



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ :

«Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΠΟΥ ΑΣΚΕΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ»

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΛΕΚΤΟΡΑΣ :

ΒΑΛΜΑ ΕΡΑΣΜΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ :

ΤΖΑΝΝΑΤΟΣ ΕΡΝΕΣΤΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ

ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΜΠΕΤΣΟΥ ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ

ΛΕΚΤΟΡΑΣ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΠΕΤΡΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑ

Είναι πολλοί οι λόγοι για τους οποίους κάθε μέρα πολλά καράβια ταξιδεύουν μεγάλες αποστάσεις για να φτάσουν στον προορισμό τους. Ο καπετάνιος ανάλογα τις αποστάσεις , τον προορισμό, το στόχο, το πλήρωμα, και το φορτίο ορίζει την πορεία, τις στάσεις και τους μελλοντικούς προορισμούς του καραβιού...



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ι.ΕΙΣΑΓΩΓΗ / ΣΚΟΠΟΣ	01
ΙΙ.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	02
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
1.α ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	07
1.β ΟΙ ΕΠΗΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	09
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	39
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	45
ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	61
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ-ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π.	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	
6.α ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ 2006	108
6.β ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ	120
6.γ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ 2007	130
6.δ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ 2007	137
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	
7.α ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2006	139
7.β ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2007	140

ΕΛΛΑΔΑ- ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΨΕΙΣ 2008	145
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΗΘΗΚΕ	149
ΤΙ ΕΠΙΦΥΛΑΣΣΕΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	152
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	153
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	157

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ι.ΕΙΣΑΓΩΓΗ / ΣΚΟΠΟΣ

Στην εποχή μας ο κλάδος της Ναυτιλίας γνωρίζει αλματώδη ανάπτυξη και εξέλιξη. Η εξέταση των παραγόντων οι οποίοι συνέβαλαν στην θετική εξέλιξη και ανάπτυξη της Ναυτιλίας, πραγματοποιείται από την παρακάτω καταγραφή των οικονομικών εξελίξεων και της εμπειρικής απεικόνισης της πορείας του κλάδου .

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης, είναι η επίδραση του κλάδου της Ναυτιλίας στις διάφορες μεταβλητές του Εξωτερικού Εμπορίου και οι επιπτώσεις που προκύπτουν στην οικονομία. Η τροπή της εξέλιξης του κορμού του εξωτερικού εμπορίου, η αλληλεξάρτηση εισαγωγών και εξαγωγών και οι επιπτώσεις οι οποίες παράγονται από την εξέλιξη αυτή στην ανάπτυξη της οικονομίας, αντανακλούν, ως έναν βαθμό, την εικόνα του εσωτερικού εμπορίου και του εμπορίου στο σύνολό του. Μέσα από την μελέτη αυτή αναλύθηκε η οικονομική πλευρά του κλάδου, δημιουργήθηκε μια ολοκληρωμένη παρουσίαση τόσο της αρχής της ναυτιλιακής ανάπτυξης όσο και της κατεξοχήν πορείας της και επιρροής της προς το εμπόριο, διάμεσου των τελευταίων έξι ετών. Μέσα από τις μελέτες αυτές, έγινε εφικτός ο προσδιορισμός όλων των παραγόντων που επιδρούν στη ζήτηση για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, και των παραγόντων που επιδρούν στην οργάνωση και δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οριοθετούμε ως στόχους της παρούσας εργασίας την ανάλυση των εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία και στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο καθώς και τις εξελίξεις και τη σύνθεση του θαλάσσιου παγκόσμιου εμπορίου. Απεικονίζουμε διαγραμματικά τη θέση της Ελλάδας στο εξωτερικό εμπόριο με βάση τόσο τις εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές οι οποίες πραγματοποιούνται, με διάφορα είδη πλοίων, καθώς και τους επιβάτες οι οποίοι μετακινούνται μέσω θαλάσσης. Συγκρίνουμε τις μεταφερόμενες ποσότητες, εμπορευμάτων και επιβατών , οι οποίες πραγματοποιούνται με τα διάφορα μέσα μεταφοράς, με δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε αυτά τα οποία μεταφέρονται μέσω θαλάσσης. Η ανάλυση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών , η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος καθώς και το ισοζύγιο υπηρεσιών αποτελούν στόχο της εργασίας. Κλείνοντας, παραθέτουμε προοπτικές και απόψεις για τα επόμενα έτη, βάση των ήδη αναλυμένων στοιχείων.

ΙΙ.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Το τμήμα της Ναυτιλίας το οποίο δραστηριοποιείται στο εμπόριο ονομάζεται Εμπορική Ναυτιλία. Ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά προϊόντων και αγαθών δια θαλάσσης ονομάζεται Εμπορική Ναυτιλία. Η Ναυτιλιακή Αγορά επιμερίζεται στις εξής:

- Ø Τύπος του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου.
- Ø Απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών.
- Ø Γεωγραφικό καταμερισμό.

Υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η Ναυτιλιακή Αγορά αποτελεί μία ενιαία οικονομική μονάδα. Η Ναυτιλία θεωρείται ως μία περίπλοκη βιομηχανία. Οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα του κλάδου δεν εφαρμόζονται και σε άλλο, αυτό αποτελεί μια σημαντική προϋπόθεση. Αποτελείται ως ένα σύνολο από αλληλοσυσχετιζόμενες βιομηχανίες, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ως θεμελιώδη στοιχεία της νοούνται τα πλοία, τα οποία αν και διαφέρουν σε μέγεθος και τύπο, είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που μεταφέρονται σε μακρινές ή κοντινές θαλάσσιες αποστάσεις.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία, στο μεγαλύτερο μέρος της, ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο με οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συμφωνίες ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη. Συνεπώς η αλληλεπίδραση και η αλληλεξάρτηση των αγορών στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας νοείται ως διαφορούμενο κομμάτι, διότι ο διαχωρισμός στους τομείς και στις αγορές κινείται στα πλαίσια του εφικτού, πράγμα που δεν συμβαίνει πάντα με την αλληλεπίδραση και την αλληλεξάρτησή τους.

Η αναγνώριση των εμπορικών και οικονομικών διαφορών μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς αποτελεί μεγάλο ενδιαφέρον. Για παράδειγμα οι υπηρεσίες της ναυτιλίας γραμμών είναι τελείως διαφορετικές από αυτές της ναυτιλίας μεταφοράς φορτίων και υπάρχει διαφορετική οικονομική δομή καθόσον μεταφέρονται διαφορετικοί τύποι φορτίων.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί μία ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών εφόσον η ναυτιλιακή εταιρία έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιείται τόσο στην αγορά γραμμών όσο και στην αγορά μεταφοράς φορτίων

καθόσον πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές.

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφοράς τόσο επιβατηγών όσο και εμπορικών πλοίων, είναι από τα αρχαιότερα είδη μεταφορών που αναπτύχθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν από τον άνθρωπο.

Με την πάροδο των αιώνων κάτω από τη συνεχώς αναπτυσσόμενη ανάγκη για κάλυψη τεχνολογικά νέων και βιομηχανικά εξελιγμένων υπηρεσιών, παρατηρούμε την εμφάνιση των πλοίων του 19^{ου} αιώνα, τα οποία με την σειρά τους όντας παλαίμαχα, επισκιάζουν μια καινούρια εποχή πολλά υποσχόμενη στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε στα μέσα του 18ου αιώνα, σαν αποτέλεσμα τεσσάρων βασικών παραγόντων. Οι παράγοντες οι οποίοι συντέλεσαν σε αυτό αριθμούνται ως εξής :

1. Η ύπαρξη πλεονάσματος εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων.
2. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση αγροτικών προϊόντων των Βαλκανικών χωρών από την δυτική Ευρώπη.
3. Η συσσώρευση και επένδυση ρευστού κεφαλαίου στο διαμετακομιστικό εμπόριο και
4. Η δυνατότητα επενδύσεων κεφαλαίων σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις κάτω από ευνοϊκές ανταγωνιστικές συνθήκες που, παρ' όλο τον ανταγωνισμό των ναυτικών δυνάμεων, θα απέβαιναν κερδοφόρες.

Παρακάτω ακολουθεί μία σύντομη ταξινόμηση του στόλου που συνθέτει η Ναυτιλία, καθώς και η σύνθεση και η δομή του ελληνόκτητου και του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

1970-1980 οι βιομηχανίες στις οποίες ανήκουν οι παραγωγικές μονάδες, δηλαδή τα πλοία,(τα οποία αποτελούν τον παγκόσμιο στόλο και τους επιμέρους εθνικούς στόλους), μπορούν να ταξινομούνται σε διαφορετικούς τομείς . Η βιομηχανία

1. των ελεύθερων πλοίων των δεξαμενόπλοιων
2. των πλοίων τακτικών γραμμών
3. την επιβατηγό ναυτιλία καθώς και
4. άλλους εξειδικευμένους τομείς

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλαν ποικιλοτρόπως στην παγκόσμια οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη και συγκεκριμένα:

• Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας που από τους παλαιότερους χρόνους

έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα $\frac{3}{4}$ περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου, το οποίο είναι προσιτό στη θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα και μέσω ποταμών, διωρύγων ή λιμνών.

Ü Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορικών μέσων έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχιζαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνησή τους. Τέλος, η αεροπορική μεταφορά εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα, και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην περίοδο μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο.

Ü Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνο λόγω της ύπαρξης του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αναφερόμαστε σε μαζικά χύδην φορτία, π.χ. πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά

Ως συνέπεια των προαναφερθέντων παραγόντων, τα $\frac{4}{5}$ του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί, δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς καλύπτει τρεις κύριες περιόδους :

- Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα
- Η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα
- Η σύγχρονη εποχή

Ξεκινώντας και αναλύοντας συνοπτικά τις περιόδους, στην πρώτη περίοδο έχουμε το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Η αντίφαση σ' αυτό το σημείο έγκειται στο γεγονός ότι ο ρόλος της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν πάντα σημαντικός. Ένας από τους παράγοντες που τον καθιστά σημαντικό είναι ότι σε αυτή αναγνωρίζεται η ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους, καθώς και η μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Στον Μεσαίωνα, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τόσο στη Μεσόγειο με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο

και πέραν του Μεσογειακού χώρου σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έθεσε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Στους στόλους της εποχής εκείνης, οφείλουμε τη σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια, τα οποία έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Ανατολής, όσο επίσης και τις πρώτες μεταφορές σιτηρών και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Συνεχίζοντας στην δεύτερη περίοδο, παρατηρούμε ότι χαρακτηρίζεται από μία θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Πραγματοποιούνται μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα και όχι περιορισμένες μόνο στην Ευρώπη. Βρισκόμαστε στην εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και ανακαλύψεων. Είναι η περίοδος που ισχυροποιείται ο ρόλος του πλοίου, πραγματοποιούνται οι βασικές για το νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών. Έτσι από τον 16ο αιώνα και έπειτα, οι υπερατλαντικές μεταφορές, έγιναν το υπόβαθρο τόσο της οικονομικής άνθησης της Ευρώπης, όσο και της ανακατανομής των συντελεστών παραγωγής ανά τον κόσμο. Συνεπώς η μέχρι τον 19ο αιώνα περίοδος χαρακτηρίζεται σημαντική για την εξέλιξη της ανθρώπινης και οικονομικής ζωής. Η ναυτιλία συνέβαλε σημαντικά στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών ορίων τους. Επίσης, επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών, θέτοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις βάσεις για την δημιουργία σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας.

Η τελευταία περίοδος, η οποία ακολούθησε και την βιομηχανική επανάσταση, χαρακτηρίστηκε από την ταχεία αύξηση του μεγέθους του θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις. Αποτελέσματα όλων αυτών είναι το σύγχρονο πλοίο και η ποντοπόρος ναυτιλία. Επίσης η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από τους ιδιαίτερα αυξημένους ρυθμούς ανάπτυξης που αφορούν στις συγκοινωνίες για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες. Κατά το τέλος της περιόδου αυτής παρατηρήθηκε παρακμή στον παραπάνω τομέα μεταφορών.

Η ναυτιλία, αφού πραγματοποίησε ανακατανομή των δύο βασικών συντελεστών παραγωγής, δηλαδή των προϊόντων της γης και της εργασίας, σε παγκόσμιο επίπεδο, επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Το Διεθνές Θαλάσσιο εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός

μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής απαρτίζουν ένα από τα σπουδαιότερα ποσοστά των Διεθνών Θαλάσσιων μεταφορών.

Συμπερασματικά είμαστε σε θέση να αποδεχθούμε ότι, το Θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον ένα αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας, η απομάκρυνση του οποίου είναι ικανή να επιφέρει την ολική καστροφή, ή και κατάρρευση ίσως, της οικονομικής ζωής του πλανήτη.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.α ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης έχει λάβει τα τελευταία έτη μεγάλες διαστάσεις και αφορά σε όλες τις δραστηριότητες της ανθρώπινης κοινωνίας. Ένας από τους τομείς, ο οποίος έχει επηρεαστεί έντονα από την σύγχρονη τάση της εποχής είναι η οικονομία και κατ' επέκταση το διεθνές εμπόριο, στο οποίο συμμετέχει ενεργά η εμπορική ναυτιλία.

Το γνωστό σήμερα ως φαινόμενο της «παγκοσμιοποίησης», κατά τον φιλόσοφο Αύγουστο Κόντ (August Cont, 1798 – 1857) ονομαζόταν «ουνιβερσαλισμός». Η αρχική απόπειρα πλήρους διεθνοποίησης της παγκόσμιας αγοράς επιχειρήθηκε ήδη από τον 19^ο αιώνα όπου και απέτυχε. Ένας λόγος ήταν το γεγονός ότι στηριζόταν ακόμα στις εθνικές οικονομίες, και ένας ακόμη λόγος ήταν ότι η δύναμή της καθοριζόταν από τις εθνικές αγορές. Κατά τα τελευταία έτη, η ραγδαία ανάπτυξη και εξάπλωση της πολυεθνικής επιχείρησης οδήγησε στο άνοιγμα των αγορών. Αρχικά του κεφαλαίου και των εμπορευμάτων και μετέπειτα της εργασίας, με στόχο να προσαρμοστεί στις μεταβαλλόμενες συνθήκες τεχνολογίας και παραγωγής και να είναι δυνατή η πλήρης εκμετάλλευσης της φθηνής εργασίας που προσέφεραν άπλετα οι περιφερειακές χώρες.

Στη Σύνοδο της Ομάδας των 8 πλουσιότερων κρατών, η οποία έγινε στη Γένοβα 2005, αποφασίστηκε η έναρξη ενός νέου γύρου διαπραγματεύσεων με στόχο το παραπέρα άνοιγμα των παγκόσμιων αγορών, δηλαδή την ακόμη μεγαλύτερη παγκοσμιοποίηση. Ως συνέπεια, οι σημερινές τάσεις αναφέρονται κυρίως στις νεοφιλελεύθερες απόψεις για τα αγαθά της παγκοσμιοποίησης και λιγότερο στις αντίστοιχες ευρωπαϊκές – σοσιαλδημοκρατικές απόψεις οι οποίες προσπαθούν να διακρίνουν μεταξύ «καλής» και «κακής» παγκοσμιοποίησης. Γενικά, θεωρείται ότι η δυναμική του συστήματος της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας είναι σήμερα πλέον μη «ανατρέψιμη» και επίσης, τείνει να επικρατεί νεοφιλελεύθερη άποψη.

Η παγκοσμιοποίηση πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της δημοκρατίας, τον σεβασμό των ανθρώπινων δικαιωμάτων, την οικονομία της αγοράς, την εξάπλωση του ελεύθερου εμπορίου, την ενδυνάμωση των διεθνών οργανισμών και την δημιουργία συλλογικών καθεστώτων ασφάλειας (Ρουμελίωτης Π. « Το Αύριο της Ευρώπης» 1992). Το μεγάλο μειονέκτημά της είναι ότι μεγιστοποιεί την

ασύμμετρη αλληλεξάρτηση των κρατών και κατά αυτό τον τρόπο μειώνεται αυτομάτως το δικαίωμα της εθνικής ασφάλειας και της ανεξαρτησίας της κάθε χώρας. Οι περισσότερες χώρες, μέσω της παγκοσμιοποίησης, και ειδικότερα οι λιγότερα ισχυρές, θα καταλήξουν σε πολιτικό – οικονομική εξάρτηση και πολιτισμική διάβρωση. Σύμφωνα με τον Φράνσις Φουκουγιάμα, καθηγητή και σύμβουλο των Αμερικανικών κυβερνήσεων, η κατάρρευση των καθεστώτων της Ανατολικής Ευρώπης μετά το έτος 1989 σήμανε και το «Τέλος της Ιστορίας» και η ανατροπή των συστημάτων στην Ανατολική Ευρώπη και στην Σοβιετική Ένωση φέρνει την πλήρη κυριαρχία του φιλελευθερισμού ως οικονομικού συστήματος, την αυτόματη κατάργηση των πολέμων και των τοπικών συγκρούσεων, με τελικό ακόλουθο το παγκόσμιο κράτος (Fukuyama Francis «Το Τέλος της Ιστορίας και ο Τελευταίος Άνθρωπος» 1993).

1.β ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι σημαντικότερες επιπτώσεις της Ναυτιλίας εμφανίζονται και αφορούν κυρίως τα παρακάτω μακροοικονομικά μεγέθη :

1. Εθνικό προϊόν και εισόδημα
2. Ενίσχυση ισοζυγίου πληρωμών
3. Απασχόληση

Ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί μία σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην οικονομία. Ανάλογα με το μέγεθός του σε κάθε χώρα η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο Εθνικό Προϊόν και το Εισόδημά της. Αυτή προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιεί , όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και από τους κλάδους της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές. Βάση ορισμένων εκτιμήσεων (Douglas-Westwood,255) τα έσοδα της Ναυτιλίας από τα σύνολο των παγκόσμιων Ναυτιλιακών μεταφορών ανήλθαν το 2005 στα 287 δις από τα οποία, 127 δις αντιστοιχούσαν στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία. Το αντίστοιχο σύνολο για το 2004 που αποτέλεσε την καλύτερη χρονιά για τα τελευταία 30έτη ήταν 342 δις για την παγκόσμια Ναυτιλία. Η σχετική μείωση το 2005, όπου σύμφωνα με τις προβλέψεις σε ανάλογα ή ελαφρώς υψηλότερα επίπεδα θα κινηθούν τα συνολικά έσοδα και για τα επόμενα έτη, οφείλεται στην είσοδο αυξημένης χωρητικότητας και σχετικής μείωσης των ναύλων παρά τη διατήρηση ή αύξηση της ζήτησης σε υψηλά επίπεδα.

Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για όλες τις χώρες σε ομοιόμορφη βάση , είναι σίγουρο πως η Ναυτιλία μαζί με όλες τις συναφείς δραστηριότητες αποτελεί μία σημαντική πηγή εισοδήματος και πλούτου για την οικονομία αρκετών χωρών και ιδιαιτέρως των Ευρωπαϊκών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ECSCA, ο κύκλος εργασιών των συναφών Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ξεπερνά τα 160 δις. Σημαντικές είναι οι εισπράξεις φορέων του Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης με τη μορφή φόρων και ασφαλιστικών εισφορών.

Το γεγονός επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν στο σύνολό τους διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες, τα έσοδά τους, έχουν την ίδια σημασία με αυτά των εξαγωγών της χώρας. Αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις, οι οποίες ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας. Στις αντίστοιχες στατιστικές του ισοζυγίου πληρωμών καταγράφονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων. Σε πολλές χώρες

όπως η Ελλάδα με χρόνιο εμπορικό έλλειμμα, η συμβολή των συναλλαγματικών εισροών από τη Ναυτιλία υπήρξε πάντα στοιχείο σημαντικής στήριξης του Ισοζυγίου και της συναλλαγματικής σταθερότητας.

Η σημερινή εμπορική πραγματικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη και τη δημιουργία ενός πλέγματος συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη λειτουργία ενός κλάδου της οικονομίας. Το πλέγμα (cluster) συναφών δραστηριοτήτων ενός κλάδου, είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας (Porter, 1998).

Το πλέγμα που αφορά συναφείς επιχειρήσεις μπορεί γεωγραφικά να επεκτείνεται σε περισσότερες από μία πόλεις ή τοπικές αγορές ή ακόμα να ξεπερνά και εθνικά σύνορα (Porter, 1998). Μέσα από αυτό προωθείται και συνυπάρχει η συνεργασία, όσο και ο ανταγωνισμός. Με τα πρόσθετα πλεονεκτήματα που προσφέρει, όπως η αξιοποίηση οικονομιών κλίμακας, η εύκολη είσοδος και έξοδος επιχειρήσεων, η ταχύτερη διάδοση της τεχνολογίας και της πληροφόρησης, βελτιώνει συνεχώς την ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών του και αυξάνει την παραγωγικότητα. Αναπτύσσει πολλές και σημαντικές συμπληρωματικές λειτουργίες, καλύτερη πρόσβαση σε προμηθευτές, εργατικό δυναμικό, σε εξειδικευμένη γνώση και πληροφόρηση που συσσωρεύεται σε αυτό. Δημιουργώντας εξωτερικές οικονομίες προερχόμενες όχι μόνο από Δημόσια αγαθά και υποδομές, αλλά και από ιδιωτικές επενδύσεις επιχειρήσεων χωριστά ή συλλογικά. Στις χώρες της Ε.Ε. και ιδιαίτερα σε αυτές που Ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί μεγάλη παράδοση, είναι επόμενη στην προσπάθεια διατήρησής του μέσα από τη συνεχή αύξηση της ανταγωνιστικότητας να δημιουργηθούν σημαντικά πλέγματα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Ο κύκλος εργασιών τους και η σημαντική προστιθέμενη αξία τους αυξάνει συνεχώς με τεράστια σημασία και ευνοϊκές επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή οικονομία και Ναυτιλία.

Οι Ευρωπαϊκές χώρες με τη μεγάλη παράδοση στη Ναυτιλία, έχουν αναπτύξει πράγματι πολλές και πολύ σημαντικές σε διεθνές επίπεδο ανταγωνιστικές ναυτιλιακές βιομηχανίες και δραστηριότητες. Παρά το γεγονός ότι δεν επιδιώκουν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες να γίνουν Ναυτιλιακές χώρες, όλα τα κράτη μέλη εμπλέκονται και αναπτύσσουν κάποιες συναφείς Ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι εισροές από κλάδους και υπό κλάδους, οι οποίες διαπερνούν τα σύνορα των χωρών, που συνδέονται και είναι υποστηρικτικές της ναυτιλίας, είναι πολλές και ιδιαίτερα σημαντικής σημασίας για την οικονομία όλων των χωρών. Αν και η σημασία όλων

αυτών των συγκεκριμένων συναφών δραστηριοτήτων στην ξηρά που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και απασχόληση ποικίλλει από κάθε μέλος. Η Ευρώπη καλύπτει το 37% της παγκόσμιας ζήτησης σε Ναυτιλιακό εξοπλισμό, ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία με μερίοδο αγοράς 16% καταλαμβάνουν την τρίτη θέση στον κόσμο μετά την Κορέα και την Ιαπωνία (Con, 2000).

