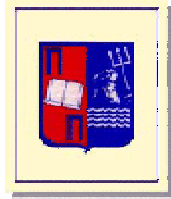


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ



3^{0Σ} ΚΥΚΛΟΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:

Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική

ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

*Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στον Εξωτερικό Τομέα της Ελληνικής
Οικονομίας.*

ΝΙΚΗΤΑ ΓΕΩΡΓΙΑ ΜΝ / 03039

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΠΕΛΑΓΙΑΔΗΣ ΘΟΔΩΡΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2006

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες για την πολύτιμη βοήθεια και συνδρομή τους :

◆ Το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ) για την οικονομική ενίσχυση που μου παρείχε κατά τα έτη 2003 - 2005 χωρίς τη βοήθεια του οποίου δε θα μπορούσα να πραγματοποιήσω την παρακολούθηση αυτού του διετούς μεταπτυχιακού προγράμματος και κατά συνέπεια να αποκτήσω τον αντίστοιχο τίτλο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Ναυτιλιακών Σπουδών με εξειδίκευση στη Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική.

◆ Τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας αυτής κύριο Πελαγίδη Θεοδωρή για την πολύτιμη βοήθεια, τις συμβουλές και τη συμπαράσταση κατά τη συγγραφή της παρούσης διπλωματικής εργασίας. Τον ευχαριστώ θερμά.

◆ Επίσης, τους καθηγητές κ. Σαμπράκο Ευάγγελο και κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιο για τις χρήσιμες συμβουλές τους κατά τη συγγραφή αυτής της εργασίας, οι οποίοι υπήρξαν καθηγητές μου, τόσο στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών για τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών, όσο και στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ναυτιλιακών Σπουδών και οι οποίοι αποτελούν τα μέλη της τριμελούς επιτροπής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|-----------|
| Κατάλογος διαγραμμάτων & πινάκων..... | 3 |
| 1. Εισαγωγή..... | 5 |
| 2. Η δομή του στόλου και το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας στην Ελλάδα..... | 8 |
| 2.1 Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας | 17 |
| 2.1.2 Το θεσμικό πλαίσιο..... | 20 |
| 3. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 22 |
| 3.1 Ο ρόλος της Ελληνικής ναυτιλίας στην Ελληνική και Διεθνή Οικονομία..... | 22 |
| 3.1.1 Απασχόληση εργατικού δυναμικού στα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά επαγγέλματα..... | 24 |
| 3.2 Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών..... | 32 |
| 3.2.1 Σύγκριση του ναυτιλιακού συναλλάγματος με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό..... | 35 |
| 3.2.2 Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη..... | 36 |
| 3.2.3 Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας..... | 38 |
| 3.3 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ..... | 43 |
| 3.4 Η συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών..... | 56 |
| 4. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΝΔΕΧΕΤΑΙ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΣΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ..... | 61 |
| 4.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ..... | 61 |
| 4.2 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ IMO ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ..... | 63 |
| 4.3 Οι οικονομικές συνέπειες των πλοίων Double Hull..... | 64 |
| Σημείωση 1 στο παράρτημα Α του Κώδικα Απελευθέρωσης των τρεχουσών αδήλων πόρων του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης..... | 65 |
| 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 67 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

| | | |
|-------------|---|----|
| Πίνακας 2.1 | Η δομή του στόλου..... | 8 |
| Πίνακας 2.2 | Πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο (πλοία άνω των 100 gt)..... | 13 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

| | | |
|--------------|---|----|
| Πίνακας 3.1 | Στοιχεία δραστηριότητας ναυτιλιακών εταιρειών του νόμου 89/67(στην Ελλάδα)..... | 24 |
| Πίνακας 3.2 | Απασχολούμενο προσωπικό..... | 26 |
| Πίνακας 3.3 | Έξοδα..... | 28 |
| Πίνακας 3.4 | Εθνικός Πίνακας εισροών – εκροών..... | 40 |
| Πίνακας 3.5 | Διαχρονική εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος..... | 44 |
| Πίνακας 3.6 | Διαχρονική εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος..... | 44 |
| Πίνακας 3.7 | Διαχρονική εξέλιξη Ναυτιλιακού, Μετανα- στευτικού και Τουριστικού Συναλλάγματος..... | 47 |
| Πίνακας 3.8 | Διαχρονική Εξέλιξη του ΑΕΠ..... | 49 |
| Πίνακας 3.9 | Τύποι 1, 2..... | 51 |
| Πίνακας 3.10 | Ποσοστό κάλυψης..... | 51 |
| Πίνακας 3.11 | Ποσοστά κάλυψης ελλείμματος εμπορικού ισοζυγίου..... | 55 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

| | | |
|---------------|--|----|
| Διάγραμμα 2.1 | Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε αριθμό Πλοίων..... | 11 |
| Διάγραμμα 2.2 | | |
| Διάγραμμα 2.3 | Σημαίες ελληνόκτητης ναυτιλίας..... | 11 |
| Διάγραμμα 2.4 | Η δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας..... | 14 |

| | | |
|----------------------|--|----|
| Διάγραμμα 2.5 | Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε αριθμό πλοίων 1997-2004..... | 15 |
| Διάγραμμα 2.6 | Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt..... | 15 |
| Διάγραμμα 2.7 | Η Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία >1000 gt)..... | 16 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

| | | |
|----------------------|---|----|
| Διάγραμμα 3.1 | Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων..... | 30 |
| Διάγραμμα 3.2 | | 46 |
| Διάγραμμα 3.3 | Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002..... | 46 |
| Διάγραμμα 3.4 | | 52 |

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι «Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στον Εξωτερικό Τομέα της Ελληνικής Οικονομίας». Ο λόγος για τον οποίο καταπιανόμαστε με το συγκεκριμένο θέμα έχει να κάνει με την προβληματική που υπάρχει όσον αφορά στο ερώτημα σε ποιο σημείο βρίσκεται η οικονομική πολιτική της ναυτιλίας αφενός και αφετέρου μήπως κάτι πρέπει ν' αλλάξει προκειμένου να βελτιωθούν τα πράγματα για τη ναυτιλία και γενικά για την οικονομία στο σύνολό της. Δηλαδή, ποιος πρέπει να είναι ο στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής και γιατί πρέπει να υπάρχει ο στόχος της μεγιστοποίησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Ακόμη, εξετάζεται αν η παρούσα ναυτιλιακή πολιτική επιτυγχάνει τους στόχους της και καθίσταται αποτελεσματική. Στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετηθεί πως η ναυτιλία συμβάλλει στη διαμόρφωση του ισοζυγίου πληρωμών.

Κατ' αρχήν, στο κεφάλαιο 2 γίνεται παρουσίαση της δομής του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου με τη βοήθεια διαγραμμάτων, πινάκων και στατιστικών στοιχείων, προκειμένου να καταδειχθεί η σημαντική θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά. Έτσι, σ' αυτό το κεφάλαιο της παρούσης εργασίας γίνεται ανάλυση της δομής του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου και περιλαμβάνει πίνακες διαγράμματα και άλλα στατιστικά στοιχεία που βασίζονται στην τελευταία ανάλυση Μάρτιος 2005 του Lloyd's Register of Shipping - Fairplay.

Στη συνέχεια, στο υποκεφάλαιο «Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας» και στο υποκεφάλαιο «Θεσμικό πλαίσιο», περιγράφεται εν συντομία το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ναυτιλία, τα αντίστοιχα νομοθετικά διατάγματα και τα άρθρα που τα τελευταία έτη προσαρμόστηκαν προκειμένου να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία μας βοηθά να συνειδητοποιήσουμε κάτω από ποιους νόμους και διατάγματα λειτουργεί η ναυτιλία καθώς αποτελούν σημαντικές παραμέτρους για το σχηματισμό μιας συνολικής εικόνας.

Στη συνέχεια στο κεφάλαιο 3 και με λεπτομερή ανάλυση, παρουσιάζεται η συμβολή της ναυτιλίας στη γενικότερη ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Παρουσιάζονται τα απαραίτητα στοιχεία για την απασχόληση των εργαζομένων στη ναυτιλία και στα παραναυτιλιακά επαγγέλματα, ελλήνων και αλλοδαπών. Δηλαδή στο κεφάλαιο 3.6 της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται η εθνική και διεθνής ανάπτυξη της οικονομίας σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Συγκεκριμένα αναλύεται ο ρόλος της

Ελληνικής ναυτιλίας στην Ελληνική και Διεθνή Οικονομία και η απασχόληση του εργατικού δυναμικού στα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά επαγγέλματα, χρησιμοποιώντας τα πιο πρόσφατα στοιχεία που δίνονται από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας.

Στο κεφάλαιο αυτό της εργασίας ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στο ισοζύγιο άδηλων πόρων και πιο συγκεκριμένα στο συνάλλαγμα. Εκθέτονται τα προβλήματα που υπάρχουν, πως διαμορφώνεται το συνάλλαγμα, ποια είναι τα είδη του, ποιες οι πηγές του και που αυτό καταλήγει, κλπ. Στη συνέχεια, αναλύεται η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών, όπως επίσης, γίνεται εκτεταμένη παρουσίαση και σύγκριση δεδομένων πολλών ετών του ναυτιλιακού συναλλάγματος, του ταξιδιωτικού και του μεταναστευτικού. Τέλος, αναφέρεται η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη καθώς και η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας. Χρησιμοποιήθηκαν τα στατιστικά στοιχεία, όπως έχουν δημοσιευθεί από την Τράπεζα της Ελλάδας.

Βεβαίως και γίνεται εκτεταμένη παρουσίαση του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο αποτελεί το κύριο μέρος αυτής της εργασίας. Παρουσιάζονται τα διαχρονικά στοιχεία όσον αφορά τους επιμέρους λογαριασμούς του ισοζυγίου και της επεξεργασίας τους. Ακολουθεί ακόμη, εκτενής αναφορά στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Γίνεται η σύνδεση της ναυτιλίας με τα οικονομικά στοιχεία που διαμορφώνουν το ισοζύγιο και αναλύεται πως η ναυτιλία συμβάλλει στη διαμόρφωση του ισοζυγίου. Επίσης, λαμβάνονται υπόψη και άλλες παράμετροι όπως η επίδραση της ναυτιλίας στην απασχόληση και στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας. Παρουσιάζονται, επίσης, έρευνες που έχουν γίνει πάνω στο θέμα αυτό.

Τονίζεται ότι στο κεφάλαιο αυτό υπολογίζεται το ποσοστό κάλυψης του εμπορικού ισοζυγίου από τις εισροές και σ' αυτό βοηθά ο τύπος υπολογισμού που χρησιμοποιεί ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδας στην περσινή έκθεση του 2005. Επιχειρείται δηλαδή να δειχθεί κατά πόσο οι εισπράξεις που πραγματοποιούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου.

Στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται ειδικά θέματα που ενδέχεται να επηρεάσουν την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και τη συμβολή στο ισοζύγιο πληρωμών. Παρουσιάζεται η άνοδος της ναυτιλίας και η σχέση της με την αλματώδη ανάπτυξη της κινέζικης οικονομίας κατά τα τελευταία έτη. Το γεγονός αυτό συμβάλει στα μεγάλα κέρδη των ναυτιλιακών εταιριών, και αυτό με τη σειρά του οδηγεί στην άνοδο της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Άρα συμβάλει στη βελτίωση των

οικονομικών μεγεθών της χώρας. Γι' αυτό το λόγο η Κίνα αποτελεί τον σπουδαίο εξωγενή παράγοντα που αξίζει να μελετηθεί διεξοδικά. Είναι σαφές, λοιπόν, ότι είναι απαραίτητη η μελέτη αυτής της παραμέτρου, προκειμένου να αποσπάσουμε μια συνολική εικόνα του περιβάλλοντος στο οποίο καλείται να δραστηριοποιηθεί η ελληνική ναυτιλία. Για το λόγο αυτό σε ξεχωριστό υποκεφάλαιο εξετάζεται η μεγάλη ανάπτυξη της κινέζικης οικονομίας των τελευταίων ετών και η σχέση που έχει με την άνοδο της ελληνικής ναυτιλίας. Η περίπτωση της Κίνας είναι ένα case study (μελέτη περίπτωσης) που άξιζε να μελετηθεί και γι' αυτό εξετάστηκε. Όλα τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν είναι από την Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας.

Γίνεται μία αναφορά στο νέο θεσμικό πλαίσιο του IMO που αποτελεί μια εξέλιξη στο χώρο της ναυτιλίας. Ακόμη, παραθέτονται ο οικονομικός αντίκτυπος αυτής της νέας εξέλιξης, οι οικονομικές συνέπειες των πλοίων double hull καθώς και οι αντιπαραθέσεις που υπάρχουν με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5 παρουσιάζονται τα σημαντικότερα συμπεράσματα αυτής της εργασίας από την επεξεργασία και την εμπειριστατωμένη μελέτη του παρόντος θέματος «Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στον Εξωτερικό Τομέα της Ελληνικής Οικονομίας». Ορισμένα από αυτά φανερώνουν την αυτοδύναμη ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας σε αντίθεση με όλους τους υπόλοιπους κλάδους της ξηράς, με αποτέλεσμα να δημιουργεί πληθώρα θέσεων εργασίας και τα αποκτηθέντα κέρδη στο εξωτερικό αποτελούν καθαρή εισροή για τη χώρα. Παρουσιάζονται επιγραμματικά και ορισμένοι από τους τομείς που χρήζουν περαιτέρω βελτίωσης προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική.

Η συγκεκριμένη ανάλυση έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, γιατί όπως είναι άλλωστε γνωστό, ο απώτερος στόχος που απασχολεί όλες τις σύγχρονες κοινωνίες είναι η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη.

Οι υποσημειώσεις που βρίσκονται στο τέλος κάθε σελίδας παραπέμπουν στη βιβλιογραφία και την αρθρογραφία οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της εργασίας αυτής και παραθέτονται εκτεταμένα στο τέλος του κειμένου, αποτελώντας ξεχωριστό κεφάλαιο.

2. Η δομή του στόλου και το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Σ' αυτό το πρώτο μέρος αυτής της εργασίας θα παρουσιαστεί σύντομα ποια είναι η δομή του στόλου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κυρίως τα τελευταία έτη, καθώς και ποιες είναι οι βασικές σημαίες που τον απαρτίζουν. Ο λόγος που κρίνεται απαραίτητη αυτή η παρουσίαση είναι επειδή η ναυτιλία επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τον εξωτερικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, όπως θα μελετηθεί και παρακάτω, και λέγοντας ναυτιλία εννοούμε τον συνολικό αριθμό των πλοίων που διαχρονικά απαρτίζουν τον ελληνικό εμπορικό στόλο. Διότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχοντας στην κατοχή της ένα πλοίο είναι σα να έχει ένα «πλωτό εργοστάσιο», όπως έχει χαρακτηριστεί από τους ανθρώπους της ναυτιλίας, όπου αυτό το «εργοστάσιο» της αποφέρει έσοδα και κατά συνέπεια δημιουργείται και η εισροή συναλλάγματος, όπως θα παρουσιασθεί αναλυτικότερα σε επόμενο κεφάλαιο, γι' αυτό και έχει ξεχωριστό ενδιαφέρον προς εξέταση. Θεωρείται, λοιπόν, απαραίτητο να γίνει κατ' αρχήν μια μικρή σχετικά αναφορά στη δομή του στόλου, προκειμένου να έχουμε μια αντικειμενική εικόνα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο ελληνόκτητος ναυτιλιακός στόλος.

Σύμφωνα με τους Lloyd's Register of Shipping – Fairplay τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην ελληνόκτητο ναυτιλία είναι όπως παρουσιάζονται παρακάτω και αφορούν στα πλοία άνω των 1.000 gt, εγγεγραμμένα στην ελληνική και σε άλλες σημαίες. Παρακάτω παρουσιάζεται μια μικρή ανάλυση των στοιχείων όπως προετοιμάστηκαν από το Γραμματέα.

Πίνακας 2.1

Η δομή του στόλου

| ΕΤΗ | ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ | GROSS TONS | D.W. |
|------|---------------|------------|------------|
| 1988 | 2.487 | 47.269.018 | 85.047.436 |
| 1989 | 2.428 | 45.554.410 | 81.928.296 |

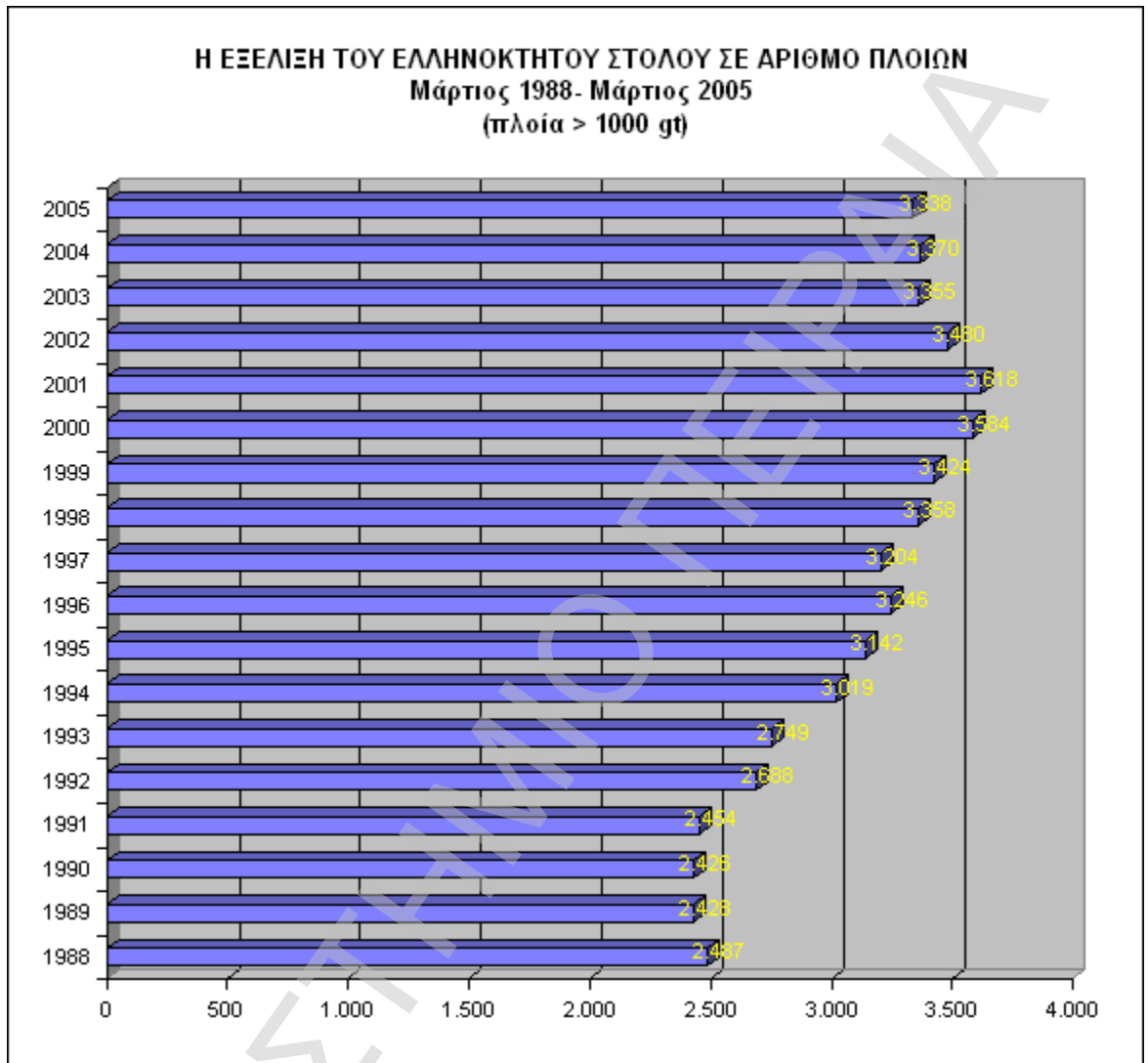
| | | | |
|------|-------|-------------|-------------|
| 1990 | 2.426 | 46.580.539 | 84.439.159 |
| 1991 | 2.454 | 47.906.852 | 87.102.785 |
| 1992 | 2.688 | 53.891.528 | 98.218.176 |
| 1993 | 2.749 | 56.918.268 | 103.958.104 |
| 1994 | 3.019 | 66.342.046 | 120.650.373 |
| 1995 | 3.142 | 71.666.943 | 126.128.352 |
| 1996 | 3.246 | 75.156.763 | 129.737.336 |
| 1997 | 3.204 | 74.982.110 | 127.782.567 |
| 1998 | 3.358 | 78.900.843 | 133.646.831 |
| 1999 | 3.424 | 83.454.890 | 139.225.184 |
| 2000 | 3.584 | 90.227.491 | 150.966.324 |
| 2001 | 3.618 | 100.220.348 | 168.434.370 |
| 2002 | 3.480 | 98.195.100 | 164.613.935 |
| 2003 | 3.355 | 103.807.860 | 171.593.487 |
| 2004 | 3.370 | 108.929.135 | 180.140.898 |
| 2005 | 3.338 | 109.377.819 | 182.540.868 |

