρώ, εταιρικά κέρδη 10,322 δις ευρώ, 25 εκατομμύρια ευρώ σε αποσβήσεις, εργοδοτικές εισφορές 80 εκατομμύρια ευρώ, μισθοί 560 εκατομμύρια ευρώ και 25 εκατομμύρια σε φόρους.

⁴⁵ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ

Διάγραμμα 11. Συνολική Προστιθέμενη Αξία



Πηγή: Eurostat

Από τον πίνακα εισροών εκροών παρατηρούμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα βρίσκονται στην 9^η θέση με βάση την προστιθέμενη αξία, με τις υπηρεσίες real estate να προηγούνται με 23,082 δις ευρώ προστιθέμενη αξία, να ακολουθεί ο δημόσιος τομέας με 19,984 δις ευρώ, το χονδρικό εμπόριο να έπεται με 17,101 δις ευρώ, ο κλάδος των ξενοδοχείων και των εστιατορίων με 15,111 δις ευρώ, ο κλάδος της εκπαίδευσης με 14,444 δις ευρώ, το λιανικό εμπόριο με 11,927, να ακολουθεί ο τομέας των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρίες και τα ασφαλιστικά ταμεία με 9,817 δις ευρώ και μετά ο κατασκευαστικός κλάδος με 9,533 δις ευρώ.

Ταυτόχρονα, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του IOBE και σχετικά με το **δείκτη προστιθεμένης αξίας ανά εργαζόμενο**, στον κλάδο των πλωτών μεταφορών, ο δείκτης αυτός φτάνει **πάνω από 3 εκατομμύρια ευρώ προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο** και έρχεται δεύτερος πίσω από τον κλάδο της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας γεγονός που σημαίνει ότι η ναυτιλία έχει την υψηλότερη προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο, πίσω μόνο από τον προαναφερθέντα κλάδο. παράλληλα είναι πολύ υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο μέσο όρο.⁴⁶

Τέλος η ναυτιλία αποδεικνύεται επίσης πολύ σημαντική όσον αφορά στις **εξαγωγές** κάτι που διακρίνεται ξανά από τους πίνακες εισροών εκροών της Eurostat. Όπως παρατηρούμε, οι πλωτες μεταφορές έρχονται πρώτες με 12,792 δις ευρώ σε

⁴⁶ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ 39

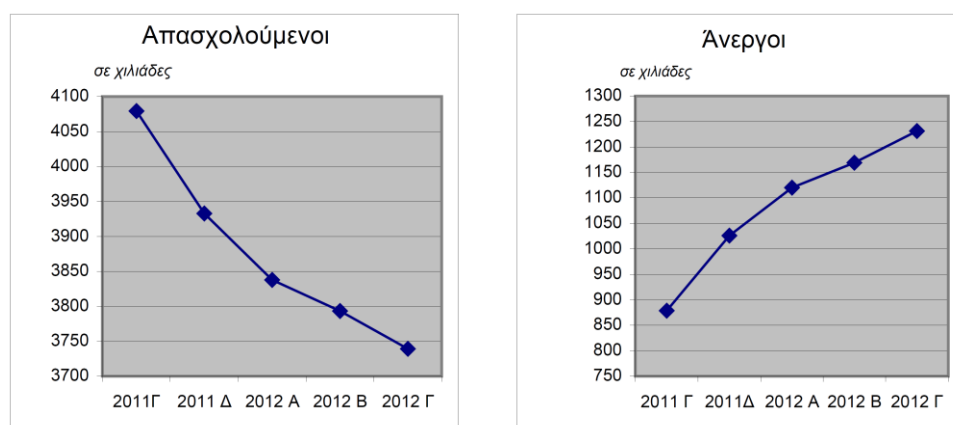
σύνολο 33,886 δις ευρώ από όλους τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ποσοστό που ξεπερνά το 37% της συνολικής προστιθέμενης αξίας που προέρχεται από τις εξαγωγές. Ακολουθούν με μεγάλη διάφορα τα προϊόντα διύλισης πετρελαίου, ο άνθρακας, χημικά και ειδή τροφίμων.

Συμφώνα λοιπόν με τα παραπάνω δεδομένα, συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος των θαλασσιών μεταφορών είναι ένας κλάδος υψηλής παραγωγικότητας και ταυτόχρονα πολύ σημαντικός για την ελληνική οικονομία. Με προστιθέμενη αξία που φτάνει τα 8,4 δις ευρώ το 2009, ποσοστό περίπου **4% του συνολικού ΑΕΠ** της χώρας, γεγονός που οδηγεί σε γενικότερη αύξηση της οικονομίας και των λοιπών κλάδων που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους.

5.2.2.2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Εξίσου σημαντικές είναι και οι επιδράσεις των θαλασσιών μεταφορών στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού. Ο τομέας της ναυτιλίας ανέκαθεν αποτελούσε κλάδος που απασχολούσε σημαντικό μερίδιο του εργατικού δυναμικού, γεγονός που είναι ειδικά στις μέρες μας πολύ σημαντικό μιας και ο **δείκτης ανεργίας για το τρίτο τρίμηνο του 2012 έφτασε το 24,8% που σε απολυτούς αριθμούς φτάνει περίπου στο 1.250.000 ανέργους** όλων των ηλικιών και φύλων με την κατηγορία που πλήττεται περισσότερο να είναι εκείνη των νέων και ειδικότερα οι ηλικιακές ομάδες 15 – 24 και 25 – 29⁴⁷.

Διάγραμμα 12. Εξέλιξη απασχολούμενων και ανέργων



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

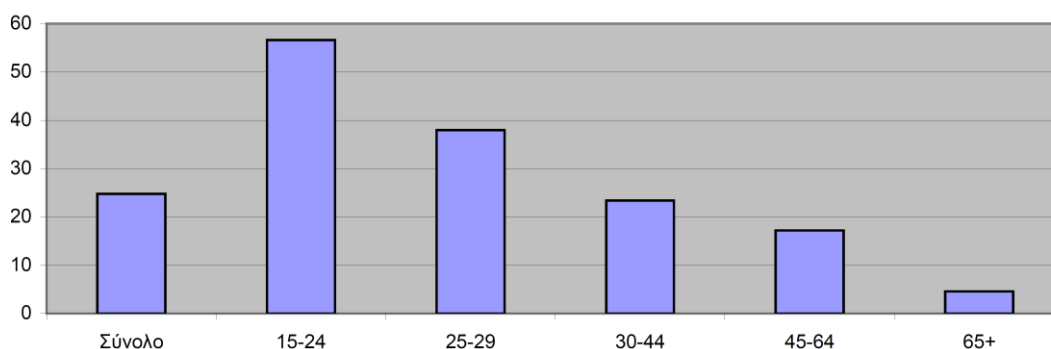
⁴⁷ Ελληνική Στατιστική Αρχή, (Δεκέμβριος 2013) , Έρευνα Εργατικού Δυναμικού Γ τρίμηνο 2012, δελτίο τύπου της ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 12. Ηλικιακή κατανομή και κατανομή ανά φύλο ανέργων

| Ηλικία | Γ' τρίμηνο | | | | | |
|--------|------------|--------|--------|---------|--------|--------|
| | 2011 | | | 2012 | | |
| | Άρρενες | Θήλεις | Σύνολο | Άρρενες | Θήλεις | Σύνολο |
| Σύνολο | 15,0 | 21,5 | 17,7 | 21,7 | 28,9 | 24,8 |
| 15-24 | 39,4 | 51,9 | 45,0 | 48,9 | 65,4 | 56,6 |
| 25-29 | 26,4 | 35,1 | 30,2 | 35,2 | 41,4 | 38,0 |
| 30-44 | 12,9 | 20,4 | 16,2 | 20,1 | 27,4 | 23,4 |
| 45-64 | 10,3 | 12,0 | 11,0 | 15,8 | 19,4 | 17,2 |
| 65+ | 1,7 | 6,3 | 3,2 | 5,0 | 3,5 | 4,6 |

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Διάγραμμα 13. Ανεργία κατά ηλικιακή ομάδα



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Για τον υπολογισμό της απασχόλησης εργατικού δυναμικού στις θαλασσιές μεταφορές χρησιμοποιήθηκαν τα πιο πρόσφατα στοιχεία που επίσημα δημοσιεύονται από την ΕΛΣΤΑΤ. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία μπορούμε να διακρίνουμε το σύνολο των άμεσα απασχολούμενων στις πλωτές μεταφορές και πόσοι από αυτούς είναι μισθωτοί για τα χρόνια από το 2000 έως το 2011 καθώς επίσης και το σύνολο των ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικότητα πλοία, ελληνικής και ξένης σημαίας που όμως είναι συμβεβλημένα με το NAT. Από αυτούς θα διαχωριστούν το πλήθος των ελλήνων ναυτικών από τους αλλοδαπούς. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι στην ερευνά μας δεν συνυπολογίζονται τα ελληνικών συμφερόντων πλοία ξένης σημαίας τα οποία όμως δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT. Είναι τα πλοία εκείνα τη διαχείριση και τη λειτουργία των οποίων, έχουν αναλάβει εγχώριες ναυτιλιακές εταιρίες. Στοιχεία για αυτή την κατηγορία δεν υπάρχουν και δεν είναι εύκολο να συλλεχθούν.

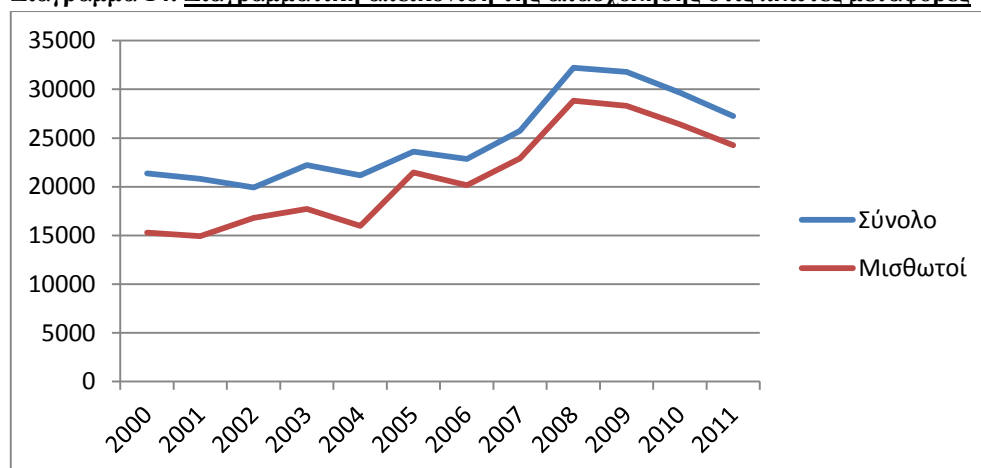
Συμφώνα λοιπόν με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, στην Ελλάδα το 2011 **απασχολήθηκαν συνολικά 27.249 εργαζόμενοι** από τους οποίους οι 24.265 ήταν μισθωτοί, ποσοστό που αγγίζει το 90% δηλαδή. Σε σχέση με το 2010 όταν οι συνολικά απασχολούμενοι ήταν 29.664 και οι μισθωτοί 26.415 είχαμε μια μείωση 9% περίπου.

Πίνακας 13. Απασχόληση στις πλωτές μεταφορές

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008* | 2009* | 2010* | 2011* |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Μισθωτοί | 15294 | 14932 | 16808 | 17716 | 15984 | 21482 | 20157 | 22902 | 28833 | 28318 | 26415 | 24265 |
| Σύνολο | 21373 | 20807 | 19908 | 22216 | 21167 | 23595 | 22862 | 25746 | 32220 | 31800 | 29664 | 27249 |

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Διάγραμμα 14. Διαγραμματική απεικόνιση της απασχόλησης στις πλωτές μεταφορές



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Στο σύνολο των ναυτικών τώρα, τα στοιχεία είναι διαθέσιμα για τις χρονιές 2000, 2004 και 2006. Βάση λοιπόν αυτών των δεδομένων παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία στον κλάδο είναι ενεργοί ναυτικοί σε πλοία μεγαλύτερα των 100 grt. Το 2006 λοιπόν οι έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνικότητα πλοία υπό ξένη σημαία, 100 grt και άνω, συμβεβλημένα με το NAT ήταν συνολικά 29.260 ναυτικοί. Από αυτούς οι 16.182 ήταν έλληνες και οι 13.078 αλλοδαποί.⁴⁸ Από το σύνολο των ναυτικών οι 7.393 άνηκαν στην κατηγορία των

⁴⁸ Ποσοστό 55% του συνόλου των ναυτικών ήταν Έλληνες ενώ αντίστοιχα εκείνο των αλλοδαπών ναυτικών ήταν 45%.