Το σύνολο των συναφών δραστηριοτήτων που αποτελούν και συνθέτουν το λεγόμενο Ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster) στον ευρωπαϊκό χώρο είναι κατά κύριες κατηγορίες οι παρακάτω, όπως αυτές εμφανίζονται σχηματικά τους διασυνδεδεμένους κλάδους από τους οποίους αντλούν εισροές.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης που έγινε για την ευρωπαϊκή επιτροπή που αφορά τις 15 χώρες μέλη και τη Νορβηγία (Policy Research Corporation, 1997), το 1997 το Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό πλέγμα (cluster) δημιουργεί ένα άμεσα οικονομικό αποτέλεσμα με ένα κύκλο εργασιών 159 δις € προστιθέμενη αξία 70 δις € και απασχόληση περίπου 1.545.000 άτομα. Με τη μορφή φόρων και ασφαλιστικών εισφορών εισπράττονται 33 δις € ενώ μόνο το 17%, ή 12 δις € προστιθέμενη αξία δαπανώνται σε αγαθά και υπηρεσίες εκτός Ε.Ε. Επιπλέον δημιουργείται προστιθέμενη αξία έμμεσα στους διασυνδεδεμένους κλάδους, που μαζί με την αρχική φτάνει τα 111 δις € (90% στη χώρα παραγωγής και το 10% σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες), καθώς και συνολική απασχόληση που φθάνει τα 2.400.000 άτομα.

Διάγραμμα 1.β.1 : Το Ναυτιλιακό Πλέγμα (Maritime Cluster)



Πηγή : Policy Research Corporation, 1997



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

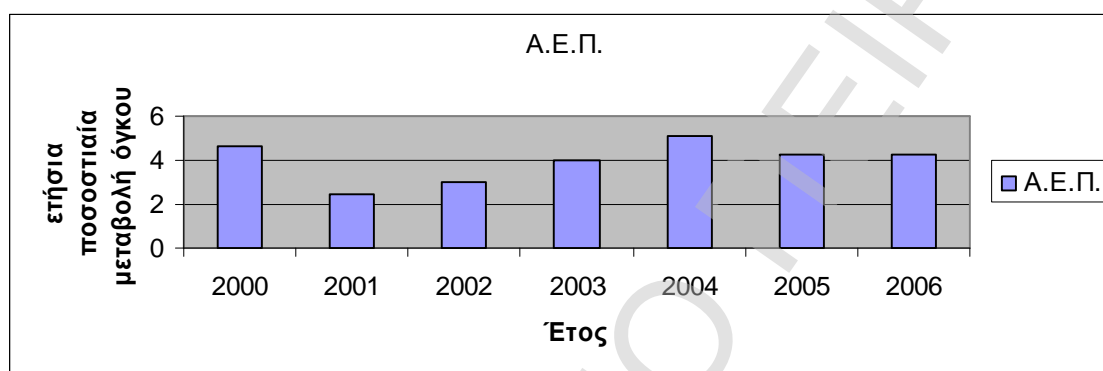
Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας διατηρήθηκε σε σχετικά υψηλούς ρυθμούς και τα τελευταία χρόνια. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί, διαμορφώνεται ένας αρκετά ικανοποιητικός ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας για τα τελευταία έξι χρόνια. Ιδιαίτερα το 2004 ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) έφθασε το 5,1% και αποτέλεσε το υψηλότερο επίπεδο από το 1976. Τη μεγαλύτερη συμβολή στην άνοδο του παγκόσμιου Α.Ε.Π. έχουν από τις αναπτυγμένες χώρες, οι Η.Π.Α. με μέσο ρυθμό ανάπτυξης περίπου 3,5%. Η σημαντικότερη αύξηση παρατηρείται στις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και ιδιαίτερα στην Κίνα, όπου ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης ξεπερνά το 9% και στην Ινδία, με μέσο ρυθμό που υπερβαίνει το 7%. Ακολουθούν οι χώρες της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών με μέσο ρυθμό αύξησης περίπου 7% και οι χώρες τη Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης με μέσο ρυθμό 4,5%. Τόσο στο δυτικό ημισφαίριο, όσο και στις χώρες της Αφρικής ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης ξεπερνά ελαφρώς το μέσο όρο της παγκόσμιας οικονομίας. Μόνο η Ευρωπαϊκή ανάπτυξη των χωρών της ζώνης του Ευρώ κινήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα, γύρω στο 1,5% (IMF,2005).

Πίνακας 2.1 : Παγκόσμιο Α.Ε.Π. και Διεθνές Εμπόριο (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή όγκου)

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Α.Ε.Π.	4,6	2,5	3,0	4,0	5,1	4,3	4,3
Εμπόριο	12,4	0,1	3,4	5,3	10,4	7,0	7,4

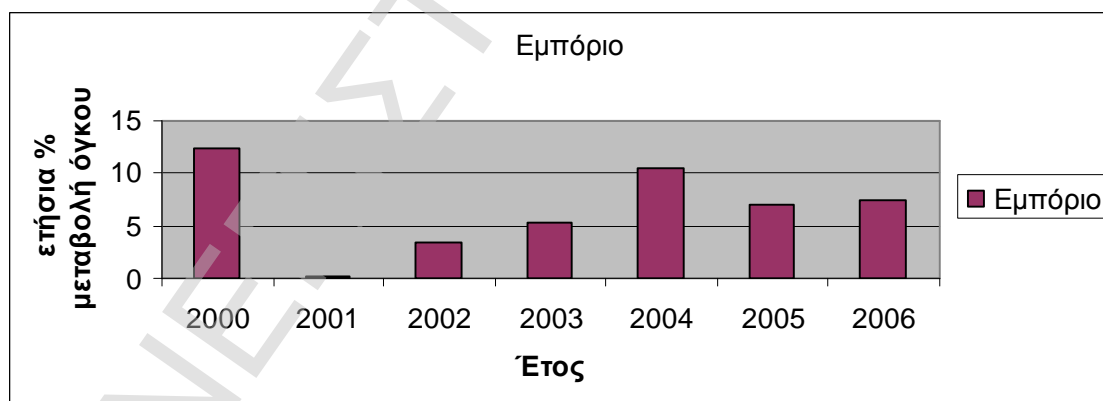
Πηγή : IMF,2005

Διάγραμμα 2.1 : Παγκόσμιο Α.Ε.Π. και Διεθνές Εμπόριο (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή όγκου)



Πηγή : IMF,2005

Διάγραμμα 2.2 : Παγκόσμιο Διεθνές Εμπόριο (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή όγκου)



Πηγή : IMF,2005

Την ίδια περίοδο, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου βρίσκει πάλι τους υψηλούς ρυθμούς αύξησης της αντίστοιχης προηγούμενης περιόδου μετά από μία πρόσκαιρη εξασθένηση το 2001. Το εμπόριο των αναπτυσσόμενων οικονομιών που αναφέρθηκαν προηγουμένως, συμβάλλει σημαντικά στους ρυθμούς αυτούς, ενώ ικανοποιητικοί είναι οι ρυθμοί των αναπτυγμένων. Συνολικά, οι αναπτυσσόμενες

οικονομίες με βασικές παίχτριες αυτές της Ασίας κατακτούν συνεχώς μεγαλύτερο μερίδιο στο παγκόσμιο εμπόριο.

Οι προοπτικές για το 2006, παρά του όποιους αστάθμητους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας, παραμένουν αρκετά ικανοποιητικές και ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου αναμένεται να ξεπεράσει το 7%.

Οι ικανοποιητικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας που διατηρούνται σχεδόν από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας, στηρίζουν τους υψηλούς ρυθμούς αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου. Σύμφωνα με τον προηγούμενο πίνακα, οι ρυθμοί αύξησης του εμπορίου είναι σχεδόν διπλάσιοι από αυτούς του Α.Ε.Π. Το γεγονός αυτό οφείλεται στους εξής παράγοντες :

- Οι αυξανόμενες τάσεις παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και επιταχυνόμενης απελευθέρωσης του εμπορίου, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, που πραγματοποιούνται στα πλαίσια διαφόρων οικονομικών ενώσεων και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε.). Η φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου με ρυθμούς πολύ μεγαλύτερους από ό,τι στο παρελθόν, αποτελεί ένα καθοριστικό στοιχείο της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας (Θεοδωρόπουλος,1998)
- Η μεγαλύτερη εξειδίκευση, ο καταμερισμός της εργασίας και η γεωγραφική αποκέντρωση των επιμέρους παραγωγικών δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την παραγωγή ενός προϊόντος, οδηγούν σε περισσότερο εμπόριο και μεταφορές μεταξύ χωρών αλλά και ηπείρων.
- Οι πρωτοφανείς ρυθμοί ανάπτυξης των αναδύμενων και αναπτυσσόμενων οικονομιών στην Ασία, τη Λατινική Αμερική και την Ανατολική Ευρώπη, ανάπτυξη που στηρίζεται κυρίως σε εξαγωγικό προσανατολισμό, συμβάλλουν στους υψηλούς ρυθμούς αύξησης του διεθνούς εμπορίου.

Οι παράγοντες αυτοί θα συνεχίσουν τη θετική τους επίδραση και τα επόμενα χρόνια, ώστε οι προοπτικές αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου να παραμείνουν ευνοϊκές. Ιδιαίτερα κατά γεωγραφική περιοχή, ο δυναμισμός των χωρών της Ασίας όπως η Κίνα και η Ινδία, των Ανατολικών χωρών και των χωρών της Λατινικής Αμερικής και η συνεχώς αυξανόμενη ενσωμάτωσή τους στη παγκόσμια οικονομία πρόκειται να αποτελέσει τη ν κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Όπως είναι ήδη γνωστό, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο σε βάρος και αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου και εξελίχθηκε ταχύτατα στην διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Στην περίοδο αυτή, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναπτύχθηκε με ρυθμό ταχύτερο από όσο η παγκόσμια παραγωγή.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναφέρεται σε ποσότητα που τείνει να φθάσει τους 5,500 εκατομμύρια τόνους. Πιο συγκεκριμένα στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται η διαμόρφωση του εμπορίου για τα φορτία :

**Πίνακας 3.1 : Σύνθεση Παγκόσμιου Εμπορίου Άνθρακα (σε εκατ. Τόνους)
(Έτος 2000)**

(Οι εξαγωγές των ΗΠΑ και Καναδά περιλαμβάνουν το μεταξύ τους εμπόριο)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ	(158)	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	(156)
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	99,6	ΕΕ	41,4
ΚΑΝΑΔΑΣ	27	ΑΣΙΑ	38
ΗΠΑ	26,3	ΙΑΠΩΝΙΑ	64,8
ΠΟΛΩΝΙΑ	4,1	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	11,5

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

**Πίνακας 3.2 : Σύνθεση Παγκόσμιου Εμπορίου Γαιάνθρακα (σε εκατ. Τόνους)
(Έτος 2000)**

(Οι εξαγωγές των ΗΠΑ και Καναδά δεν περιλαμβάνουν το μεταξύ τους εμπόριο.)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ	308,1	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	321,3
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	87,1	ΕΕ	104,6
Ν.ΑΦΡΙΚΗ	66,9	ΑΣΙΑ	110
ΚΙΝΑ	44,7	ΙΑΠΩΝΙΑ	80,2
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	57,4	ΙΣΡΑΗΛ	9,7
ΗΠΑ	9,6	ΧΙΛΗ	3,6
ΚΟΛΟΜΒΙΑ	33,9	ΗΠΑ	9,8
ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	8,5	ΜΑΡΟΚΟ	3,4

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Πίνακας 3.3 : Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος (σε εκατ. Τόνους) (Έτος 2000)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ	422,8	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	430,4
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	158	Ε.Ε.	130,1
ΙΝΔΙΑ	31,7	ΑΣΙΑ	134,1
ΠΕΡΟΥ	3,5	ΙΑΠΩΝΙΑ	131,7
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	160,3	ΑΦΡΙΚΗ	4,3
ΚΑΝΑΔΑΣ	20,1	Μ.ΑΝΑΤΟΛΗ	11,4
ΣΟΥΗΔΙΑ	16,3	Β.ΑΜΕΡΙΚΗ	12,5
Ν.ΑΦΡΙΚΗ	21,7	Ν.ΑΜΕΡΙΚΗ	6,3
ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ	11,2		

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Πίνακας 3.4 : Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου δημητριακών (σε εκατ. Τόννους) (Έτος 2000)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ	93	93,3	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	214,8	ΑΝ. ΕΥΡΩΠΗ	17
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	10,8	Βρώμη	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	8,6	ΕΕ.	6,7
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	17,3		ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	4,1	Δ. ΕΥΡΩΠΗ	7,4
ΚΑΝΑΔΑΣ	18,4		ΚΑΝΑΔΑΣ	3,7	ΙΑΠΩΝΙΑ	26
Ε.Ε.	16,7		Ε.Ε.	12,8	ΑΣΙΑ	43,2
ΗΠΑ	29,8		ΗΠΑ	56,9	Μ.ΑΝΑΤΟΛΗ	34,1
			ΚΙΝΑ	7,2	Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ	20,3
					Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	24,7
					ΑΦΡΙΚΗ	35,4

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

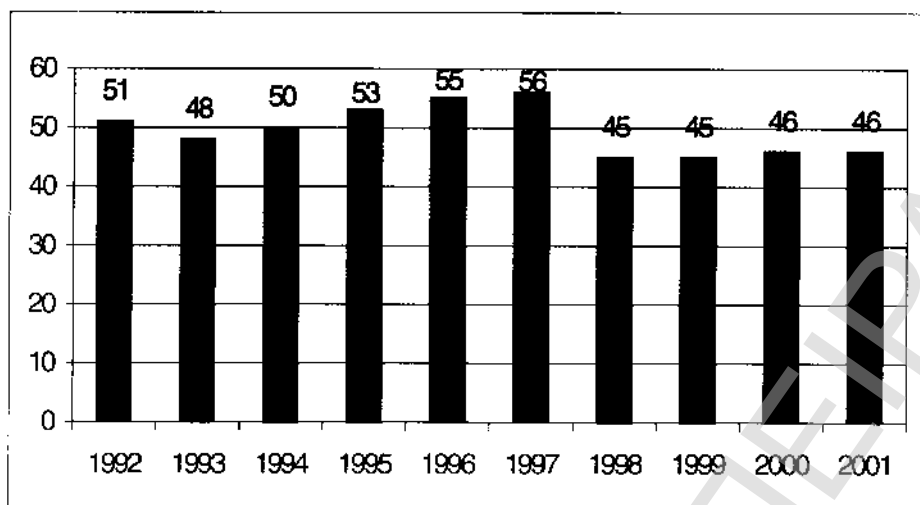
Πίνακας 3.5 : Σύνθεση Παγκόσμιου Εμπορίου Τσιμέντου (σε εκατ. Τόνους) (Έτη 1992 – 2001)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ		ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	
ΚΙΝΑ	513,5	ΤΟΥΡΚΙΑ	38,2
ΗΠΑ	85,522	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	36,6
ΙΝΔΙΑ	85	ΙΤΑΛΙΑ	35
ΙΑΠΩΝΙΑ	81,328	ΤΑΪΛΑΝΔΗ	30
ΚΟΡΕΑ	46,791	ΜΕΞΙΚΟ	27,74
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	43	ΙΣΠΑΝΙΑ	27,9

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Διάγραμμα 3.1 : Σύνθεση εμπορίου τσιμέντου (σε εκατ. τόνους) (έτη 1992-2001)

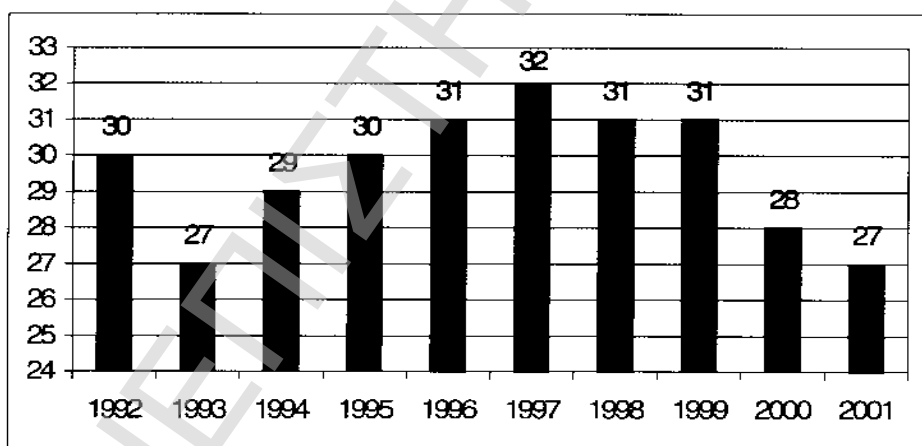
*Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου τσιμέντου (σε εκατ. τόννους)
(Έτη 1992 – 2001)*



Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003 »

Διάγραμμα 3.2 : Σύνθεση εμπορίου φωσφάτων (σε εκατ. τόνους) (έτη 1992-2001)

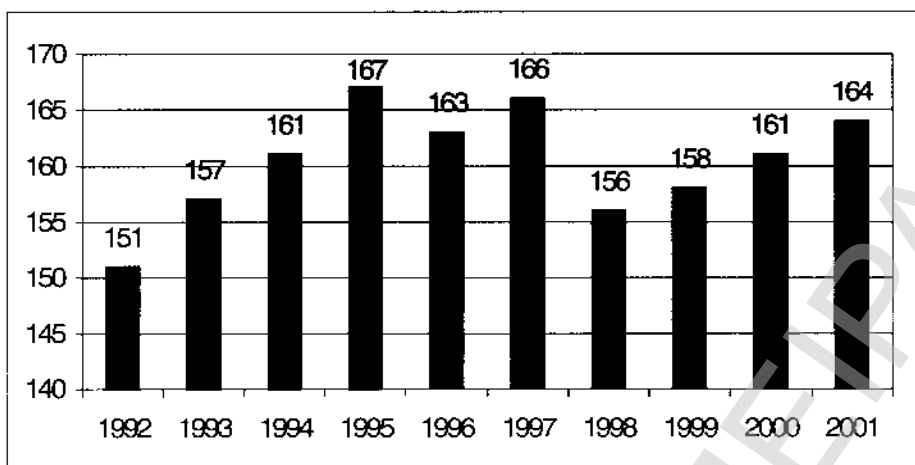
*Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου φωσφάτων (σε εκατ. τόννους)
(Έτη 1992 – 2001)*



Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003 »

Διάγραμμα 3.3 : Σύνθεση εμπορίου δασικών προϊόντων (σε εκατ. τόνους) (έτη 1992-2001)

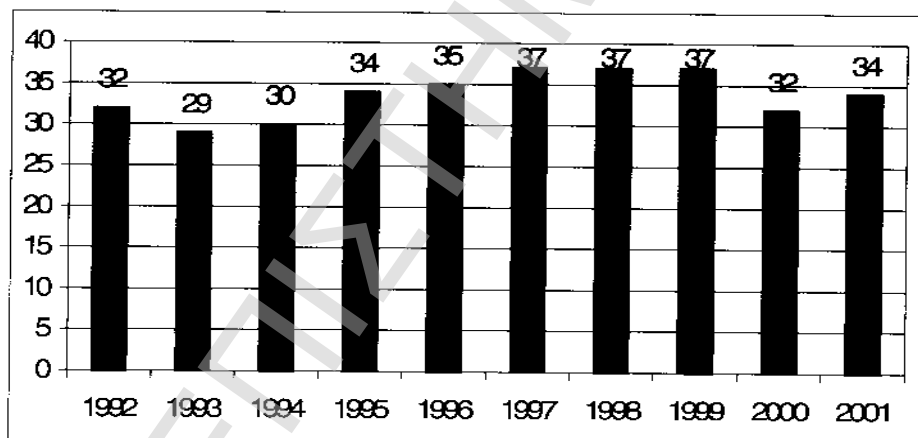
**Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου δασικών προϊόντων
(σε εκατ. τόννους) (Έτη 1992 – 2001)**



Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Διάγραμμα 3.4 : Σύνθεση εμπορίου ζάχαρης (σε εκατ. τόννους) (έτη 1992-2001)

**Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου ζάχαρης (σε εκατ. τόννους)
(Έτη 1992 – 2001)**



Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Πίνακας 3.6 : Εισαγωγές και Εξαγωγές πετρελαίων και παραγώγων κατά τα έτη 1990-2000 (σε χιλιάδες βαρέλια)

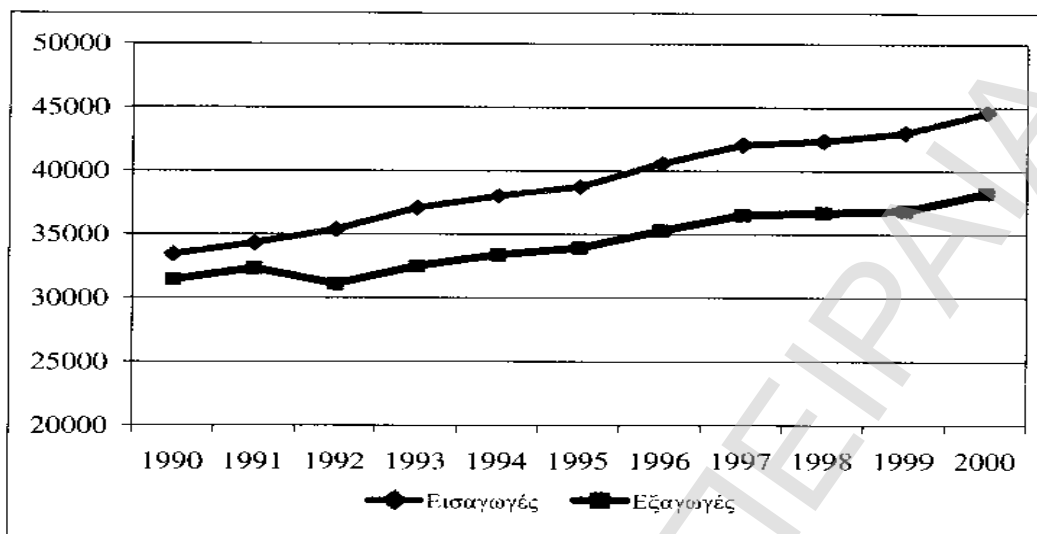
Χώρες	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Εισαγωγές											
Η.Π.Α.	8.026	7.791	7.888	8.620	8.929	8.831	9.400	9.907	10.32	10.550	11.09 2
Δ. Ευρώπη	9.801	10.171	10.319	10.399	9.840	9.567	9.539	9.413	9.971	9.731	10.06

											6
Ιαπωνία	4.802	4.925	5.306	5.307	5.612	5.581	5.685	5.735	5.259	5.346	5.329
Υπόλοιπες χώρες	8.812	9.451	9.884	10.774	11.671	12.797	13.994	15.043	14.776	15.421	16.179
Σύνολο	33.431	34.329	35.389	37.093	38.046	38.771	40.614	42.095	42.386	43.047	44.666
Εξαγωγές											
Η.Π.Α.	889	1.000	918	959	943	949	978	976	1.011	956	890
Καναδάς	955	1.111	1.101	1.215	1.323	1.402	1.484	1.492	1.603	1.520	1.703
Μεξικό	1.387	1.468	1.469	1.434	1.421	1.422	1.656	1.767	1.770	1.739	1.814
Λατ. Αμερική	2.367	1.953	2.374	2.391	2.695	2.797	3.011	3.219	3.240	3.145	3.079
Κεντρική ευρώπη	2.659	1.860.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μέση Ανατολή	14.212	13.829	15.453	16.456	16.513	16.651	17.170	18.184	18.702	18.341	18.944
Β. Αφρική	2.604	2.781	2.849	2.685	2.652	2.696	2.756	2.743	2.712	2.712	2.732
Δυτ. Αφρική	2.248	2.500	2.679	2.676	2.675	2.723	2.916	3.102	3.094	3.094	3.293
Υπόλ. Ασία	2.182	2.257	2.414	2.420	2.517	2.576	2.790	1.735	2.490	2.490	2.767
Άλλες	1.938	3.579	1.842	2.273	2.652	2.712	2.526	2.325	2.076	2.076	3.050
Σύνολο	31.441	32.338	31.099	32.509	33.391	33.928	35.287	36.543	36.698	36.698	38.272