Συγκρίνοντας τα στοιχεία του πίνακα για το 2005 με αυτά των περασμένων ετών, παρατηρούμε ότι ο αριθμός του ελληνόκτητου στόλου σε αριθμό πλοίων έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, αλλά έχει παρουσιαστεί αύξηση στα deadweight (DW) και στα gross tonnage(GT). Σύμφωνα με τα στοιχεία στις 15-3-2005 τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν 3.338 πλοία διαφόρων κατηγοριών, των 182.540.868 συνολικών dwt και 109.377.819 gt, συμπεριλαμβάνοντας 338 νεότευκτα πλοία των 15.839.299 gt διαφόρων κατηγοριών σε παραγγελία στα ναυπηγεία. Συγκρίνοντας με το προηγούμενο έτος παρατηρείται μια μείωση στον αριθμό των πλοίων κατά 32 πλοία (0,949%) αλλά μια αύξηση 2.399.970 dwt (αύξηση1,332%) και 448.684 gt (αύξηση 0,411%)

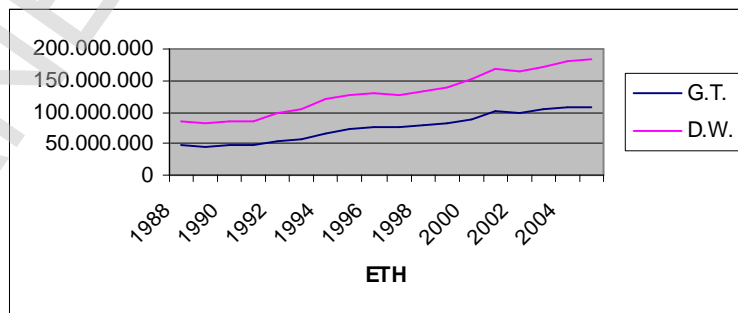
Αξίζει να αναφερθεί ότι με την πάροδο των ετών η εξέλιξη είναι ανοδική, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2.2 με κορύφωση στα έτη 2000 και 2001 με βάση τον πίνακα και το ραβδόγραμμα, όσον αφορά στον αριθμό των πλοίων. Διότι με βάση το dwt τα πρόσφατα έτη 2004 – 2005 υπάρχει αισθητή άνοδος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Διάγραμμα 2.1



Διάγραμμα 2.2



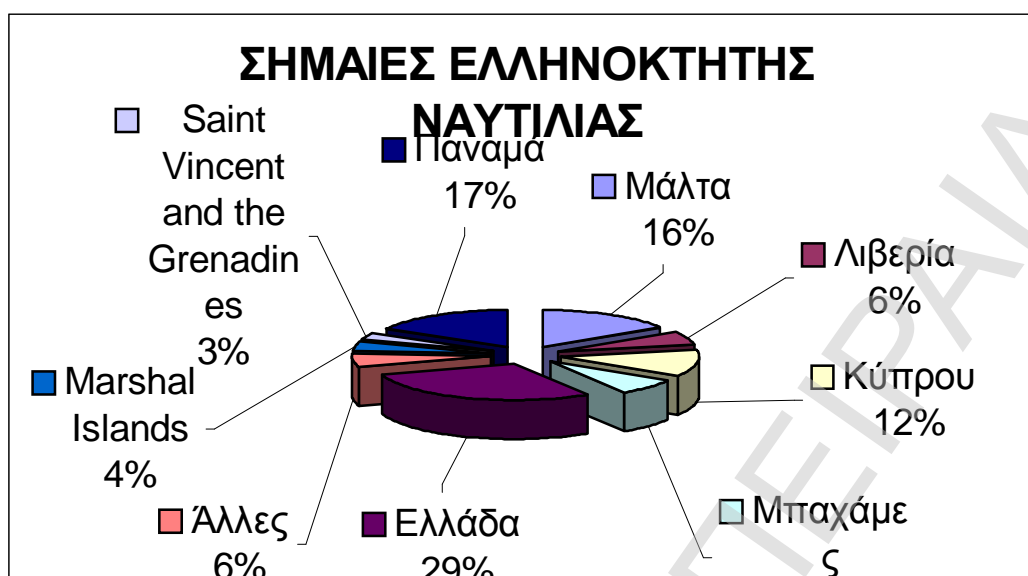
Τα ελληνόκτητα πλοία υπό την ελληνική σημαία αποτελούν τα 969 πλοία το 2005, συμπεριλαμβάνοντας 171 πλοία υπό παραγγελία, σε αντίθεση με το 2004 που ήταν 904 πλοία. Αυτό συνεπάγεται μια αύξηση σε 64 πλοία και επίσης μια αύξηση 5.010.147dwt και 2.679.918gt.

Διεθνώς τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν περίπου το 8,75% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων σε λειτουργία και υπό κατασκευή, 16,5% του παγκόσμιου deadweight ή 14,1% του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένου σε gross tons ενώ το 2004 τα ποσά ήταν 9,1%, 18% και 15,5% αντίστοιχα. Για τα πλοία σε παραγγελία, τα ελληνικών συμφερόντων πλοία αποτελούν το 7,8% του συνολικού αριθμού πλοίων, 12,2% των συνολικών dwt ή 10,2% των συνολικών gt.

Ο λόγος που παρατηρείται αυτή η μείωση στον αριθμό των πλοίων και στην αύξηση της χωρητικότητας αποδίδεται στη γενική προτίμηση για νεότευκτα πλοία, που έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας. Βέβαια, σ' αυτήν την εξέλιξη συνέβαλε η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την οποία συμφώνησε και η Ελλάδα, για την υποχρεωτική αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Επίσης, αναμένεται στο μέλλον περαιτέρω μείωση της ηλικίας των πλοίων, αφού διαφαίνεται η τάση αντικατάστασης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος με νέα σύγχρονα και ασφαλή πλοία διπλού τοιχώματος. Παρακάτω, όμως, θα αναφερθεί αναλυτικότερα το θέμα και το πώς αυτή η απόφαση επηρεάζει τον αριθμό των πλοίων, τη χωρητικότητα και κατά συνέπεια ασκεί επίδραση στα οικονομικά στοιχεία της οικονομίας. Τέλος, η Ελλάδα αποφάσισε να ενθαρρύνει αυτήν την ανανέωση του στόλου με παροχή ορισμένων κινήτρων όπως για παράδειγμα με τη μείωση της φορολογίας κατά 50% των πλοίων ηλικίας μέχρι 5 ετών και κατά 30% των πλοίων ηλικίας από έξι έως εννέα ετών τα οποία εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο.

Επιπλέον, ο ελληνόκτητος στόλος είναι εγγεγραμμένος κάτω από 45 διαφορετικές σημαίες, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα 2.3, ώστε να έχουμε μια μικρή εικόνα του πώς είναι κατανεμημένη η ελληνόκτητη ναυτιλία.

Διάγραμμα 2.3



Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay

Πίνακας 2.2

Πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο (πλοία άνω των 100 gt)

| Ημερομηνία | Αριθμός πλοίων | Gross Tons |
|--------------|----------------|------------|
| 31 Dec. 1983 | 3,422 | 37,707,377 |
| 31 Dec. 1984 | 2,788 | 32,334,886 |
| 31 Dec. 1985 | 2,456 | 28,646,166 |
| 31 Dec. 1986 | 2,138 | 24,792,516 |
| 31 Dec. 1987 | 2,061 | 22,706,257 |
| 31 Dec. 1988 | 2,015 | 21,368,976 |
| 31 Dec. 1989 | 2,004 | 20,898,119 |
| 31 Dec. 1990 | 2,031 | 22,524,329 |
| 31 Dec. 1991 | 2,062 | 24,082,483 |
| 31 Dec. 1992 | 2,095 | 26,055,932 |
| 31 Dec. 1993 | 2,166 | 29,671,983 |
| 31 Dec. 1994 | 2,149 | 30,535,560 |
| 31 Dec. 1995 | 2,051 | 30,220,636 |
| 31 Dec. 1996 | 2,013 | 27,935,053 |
| 31 Dec. 1997 | 1,927 | 25,708,074 |
| 31 Dec. 1998 | 1,876 | 25,689,500 |
| 31 Dec. 1999 | 1,850 | 25,002,463 |
| 31 Dec. 2000 | 1,905 | 26,769,502 |
| 31 Dec. 2001 | 1,956 | 29,038,847 |
| 31 Dec. 2002 | 1,967 | 29,970,053 |
| 31 Dec. 2003 | 1,979 | 32,690,165 |
| 31 Dec. 2004 | 1,972 | 32,769,792 |

Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

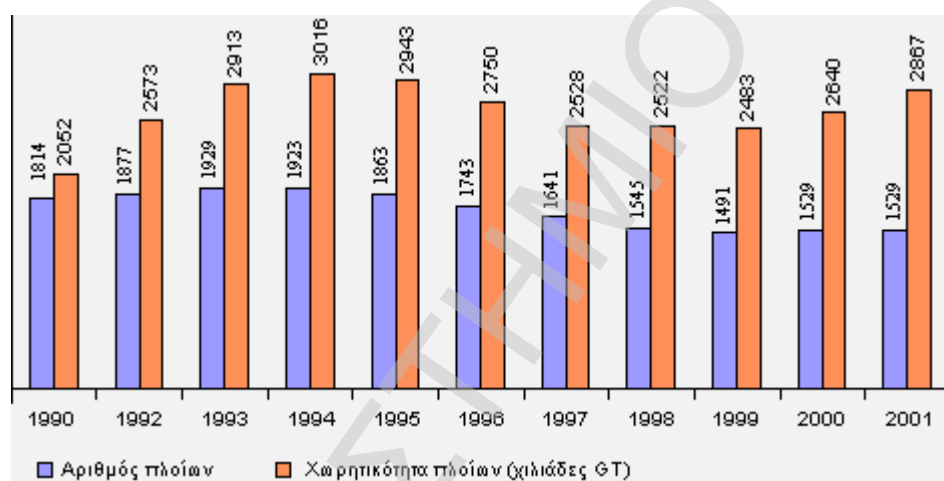
Στο παρακάτω διάγραμμα 2.4 παρουσιάζεται ο στόλος των ελληνικών εμπορικών πλοίων χωρητικότητας άνω των 100 gt σε απόλυτους αριθμούς. Όπως διαπιστώνουμε κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα, τόσο η χωρητικότητα όσο και το σύνολο του ελληνικού στόλου. Η παρουσίαση αυτή αφορά στα έτη από το 1991 έως το 2001, δηλαδή τα πιο πρόσφατα στοιχεία της περασμένης δεκαετίας.

Διάγραμμα 2.4

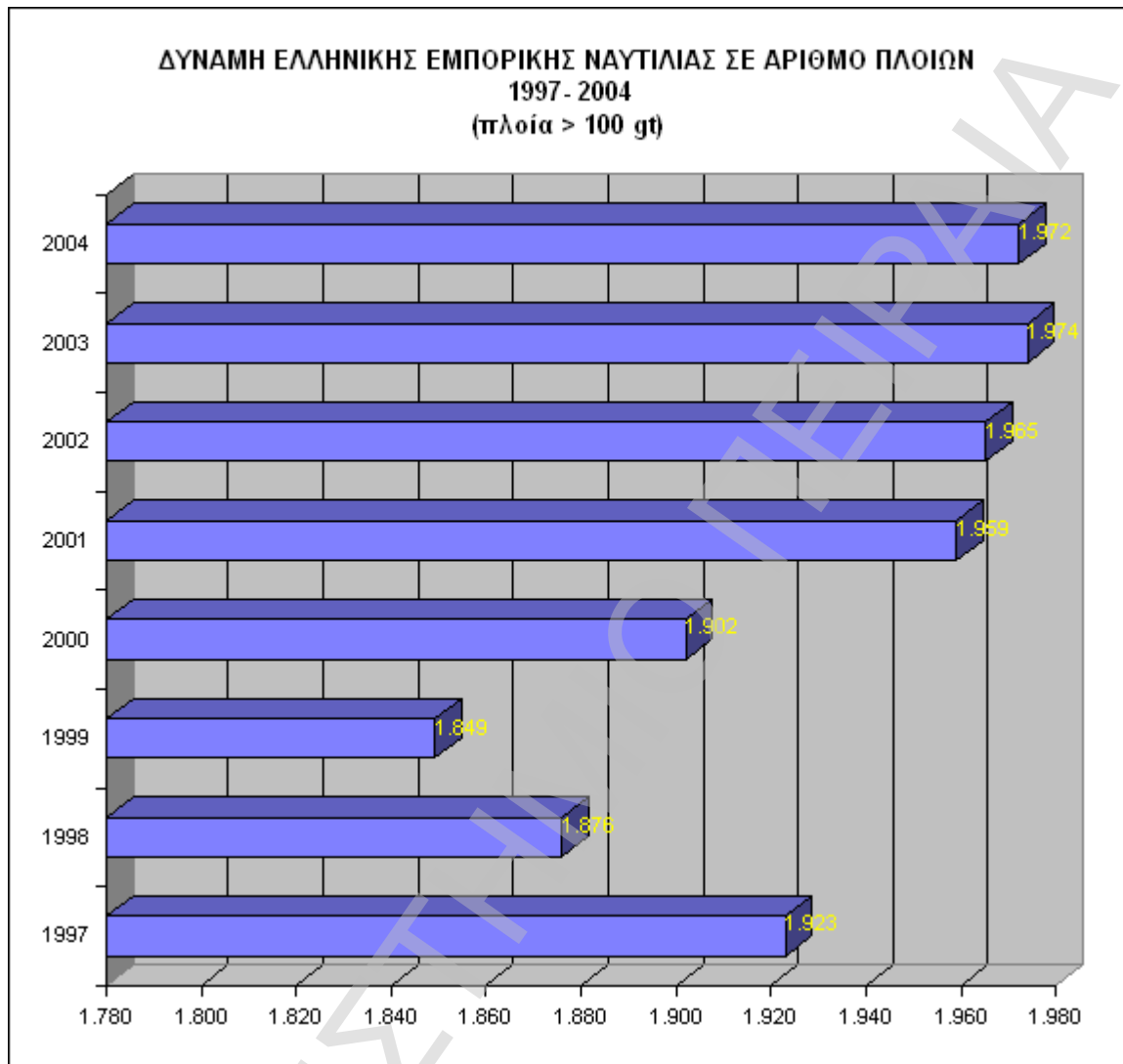
Η δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας:

Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)

Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics (1991-2002)



Διάγραμμα 2.5

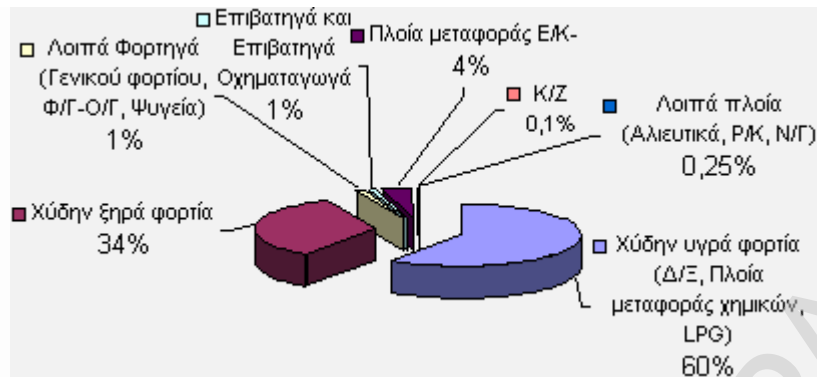


Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt

Διάγραμμα 2.6

Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt

Πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002

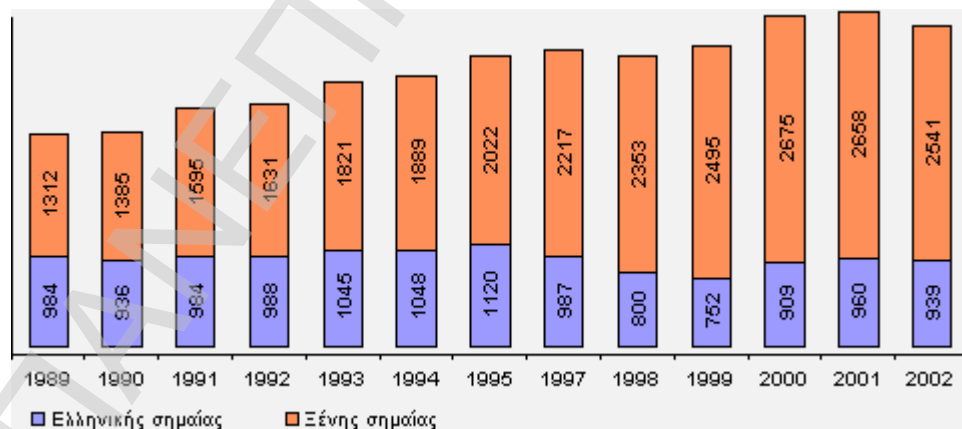


Όσον αφορά τον **ελληνόκτητο** εμπορικό στόλο (συμπεριλαμβανόμενης και της Ελληνικής σημαίας), διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Το παρακάτω διάγραμμα 2.7 επιβεβαιώνει την παραπάνω διαπίστωση κατατάσσοντας τους Έλληνες ως τη σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Και βέβαια αυτό το γεγονός εδραιώνει τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως και είναι λογικό να υπάρχει θετικός αντίκτυπος και στην οικονομία όπως θα φανεί και στο παρακάτω κεφάλαιο.

Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων

Διάγραμμα 2.7

Η Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία >1000 gt)



Πηγή: LRS

Τέλος, η μεγάλη σημασία της παγκόσμιας ναυτιλίας γίνεται αντιληπτή και μόνο από το γεγονός ότι το 90% του συνόλου του παγκοσμίου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης¹. Κι έτσι, από τα 3.338 πλοία, της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας, συνολικού όγκου 110.000.000 dwt, εξυπηρετείται το 25% του παγκοσμίου εμπορίου!

2.1 Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας.

Παρακάτω, αξίζει να αναφερθεί και το νομοθετικό πλαίσιο με βάση το οποίο είναι διαρθρωμένη η ελληνική ναυτιλία προκειμένου να γίνει κατανοητό το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται.

Η σύγχρονη ελληνική ναυτιλιακή πολιτική θεωρείται ότι άρχισε νομοθετικά να εφαρμόζεται το 1953. Τότε δημιουργήθηκε το «νομικό πλαίσιο» της ναυτιλίας, το οποίο βέβαια έχει υποστεί ορισμένες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις και το οποίο είναι αυτό που ισχύει μέχρι και σήμερα. Μιλάμε δηλαδή για το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 που είναι ο σημαντικότερος νόμος που αφορά το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και βοήθησε να αναπτυχθεί στη μεταπολεμική περίοδο η ελληνική εμπορική ναυτιλία, η οποία είχε καταστραφεί. Συγκεκριμένα τα έτη από το 1949 έως το 1953 αποχωρούσε από την ελληνική σημαία.²

Το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 αναφέρεται στην προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και αφορά στην επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, ιδιαίτερα με το άρθρο 13 αυτού. Πιο συγκεκριμένα, με αυτό το άρθρο, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. εάν νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα στα αλλοδαπά φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε Ελληνικά συμφέροντα.

Σκοπός του άρθρου 13 είναι η υπαγωγή κάτω από την ελληνική σημαία πλοίων ιδιοκτησίας Ελλήνων, τα οποία βρίσκονταν κάτω από ξένη σημαία και κατά συνέπεια η βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών λογαριασμών της χώρας. Κατά τη δήλωση του

¹ Σαμπράκος Ευάγγελος, *Η Ναυτιλία στηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005, σελ. 80

² Γουλιέλμος Α.Μ., *Η Διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, σελ.334-335.

νόμου «κεφάλαια εξωτερικού» νοούνται τα εισαγόμενα από το εξωτερικό με οποιαδήποτε μορφή, α) συναλλάγμα εξωτερικού, β) μηχανήματα και υλικά, γ) εφευρέσεις, δ) τεχνικές μέθοδοι, ε) εμπορικά και βιομηχανικά σήματα.³ Συμπερασματικά οποιοσδήποτε όρος του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953 ανάγεται στην ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας με την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και την παροχή φορολογικών και άλλων επιχειρηματικών διευκολύνσεων.

Έτσι, με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το Ν.Δ. ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρίας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι ελληνικές αρχές θεωρούσαν ότι για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Θα έπρεπε το 50% και πλέον του ελληνόκτητου στόλου να βρίσκεται κάτω από την ελληνική σημαία. Υπάρχουν βέβαια και άλλες χώρες- μέλη της ΕΕ με παρόμοιους νόμους με της Ελλάδας⁴. Ο μακροχρόνιος στόχος της παραπάνω πολιτικής ήταν η δημιουργία μεγάλου εμπορικού στόλου κάτω από την ελληνική σημαία, ο οποίος θα καθιστούσε τη χώρα μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη και θα έδινε οφέλη στη χώρα από την εισροή συναλλάγματος, την απασχόληση και τη φορολογία.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει αναφορά στην επιτυχία που σημείωσε το εν λόγω άρθρο κατά τα έτη 1960 – 1962 και 1974 – 1987. Βέβαια, ακόμα και από το 1954 και 1957 σημειώθηκε μια σταδιακή αύξηση στη χωρητικότητα κάτω από την ελληνική σημαία.⁵

Όμως, το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ θεωρείται ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όμως σύμφωνο με ό,τι συμβαίνει στις άλλες χώρες της ΕΕ.

³ Γουλιέλμος Α.Μ., *Η Διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, σελ. 337.

⁴ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα

⁵ Γουλιέλμος Α.Μ., *Η Διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001, σελ. 336.

Έτσι, το 2000 το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφασή του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με τη συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Αυτή η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων των κρατών μελών είναι να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές στις ελληνικές θάλασσες.

Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες, κυρίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53⁶. Υπάρχουν όμως και κάποιοι άλλοι νόμοι όσον αφορά στη διαχείριση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Γι' αυτό ελληνικές εταιρίες της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανωνύμων εταιριών (Ν. 2190/20) και εταιριών περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55). Πολλές μικρές οικογενειακού χαρακτήρα ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ως θεσμικό πλαίσιο το Νόμο 959/79 περί της Ναυτικής Εταιρίας, ο οποίος έχει τη δομή της ανωνύμου εταιρίας με μεγαλύτερη ευελιξία και απουσία δυσκίνητων μηχανισμών και οποίος σκοπεύει στην προσέλκυση αλλοδαπών εταιριών ελληνικών συμφερόντων.

Αργότερα, δόθηκαν κίνητρα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές εταιρίες που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδά τους με τον Αναγκαστικό Νόμο του 89/67 που τροποποιήθηκε με τον 89/67. Η γενικότητα, όμως, των διατάξεων των δύο προηγούμενων νόμων έδωσε την άδεια για εγκατάσταση των γραφείων αλλοδαπών εταιριών στην Ελλάδα, όμως από την άλλη πλευρά ευεργετούνταν από το νόμο χωρίς να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να κάνουν αξιόλογη εισροή συναλλάγματος. Γι' αυτό θεσπίστηκε ο νόμος 27/75 που αναφέρεται στα πλοία εταιριών ελληνικών συμφερόντων άσχετα με τη σημαία που φέρει το πλοίο. Ένας από τους όρους του Ν. 27/75, το άρθρο 25 καθορίζει ότι: οι εταιρίες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον 30.000\$, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους.⁷

⁶ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 163

⁷ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 164-165.

2.1.2 Το θεσμικό πλαίσιο

Συμπερασματικά θα λέγαμε πως η ανάπτυξη της Ελληνικής ποταπόρου ναυτιλίας έχει βασιστεί σε μεγάλο βαθμό, στην ύπαρξη σταθερού θεσμικού νομοθετικού πλαισίου. Κύρια όργανα του πιο πάνω πλαισίου αποτελούν:

- ο Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- Ν.Δ.187/73
- ο Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58
- ο Οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).

Στον Κ.Δ.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου, οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια).

Στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης.

Στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» περιέχονται ειδικές διατάξεις που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. Τα πλοία που νηολογούνται σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη διέπονται από ειδικούς όρους αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος, που αποτελούν εγγύηση της Ελληνικής Πολιτείας έναντι των πλοιοκτητών.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Γουλιέλμο Αλέξανδρο⁸ ο νόμος 2687 του 1953 με μία καθυστέρηση τεσσάρων ετών (1957) περίπου, δημιούργησε το λεγόμενο «flagging in», δηλαδή την προσέλευση πολλών πλοίων κάτω από την ελληνική σημαία. Όμως ο νόμος 1376 του 1983 και οι μετέπειτα από αυτόν δεν κατάφεραν να επιτύχουν το ίδιο, αλλά αντίθετα κατάφεραν να μειώσουν τη εισροή ναυτλιακού συναλλάγματος!

Από τα προηγούμενα συμπεραίνεται πως το θεσμικό πλαίσιο είναι αυτό το οποίο έχει συντελέσει ώστε η ελληνική ναυτιλία να αποκτήσει το ρόλο που έχει στην εθνική και διεθνή οικονομία ως σήμερα, αφού την επηρεάζει έμμεσα. Όμως και ότι στην

⁸ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Μια κριτική παρουσίαση της σύγχρονης ελληνικής ναυτλιακής πολιτικής 1981-1991*, Διεθνές Συνέδριο εφαρμοσμένης Οικονομικής – Ερευνητικές εργασίες Οικονομικής Ποσοτικής Ανάλυσης, Πειραιάς 1997.

παρούσα φάση χρειάζεται ένα νέο όραμα η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική προκειμένου να επιτύχει τους στόχους της.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

3. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

3.1 Ο ρόλος της Ελληνικής ναυτιλίας στην Ελληνική και Διεθνή Οικονομία

Παρακάτω, θα εξεταστεί η εθνική και διεθνής ανάπτυξη της οικονομίας σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και συγκεκριμένα με το ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου ν' απαντήσουμε στο ερώτημα πως η ελληνική ναυτιλία ουσιαστικά ασκεί επίδραση στον εξωτερικό τομέα της οικονομίας και γιατί όχι και στην οικονομία στο σύνολό της.

Για τον παραπάνω λόγο, θα πρέπει, κατ' αρχήν, να έχει κανείς υπ' όψιν ότι το 95% του ελληνόκτητου στόλου αποτελείται σήμερα από πλοία που εξειδικεύονται στο χύδην φορτίο (αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, άνθρακας, μεταλλεύματα και σιτηρά). Ενώ, το 5% είναι πλοία που απασχολούνται στις κρουαζιέρες, στην επιβατηγό ναυτιλία και στην ακτοπλοΐα.

Είναι απαραίτητο, επίσης, να 'χει κάποιος υπ' όψιν ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά όπως ότι ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Είναι ένας στόλος που ξεπερνά τα 3.300 πλοία με μεταφορική ικανότητα 182 εκ. τόνους (dwt). Υπολογίζεται μια συνολική επένδυση 40 δισεκατομμυρίων δολαρίων, που καλύπτει την προσφορά του παγκόσμιου μεταφορικού έργου σε ποσοστό 16,3%⁹. Απασχολεί 40.000 Έλληνες ναυτικούς και 15.000 εργαζόμενους στη στεριά (σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις).

Είναι γεγονός ότι τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας από τη φύση τους δεν μπορούν να περιορίσουν το οικονομικό τους ενδιαφέρον σε μια συγκεκριμένη οικονομική επικράτεια. Επιπλέον, τα ελληνόκτητα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία νηολογίου, ανήκουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν ως επί το πλείστον την έδρα τους εκτός της ελληνικής επικράτειας. Οι ιδιαιτερότητες αυτές έχουν ως αποτέλεσμα ότι τα ελληνόκτητα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας κατατάσσονται στους «μη μόνιμους κατοίκους», σύμφωνα με τον ορισμό των Ηνωμένων Εθνών και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου¹⁰. Επομένως, τα εισοδήματα που αποκτώνται από την εκμετάλλευση των πλοίων δεν περιλαμβάνονται στο Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν της Ελλάδας και οι εισπράξεις και πληρωμές συναλλάγματος αποτελούν

⁹ Βλάχος Γ. Π. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης, σελ. 592.

¹⁰ Λίβας Πέτρος, *Πώς κατανέμεται η ωφέλεια από τη ναυτιλία στους διάφορους κλάδους*.

οικονομικές συναλλαγές της Ελληνικής οικονομίας με τον υπόλοιπο κόσμο και κατατάσσονται στην κατηγορία Εξαγωγών και Εισαγωγών Υπηρεσιών και Ισοζυγίου Πληρωμών, που καταρτίζεται από την Τράπεζα της Ελλάδας σε μηνιαία και ετήσια βάση.

Επιγραμματικά θα λέγαμε ότι θεωρείται γνωστό ότι η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί, επίσης, το σημαντικότερο τομέα του κλάδου των μεταφορών και τέλος επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο Ισοζύγιο πληρωμών της χώρας. Η μεγαλύτερη σημασία και συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας έγκειται στην *αυτοδύναμη ανάπτυξη* της, όπως θα επεξηγηθεί παρακάτω αναλυτικότερα ο όρος της αυτοδύναμης ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι επενδύσεις σε ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή μέρους μόνο του εθνικού εισοδήματος. Σε αυτό περιλαμβάνεται και το ακαθάριστο ναυτιλιακό εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα να έχουμε μικρή εκροή συναλλάγματος και περιορισμένες δυσμενείς επιπτώσεις στη διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών με το εξωτερικό σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης κεφαλαίων σε συνάλλαγμα για την υλοποίηση των επενδύσεων, πράγμα που είναι πολύ θετικό για τον κλάδο της ναυτιλίας, όσον αφορά την επίδραση που ασκεί στον τομέα της οικονομίας.

Έτσι, ενώ η συμβολή όλων των υπολοίπων τομέων της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθορίζεται α) από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στον εκάστοτε τομέα και β) από την αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης, ο τομέας της ναυτιλίας διαφοροποιείται ριζικά. Κι αυτό γιατί η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα και μάλιστα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες, τα προβλήματα και τις διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας.

Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση επενδύσεων στο εξωτερικό καλύπτονται από το τμήμα του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχει παραχθεί και αποθεματοποιηθεί στο εξωτερικό. Έτσι, δεν προκύπτει για την Ελλάδα πρόβλημα επιλογής των ναυτιλιακών επενδύσεων με βάση την οριακή τους χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες, ούτε και οι επενδύσεις αυτές απαιτούν ιδιαίτερες θυσίες από το κοινωνικό σύνολο. Με όλα τα παραπάνω καθίσταται κατανοητός ο όρος της αυτοδύναμης ανάπτυξης της ναυτιλίας και τι σημαίνει αυτό για την οικονομία.

3.1.1 Απασχόληση εργατικού δυναμικού στα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά επαγγέλματα.

Είναι άξιο ενδιαφέροντος να γνωρίζει κανείς το μέγεθος της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού στα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά επαγγέλματα. Κι αυτό γιατί και ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει τα οικονομικά στοιχεία. Όπως άλλωστε θα φανεί από την παρακάτω ανάλυση, αναφορικά με την απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας, η απασχόληση επηρεάζει θετικά τον τομέα της οικονομίας και αποτελεί έναν από τους κυριότερους παράγοντες που τον επηρεάζουν και άρα αξίζει να αναφερθεί. Το τι ακριβώς συμβαίνει παρουσιάζεται παρακάτω.

Έτσι, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος¹¹ για το έτος 2002 η δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3.1

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

89/67

(στην Ελλάδα)

Έτος 2002

- Διαχειρίστριες εταιρείες: 640
- Ναυλομεσιτικές εταιρείες 440
- Σύνολο ναυτιλιακών εταιρειών: 1.080
- Στις εταιρείες αυτές απασχολήθηκαν 10.922 άτομα από τα οποία 9.644 Έλληνες και 1.278 ξένοι.

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι αρκετά μεγάλος, όπως επίσης, μεγάλος είναι και ο αριθμός των απασχολούμενων ατόμων σ' αυτόν τον τομέα της οικονομίας. Μάλιστα, γνωρίζοντας ότι ο πληθυσμός της Ελλάδας είναι περίπου 11 εκατομμύρια κάτοικοι, το σύνολο των

¹¹ www.nee.gr

10.922 εργαζομένων μόνο στις ναυτιλιακές εταιρίες είναι ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό!

Αν αναλογιστούμε¹² βέβαια, πόσοι άλλοι εργαζόμενοι απασχολούνται όχι μόνο σε πλοιοκτήτριες (shipowners) και διαχειρίστριες (shipmanagers) εταιρίες, αλλά και σε εταιρίες πετρέλευσης και διανομής (bunkering companies), σε ναυπηγικές μονάδες, σε επισκευαστήρια, στην προμήθεια των πλοίων με εφόδια (suppliers), στους ναυτιλιακούς πράκτορες (cargo forwarders or agents), στις εταιρίες επάνδρωσης των πλοίων (crewing or manning agencies), στους ασφαλιστικούς οργανισμούς, στους μεσίτες, στους νηογνώμονες, και σε άλλους τομείς που αφορούν στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, τότε καταλαβαίνουμε ότι η θαλάσσια μεταφορά είναι μια πλούσια αγορά εργασίας. Όλοι οι παραπάνω τομείς αφορούν στα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά επαγγέλματα. Βέβαια, οι μισθοί αυτών των εργαζομένων περιλαμβάνονται, επίσης, στο ΑΕΠ της Ελλάδας στον τριτογενή τομέα παροχής υπηρεσιών.

Στον παρακάτω πίνακα 3.2 παρουσιάζονται ορισμένα διαχρονικά στοιχεία, όπως δίνονται από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, τόσο για τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιριών, όσο και τον αριθμό των απασχολούμενων ατόμων στον τομέα αυτόν. Παρατηρώντας τον πίνακα διαπιστώνουμε πως από το 1983 έως το 1998 υπάρχει μια σταθερή αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων. Επίσης, διαπιστώνουμε ανάλογη αύξηση και στον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού, εάν εξαιρέσουμε βέβαια, τα έτη 1985 - 1986, στα οποία παρουσιάζεται μια μείωση. Είναι φυσικό, λόγω της μεγάλης κρίσης που σημειώθηκε στη ναυτιλία, τα συγκεκριμένα έτη, να συρρικνωθεί ο αριθμός των εταιριών και κατ' επέκταση των εργαζομένων σ' αυτές. Από το 1987 και μετά, όμως, ο αριθμός των εργαζομένων συνεχώς ανέρχεται μέχρι και σήμερα. Είναι βέβαια, σαφές από τα παραπάνω, πως η θαλάσσια μεταφορά ασκεί σημαντική και θετική επίδραση στην οικονομία μιας χώρας¹³.

¹² Βλάχος – Νικολαΐδης, *Βασικές Αρχές της Ναυτιλικής Επιστήμης*, τόμος Α', εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1999.

¹³ Ο πίνακας 3.2 μπορεί να συγκριθεί με τον Πίνακα 3.3 παρακάτω.

Πίνακας 3.2

Απασχολούμενο προσωπικό

| ΕΤΟΣ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ | ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ | | |
|------|----------------------|-------------------------|-----------|--------|
| | | ΗΜΕΛΑΠΟΙ | ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ | ΣΥΝΟΛΟ |
| 1983 | 679 από 715 | 6577 | 709 | 7286 |
| 1984 | 655 από 666 | 6377 | 668 | 7045 |
| 1985 | 598 από 623 | 6117 | 605 | 6722 |
| 1986 | 585 από 610 | 5871 | 597 | 6468 |
| 1987 | 598 από 626 | 6104 | 524 | 6628 |
| 1988 | 644 από 668 | 6047 | 582 | 6629 |
| 1989 | 675 από 692 | 6419 | 623 | 7042 |
| 1990 | 701 από 708 | 6492 | 831 | 7323 |
| 1991 | 741 από 767 | 7012 | 738 | 7750 |
| 1992 | 850 από 863 | 7585 | 777 | 8362 |
| 1993 | 919 από 942 | 7934 | 877 | 8811 |

| | | | | |
|------|---------------|------|------|-------|
| 1994 | 1011 από 1031 | 7979 | 936 | 8915 |
| 1995 | 1045 από 1066 | 8774 | 1340 | 10114 |
| 1996 | 1067 από 1099 | 8717 | 1350 | 10067 |
| 1997 | 1125 από 1162 | 8902 | 1390 | 10292 |
| 1998 | 1139 από 1177 | 8884 | 1653 | 10537 |

Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Στον ακόλουθο πίνακα 3.3 παρουσιάζονται σε για τα έτη 1983 έως 1998 μερικές χρήσιμες πληροφορίες όσον αφορά στη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Πιο συγκεκριμένα, στην πρώτη στήλη του πίνακα βλέπουμε το εισαχθέν συνάλλαγμα σε δολάρια, το οποίο με την πάροδο των ετών μεγαλώνει εκτός από τα έτη 1985 και 1986 που σημειώνεται μεγάλη κρίση στη ναυτιλία και τα ποσά σημειώνουν μείωση. Βέβαια, πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι αυτή η διαχρονική αύξηση είναι λογική εφόσον υπεισέρχεται το φαινόμενο του πληθωρισμού και η διαχρονική αξία του χρήματος. Βεβαίως, ξεχωρίζει το έτος 1996 με το μεγαλύτερο συνάλλαγμα που εισήχθει.

Στη δεύτερη στήλη του πίνακα, παρουσιάζονται τα έξοδα λειτουργίας των εταιριών, επίσης σε δολάρια, μιας και η νομισματική μονάδα στην οποία διαπραγματεύονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι αυτή του αμερικανικού δολαρίου. Παρατηρούμε ότι τα έξοδα λειτουργίας ομοίως αυξάνονται διαχρονικά. Στην τρίτη στήλη βλέπουμε τα λοιπά έξοδα για τα οποία ισχύει ο παραπάνω σχολιασμός. Τέλος στην τέταρτη στήλη παρουσιάζονται τα ποσοστά αύξησης που έχουν τα έξοδα του γραφείου. Εδώ δεν ακολουθείται ένα συγκεκριμένο μοντέλο ή αλλιώς μια τάση, είτε αύξησης είτε μείωσης, τα ποσοστά είναι άλλοτε μεγάλα και άλλοτε μικρά, ενώ μπορεί να είναι θετικά ή αρνητικά.

Βεβαίως, ξεχωρίζουν τα έτη 1983 – 1985 με μεγάλο αρνητικό ποσοστό και ακολουθεί σημαντική ανάκαμψη μετά το 1987 έως το 1990 που σημειώνεται κορύφωση. Βέβαια, κατά τα επόμενα έτη τα ποσοστά αυτά αύξησης σε έξοδα γραφείου κινούνται αναλόγως με το εισαχθέν συνάλλαγμα. Άρα, είναι τόσο μεγάλα τα έξοδα, όσο μεγαλώνει το συνάλλαγμα που εισέρχεται.

Πίνακας 3.3

Έξοδα

| ΕΤΟΣ | εισαχθέν συν/γμα σε δολάρια | έξοδα λειτουργίας σε δολάρια | λοιπά έξοδα σε δολάρια | ποσοστά αύξ. σε έξοδα γραφείου |
|------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 1983 | 749.470.958 | 99.382.556 | 620.332.461 | -17,5% |
| 1984 | 787.500.005 | 92.698.466 | 550.544.717 | -6,7% |
| 1985 | 610.369.240 | 85.897.064 | 485.290.698 | -8,8% |
| 1986 | 605.709.609 | 91.245.332 | 463.745.249 | 6% |
| 1987 | 759.497.568 | 104.002.327 | 593.304.667 | 14% |
| 1988 | 828.787.982 | 124.644.905 | 639.840.244 | 19% |
| 1989 | 826.471.274 | 137.541.830 | 628.121.307 | 10,3% |
| 1990 | 1.011.312.917 | 174.222.486 | 774.794.473 | 26,5% |
| 1991 | 1.091.468.187 | 184.895.600 | 852.085.959 | 6,1% |
| 1992 | 1.175.725.583 | 218.250.815 | 917.938.852 | 18% |
| 1993 | 1.260.180.603 | 223.102.390 | 962.501.074 | 2,2% |

| | | | | |
|------|---------------|-------------|---------------|-------|
| 1994 | 1.324.019.360 | 272.445.955 | 994.040.465 | 22% |
| 1995 | 1.567.728.816 | 314.786.288 | 1.189.271.875 | 12,3% |
| 1996 | 1.581.335.807 | 332.365.560 | 1.171.202.234 | 6% |
| 1997 | 1.343.599.846 | 358.711.686 | 943.249.022 | 7,9% |
| 1998 | 1.381.388.226 | 353.231.808 | 1.006.097.759 | -1,5% |

Πηγή: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Α. Γουλιέλμο¹⁴ «η πολλαπλασιαστική επίδραση της ναυτιλίας στη δημιουργία δορυφορικών εταιριών εξυπηρέτησης τους ανέρχεται σε ποσοστό 60% του συνόλου των ναυτιλιακών γραφείων. Δηλαδή κάθε 100 ξένες διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρίες δημιουργούν 60 ναυτιλιακά γραφεία παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία (μεσίτες ναυλώσεων, ασφαλίσεων διακανονισμός αβαριών, μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων, κλπ.)» επίσης, ο ίδιος αναφέρει σε άλλο σημείο «η ναυτιλία δεν δημιουργεί μόνο γραφεία παροχής υπηρεσιών αλλά και γραφεία που συνδέονται μαζί της. Το 1994 τα γραφεία ανήλθαν στα 3.896. Ο πολλαπλασιαστής εδώ είναι ότι 100 ξένα ναυτιλιακά γραφεία συνδέονται με 192 γραφεία παροχής διαφόρων υπηρεσιών προς τη ναυτιλία με κάποια χαλαρότερη σύνδεση από ότι τα άμεσα ναυτιλιακά γραφεία. Όλα τα ναυτιλιακά γραφεία διαχείρισης πλοίων, τα γραφεία παροχής άμεσων υπηρεσιών προς τη ναυτιλία και τα γραφεία που συνδέονται με τη ναυτιλία μπορούν να καταταγούν σε τριάντα πέντε διαφορετικές κατηγορίες». Τέλος ο ίδιος αναφέρει ότι 2.650 εταιρίες δίνουν απασχόληση σε 21.889 άτομα την Ελλάδα (8,26 άτομα x 2.650 εταιρίες). Υπολογίζεται έτσι να εργάζονται συνολικά στα ναυτιλιακά γραφεία 30.663 έλληνες και περισσότεροι από 1.340 αλλοδαποί.