πλοιάρχων και του ανώτερου προσωπικού⁴⁹, οι 18.906 άνηκαν στην κατηγορία του κατώτερου προσωπικού⁵⁰, οι 1.431 άνηκαν στην κατηγορία δοκίμων και υγειονομικού προσωπικού⁵¹ και τέλος οι 1.530 ανήκε στην κατηγορία του προσωπικού μη ναυτικών ειδικοτήτων⁵². Όσον αφορά στις ηλικιακές ομάδες σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα παρατηρούμε ότι οι 669 από το σύνολο των ναυτικών για το 2006 είναι ηλικίας κάτω των 20 ετών, ποσοστό περίπου 2% επί του συνόλου, οι 7.464 κυμαίνονται ηλικιακά από 20 έως 29 ετών με το ποσοστό τους να φτάνει το 25% περίπου. Επίσης οι 9.577 από αυτούς είναι από 30 έως και 39 ετών με ποσοστό 33%, οι 7.847 ήτοι 29% βρίσκονται ανάμεσα στα 40 και 49 χρόνια ενώ οι 3.478 το 11% επί του συνόλου είναι από 50 έως και 59 χρονών. Τέλος, στην τελευταία ηλικιακή ομάδα ανήκουν όσοι βρίσκονται από 60 ετών και οι όποιοι είναι 225 δηλαδή 0,01%. Από τα παραπάνω δεδομένα διακρίνουμε ότι ισχυρότεροι ηλικιακή ομάδα είναι εκείνη μεταξύ των 30 και 39 χρονών στην οποία αντιστοιχεί το 33% του συνόλου των ναυτικών και ακολούθου με πολύ μικρή διάφορα μεταξύ τους η ηλικιακή ομάδα από 40 έως 49 ετών με ποσοστό 29% και έπεται η ομάδα 20 έως 29 χρονών με 25%.

Πίνακας 14. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20^η Σεπτεμβρίου 2006 σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 KOX και άνω, συμβεβλημένα με το NAT, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών

| Ομάδες ηλικιών | Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων | | | | Σύνολο | Από αυτούς | | Ομάδες ηλικιών |
|------------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| | Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό | Κατώτερο προσωπικό | Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό | Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων | | Ελληνες | Αλλοδαποί | |
| | | | | | | | | |
| Σύνολο | 7.393 | 18.906 | 1.431 | 1.530 | 29.260 | 16.182 | 13.078 | Σύνολο |
| Κάτω των 20 ετών | 7 | 130 | 501 | 31 | 669 | 572 | 97 | Κάτω των 20 ετών |
| 20 - 29 ετών | 1.488 | 4.457 | 795 | 724 | 7.464 | 3.323 | 4.141 | 20 - 29 ετών |
| 30 -39 >> | 1.814 | 7.154 | 79 | 530 | 9.577 | 3.881 | 5.696 | 30 -39 >> |
| 40 -49 >> | 2.651 | 4.965 | 43 | 188 | 7.847 | 5.293 | 2.554 | 40 -49 >> |
| 50 -59 >> | 1.339 | 2.080 | 13 | 46 | 3.478 | 2.918 | 560 | 50 -59 >> |
| 60 ετών και άνω | 94 | 120 | 0 | 11 | 225 | 195 | 30 | 60 ετών και άνω |
| Άγνωστης ηλικίας | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Άγνωστης ηλικίας |

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ, δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με τον NAT με αποτέλεσμα την εμφάνιση περιορισμών σχετικά με τον υπολογισμό της απασχόλησης. Για αν αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα θα χρησιμοποιηθεί η αναλογία ελληνικότατων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας, η οποία είναι γνωστή.

⁴⁹ Ποσοστό 25% επί του συνόλου

⁵⁰ Ποσοστό 65% επί του συνόλου

⁵¹ Ποσοστό 5% περίπου επί του συνόλου

⁵² Ποσοστό επίσης 5% επί του συνόλου

Συγκεκριμένα το 52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην ελληνική σημαία το 2010. Μετά από μελέτη του IOBE, συμπεραίνουμε πως στα ελληνικότητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περί των 35.600 ατόμων από τους οποίους η πλειοψηφία είναι αλλοδαποί. Με την υπόθεση ότι το μερίδιο των ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10%, ο αριθμός τους σε δεδομένη στιγμή μέσα στο έτος εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 3.560. Σε ετήσια βάση ο αριθμός διπλασιάζεται σχεδόν ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα.⁵³

Σημαντικά στοιχείο αποτελεί επίσης το γεγονός ότι ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος εξακολουθεί να εμπιστεύεται τους ελληνικούς ναυτικούς για την κάλυψη των πιο απαιτητικών και υψηλόβαθμων θέσεων στο πλοίο, όπως εκείνης του πλοιάρχου. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το 2006 σε εμπορικά πλοία 100 grt και άνω υπό ελληνική σημαία και σε ελληνικότητα πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, οι 1.234 από τους 1.241 πλοιάρχους ποσοστό δηλαδή 99%, ήταν έλληνες, ενώ γενικότερα το ποσοστό ελλήνων που ανήκουν στο ανώτερο προσωπικό ενός πλοίου ανέρχεται στο 98%.

Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, η ναυτιλία συνεισφέρει πολύ στον κλάδο της απασχόλησης στην ελληνική οικονομία. Η συνεισφορά αυτή γίνεται ακόμα μεγαλύτερη σε μια εποχή που όπως αναφέραμε και παραπάνω η ανεργία μαστίζει κυριολεκτικά την ελληνική κοινωνία και πιο συγκεκριμένα την ελληνική νεολαία. Από μελέτες που γίνονται από διάφορα ερευνητικά ιδρύματα, παρατηρείται ένα φαινόμενο απομάκρυνσης των νέων ανθρώπων από τα ναυτιλιακά επαγγέλματα που αναμφίβολα μπορούν να παράσχουν αρκετές θέσεις εργασίας. Η περιορισμένη αυτή συμμετοχή των νέων στην απασχόληση της ναυτιλίας, πρέπει να αναλυθεί. Κατά πάσα πιθανότητα πρόκειται για ένα δομικό πρόβλημα, το οποίο ενδεχομένως να μη δημιουργήσει άμεσο πρόβλημα στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, σίγουρα όμως μπορεί να προκαλέσει σημαντικότερα προβλήματα στο μέλλον όταν και θα υπάρχει μεγάλη και εμφανής απουσία ελληνικού νέου και εξειδικευμένου ανώτερου προσωπικού όπως αξιωματικών κτλ. στον ελληνικό στόλο. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας που διέθετε τόσα χρόνια, το σωστά και άρτια καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό που διέθετε, με τη γνώση και την συσσωρευμένη εμπειρία χρόνων που μεταλαμπαδεύταν από γένια σε γένια ίσως

⁵³ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ. 35

εκλείπει βάζοντας παράλληλα σε σοβαρό κίνδυνο τη διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία.

Τελειώνοντας, πρέπει επίσης να τονιστούν ξανά οι σημαντικοί περιορισμοί που πρόεκυψαν από τη μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ, η όποια όπως είπαμε δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με τον ΝΑΤ. Σε κάθε περίπτωση όμως, η επίσημα καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική απασχόληση είναι πολύ σημαντική μιας και προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας και αναμφίβολα μπορεί να συνδράμει στην ανοικοδόμηση της ελληνικής οικονομίας.

5.2.2.3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η συνεισφορά της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας στην εθνική οικονομία γενικότερα και πιο συγκεκριμένα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών είναι κεφαλαιώδους σημασίας. Στο επόμενο κεφάλαιο λοιπόν θα αναλυθεί η συμβολή και οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας και των θαλασσίων μεταφορών στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος, μιας και σε αυτό καταγράφεται η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στη χώρα.

Έξαλλου τα τελευταία περίπου 15 χρόνια οι ελληνικές εξαγωγές υπηρεσιών αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 10% ενώ οι εξαγωγείς εμπορευμάτων και αγαθών με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% όσο περίπου και το ΑΕΠ. Όλα αυτά είναι σε σταθερές τιμές. Από αυτό και μόνο αντιλαμβανόμαστε σε τι βαθμό υπερέχει όσον αφορά την εξωστρέφεια ο τομέας των υπηρεσιών από άλλους τομείς την ελληνικής οικονομίας χάρη κυρίως στη ναυτιλιακή και τουριστική δραστηριότητα.

Εν πρώτοις, και σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που βγήκαν στη δημοσιότητα μέσα από την έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2012, **παρουσιάστηκε μεγάλη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών το 2012** κάτι που οφείλετε τόσο σε παράγοντες της εσωτερικής αγοράς όσο και διεθνείς παράγοντες. **Το 2012 λοιπόν το ύψος του ελλείμματος μειώθηκε κατά 75%** περίπου από το αντίστοιχο του 2011 από 20,6 δις ευρώ σε 5,6 δις ευρώ.⁵⁴

⁵⁴ Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 107

Το έλλειμμα περιορίστηκε στο 20,9% του ΑΕΠ το 2012 ⁵⁵ ενώ η μείωση αναμένεται να συνεχιστεί τόσο το 2013 όσο και το 2014.

Πίνακας 15. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών σε εκατ. ευρώ

| | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------------------|---------|-----------|----------|
| Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών | -22.506 | -20.633,5 | -5.583,7 |

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας, Έκθεση Διοικητή 2012

Η δραστική αυτή μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών το 2012 αντιστακώνεται

- i. **Τη μείωση των καθαρών πληρωμών τόκων επί του δημόσιου χρέους λόγω της εφαρμογής του PSI** καθώς και της χρονικής μετατόπισης της καταβολής τόκων που αφορούν δάνεια του μηχανισμού στήριξης και
- ii. **Τη μείωση των εισαγωγών καταναλωτικών, ενδιάμεσων και κεφαλαιακών αγαθών λόγω της συνεχιζόμενης ύφεσης** καθώς και της μεγάλης υποχώρησης της κατανάλωσης και των επενδύσεων.⁵⁶

Παρά τη μεγάλη μείωση του ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών που παρατηρήθηκε το 2012, η κατάσταση δεν μπορούμε να πούμε ότι είναι βελτιωμένη σε σχέση με το παρελθόν, και αυτό γιατί οι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτή τη μείωση από μόνοι τους, δεν αρκούν για να σταθεροποιήσουν σε χαμηλά επίπεδα το ισοζύγιο μακροχρόνια. Για να συμβεί αυτό πρέπει να βρεθούν λύσεις σε σημαντικά δομικής φύσεως προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική οικονομία. Όπως για παράδειγμα το πρόβλημα της ενεργειακής εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό, η περιορισμένη δυνατότητα υποκατάστασης των εισαγόμενων αγαθών από αντίστοιχα εγχώρια καθώς και το σχετικά υψηλό εισαγωγικό περιεχόμενο των εξαγόμενων αγαθών. Συμφώνα πάλι την έκθεση του διοικητή της ΤΤΕ, όλα τα παραπάνω μπορούν να συμβούν με τη βοήθεια των αμέσων ξένων επενδύσεων μέσω ενός ευνοϊκού επενδυτικού κλίματος, που θα συμβάλλουν στον περιορισμό του ελλείμματος χρηματοδοτώντας το και συντελώντας παράλληλα στην ενίσχυση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας και στη μείωση της ανεργίας.