Πηγή : BP, Statistical 1 Review of World Energy June 2001, London

Διάγραμμα 3.6 : Εισαγωγές και Εξαγωγές πετρελαίου και παραγώγων (σε χιλιάδες βαρέλια) (έτη 1990-2000)

**Εισαγωγές και Εξαγωγές πετρελαίου και παραγώγων κατά τα έτη
(Σε χιλιάδες βαρέλια) (Έτη 1990 – 2000)**



Πηγή : BP, Statistical 1 Review of World Energy June 2001, London

**Πίνακας 3.7 : Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου αργού πετρελαίου
(σε εκατ. Τόνους) (Έτος 2000)**

ΑΠΟ/ΠΡΟΣ	Β.Α. Ευρωπη	Μεσόγειος	Β. Αμερική	Ν. Αμερική	Ιαπωνία	Λοιπή Ασία	Άλλοι	Σύνολο
Μ.Ανατολή	90,8	67,3	113,1	13,5	182,4	273,6	33,3	774
Εγ.Ανατολή	11,4	38,3	0,1				0,6	50,4
Βόρεια Αφρική	9,5	70,8	6,7	5,2		1,2	3,2	96,6
Δυτική Αφρική	9,4	28,7	82,9	15,3	1	19,3	3,9	160,5
Καραϊβική	9,8	8,8	183,4	16	1,8	7,3	1,6	228,7
Ν.Αν.Ασία			9	0,3	24,9	17	11,9	63,1
Β.Θάλασσα	5,5	10,4	38,4	0,2		1,9	3	59,4
Άλλοι	24,1	27	8,9	16	2,1	9,9	3,9	91,9
Σύνολο	160,5	251,3	442,5	66,5	212,2	330,2	61,4	1524,6

Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

**Πίνακας 3.8 : Εισαγωγές και Εξαγωγές πετρελαίου και παραγώγων
(σε εκατ. τόνους) έτος 2000**

Χώρες	Εισαγωγές		Εξαγωγές	
	Αργό Πετρέλαιο	Παράγωγα	Αργό Πετρέλαιο	Παράγωγα

Η.Π.Α.	446	104	3	40
Καναδάς	45	8	64	20
Μεξικό	-	18	87	4
Λατ. Αμερική	45	11	104	48
Δ. Ευρώπης	403	96	64	40
Κεντρική Ευρώπη	51	12	0	6
Μέση Ανατολή	4	5	836	106
Β. Αφρική	8	5	100	35
Δυτ. Αφρική	3	8	162	3
N/A Αφρική	22	5	6	0
Αυστραλία	24	5	17	5
Κίνα	70	18	10	7
Ιαπωνία	215	49	0	4
Υπολ. Ασία	324	84	48	48
Άλλες	-	20	16	20
Σύνολο	1660	446	1518	384

Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

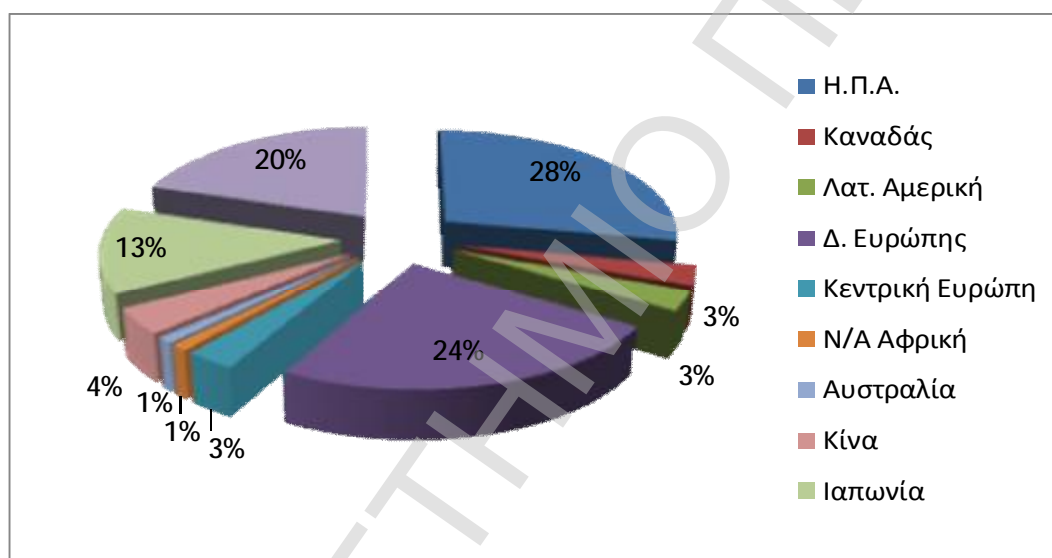
Πίνακας 3.9 : Εισαγωγές πετρελαίου και παραγωγών σε ποσοστά για το 2000

Χώρες	Εισαγωγές	
	Αργό Πετρέλαιο	Παράγωγα
Η.Π.Α.	28%	24%
Καναδάς	3%	2%
Μεξικό	-	4%
Λατ. Αμερική	3%	2%
Δ. Ευρώπης	24%	21%
Κεντρική Ευρώπη	3%	3%
Μέση Ανατολή	0%	1%

Β. Αφρική	0%	1%
Δυτ. Αφρική	0%	2%
N/A Αφρική	1%	1%
Αυστραλία	1%	1%
Κίνα	4%	4%
Ιαπωνία	13%	11%
Υπολ. Ασία	20%	19%
Άλλες	-	4%
Σύνολο	100%	100%

Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

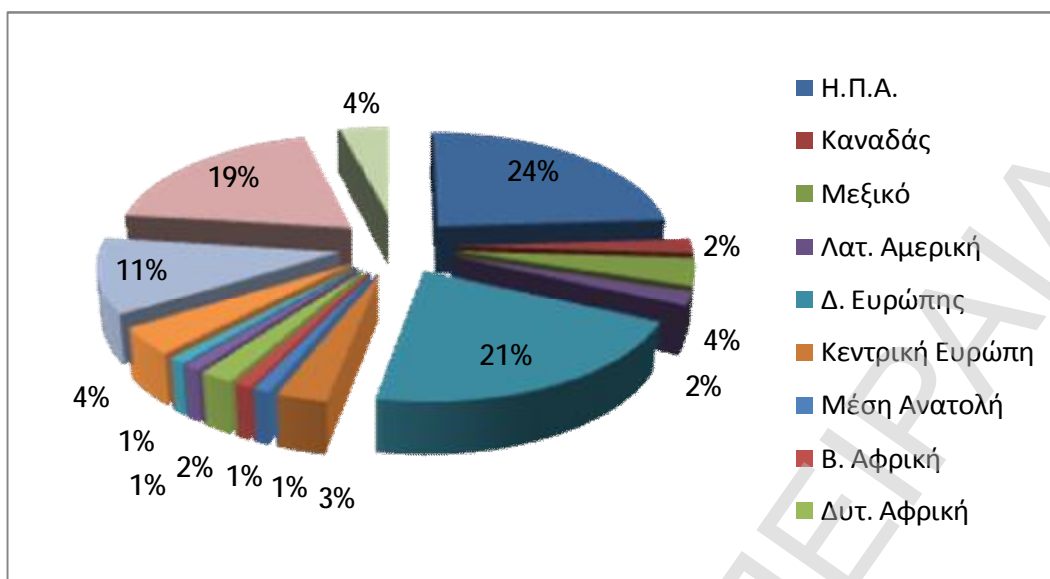
Διάγραμμα 3.9.i : Ποσοστιαία Απεικόνιση Εισαγωγών Αργού Πετρελαίου 2000



Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

*Οι χώρες με ποσοστό 0% δεν απεικονίζονται στο παραπάνω διάγραμμα

Διάγραμμα 3.9.ii : Ποσοστιαία Απεικόνιση Εισαγωγών Παραγώγων 2000



Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

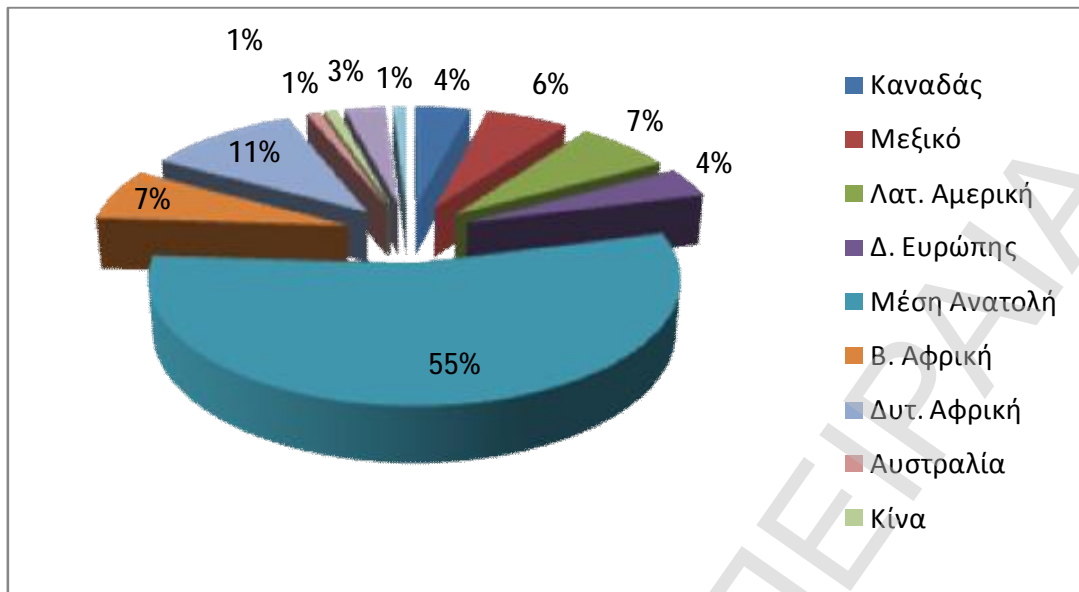
*Οι χώρες με ποσοστό 0% δεν απεικονίζονται στο παραπάνω διάγραμμα

Πίνακας 3.10 : Εξαγωγές πετρελαίου και παραγόντων σε ποσοστά για το 2000

Χώρες	Εξαγωγές	
	Αργό Πετρέλαιο	Παράγωγα
Η.Π.Α.	0%	10%
Καναδάς	4%	5%
Μεξικό	6%	1%
Λατ. Αμερική	7%	13%
Δ. Ευρώπης	4%	10%
Κεντρική Ευρώπη	0%	2%
Μέση Ανατολή	55%	28%
Β. Αφρική	7%	9%
Δυτ. Αφρική	11%	1%
N/A Αφρική	0%	0%
Αυστραλία	1%	1%
Κίνα	1%	2%
Ιαπωνία	0%	1%
Υπολ. Ασία	3%	12%
Άλλες	1%	5%
Σύνολο	100%	100%

Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

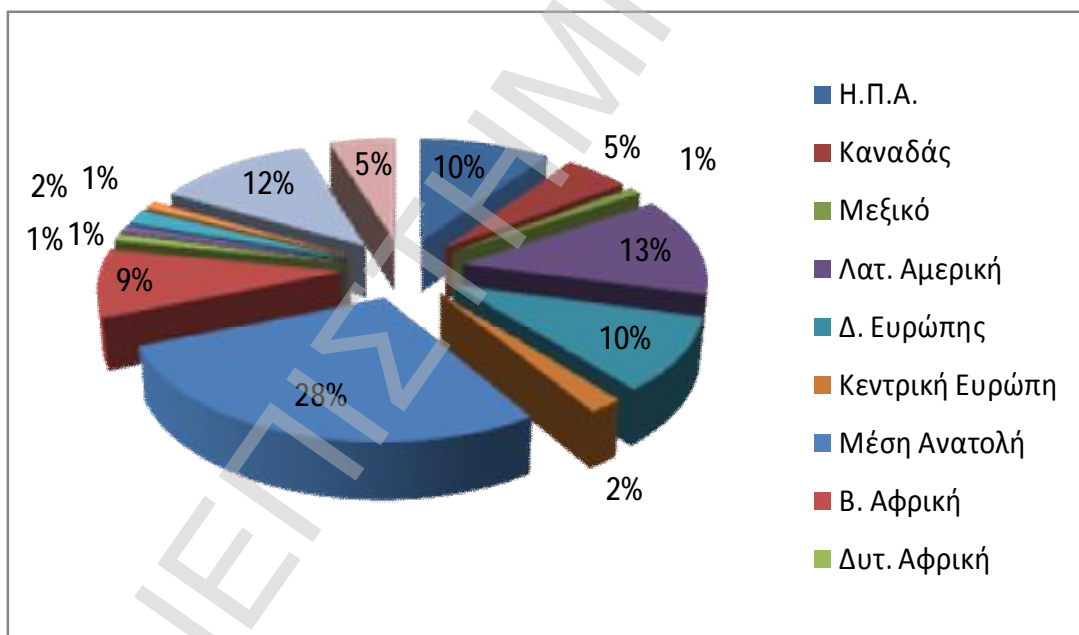
Διάγραμμα 3.10.ι : Ποσοστιαία Απεικόνιση Εξαγωγών Αργού Πετρελαίου 2000



Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

*Οι χώρες με ποσοστό 0% δεν απεικονίζονται στο παραπάνω διάγραμμα

Διάγραμμα 3.10.ii : Ποσοστιαία Απεικόνιση Εξαγωγών Παραγώγων 2000



Πηγή : BP, Statistical Review of World Energy June 2001, London

*Οι χώρες με ποσοστό 0% δεν απεικονίζονται στο παραπάνω διάγραμμα

Πίνακας 3.11 : Σύνθεση παγκόσμιου εμπορίου παραγώγων πετρελαίου (σε εκατ. Βαρέλια) (Έτος 2000)

ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ
-----------------	------------------

Η.Π.Α.	Β. ΑΜΕΡΙΚΗ
ΙΑΠΩΝΙΑ	ΑΣΙΑ
ΚΟΡΕΑ	ΙΑΠΩΝΙΑ
ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ	Ε.Ε.
ΙΝΔΙΑ	ΛΑΤ. ΑΜΕΡΙΚΗ
Β. ΕΥΡΩΠΗ	ΑΦΡΙΚΗ
Μ. ΑΝΑΤΟΛΗ	
Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ	

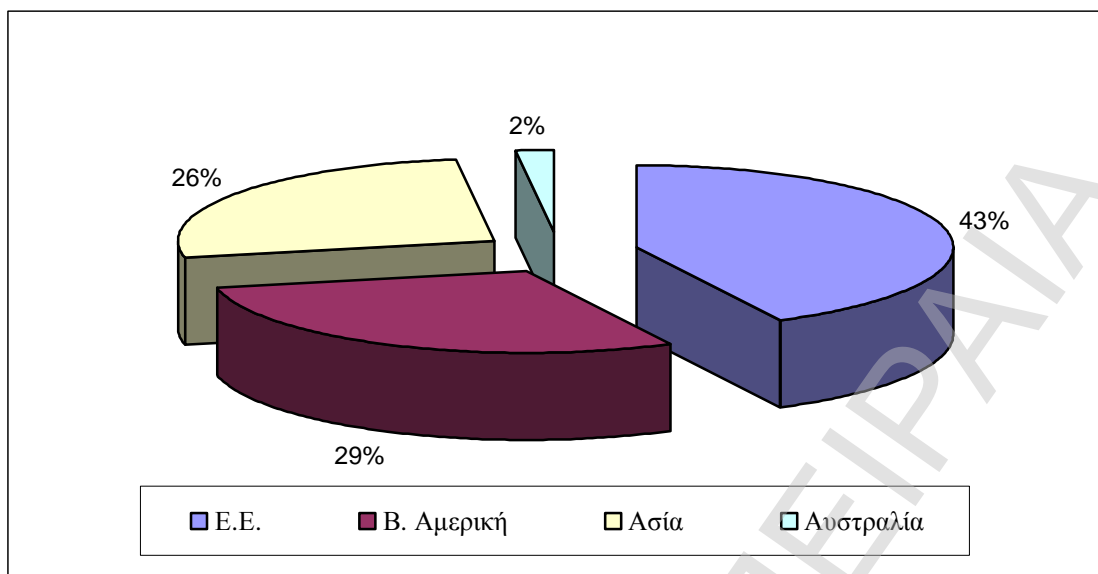
Πηγή : « Γ. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2003»

Πίνακας 3.12 : Η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου Ο.Π.Ε.Κ. και άλλων χωρών (έτη 1993-2001)

Έτος	Ο.Π.Ε.Κ.					ΜΗ – Ο.Π.Ε.Κ.					
	Ε.Ε.	Β. Αμερική	Ασία	Αυστραλία	Σύνολο	Ασία	Λατ. Αμερική	Αφρική	Προην Αν. Μπλόκ	Άλλες	SUM
1993	9.368	6.439	5.819	424	22.050	3.406	1.119	508	395	780	6.20
1994	9.145	6.663	6.152	398	22.358	3.409	1.205	557	524	753	6.44
1995	9.027	6.762	6.240	448	22.477	2.554	1.193	671	540	881	6.95
1996	9.419	7.054	6.436	474	23.383	4.259	1.087	631	393	634	7.00
1997	9.688	7.555	7.006	493	24.742	4.736	1.030	651	507	90	7.01
1998	9.609	7.972	6.584	521	24.686	4.542	1.066	691	885	415	7.59
1999	9.468	8.164	6.641	561	24.832	4.499	1.090	950	973	143	7.65
2000	9.742	8.509	6.721	500	25.472	5.511	1.035	1.191	988	92	8.81
2001	9.743	8.505	6.668	510	25.426	55.432	1.075	1.184	937	30	8.65

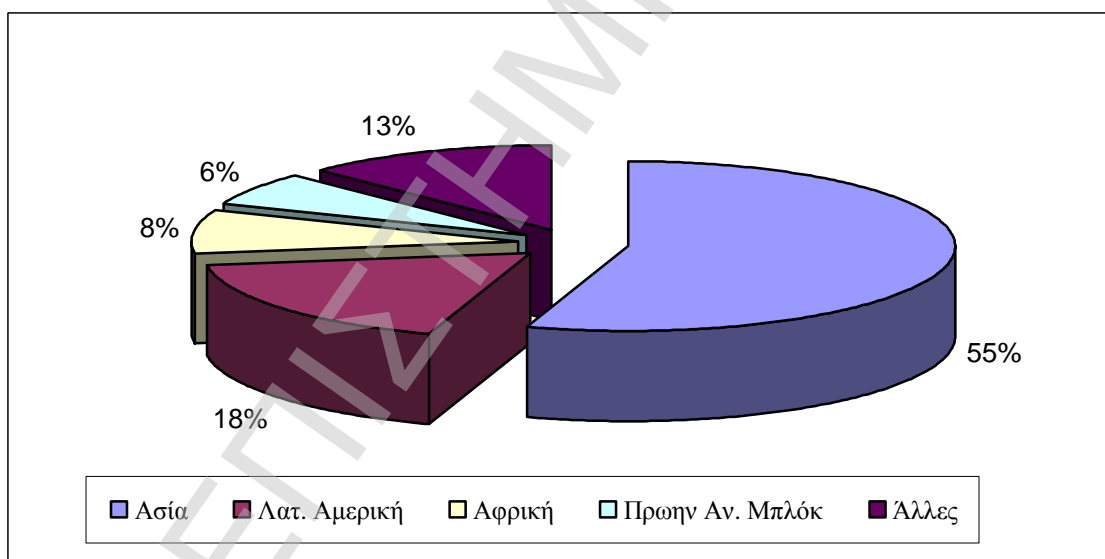
Πηγή : Clarkson Research Studies (2002)

Διάγραμμα 3.12.i : Η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου Ο.Π.Ε.Κ. (έτη 1993-2001)



Πηγή : Clarkson Research Studies (2002)

Διάγραμμα 3.12.ii : Η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου ΜΗ Ο.Π.Ε.Κ. και άλλων χωρών (έτη 1993-2001)



Πηγή : Clarkson Research Studies (2002)

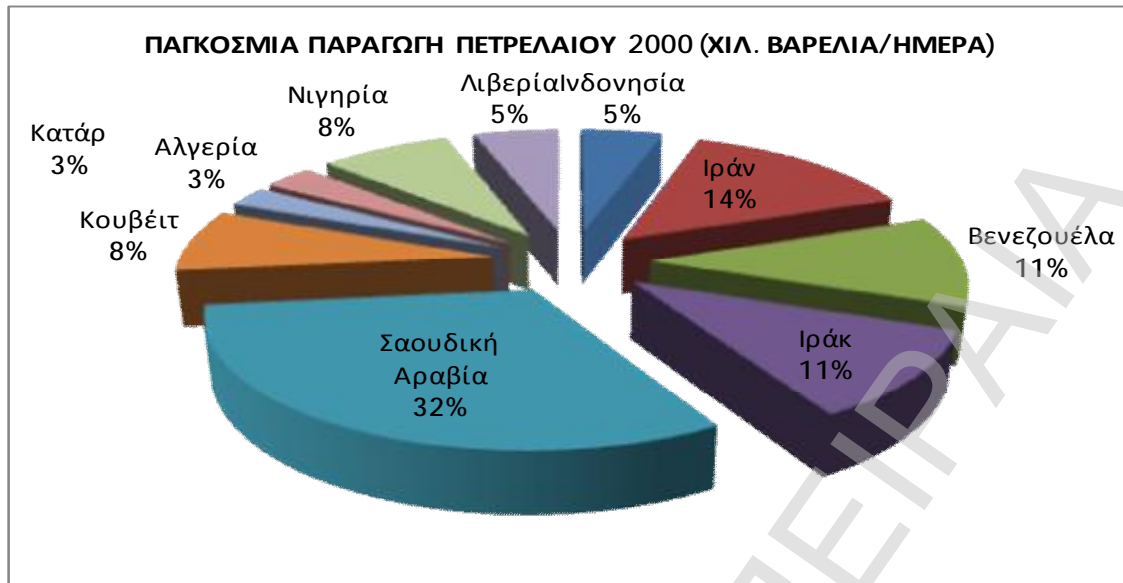
Πίνακας 3.13 : Παγκόσμια Παραγωγή πετρελαίου για τα έτη 1990-2001 (χιλ. Βαρέλια/ημέρα)

	Ινδονησία	Ιράν	Βενεζουέλα	Ιράκ	Σαουδική Αραβία	Κουβέιτ	Κατάρ	Αλγερία	Νιγηρία	Λιβερία
1990	1.299,3	3.135,3	2.135,2	2.112,6	6.412,5	858,6	405,6	783,5	1.726,7	1.389,1
1991	1.450,0	3.406,8	2.286,2	282,5	8.117,8	189,7	391,2	803,0	1.893,1	1.405,9
1992	1.347,7	3.431,6	2.345,6	526,2	8.331,7	1.057,2	423,2	756,5	1.957,0	1.432,7
1993	1.327,3	3.425,2	2.326,0	659,5	8.047,7	1.881,8	390,3	747,3	1.05,2	1.361,0