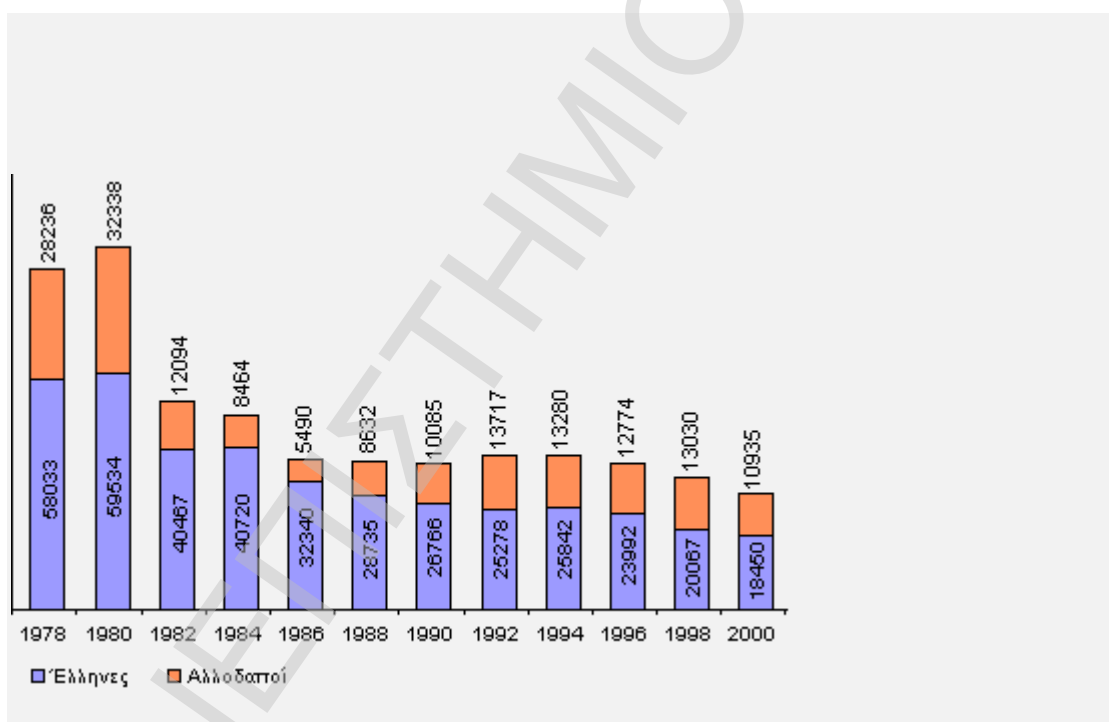
Παρακάτω, και έπειτα από την αναφορά στο απασχολούμενο προσωπικό του γραφείου, στον πίνακα 2.4 βλέπουμε τον αριθμό του ναυτεργατικού δυναμικού του

¹⁴ Γουλιέλμος Α., Σχόλιο στην εργασία του Ιωάννου Τζωάννου σελ.634.

ελληνικού στόλου για τα έτη 1978 έως 2000. Σε αντίθεση με όσα δείχνει ο πίνακας 3.2 εδώ βλέπουμε τι συνέβαινε και κατά τα έτη πριν το 1980. Σίγουρα παλιότερα ο αριθμός του ναυτεργατικού δυναμικού ήταν πολύ μεγαλύτερος από τον σημερινό. Αυτό το γεγονός έχει να κάνει με την τότε έλλειψη αυτοματισμού και την απουσία αποτελεσματικής διοίκησης τόσο στις ναυτιλιακές εταιρίες όσο και πάνω στο πλοίο, αλλά και στα λιμάνια κατά το παρελθόν. Με την εξέλιξη που συντελέστηκε μειώθηκε ο αριθμός των ναυτικών που είναι απαραίτητοι πάνω στο πλοίο, ενώ είναι σε όλους γνωστό ότι τα ναυτικά επαγγέλματα έχουν χάσει πλέον την αίγλη που είχαν στο παρελθόν. Για το λόγο αυτό, άλλωστε, μετά το 1980 φαίνεται αυτή η μεγάλη κάμψη του ναυτεργατικού δυναμικού επί των πλοίων, που δεν αφορά μόνο τους Έλληνες αλλά και τους αλλοδαπούς ναυτικούς.

Διάγραμμα 3.1

Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων



Πηγή: YEN

Ο καθηγητής Γουλιέλμος με την έρευνά του¹⁵ τονίζει ότι με τη μείωση της σύνθεσης των πληρωμάτων, που είναι πολύ χαρακτηριστική της ελληνικής ναυτιλιακής

¹⁵ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Μια κριτική παρουσίαση της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής 1981-1991*, Διεθνές Συνέδριο εφαρμοσμένης Οικονομικής – Ερευνητικές εργασίες Οικονομικής Ποσοτικής Ανάλυσης, Πειραιάς 1997, σελ. 170 – 171.

πολιτικής, από τη μια πλευρά δεν επιτυγχάνεται η μεγιστοποίηση της εισροής συναλλάγματος και από την άλλη μειώνεται η απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού και κατά συνέπεια μειώνεται το εθνικό εισόδημα της χώρας. Διότι η πολιτεία πρόσφερε στον κλάδο της ναυτιλίας ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τα έτη 1983, 1986 καθώς και το 1990, με τη μείωση των θέσεων εργασίας πάνω στα πλοία με ελληνική σημαία ή τα συμβεβλημένα με το NAT με τρεις νομοθετικές ρυθμίσεις. Η αρχική προσπάθεια της πολιτείας ήταν να μειωθούν οι θέσεις εργασίας των αλλοδαπών ναυτικών κατά 6 ή 7 άτομα σε κάθε πλοίο επιχείρημα που συνδυαζόταν με την τεχνολογία και τον αυτοματισμό του πλοίου καθώς και να επαρκεί το πλήρωμα σε περιπτώσεις κινδύνου.

Ο καθηγητής Λίβας από την επεξεργασία ερωτηματολογίων για την έρευνά του¹⁶ και την αναγωγή των στοιχείων της έρευνας στον πληθυσμό εκτιμά ότι ο αριθμός των απασχολούμενων Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία ελληνικών συμφερόντων ανέρχονταν το 2000 σε 85.000 άτομα. Ο υπολογισμός του συντελεστή αναγωγής βασίστηκε τόσο στον αριθμό των πλοίων όσο και στη χωρητικότητα, δεδομένου ότι η απασχόληση επηρεάζεται από αμφοτέρους τους παραπάνω παράγοντες. Από τη συνολική απασχόληση των 85.000 υπολογίζεται ότι οι 35.000 ήταν Έλληνες και οι υπόλοιποι 50.000 ήταν αλλοδαποί. Οι Έλληνες ναυτικοί απασχολούνται περίπου 7 μήνες κάθε ημερολογιακό έτος και τους υπόλοιπους 5 επιστρέφουν στην Ελλάδα για ξεκούραση και οικογενειακούς λόγους. Άρα για το 2000 υπολογίζεται ότι απασχολήθηκαν 60.000 Έλληνες επτάμηνης απασχόλησης. Βέβαια, από την έρευνα αυτή, προκύπτει επίσης, ότι το έτος αυτό 2000 ο συνολικός αριθμός των θέσεων απασχόλησης που δημιούργησε η ποντοπόρος ναυτιλία ανήλθε σε 194.000 άτομα που απασχολήθηκαν τόσο στα πλοία όσο και στο εσωτερικό της χώρας. 11.000 ήταν οι Έλληνες απασχοληθέντες στα ναυτιλιακά γραφεία και 123.000 οι απασχοληθέντες στους εγχώριους παραγωγικούς κλάδους. Συμπερασματικά, το σύνολο των θέσεων απασχόλησης αντιστοιχούσε στο 6,2% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας για το 2000 μαζί με τους αλλοδαπούς, ενώ μόνο οι Έλληνες το 5% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας.

Ακόμη, η πιο πάνω έρευνα έδειξε πως οι επιδράσεις της ναυτιλίας περιλαμβάνουν τις αμοιβές και την απασχόληση των εργαζομένων στα γραφεία που εξυπηρετούν την

¹⁶ Λίβας Πέτρος, *Πώς κατανέμεται η ωφέλεια από τη ναυτιλία στους διάφορους κλάδους.*

ποντοπόρο ναυτιλία. Έτσι, οι απασχολούμενοι στα γραφεία του εσωτερικού που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία ανήρχοντο σε 10.537 άτομα το 2000, ενώ οι αμοιβές τους που εκτιμήθηκαν με βάση την ειδική στατιστική έρευνα σε 48 δις δρχ. Επίσης, οι αμοιβές εργασίας των Ελλήνων απασχοληθέντων στα ποντοπόρα πλοία, στα ναυτιλιακά πρακτορεία και τα εισοδήματα εργασίας, τα οποία δημιουργήθηκαν στο εσωτερικό από τη ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών των ναυτικών και των οικογενειών τους ανήλθαν στο ποσό των 1.132 δις δρχ. ή 8,3% των συνολικών εισοδημάτων εξαρτημένης εργασίας της οικονομίας το 2000.

Με πρόσφατη έρευνα¹⁷ στις Ηνωμένες Πολιτείες μετρήθηκε ότι για κάθε θέση στην εμπορική ναυτιλία, 4,4 επιπλέον θέσεις δημιουργούνται στην οικονομία. Λόγω των πολλαπλών επιδράσεων στην οικονομία, η αμερικανική εμπορική ναυτιλία δημιούργησε επιπλέον 86.993 θέσεις σε ολόκληρη την οικονομία. Συνολικά 106.821 άμεσες και έμμεσες θέσεις δημιουργήθηκαν λόγω της ύπαρξης της εμπορικής ναυτιλίας.

Άρα, ας μην παραβλέπουμε το γεγονός πως ακόμη ο χώρος του πλοίου προσφέρει αρκετές θέσεις εργασίας, σε Έλληνες και αλλοδαπούς, γεγονός που συμβάλλει στην Εθνική Οικονομία όπως αποδεικνύεται περίτρανα και εξετάζουμε εδώ. Βέβαια, υπάρχουν οι προοπτικές ώστε τα ποσοστά απασχόλησης να γίνουν μεγαλύτερα, προκειμένου να υπάρξει εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα, πράγμα το οποίο θα επιτευχθεί με τη χάραξη σωστής ναυτιλιακής πολιτικής.

3.2 Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών.¹⁸

Παρακάτω, επιχειρείται να μελετηθεί λεπτομερώς, όσο γίνεται, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών. Διότι ο κύριος σκοπός της μελέτης αυτής είναι να μελετηθούν όλοι αυτοί οι παράγοντες που απαρτίζουν την εμπορική ναυτιλία και ασκούν επίδραση στον εξωτερικό τομέα της οικονομίας.

Γενικά, το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας μας χαρακτηρίζεται από έλλειμμα που παρουσιάζει ο λογαριασμός των εισαγωγών – εξαγωγών, ο οποίος στην μεταπολεμική περίοδο κυμαίνεται μεταξύ 35 – 40%. Βραχυχρόνια, ή και

¹⁷ Haralambides E. Hercules, *The Economic impact of Shipping on the National Economy*, www.maritimeeconomics.com, σελ. 1, 14.

¹⁸ Βλάχος Γ. Π. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης, σελ 599 – 605.

μεσοπρόθεσμα, η κάλυψη του ελλείμματος μπορεί να επιδιωχθεί είτε από την εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση, είτε από τον δανεισμό από το εξωτερικό, είτε από την αύξηση των άδηλων πόρων κι ιδιαίτερα από την αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό είναι αναγκαία όταν αφορά τις επενδύσεις παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα, ενώ από την άλλη μεριά, ο εξωτερικός δανεισμός δημιουργεί κινδύνους αύξησης της κατανάλωσης και μεγαλύτερης επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών.

Όσον αφορά στους άδηλους πόρους, τρία ποσά τους διαμορφώνουν: α) το Ναυτιλιακό β) το Ταξιδιωτικό και γ) το Μεταναστευτικό. Από αυτά τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις που προέρχονται από την προσφορά υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, η σύνθεση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά σειρά μεγεθών είναι:

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

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στο εφοπλιστικό συνάλλαγμα, ένα τμήμα του συναλλάγματος που καταγράφεται ως εφοπλιστικό και εισάγεται στη χώρα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορά κάλυψη δαπανών, όπως:

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

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι παρά την αξιόλογη συμβολή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην εισροή συναλλάγματος, όπως αναλύθηκε παραπάνω, παρουσιάζει πολλά μειονεκτήματα, μεταξύ των οποίων είναι και τα εξής:

- ✦ εμφανίζει ότι το μέγιστο ποσοστό των αποδοχών των πληρωμάτων δαπανάται ή έστω αποθεματοποιείται στο εξωτερικό σε βάρος του επιπέδου διαβίωσης των οικογενειών των ναυτικών

✦ υπερεκτιμά τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών. Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα κατά κανόνα κινούνται παράλληλα προς: α) τον αριθμό των ασφαλισμένων, κατά βαθμούς και ειδικότητα, β) την κίνηση των μισθών, γ) το ύψος των εισφορών εργοδοτών και ασφαλισμένων, που μόνο μακροχρόνια είναι μεταβλητό και δ) αυξητική κίνηση της ειδικής εισφοράς φόρου που βαρύνει τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία υπό ξένες σημαίες. Δεδομένου ότι τα τέσσερα αυτά μεγέθη κινούνται ανοδικά, οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα θα έπρεπε επίσης να αυξάνουν χωρίς σοβαρές βραχυχρόνιες διακυμάνσεις.

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

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

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

Σπουδαίο είναι το γεγονός πως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στο ακαθάριστο εισόδημα των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Και αυτό διότι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μέσα στον ελληνικό χώρο παρουσιάζουν ανελαστικότητα που οφείλεται στα παρακάτω αίτια:

- ο επαναπατρισμός πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη των υπαρχουσών μονάδων που ανέκαθεν είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα συμβάλλουν στην αύξηση των δαπανών διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας

- η δομή και η οργάνωση των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιριών δε μεταβάλλεται σε περιόδους κυκλικής κάμψης της αγοράς εκτός εάν πρόκειται για κρίσεις μακράς χρονικής διάρκειας. Αντίθετα, το κόστος λειτουργίας των εταιριών αυτών κινείται ανοδικά και μόνο ο ρυθμός αύξησης μπορεί να είναι μικρότερος σε περιόδους κρίσης.

- ◆ ο παροπλισμός πλοίων στον ελληνικό χώρο οδηγεί σε αυξημένες δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης και αυξάνει αντίστοιχα τις συναλλαγματικές ανάγκες που αφορούν σε: α) εκτέλεση εργασιών που χρειάζονται για τη θέση των πλοίων σε κατάσταση παροπλισμού, β) συντήρηση των παροπλισμένων πλοίων, επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης και πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και γ) προετοιμασία των πλοίων για επανεκκίνηση όταν αρχίσει η ανάκαμψη της οικονομίας.
- ◆ έχουν αυξηθεί οι υπηρεσίες που προσφέρει η Ελληνική οικονομία στο ελληνικό πλοίο, όπως λ.χ. οι μετασκευαστικές και οι επισκευαστικές εργασίες, ο εξοπλισμός, η τραπεζική εξυπηρέτηση, οι ασφαλιστικές και ναυλομεσιτικές εργασίες κλπ.
- ◆ η διεύρυνση της κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία υπό ξένη σημαία αν και αυξάνει το μέγεθος του εισοδήματος των ασφαλιστικών ταμείων, δεν υπόκειται παρόλα αυτά σε μεγάλες διακυμάνσεις.
- ◆ σε περίπτωση ανεργίας οι αποταμιεύσεις των ναυτικών στο εξωτερικό, μετατρέπονται σε ευρώ, για να εξασφαλιστεί η συντήρηση των οικογενειών τους.
- ◆ η εξέχουσα θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων της επιτρέπει να υφίσταται τις επιπτώσεις των διακυμάνσεων στη ζήτηση χωρητικότητας.

3.2.1 Σύγκριση του ναυτιλιακού συναλλάγματος με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό.

Στο κεφάλαιο αυτό αξίζει να γίνει μια σύγκριση μεταξύ του ναυτιλιακού συναλλάγματος με το ταξιδιωτικό, δηλαδή το τουριστικό και το μεταναστευτικό επίσης. Είναι γεγονός, πως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με το ταξιδιωτικό και το συνάλλαγμα από εξαγωγές, προσφέρει μεγαλύτερα οφέλη στην ελληνική οικονομία, δεδομένου ότι αποτελεί καθαρή εισροή. Όπως είναι γνωστό, η εισροή ταξιδιωτικού συναλλάγματος προϋποθέτει δαπάνες (δηλαδή εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό) για την εισαγωγή του ξενοδοχειακού, τεχνικού και μηχανολογικού εξοπλισμού, αλλά και για τις κάθε είδους εκτεταμένες διαφημίσεις της χώρας στο εξωτερικό. Ανάλογα είναι και τα μειονεκτήματα στο συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης, αφού το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού που χρησιμοποιεί η εγχώρια βιομηχανία εισάγεται από το εξωτερικό. Αντίθετα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ουσιαστικά καθαρό. Η

μοναδική εκροή αφορά στην εξαγωγή συναλλάγματος για τη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό και για τη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των εφοπλιστών, εκροή που είναι πολύ μικρή σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (ποσοστό λιγότερο του 1% του συνολικού ναυτλιακού συναλλάγματος)

Επιπλέον, το ναυτλιακό συνάλλαγμα χαρακτηρίζεται από ένα βαθμό σταθερότητας σε σύγκριση με το ταξιδιωτικό ή μεταναστευτικό συνάλλαγμα. Η ανελαστικότητα του ναυτλιακού συναλλάγματος στις διακυμάνσεις της ναυτλιακής δραστηριότητας επιβάλλει την ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας στα υποδείγματα της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης. Και αυτό διότι οι εξελίξεις των εισπράξεων σε συνάλλαγμα από τη ναυτιλία επηρεάζονται από δύο παράγοντες που είναι οι παρακάτω:

- ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού

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

- η εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος

Η ενδεχόμενη υποτίμηση του νομίσματος, λόγω της ανελαστικότητας των δαπανών που καλύπτει το εισερχόμενο ναυτλιακό συνάλλαγμα, οδηγεί σε μείωση του κόστους παροχής των υπηρεσιών που η χώρα παρέχει καθώς και μείωση του πραγματικού εισοδήματος των εργαζομένων στο εξωτερικό. Όσον αφορά στα πραγματικά εισοδήματα επειδή οι Έλληνες αμείβονται με δολάρια, με μικρότερο ποσό συναλλάγματος, θα διατηρούν σε ίδιο επίπεδο την αγοραστική δύναμη του εισοδήματός τους.

3.2.2 Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη.

Στο κεφάλαιο αυτό αξίζει να αναφερθεί η μεγάλη συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη γενικότερα. Είναι γεγονός πως ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις

ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και τις ναυτιλιακές χώρες των ανεπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζονται ότι αναλογούν στο 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή. Το ποσοστό αυτό μειώνεται ακόμα περισσότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου.

Η προσφορά της ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό:

- για νέες επενδύσεις
- για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών, που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει να αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

Παρόλα αυτά, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας και στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος ΑΕΠ υποτιμάται εξαιτίας τριών παραγόντων:

- οι αγοραπωλησίες συναλλάγματος, που γίνονται μέσω τραπεζών, επηρεάζονται εάν το εθνικό νόμισμα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο είναι υπερτιμημένο ή υποτιμημένο έναντι των ξένων νομισμάτων.
- ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων που στέλλονται από τους ναυτικούς στις οικογένειές τους, κατατάσσονται στην κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος
- οι μετατροπές των αποταμιεύσεων των ναυτικών στο εξωτερικό, που μετατρέπονται σε ευρώ, που επενδύονται σε ακίνητα εντάσσονται σε στην κατηγορία «κίνηση κεφαλαίου» ανεξάρτητα από την πραγματική τους

προέλευση. Μόνο τα ποσά που προέρχονται από λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα σε ελληνικές τράπεζες εντάσσονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων, χωρίς όμως να αποκλείεται η περίπτωση να χαρακτηρίζονται και ως μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

3.2.3 Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας.

Ποια είναι, όμως, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη των άλλων κλάδων της οικονομίας; Μετά το 1970 η παροχή διαφόρων κινήτρων συνέβαλλε στην προσέλκυση και εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα, στην ανάπτυξη του κλάδου των επισκευών και ναυπήγησης πλοίων και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών όπως π.χ. τραπεζικών, ναυλομεσιτικών, εφοδιασμού πλοίων, ασφαλιστικών και άλλων. Έτσι, αυξήθηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών που εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα, αλλά και διευρύνθηκε ο κύκλος εργασιών σε τομείς υπηρεσιών όπως είναι οι αγοραπωλησίες πλοίων, οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσεις, ο εφοδιασμός και άλλοι συναφείς τομείς.

Συμφωνεί και ο καθηγητής Haralambides¹⁹ ότι οι τομείς που εξαρτώνται από τη βιομηχανία της ναυτιλίας περιλαμβάνουν τα λιμάνια, τη χρηματοδότηση και ασφάλιση, το brokerage και τις υπηρεσίες διαχείρισης πλοίου, τη ναυπήγηση και επισκευή, τον εξοπλισμό, εφόδια, καύσιμα και τηλεπικοινωνίες. Επίσης, όταν αναπτύσσεται η ναυτιλία αναπτύσσονται και άλλοι τομείς της οικονομίας, μη ναυτιλιακοί.²⁰ Τα κέρδη της ναυτιλίας συχνά επανεπενδύονται σε άλλες μη ναυτιλιακές δραστηριότητες στρατηγικού ενδιαφέροντος. Και η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας συνήθως συνοδεύεται από παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής μιας χώρας και άλλων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Ιδιαίτερα όσον αφορά στον τραπεζικό τομέα, παρατηρούμε ότι παρά την εξέλιξη του κλάδου τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί να υστερεί έναντι των ξένων τραπεζών. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν ν' ανταποκριθούν στις ανάγκες χρηματοδότησης των επενδύσεων των ελληνικών

¹⁹Haralambides E. Hercules, The Economic impact of Shipping on the National Economy, www.maritimeeconomics.com, σελ. 15.