Όσον αφορά στον κλάδο της ναυτιλίας, αυτός παραδοσιακά συνεισέφερε θετικά στη βελτίωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Την περίοδο

⁵⁵ Έναντι 9,9 & το 2011 και 14,9% το 2008

⁵⁶ Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 107

2000 – 2008 η ναυτιλία κάλυψε πάνω από 20% του συνεχώς διευρυμένου ελλείμματος στο εμπορικό ισοζύγιο.⁵⁷ Ο σημαντικότερος παράγοντας στο ισοζύγιο υπηρεσιών μεταφοράς είναι ο κλάδος των θαλασσίων μεταφορών, ο οποίος όπως βλέπουμε και από τον παρακάτω πίνακα παρουσιάζει συνεχή αύξηση.

Πίνακας 16. Μακροοικονομικά μεγέθη θαλασσίων μεταφορών

| Καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές: | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009* | 2000-2008 | 2000-2003 | 2004-2008 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|
| - ως % του ΑΕΠ | 3,4 | 2,8 | 2,6 | 3,0 | 4,3 | 4,3 | 3,9 | 4,5 | 4,7 | 3,1 | 3,8 | 2,9 | 4,3 |
| - ως % του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών | 43,3 | 38,9 | 39,3 | 45,7 | 73,9 | 56,3 | 34,9 | 31,4 | 32,0 | 28,1 | 40,0 | 41,9 | 39,4 |
| - ως % του εμπορικού ισοζυγίου | 21,0 | 19,1 | 17,6 | 22,7 | 31,1 | 30,1 | 23,4 | 24,7 | 25,3 | 24,3 | 24,3 | 20,1 | 26,4 |
| - ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες | 52,8 | 45,0 | 37,2 | 44,7 | 51,2 | 54,0 | 53,8 | 61,8 | 65,0 | 59,1 | 53,1 | 44,5 | 57,4 |
| - ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών | 110,0 | 109,5 | 114,7 | 110,7 | 104,5 | 108,8 | 112,6 | 111,8 | 112,8 | 115,3 | 110,5 | 111,1 | 110,3 |

Πηγή: Παναγιώτου Σ., Μπραγουδακης, (2010), Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία, Έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας για το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας

Όταν αναφέρουμε υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών εννοούμε τις παρακάτω δραστηριότητες⁵⁸:

- 1) Μεταφορά αγαθών που διακρίνεται σε υπηρεσίες για
 - a) Μεταφορά αγαθών από και προς τη χώρα αναφοράς και
 - b) Διαμετακομιστικό εμπόριο που προσφέρεται σε τρίτες χώρες
- 2) Μεταφορά πρόσωπων και
- 3) Λοιπές ή βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες όπως ελλιμενισμός, πλοήγηση κτλ

Την περίοδο από το 2000 έως και το 2008 είχαμε άνοδο των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές, γεγονός όμως που συνδέεται με την αύξηση

⁵⁷ Παναγιώτου Σ., Μπραγουδακης, (2010), *Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία*, Έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας για το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας, σελ. 221

⁵⁸ Σύμφωνα με την 5^η έκδοση του Εγχειριδίου Ισοζυγίου Πληρωμών

των ναύλων που παρατηρήθηκε εκείνη την περίοδο, η οποία ανήλθε στο 18% μέση ετήσια αύξηση. Στο σημείο αυτό θα αναφερθούν οι προσδιοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις καθαρές εισπράξεις από τις θαλασσιές μεταφορές οι οποίοι είναι οι εξής:

- ✓ Η διεθνής ναυλαγορά και το επίπεδο των ναύλων και
- ✓ Το μέγεθος του ελληνικού στόλου

Τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε δηλαδή 2000 – 2008 ο ρυθμός αύξησης των ναύλων ήταν μεγάλος φτάνοντας σε ιστορικά υψηλά σημεία, λόγω της υψηλής ζήτησης παγκοσμίως για σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτηρά, ενώ παράλληλα η πρόσφορα σε επίπεδο παγκοσμίου στόλου, αυξανόταν με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της ζήτησης, γεγονός που οδήγησε στην κατακόρυφη αύξηση των ναύλων. Από την άλλη πλευρά, τα κέρδη που αποκόμισαν οι έλληνες πλοιοκτήτες σε συνδυασμό με την υψηλή ρευστότητα των παγκόσμιων αγορών οδήγησε στη σταδιακή αύξηση και ανανέωση του ελληνικού στόλου. Ο συνδυασμός λοιπόν της άνοδοι των ναύλων και της ανανέωσης του ελληνικού στόλου οδήγησε στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.

Τα τελευταία χρόνια μέχρι σήμερα, από το 2009 έως και το 2012, εν μέσω δηλαδή της παγκόσμιας κρίσης, ξανά η ναυτιλία εμφανίζεται να συνεισφέρει πολλά στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Συγκεκριμένα, για το 2011 οι καθαρές εισροές από τις μεταφορικές υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν το 46,9% του ισοζυγίου υπηρεσιών συνεισφέροντας στην κάλυψη του 23% του ελλείμματος.⁵⁹ Το 2012 σύμφωνα με την έκθεση του διοικητή της ΤΤΕ το ισοζύγιο υπηρεσιών παρουσίασε πλεόνασμα ύψους 14,7 δις ευρώ αυξημένο κατά 0,6% σε σχέση με το 2011 γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών καθώς και στη μείωση των καθαρών πληρωμών για λοιπές υπηρεσίες.

⁵⁹ Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 111

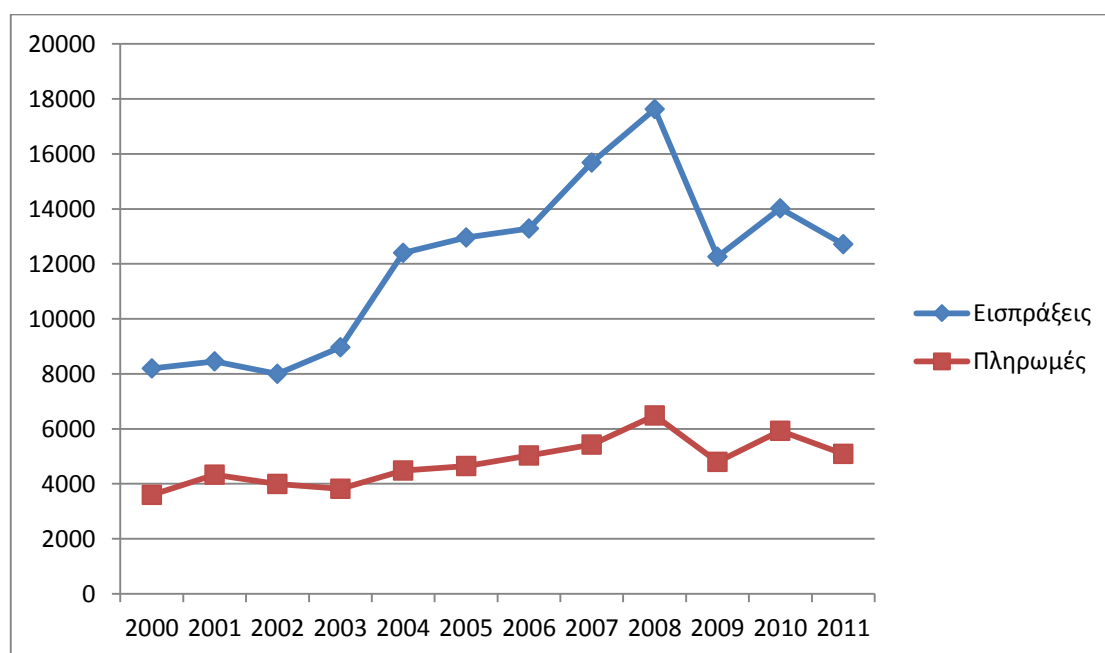
Πίνακας 17. Το ισοζύγιο υπηρεσιών της Ελλάδας την τελευταία δεκαετία

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Εισπράξεις | 8193,9 | 8451,4 | 7997 | 8961,1 | 12404,2 | 12953 | 13280,2 | 15678,5 | 17623,6 | 12261,6 | 14013,1 | 12710,9 |
| Πληρωμές | 3.593,2 | 4.331,7 | 3.991,5 | 3.817,9 | 4.486,0 | 4.646,9 | 5.024,5 | 5.426,8 | 6.484,6 | 4.789,7 | 5.924,8 | 5.080,7 |

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Επίσης οι ακαθάριστες εισπράξεις από την εμπορική ναυτιλία μειώθηκαν κατά 5,7 % αλλά οι αντίστοιχες πληρωμές μειώθηκαν κατά 12,6% με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να αυξηθούν σε απολυτό αριθμό κατά 102 εκατομμύρια ευρώ. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία είναι οι πολύ χαμηλοί ναύλοι σε συνδυασμό με την αύξηση της χωρητικότητας του ελληνικού στόλου. Η μείωση αυτή αντισταθμίστηκε από την ανατίμηση του αμερικανικού δολαρίου έναντι του ευρώ.

Διάγραμμα 15. Διαγραμματική απεικόνιση ακαθάριστων εισπράξεων από την εμπορική ναυτιλία



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

5.2.2.4. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους και σημαντικότερους ρυθμιστές της ελληνικής οικονομίας. Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα καταχωρείται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών. Παράγοντες που επηρεάζουν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι :

- Ο ρυθμός αύξησης του θαλασσιού εμπορίου
- Η παγκόσμια ναυλαγορά
- Ο ρυθμός αύξησης και ανανέωσης του ελληνικού στόλου
- Η απασχόληση ελλήνων ναυτικών και
- Το ποσοστό του ελληνικότατου στόλου που βρίσκεται υπό ελληνική σημαία

Αντίστοιχα οι μεταβλητές που επηρεάζουν το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι

- ✓ Ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού, και αυτό γιατί ένα μόνο μέρος του ναυτιλιακού εισοδήματος εισάγεται στην Ελλάδα υπό τη μορφή συναλλάγματος για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών, όπως η συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών. Ο ρυθμός πληθωρισμού λοιπόν επηρεάζει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, με την έννοια ότι οδηγεί σε μείωση για παράδειγμα της αγοραστικής δυνατότητας των οικογενειών, αποτέλεσμα να έχουμε μεγαλύτερη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος.
- ✓ Η εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος που αιτιολογείται πάλι υπό την εξής έννοια. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα όπως είπαμε και άνωθεν, χρησιμοποιείται για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών που σημαίνει ότι μια ενδεχόμενη υποτίμηση του νομίσματος για παράδειγμα θα οδηγήσει σε μείωση των εισροών συναλλάγματος και αντίστροφα.

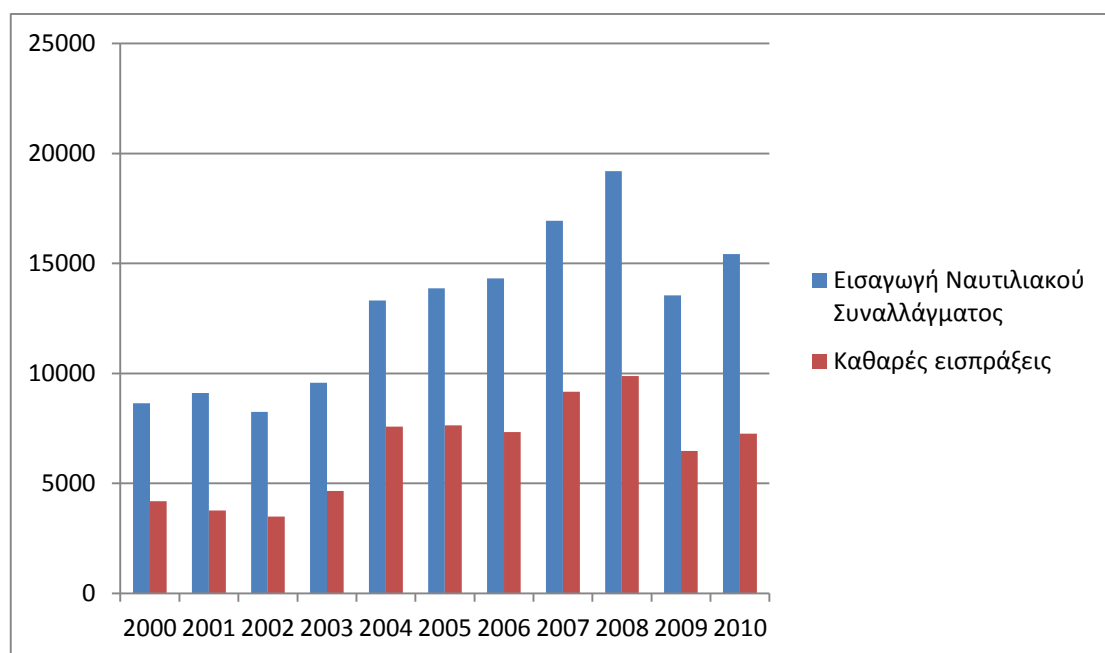
Παρακάτω βλέπουμε τη διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, όπου παρατηρούμε, ότι την τελευταία δεκαετία είναι συνεχώς αυξανόμενη σε όρους καθαρών εισπράξεων με εξαίρεση το έτος 2009 όταν και λόγω της παγκόσμιας ύφεσης ο ρυθμός ήταν αρνητικός.