1994	1.332,8	3.596,0	2.367,9	748,7	8.049,0	2.006,6	378,7	752,5	1.820,8	1.389,8
1995	1.328,4	3.595,0	2.378,5	736,9	8.023,4	2.006,6	389,8	752,5	1.842,6	1.399,0
1996	1.326,7	3.596,0	2.381,0	740,4	8.102,3	2.005,6	393,1	805,7	1.863,1	1.394,0
1997	1.330,4	3.603,4	2.411,0	1.383,9	8.011,7	2.007,1	4055,0	846,1	1.876,7	1.395,8
1998	1.315,4	3.714,0	3.120,0	2.181,1	8.280,2	2.051,5	618,1	827,6	1.939,0	1.449,0
1999	1.355,5	3.439,0	2.800,4	2.719,8	7.564,7	1.872,7	608,5	796,0	1.781,5	1.287,2
2000	1.272,5	3.661,3	2.891,0	2.810,2	8.094,5	1.996,1	648,2	776,6	2.053,6	1.347,2
2001	1.214,2	3.572,0	2.791,9	2.593,7	7.888,9	1.947,0	632,9		2.017,6	1.323,5

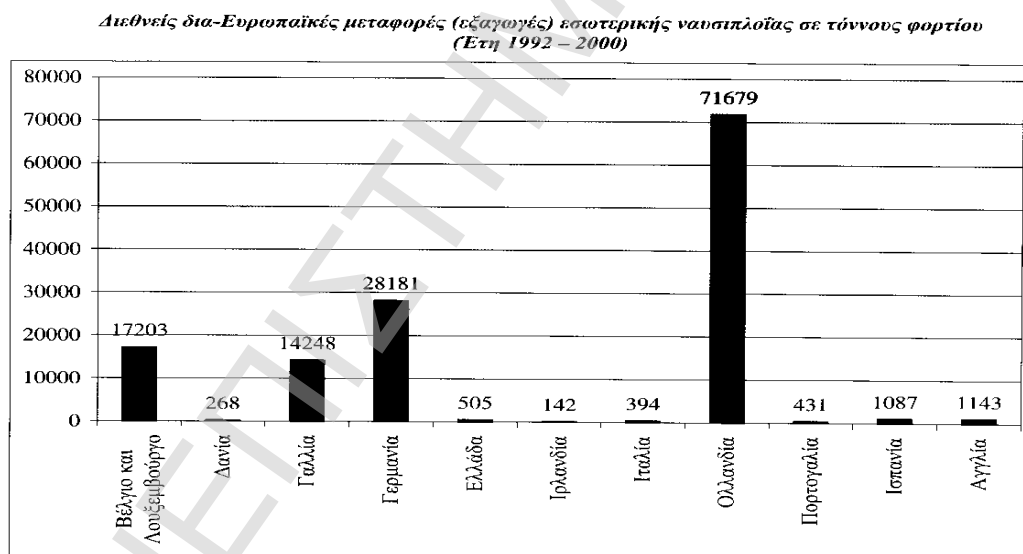
Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από τον συγγραφέα (ΟΠΕΚ, ΒΡ,2002)

Διάγραμμα 3.13.ι : Παγκόσμια Παραγωγή πετρελαίου για τα έτη 2000 (χιλ. Βαρέλια/ημέρα)



Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από τον συγγραφέα (ΟΠΕΚ, BP,2002)

Διάγραμμα 3.13.ii : Διεθνείς δια-Ευρωπαϊκές μεταφορές (εξαγωγές) εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε τόνους φορτίου (έτη 1992-2000)



Πηγή : EUROSTAT, 2001

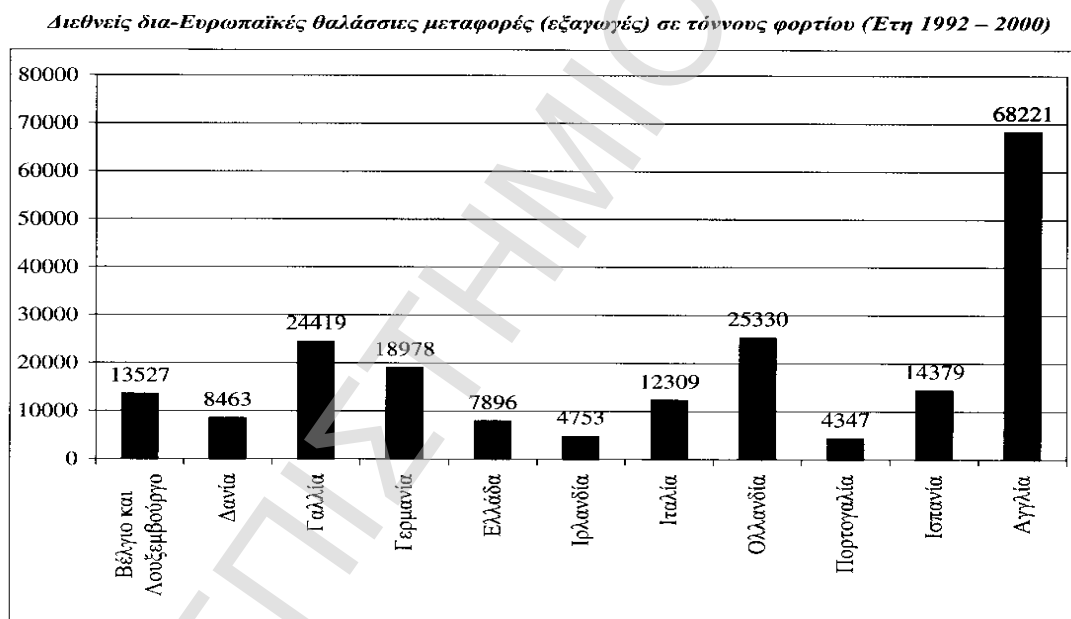
Πίνακας 3.14 : Διεθνείς δια-Ευρωπαϊκές μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε τόνους φορτίου (έτη 1992-2000)

Από / Προς	Βέλγιο και Λουξεμβούργο	Δανία	Γαλλία	Γερμανία	Ελλάδα	Ιρλανδία	Ιταλία	Ολλανδία	Σύνολο
Βέλγιο και Λουξεμβούργο				6673				8757	17203

Δανία	30		1673	162				38	268
Γαλλία	2210		36	9077		1		2960	14248
Γερμανία	5695	2237			96		20153		28181
Ελλάδα	6			464				35	501425
Ιρλανδία	2		12	113				15	384
Ιταλία	14		1	346				33	71679
Ολλανδία	22933		3309	45934		3			431
Πορτογαλία	8		3	359				61	1087
Ισπανία	35		11	702				339	1143
Αγγλία	114		14	849				166	135281
Σύνολο	31047		7298	640279				32557	

Πηγή : EUROSTAT, 2001

Διάγραμμα 3.14 : Διεθνείς δια-Ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές (εξαγωγές) σε τόνους φορτίου (έτη 1992-2000)



Πηγή : EUROSTAT, 2001

Το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διεσπαρμένο ανά τον κόσμο με τέτοιο τρόπο που μόνο μέσω θαλάσσης είναι εφικτό να συνδεθούν με τις καταναλωτικές αγορές. Το ίδιο ισχύει και για τη διανομή των προϊόντων μεταποίησης στις διάφορες καταναλωτικές αγορές, ιδιαίτερα όταν οι σημαντικότερες από τις αγορές αυτές βρίσκονται σε μακρινές αποστάσεις από τα κέντρα παραγωγής (Βλάχος, 1999).

Οι εξελίξεις αυτές διαφαίνονται τα στοιχεία που υπάρχουν στους πίνακες που ακολουθούν. Στον πρώτο πίνακα παρουσιάζεται ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, συνολικά και κατά κατηγορία χύδην φορτίων.

Πίνακας 3.15 : Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (σε εκατ. τονομύλια)

Έτος	Αργό πετρέλαιο	Παράγωγα προϊόντα πετρελαίου	Σιδηρομεταλλεύματα	Άνθρακας	Σιτηρά	Λοιπά Φορτία	Σύνολο
1990	1.190	336	347	342	192	1.483	3.977
2000	1.608	419	454	523	230	2.119	5.434
2001	1.592	425	452	565	234	2.165	5.513
2002	1.588	414	484	570	245	2.210	5.595
2003	1.650	435	540	610	240	2.280	5.840
2004	1.690	448	575	635	250	2.370	6.055
2005	1.725	464	605	655	260	2.450	6.247

Πηγή : ECSA Annual Report 2004-2005

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό έργο, δηλαδή ο συνδυασμός απόστασης και μεταφερόμενου φορτίου. Επίσης παρουσιάζονται οι εξελίξεις κατά κατηγορία φορτίου την ίδια χρονική περίοδο.

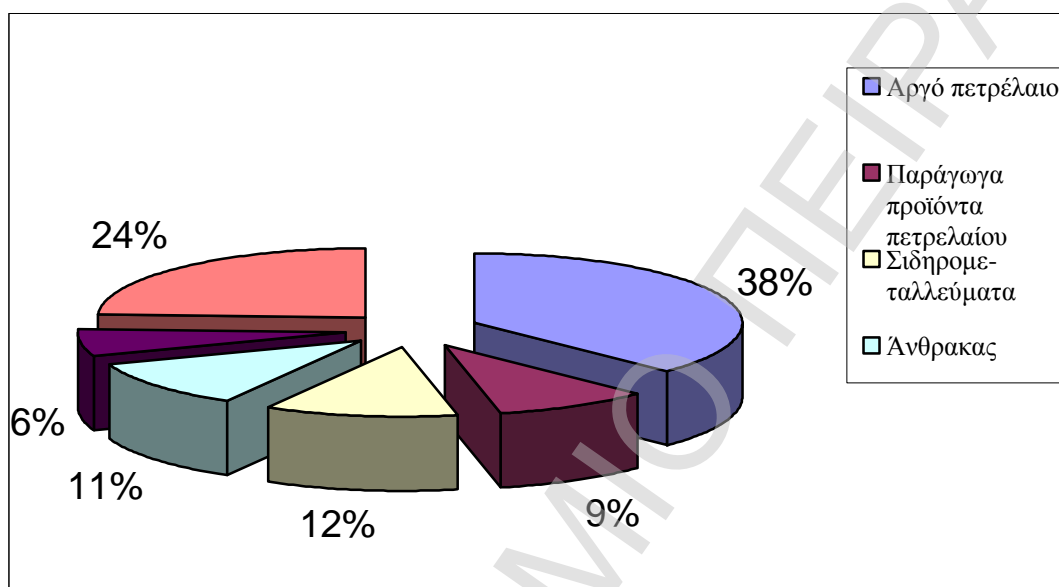
Πίνακας 3.16 : Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (σε δισεκατ. τονομύλια)

Έτος	Αργό πετρέλαιο	Παράγωγα προϊόντα πετρελαίου	Σιδηρομεταλλεύματα	Άνθρακας	Σιτηρά	Λοιπά Φορτία	Σύνολο
1990	6.261	1.560	1.978	1.849	1.073	4.041	17.121
2000	8.180	2.085	2.545	2.509	1.244	6.113	23.016
2001	8.074	2.105	2.474	2.552	1.322	6.280	23.241
2002	7.848	2.050	2.731	2.549	1.241	6.440	23.251
2003	8.330	2.155	3.030	2.700	1.335	6.675	24.589
2004	8.495	2.220	3.210	2.780	1.390	6.975	25.440

2005	8.790	2.300	3.360	2.840	1.445	7.245	26.335
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Πηγή : ECSA Annual Report 2004-2005

Διάγραμμα 3.16 : Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο (σε δισεκατ. τονομύλια)



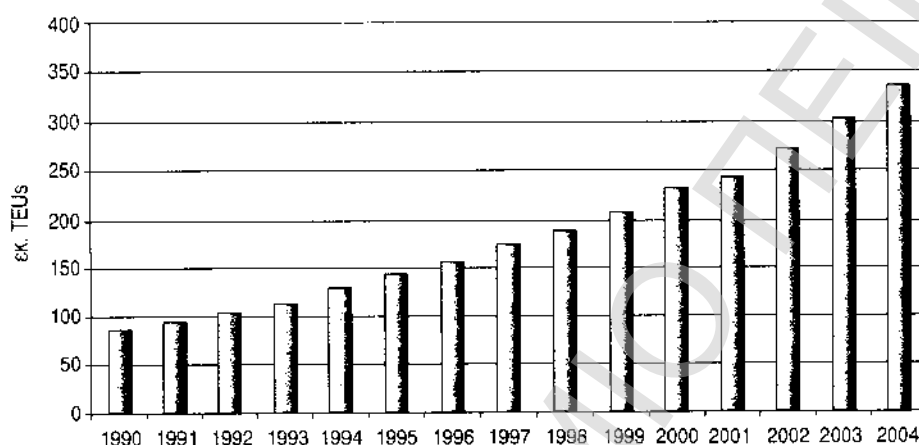
Πηγή : ECSA Annual Report 2004-2005

Βάση των παραπάνω πινάκων, τόσο οι εξελίξεις στον όγκο του εμπορίου που διακινείται μέσω θαλάσσης, όσο και στο μεταφορικό έργο της Ναυτιλίας, αποτυπώνουν τις πολύ ευνοϊκές συνθήκες στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών. Συγκρίνοντας την τάση της περιόδου 1990-2000 αλλά και αυτή της περιόδου 2000-2005, παρατηρούμε τους ίδιους περίπου αυξητικούς ρυθμούς στον όγκο του εμπορίου και το μεταφορικό έργο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Με βάση τις επιμέρους κατηγορίες, τα σιδηρομεταλλεύματα και τα λοιπά φορτία έχουν τη μεγαλύτερη συμβολή στην παρατηρούμενη ανοδική πορεία.

Το αυξανόμενο μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών διαπιστώνεται κυρίως από τις εξελίξεις στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (containers) που ακολουθούν υψηλούς ρυθμούς αύξησης, απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα. Η μεγαλύτερη αύξηση που ξεπερνά το 15% ετησίως, εμφανίζεται στο εμπόριο μεταξύ των χωρών της Ασίας και ακολουθεί με σχετικά

υψηλούς αλλά χαμηλότερους ρυθμούς η περιοχή του Ειρηνικού. Πολύ χαμηλότεροι είναι οι ρυθμοί αύξησης στο υπερατλαντικό εμπόριο, ενώ ικανοποιητικοί είναι οι ρυθμοί που αφορούν τη Βόρεια Ευρώπη και τη Μεσόγειο και πολύ υψηλοί μεταξύ Ευρώπης και Ανατολής.

Διάγραμμα 3.17 : Παγκόσμιες ροές μεταφορές εμπορευματοκιβωτιών (εκ. TEUs)



Πηγή : Drewry Shipping Consultants Ltd

Οι δυνάμεις οι οποίες βρίσκονται πίσω από αυτήν την αύξηση του εμπορίου εμπορευματοκιβωτιών είναι οι χώρες της Άπω Ανατολής, και ειδικότερα η Κίνα. Από το 1995 μέχρι και το 2005 οι εξαγωγές εμπορευματοκιβωτιών σε (σε TEUs) από την Άπω Ανατολή προς τον υπόλοιπο κόσμο τριπλασιάστηκαν. Δεδομένου ότι οι χώρες της Άπω Ανατολής κυριαρχούν στις εξαγωγές και τις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτιών, οι εμπορικοί δρόμοι της Ασίας έχουν γίνει οι σημαντικότεροι εμπορικοί δρόμοι παγκοσμίως. Ο τρίτος σημαντικότερος εμπορικός δρόμος στον κόσμο, είναι η διαδρομή Άπω Ανατολή – Ε.Ε. Η ανάπτυξη αυτή έχει σημαντικές επιπτώσεις στον ευρωπαϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, η διαδικασία της μεταμόρφωσης (transshipment), καθώς και η ανάπτυξη δικτύων θαλάσσιων μεταφορών τροφοδοσίας (feeder traffic) γνωρίζει ιδιαίτερα σημαντική ανάπτυξη, με στόχο να εξυπηρετηθούν οι αφίξεις πλοίων που μεταφέρουν τις εισαγωγές της Ε.Ε. από Άπω Ανατολή.

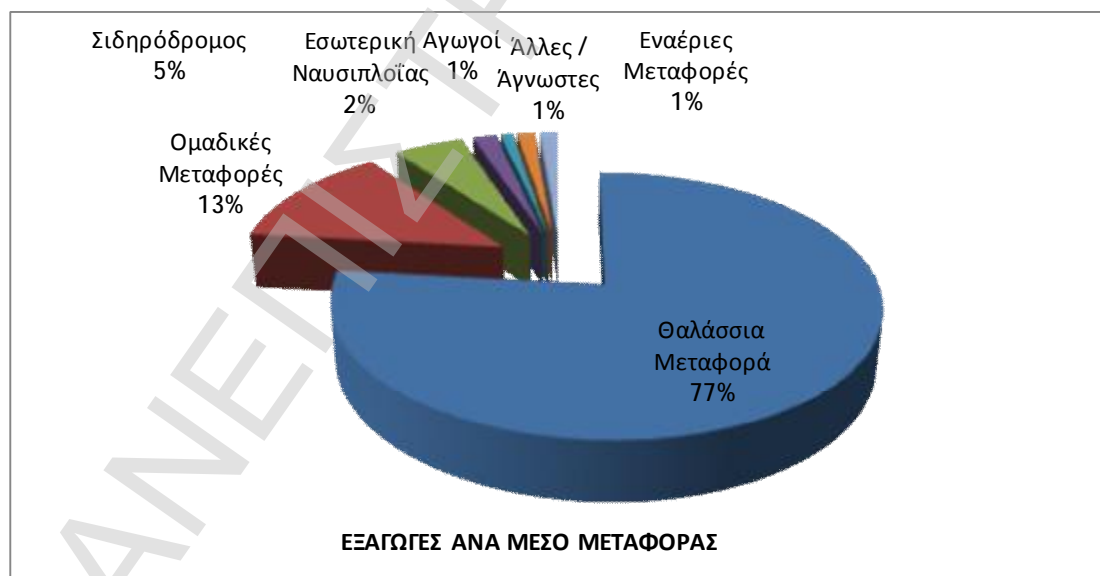
Πίνακας 3.18 : Εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά Μέσο Μεταφοράς (2006,εκ. τόνοι)

	Εμπόριο με τρίτες χώρες (Ε.Ε.)						Ενδοκοινοτικές (Ε.Ε.)	
	Εξαγωγές		Εισαγωγές		Εξαγωγές & Εισαγωγές		Εισαγωγές	
Θαλάσσια Μεταφορά	308,5	76,7%	1.121,6	70,5%	1.430,0	71,7%	284,5	18,1%
Ομαδικές Μεταφορές	52,8	13,1%	48,0	3,0%	100,8	5,1%	489,9	31,1%
Σιδηρόδρομος	20,1	5,0%	69,2	4,3%	89,3	4,5%	96,7	6,1%
Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	6,8	1,7%	18,2	1,1%	24,9	1,3%	70,3	4,5%
Αγωγοί	3,4	0,9%	275,6	17,3%	279,1	14,0%	121,1	7,7%
Εναέριες Μεταφορές	5,1	1,3%	4,7	0,3%	9,8	0,5%	1,1	0,1%
Άλλες / Άγνωστες	5,3	1,3%	54,4	3,4%	59,7	3,0%	511,1	32,55%
Σύνολο	402,0	100,0%	1.591,7	100,0%	1.993,6	100,0%	1.574,6	100,0%

Πηγή : Eurostat 2006, Transport in Figures

Διάγραμμα 3.18.i : Εμπόριο με τρίτες χώρες

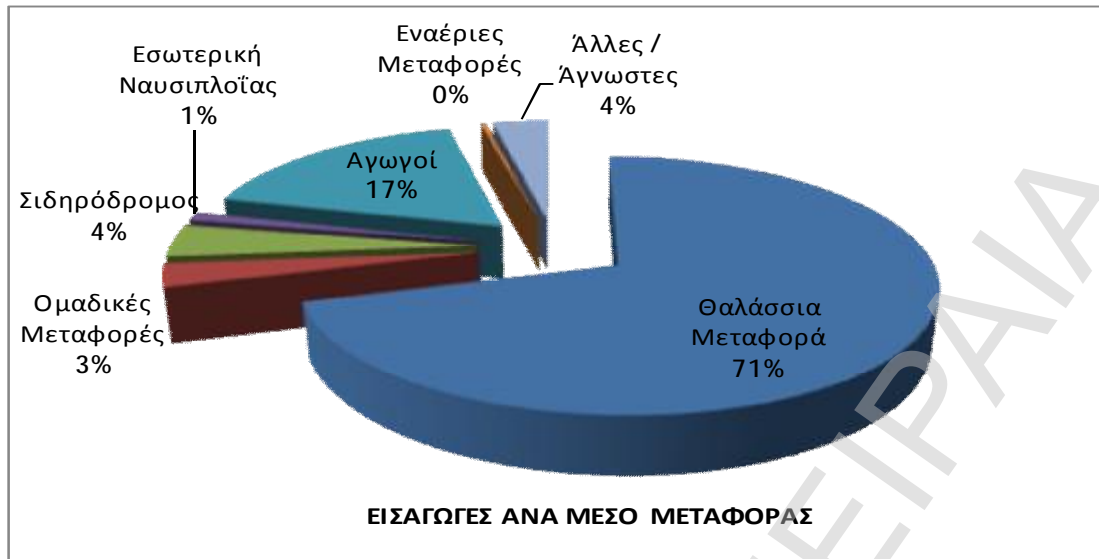
Εξαγωγές της Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς (2006 σε %)



Πηγή : Eurostat 2006, Transport in Figures

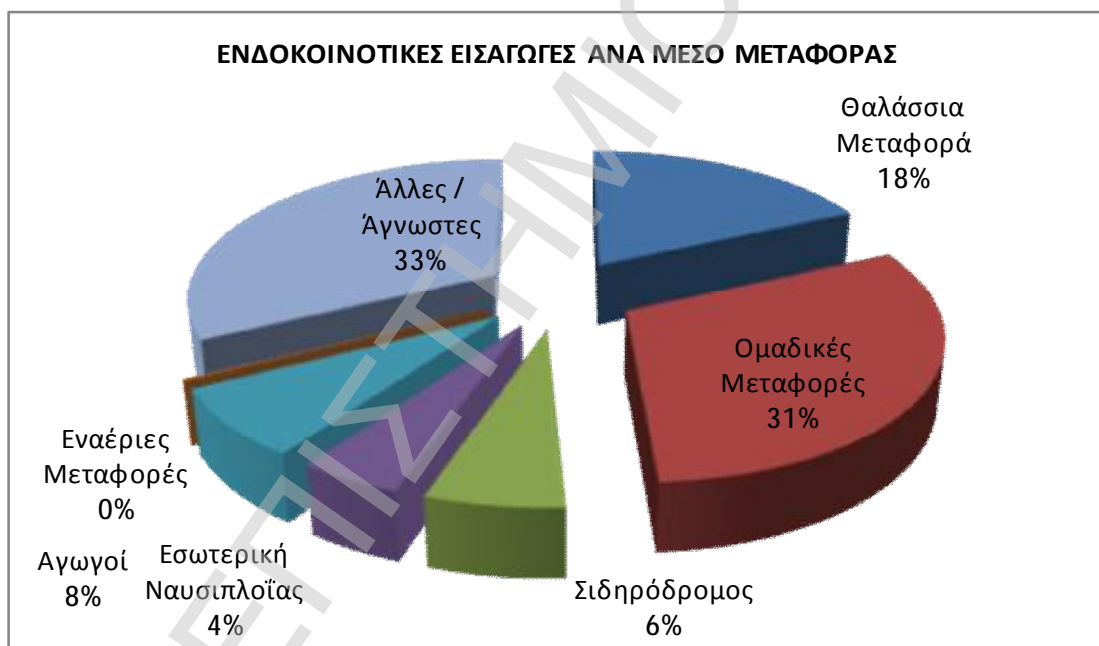
Διάγραμμα 3.18.ii : Εμπόριο με τρίτες χώρες