²⁰Haralambides E. Hercules, *Shipping Transactions in the Balance of Payments Statistics: A Tabular Approach*, Marine Policy Reports, Volume 1, pp 119 – 134 www.maritimeeconomics.com, σελ. 119.

ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφού οι τρέχουσες ανάγκες της ναυτιλίας για χρηματοδότηση είναι μεγαλύτερες από τα μέσα που διατίθενται για τη συνολική χρηματοδότηση της ελληνικής οικονομίας. Έτσι, οι τράπεζες περιορίζονται στη χρηματοδότηση προγραμμάτων βραχυχρόνιας διάρκειας καθώς και σε χρηματοδότηση εργασιών συντήρησης και επισκευής σε ελληνικές κατασκευαστικές μονάδες. Θετικό είναι ότι η κατάσταση διαφοροποιείται όσον αφορά στην ακτοπλοΐα, δηλαδή την επιβατηγό ναυτιλία. Η πορεία του ναυτιλιακού, μεταναστευτικού και τουριστικού συναλλάγματος είναι όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα 3.4.

Με έρευνά του ο καθηγητής Λίβας Πέτρος²¹ αποσκοπεί στον προσδιορισμό των επιδράσεων της ελληνόκτητης φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία. Όπως είναι γνωστό, η φορτηγός ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας και η συμβολή της στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της εθνικής οικονομίας είναι ουσιαστική. Για το λόγο αυτό οι επιδράσεις χωρίζονται στις άμεσες και στις έμμεσες συνολικές επιδράσεις, δηλαδή η έρευνα καλύπτει τόσο τους παραγωγικούς κλάδους που επηρεάζονται από άμεσα από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα όσο και όλους τους άλλους παραγωγικούς κλάδους που επηρεάζονται έμμεσα λόγω των διακλαδικών σχέσεων και συναλλαγών.

Πιο συγκεκριμένα, η έρευνα διεξήχθη την περίοδο Φεβρουάριος - Απρίλιος 2001 και αναφέρεται στα έτη 1998, 1999 και 2000, με ερωτηματολόγια τα οποία στάλθηκαν στα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες που εκμεταλλεύονται ποντοπόρα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας νηολογίου. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των επιπτώσεων στην Εθνική Οικονομία από τη δραστηριότητα της Ελληνόκτητης Φορτηγού Ποντοπόρου ναυτιλίας επιχειρείται με την ανάλυση εισροών – εκροών (ανοιχτό στατιστικό υπόδειγμα εισροών - εκροών), το οποίο συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο εύχρηστων και σημαντικών οικονομετρικών τεχνικών. Ο πυρήνας αυτής της τεχνικής είναι ο πίνακας εισροών – εκροών (ΠΕΕ).

Συγκεκριμένα, ο εθνικός πίνακας εισροών – εκροών αποτελείται από τρία τεταρτημόρια: το Ι) τεταρτημόριο των διακλαδικών συναλλαγών (ενδιάμεσης

²¹ Λίβας Πέτρος, *Πώς κατανέμεται η ωφέλεια από τη ναυτιλία στους διάφορους κλάδους.*

κατανάλωσης ή ζήτησης), το II) τεταρτημόριο της προστιθέμενης αξίας (πρωτογενών ή αρχικών εισροών) στην παραγωγική διαδικασία και το III) τεταρτημόριο της τελικής ζήτησης, ενώ το IV) τεταρτημόριο της προστιθέμενης αξίας στην τελική ζήτηση είναι κενό.

Πίνακας 3.4

Εθνικός Πίνακας εισροών - εκροών

| | |
|--|-----------------------|
| I) Ενδιάμεση κατανάλωση ή ζήτηση | III) Τελική ζήτηση |
| II) Προστιθέμενη αξία | IV) |

Με βάση την κατανομή των δαπανών της ελληνόκτητης φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας κρίθηκε αναγκαία η ομαδοποίηση του εκσυγχρονισμένου πίνακα εισροών – εκροών για το 1998 σε 36 παραγωγικούς κλάδους. Είναι δηλαδή, οι κλάδοι της οικονομίας που επηρεάζονται άμεσα από τις δαπάνες της ποντοπόρου ναυτιλίας και ταξινομήθηκαν αυτοτελώς και οι υπόλοιποι ομαδοποιήθηκαν ακολουθώντας τα κριτήρια της ανάλυσης εισροών – εκροών. Έτσι, το τεταρτημόριο των διακλαδικών συναλλαγών έχει διαστάσεις 36 x 36 στον πίνακα εισροών – εκροών, που σημαίνει ότι η ναυτιλία χωρίζεται σε 36 κλάδους, για να προσδιοριστούν οι επιπτώσεις στην οικονομία της χώρας από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ο πίνακας εισροών – εκροών είναι ένας πίνακας διπλής εισόδου, όπου ο κάθε παραγωγικός κλάδος εμφανίζεται δύο φορές, μία φορά στις γραμμές του πίνακα και μία φορά στις στήλες.

Το τεταρτημόριο της «προστιθέμενης αξίας» στην παραγωγική διαδικασία έχει διαστάσεις 8 x 31. Δηλαδή, η προστιθέμενη αξία κάθε κλάδου οικονομικής δραστηριότητας διακρίνεται σε 8 κατηγορίες: φόροι στην ενδιάμεση ανάλωση,

αποζημιώσεις εργατών, μισθοί, ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα, άλλοι καθαροί φόροι στην παραγωγή και εισαγωγές (συμπεριλαμβανομένων και των δασμών).

Το τεταρτημόριο της «τελικής ζήτησης» έχει διαστάσεις 36 x 6, που σημαίνει ότι η τελική ζήτηση για το προϊόν κάθε παραγωγικού κλάδου αναλύεται σε έξι κατηγορίες: νοικοκυριά, κράτος, μη κερδοσκοπικά ιδρύματα, ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου, μεταβολές αποθεμάτων και εξαγωγές.

Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι το άθροισμα κάθε στήλης του πίνακα εισροών – εκροών αντιπροσωπεύει τη συνολική προσφορά (συνολικοί πόροι) του υπό θεώρηση κλάδου και το άθροισμα της αντίστοιχης γραμμής τη συνολική ζήτηση (συνολικές χρήσεις) για το προϊόν του. Επιπλέον, η συνολική προσφορά του κάθε κλάδου ισούται με τη συνολική ζήτηση για το προϊόν του. Όμως, μία τέτοιου είδους ισότητα δεν ισχύει για τα στοιχεία της προστιθέμενης αξίας και της τελικής ζήτησης. Για τα στοιχεία της προστιθέμενης αξίας και της τελικής ζήτησης είναι αρκετό να υπάρχει ισότητα μεταξύ των συνολικών αθροισμάτων τους.

Οι εθνικοί λογαριασμοί καταχωρούν όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες που ικανοποιούν την τελική ζήτηση στην οικονομία σε τρεις συνήθως τομείς: τον ιδιωτικό, τον επιχειρηματικό και τον δημόσιο. Στη συνέχεια έγιναν οι απαραίτητοι υπολογισμοί και προέκυψαν οι άμεσοι και έμμεσοι συνολικοί συντελεστές. Αξίζει να αναφερθεί πως οι προμήθειες έναντι ναύλων, οι δαπάνες φόρτωσης και εκφόρτωσης, λιμενισμών κ.λ.π. καθώς και οι δαπάνες επιθεωρήσεων – νηογνώμονα κατανεμήθηκαν στον κλάδο «βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες». Τα καύσιμα και τα λιπαντικά στον κλάδο «προϊόντα διύλισης πετρελαίου και κωκ». Τα ανταλλακτικά καταστρώματος – μηχανοστασίου στον κλάδο «μηχανήματα και είδη εξοπλισμού». Οι δαπάνες ταξιδιών προσωπικού στον κλάδο «αεροπορικές μεταφορές». Η τροφοδοσία κατά 20% στον κλάδο «γεωργία, κτηνοτροφία, δάση και αλιεία» και κατά 80 % στον κλάδο «τρόφιμα, καπνός, ποτά». Οι επισκευές σε ναυπηγεία στον κλάδο «κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών». Άλλα αναλώσιμα αγαθά για το πλοίο στον κλάδο «χημικά προϊόντα και ουσίες» και στον κλάδο «προϊόντα από ελαστικό και πλαστικά». Τα ασφάλιστρα στον κλάδο «ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία», ενώ οι χρηματοοικονομικές δαπάνες στον κλάδο «ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί». Τα γενικά έξοδα του πλοίου και του γραφείου στον κλάδο «ηλεκτρισμός, φυσικό αέριο και νερό», επίσης, στον κλάδο «ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες» και στον κλάδο «άλλες επιχειρηματικές

δραστηριότητες» οι αμοιβές υπηρεσιών που σχετίζονται με την εκμετάλλευση του πλοίου (δικηγόροι, πράκτορες κλπ.)

Στη συνέχεια, αθροίστηκαν κατά κλάδο οι κατανεμηθείσες δαπάνες εκμετάλλευσης προκειμένου να σχηματιστούν τα συνολικά κλαδικά μεγέθη. Έπειτα, τα μεγέθη αυτά πολλαπλασιάστηκαν με τους αντίστοιχους άμεσους και έμμεσους συνολικούς συντελεστές για να προκύψουν οι άμεσες και έμμεσες συνολικές επιπτώσεις στην οικονομία της χώρας.

Τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας αυτής είναι ότι η οι επιδράσεις από τη δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία μπορούν να διακριθούν στις εξής κατηγορίες:

- επιδράσεις από δραστηριότητες εκτός ελληνικής επικράτειας
- επιδράσεις από δραστηριότητες εντός ελληνικής επικράτειας
- επιδράσεις στο ισοζύγιο πληρωμών και
- επιδράσεις στα φορολογικά έσοδα.

Και ο καθηγητής Haralambides σε έρευνά του²², επισημαίνει ότι χρησιμοποιώντας ως εργαλείο την ανάλυση εισροών – εκροών, θα φαινόταν ότι ο αντίκτυπος της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία δεν είναι τόσο μεγάλος όσο κανείς θα περίμενε λαμβάνοντας υπ' όψη το μέγεθος του τομέα της ναυτιλίας.

Τέλος, πρόσφατη μελέτη^{23,24} του Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας Γράτσου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, η οποία πρόκειται να δημοσιευτεί, δίνει στοιχεία για το έτος 2004. Έτσι, οι εισροές από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 13,3 δις ευρώ. Οι εισροές αυτές εξασφάλισαν 255.000 θέσεις εργασίας μέσα στην Ελλάδα. Επίσης, το μέγεθος της ναυτιλίας με 3.338 πλοία και 110.000.000 gross tones αποτελεί το 20% της παγκόσμιας ναυτιλίας και εξυπηρετείται το 25% του παγκόσμιου εμπορίου, σύμφωνα και με τον καθηγητή κ. Σαμπράκο. Το ελληνικό κράτος εισέπραξε συνολικά 2,3 δις ευρώ σε φόρους από αυτά που κυκλοφορούσαν στη χώρα χάρη στη ναυτιλία. Υπολογίζεται ότι οι Έλληνες ναυτικοί αριθμούν περίπου τους 30.000, ενώ 11.000 εργάζονται στα ναυτιλιακά γραφεία. Η ελληνική

²² Haralambides E. Hercules, The Economic impact of Shipping on the National Economy, www.maritimeeconomics.com, σελ. 15-16.

²³ Σαμπράκος Ευάγγελος, *Η Ναυτιλία στηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005, σελ. 80.

²⁴ Γράτσος Γεώργιος, *Η ναυτιλία πνοή για την οικονομία*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005, σελ. 90.

ποντοπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 6,3 % του Α.Ε.Π. της Ελλάδας, ενώ ο κλάδος της ναυτιλίας έρχεται πρώτος σε προσφορά ακόμα και από τον τουρισμό.

3.3 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Για να υπολογιστεί η συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι απαραίτητο να έχουμε την καθαρή εισροή συναλλάγματος όπως παρουσιάζεται στους λογαριασμούς του ισοζυγίου πληρωμών²⁵. Βέβαια, οι λογαριασμοί της ναυτιλίας εξαρτώνται από το ναύλο και ο ναύλος με τη σειρά του εξαρτάται από 1) την πραγματική συμφωνία πώλησης μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή (CIF – cost, insurance, freight ή FOB – free on board) 2) από την εθνικότητα του μεταφορέα και 3) την αρχή της χώρας όσον αφορά την καταγραφή των εισαγωγών στο ισοζύγιο πληρωμών (cif ή fob). Να αναφερθεί ότι υπάρχει μπέρδεμα όταν μια χώρα δεν έχει όλο το στόλο της κάτω από την εθνική σημαία, όπως για παράδειγμα η Ελλάδα. Επίσης, οι εξαγωγές συνήθως πραγματοποιούνται σε τιμές FOB (free on board) που σημαίνει ότι το κόστος της μεταφοράς και ασφάλειας δεν περιλαμβάνονται, ενώ οι εισαγωγές πραγματοποιούνται σε τιμές CIF (cost, insurance, freight) όπου η μεταφορά και ασφάλεια περιλαμβάνονται.

Οι ναυτιλιακοί αναλυτές εξηγούν πως η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας οφείλεται στη λειτουργία κανόνων πλήρους απελευθέρωσης της οικονομίας. Επίσης, οι τιμές των ναύλων μπορεί να αυξηθούν ή να μειωθούν ανάλογα με την πολιτική ή οικονομική συγκυρία, καθώς επίσης και με την ένταση φυσικών φαινομένων που θα προκαλέσουν κρίση στις δομές της οικονομίας. Ένα παράδειγμα είναι οι καταστροφές που προκάλεσε ο τυφώνας «Κατρίνα» στις νότιες αμερικανικές πολιτείες οι οποίες συνδυάστηκαν με την άνοδο του πετρελαίου και την ταυτόχρονη άνοδο των ναύλων²⁶. Πάντως στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας επικρατεί η ελεύθερη οικονομία.

Στους παρακάτω πίνακες, 3.5 και 3.6 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος για τα έτη 1952 –2005 σε εκατ. δολάρια Η.Π.Α.

²⁵ Haralambides E. Hercules, *Shipping Transactions in the Balance of Payments Statistics: A Tabular Approach*, Marine Policy Reports, Volume 1, pp 119 – 134 www.maritimeeconomics.com σελ. 120.

²⁶ Logistics & Management, *Ναυτιλία: Το δυνατό ελληνικό χαρτί*, Νοέμβριος 2005, σελ. 78.

Χρησιμοποιήθηκαν τα στατιστικά στοιχεία, όπως έχουν δημοσιευθεί από την Τράπεζα της Ελλάδας και τα οποία αναζητήθηκαν στους τόμους των Μηνιαίων Στατιστικών Δελτίων που φυλάσσονται στην Βιβλιοθήκη της Τράπεζας της Ελλάδας (ΤτΕ). Ενώ αναλυτικότερα και πιο συγκεκριμένα, στον πιο κάτω πίνακα 3.6 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού, του μεταναστευτικού και του τουριστικού συναλλάγματος και αφορούν στοιχεία που αντλήθηκαν από τα στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας (ΕΣΥΕ). Τα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν έπειτα από λεπτομερή παρατήρηση, όσον αφορά στην κίνηση των εν λόγω ποσών, μαρτυρούν την αλληλεπίδραση μεταξύ της κίνησης της ναυτιλίας και της εκροής συναλλάγματος, καθώς και πολλά άλλα σημαντικά συμπεράσματα.

Πίνακες 3.5 και 3.6

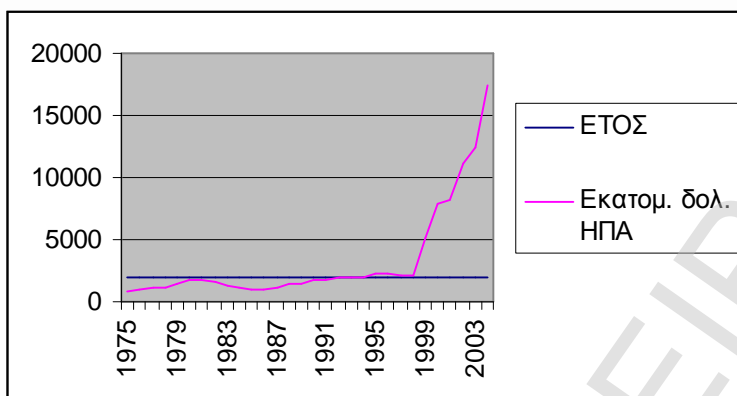
Διαχρονική εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος

ΠΗΓΗ: Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, Τράπεζα της Ελλάδος, έτη 1951 – 2005

| ΕΤΟΣ | ΝΑΥΤΙΑ.ΣΥΝ |
|------|------------|
| 1952 | 30819 |
| 1953 | 22804 |
| 1954 | 28136 |
| 1955 | 35525 |
| 1956 | 48262 |
| 1957 | 66593 |
| 1958 | 60310 |
| 1959 | 60312 |
| 1960 | 76513 |
| 1961 | 102066 |
| 1962 | 108676 |
| 1963 | 125266 |
| 1964 | 147211 |
| 1965 | 163801 |
| 1966 | 182541 |
| 1967 | 214426 |
| 1968 | 242868 |
| 1969 | 242078 |
| 1970 | 269772 |
| 1971 | 369225 |
| 1972 | 435581 |
| 1973 | 600087 |
| 1974 | 867100 |
| 1975 | 844845 |
| 1976 | 914149 |
| 1977 | 1126626 |
| 1978 | 1777166 |
| 1979 | 1518892 |
| 1980 | 1815871 |
| 1981 | 1826359 |
| 1982 | 1656607 |
| 1983 | 1308680 |
| 1984 | 1094710 |
| 1985 | 1038527 |
| 1986 | 1000881 |
| 1987 | 1193073 |
| 1988 | 1379594 |
| 1989 | 1374819 |
| 1990 | 1761857 |
| 1991 | 1774000 |
| 1992 | 1993097 |
| 1993 | 1919961 |
| 1994 | 1957128 |
| 1995 | 2189771 |
| 1996 | 2263461 |
| 1997 | 2111288 |
| 1998 | 2.173.200 |
| 1999 | 5141000 |
| 2000 | 6893000 |
| 2001 | 7709000 |
| 2002 | 7075000 |
| 2003 | 9569,8 |
| 2004 | 13307,0 |
| 2005 | 13871,4 |

| ΕΤΟΣ | Εκατομ. δολ. ΗΠΑ |
|------|------------------|
| 1975 | 845 |
| 1976 | 914,1 |
| 1977 | 1.126,6 |
| 1978 | 1.177,2 |
| 1979 | 1.519 |
| 1980 | 1.816 |
| 1981 | 1.826 |
| 1982 | 1.655 |
| 1983 | 1.305 |
| 1984 | 1.100 |
| 1985 | 1.037 |
| 1986 | 1.001 |
| 1987 | 1.194 |
| 1988 | 1.379,6 |
| 1989 | 1.374,8 |
| 1990 | 1.761,9 |
| 1991 | 1.774 |
| 1992 | 1.993,1 |
| 1993 | 1.920 |
| 1994 | 1.957,1 |
| 1995 | 2.189,8 |
| 1996 | 2.263,5 |
| 1997 | 2.104,2 |
| 1998 | 2.173,2 |
| 1999 | 5.141 |
| 2000 | 7.914,2 |
| 2001 | 8.165,7 |
| 2002 | 11.127,3 |
| 2003 | 12.493,4 |
| 2004 | 17.372,3 |
| 2005 | 13,3 δις ευρώ |

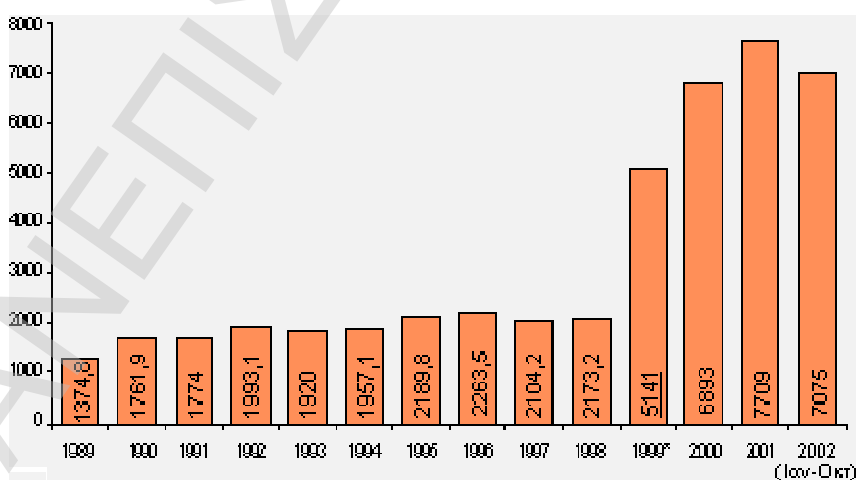
Διάγραμμα 3.2



Διάγραμμα 3.3

Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002 (ποσά σε εκατ. \$ ΗΠΑ και από 2000 σε Ευρώ)

Πηγή: Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος



Πίνακας 3.7

Διαχρονική εξέλιξη Ναυτιλιακού, Μεταναστευτικού και Τουριστικού Συναλλάγματος

Όπου :

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ: Το Ναυτιλιακό Συναλλάγμα για τα έτη 1951 - 2005

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ: Το Μεταναστευτικό Συναλλάγμα για τα έτη 1951 - 2005

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΧΩΡΙΣ ΕΕ: Το Μεταναστευτικό Συναλλάγμα για τα έτη 1951 - 2005 χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν οι επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση μετά το έτος 1980

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ: Το Συνολικό Τουριστικό Συναλλάγμα για τα έτη 1951 - 2005

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ: Το σύνολο των Αδήλων Πόρων για τα έτη 1951 - 2005

Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ, εκτός από τα έτη 1998 κι εξής που είναι εκφρασμένα σε εκατομμύρια ευρώ και σημειώνονται με αστερίσκο.