Πίνακας 18. Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος την τελευταία δεκαετία σε εκατομμύρια ευρώ

| | Εισαγωγή | Εξαγωγή | Καθαρές εισπράξεις |
|------|----------|---------|--------------------|
| 2000 | 8.641 | 4.458 | 4.182 |
| 2001 | 9.113 | 5.351 | 3.762 |
| 2002 | 8.253 | 5.030 | 3.494 |
| 2003 | 9.569 | 4.924 | 4.646 |
| 2004 | 13.307 | 5.728 | 7.579 |
| 2005 | 13.871 | 6.238 | 7.633 |
| 2006 | 14.325 | 6.991 | 7.334 |
| 2007 | 16.939 | 7.771 | 9.168 |
| 2008 | 19.188 | 9.316 | 9.872 |
| 2009 | 13.552 | 7.073 | 6.479 |
| 2010 | 15.418 | 8.155 | 7.263 |

Πηγή: Ναυτεμπορική έντυπη έκδοση 08/07/2011, «Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος»

Διάγραμμα 16. Διαγραμματική απεικόνιση ναυτιλιακού συναλλάγματος



Πηγή: επεξεργασία στοιχείων από Ναυτεμπορική έντυπη έκδοση 08/07/2011, «Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος»

5.2.2.5. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα, πέραν όλων των υπολοίπων που αναφέρθηκαν παραπάνω συνεισφέρει επίσης σε πολύ μεγάλο βαθμό και στα φορολογικά έσοδα του κράτους. Τα φορολογικά έσοδα του κράτους από τη δραστηριότητα της ναυτιλίας

προέρχονται άμεσες και έμμεσες πηγες. Συγκεκριμένα στις πηγες αυτές περιλαμβάνονται:

- 1) Η άμεση φορολόγηση των ποντοπόρων πλοίων
- 2) Η έμμεση φορολογία από τις δραστηριότητες των ποντοπόρων πλοίων⁶⁰
- 3) Η άμεση φορολόγηση φυσικών προσώπων που απασχολούνται στην ποντοπόρα ναυτιλία
- 4) Η άμεση φορολόγηση φυσικών πρόσωπων που απασχολούνται στα ναυτιλιακά γραφεία και πρακτορεία
- 5) Η άμεση φορολόγηση των κερδών των επιχειρήσεων που λειτουργούν σε συναφείς η άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας⁶¹
- 6) Η έμμεση φορολογία από την αύξηση του όγκου εργασιών / δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων των άλλων κλάδων της οικονομίας που προέρχεται από την παραγωγική δραστηριότητα του ναυτιλιακού κλάδου
- 7) Η άμεση φορολόγηση των φυσικών προσώπων – εργαζομένων στις επιχειρήσεις των άλλων κλάδων της οικονομίας οι οποίες επωφελούνται από την παραγωγική δραστηριότητα του ναυτιλιακού κλάδου αυξάνοντας τον δικό τους κύκλο εργασιών (το αναλογούν ποσοστό).⁶²

Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία από την έκθεση του διοικητή της ΤΤΕ για το 2012, η άμεση φορολόγηση των πλοίων ανήλθε το 2011 στα 14 εκατομμύρια ευρώ ενώ με βάση τα προσωρινά στοιχεία για το 2012 αυτά κυμανθήκαν στα 18 εκατομμύρια ευρώ. Τα προηγούμενα χρόνια όπως βλέπουμε και από τον πίνακα ήταν 14 εκατομμύρια για το 2010 και 13 εκατομμύρια για το 2009. Η αύξηση ήταν 7,7% το 2010 σε σχέση με το 2009, το 2011 τα φορολογικά έσοδα ήταν τα ίδια με το 2010 ενώ τέλος η αύξηση το 2012 σε σχέση με το 2011 ήταν της τάξεως του 28,6%.

Με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία από τους πίνακες εισροών εκροών οι συνολικοί φόροι στα προϊόντα αναλώσεων ανήλθαν στα 546 εκατομμύρια ευρώ στα όποια προστίθενται 14 εκατομμύρια ευρώ τα όποια προέρχονται από το tonnage tax των ελληνικότατων πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα. Συνολικά η άμεση συμβολή των θαλασσιών μεταφορών στα φορολογικά έσοδα υπολογίζεται στα 560 εκατομμύρια ευρώ. Σε επίπεδο έμμεσων φορολογικών εσόδων εκτιμάται ότι είναι 231

⁶⁰ ΦΠΑ και ειδικοί φόροι κατανάλωσης

⁶¹ Δικηγορικά γραφεία, μεσιτικά γραφεία

⁶² Γκιζιάκης Κ., Καρλής Α., Ρεΐζης Ν. (2005), *Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία*, επιστημονική μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

εκατομμύρια ευρώ ενώ αν συνυπολογιστεί και η ιδιωτική κατανάλωση, τότε η συμβολή ενισχύεται κατά 121 εκατομμύρια ευρώ. Συνολικά η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται σε 790 εκατομμύρια ευρώ.⁶³

Τα παραπάνω οφέλη όπως παρατηρούμε είναι πολύ σημαντικά για την ελληνική οικονομία. Το όφελος για την ελληνική οικονομία είναι μεγάλο σε αντίθεση με τις δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού που αφορούν στην ποντοπόρο ναυτιλία, οι οποίες είναι σχετικά περιορισμένες. Κυριότερη δαπάνη είναι η επιχορήγηση προς το ΝΑΤ για την κάλυψη των ελλειμμάτων του.

5.3. ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο κλάδος των θαλασσίων μεταφορών περά από άμεση επίδραση σε τομείς της ελληνικής οικονομίας, έχει ταυτόχρονα και έμμεση συμβολή σε διάφορα μεγέθη της οικονομίας.

Η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος είναι περίπου 3,9 δις ευρώ⁶⁴ η οποία προέρχεται από την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων όπως οι μεσιτικές υπηρεσίες, η διακίνηση και αποθήκευση φορτίων κτλ ενισχύεται κατά 636 εκατομμύρια ευρώ και ακολουθούν οι κλάδοι των σύμβουλων-νομικών με 179 εκατομμύρια ευρώ και οι κλάδοι που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία με 166 εκατομμύρια ευρώ.

⁶³ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ 46

⁶⁴ Το 29,3% της συνολικής προστιθέμενης αξίας

Διάγραμμα 17. Κλάδοι με μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των θαλασσίων μεταφορών



Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του IOBE

Όσον αφορά στην απασχόληση, έχει υπολογιστεί ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα επηρεάζει έμμεσα κλάδους που καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας, όπως προμηθευτές, υποστηρικτικοί προς τις μεταφορές κλάδοι, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, τράπεζες κ.α.

Διάγραμμα 18. Κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα σε επίπεδο απασχόλησης από ναυτιλία



Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του IOBE

5.4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ

Η ναυτιλία αποτελεί για την ελληνική οικονομία ένα είδος βαριάς βιομηχανίας που μαζί με τον κλάδο του τουρισμού συνεισφέρουν τα μέγιστα στους βασικούς μακροοικονομικούς δείκτες και μεταβλητές της ελληνικής οικονομίας. Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας είναι πολύ σπουδαία αν μάλιστα αναλογιστεί κανείς ότι δίχως αυτή θα περιοριζόταν σημαντικά ο δείκτης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας ενώ παράλληλα θα εμφανιζόταν σημάδια συρρίκνωσης της.

Πίνακας 19. Συνοπτική συμβολή ναυτιλίας

| | Συμβολή |
|---------------------------|--------------------|
| Εγχώρια προστιθέμενη αξία | 8.422 εκατομ. ευρώ |
| Εισόδημα από εργασία | 732 εκατομ. ευρώ |
| Φόροι | 559 εκατομ. ευρώ |
| Απασχόληση | 34 χιλιάδες |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ- MARITIME CLUSTERS

Η φορτηγός ποντοπόρο ελληνική βιομηχανία όπως εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς, πέρα από τα άμεσα οφέλη που συνεισφέρει στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας, αποτελεί ταυτόχρονα και τον πυρήνα γύρω από τον οποίο δραστηριοποιούνται και αναπτύσσονται ένα ακόμα πλήθος διαφορετικών κλάδων με τα όποια αλληλοσχετιζόμενα. Στο σημείο αυτό λοιπόν προστίθεται ο όρος του cluster.

Ορισμός: clusters είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες αλληλένδετες επιχειρήσεις και ιδρύματα εντός συγκεκριμένου πεδίου δράσης. Περικλείουν μια σειρά συνδεδεμένων βιομηχανιών και άλλων ολοτήτων με ανταγωνιστική σημασία. Δραστηριοποιούνται γύρω από μια διακριτή οικονομική εξειδίκευση και χαρακτηρίζονται από γεωγραφική συγκέντρωση και από μεταξύ τους αμοιβαίες σχέσεις. Πιο συγκεκριμένα το βιομηχανικό cluster είναι μια γεωγραφικά καθορισμένη συλλογή από όμοιες η σχετικά όμοιες όσον αφορά την δραστηριότητα που αναπτύσσουν επιχειρήσεις όπου από κοινού δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα τόσο για τις ίδιες όσο και για την οικονομία που τις φιλοξένει.

Πλεονεκτήματα ενός cluster είναι:

- ✓ Η επίδραση στο κόστος παράγωγης
- ✓ Οι νέες μέθοδοι παράγωγης
- ✓ Η δημιουργία ενός δίκτυο συνεργασίας και
- ✓ Τα προγράμματα ανάπτυξης για τη συγκεκριμένη βιομηχανία

Περίπτωση ενός είδους τέτοιου ναυτιλιακού cluster εμφανίζεται στον Πειραιά όπου παρατηρούμε ότι συγκεντρώνεται από περίπου τη δεκαετία του 1960 ένα πλήθος από ναυτιλιακούς και παραναυτιλιακούς διαφορετικούς οικονομικούς κλάδους, οι οποίοι έχουν ως πυρήνα της οικονομικής τους δραστηριότητας τη ναυτιλία. Όπως εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς, η ναυτιλία και η αύξηση της γενικότερα, οδηγεί σε ταυτόχρονη αύξηση του κύκλου εργασιών όλων αυτών των παράλληλων βιομηχανιών που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία, γεγονός που έχει επιπλέον οφέλη για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Για αυτό το λόγο η ενίσχυση τέτοιων ειδών συστάδων θα πρέπει να αποτελεί κεντρικό στόχο από πλευράς των εκάστου κυβερνήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

7.1. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι περὰ από κάθε αμφιβολία τεραστία. Περὰ από την ήδη εδώ και πολλές δεκαετίες όμως επιτυχημένη πορεία που διανύει η ελληνική ναυτιλία, δεν παύουν να δημιουργούνται κάποια ερωτήματα. Τα ερωτήματα που τίθενται πλέον αφορούν στο μέλλον και πιο συγκεκριμένα στις προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας που θα οδηγήσει σε μεγαλύτερα οφέλη για την ελληνική οικονομία. Αφορούν επίσης στη δυναμική της ναυτιλίας καθώς και στη δυνητική συμβολή της στην ελληνική οικονομία ενώ παράλληλα εκφράζονται και απορίες σχετικά με το ρόλο της κεντρικής κυβέρνησης. Ρόλο και πρωτοβουλίες που πρέπει να αναλάβει για να βοηθήσει στην επιπλέον άνοδο της ναυτιλίας.