Εισαγωγές της Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς (2006 σε %)



Πηγή : Eurostat 2006, Transport in Figures

**Διάγραμμα 3.18.iii : Ενδοκοινοτικό Εμπόριο (Ε.Ε.)
Εισαγωγές ανά μέσο μεταφοράς (2006 σε %)**



Πηγή : Eurostat 2006, Transport in Figures

Πίνακας 3.19 : Εξέλιξη του Παγκόσμιου Στόλου (100gt και άνω)

Έτος	Αριθμός πλοίων	Εκατ. τόνοι	Αριθμός πλοίων	Εκατ. τόνοι	ΕΟΧ %
1990	7.659	72.326	38.221	383.995	18,8
2000	6.783	84.351	45.023	518.221	16,27
2001	6.912	92.003	45.322	534.683	17,21
2002	6.975	95.134	45.476	549.315	17,31
2003	7.036	100.737	46.308	564.852	17,83

2004	9.291	152.709	46.551	584.303	26,10
2005	9.047	154.300	46.801	618.100	25,0

Πηγή : Lloyd's Registers – Fairplay

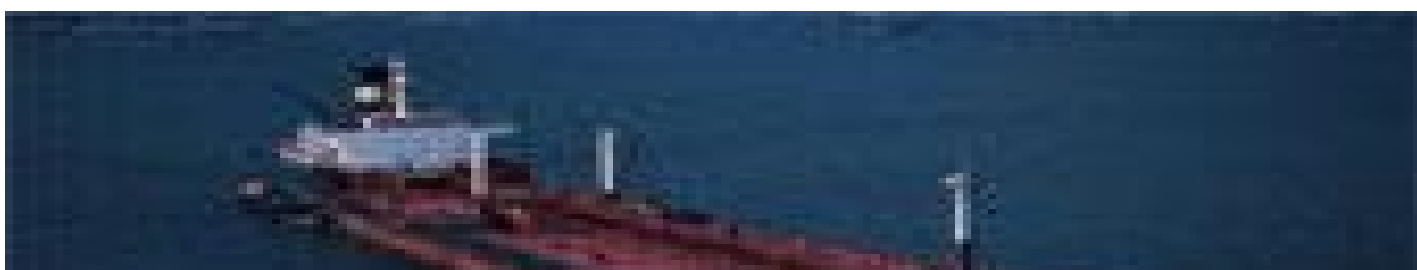
Η εξυπηρέτηση της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Ε.Ε. και τις οικονομίες των κρατών μελών. Όπως απεικονίζει ο πιο πάνω Πίνακας, το 76,7% των εξαγωγών των κρατών-μελών προς τρίτες χώρες και το 70,5% των εισαγωγών μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Επιπλέον, μέσω θαλάσσης μεταφέρεται και το 18,1% του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

Πίνακας 3.20 : Παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων κατά τύπου πλοίου και χώρα συμφερόντων, Ιούνιος,2005

Τύπος Πλοίου	Από χώρες ΕΟΧ		Από όλο τον κόσμο	
	Αριθμός πλοίων	Μεταφορική ικανότητα dwt	Αριθμός πλοίων	Μεταφορική ικανότητα dwt
Ξηρού Φορτίου	146	993.311	427	3.451.212
Πλοία Ε/Κ	585	24.136.399	1.078	52.388.847
Δεξαμενόπλοια	641	36.470.305	1.464	93.734.315
Γενικού Φορτίου	188	13.739.608	799	64.396.244
RoRo	75	1.162.380	173	2.612.480
Επιβατηγά	71		159	
Σύνολα	1.706	75.502.003	4.100	216.583.098

Πηγή : Fairplay Newbuildings

Σημαντικές είναι και οι παραγγελίες των υπό ναυπήγηση πλοίων ευρωπαϊκών συμφερόντων σύμφωνα μετά στοιχεία του πιο πάνω πίνακα (Δυναμικότητας εμπορικού στόλου χωρών της Ε.Ε. και του ΕΟΧ (2005, σε gt πλοία 100 gt και άνω)) . τα μεγέθη των νέων ναυπηγήσεων θα συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της δυναμικότητας της ναυτιλίας και της επίδρασής στο διεθνές εμπόριο, ιδιαίτερα σε κατηγορίες πλοίων, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και στη βελτίωση της ηλικιακής σύνθεσης τόσο του ευρωπαϊκού όσο και του παγκόσμιου στόλου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε, (Ε.Σ.Υ.Ε. 2002, σελ. 2-5) στην 15 θέση των πιο εμπορικών χωρών του κόσμου κατατάσσεται η Ελλάδα. Μία θέση η οποία θεωρείται και αξιολογείται πολύ σημαντική καθώς η χώρα τα προνόμια τα οποία απολαμβάνει η χώρα μας, από γεωγραφικά έως και παραγωγικά, είναι πολλά. Γεωγραφικά η χώρα μας βρίσκεται σε μια θέση που εντοπίζεται ανάμεσα στον Ευρωπαϊκό χώρο διεξαγωγής του εμπορίου και των χωρών της Αφρικής όσο και περιοχές της Ανατολής,. Χώρες οι οποίες χαρακτηρίζονται ως πολύ έντονα ανεπτυγμένες εμπορικά. Παρόλα αυτά η Ελλάδα χαρακτηρίζεται και ως μια πολύ «καρποφόρα» χώρα. Είναι ικανή να παράγει τα προϊόντα που καταναλώνει και ταυτόχρονα να διεξάγει εμπόριο με χώρες πιο πέρα από του φανερούς τους ορίζοντες. Περιλαμβάνοντας τα στοιχεία τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε (Ε.Σ.Υ.Ε: 2002 σελ.4) προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα παραπάνω, όπου εδώ διαφαίνεται καθαρά και το μέγεθος της ετήσιας παραγωγής του Ελλαδικού χώρου σε διάφορα αγαθά από τα οποία ένα ποσοστό καταναλώνεται εγχώρια ενώ κάποιο άλλο γίνεται αντικείμενο εμπορίου. Το 1999, η παραγωγή σε σιτηρά άγγιζε τους 120,000 τόνους. Από αυτή τη ποσότητα η εγχώρια κατανάλωση άγγιζε τους 90,000 τόνους ενώ η υπόλοιπη παραγωγή έγινε αντικείμενο εμπορίου στις χώρες της Ευρώπης π.χ. Γερμανία, Σουηδία, αλλά και σε χώρες της Ανατολής π.χ. Ισραήλ, και της Αφρικής π.χ. Αλγερία. Υπάρχει μια πολύ έντονη κίνηση Εισαγωγών – Εξαγωγών στον Ελλαδικό χώρο τα τελευταία 10 – 15 χρόνια.

Οι χώρες με τις οποίες διεξάγει εμπόριο η Ελλάδα ξεκινάνε από το Ευρωπαϊκό δίκτυο και καταλήγουν στον Αφρικάνικο χώρο. Συγκεκριμένα:

- Û Ρωσία – πετρελαιοειδή
- Û Ιταλία – χάλυβα, οχήματα, λιπάσματα, αλάτι
- Û Ουκρανία – αλουμίνια θειούχα προϊόντα
- Û Ισπανία – αλουμίνια
- Û Αλγερία(Αφρικής) – ιχθυάλευρα
- Û Γαλλία – πετρελαιοειδή
- Û Αίγυπτο – αλάτι, πετρελαιοειδή
- Û Ηνωμένα Έθνη – Αλουμίνια
- Û Βουλγαρία – Αμόλυβδο πετρέλαιο

- Βέλγιο – γενικό εμπόριο
- Ρουμανία – πετρελαιοειδή
- Σουηδία – σιτάρι, χημικά προϊόντα, (<http://www.yen.gr/> 06/03/2006)

Είναι φανερό οι Εμπορικές Σχέσεις της Ελλάδος έχουν βελτιωθεί και επεκταθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια. Δίπλα στην κάθε χώρα υπάρχουν και τα αντίστοιχα αγαθά που γίνονται αντικείμενα εμπορίου από την χώρα μας. Η Ελλάδα, συνεπώς, παρουσιάζει μια αξιόλογη παραγωγή αγροτικών προϊόντων (δημητριακών, σιτηρών, κριθάρι, αλεύρα, βαμβάκι, ρύζι, καπνά,) χημικά προϊόντα, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα όπως και πετρελαιοειδή που ωστόσο δεν επαρκούν να καλύψουν τις ανάγκες της εγχώριας κατανάλωσης. Τα αγαθά που μόλις αναφέρθηκαν, μεταφέρονται δια μέσου της θαλάσσιας οδού γιατί είναι ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους και από πλευράς ποιότητας μεταφοράς όσο και ταχύτητας αν φυσικά λαμβάνοντας υπόψη τις αποστάσεις που διανύονται. Τα παρακάτω διαγράμματα είναι στην πιο κατάλληλη θέση να υποδείξουν το επίπεδο ανάπτυξης του εμπορίου.

Διάγραμμα 4.1 : Η εμπορική ανάπτυξη τα τελευταία δέκα χρόνια στα παραπάνω προϊόντα



Πηγή: Αρχείο «Παλιμάλι ναυτιλιακή στατιστικά στοιχεία 2005»

Στο παραπάνω διάγραμμα λοιπόν ο οριζόντιος άξονας απεικονίζει τα κατεξοχήν τελευταία έτη που διεξάγεται το εμπόριο στις παραπάνω χώρες από τον Ελλαδικό χώρο, ενώ στον κάθετο άξονα φαίνεται καθαρά το μέγεθος του εμπορίου σε τόνους προϊόντων όπως αυτά καταγράφηκαν έμπρακτα από το αρχείο της πιο εμπορικά δραστήριες Ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Βορείου Ελλάδος. Φαίνεται καθαρά η ραγδαία αύξηση των μεγεθών του εμπορίου τα τελευταία δέκα χρόνια, πράγμα το οποίο είναι σημάδι οικονομικής ανάπτυξης και εξέλιξης του τομέα της

Ναυτιλίας αφού η μεταφορά γίνεται άμεσα και ολοκληρωμένα. Μεταφέρονται όλο και μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων και η Εμπορική κίνηση είναι πιο αυξημένη.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία όπως αναφέραμε τόσο αναλυτικά στις προηγούμενες παραγράφους, παρουσιάζει μια πολύ μεγάλη άνθηση. Ωστόσο οι βλέψεις για ακόμη μεγαλύτερη επέκταση και σε άλλες χώρες πολύ πιο ανεπτυγμένες οικονομικά και εμπορικά θα ήταν ένα πολύ σημαντικό βήμα που θα έδινε την ώθηση στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία να φτάσει το επίπεδο καταξίωσης εκείνο που θα την καταστήσει ολοένα και πιο ανταγωνιστική. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν στη Ναυτεμπορική (τεύχος Ιουνίου 5/6/2005 σελ.45), η Κίνα παρουσιάζεται να είναι ο άμεσος στόχος επέκτασης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η Ελλάδα έχει ήδη προχωρήσει στην στο άνοιγμα γραφείων στο Χονγκ Κονγκ για να είναι πιο κοντά στα τεκταινόμενα της Κίνας. Άλλωστε, η Κίνα πέρα από την Ανάπτυξη που παρουσιάζει σε επίπεδο οικονομίας, όσο αναφορά τα προϊόντα της, παρατηρείται μια αύξηση εκείνων που ενδιαφέρονται να ασχοληθούν με την Ναυτιλία και ανοίγουν γραφεία και εταιρείες. Το πρώτο βήμα έχει ήδη γίνει και καλύπτει το πλαίσιο του να φέρνουν οι Έλληνες πράκτορες κοντά τους παραγωγούς και τους αγοραστές πρώτων υλών με τις εταιρίες μας εδώ οπότε θα μεταφέρουμε και τα προϊόντα τους, αυτό είναι ένα άμεσο μέσο με το οποίο πια η Ναυτιλία κάνει το μεγάλο βήμα της επέκτασης και γίνεται ανταγωνιστική σε σχέση με τις άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες.

Πίνακας 4.1 : Διεθνή Επενδυτική Θέση (εκατ. ευρώ)

	2005	2006¹	2007*
1. Άμεσες επενδύσεις	-13.213	-14.328	-14.971
Κατοίκων στο εξωτερικό	11.530	17.022	20.922
Μη κατοίκων στην Ελλάδα	24.743	31.350	35.893
2. Επενδύσεις χαρτοφυλακίου	-112.007	-127.172	-150.724
Απαιτήσεις	59.319	67.195	86.848

Υποχρεώσεις	171.326	194.367	237.572
3. Παράγωγα	559	10	503
4. Λοιπές επενδύσεις	-26.471	-38.842	-51.907
Απαιτήσεις	56.741	62.640	79.539
Υποχρεώσεις	83.212	101.482	131.446
5. Συναλλαγματικά διαθέσιμα	1.945	2.169	2.491
Καθαρή Διεθνής Επενδυτική Θέση (1+2+3+4+5)	-149.187	-178.163	-214.608
Α.Ε.Π.	198.609	213.985	228.949
Ως % του Α.Ε.Π.	-75,1	-83,3	-93,7

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

¹ Τα στοιχεία για το 2006 έχουν αναθεωρηθεί

*Προσωρινά στοιχεία

Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν (κατά μέσο όρο την τελευταία τριετία) πάνω από 4% του Α.Ε.Π. της Ελλάδος, και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των καθαρών εισπράξεων προέρχεται από την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών για τις ανάγκες του παγκόσμιου διαμετακομιστικού εμπορίου, οι καθαρές εισπράξεις από ελληνικές υπηρεσίες μεταφορών, οι οποίες σχεδόν εξολοκλήρου είναι Ναυτιλιακές, αντιστοιχούν περίπου στα 3/4 του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών στην Ε.Ε. - 15 και το ήμισυ περίπου των εισπράξεων στο σύνολο της Ε.Ε. Ειδικά το 2006 οι ακαθάριστες εισφορές από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν σε 13.280 εκ. €, έναντι αντίστοιχων πληρωμών 5.024 εκ. €. Είναι μάλιστα σημαντικό ότι, αν και τα τελευταία δύο έτη παρατηρήθηκαν χαμηλότεροι ναύλοι στις διεθνείς αγορές σε σύγκριση με τα υψηλά επίπεδα το 2004, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν να αυξάνονται. Η εξέλιξη αυτή αποδίδεται τόσο στην αύξηση κατά 19,6% (σε όρου dead-weight tonnes –dwt) της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου όσο και στην ποιοτική του αναβάθμιση λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων.

Πίνακας 4.2 : Βασικά οικονομικά μεγέθη σχετιζόμενα με τις θαλάσσιες μεταφορές (σε εκατ. ευρώ)

Μέγεθος	2004	2005	2006
Α.Ε.Π. (τρέχουσες τιμές)	168.417	181.088	195.213
Εμπορικό ισοζύγιο	-25.435,8	-27.558,9	-35.286,3
-εκ του οποίου : ισοζύγιο πλοίων (πωλήσεις μείον αγορές)	135,6	-723,0	-3.390,5
Ισοζύγιο υπηρεσιών	15.467,0	15.497,1	15.337,1
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	12.404,2	12.953,0	13.280,2
- Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή	38,42	4,42	2,53
Πληρωμές για θαλάσσιες μεταφορές	4.486,0	4.646,9	5.024,5
- Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή	17,50	3,59	8,13
Καθαρές εισροές από θαλάσσιες μεταφορές	7.918,3	8.306,1	8.255,7
Ως ποσοστό % του Α.Ε.Π.	4,70	4,59	4,23
Ως ποσοστό % του ισοζυγίου υπηρεσιών	51,19	53,60	53,83
Ως ποσοστό % κάλυψης του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου	31,13	30,14	23,40
Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή των καθαρών εισροών από θαλάσσιες μεταφορές	53,9	4,9	-0,6

Πηγές : Τράπεζα της Ελλάδος και (για το Α.Ε.Π.) Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Το καλοκαίρι του 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε κείμενο διαβούλευσης για θέματα Ναυτιλίας («Πράσινη Βίβλος»), όπου η διαβούλευση είχε διάρκεια έως την 20^η Ιουνίου 2007. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην «Πράσινη Βίβλος», περίπου το 3-5% του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. -25 προέρχεται από δραστηριότητες σχετιζόμενες με τη Ναυτιλία και την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών. Ο στόχος που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την «Πράσινη Βίβλο», είναι να ενισχυθεί η οικολογική διάσταση της πολιτικής για τη Ναυτιλία. , λαμβάνοντας υπόψη και τη Στρατηγική της Λισσαβώνας για περιβαλλοντικά βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Ο στόχος αυτός αναμένεται να επιτευχθεί τόσο μέσω της προστασίας των θαλασσών της Ε.Ε. όσο και με την ανάπτυξη υπηρεσιών και προϊόντων υψηλής ποιότητας για την παγκόσμια οικονομία. Από την πλευρά της, η Ναυτιλιακή κοινότητα αναγνωρίζει μεν την προσπάθεια της Επιτροπής για την ενδυνάμωση της Ναυτιλιακής βιομηχανίας τη Ε.Ε., εκφράζει όμως την ανησυχία της για την προτεινόμενη ενίσχυση του συντονιστικού ρόλου της Ε.Ε. όσον αφορά τις θέσεις των κρατών-μελών και την ενιαία εκπροσώπησή τους στους διεθνείς Ναυτιλιακούς οργανισμούς, καθώς και για τις αρνητικές συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν με τον ορισμό του Κοινού Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου.

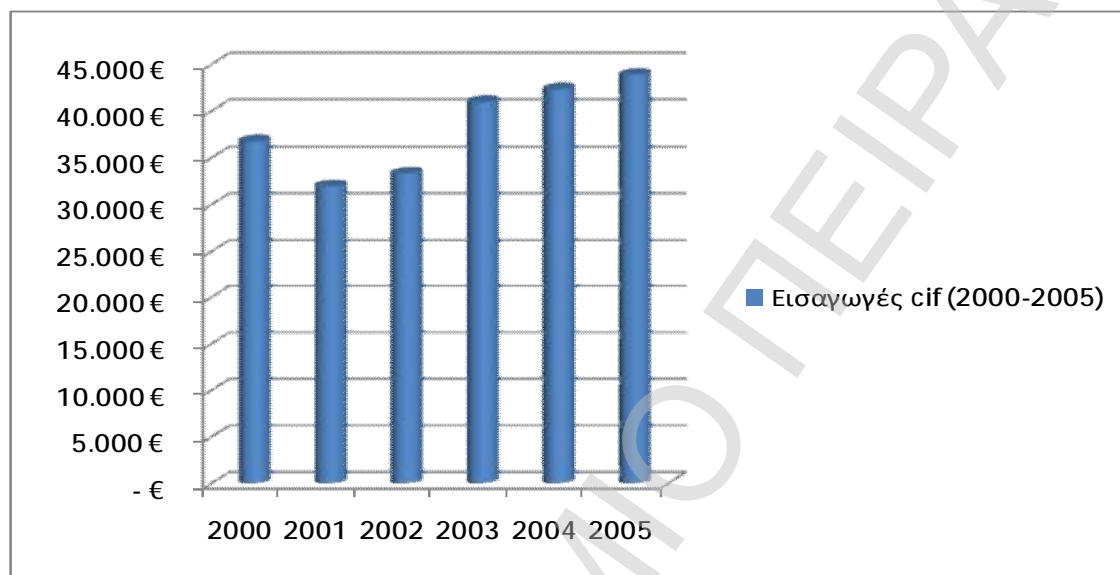
Το 2007 αναμένεται ότι θα συνεχιστεί η άνοδος (έστω και με χαμηλότερο ρυθμό) των ακαθάριστων εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως λόγω της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου. Οι ναύλοι ξηρού φορτίου εκτιμάται ότι θα διαμορφωθούν σε αντίστοιχα επίπεδα με αυτά του 2006, αφού η καθαρή άνοδος της προσφοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (αφού ληφθούν υπόψη οι παραδόσεις νέων πλοίων και η διάλυση παλαιότερων πλοίων) θα αντισταθμιστεί από την αύξηση της ζήτησης. Βασική προϋπόθεση, ωστόσο, παραμένει η συνέχιση της αυξημένης ζήτησης για σιδηρομετάλλευμα από την Κίνα. Ο κλάδος των πετρελαιοφόρων αναμένεται ότι θα παρουσίαση οριακή πτώση των ναύλων το 2007, λόγω της αύξησης του παγκόσμιου στόλου με ρυθμό (περίπου 6%) αρκετά υψηλότερο από το ρυθμό ανόδου της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου, (από τον Οκτώβριο του 2006, ο ΟΠΕΚ αποφάσισε να προβεί σε δύο διαδοχικούς περιορισμούς της παραγωγής του, ενώ οι προβλέψεις της Διεθνούς Υπηρεσίας Ενέργειας αναφέρουν ότι ο ρυθμός αύξησης της ζήτησης πετρελαίου θα διαμορφωθεί σε 1,8% το 2007, από 1% που ήταν το 2006). Σημαντική παράμετρο όσον αφορά την εξέλιξη των ναύλων των πετρελαιοφόρων αποτελεί ο αριθμός των πλοίων που θα οδηγηθούν σε διάλυση, ώστε να επέλθει ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης υπηρεσιών για την μεταφορά πετρελαίου. Αν και αναμένεται ότι οι πληρωμές για αγορές πλοίων θα παραμείνουν σε υψηλά επίπεδα κατά την επόμενη πενταετία, η προσθήκη στον ελληνόκτητο στόλο των 612 πλοίων που έχουν ήδη παραγγελθεί από ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρίες θα ενισχύει το πλεόνασμα του ισοζυγίου μεταφορών τα επόμενα έτη.

Εισαγωγές στα Ελληνικά λιμάνια

Πίνακας 4.3 : Εισαγωγές cif στα Ελληνικά λιμάνια για τα έτη 2000-2005 (σε χιλιάδες ευρώ)

Έτος	Εισαγωγές
2000	35.823
2001	32.022
2002	33.383
2003	40.299
2004	42.391
2005	43.942

Διάγραμμα 4.3 : Εισαγωγές cif στα Ελληνικά λιμάνια (2000-2005) σε χιλιάδες ευρώ(€)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Στον πίνακα 4.3 και το διάγραμμα 4.3 απεικονίζονται οι εισαγωγές cif στους λιμένες της Ελλάδος για τα έτη 2000 έως και 2005. Παρατηρούμε μία σημαντική πτώση που παρουσιάστηκε το έτος 2001 (3.801€), η οποία αντικαταστάθηκε τα επόμενα έτη (2002 έως και 2005) από σταθερή άνοδο. Ιδιαίτερα το 2003 παρατηρήθηκε μία κίνηση ανόδου ύψους 6.916€. Τα επόμενα έτη συνεχίζεται η ανοδική πορεία σε χαμηλότερο βαθμό, 2.092€ (2004) και ακόμη χαμηλότερο το 2005 1551€. Όμως, η άνοδος των τριών τελευταίων ετών υπερκαλύπτει την αρχική πτώση του έτους 2001.