ΠΗΓΗ: Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, Τράπεζα της Ελλάδος, έτη 1951 – 2005

| ΕΤΟΣ | ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ | ΜΕΤΑΝΑΣΤΕ ΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜ | ΜΕΤΑΝΑΣΤΕ ΥΤΙΚΟ ΧΩΡΙΣ ΕΕ | ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜ |
|-------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1951 | 23406 | 16983 | 16983 | 6496 | 74154 |
| 1952 | 30819 | 17955 | 17955 | 9585 | 84154 |
| 1953 | 22804 | 45588 | 45588 | 22725 | 119328 |
| 1954 | 28136 | 47019 | 47019 | 25325 | 143414 |
| 1955 | 35525 | 50654 | 50654 | 29125 | 179932 |
| 1956 | 48262 | 60876 | 60876 | 31218 | 212981 |
| 1957 | 66593 | 74950 | 74950 | 41474 | 276702 |
| 1958 | 60310 | 76651 | 76651 | 36195 | 217571 |
| 1959 | 60312 | 88591 | 88591 | 14667 | 237179 |
| 1960 | 76513 | 90394 | 90394 | 49260 | 273179 |
| 1961 | 102066 | 98277 | 98277 | 62469 | 319574 |
| 1962 | 108676 | 117161 | 117161 | 75986 | 379565 |
| 1963 | 125266 | 128523 | 128523 | 95413 | 454303 |
| 1964 | 147211 | 176836 | 176836 | 90880 | 479484 |
| 1965 | 163801 | 206940 | 206940 | 107575 | 549395 |
| 1966 | 182541 | 234967 | 234967 | 143458 | 635949 |
| 1967 | 214426 | 232067 | 232067 | 126768 | 659006 |
| 1968 | 242868 | 239381 | 239381 | 120263 | 718602 |
| 1969 | 242078 | 276997 | 276997 | 149470 | 786053 |
| 1970 | 269772 | 342892 | 342892 | 193556 | 940361 |
| 1971 | 369225 | 469665 | 469665 | 305299 | 1292339 |
| 1972 | 435581 | 575295 | 575295 | 392700 | 1605917 |
| 1973 | 600087 | 735367 | 735367 | 514872 | 2195415 |
| 1974 | 867100 | 673500 | 673500 | 447600 | 2399000 |
| 1975 | 844845 | 781554 | 781554 | 643557 | 2725135 |
| 1976 | 914149 | 803184 | 803184 | 823665 | 3023772 |
| 1977 | 1126626 | 925495 | 925495 | 980597 | 3700119 |
| 1978 | 1777166 | 985438 | 985438 | 1326301 | 4422620 |
| 1979 | 1518892 | 1168979 | 1168979 | 1662308 | 5663002 |
| 1980 | 1815871 | 1083815 | 1083815 | 1733532 | 6159378 |
| 1981 | 1826359 | 1241289 | 1093185 | 1880958 | 6482011 |
| 1982 | 1656607 | 1602937 | 1052937 | 1527248 | 6097559 |
| 1983 | 1308680 | 1770051 | 935851 | 1175727 | 5288683 |
| 1984 | 1094710 | 1636695 | 921795 | 1312751 | 5288683 |
| 1985 | 1038527 | 1670278 | 801155 | 1428030 | 5260513 |
| 1986 | 1000881 | 2377871 | 985824 | 1834218 | 6511660 |
| 1987 | 1193073 | 3045341 | 1379805 | 2268123 | 8566667 |
| 1988 | 1379594 | 3663728 | 1729071 | 2396083 | 10099019 |
| 1989 | 1374819 | 4017437 | 1415694 | 1975984 | 10281220 |
| 1990 | 1761857 | 4732527 | 1831527 | 2586768 | 13040815 |
| 1991 | 1774004 | 6204826 | 2170826 | 2567381 | 15353775 |
| 1992 | 1993097 | 6493724 | 2435724 | 3271781 | 17265377 |
| 1993 | 1919961 | 6520629 | 2417629 | 3335150 | 17023070 |
| 1994 | 1957128 | 6969016 | 2662016 | 3904883 | 18767158 |
| 1995 | 2189771 | 8043397 | 3075397 | 4135797 | 20770428 |
| 1996 | 2263461 | 8056462 | 2999462 | 3723147 | 20444113 |
| 1997 | 2111288 | 7534626 | 2921626 | 3772771 | 19967519 |
| *1998 | 2.173.200 | 6231,2 | 2365,6 | 5513,8 | 9968,3 |
| *1999 | 5141000 | 6284,6 | 2880,9 | 8296,2 | 15575,5 |
| *2000 | 6893000 | 8507,7 | 3266,8 | 10061,2 | 20977 |
| *2001 | 7709000 | 8945,9 | 3024,2 | 10579,9 | 22075,9 |
| *2002 | 7075000 | 7801,4 | 2343,4 | 10284,7 | 21131,4 |
| *2003 | 9569,8 | 6424,9 | 2277,3 | 11506,5 | 21430,3 |
| *2004 | 13307,0 | 6356,0 | 2275,7 | 15467 | 26742,5 |
| *2005 | 13871,4 | 6876,4 | 2261,0 | 11036,5 | 27560,5 |

Πίνακας 3.8

Διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ

| ΕΤΟΣ | ΑΕΠ |
|------|----------|
| 1974 | 507328 |
| 1975 | 593181 |
| 1976 | 727240 |
| 1977 | 844628 |
| 1978 | 1016709 |
| 1979 | 1245376 |
| 1980 | 1768037 |
| 1981 | 2107198 |
| 1982 | 2606349 |
| 1983 | 2733244 |
| 1984 | 3362588 |
| 1985 | 4136783 |
| 1986 | 4872642 |
| 1987 | 5464645 |
| 1988 | 9169,0 |
| 1989 | 10895,2 |
| 1990 | 13143,1 |
| 1991 | 16230,5 |
| 1992 | 18766,1 |
| 1993 | 21135,7 |
| 1994 | 23983,6 |
| 1995 | 26883,5 |
| 1996 | 29697,7 |
| 1997 | 97235 |
| 1998 | 105773 |
| 1999 | 112686 |
| 2000 | 121668 |
| 2001 | 131026 |
| 2002 | 141354 |
| 2003 | 153472,1 |
| 2004 | 165280,5 |

Παρακάτω επιχειρούμε να δείξουμε κατά πόσο οι εισπράξεις που πραγματοποιούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου. Για να δείξουμε κάτι τέτοιο δανειζόμαστε στοιχεία από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 3.9.

Θα χρησιμοποιήσουμε έναν πρόχειρο τύπο τον οποίο χρησιμοποιεί και ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος στην τελευταία έκθεση 2005 για το έτος 2004. Παίρνονται έτοιμα τα στοιχεία του εμπορικού ισοζυγίου, ενδεικτικά για τα τελευταία 13 έτη τα οποία έχουν αρνητικό πρόσημο, διότι φανερώσουν ότι το εμπορικό ισοζύγιο είναι ελλειμματικό. Ακόμη, παρουσιάζονται οι καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα νούμερα της δεύτερης στήλης «καθαρές εισροές» προκύπτουν αν από τις εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές αφαιρεθούν οι πληρωμές για θαλάσσιες μεταφορές.

Τέλος, στην τρίτη στήλη «ποσοστό % κάλυψη» διαφαίνεται το ποσοστό τοις εκατό κάλυψης του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου το οποίο δείχνει κάθε φορά ότι για παράδειγμα, για το έτος 1985 οι καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές κάλυψαν το 13% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Από το 1986 έως το 1988 κυμάνθηκε σε παρόμοια επίπεδα και ακολούθησε καθοδική πορεία έως το 1992. Έπειτα σημείωσε άνοδο ως το 1993 (με 13%) κι έπειτα σε καθοδική τροχιά.

Ο καθηγητής Λίβας Πέτρος στην ερευνά του αναφέρει για το έτος 2000: το εισρεύσαν καθαρό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που κατά το 2000 ανήλθε σε 1535 δις δρχ. κάλυψε ένα σημαντικό μέρος του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας και συγκεκριμένα το 20,1% του ελλείμματος. Όμως, θα πρέπει να τονιστεί πως οι δαπάνες που έγιναν στο εσωτερικό της χώρας λόγω του ειρεύσαντος συναλλάγματος δημιούργησαν ζήτηση για εισαγόμενα αγαθά και υπηρεσίες που ανήλθαν στο ποσό των 502,7 δις δρχ. Έτσι, η καθαρή συμβολή στο συνάλλαγμα από την ποντοπόρο ναυτιλία ανήλθε σε 1032,3 δις δρχ. ποσό που αντιστοιχεί στο 13,5% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Για το έτος 2004, όπως δημοσιεύθηκε στην έκθεση του Διοικητή, το ποσοστό ανέρχεται σε 31%!

Βέβαια, να αναφερθεί πληροφοριακά ότι ομοίως χρησιμοποιώντας τις καθαρές εισροές απ' τις θαλάσσιες μεταφορές και το ΑΕΠ προκύπτει ως ποσοστό τοις εκατό του ΑΕΠ και χρησιμοποιώντας, ομοίως, τις καθαρές εισροές απ' τις θαλάσσιες μεταφορές και το ισοζύγιο υπηρεσιών, προκύπτει ως ποσοστό τοις εκατό του ισοζυγίου πληρωμών.

Χρησιμοποιώντας τους τύπους:

Πίνακας 3.9

Τύπος 1

Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές = εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές – πληρωμές για τις θαλάσσιες μεταφορές

Τύπος 2

Εμπορικό ισοζύγιο καθαρές εισροές
100 X;
X = ποσοστό % κάλυψης του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου

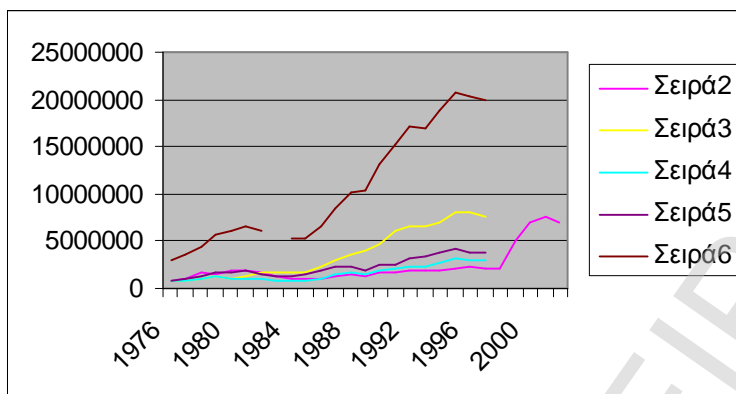
Πίνακας 3.10

Ποσοστό κάλυψης του ισοζυγίου

ΠΗΓΗ: επεξεργασία των στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδας

| ΕΤΟΣ | ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ | ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΙΣΡΟΕΣ | % ΚΑΛΥΨΗΣ |
|------|-------------------|-----------------|-----------|
| 1985 | -6267997 | 833633 | -13,29983 |
| 1986 | -5685784 | 805194 | -14,16153 |
| 1987 | -6942527 | 962063 | -13,85753 |
| 1988 | -7631133 | 1141326 | -14,95618 |
| 1989 | -9120290 | 1124094 | -12,3252 |
| 1990 | -12327689 | 1476058 | -11,97352 |
| 1991 | -12307497 | 1397245 | -11,3528 |
| 1992 | -13893218 | 1570587 | -11,3047 |
| 1993 | -12581184 | 1626163 | -12,92536 |
| 1994 | -13522781 | 1643365 | -12,15257 |
| 1995 | -17145751 | 1768166 | -10,31256 |
| 1996 | -18365538 | 1832280 | -9,976729 |
| 1997 | -18270774 | 1717558 | -9,400576 |
| 2002 | -22708,7 | 3987,4 | -17,56 |
| 2003 | -22643,5 | 5143,3 | -22,71 |
| 2004 | -25435,8 | 7918,3 | -31,13 |

Διάγραμμα 3.4



Με βάση τα παραπάνω στοιχεία του Πίνακα 3.7 και με τη βοήθεια του διαγράμματος 3.4 θα μπορούσε κανείς να εξάγει σημαντικά συμπεράσματα. Όσον αφορά στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρατηρείται μια σταδιακή άνοδος με την πάροδο των ετών, ιδιαίτερα κατά την περίοδο των ετών 1961-1981. Από το έτος 1979 και εξής σημειώνεται μια άνθηση η οποία έχει αντίκτυπο και στα νούμερα όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα. Ομοίως τα τελευταία έτη σημειώνεται μια σταθερή αυξητική πορεία. Ιδιαίτερα ξεχωρίζουν τα έτη 1978 και 1980-1981. Μετά απ' αυτά τα έτη σημειώνεται μείωση στο έτος 1982, τα έτη 1981 – 1987 σημειώθηκε μια βαθιά και παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση, αλλά ξεκινά πάλι ανοδική πορεία. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερβαίνει το μεταναστευτικό και το τουριστικό. Μεγάλη είναι η άνοδος τα πιο πρόσφατα έτη μετά το 1999 γεγονός που βεβαίως σχετίζεται με την αυξημένη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Σε γενικές γραμμές ισχύουν τα παραπάνω, όμως έπειτα από προσεκτική παρατήρηση καταλαβαίνουμε πως ο πραγματικός λόγος που εξηγεί την πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι ότι η ζήτηση για τη ναυτιλία υπήρξε πάντοτε εξαρτημένη από το εμπόριο. Αυτό σημαίνει ότι μια αύξηση στη βιομηχανική παραγωγή λόγω αυξημένων καταναλωτικών αναγκών συνεπάγεται αύξηση του θαλασσιού εμπορίου, δηλαδή αύξηση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, γεγονός που συνεπάγεται αύξηση του επιπέδου των ναύλων, που αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων των ναυτιλιακών εταιριών.

Η εξέλιξη αυτή όπως περιγράφηκε συμβαίνει όταν η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες υπερβαίνει την προσφορά ενεργούς χωρητικότητας του στόλου, γι' αυτό και πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν η παρουσίαση της δομής του στόλου

του δευτέρου κεφαλαίου. Ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα έχουμε στην περίπτωση που η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι μικρότερη από την προσφορά της ενεργούς χωρητικότητας. Άρα σ' αυτή τη φάση χρειαζόμαστε μια συνοπτική ανάλυση της διάρθρωσης του θαλασσιού εμπορίου. Επίσης, εκτός των μεταφερομένων φορτίων αξίζει να αναφερθεί και η γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται η ναυτιλιακή αγορά.

Έτσι, κατά τις δεκαετίες 1940 και 1950 οι Έλληνες υιοθετούσαν σημαίες ευκαιρίας, ενώ τα φορτία που μετέφεραν ήταν για τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη δυτική Ευρώπη, άρα ταξίδευαν στον Ατλαντικό ωκεανό και τα ευρωπαϊκά ύδατα. Τότε η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών βρίσκονταν σε ανοδική πορεία και ανασυγκροτείται η Ευρώπη. Τις δεκαετίες 1960 και 1970 άρχισαν να μεταφέρουν διαρκώς περισσότερα φορτία προς τις αναπτυσσόμενες και τις σοσιαλιστικές χώρες και την Ιαπωνία, άρα οι γεωγραφικοί δρόμοι είναι ο Ινδικός και Ειρηνικός Ωκεανός. Η αξιοσημείωτη ανάπτυξη της Ιαπωνίας σε συνδυασμό με τις αυξανόμενες οικονομίες των αναπτυσσομένων και σοσιαλιστικών χωρών καθώς και των νέων «τίγρων» της νοτιοανατολικής Ασίας, είχαν ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση του βάρους από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό και Ινδικό ωκεανό. Άρα η αγορά διευρύνεται.

Από το 1945 μέχρι και το 1973 η παγκόσμια οικονομία είχε μια ανοδική πορεία. Ο όγκος του θαλασσιού εμπορίου εξαπλασιάστηκε από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έως το 1973. Συγκεκριμένα από 490 εκατ. μετρικούς τόνους το 1948 ανήλθε σε 3.210 εκατ. μετρικούς τόνους το 1973²⁷. Είναι γεγονός ότι αυτή άνοδος οφείλεται στον εννεαπλασιασμό των μεταφορών υγρών φορτίων, κυρίως του πετρελαίου και των πετρελαιοειδών προϊόντων. Τα έτη αυτά μάλιστα η άνοδος του ισοζυγίου βαίνει ανοδική πράγμα μάλιστα που εξηγεί τη σχέση μεταξύ αύξησης της θαλάσσιας μεταφοράς και των οικονομικών μεγεθών!

Το 1973, όμως, σημειώθηκε μια κάθετη άνοδο στις τιμές του πετρελαίου και αυτό προκάλεσε βαθιά κρίση στις οικονομίες της βιομηχανικής Δύσης και πτώση στο θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου. Σημαντικό ρόλο σ' αυτήν την εξέλιξη διαδραμάτισε ο ΟΠΕΚ (Οργανισμός ΠΕτρελαιοπαραγωγών Κρατών)²⁸. Προς το τέλος της δεκαετίας το 1979 σημειώθηκε η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση, όταν η τιμή του πετρελαίου έφτασε

²⁷ Χαρλαντή Τ., *Περί της εμπορικής ημών ναυτιλίας. Η ιστορία του ελληνόκτητου διεθνούς στόλου ελεύθερων φορτηγών πλοίων στο 19^ο και 20^ο αιώνα*, 2000, σελ.387-388.

²⁸ Γεωργαντόπουλος Ε. Βλάχος Γ. Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδ. Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1997 σελ, 321-323.

τα 18 \$ / βαρέλι. Η αύξηση αυτή ήταν συνέπεια της πολιτικής που ακολούθησε ο ΟΠΕΚ με επιβολή ποσοτώσεων παραγωγής για τις χώρες μέλη του, προκειμένου να επιτύχει ικανοποιητικά επίπεδα τιμής για το πετρέλαιο. Τέλος, ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ είχε σημαντική επίδραση, εφόσον η καταστροφή κοιτασμάτων, αποθηκών και αγωγών μείωσε την προσφερόμενη ποσότητα πετρελαίου. Βεβαίως και το αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων αντικατοπτρίζεται στον πίνακα 3.7 και είναι ορατή η μείωση στην εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Τη δεκαετία 1980 οι εμπορικοί εταίροι και οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν ίδιοι, αλλά ξαναρχίζει η χρήση σημαίων «ανοιχτού νηολογίου». Το 1985 ομοίως, ήταν ένα έτος κρίσης για την αγορά πετρελαίου, ήταν αποκορύφωμα της κρίσης που είχε ήδη αρχίσει από το 1979. Ομοίως, από τα στοιχεία του πίνακα 3.6 είναι και για τα έτη 1985 και 1986 φανερό η μείωση στο εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα και το σύνολο των αδήλων πόρων. Λέγεται πως οι έλληνες ανήκαν στο μόνο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κράτος που επέζησε από τις αλλεπάλληλες κρίσεις χωρίς ιδιαίτερες απώλειες, συνεχίζοντας ανοδική πορεία μέχρι το γύρισμα του 21^{ου} αιώνα²⁹.

Για το έτος 1995 ο καθηγητής κ. Γουλιέλμος Α.³⁰ έγραψε «οι ναυτιλιακές εταιρίες εισάγουν στη χώρα μέρος των εισπράξεων τους σε συνάλλαγμα (κυρίως \$ ΗΠΑ). Το μεγαλύτερο μέρος εισάγουν οι ναυτιλιακές εταιρίες του Ν. 89/67, που το 1995 έφτασε τα 1.522 εκατ. \$. Οι υπόλοιπες εταιρίες, εκτός εκείνων του Ν. 89, αν και είναι πολυάριθμες εισήγαγαν μόνο 668 εκατ. \$, δηλαδή πολύ μικρότερη εισροή συναλλάγματος. Αυτό διότι οι εταιρίες αυτές δεν πραγματοποιούν όλες τις ναυλώσεις τους σε συνάλλαγμα.»

Επίσης, τόνισε, «σε μια χώρα με χρόνια ελλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο θεωρείται σημαντική η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο κεφάλαιο των καθαρών αδήλων πόρων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερέβαινε το ταξιδιωτικό στην περίοδο 1956-1976 και από το 1974 και το μεταναστευτικό. Το πρώτο τετράμηνο του 1995 το εμπορικό ισοζύγιο παρουσίασε έλλειμμα 5,5 δις \$. Η δημιουργία όμως ικανών συναλλαγματικών αποθεμάτων (16 δις \$ στο τέλος του πρώτου τετραμήνου του 1996 σε ξένο συνάλλαγμα) και οι μονομερείς μεταβιβαστικές εισροές από την ΕΕ που έφτασαν τα 4 δις \$ το 1995 μείωσαν τη σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην κάλυψη του ελλειμματικού ισοζυγίου πληρωμών. Η συμβολή του ναυτιλιακού

²⁹Χαρλαύτη Τ., *Περί της εμπορικής ημών ναυτιλίας. Η ιστορία του ελληνόκτητου διεθνούς στόλου ελεύθερων φορτηγών πλοίων στο 19^ο και 20^ο αιώνα*, 2000, σελ. 414.