Αναμφίβολα η δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλη. Όπως πολύ μεγάλη αποδεικνύεται ότι είναι και η δυνητική συμβολή της στην ελληνική

οικονομία. Πέρα από την καταγεγραμμένη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας, υπάρχουν και αντικείμενα μελέτης τα όποια υποτιμούν την πραγματική συμβολή της ναυτιλίας. Τέτοια είναι τα ελληνικότητα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και διαχειρίζονται από ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία καθώς επίσης και το γεγονός ότι ένα τμήμα του ελληνόκτητου στόλου διαχειρίζεται από γραφεία εκτός της ελληνικής επικρατείας που ανήκουν όμως σε Έλληνες εφοπλιστές. Μια ενδεχόμενη προσέλκυση αυτών των γραφείων στην Ελλάδα καθώς και ξένων εταιριών στην ελληνική επικράτεια, εν δυνάμει θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση των εξαγωγών, γεγονός που θα βελτίωνε το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, θα αύξανε την προστιθέμενη αξία, την απασχόληση και εν τέλει το σύνολο της οικονομίας.

Συμφώνα με μια πρόσφατη μελέτη του IOBE, η ναυτιλία θα μπορούσε δυνητικά να συνεισφέρει σε όλους τους παραπάνω κλάδους της οικονομίας. Συγκεκριμένα η ναυτιλία άμεσα και έμμεσα στην Ελλάδα θα μπορούσε να προσφέρει περίπου 522 χιλιάδες θέσεις εργασίας⁶⁵. Αριθμός πραγματικά πολύ σημαντικός για τη χώρα μας δεδομένου ότι η ανεργία όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα πραγματικά μαστίζει τη χώρα μας.

Παράλληλα, η ναυτιλία θα μπορούσε να δημιουργήσει επιπλέον εισόδημα από εργασία που θα ξεπερνά τα 9,9 δις ευρώ⁶⁶ ενώ σε όρους προστιθεμένης αξίας αυτή ξεπερνά τα 25,9 δις ευρώ. Τέλος όσον αφορά τα έσοδα από τη φορολογία ο IOBE εκτιμά ότι αυτά θα μπορούσε να φτάσει στα 1,9 δις ευρώ.

Παρατηρούμε ότι όντως η δυναμική και οι δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλες. Η συνεισφορά της μπορεί να ξεπεράσει πολλές προσδοκίες με το σύνολο της εθνικής οικονομίας να αποκομίσει τα μεγαλύτερα οφέλη. Τα πραγματικά αυτά περιθώρια βελτίωσης της συμβολής της ναυτιλίας στην οικονομία είναι σημαντικά και πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη.

7.2. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

⁶⁵ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ 58

⁶⁶ Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ. 62

Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας. Η αύξηση της συμβολής της τα τελευταία χρόνια μέχρι το 2009 οφειλόταν τόσο στην άνοδο των ναύλων όσο και στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού cluster του Πειραιά. Για τη διατήρηση και την επιπλέον βελτίωση του ναυτιλιακού κλάδου θα πρέπει όμως, να ληφθούν μια σειρά από πολιτικές και από μετρά τα όποια θα ενισχύσουν την οικονομία. Κυριότερος και πιο βασικός στόχος είναι η προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών και γραφείων στην ελληνική επικράτεια. Αυτό θα γίνει μέσω της δημιουργίας τόσο από πλευράς φορέων που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία, όσο και από πλευράς κυβέρνησης μέσω ενός σταθερού στρατηγικού πλαισίου πολιτικής που θα προσελκύει εταιρίες στην Ελλάδα χωρίς εμπόδια και φραγμούς. Για να γίνει αυτό, απαιτείται πολιτική και οικονομική σταθερότητα στη χώρα καθώς και ενιαία ναυτιλιακή πολιτική. που θα είναι ανεξάρτητη και δε θα μεταβάλλεται αναλόγως με την κάθε κυβέρνηση.

Επίσης θα πρέπει να τονωθεί η ναυτική επιχειρηματικότητα, καθώς επίσης και να προσελκυστούν ξένα κεφάλαια για επενδύσεις. Ο εξωστρεφής έξαλλου χαρακτήρας της ναυτιλίας απαιτεί κάτι τέτοιο. Την ίδια στιγμή θα πρέπει να τονιστεί η ανάπτυξη του κλάδου της ναυπήγησης και της επισκευής πλοίων στην Ελλάδα και ο εκσυγχρονισμός αυτών, μέσω καινοτόμων συστημάτων και διαδικασιών που θα παρέχουν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες.

Έμφαση θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να δοθεί επίσης και στο ανθρώπινο στοιχείο. Αυτό μπορεί να συμβεί, με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των σχολών που αποτελούν τη δεξαμενή των ελλήνων ναυτικών καθώς και με την προσπάθεια για αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων που αυτές αντιμετωπίζουν. Προβλήματα όπως στις υποδομές καθώς και στο εκπαιδευτικό δυναμικό. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρξει και μια διασύνδεση των σχολών με την αγορά εργασίας, κάτι που απουσιάζει.

Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν και πολιτικές που ενισχύουν αυτό που αποκαλέσαμε νωρίτερα ναυτιλιακό cluster. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως τραπεζικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλισης και διαμεσολάβησης.

Η σταθεροποίηση της πολιτικής και οικονομικής κατάστασης της χώρας, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για όλα τα παραπάνω. Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση άμεσα να εκπονηθεί ένα στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξης και ενίσχυσης της

ναυτιλίας ενώ παράλληλα θα πρέπει να αξιοποιηθούν καθώς και να αναπτυχθούν περαιτέρω οι ναυτιλιακές υποδομές. Η έμφαση στο ανθρώπινο κεφάλαιο θα πρέπει επίσης να αποτελεί σημαντικότατο στόχο, που οδηγήσει στην προσέλκυση ξένων εταιριών. Παράλληλα, η πολιτεία θα πρέπει να δημιουργήσει όλες εκείνες τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ενίσχυση των παραναυτιλιακών κλάδων μέσω της κατάργησης κάθε είδους φραγμών και εμποδίων ενώ πρέπει να καμφθεί και το πρόβλημα της γραφειοκρατίας, που τόσα πολλά προβλήματα προκαλεί.

Αυτά σε γενικές γραμμές πρέπει να είναι τα βήματα που θα πρέπει να ακολουθήσει η ελληνική ναυτιλία και οι φορείς λήψης αποφάσεων, προκειμένου να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική ναυτιλία όπως αντιλαμβάνεται εύκολα κάνεις, αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους τομείς και κλάδους της ελληνικής οικονομίας ,με πολύ έντονη και πολύ σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας. Μαζί με τον τουρισμό, αποτελεί αυτό που αποκαλούμε βαριά βιομηχανία της χώρας καθώς και τον κύριο μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας σχεδόν από την αρχή της σύστασης του ελληνικού κράτους.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που αναπτύσσεται συνεχώς, με έντονη παρουσία στην Ελλάδα καθώς αριθμεί πλήθος ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά, και δημιουργεί παράλληλα πολλές θέσεις εργασίας για χιλιάδες εργαζόμενους. Η αιωνία ενασχόληση του Έλληνα με τη θάλασσα του έχουν δώσει εκείνο το συγκριτικό πλεονέκτημα που μεταφράζεται σε όρους γνώσης και εμπειρίας για να μπορέσει να σταθεί σε ένα πολύ ανταγωνιστικό περιβάλλον. Εδώ και 100 αιώνες η ενασχόληση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει ως αποτέλεσμα να αποτυπωθεί βαθιά στο dna του Έλληνα, η ναυτοσύνη κάτι που τον ξεχωρίζει διεθνώς.

Σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει πάνω από 4.000 φορτηγά πλοία από τα όποια περίπου τα 3.700 υπολογίζεται ότι είναι ποντοπόρα, ενώ όσον αφορά στην χωρητικότητα ο ελληνικότητας στόλος ηγείται με 184 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους. Η πλειοψηφία των πλοίων αυτών είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία, ενώ το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιριών στα χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ είναι ελληνικών συμφερόντων.

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, η συμβολή της ναυτιλίας στους ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες είναι πολύ σημαντική. Πετυχαίνονται υψηλές διεθνείς επιδόσεις η ελληνική ναυτιλία καταφέρνει να σταθεί με μεγάλη επιτυχία στο ασταθές διεθνές περιβάλλον εντός του οποίου δραστηριοποιείται. Αποτελεί αναμφίβολα τον πιο εξωστρεφή και δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, στην όποια συμβάλει σε μεγάλο βαθμό ενώ παράλληλα δεν βασίστηκε ποτέ σε κρατικές επιχορηγήσεις και ενισχύσεις.

Η ναυτιλία συμβάλει στην εθνική οικονομία με πολλούς τρόπους. Πιο συγκεκριμένα συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία μέσω της προστιθεμένης αξίας στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν με συμμετοχή περίπου 4% κατά μέσο ορό την τελευταία δεκαετία. Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ξεπέρασε τα 6,5 δις ευρώ για

το 2009, τα 7,4 δις ευρώ το 2010 και τα 6,6 δις ευρώ το 2011. Συνεισφέρει επίσης στο ισοζύγιο υπηρεσιών καλύπτοντας το 2011 το 46,4% του πλεονάσματος, απασχολεί επίσης 17.000 περίπου ναυτικούς για το 2008 ενώ συμβάλει και στα φορολογικά έσοδα του κράτους με 14 εκατομμύρια ευρώ το 2011 και 18 εκατομμύρια ευρώ το 2012 ενώ η συνολική άμεση και έμμεση συμβολή στα φορολογικά έσοδα εκτιμάται ότι μπορεί να έφτασε τα 790 εκατομμύρια ευρώ. Τέλος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που απλόχερα προσφέρεται στην εθνική οικονομία είναι επίσης μεγάλο ξεπερνώντας το 2010 τα 7 εκατομμύρια ευρώ καθαρές εισπράξεις.

Πρόκειται όπως διαπιστώνουμε για έναν πολύ επικερδή για την εθνική μας οικονομία κλάδο, ο οποίος θα πρέπει να στηριχτεί με όλες τις προσπάθειες από πλευράς φορέων. Γεγονός το οποίο δεν παρατηρείται να συμβαίνει. Για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας θα πρέπει να παρθούν μια σειρά από σωστές πολιτικές και μετρά, εντός ενός σωστά δομημένου στρατηγικού πλαισίου ανάπτυξης με μακροπρόθεσμο στόχο. Οι δυσκολίες για την ελληνική ναυτιλία είναι πολλές και συνεχείς. Το γεγονός ότι βρισκόμαστε ακόμη για 5 χρόνια ως ελληνική οικονομία σε ρυθμούς ύφεσης σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης και ζήτησης είναι σχετικά μικρός, αποτελούν εμπόδια για την περαιτέρω ανάπτυξη και συνεπώς για την αποκομιδή κερδών για την ελληνική οικονομία. Τα άμεσα οφέλη πλέον για την ελληνική οικονομία μπορούν να προκύψουν μέσω τις προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών εταιριών και αμέσων ξένων επενδύσεων καθώς και μέσω της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού cluster, ο ρόλος του οποίου συνεχώς αναβαθμίζεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 20. Ο παγκόσμιος στόλος