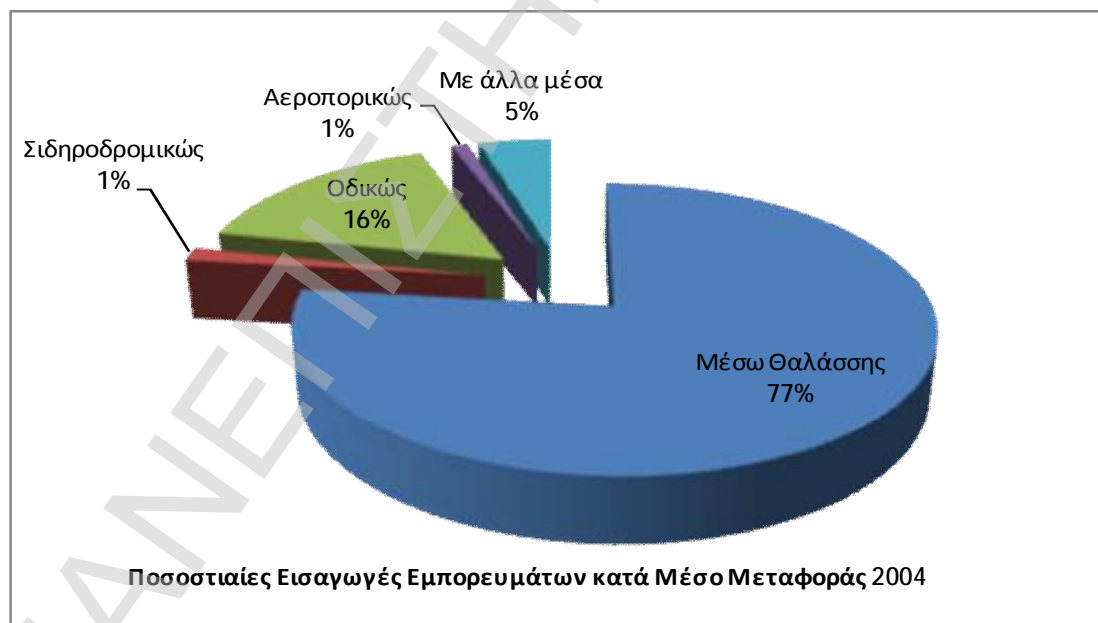
Εισαγωγές κατά Μέσο Μεταφοράς στην Ελλάδα

Πίνακας 4.4 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (ποσότητα σε χιλιάδες τόνους)

	2004
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Ποσότητα</i>
Μέσω Θαλάσσης	38.908
Σιδηροδρομικός	740
Οδικός	8.155
Αεροπορικός	517
Με άλλα μέσα	2.267
Σύνολο	50.585

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.4 : Ποσοστιαία απεικόνιση των Εισαγωγών (σε ποσότητες εμπορευμάτων) που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για το έτος 2004.



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα οι ποσότητες οι οποίες εισάγονται στη χώρα μας «Μέσω Θαλάσσης», σε σύγκριση με τις ποσότητες που εισήχθησαν με

οποιοδήποτε άλλο μέσο κατά το έτος 2004, είναι πολλάκις φορές μεγαλύτερες. Αναλυτικότερα, οι ποσότητες που εισήχθησαν «Μέσω Θαλάσσης» ανέρχονται σε 38.908τόνους, το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό 77% του συνόλου.

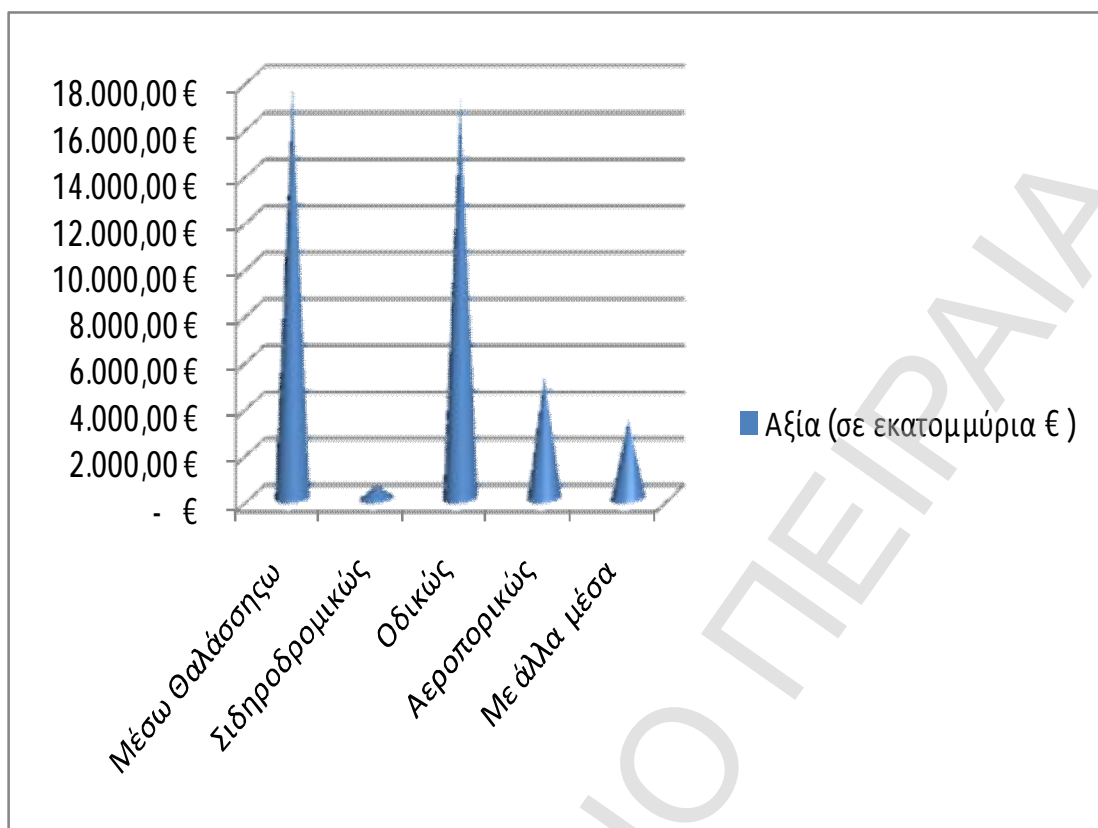
Ακολουθούν οι ποσότητες που εισήχθησαν «Οδικώς» 8.155τόνοι και σε ποσοστό 16%. Ενώ «Με άλλα μέσα» οι τόνοι φτάνουν τους 2.267 δηλαδή ποσοστό 5%. Τελευταία μέσα μεταφοράς για τις ποσότητες εισαγωγών το 2004 απεικονίζονται οι «Σιδηροδρομικές» και οι «Αεροπορικές» μεταφορές με ποσοστό 1% και ποσότητα εισαγωγών 740τόνοι και 517τόνοι αντιστοίχως.

Πίνακας 4.5 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

	2004
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Αξία</i>
Μέσω Θαλάσσης	17.853
Σιδηροδρομικώς	604
Οδικώς	17.251
Αεροπορικώς	4.288
Με άλλα μέσα	2.395
Σύνολο	42.391

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.5 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Αναλύοντας τις αξίες που πραγματοποιήθηκαν κατά μέσο μεταφοράς για τις εισαγωγές που έλαβαν χώρα στην Ελλάδα για το 2004, συνειδητοποιούμε ότι παρά το γεγονός ότι ποσοστιαία οι μεταφορές που κυριαρχούν είναι αυτές «Μέσω Θαλάσσης» με μεγάλη διαφορά από αυτές που πραγματοποιούνται «Οδικώς» (61%), οι αξίες οι οποίες απεικονίζουν τις μεταφορές «Μέσω Θαλάσσης» με αυτές των «Οδικών» απέχουν μόλις 1,42% σε αξία 602εκατομμύρια€ με πρώτη πάλι τη μεταφορά «Μέσω Θαλάσσης».

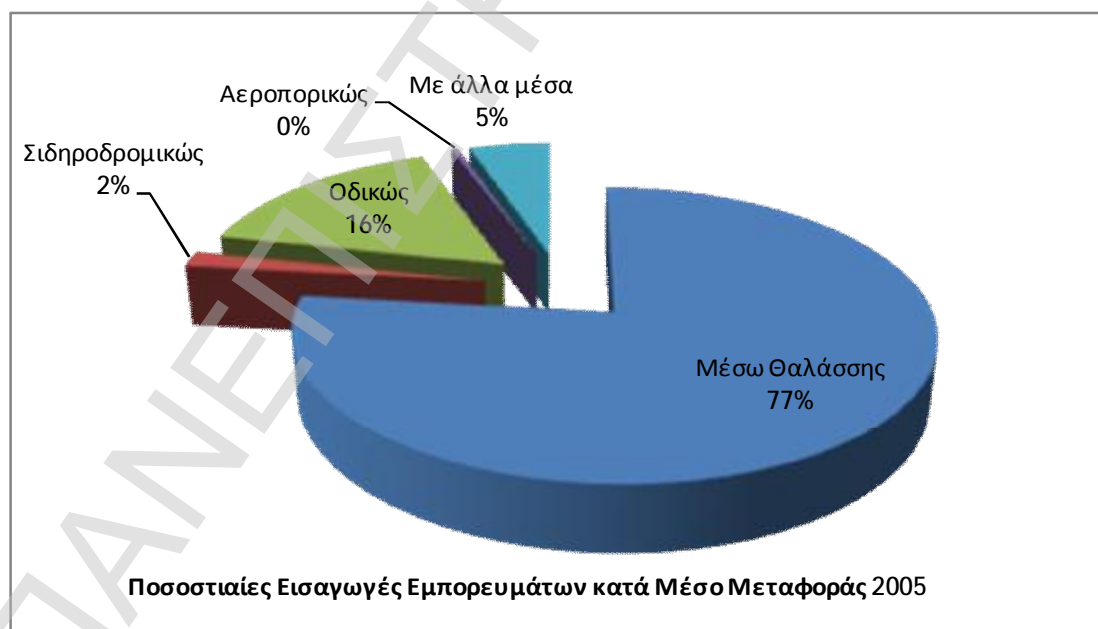
Πίνακας 4.6 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (ποσότητα σε χιλιάδες τόνους)

	2005
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Ποσότητα</i>
Μέσω Θαλάσσης	38.815
Σιδηροδρομικώς	879

Οδικώς	8.092
Αεροπορικώς	211
Με άλλα μέσα	2.535
Σύνολο	50.532

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.6 : Ποσοστιαία απεικόνιση των Εισαγωγών (σε ποσότητες εμπορευμάτων) που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για το έτος 2005.



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Μία εκ των δύο μεταβολών η οποία παρατηρήθηκε για το έτος 2005, αφορά τις ποσότητες που εισήχθησαν στην Ελλάδα «Σιδηροδρομικώς» και παρουσιάζουν μία αύξηση σε σχέση με το 2004 κατά 1% και σε ποσότητα 139τόνους.

Η δεύτερη μεταβολή που παρατηρήθηκε για το έτος 2005 σε σχέση με το προηγούμενο αφορά τις «Αεροπορικές» μεταφορές οι οποίες παρουσίασαν πτώση 306τόνους και η ποσοστιαία συμμετοχή τους για τις εισαγωγές του έτους 2005 είναι σχεδόν μηδενική.

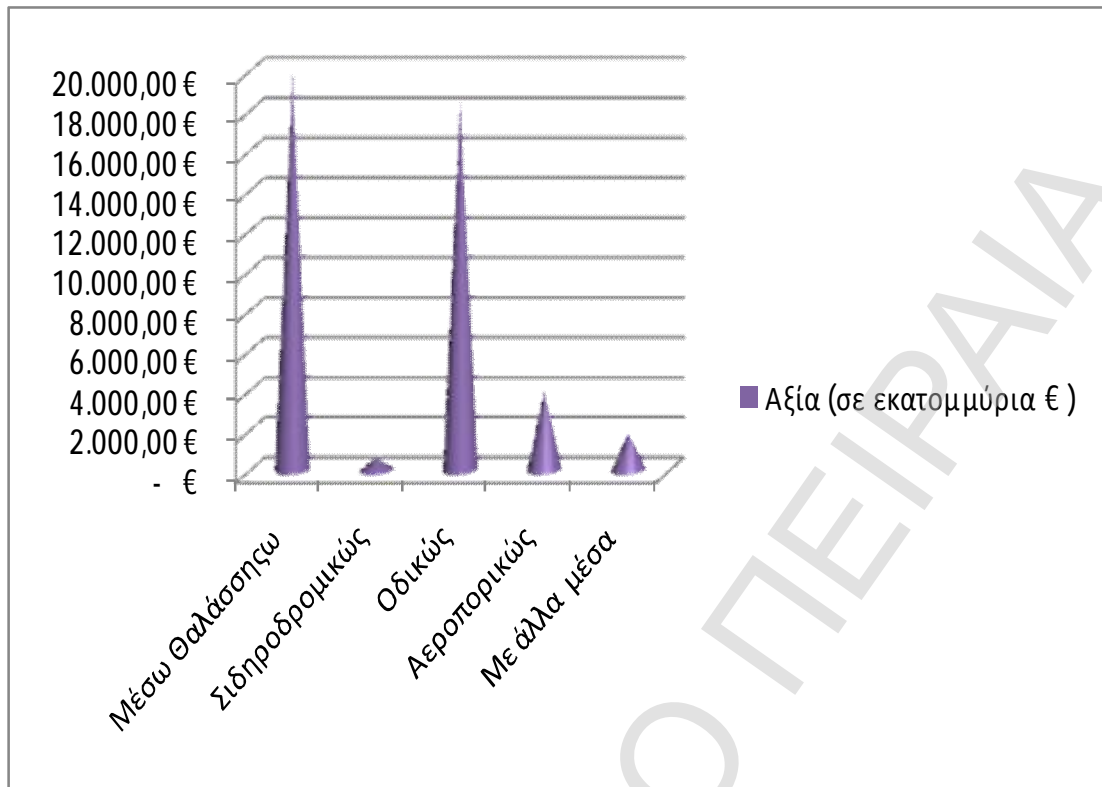
Συγκρίνοντας σε ποσοστιαία κλίμακα τις ποσότητες (εμπορεύματα) οι οποίες εισήχθησαν στην Ελλάδα μεταφερόμενες με διαφορετικό μέσο μεταφοράς, για τα έτη 2004-2005, διαπιστώνουμε ότι και πάλι το κυρίαρχο ρόλο στα μέσα μεταφορών έχουν οι μεταφορές που πραγματοποιούνται «Μέσω Θαλάσσης».

Πίνακας 4.7 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

	2005
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Αξία</i>
Μέσω Θαλάσσης	19.849
Σιδηροδρομικώς	624
Οδικώς	17.614
Αεροπορικώς	3.998
Με άλλα μέσα	1.856
Σύνολο	43.942

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.7 : Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Συγκρίνοντας τις αξίες τόσο με το προηγούμενο έτος όσο και με τα μέσα μεταφοράς καταλήγουμε στα παρακάτω συμπεράσματα.

Παρατηρώντας τις αντίστοιχες αξίες που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2004, διαπιστώνουμε ότι «Μέσω Θαλάσσης» το 2005 οι αξίες σημείωσε μία άνοδο της τάξεως του 11,18% που αντιστοιχεί σε 1.996εκατομμύρια€ Επίσης μία μικρή άνοδο της τάξεως του 2,10% στην αξία παρατηρείται στον τομέα των «Οδικών» μεταφορών, γεγονός που έρχεται σε σύγκρουση με την μείωση των ποσοτήτων που εισήχθησαν στη χώρα με το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς για το 2005.

Παρά το γεγονός ότι ποσοστιαία οι μεταφορές που κυριαρχούν είναι αυτές «Μέσω Θαλάσσης» με μεγάλη διαφορά από αυτές που πραγματοποιούνται «Οδικώς» (61%), οι αξίες οι οποίες απεικονίζουν τις μεταφορές «Μέσω Θαλάσσης» με αυτές των «Οδικών» απέχουν μόλις 5,41% σε αξία 2.235εκατομμύρια€ με πρώτη πάλι τη μεταφορά «Μέσω Θαλάσσης»

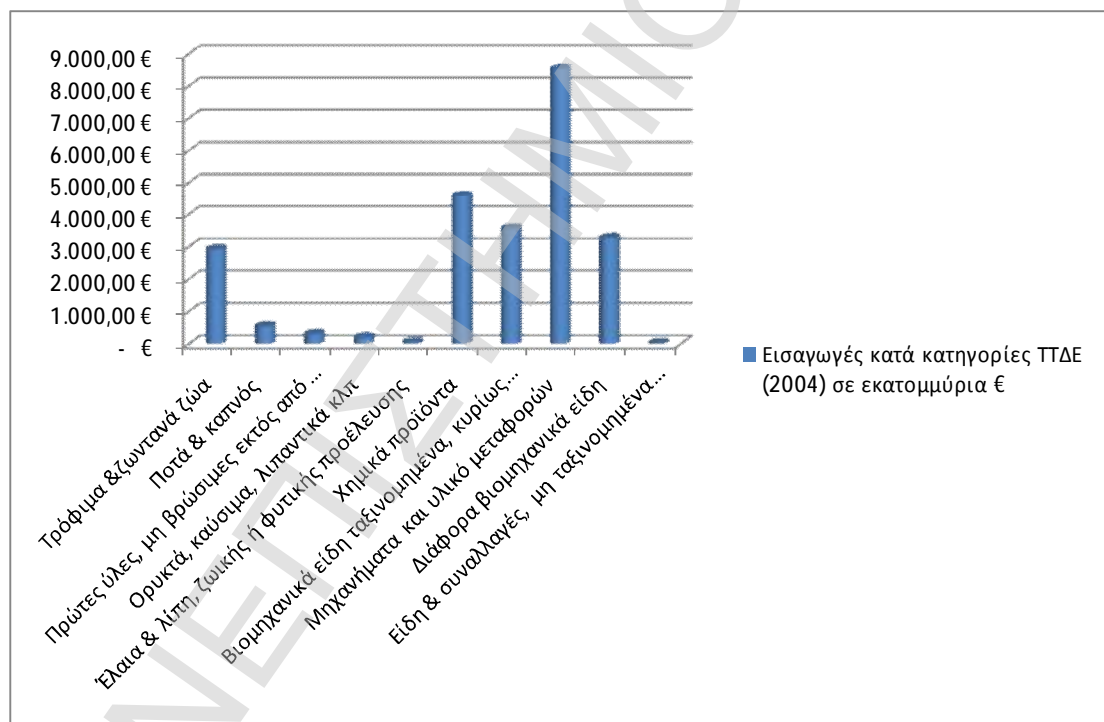
Εισαγωγές κατά Κατηγορίες Τ.Τ.Δ.Ε. για την Ελλάδα

Πίνακας 4.8 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τοποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εισαγωγές	
	2004	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	2.941	12,10
Ποτά & καπνός	574	2,40
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	329	1,40
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	223	0,90
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	78	0,30
Χημικά προϊόντα	4.605	19,00
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	3.584	14,80
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	8.548	35,30
Διάφορα βιομηχανικά είδη	3.284	13,60
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	42	0,20
Σύνολο	24.208	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

**Διάγραμμα 4.8 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα το έτος 2004
(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)**



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Οι Εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2004 για την Ελλάδα, για ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, χωρισμένες κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου, παρουσιάζουν διακυμάνσεις ως προς τις αξίες των εισαγόμενων ποσοτήτων των εμπορευμάτων.

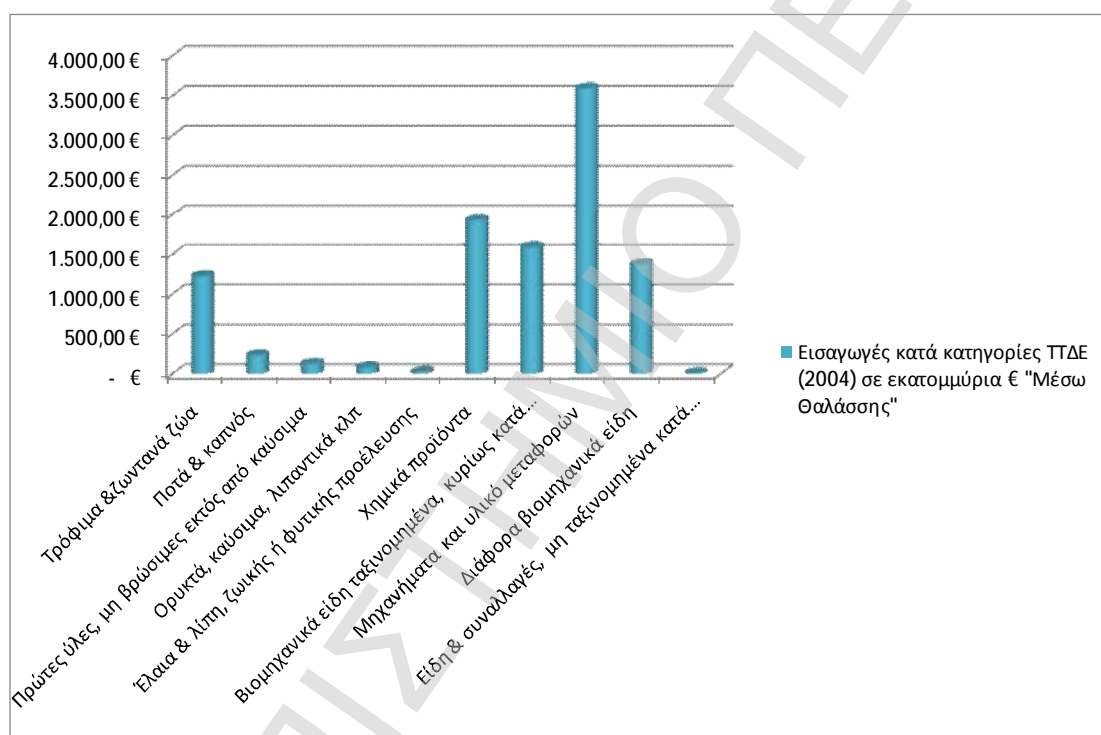
Με βάση τον πίνακα 6 και το διάγραμμα 6 και πραγματοποιώντας ορισμένους υπολογισμούς, συμπεραίνουμε ότι το ποσοστό της αξίας των εμπορευμάτων τα οποία εισρέουν «Μέσω Θαλάσσης» στη χώρα μας αποτελούν το 42,11% επί του συνόλου για το έτος 2004. Συνεπώς θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στον παρακάτω πίνακα για τις Εισαγωγές κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα το έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ, και σε ποσοστιαία απεικόνιση), οι οποίες μεταφέρθηκα «Μέσω Θαλάσσης».

Πίνακας 4.9 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εισαγωγές	
	2004	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	1.238	12,10
Ποτά & καπνός	242	2,40
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	138	1,40
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	94	0,90
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	33	0,30
Χημικά προϊόντα	1.939	19,00
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	1.509	14,80
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	3.560	35,30
Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.383	13,60
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	18	0,20
Σύνολο	10.154	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Διάγραμμα 4.9 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

*Οι ποσοστιαίες συμμετοχές της κάθε κατηγορίας δεν αλλάζουν από τον πίνακα 13 στον πίνακα 14, διότι αφορά σε ποσοστό τη συμμετοχή των εμπορευμάτων που εισρέουν στη χώρα μέσω οποιοδήποτε μέσου μεταφοράς κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ και όχι σε ποσό αξίας, ενώ το διάγραμμα 14 προσαρμόζεται για τις εισροές αξιών των εμπορευμάτων οι οποίες πραγματοποιούνται «Μέσω Θαλάσσης» για το έτος 2004.