³⁰ Γουλιέλμος Α., *Σχόλιο στην εργασία του Ιωάννου Τζωάννου*, σελ. 635.

συναλλάγματος θα είναι και πάλι σημαντική στο άμεσο μέλλον μετά το τέλος των μονομερών μεταβιβαστικών εισροών της ΕΕ προς την Ελλάδα.»

Πίνακας 3.11

Ποσοστά κάλυψης ελλείμματος εμπορικού ισοζυγίου

| Από: | 1993 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Ναυτιλιακό Συναλλάγμα | 12,9 | 10,0 | 8,7 | 10,1 | 15,4 | 20,1 |
| Μεταβιβάσεις από Ε.Ε. | 32,3 | 27,5 | 26,6 | 29,2 | 25,2 | 18,1 |

Πηγή: Λίβας Πέτρος

Παρατηρώντας τις εισπράξεις των αδήλων πόρων βλέπουμε ότι καλύπτουν τις περισσότερες φορές το 100% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, αυτό όμως δεν είναι ολότελα σωστό διότι υπάρχει και η βοήθεια από την ΕΕ δηλαδή οι μεταβιβάσεις από την ΕΕ, οι οποίες εμφανίζονται από το 1981 και μετά γι' αυτό και στον παραπάνω πίνακα εμφανίζονται τόσο οι εισπράξεις με τις επιδοτήσεις από την ΕΕ στην τρίτη στήλη όσο και οι εισπράξεις χωρίς τις επιδοτήσεις από την ΕΕ στην τέταρτη στήλη.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του Πέτρου Λίβα³¹ για το έτος 2000 η δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι καθαρά εξαγωγική και όπως προκύπτει από το ισοζύγιο πληρωμών, οι καθαρές εισροές συναλλάγματος από θαλάσσιες μεταφορές αγαθών (εισπράξεις μείον πληρωμές συναλλάγματος) ανήλθαν στο ποσό των 1535 δις. δρχ. Το ποσό αυτό κάλυψε το 20,1 % του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Σημειώνεται ότι κατά το ίδιο έτος οι καθαρές μεταβιβάσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση κάλυψαν το 18,1% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Βέβαια, το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου επιβαρύνθηκε από τις εισαγωγές που δημιούργησαν οι δαπάνες στο εσωτερικό του εισρεύσαντος ναυτιλιακού συναλλάγματος και συγκεκριμένα κατά 502,7 δις δρχ. ή 6,6% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

³¹ Λίβας Πέτρος, *Πώς κατανέμεται η ωφέλεια από τη ναυτιλία στους διάφορους κλάδους.*

Συμπερασματικά, από την παραπάνω ανάλυση των ιστορικών εξελίξεων σε συνάρτηση με τα στοιχεία που παρατίθενται στον πίνακα προκύπτει ότι υπάρχει αναλογία στη σχέση μεταξύ της ναυτιλιακής δραστηριότητας και του συναλλάγματος που εισάγεται στη χώρα.

3.4 Η συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.^{32,33}

Είναι γεγονός πως ένας από τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας που διατηρεί υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας αν και δραστηριοποιείται στον διεθνή χώρο είναι ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας. Όπως δείχθηκε ως τώρα η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας είναι πολύ μεγάλη. Είναι γεγονός πως οι καθαρές εισροές από τις μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες αποτελούνται κυρίως από τη ναυτιλία, αποτελούν το 40% περίπου του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών και το 4,3% του ΑΕΠ. Οι εισροές αυτές χρηματοδοτούν κι ένα αξιόλογο ποσοστό του εμπορικού ελλείμματος.

Ας αναλογιστούμε προηγουμένως την κατάσταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σύμφωνα και με τα στοιχεία της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD). Με βάση αυτά τα στοιχεία η Ελλάδα κατέχει το 1/5 του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά στην μεταφορική ικανότητα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι υπερτριπλάσιος σε όρους deadweight από κάθε άλλη χώρα εκτός της Ιαπωνίας και της Νορβηγίας. Η παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς είναι πολύ ισχυρή χάρη στο υψηλό επίπεδο κατάρτισης των Ελλήνων ναυτικών και στην σωστή επενδυτική πολιτική των Ελλήνων εφοπλιστών. Να αναφερθεί ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δείχνουν προτίμηση στα δεξαμενόπλοια³⁴ και στα πλοία ξηρού φορτίου που θα πρέπει να συνδυαστεί με όσα πρόκειται να αναφερθούν παρακάτω. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες συντελούν ώστε η εμπορική

³² Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2003, *Η συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2004, σελ 279-284.

³³ Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2004, *Οι εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία και η συμβολή της στην εθνική οικονομία*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2005.

³⁴ Εφημερίδα ΗΜΕΡΗΣΙΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ειδική έκδοση, *Αυξάνονται οι εταιρίες, πληθαίνει ο ελληνόκτητος στόλος*, Ιούνιος 2004.

ναυτιλία να αποτελεί σημαντική πηγή συναλλαγματικής εισροής, με μεγάλη άνοδο τα τελευταία χρόνια.

Οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες προέρχονται κατά τα 3/4 από ναυτιλιακές υπηρεσίες και μόνο το 1/4 αυτών είναι αποτέλεσμα της ενδοκοινοτικής μεταφορικής δραστηριότητας διότι είναι γνωστή η ενίσχυση της μεταφορικής δραστηριότητας από τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της αμερικάνικης και κινέζικης οικονομίας. Οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες έχουν πενταπλασιαστεί από το 1998 έως το 2004, από 1.498,2 σε 7.918,3 εκατ. ευρώ. Θα πρέπει όμως στο σημείο αυτό να διευκρινιστεί ότι λόγω της ανατίμησης του ευρώ έναντι του δολαρίου τα τελευταία λίγα χρόνια, οι εισπράξεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος παρουσιάζονται μειωμένες.

Η μεγάλη ζήτηση για πετρέλαιο λόγω της ανάπτυξης της αμερικανικής και κινεζικής οικονομίας οδήγησε και στην αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, εφόσον επιτάχυνε τον ρυθμό αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών, από 3,1% το 2002 σε 4,5% το 2003. Αυτές οι εξελίξεις σε σύγκριση με τη νέα νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος περιόρισε την προσφερόμενη ποσότητα των πλοίων πράγμα που προκάλεσε την κατακόρυφη άνοδο του κόστους για τη μεταφορά φορτίων πετρελαίου. Το αποτέλεσμα ήταν οι ναύλοι ξηρού φορτίου, στα τέλη του 2004, σύμφωνα με τον δείκτη BDI (Baltic Dry Index) να έχουν υπερπενταπλασιαστεί από το 2001, ενώ αυτοί των δεξαμενοπλοίων να έχουν εκτιναχθεί στο πιο ψηλό σημείο για τα τελευταία 30 χρόνια. Για το 2001 ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) έδειχνε 876 μονάδες, το 2002 1.738 μονάδες και στο τέλος του 2003 4.765 μονάδες. Σπουδαία χρονιά υπήρξε το 2004 όπου στις 6 Δεκεμβρίου σημειώθηκε η ιστορική τιμή των 6.208 μονάδων! Όσο για τους ναύλους των δεξαμενοπλοίων το 2004 αυξήθηκαν πολύ και έφτασαν στην ιστορική τιμή των 3.194 μονάδων στις 17 Νοεμβρίου 2004. Βέβαια, ο παγκόσμιος στόλος ανταποκρίθηκε στην πίεση της αγοράς με αύξηση της τάξης του 5%. Σ' αυτήν την αύξηση συνέβαλαν η μείωση του αριθμού των πλοίων που βρίσκονταν εκτός λειτουργίας (αργούσα χωρητικότητα) και η αναβολή διάλυσης παλιών πλοίων μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος των κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος.

Σπουδαίο λόγο για την αποκορύφωση των ναύλων έχει παίξει η μεγάλη ζήτηση από την Κίνα, της οποίας η οικονομία αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την άνοδο τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές αυτής της

χώρας, που μας ενδιαφέρουν από την άποψη της ανόδου της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας. Πέρα όμως από τη ζήτηση για πετρέλαιο όπως προαναφέρθηκε, αυξήθηκαν και οι εισαγωγές της Κίνας σε πρώτες ύλες, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Αυτό σημαίνει μεγάλη άνοδο στους ναύλους ξηρών φορτίων. Ωστόσο, η αύξηση των ευρωπαϊκών, ιαπωνικών και αμερικανικών εισαγωγών άνθρακα οδήγησε σε άνοδο των ναύλων ακόμα περισσότερο. Αναλυτικότερα στο επόμενο κεφάλαιο αναφέρεται η περίπτωση της Κίνας.

Από την άλλη πλευρά οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς έχουν πλούσιες σοδειές σιτηρών σε αντίθεση με την Ευρώπη που το 2003 είχε μια από τις χειρότερες σοδειές, λόγω των καιρικών συνθηκών που επικράτησαν εκείνο το καλοκαίρι. Σύμφωνα με τους αναλυτές τα σιτηρά κατέχουν μικρό μερίδιο στη θαλάσσια μεταφορά, αλλά όταν υπάρχει περιορισμός στην προσφορά θα οδηγήσει σε άνοδο των τιμών λόγω της ανελαστικότητας που επικρατεί στην προσφορά τονάζ σε βραχυχρόνιο διάστημα.

Αξιοσημείωτη είναι η δραστηριότητα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ, New York Stock Exchange NYSE και American Exchange AMEX. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες είτε μέσω δημόσιας εγγραφής είτε μέσω αυξήσεων κεφαλαίου, άντλησαν από τις χρηματιστηριακές αγορές κεφάλαια της τάξης των 550 εκατ. δολαρίων το έτος 2004. Αυτή η έντονη δραστηριότητα συνεχίστηκε και το πρώτο τρίμηνο του 2005 όπου αντλήθηκαν κεφάλαια άνω των 600 εκατ. δολαρίων.

Για το έτος 2005³⁵ οι ακαθάριστες εισπράξεις από μεταφορικές και κυρίως ναυτιλιακές υπηρεσίες αυξήθηκαν κατά 564 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με τις ιδιαίτερα υψηλές εισπράξεις του 2004 και ανήλθαν στα 13.871 εκατ ευρώ, ενώ οι ακαθάριστες αυξήθηκαν κατά 509 ευρώ και έφτασαν τα 6.238 εκατ. ευρώ. Αν και στις διεθνείς ναυλαγορές επικράτησαν πτωτικές τάσεις κατά τη διάρκεια του 2005, οι καθαρές εισπράξεις από ναυτιλιακές υπηρεσίες όχι μόνο δε μειώθηκαν, αλλά αντίθετα αυξήθηκαν κατά 55 εκατ. ευρώ. Το 2005 ο δείκτης BDI παρουσίασε πτώση της τάξης του 50%, ενώ η πτώση του αντίστοιχου δείκτη για πλοία μεταφοράς πετρελαίου BDTI έφτασε το 10%. Οι πτωτικές τάσεις στις διεθνείς ναυλαγορές οφείλονται στην αύξηση του παγκόσμιου στόλου λόγω της παραλαβής νέων πλοίων και της περιορισμένης, απ' ότι αναμενόταν, απόσυρσης παλαιότερων πλοίων. Η πτωτική κίνηση των πετρελαιοφόρων οφείλεται στην αύξηση του στόλου των

³⁵ Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2005, *Ισοζύγιο υπηρεσιών*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2006, σελ. 332.

δεξαμενοπλοίων, που προήλθε τόσο από τις νέες παραλαβές όσο και από τη διάλυση, σε περιορισμένη έκταση παλαιών πλοίων, λόγω των αυξημένων ναύλων του προηγούμενου έτους 2004. Όμως οι ανάγκες για εισαγωγή πετρελαίου εκ μέρους των ΗΠΑ μετά τους τυφώνες που έπληξαν τις νότιες πολιτείες και η συνεχιζόμενη αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου στην Κίνα, βέβαια σε χαμηλότερους ρυθμούς απ' ότι το 2004, συνέβαλαν στην αναστροφή αυτής της τάσης το πρώτο τρίμηνο του 2005. Παρόμοια ήταν η κατάσταση και στα πλοία ξηρού φορτίου, όπου η μείωση των ναύλων μπορεί ν' αποδοθεί στις παραδόσεις νέων πλοίων που έγιναν το 2004 καθώς και στο γεγονός ότι οι αποσύρσεις πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας ήταν λιγότερες απ' ότι αναμενόταν. Οι παράγοντες αυτοί οδήγησαν στην αύξηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας.

Ακόμη, κατά το πρώτο τρίμηνο του 2005 μειώθηκε ο χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια και περιορίστηκε ο συνωστισμός τους στα κινέζικα λιμάνια, γεγονός που αύξανε με τη σειρά τους τα επίπεδα των ναύλων. Όσον αφορά την Ελλάδα, εκτιμάται ότι η παραμονή στα επίπεδα του 2004 επιτεύχθηκε χάρη στην αύξηση του ελληνόκτητου στόλου και κυρίως στη μίσθωση πλοίων βάση ναυλοσύμφωνων τα οποία συνάφθηκαν πριν από την πτώση των ναύλων.

Η πρόβλεψη που επικρατεί ότι και τα επόμενα χρόνια θα συνεχιστεί η άνοδος της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας χάρη στις ΗΠΑ και την Κίνα, δημιουργεί ευεργετικές επιδράσεις στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών μέσω της αύξησης των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος. Για το 2005 όμως αναμενόταν η παραλαβή των νέων πλοίων που θα υπερκαλύψουν τις διαλύσεις, λόγω της νέας ρύθμισης από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO, κι έτσι θα σταθεροποιηθούν οι ναύλοι.

Συμπερασματικά, και εν συντομία, οι λόγοι που οδήγησαν σε άνοδο της ναυτιλιακής δραστηριότητας μπορούν να συνοψιστούν στους παρακάτω³⁶:

- ◆ *Εισαγωγές πρώτων υλών από την Κίνα.* Λόγω του υψηλού ρυθμού ανάπτυξης της Κίνας, σημειώθηκαν αυξημένες εισαγωγές πρώτων υλών κυρίως σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα. Το έτος 2004 η αύξηση στην παραγωγή χάλυβα στην Κίνα ξεπέρασε το 23%, για την οποία παραγωγή απαιτείται η χρήση του σιδηρομεταλλεύματος και του άνθρακα.

³⁶ Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2004, *Οι εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία και η συμβολή της στην εθνική οικονομία*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2005, σελ. 284 – 288.

◆ *Ενεργειακές ανάγκες της Κίνας.* Οι μεγάλες ενεργειακές ανάγκες της Κίνας περιόρισαν τις εξαγωγές θερμικού άνθρακα στις γειτονικές χώρες, κι έτσι αυτές στράφηκαν σε πιο απομακρυσμένες πηγές για εισαγωγή άνθρακα.

◆ *Συμφόρηση λιμένων.* Η αύξηση του χρόνου αναμονής των πλοίων στα λιμάνια φόρτωσης αλλά και εκφόρτωσης, τόσο στην Κίνα, όσο και στις ΗΠΑ.

◆ *Αποθεματοποίηση άνθρακα.* Λόγω των υψηλών θερμοκρασιών κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού το 2003, αυξήθηκε η ζήτηση για κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, λόγω της εντατικής λειτουργίας των κλιματιστικών μηχανημάτων. Έτσι, οι ευρωπαϊκές εταιρίες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας υποχρεώθηκαν να καταναλώσουν μεγαλύτερες ποσότητες άνθρακα για τις ανάγκες της παραγωγής τους. Το αποτέλεσμα ήταν να μην υπάρξει επαρκής αποθεματοποίηση για τις ανάγκες του χειμώνα, κι έτσι να αυξηθεί η ζήτηση στα τέλη του 2003 και στις αρχές του 2004 από τα ορυχεία της Νοτίου Αφρικής και της Αυστραλίας.

◆ *Μεταφορά σιτηρών.* Οι μεταφερόμενες ποσότητες των σιτηρών δεν σημείωσαν κάποια μεταβολή, ωστόσο όμως, αυξήθηκε η μεταφορά από την πλευρά της διανύομενης απόστασης, από τους παραδοσιακούς εξαγωγείς όπως είναι οι ΗΠΑ, λόγω της μεγάλης ζήτησης από την Ασία και της χαμηλής παραγωγής που σημειώθηκε στην ΕΕ και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

Όλα τα παραπάνω μας κάνουν κατανοητό το πλαίσιο στο οποίο κινείται η ναυτιλία και από ποιους παράγοντες επηρεάζεται κι αυτή με τη σειρά της ασκεί επίδραση στο ισοζύγιο υπηρεσιών το οποίο εξετάζουμε. Κι άρα κατανοούμε κατά πόσο η σχέση μεταξύ ναυτιλίας και εξωτερικού τομέα της οικονομίας λειτουργεί όσο αποδοτικά θα έπρεπε.

4. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΝΔΕΧΕΤΑΙ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΣΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

4.1 Ο ρόλος της Κίνας στην πρόσφατη επιτάχυνση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας.

Η θέση της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία γίνεται όλο και πιο σημαντική τα τελευταία χρόνια, γι' αυτό και κρίνεται απαραίτητο να εξεταστεί σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Παρακάτω αναφέρονται εν συντομία τα βασικότερα χαρακτηριστικά της οικονομίας της Κίνας. Καταρχήν τα τελευταία 25 χρόνια η οικονομία της Κίνας μεγεθύνεται με ετήσιους ρυθμούς από 4% έως και 15%. Επίσης, αφετηρία αυτής της εξέλιξης είναι η εφαρμογή μιας σειράς από οικονομικές μεταρρυθμίσεις καθώς και το άνοιγμα της εν λόγω οικονομίας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα. Αυτό επιτεύχθηκε με την ένταξη της χώρας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου στις 11 Δεκεμβρίου 2001. Επίσης, το εμπορικό ισοζύγιο της Κίνας με τις ΗΠΑ και την ευρωζώνη είναι πλεονασματικό υπέρ της Κίνας (παραμένει ωστόσο ελλειμματικό με τις χώρες της Ν.Α. Ασίας).

Είναι γεγονός ότι ο εξαιρετικά μεγάλος πληθυσμός και οι σημαντικότερες αναπτυξιακές δυνατότητες της Κίνας της επιτρέπουν να επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την παγκόσμια οικονομία. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, το 2003 η Κίνα ήταν η τέταρτη εξαγωγική δύναμη στον κόσμο και η τρίτη στις εισαγωγές αγαθών. Όσο για το εμπόριο υπηρεσιών είχε την ένατη θέση στις εξαγωγές και την όγδοη στις εισαγωγές παγκοσμίως.

Μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης των 25 το εμπόριο διπλασιάστηκε μεταξύ του 1999 και του 2003 και επικεντρώθηκε κυρίως σε προϊόντα μεταποίησης. Χαρακτηριστικό είναι πως το 2003 η Κίνα αποτελούσε τον τρίτο εξαγωγικό προορισμό της Ευρώπης των 25 και η δεύτερη σε μέγεθος πηγή των εισαγωγών της με βάση τα στοιχεία της EUROSTAT. Οι εξαγωγές της Ευρώπης των 25 προς την Κίνα αφορούν περισσότερο μηχανήματα και μεταφορικά μέσα.

Από την άλλη πλευρά όσον αφορά στις εμπορικές συναλλαγές της Ελλάδας με τη Κίνα, η αξία των ελληνικών εξαγωγών προς την Κίνα δεν υπερβαίνει το 0,5% των συνόλου των ελληνικών εξαγωγών, ενώ από την άλλη πλευρά η αξία των εισαγωγών

από την Κίνα είναι 3,5% του συνόλου των ελληνικών εισαγωγών. Εξάλλου, οι εξαγωγές προς την Κίνα αυξήθηκαν από 18,4 εκατ. ευρώ το 1999 σε 58,3 εκατ. ευρώ το 2004, ενώ κατά την ίδια περίοδο οι εισαγωγές αυξήθηκαν από 524 εκατ. ευρώ σε 1.419 εκατ. ευρώ. Έτσι, το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου με την Κίνα αυξήθηκε από 506 εκατ. ευρώ το 1999 σε 1.361 εκατ. ευρώ το 2004, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία όπως αυτά δημοσιεύτηκαν στην Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2004.

Οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ Ελλάδας και Κίνας βασίζονται στην εξαγωγή προς την Κίνα πρώτων υλών, όπως είναι τα ακατέργαστα μάρμαρα και το βαμβάκι για το οποίο υπάρχει μεγάλη ζήτηση λόγω της ανάπτυξης της κινέζικης κλωστοϋφαντουργίας. Από τα βιομηχανικά προϊόντα εξάγονται χημικά λιπάσματα καθώς χάλυβας και αλουμίνιο, συναλλαγή που ωφέλησε τις ελληνικές επιχειρήσεις. Από την Κίνα αντίστοιχα εξάγονται στην Ελλάδα πολλά βιομηχανικά προϊόντα τα οποία μάλιστα είναι πολύ ανταγωνιστικά συγκριτικά με τα εγχώρια ελληνικά. Ειδικότερα, ενδύματα, παιχνίδια, μικροσυσκευές, εργαλεία και κυρίως είδη της κλωστοϋφαντουργίας.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι ο ανταγωνισμός από τα κινέζικα προϊόντα έγινε εντονότερος μετά την 1^η Ιανουαρίου 2005, που έγινε η οριστική κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών στις εισαγωγές των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων, όπως προβλεπόταν από τη «Συμφωνία για την κλωστοϋφαντουργία και το ένδυμα» του 1995, του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Είναι γενικότερα γνωστό ότι η πραγματοποίηση των εμπορικών συναλλαγών αυξάνει τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Όντως, η Κίνα την τελευταία πενταετία έχει αυξήσει τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς είναι παραγωγός αγαθών που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Η αυξημένη ζήτηση σε συνδυασμό με την απόσταση της Κίνας από τις αγορές των προϊόντων της, όπως ΗΠΑ και Ευρώπη, συνεπάγεται την άνοδο των ναυτιλιακών ναύλων. Για την Ελλάδα, οι εισπράξεις απ' τις θαλάσσιες μεταφορές έφτασαν στο 55% το 2004 του συνόλου των εισπράξεων για υπηρεσίες που εξάγει η Ελλάδα στην Κίνα. Τέλος να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη της Κίνας αναμένεται να συνεχιστεί με την προετοιμασία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008. Τέλος, όλα τα προηγούμενα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την ελληνική ναυτιλία αλλά και την ελληνική και διεθνή οικονομία γενικότερα.

4.2 Το θεσμικό πλαίσιο του ΙΜΟ για τη ναυτιλία³⁷

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία έτη λόγω της παγκοσμιότητας του χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι εμπλεκόμενοι θεσμικοί φορείς έχουν προβεί στην υιοθέτηση κανονισμών οι οποίοι έχουν στόχο την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και την ασφάλεια του πλοίου και του ανθρωπίνου δυναμικού.

Λόγω των ατυχημάτων, όπως αυτό του Erika και του Prestige, οι αρμόδιοι οργανισμοί προχώρησαν στην πολιτική της σταδιακής, αλλά και υποχρεωτικής απόσυρσης των συγκεκριμένων τύπων πλοίων. Η σημαντικότερη απόφαση λήφθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization, I.M.O) όπου ψηφίστηκε η υποχρεωτική απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος (Single Hull), για την αποφυγή σοβαρών ατυχημάτων.

Γενικά, τα παραδοσιακά πετρελαιοφόρα κατασκευάζονταν με μονό κέλυφος. Χαρακτηριστικό αυτών των πλοίων είναι η ύπαρξη μονού ελάσματος στα ύφαλα και πλευρικά τοιχώματα που χωρίζει το φορτίο, δηλαδή το πετρέλαιο, από το θαλάσσιο περιβάλλον. Κι επειδή στα ναυτικά ατυχήματα τα δεξαμενόπλοια είχαν μεγάλη διαρροή πετρελαίου, με καταστρεπτικές συνέπειες για το περιβάλλον, υποστηρίχτηκε ότι πρέπει να περιβληθούν οι δεξαμενές του φορτίου από ένα δεύτερο εσωτερικό έλασμα.

Σύμφωνα με τον I.M.O το έτος 2015 έχει οριστεί ως καταληκτική ημερομηνία για την απόσυρση των πλοίων Single Hull και θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί 2.093 δεξαμενόπλοια. Βέβαια, υπάρχουν τρεις κατηγορίες πλοίων μονού κελύφους και θα γίνει σταδιακά η απόσυρσή τους. Α) πετρελαιοφόρα μονού κελύφους τα οποία δεν διαθέτουν προστατευτικές δεξαμενές έρματος γύρω από τις δεξαμενές που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου. Πρόκειται για τα δεξαμενόπλοια pre-MARPOL περιόδου που δεν είχαν συμμορφωθεί με τον αντίστοιχο κανονισμό της MARPOL και τα οποία θα πρέπει να αποσυρθούν μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2007. Β) τα δεξαμενόπλοια μονού κελύφους των οποίων οι δεξαμενές που προορίζονται για μεταφορά πετρελαίου προστατεύονται εν μέρει από δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος. Αυτά θα πρέπει να αποσυρθούν είτε το 2015 είτε το 2017. Γ) τα δεξαμενόπλοια μονού κελύφους μεταφορικής ικανότητας 20.000dwt που είχαν

³⁷ Βλάχος Γ. Π., *N.E.B. Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2004, σελ 197-201.

εξαιρεθεί από της αρχικές απαιτήσεις του κανονισμού MARPOL 73/78 και θα πρέπει ν' αποσυρθούν το 2015 ή το 2017.

4.3 Οι οικονομικές συνέπειες των πλοίων Double Hull.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο καθίσταται κατανοητό ότι η κατασκευή πλοίων διπλού τοιχώματος συνεπάγεται ορισμένες οικονομικές συνέπειες. Αυτές οι οικονομικές συνέπειες σχετίζονται με την αύξηση του κόστους τόσο της κατασκευής αλλά και της μετασκευής των ήδη υφιστάμενων πλοίων και της συντήρησης αυτών. Κατ' επέκταση σημειώνεται αύξηση των τιμών του ναύλου, όπως επίσης και στην αύξηση της ζήτησης για ναυπηγικές ή και για ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα, το κόστος κατασκευής ενός δεξαμενόπλοιου διπλού περιβλήματος είναι περίπου κατά 20% υψηλότερο σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια συμβατικού τύπου³⁸.

Εκτός όμως, από τους διεθνείς οργανισμούς οι εκάστοτε χώρες διαμορφώνουν το θεσμικό πλαίσιο. Για παράδειγμα οι Η.Π.Α. υιοθέτησαν αυστηρούς κανονισμούς όσον αφορά την κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια της χώρας της. Αυτή η πρακτική δυσχεραίνει τη διεξαγωγή του εμπορίου αφού πολλά από τα δεξαμενόπλοια δεν έχουν μετασκευαστεί και έχουν μονό κύτος.

Από την άλλη πλευρά, στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχει μια σαφής τάση για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία όμως επηρεάζει τον ανταγωνισμό και την περαιτέρω πορεία του ποντοπόρου ελληνικού – κοινοτικού πλοίου. Και στο ευρωπαϊκό πεδίο, μετά τα ατυχήματα του Erika και του Prestige, εμφανίστηκαν την τελευταία πενταετία μια σειρά νομοθετικών πακέτων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα δύο αυτά ατυχήματα επιτάχυναν τη λήψη μέτρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα οποία θα έπρεπε να τεθούν σε εφαρμογή γρηγορότερα από την προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων μέτρων που προτείνονται από το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο.

Είναι έντονη η εντύπωση πως τα μέτρα αυτά υποβαθμίζουν το ρόλο και τις αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), γεγονός που έχει ως επακόλουθο την αποθάρρυνση των πλοιοκτητών από τη μια πλευρά να επενδύσουν

³⁸ Βλάχος Γ. Π., *N.E.B. Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2004, σελ 201.

σε πλοία και από την άλλη των νέων ανθρώπων ν' ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία. Αυτό το τελευταίο συμβαίνει λόγω της ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος μέσω της Κοινοτικής Οδηγίας για κυρώσεις σε περιπτώσεις ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης³⁹.

Οποιαδήποτε, όμως, μέτρα κι αν ληφθούν είναι δύσκολο να εξαλειφθούν παντελώς τα ατυχήματα που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση, γι' αυτό η ναυπήγηση πιο εύρωστων πλοίων, αλλά και η σωστή διαχείριση της κατάστασης σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, θα ήταν τα πλέον αποτελεσματικά μέτρα. Κι επειδή, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα μέτρα που οφείλονται να ληφθούν θα πρέπει να στοχεύουν στην ανταγωνιστικότητά της, από την οποία με την κατάλληλη διαχείριση μπορούν να επιτευχθούν όλα τα υπόλοιπα.

Σημείωση 1 στο παράρτημα Α του Κώδικα Απελευθέρωσης των τρεχουσών αδήλων πόρων του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης. (υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 12/12/1961)⁴⁰

Οι διατάξεις του C/1 (ναυτιλιακοί ναύλοι, συμπεριλαμβανομένων ναυλώσεων, λιμενικών εξόδων, πληρωμών για τα αλιευτικά σκάφη κτλ), του C/5, πρώτη υποπαράγραφο (γι' όλα τα μέσα ναυτιλιακών μεταφορών, λιμενικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν ανεφοδιασμό με καύσιμα και τροφοδοσία, συντήρηση, επισκευές και έξοδα πληρωμάτων κλπ) και γι' άλλα είδη που έχουν άμεση ή έμμεση αναφορά στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, στοχεύουν να δώσουν στους κατοίκους ενός κράτους μέλους την άνευ περιορισμού ευκαιρία να επωφεληθούν καθώς επίσης και να πληρώσουν για όλες τις υπηρεσίες σε σχέση με τις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές που προσφέρονται από κατοίκους κάθε άλλου κράτους – μέλους. Εφόσον η ναυτιλιακή πολιτική των κυβερνήσεων των κρατών μελών βασίζεται στην ελεύθερη αρχή της κυκλοφορίας της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο σε ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό, συνεπάγεται ότι η ελευθερία στις συναλλαγές και σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές δε θα έπρεπε να εμποδίζεται από μέτρα στον τομέα της

³⁹ Σαμπράκος Ευάγγελος, *Η Ναυτιλία στηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005, σελ. 82.

⁴⁰ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, παράρτημα 4.

ανταλλαγής ελέγχου, από νομικές διατάξεις προς όφελος της εθνικής σημαίας, από συμφωνίες που έγιναν από κυβερνητικούς ή ημικυβερνητικούς οργανισμούς δίνοντας προτιμησιακή μεταχείριση σε πλοία εθνικής σημαίας, από προτιμησιακές ρήτρες σε εμπορικές συμφωνίες, από τη λειτουργία συστημάτων χορήγησης αδείας εισαγωγών και εξαγωγών για να επηρεάσουν τη σημαία του μεταφέροντος πλοίου ή από διακριτικούς λιμενικούς κανονισμούς ή φορολογικά μέτρα. Ο σκοπός είναι πάντοτε να υπάρχουν ελεύθερες και ανταγωνιστικές εμπορικές και ναυτιλιακές πρακτικές καθώς επίσης και διαδικασίες που έπρεπε να ακολουθούνται στο διεθνές εμπόριο και κανονικές εμπορικές θεωρήσεις έπρεπε από μόνες τους να καθορίζουν τη μέθοδο και τη σημαία της αποστολής εμπορευμάτων. Η δεύτερη πρόταση αυτής της σημείωσης δεν εφαρμόζεται από τις ΗΠΑ.

5) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα εργασία προκύπτουν συνοπτικά τα ακόλουθα χρήσιμα συμπεράσματα.

Κατ' αρχήν καταδεικνύεται η καταλυτική συμβολή της ναυτιλίας στον εξωτερικό τομέα της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτό επηρεάζεται από το γεγονός ότι η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου βαίνει ανοδική με την πάροδο των ετών. Έτσι σήμερα μιλάμε για 3.338 πλοία με 109.377.819 Κόρους Ολικής Χωρητικότητας και νεκρό βάρος 182.540.868 dead weight. Βέβαια, το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία σαφώς και επηρεάζει την όλη εξέλιξη. Αυτό συμβαίνει γιατί η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίζεται στο Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, που αναφέρεται στην προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και αφορά στην επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, ιδιαίτερα με το άρθρο 13. Αλλά κι ο αντίκτυπος του νομοθετικού πλαισίου είναι τόσο στο μέγεθος του απασχολούμενου προσωπικού στα ναυτιλιακά επαγγέλματα, όσο και στα ποσοτικά αποτελέσματα της οικονομίας γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας λειτουργεί ένας μέσος όρος 1150 εταιριών που απασχολούν συνολικά 10.537 εργαζόμενους Έλληνες και αλλοδαπούς, ενώ οι ναυτικοί αριθμούν τους 30.000.

Χαρακτηριστικό συμπέρασμα είναι η αυτοδύναμη ανάπτυξη της ναυτιλίας, χωρίς να επιβαρύνει την ελληνική οικονομία, ενώ δημιουργεί νέες θέσεις απασχόλησης σε κλάδους που επηρεάζονται άμεσα και έμμεσα από αυτή. Έτσι, όταν αναπτύσσεται η ναυτιλία αναπτύσσονται και άλλοι τομείς της οικονομίας, μη ναυτιλιακοί, διότι τα κέρδη της ναυτιλίας συχνά επανεπενδύονται σε άλλες μη ναυτιλιακές δραστηριότητες στρατηγικού ενδιαφέροντος. Και η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας συνήθως συνοδεύεται από παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής μιας χώρας και άλλων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Άλλο στοιχείο είναι η μεγάλη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα, γεγονός που συμβάλλει θεαματικά στη βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών. Βεβαίως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξάνεται με την πάροδο των ετών κι έπειτα από υπολογισμούς προκύπτει ότι καλύπτει γύρω στο 9,5% του εμπορικού ισοζυγίου ενώ παλιότερα ανερχόταν σε 14%. Ο καθηγητής Haralambides μετά από έρευνα, επισημαίνει ότι χρησιμοποιώντας ως εργαλείο την ανάλυση εισροών – εκροών, ο

αντίκτυπος της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία δεν είναι τόσο μεγάλος όσο κανείς θα περίμενε λαμβάνοντας υπ' όψη το μέγεθος του τομέα της ναυτιλίας.

Το γεγονός αυτό, βέβαια, δεν είναι ιδιαίτερα θετικό, πράγμα το οποίο δείχνει ότι η υπάρχουσα ναυτιλιακή πολιτική δεν καταφέρνει τα μέγιστα και καταλήγει να είναι αναποτελεσματική. Σίγουρα το παρελθόν έχει δείξει ότι η σωστή ναυτιλιακή πολιτική έχει μεγάλη βαρύτητα για την επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων σ' όσους τομείς σχετίζονται και επηρεάζονται από την ναυτιλία όπως είναι η απασχόληση και η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Βεβαίως, και σ' αυτή τη φάση καλείται να χαραχθεί η κατάλληλη ναυτιλιακή πολιτική, που να λαμβάνει υπ' όψιν όλους αυτούς τους εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυτιλία προκειμένου η ναυτιλία να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστική.

Επίσης, η μεγέθυνση της οικονομίας της Κίνας τα τελευταία χρόνια έχει συμβάλλει θεαματικά στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και του εξωτερικού τομέα της οικονομίας στο σύνολό της με αποτέλεσμα να έχει αυξήσει το ποσοστό κάλυψης του εμπορικού ισοζυγίου της Ελλάδας σε 31%. Αυτό οφείλεται στο άνοιγμα της χώρας αυτής στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, γεγονός που καθιστά την Κίνα την τέταρτη εξαγωγική δύναμη στον κόσμο και τρίτη στις εισαγωγές αγαθών.

Καταλαβαίνουμε πως ο πραγματικός λόγος που εξηγεί την πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι ότι η ζήτηση για τη ναυτιλία υπήρξε πάντοτε εξαρτημένη από το εμπόριο. Αυτό σημαίνει ότι μια αύξηση στη βιομηχανική παραγωγή λόγω αυξημένων καταναλωτικών αναγκών συνεπάγεται αύξηση του θαλασσίου εμπορίου, δηλαδή αύξηση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, γεγονός που συνεπάγεται αύξηση του επιπέδου των ναύλων, που αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων των ναυτιλιακών εταιριών.

Τέλος, και ο IMO επηρεάζει τη ναυτιλία. Άλλωστε, με την πρόσφατη Οδηγία 95/21 για τη μείωση των sub – standard πλοίων θα απαιτηθεί απόσυρση κάποιας χωρητικότητας πλοίων και άρα αναμένεται ν' αλλάξει η δομή του στόλου.

Βεβαίως, όλοι οι παραπάνω παράγοντες δείχνουν κατά πόσο επηρεάζονται θετικά τα οικονομικά στοιχεία από τη δύναμη της εμπορικής ναυτιλίας και γι' αυτό είναι άξιο ενδιαφέροντος να μελετηθούν.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν όλα όσα αναφέρθηκαν ως τώρα καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως για να διατηρήσει και να ενισχύσει τη θέση της η ελληνική ναυτιλία και κατά συνέπεια να συμβάλλει στην εθνική οικονομία θα πρέπει:

- να διατηρηθεί ο στόλος στην εθνική σημαία

- ◆ να απασχολούνται Έλληνες ναυτικοί
- ◆ να είναι εγκατεστημένες οι ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα
- ◆ απλούστευση των κρατικών διαδικασιών και της γραφειοκρατίας
- ◆ ανάπτυξη των παραναυτιλιακών επαγγελμάτων
- ◆ η ναυπήγηση πλοίων να γίνεται σε ελληνικά ναυπηγεία (τα οποία αντιμετωπίζουν μεγάλο ανταγωνισμό από τα αντίστοιχα της Ασίας, έχουν μεγάλο κόστος, αλλά όμως είναι ποιοτικά)
- ◆ ανταγωνισμός στη βάση του κόστους
- ◆ απομάκρυνση των substandard και μεγάλης ηλικίας σκαφών

Επίσης, σύμφωνα με τον Ι. Τζωάννο υπάρχουν τρεις παράγοντες των οποίων η εξασφάλιση είναι σημαντική προκειμένου η ναυτιλία να συμβάλλει στην ελληνική οικονομία:

- ◆ η ενίσχυση της σημαίας με αύξηση του ελληνόκτητου στόλου που βρίσκεται σ' αυτήν
- ◆ η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και
- ◆ η εγκατάσταση των εταιριών στην Ελλάδα προκειμένου να ασκούνται όλες οι ναυτιλιακές υπηρεσίες στην Ελλάδα.

Είναι σαφές ότι όλες οι παραπάνω προτάσεις δείχνουν ότι είναι αρκετοί αυτοί οι τομείς που χρήζουν περαιτέρω βελτίωσης προκειμένου να καλυτερεύσουν τα πράγματα όσον αφορά στη ναυτιλία και κατά συνέπεια η όλη εξέλιξη να έχει θετικό αντίκτυπο και στην οικονομία στο σύνολό της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία:

1. Βλάχος Γ. Π., *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.
2. Βλάχος Γ. Π., *N.E.B. Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.
3. Γεωργαντόπουλος Ε. Βλάχος Γ. Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδ. Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1997.
4. Γουλιέλμος Α.Μ., *Η Διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2001
5. Θαλασσινός Ε.Ι, Σταματόπουλος Θ.Β., *Διεθνή Οικονομικά*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1998.
6. Θεοδωρόπουλος Σ., *Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 1998.
7. Παπαγιαννούλης Κ. Ν., *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα .
8. Χαρλαύτη Τ., *Περί της εμπορικής ημών ναυτιλίας. Η ιστορία του ελληνόκτητου διεθνούς στόλου ελεύθερων φορτηγών πλοίων στο 19^ο και 20^ο αιώνα*, 2000.

Άρθρα:

1. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Σχόλιο στην εργασία του Ιωάννου Τζωάννου*.
2. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, *Μια κριτική παρουσίαση της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής 1981-1991*, Διεθνές Συνέδριο εφαρμοσμένης Οικονομικής – Ερευνητικές εργασίες Οικονομικής Ποσοτικής Ανάλυσης, Πειραιάς 1997.
3. Γράτσος Γεώργιος, *Η ναυτιλία πνοή για την οικονομία*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005.
4. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2003, *Η συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2004.
5. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2003, *Ο ρόλος της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία και στις εξωτερικές συναλλαγές της Ελλάδος*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2004.

6. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2004, *Οι εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία και η συμβολή της στην εθνική οικονομία*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2005
7. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2004, *Ο ρόλος της Κίνας στις εξωτερικές συναλλαγές της Ελλάδος*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2005
8. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2005, *Ισοζύγιο υπηρεσιών*, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2006
9. Εφημερίδα, ΕΘΝΟΣ, *Αυξήθηκε 39% το ναυτιλιακό συνάλλαγμα*, 8/3/2005.
10. Εφημερίδα ΗΜΕΡΗΣΙΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ειδική έκδοση, *Αυξάνονται οι εταιρίες, πληθαίνει ο ελληνόκτητος στόλος*, Ιούνιος 2004.
11. Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, *Βελτιώθηκε το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών*, 21/1/2005.
12. Λίβας Πέτρος, *Πώς κατανέμεται η ωφέλεια από τη ναυτιλία στους διαφόρους κλάδους*.
13. Σαμπράκος Ευάγγελος, *Η Ναυτιλία στηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο*, Logistics & Management, Νοέμβριος 2005.
14. Τζωάννος Ι., *Η εμπορική ναυτιλία ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα*.
15. Logistics & Management, *Ναυτιλία: Το δυνατό ελληνικό χαρτί*, Νοέμβριος 2005.
16. Haralambides E. Hercules, *Shipping Transactions in the Balance of Payments Statistics: A Tabular Approach*, Marine Policy Reports, Volume 1, pp 119 – 134 www.maritimeeconomics.com
17. Haralambides E. Hercules, *The Economic impact of Shipping on the National Economy*, www.maritimeeconomics.com

Στατιστικά στοιχεία:

1. Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, Τράπεζα της Ελλάδος, έτη 1951 – 2005.
2. Lloyd's Register of Shipping – Fairplay

Νόμοι:

1. Νομοθετικό Διάταγμα Ν.Δ.2687 / 1953 άρθρο 13
2. Νομοθετικό Διάταγμα Ν.Δ.27 / 1975 άρθρο 25

Ιστοσελίδες:

www.nee.gr

www.egov.yen.gr

www.maritimeeconomics.com

www.logistics-management.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