| Country or territory of ownership ^b | Number of vessels | | | Deadweight tonnage | | | | Estimated market share 1 January 2012 |
|--|----------------------------|---------------|---------------|----------------------------|--------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | National flag ^c | Foreign flag | Total | National flag ^c | Foreign flag | Total | Foreign flag as a percentage of total | |
| Greece | 738 | 2 583 | 3 321 | 64 921 486 | 159 130 395 | 224 051 881 | 71.02 | 16.10 |
| Japan | 717 | 3 243 | 3 960 | 20 452 832 | 197 210 070 | 217 662 902 | 90.60 | 15.64 |
| Germany | 422 | 3 567 | 3 989 | 17 296 198 | 108 330 510 | 125 626 708 | 86.23 | 9.03 |
| China | 2 060 | 1 569 | 3 629 | 51 716 318 | 72 285 422 | 124 001 740 | 58.29 | 8.91 |
| Korea, Republic of | 740 | 496 | 1 236 | 17 102 300 | 39 083 270 | 56 185 570 | 69.56 | 4.04 |
| United States | 741 | 1 314 | 2 055 | 7 162 685 | 47 460 048 | 54 622 733 | 86.89 | 3.92 |
| China, Taiwan Province of | 470 | 383 | 853 | 28 884 470 | 16 601 518 | 45 485 988 | 36.50 | 3.27 |
| Norway | 851 | 1 141 | 1 992 | 15 772 288 | 27 327 579 | 43 099 867 | 63.41 | 3.10 |
| Denmark | 394 | 649 | 1 043 | 13 463 727 | 26 527 607 | 39 991 334 | 66.33 | 2.87 |
| Chinese Taipei | 102 | 601 | 703 | 4 076 815 | 34 968 474 | 39 045 289 | 89.56 | 2.81 |
| Singapore | 712 | 398 | 1 110 | 22 082 648 | 16 480 079 | 38 562 727 | 42.74 | 2.77 |
| Bermuda | 17 | 251 | 268 | 2 297 441 | 27 698 605 | 29 996 046 | 92.34 | 2.16 |
| Italy | 608 | 226 | 834 | 18 113 984 | 6 874 748 | 24 988 732 | 27.51 | 1.80 |
| Turkey | 527 | 647 | 1 174 | 8 554 745 | 14 925 883 | 23 480 628 | 63.57 | 1.69 |
| Canada | 205 | 251 | 456 | 2 489 989 | 19 360 007 | 21 849 996 | 88.60 | 1.57 |
| India | 455 | 105 | 560 | 15 276 544 | 6 086 410 | 21 362 954 | 28.49 | 1.53 |
| Russian Federation | 1 336 | 451 | 1 787 | 5 410 608 | 14 957 599 | 20 368 207 | 73.44 | 1.46 |
| United Kingdom | 230 | 480 | 710 | 2 034 570 | 16 395 185 | 18 429 755 | 88.96 | 1.32 |
| Belgium | 97 | 180 | 277 | 6 319 103 | 8 202 208 | 14 521 311 | 56.48 | 1.04 |
| Malaysia | 432 | 107 | 539 | 9 710 922 | 4 734 174 | 14 445 096 | 32.77 | 1.04 |
| Brazil | 113 | 59 | 172 | 2 279 733 | 11 481 795 | 13 761 528 | 83.43 | 0.99 |
| Saudi Arabia | 75 | 117 | 192 | 1 852 378 | 10 887 737 | 12 740 115 | 85.46 | 0.92 |
| Netherlands | 576 | 386 | 962 | 4 901 301 | 6 799 943 | 11 701 244 | 58.11 | 0.84 |
| Indonesia | 951 | 91 | 1 042 | 9 300 711 | 2 292 255 | 11 592 966 | 19.77 | 0.83 |
| Iran | 67 | 71 | 138 | 829 704 | 10 634 685 | 11 464 389 | 92.76 | 0.82 |
| France | 188 | 297 | 485 | 3 430 417 | 7 740 496 | 11 170 913 | 69.29 | 0.80 |
| United Arab Emirates | 65 | 365 | 430 | 609 032 | 8 187 103 | 8 796 135 | 93.08 | 0.63 |
| Cyprus | 62 | 152 | 214 | 2 044 256 | 5 092 849 | 7 137 105 | 71.36 | 0.51 |
| Viet Nam | 477 | 79 | 556 | 4 706 563 | 1 988 446 | 6 695 009 | 29.70 | 0.48 |
| Kuwait | 44 | 42 | 86 | 3 956 910 | 2 735 309 | 6 692 219 | 40.87 | 0.48 |
| Sweden | 99 | 208 | 307 | 1 070 563 | 5 325 853 | 6 396 416 | 83.26 | 0.46 |
| Isle of Man | 6 | 38 | 44 | 226 810 | 6 131 401 | 6 358 211 | 96.43 | 0.46 |
| Thailand | 277 | 67 | 344 | 3 610 570 | 1 542 980 | 5 153 550 | 29.94 | 0.37 |
| Switzerland | 39 | 142 | 181 | 1 189 376 | 3 700 886 | 4 890 262 | 75.68 | 0.35 |
| Qatar | 48 | 37 | 85 | 881 688 | 3 745 663 | 4 627 351 | 80.95 | 0.33 |
| Total top 35 economies | 14 941 | 20 793 | 35 734 | 374 029 685 | 952 927 192 | 1 326 956 877 | 71.81 | 95.34 |
| Other owners | 2 172 | 1 816 | 3 988 | 22 491 261 | 42 344 181 | 64 835 442 | 65.31 | 4.66 |
| Total of known economy of ownership | 17 113 | 22 609 | 39 722 | 396 520 946 | 995 271 373 | 1 391 792 319 | 71.51 | 100.00 |
| Others, unknown economy of ownership | | | 7 179 | | | 126 317 184 | | |
| World Total | | | 46 901 | | | 1 518 109 503 | | |

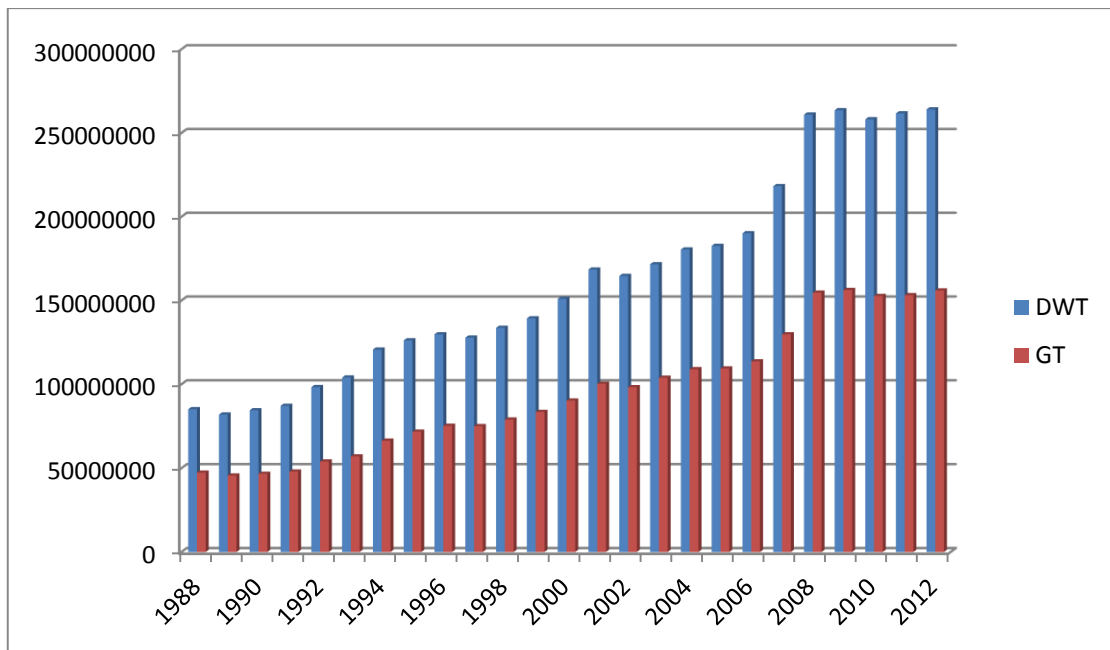
Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

^a Vessels of 1000 GT and above, ranked by deadweight tonnage – excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets (which have a combined tonnage of 5.3 million dwt).

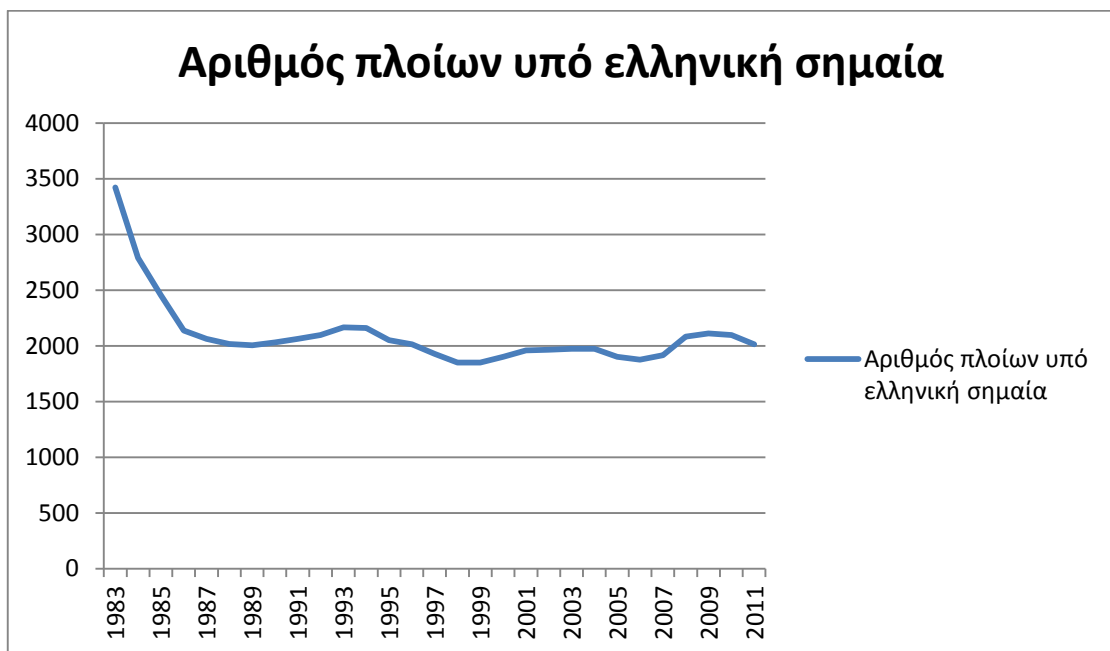
^b The country of ownership indicates where the true controlling interest (that is, the parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for example, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

^c Includes vessels flying the national flag but registered in second registries such as the Danish International Ship Register (DIS), the Norwegian International Ship Register (NIS) or the French International Ship Register (FIS).

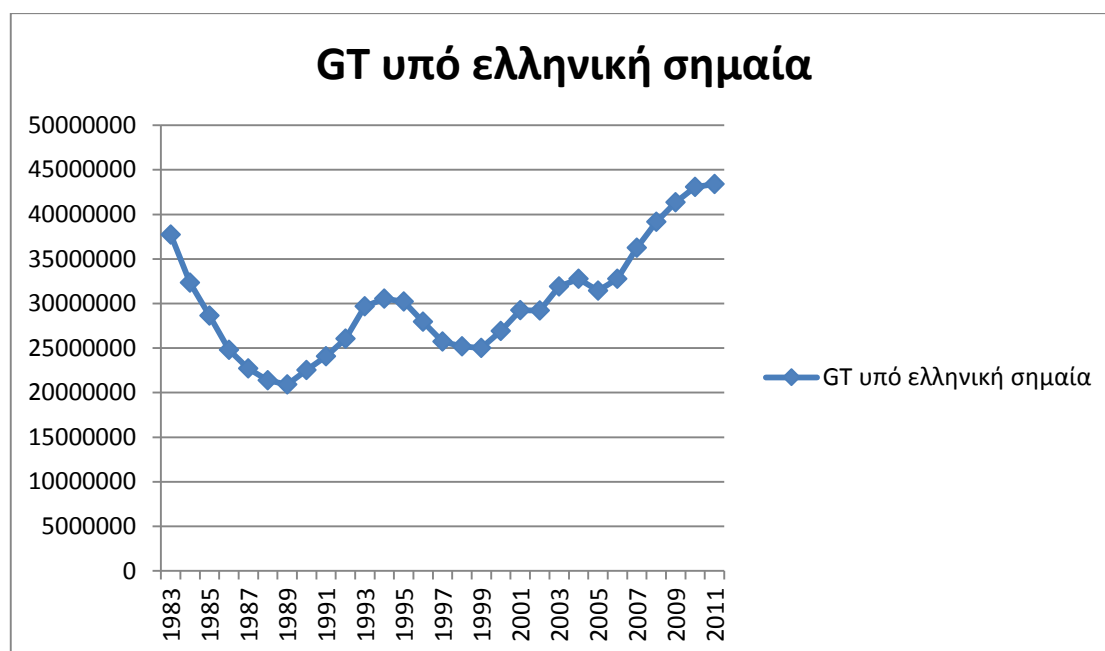
Πίνακας 21. Ο ελληνόκτητος στόλος σε όρους DWT και GT