Η κατηγορία η οποία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό εισαγόμενων ποσοτήτων είναι αυτή των «Μηχανημάτων και υλικού μεταφορών» με ποσοστό 35,30% που αντιστοιχεί σε 3.560 εκατομμύρια €

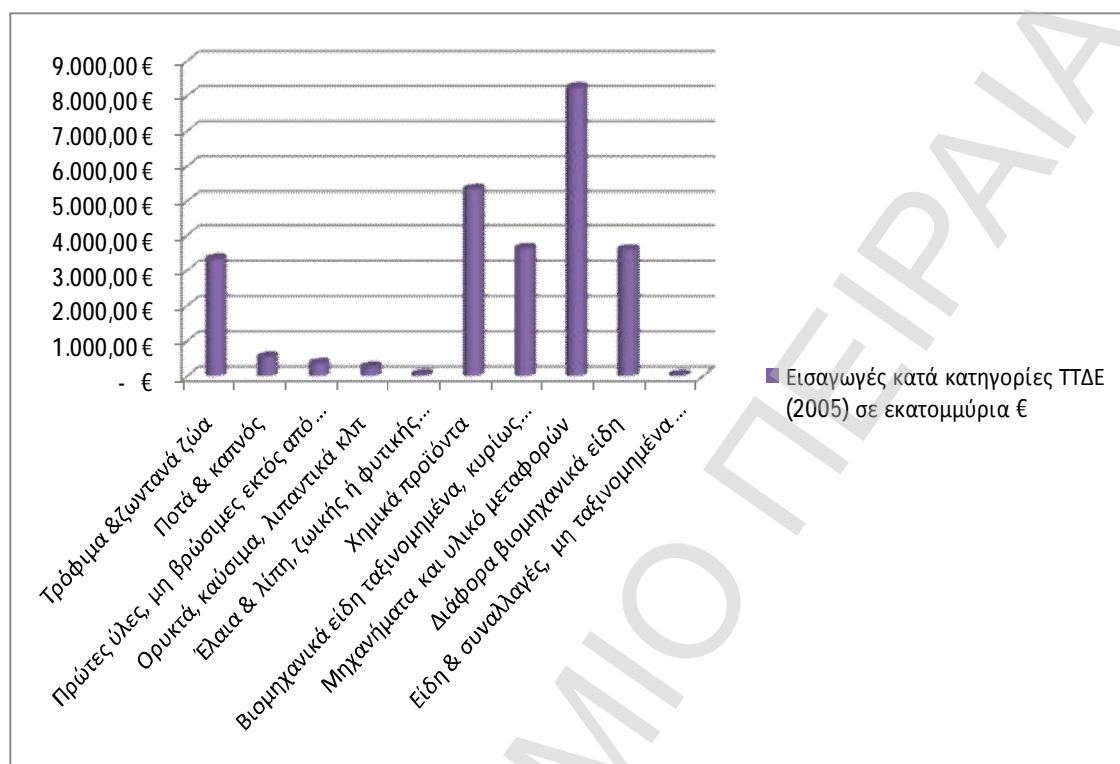
Ακολουθεί με διαφορά 16,30% η κατηγορία των «Χημικά προϊόντα» (19,00%) που αντιστοιχεί σε 1.939 εκατομμύρια €

Πίνακας 4.10 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005(αξία σε εκατομμύρια ευρώ

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εισαγωγές	
	2005	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	3.046	12,40
Ποτά & καπνός	562	2,30
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	376	1,50
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	277	1,10
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	67	0,30
Χημικά προϊόντα	5.259	21,30
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	3.445	14,00
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	8.061	32,70
Διάφορα βιομηχανικά είδη	3.507	14,20
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	45	0,20
Σύνολο	24.645	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.10 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα το έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Οι Εισαγωγές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν για το 2005 κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ μετρημένες σε αξία σε εκατομμύρια ευρώ παρουσιάζουν μικρή αύξηση σε σχέση με αυτές του 2004, ποσοστού 1,80% και αξίας 437 εκατομμύρια €

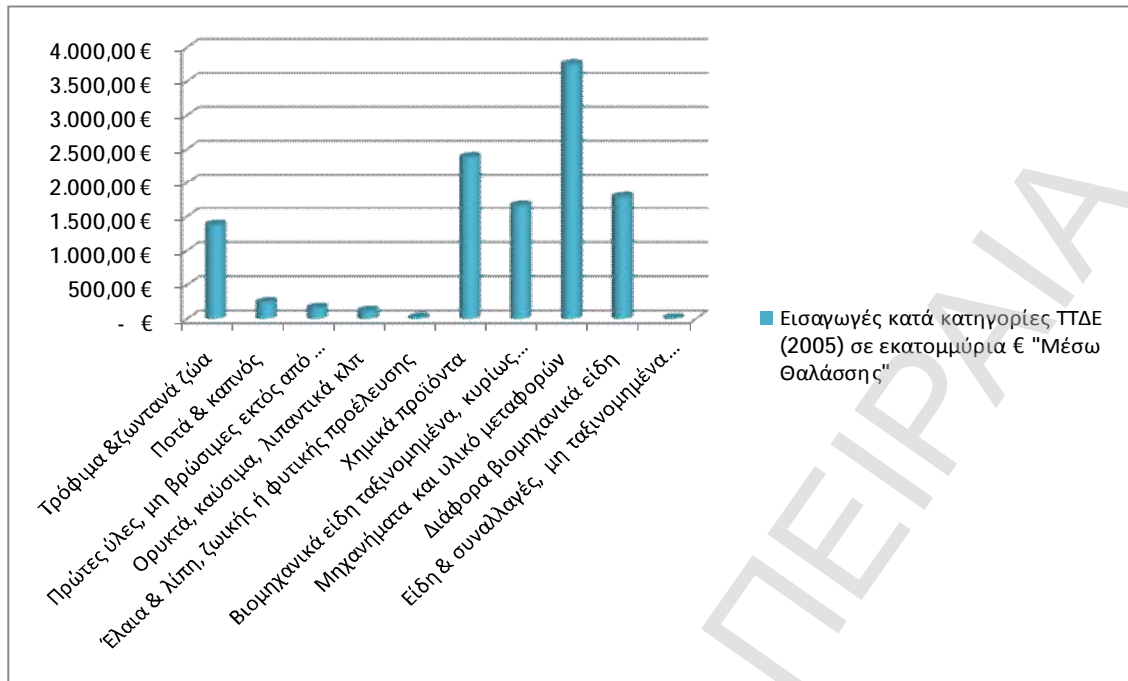
Με βάση τον πίνακα 4.11 και το διάγραμμα 4.10 και πραγματοποιώντας ορισμένους υπολογισμούς, συμπεραίνουμε ότι το ποσοστό της αξίας των εμπορευμάτων τα οποία εισρέουν «Μέσω Θαλάσσης» στην χώρα μας αποτελούν το 45,51% επί του συνόλου για το έτος 2005. Συνεπώς θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στον παρακάτω πίνακα για τις Εισαγωγές κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα το έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ, και σε ποσοστιαία απεικόνιση), οι οποίες μεταφέρθηκαν «Μέσω Θαλάσσης».

Πίνακας 4.11 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εισαγωγές	
	2005	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	1.386	12,40
Ποτά & καπνός	255	2,30
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	177	1,50
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	126	1,10
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	31	0,30
Χημικά προϊόντα	2.393	21,30
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	1.568	14,00
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	3.668	32,70
Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.596	14,20
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	21	0,20
Σύνολο	11.221	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Διάγραμμα 4.11 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005(αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

*Οι ποσοστιαίες συμμετοχές της κάθε κατηγορίας δεν αλλάζουν από τον πίνακα 15 στον πίνακα 16, διότι αφορά σε ποσοστό τη συμμετοχή των εμπορευμάτων που εισρέουν στη χώρα μέσω οποιοδήποτε μέσου μεταφοράς κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ και όχι σε ποσό αξίας, ενώ το διάγραμμα 14 προσαρμόζεται για τις εισροές αξιών των εμπορευμάτων οι οποίες πραγματοποιούνται «Μέσω Θαλάσσης» για το έτος 2005.

Το 2005 η κατηγορία η οποία συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό εισαγόμενων ποσοτήτων είναι αυτή των «Μηχανημάτων και υλικού μεταφορών» με 32,70%, 3.668 εκατομμύρια€ Ακολουθεί με διαφορά 11,4%, η κατηγορία «Χημικά προϊόντα» με ποσοστό συμμετοχής 21,30% και αξία 2.393 εκατομμύρια€

Οι Εισαγωγές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν για το 2005 μετρημένες σε αξία εκατομμυρίων ευρώ μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης» παρουσιάζουν μικρή αύξηση σε σχέση με αυτές του 2004, ποσοστού 10,50% και αξίας 1.067 εκατομμύρια€

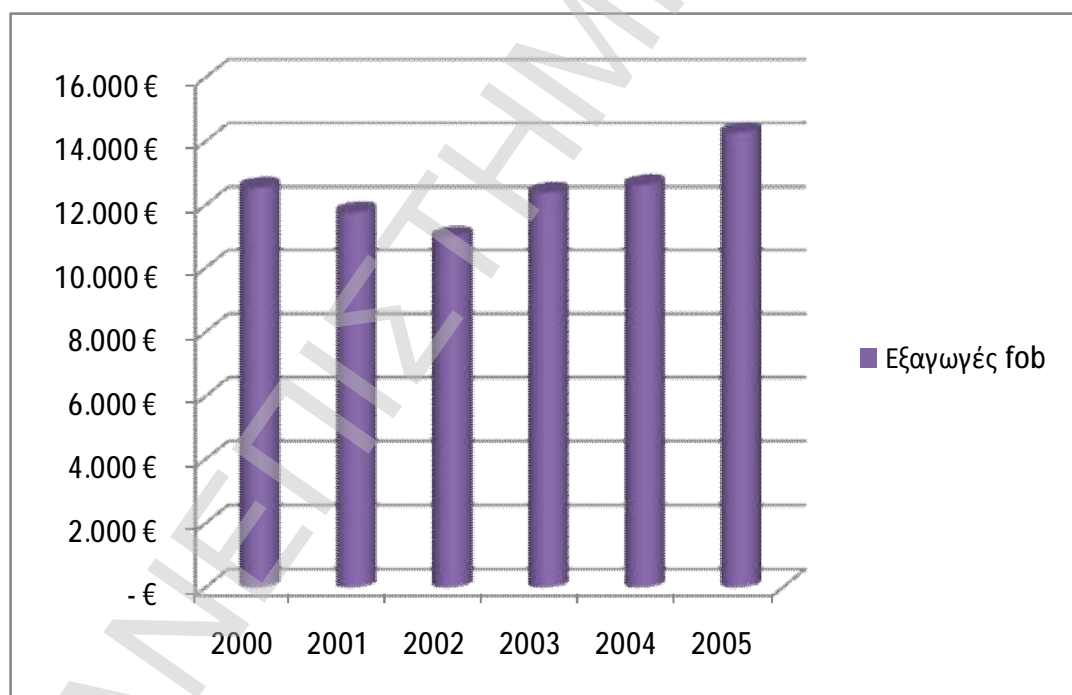
Εξαγωγές στα Ελληνικά λιμάνια

Πίνακας 4.12 : Εξαγωγές fob στα Ελληνικά λιμάνια για τα έτη (2000-2005) σε χιλιάδες ευρώ

Έτος	Εξαγωγές
2000	12.572
2001	11.797
2002	11.015
2003	12.007
2004	12.357
2005	14.046

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.12 : Εξαγωγές fob στα Ελληνικά λιμάνια για τα έτη 2000-2005 (σε χιλιάδες ευρώ(€))



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Παρατηρώντας την κίνηση των εξαγωγών fob στους Ελληνικούς λιμένες από το 2000 έως και το 2002, μία πτώση των τριών αυτών ετών διαδέχεται μία άνοδος των επόμενων τριών ετών, μέχρι και το 2005. Οι εξαγωγές αντιπροσωπεύουν το 1/3 περίπου των εισαγωγών σε αξία.

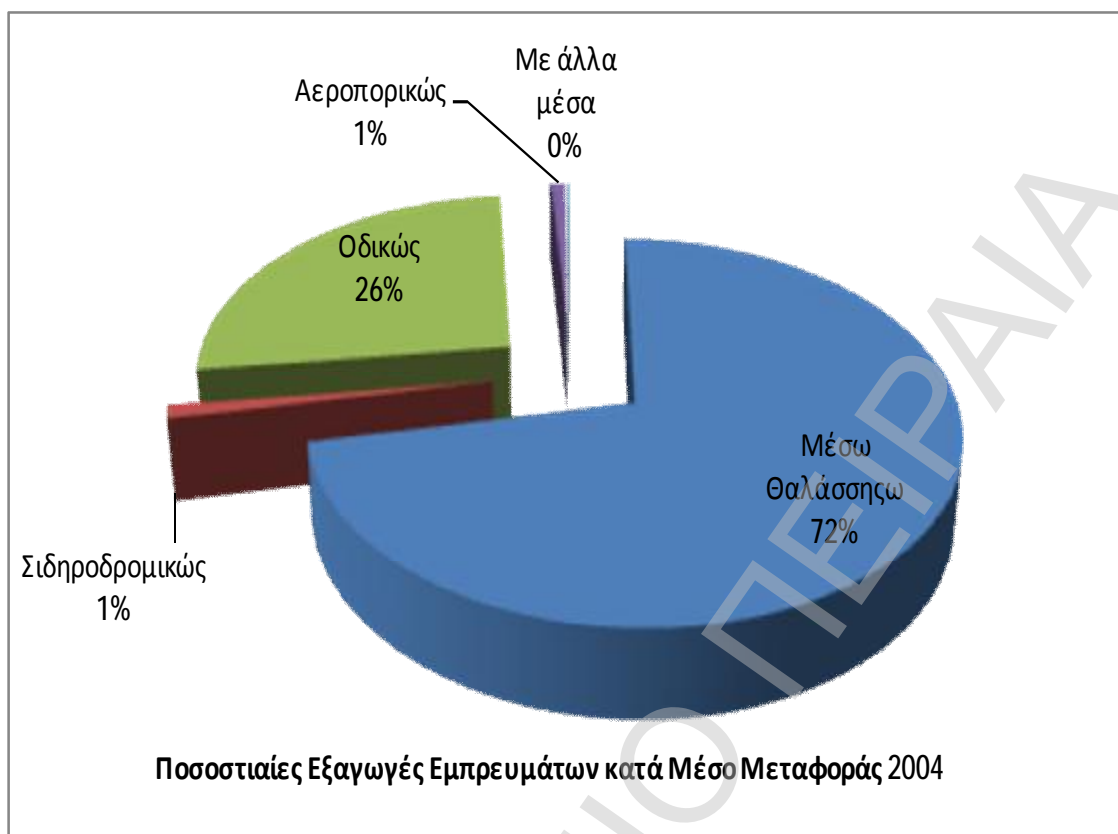
Εξαγωγές κατά Μέσο Μεταφοράς στην Ελλάδα

Πίνακας 4.13 : Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (ποσότητα σε χιλιάδες τόνους)

	2004
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Ποσότητα</i>
Μέσω Θαλάσσης	13.249
Σιδηροδρομικώς	197
Οδικώς	4.796
Αεροπορικώς	166
Με άλλα μέσα	30
Σύνολο	18.437

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.13 : Ποσοστιαία απεικόνιση των Εξαγωγών (σε ποσότητες εμπορευμάτων) που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για το έτος 2004.



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Στον τομέα των εξαγωγών, κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζουν για ακόμη μία φορά οι μεταφορές «Μέσω Θαλάσσης», σε ποσοστό 72% του συνόλου για το 2004 και σε ποσότητα σε χιλιάδες τόνους 13.249. «Οδικώς» πραγματοποιήθηκαν εξαγωγές 4.796 χιλιάδων τόνων, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 26%. «Σιδηροδρομικώς» και «Αεροπορικώς» πραγματοποιήθηκαν εξαγωγές σε ποσότητες 197 και 166 χιλιάδες τόνων αντίστοιχα, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 1% έκαστος.

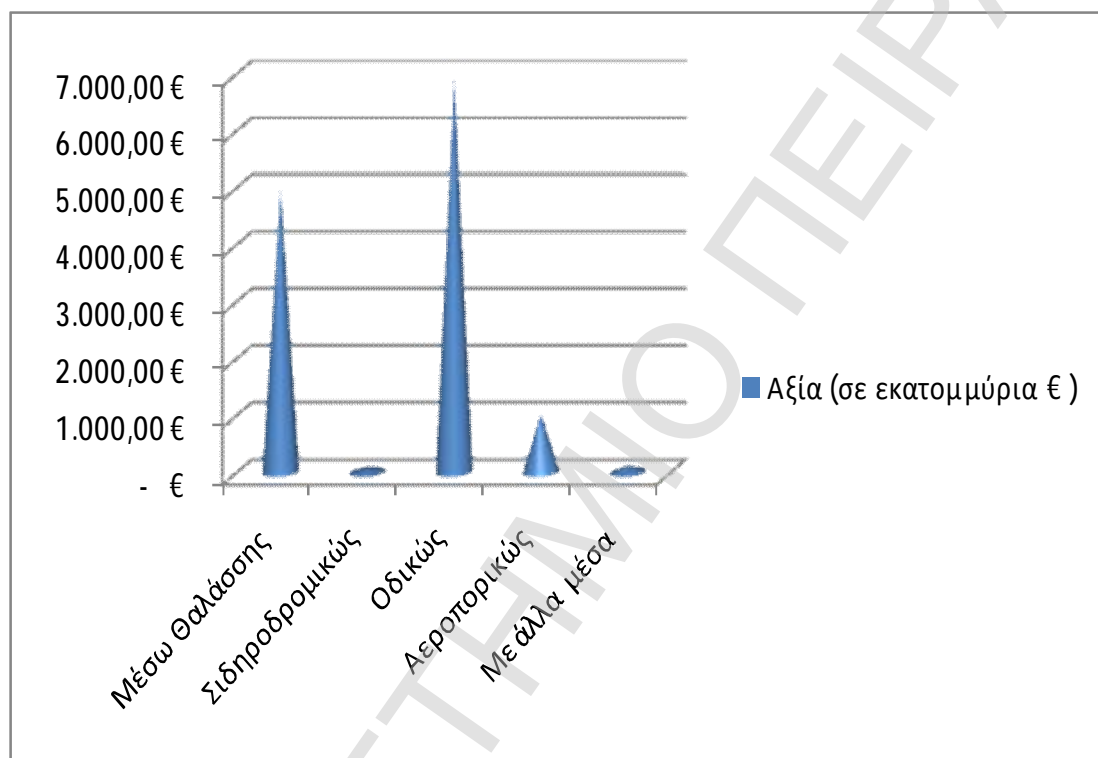
Πίνακας 4.14 : Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

	2004
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Αξία</i>
Μέσω Θαλάσσης	4.453
Σιδηροδρομικώς	75
Οδικώς	6.700
Αεροπορικώς	1.015

Με άλλα μέσα	114
Σύνολο	12.357

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.14: Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα συνεχίζουμε να διαπιστώνουμε ότι ενώ οι ποσότητες που Εξάγονται «Μέσω Θαλάσσης» είναι κατά 46% περισσότερες από αυτές που εξάγονται «Οδικώς», οι αξίες τους απεικονίζονται αντίστροφα. Πιο συγκεκριμένα, η αξία των εξαγωγών που πραγματοποιήθηκαν «Μέσω Θαλάσσης» είναι 4.453εκατομμύρια€ όταν αυτή των «Οδικών» μεταφορών είναι 6.700εκατομμύρια€, μόλις 2.247εκατομμύρια€ περισσότερη η αξία των «Οδικών» μεταφορών από την αξία των μεταφορών «Μέσω Θαλάσσης».

Πρώτες σε αξία έρχονται οι ποσότητες που εξάγονται μεταφερόμενες «Αεροπορικώς» 1.015εκατομμύρια€. Ακολουθούν μεταφορές «Με άλλα μέσα» 114εκατομμύρια€ καθώς οι ποσότητες οι οποίες εξάγονται «Με άλλα μέσα» σε σχέση με το σύνολο των

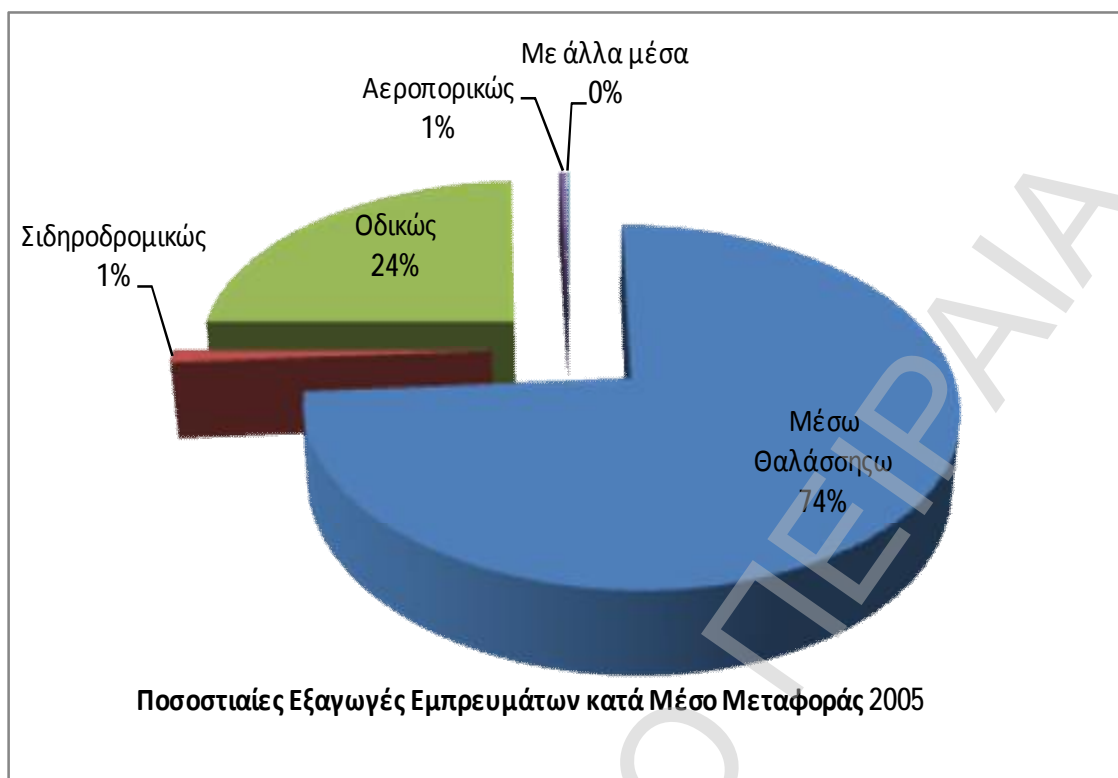
εξαγόμενων ποσοτήτων είναι σχεδόν 0%. Τέλος με αξία μόλις 75εκατομμύρια€ έρχονται οι ποσότητες που μεταφέρονται «Σιδηροδρομικώς».

Πίνακας 4.15 : Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (ποσότητα σε χιλιάδες τόνους)

	2004
<i>Μέσο Μεταφοράς</i>	<i>Ποσότητα</i>
Μέσω Θαλάσσης	15.404
Σιδηροδρομικώς	227
Οδικώς	5.091
Αεροπορικώς	92
Με άλλα μέσα	32
Σύνολο	20.8460

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.15 : Ποσοστιαία απεικόνιση των Εξαγωγών (σε ποσότητες εμπορευμάτων) που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για το έτος 2005.