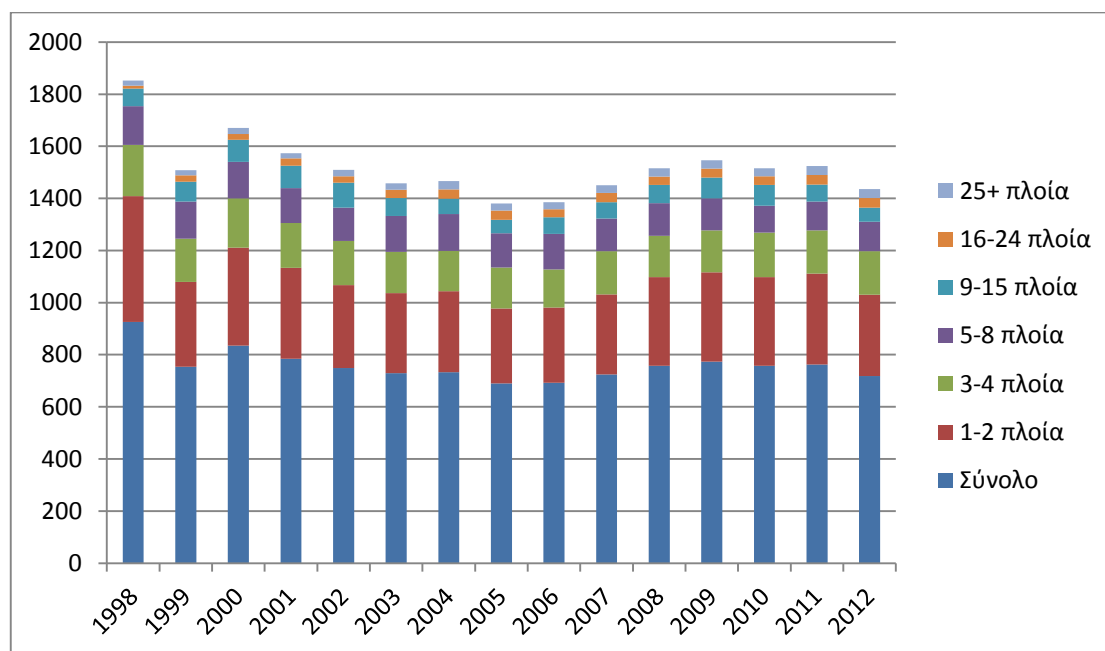
Διάγραμμα 19. Ελληνική σημαία



Διάγραμμα 20. GT υπό ελληνική σημαία



Διάγραμμα 21. Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και αριθμός πλοίων που διαχειρίζονται



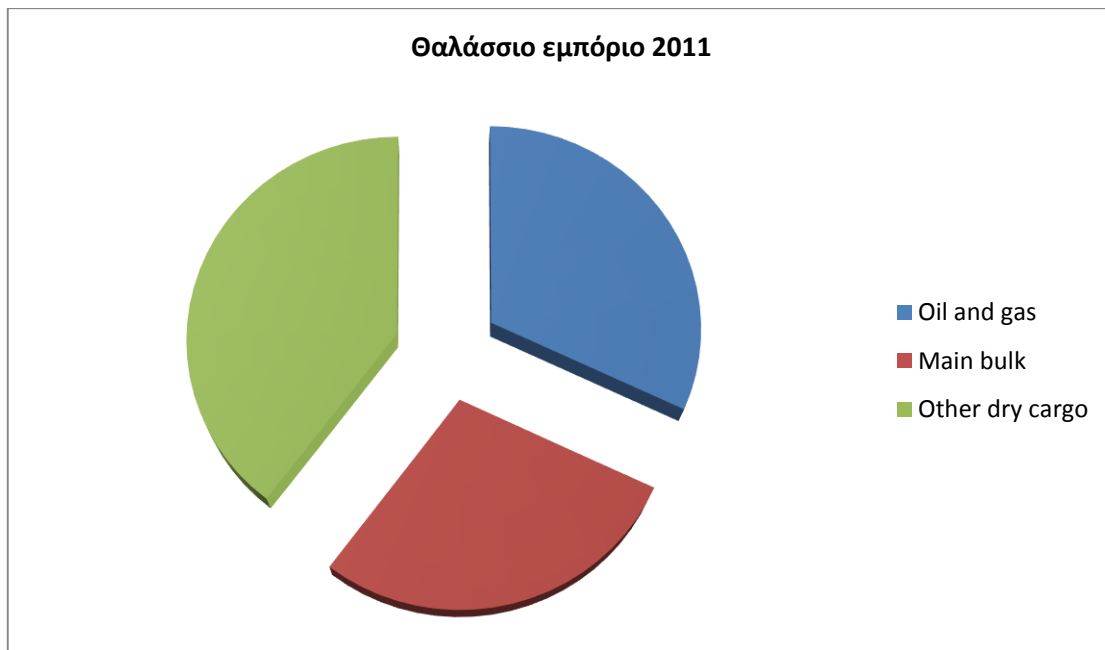
Πίνακας 22. Η δομή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών

| | 1-2 πλοία | 3-4 πλοία | 5-8 πλοία | 9-15 πλοία | 16-24 πλοία | 25+ πλοία |
|----------------|-----------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| DWT | 9.186.494 | 18.956.296 | 32.149.157 | 32.081.880 | 48.422.663 | 122.838.928 |
| % DWT | 3,48% | 7,19% | 12,19% | 12,17% | 18,41% | 46,6% |
| Αριθμός πλοίων | 430 | 575 | 700 | 600 | 695 | 1577 |

Πίνακας 23. Ο ελληνικός στόλος υπό ελληνική σημαία

| Ετος | Αριθμός πλοίων | GT |
|------|----------------|------------|
| 2011 | 2,014 | 43,397,583 |
| 2010 | 2,096 | 43,086,974 |
| 2009 | 2,112 | 41,358,711 |
| 2008 | 2,082 | 39,156,211 |
| 2007 | 1,916 | 36,239,543 |
| 2006 | 1,874 | 32,765,042 |
| 2005 | 1,901 | 31,444,245 |
| 2004 | 1,972 | 32,769,792 |
| 2003 | 1,974 | 31,915,727 |
| 2002 | 1,965 | 29,204,859 |
| 2001 | 1,959 | 29,257,366 |
| 2000 | 1,902 | 26,895,376 |
| 1999 | 1,850 | 25,002,463 |
| 1998 | 1,849 | 25,171,034 |
| 1997 | 1,927 | 25,708,074 |
| 1996 | 2,013 | 27,935,053 |
| 1995 | 2,051 | 30,220,636 |
| 1994 | 2,149 | 30,535,560 |
| 1993 | 2,166 | 29,671,983 |
| 1992 | 2,095 | 26,055,932 |
| 1991 | 2,062 | 24,082,483 |
| 1990 | 2,031 | 22,524,329 |
| 1989 | 2,004 | 20,898,119 |
| 1988 | 2,015 | 21,368,976 |
| 1987 | 2,061 | 22,706,257 |
| 1986 | 2,138 | 24,792,516 |
| 1985 | 2,456 | 28,646,166 |
| 1984 | 2,788 | 32,334,886 |
| 1983 | 3,422 | 37,707,377 |

Διάγραμμα 22. Η δομή του θαλασσιού εμπορίου ανά είδος φορτίου



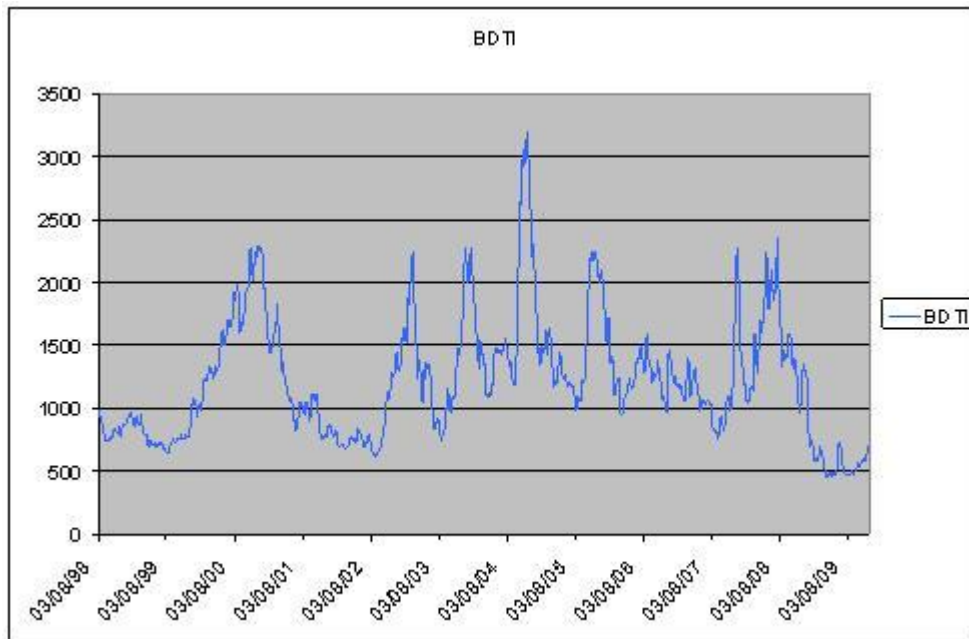
Πίνακας 24. Ποσοστιαία συμμετοχή περιοχών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο το 2011

| | Ασία | Αμερική | Ευρώπη | Ωκεανία | Αφρική |
|-----------|------|---------|--------|---------|--------|
| Φόρτωση | 39 | 23 | 18 | 11 | 9 |
| Εκφόρτωση | 56 | 16 | 23 | 1 | 4 |

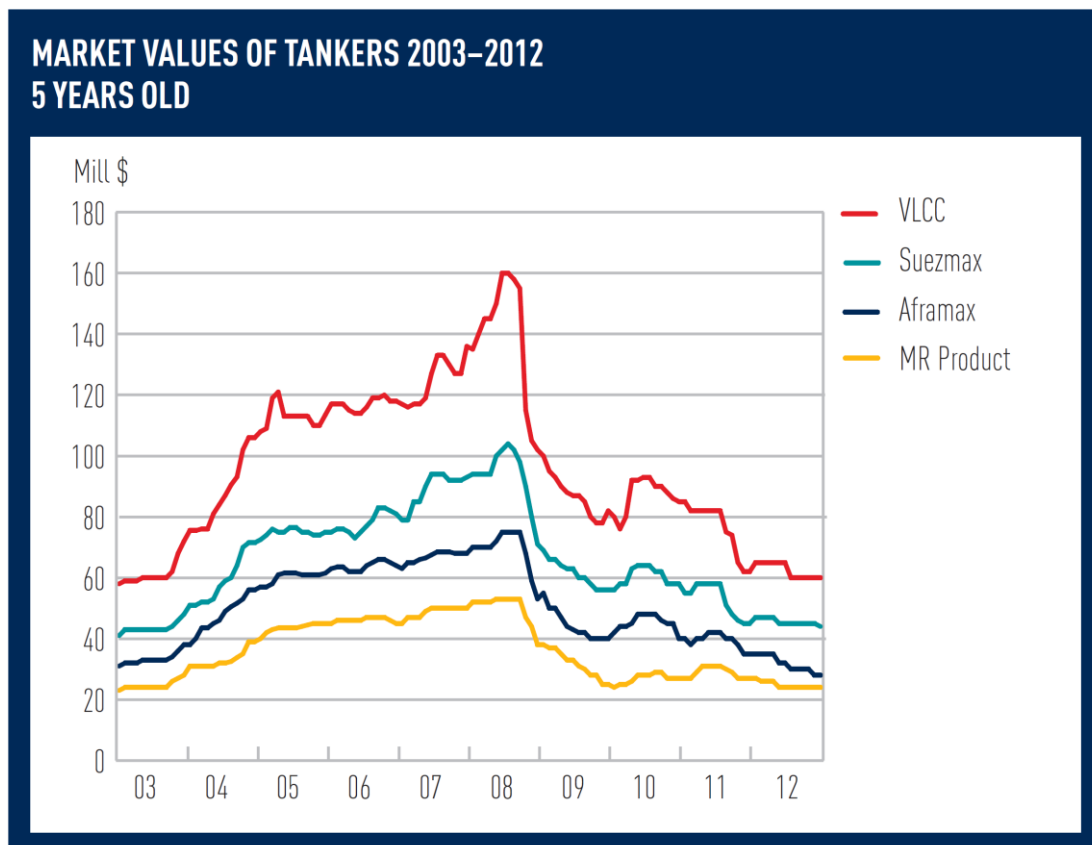
Διάγραμμα 23. Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDI



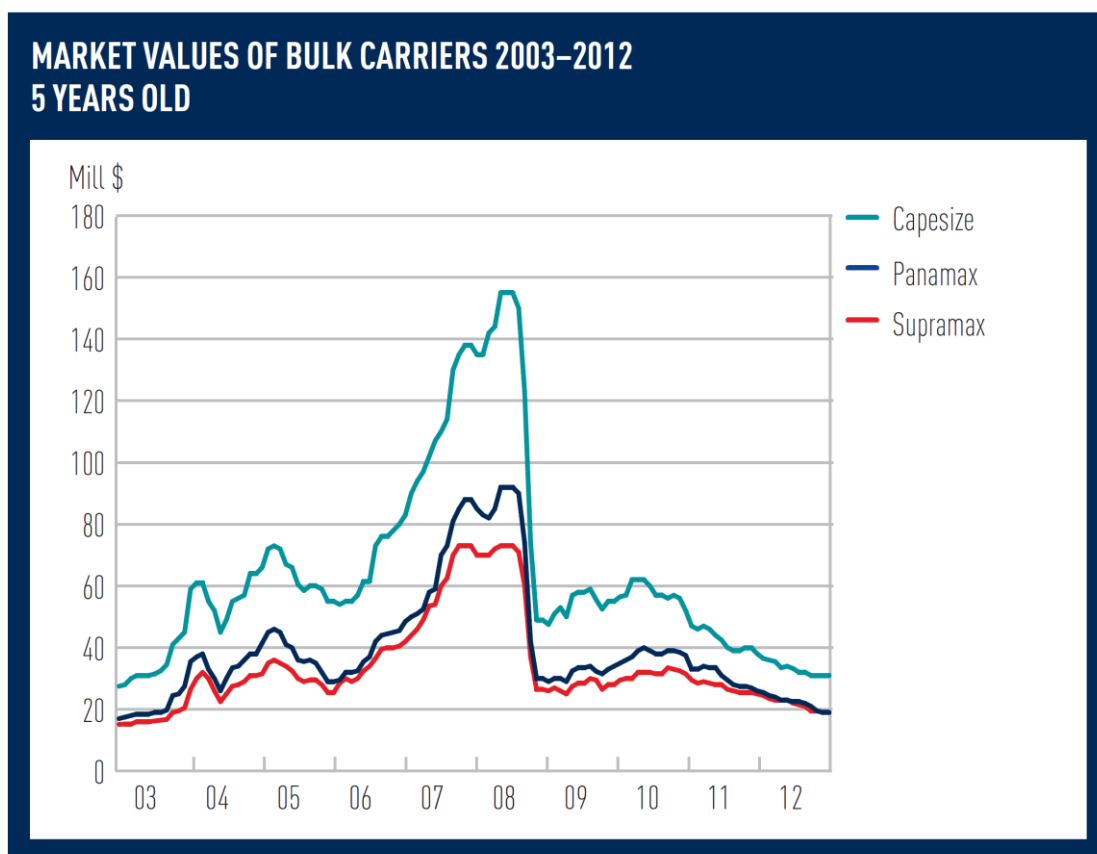
Διάγραμμα 24. Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDI



Διάγραμμα 25. Διαχρονική εξέλιξη της τιμής δεξαμενόπλοιου πενταετίας



Διάγραμμα 26. Διαχρονική εξέλιξη της τιμής bulk carrier πενταετίας



Πίνακας 25. Παγκόσμιο τονάζ που οδηγήθηκε για scrap

TONNAGE SOLD FOR SCRAPPING, LOST AND OTHER REMOVALS
Mill dwt

| | Tankers | Chemical carriers | Bulk carriers | Combined carriers | Others | Total |
|-------------|-------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------|-------------|
| 2003 | 19.5 | 0.1 | 3.5 | 0.7 | 2.8 | 26.6 |
| 2004 | 10.6 | 0.1 | 0.8 | 0.5 | 1.0 | 13.0 |
| 2005 | 5.3 | 0.3 | 1.2 | 0.0 | 1.0 | 7.8 |
| 2006 | 6.0 | 0.2 | 2.2 | 0.3 | 1.1 | 9.8 |
| 2007 | 11.1 | 0.4 | 0.7 | 0.0 | 1.4 | 13.6 |
| 2008 | 16.6 | 0.5 | 4.7 | 0.8 | 4.3 | 26.9 |
| 2009 | 18.4 | 0.5 | 9.9 | 0.9 | 6.7 | 36.4 |
| 2010 | 22.0 | 1.3 | 6.3 | 0.1 | 7.7 | 37.3 |
| 2011 | 13.8 | 0.6 | 23.2 | | 6.9 | 44.5 |
| 2012 | 11.7 | 0.8 | 34.8 | | 11.6 | 59.0 |

Πίνακας 26. Εισαγωγές εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών σε εκατομ. ευρώ σύμφωνα με ΕΛΣΤΑΤ

| Κωδ. ESA 95 | I. Τρέχουσες τιμές | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008* | 2009* | 2010* | 2011* |
|-------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| P.7 | Εισαγωγές | 52.277 | 54.457 | 54.221 | 55.649 | 60.045 | 62.741 | 72.164 | 84.642 | 90.052 | 71.002 | 70.020 | 69.119 |
| P.71 | Αγαθά | 40.730 | 41.499 | 43.710 | 46.136 | 49.360 | 53.507 | 61.903 | 72.962 | 76.531 | 59.515 | 57.382 | 57.655 |
| P.72 | Υπηρεσίες | 11.548 | 12.958 | 10.512 | 9.513 | 10.686 | 9.234 | 10.261 | 11.680 | 13.521 | 11.487 | 12.638 | 11.464 |
| | Δαπάνες μονίμων κατοίκων στην αλλοδαπή | 5.138 | 4.651 | 2.549 | 2.136 | 2.310 | 2.446 | 2.383 | 2.486 | 2.679 | 2.425 | 2.156 | 2.267 |
| P.6 | Εξαγωγές | 33.882 | 35.186 | 33.004 | 34.509 | 41.412 | 44.807 | 48.298 | 53.088 | 56.271 | 44.514 | 49.414 | 52.247 |
| P.61 | Αγαθά | 14.253 | 14.512 | 13.682 | 14.200 | 15.897 | 20.490 | 22.947 | 24.526 | 25.067 | 20.110 | 23.345 | 26.286 |
| P.62 | Υπηρεσίες | 19.629 | 20.675 | 19.322 | 20.309 | 25.515 | 24.317 | 25.351 | 28.561 | 31.204 | 24.404 | 26.069 | 25.962 |
| | Δαπάνες μη μονίμων κατοίκων στην οικονομική επικράτεια | 10.884 | 11.020 | 10.285 | 9.495 | 10.348 | 10.729 | 11.357 | 11.319 | 11.636 | 10.400 | 9.611 | 10.505 |
| | Ισοζύγιο εξαγωγών - εισαγωγών | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 18.395 | 19.271 | 21.218 | 21.141 | 18.633 | 17.934 | 23.866 | 31.554 | 33.781 | 26.488 | 20.606 | 16.871 |

| II. Σταθερές τιμές προηγούμενου έτους | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008* | 2009* | 2010* | 2011* |
|--|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Εισαγωγές | | 52.882 | 53.775 | 55.829 | 58.803 | 59.157 | 69.712 | 82.627 | 85.402 | 71.855 | 66.622 | 64.879 |
| Αγαθά | | 40.331 | 43.308 | 45.838 | 48.178 | 48.777 | 59.717 | 71.264 | 72.249 | 60.431 | 54.161 | 53.581 |
| Υπηρεσίες | | 12.550 | 10.467 | 9.991 | 10.625 | 10.381 | 9.995 | 11.364 | 13.152 | 11.423 | 12.461 | 11.298 |
| Δαπάνες μονίμων κατοίκων στην αλλοδαπή | | 4.499 | 2.534 | 2.123 | 2.249 | 2.438 | 2.307 | 2.422 | 2.584 | 2.479 | 2.082 | 2.186 |
| Εξαγωγές | | 33.878 | 32.233 | 33.967 | 40.483 | 42.449 | 46.739 | 51.736 | 53.970 | 45.344 | 46.823 | 49.576 |
| Αγαθά | | 14.312 | 13.522 | 14.264 | 15.539 | 16.899 | 22.078 | 23.987 | 23.785 | 21.162 | 21.641 | 24.284 |
| Υπηρεσίες | | 19.565 | 18.711 | 19.703 | 24.944 | 25.550 | 24.661 | 27.749 | 30.185 | 24.182 | 25.182 | 25.292 |
| Δαπάνες μη μονίμων κατοίκων στην οικονομική επικράτεια | | 9.571 | 9.697 | 9.181 | 9.968 | 10.618 | 11.056 | 10.963 | 11.208 | 10.217 | 9.392 | 10.417 |
| Ισοζύγιο εξαγωγών - εισαγωγών | | -19.004 | -21.542 | -21.862 | -18.319 | -16.708 | -22.973 | -30.892 | -31.431 | -26.511 | -19.799 | -15.304 |

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη: Εκδόσεις «ΠΕΛΤΗ».
- Βαλμά, Ε., «Ανάλυση Διακλαδικών Σχέσεων». Πανεπιστημιακές Παραδόσεις.
- Θαλασσινός Ε., Σταματόπουλος Θ. (1998), *Διεθνή Οικονομικά*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη,
- Κρασανάκης Α., (2008), *Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα,
- Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών Τραπέζης της Ελλάδος, (Σεπτέμβριος 2010), *Οικονομικό δελτίο Τεύχος 34 Τράπεζα της Ελλάδος*, Αθήνα
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*,
- Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012
- Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2011
- Παναγιώτου Σ., Μπραγουδακης, (2010), *Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία*, Έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας για το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας,

- Γκιζιάκης Κ., Καρλής Α., Ρεΐζης Ν. (2005), *Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία*, επιστημονική μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Παρδάλη Ι. Αγγελική (2007), *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη
- Θεοτοκάς Γιάννης, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις για το μάθημα «Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων».
- Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, *Annual Report 2011-12*, Πειραιάς: ARGO PUBLISHING AND ADVERTISING.
- Μελέτη της ALPHA BANK για τη ναυτιλία
- Ναυτεμπορική έντυπη έκδοση 08/07/2011

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Stopford M. (1997). *Maritime Economics*, London: Routledge
- Begg D., Fischer S., Dornbusch R., (1998), *Εισαγωγή στην Οικονομική, Τόμος Β'*, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική,
- United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012, United Nations Publication*,
- International Monetary Fund (I.M.F.), (October 2012), *World Economic Outlook 2012*, Washington, International Monetary Fund, Publication Services

- GREEK CONTROLLED SHIPPING *An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay*
- PETROFIN RESEARCH – *Greek Fleet Stats* October 2012
- European Commission *European Economic Forecast Winter 2013*
- RS Platou *The Platou Report* 2013

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Μαρκιανος – Δανιολος I., << Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας>> www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr>
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr>
- <http://el.wikipedia.org>
- Hellenic Register of Shipping <http://www.hrs.gr>
- International Maritime Organization I.M.O. <http://www.imo.org>
- <http://www.petrofin.gr>
- Ελληνική Στατιστική Αρχή <http://www.statistics.gr>
- EUROSTAT <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- <http://www.platou.com>

- http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction
- <http://www.bankofgreece.gr>