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Οι εξαγόμενες ποσότητες που οι οποίες αυξήθηκαν το έτος 2005 είναι εκείνες οι που μεταφέρθηκαν «Μέσω Θαλάσσης». Η ποσοστιαία αύξησή των ποσοτήτων αυτών αντιπροσωπεύει το 2%, σε αντίθεση με τις ποσότητες που μεταφέρθηκαν «Οδικώς», οι οποίες παρουσίασαν μια πτώση της τάξεως του 2% του συνόλου. Τα ποσοστά των ποσοτήτων που μεταφέρθηκαν με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς παρέμειναν σταθερά, με μικρές αποκλίσεις όσο αναφορά τις ποσότητες σε χιλιάδες τόνους.

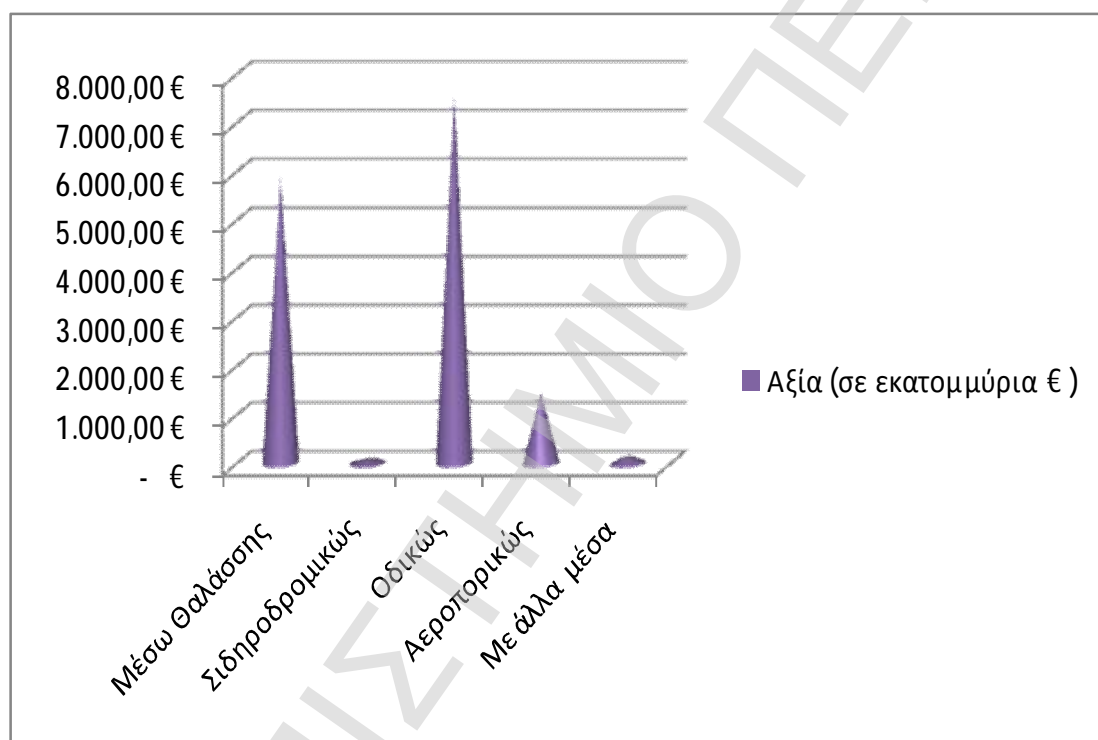
Πίνακας 4.16 : Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

	2005
Μέσο Μεταφοράς	Αξία
Μέσω Θαλάσσης	5.578

Σιδηροδρομικώς	96
Οδικώς	7.156
Αεροπορικώς	1.054
Με άλλα μέσα	162
Σύνολο	14.046

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.16 : Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα κατά μέσο μεταφοράς για τα έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα συνεχίζουμε να διαπιστώνουμε ότι ενώ οι ποσότητες που Εξάγονται «Μέσω Θαλάσσης» είναι κατά 50% περισσότερες από αυτές που εξάγονται «Οδικώς», οι αξίες τους απεικονίζονται αντίστροφα. Πιο συγκεκριμένα, η αξία των εξαγωγών που πραγματοποιήθηκαν «Μέσω Θαλάσσης» είναι 5.578εκατομμύρια€ όταν αυτή των «Οδικών» μεταφορών είναι 7.156εκατομμύρια€ μόλις 1.578εκατομμύρια€ περισσότερη η αξία των «Οδικών» μεταφορών από την αξία των μεταφορών «Μέσω Θαλάσσης» για το ίδιο έτος.

Συμπεραίνουμε βάση των παραπάνω διαγραμμάτων και πινάκων, ότι οι ποσότητες οι οποίες μεταφέρονται (για εισαγωγή ή εξαγωγή) με ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς είναι αντιστρόφως ανάλογες με τις αξίες που αντιστοιχούν σε αυτές. «Μέσω Θαλάσσης» μεταφέρονται οι μεγαλύτερες ποσότητες (είτε προς είτε από την Ελλάδα) σε χιλιάδες τόνους με μεγάλη διαφορά από το αμέσως επόμενο μέσο μεταφοράς. Όμως οι ποσότητες που έχουν μεγαλύτερη αξία δεν μεταφέρονται «Μέσω Θαλάσσης» αλλά «Οδικώς».

Εξαγωγές κατά Κατηγορίες Τ.Τ.Δ.Ε. για την Ελλάδα

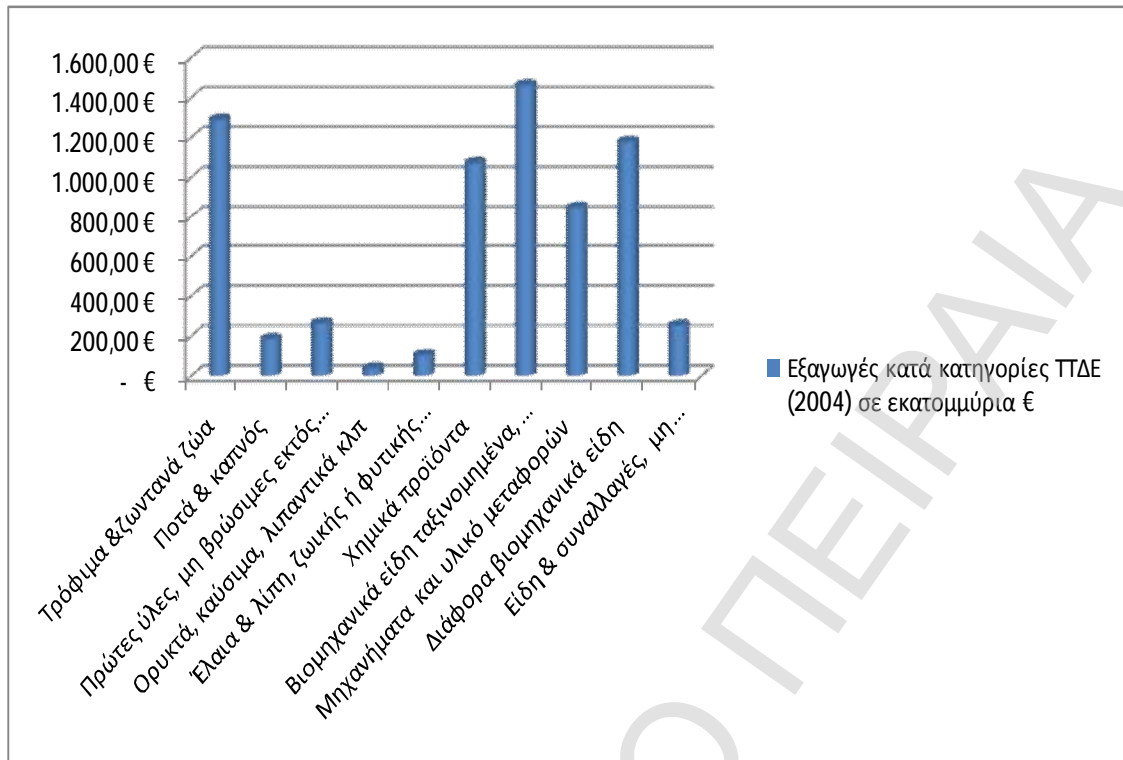
Πίνακας 4.17 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εξαγωγές	
	2004	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	1.231	19,00
Ποτά & καπνός	187	2,90
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από	265	4,10

καύσιμα		
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	41	0,60
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	107	1,60
Χημικά προϊόντα	1.005	15,50
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	1.404	21,60
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	830	12,80
Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.181	18,20
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	235	3,70
Σύνολο	6.486	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.17 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Οι σημαντικότερες Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2004 για την Ελλάδα, κατά κατηγορίες Τ.Τ.Δ.Ε., αφορούν τα «Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη» με ποσοστό 21,60% και αξία 1.404 εκατομμύρια€ Ακολουθεί η κατηγορία «Τρόφιμα & ζωντανά ζώα» με 19,00% και 1.231 εκατομμύρια€ με μικρή διαφορά και ποσοστό 18,20% ακολουθούν «Διάφορα βιομηχανικά είδη» με αξία 1.181 εκατομμύρια€ Άξια παρατήρησης είναι και τα «Χημικά προϊόντα» με ποσοστό 15,50% με αξία μόλις 1.005 εκατομμύρια€

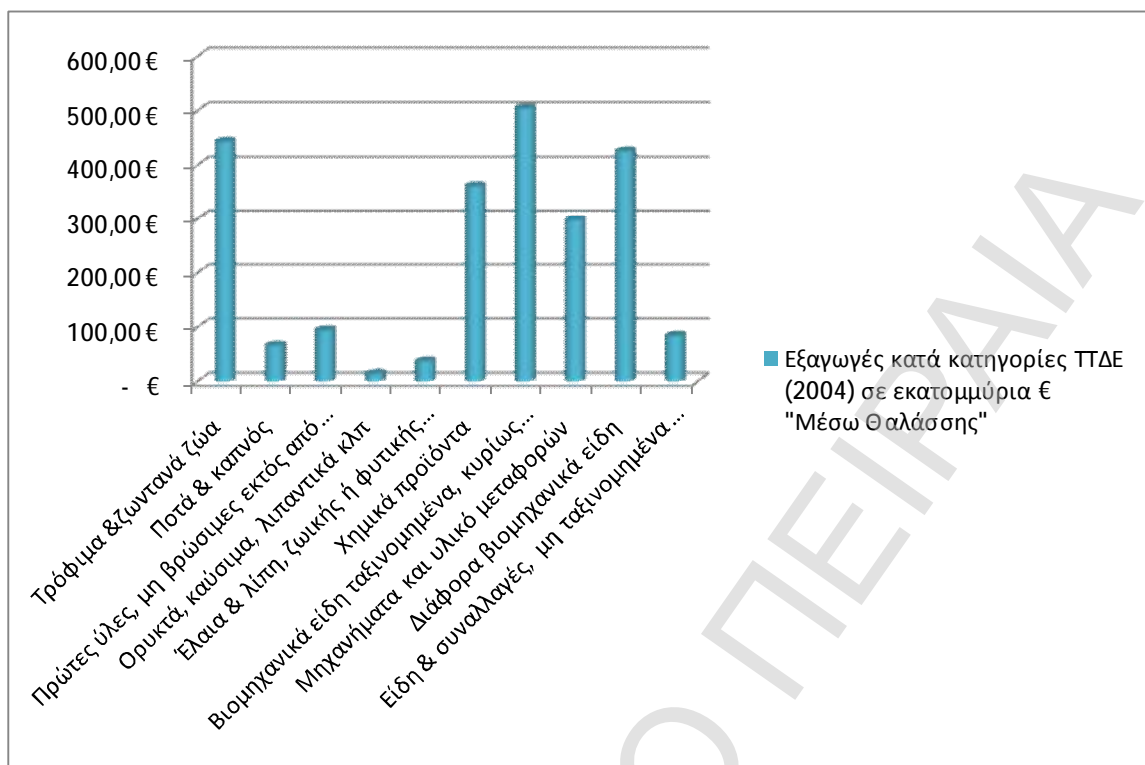
Με βάση τον πίνακα 11 και το διάγραμμα 11 και πραγματοποιώντας ορισμένους υπολογισμούς, συμπεραίνουμε ότι το ποσοστό της αξίας των εμπορευμάτων τα οποία εξέρχονται «Μέσω Θαλάσσης» από τη χώρα μας αποτελούν το 36,03% επί του συνόλου για το έτος 2004. Συνεπώς θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στον παρακάτω πίνακα για τις Εξαγωγές κατά κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα το έτος 2004 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ, και σε ποσοστιαία απεικόνιση), οι οποίες μεταφέρθηκαν «Μέσω Θαλάσσης».

Πίνακας 4.18 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τοποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ) μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εξαγωγές	
	2004	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	444	19,00
Ποτά & καπνός	67	2,90
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	95	4,10
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	15	0,60
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	38	1,60
Χημικά προϊόντα	362	15,50
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	506	21,60
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	299	12,80
Διάφορα βιομηχανικά είδη	426	18,20
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	85	3,70
Σύνολο	2.337	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Διάγραμμα 4.18 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τοποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Οι σημαντικότερες Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2004 για την Ελλάδα, κατά κατηγορίες Τ.Τ.Δ.Ε. και μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης», αφορούν τα «Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη» με ποσοστό 21,60% και αξία 506εκατομμύρια€ Ακολουθεί η κατηγορία «Τρόφιμα & ζωντανά ζώα» με 19,00% και 444εκατομμύρια€ με μικρή διαφορά και ποσοστό 18,20% ακολουθούν «Διάφορα βιομηχανικά είδη» με αξία 426εκατομμύρια€ Αξία παρατήρησης είναι και τα «Χημικά προϊόντα» με ποσοστό 15,50% με αξία μόλις 362εκατομμύρια€

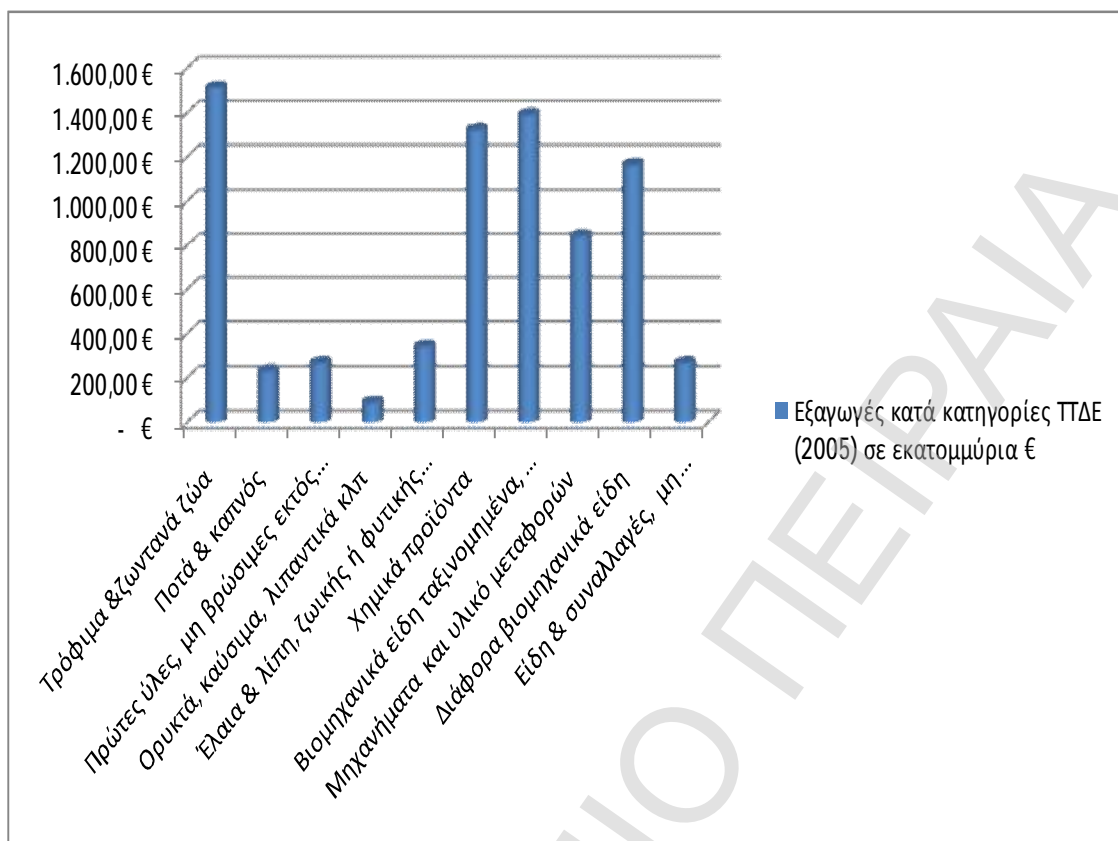
Πίνακας 4.19 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εξαγωγές	
	2005	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	1.514	20,30
Ποτά & καπνός	234	3,10
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από	269	3,60

καύσιμα		
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	92	1,20
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	344	4,60
Χημικά προϊόντα	1.325	17,80
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	1.393	18,70
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	846	11,40
Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.167	15,70
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	270	3,60
Σύνολο	7.452	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.19 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Με βάση τον πίνακα 12 και το διάγραμμα 12 και πραγματοποιώντας ορισμένους υπολογισμούς, συμπεραίνουμε ότι το ποσοστό της αξίας των εμπορευμάτων τα οποία εξέρχονται «Μέσω Θαλάσσης» από τη χώρα μας αποτελούν το 39,71% επί του συνόλου για το έτος 2005. Συνεπώς θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στον παρακάτω πίνακα για τις Εξαγωγές κατά κατηγορίες ΤΠΑΕ για την Ελλάδα το έτος 2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ, και σε ποσοστιαία απεικόνιση), οι οποίες μεταφέρθηκαν «Μέσω Θαλάσσης».

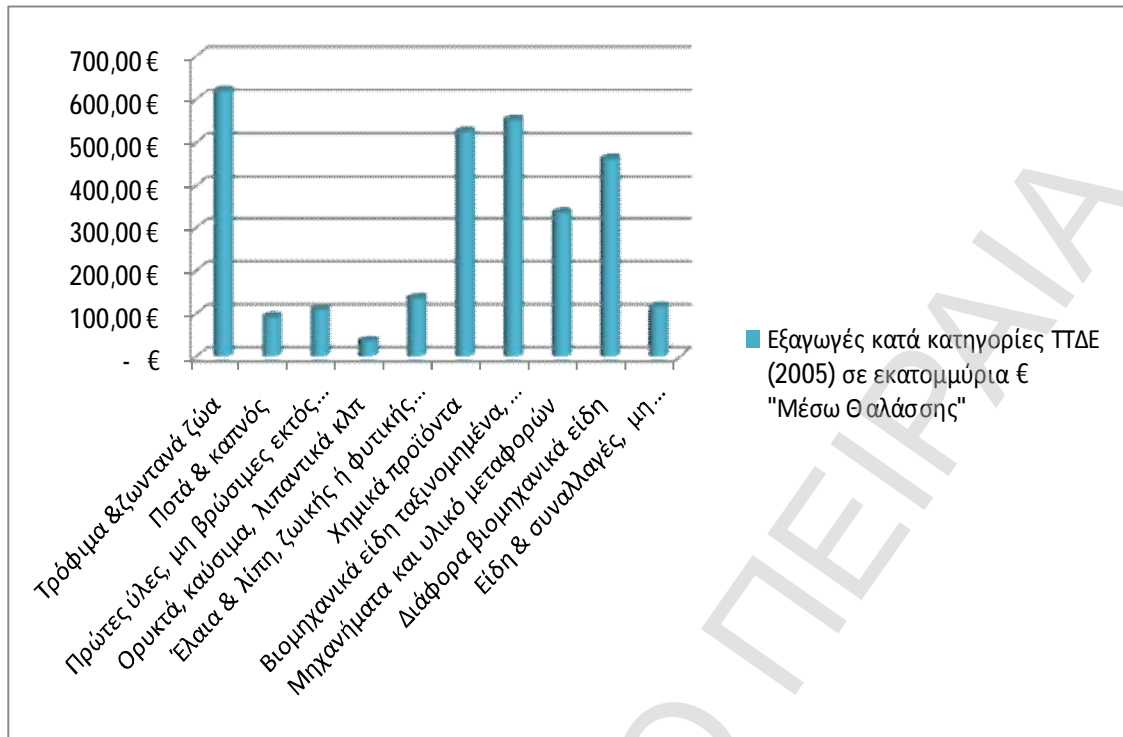
Πίνακας 4.20 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005(αξία σε εκατομμύρια ευρώ) μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»

Κατηγορίες ΤΠΑΕ	Εξαγωγές	
	2005	
	Αξία	%
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	601	20,30

Ποτά & καπνός	93	3,10
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	107	3,60
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	37	1,20
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	137	4,60
Χημικά προϊόντα	526	17,80
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	553	18,70
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	336	11,40
Διάφορα βιομηχανικά είδη	463	15,70
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	107	3,60
Σύνολο	2.960	100,00

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας

Διάγραμμα 4 20 : Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2005(αξία σε εκατομμύρια ευρώ) μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια

Η κατηγορία η οποία έρχεται πρώτη σε ποσοστό και αξία είναι «Τρόφιμα και ζωντανά», με ποσοστό 20,30% και αξία 601εκατομμύρια€ Αποτελεί για δεύτερη φορά ενδιαφέρον η κατηγορία αυτή για τις Εξαγωγές. Η κατηγορία «Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη» ακολουθεί σε ποσοστό 18,70% και αξία 553εκατομμύρια€ Άξιο παρατήρησης είναι το γεγονός ότι οι Εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2005 είναι κατά 623εκατομμύρια€ αυξημένες από αυτές που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2004. Επίσης αποτελούν το 1/3 των αντίστοιχων Εισαγωγών για το ίδιο έτος μετρούμενες σε αξίες εκατομμυρίων€

Σύγκριση Εισαγωγές Εξαγωγές στα Ελληνικά λιμάνια

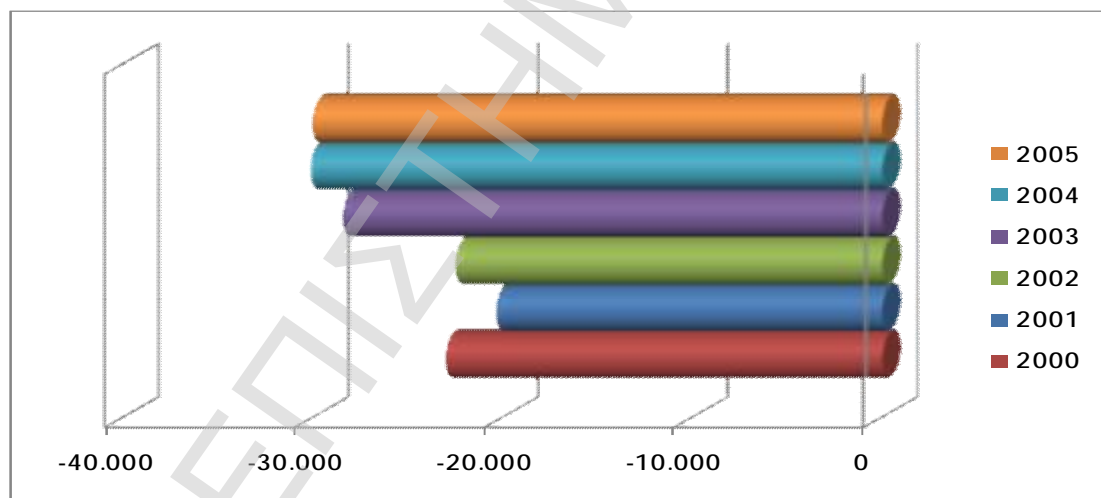
Εμπορικό Ισοζύγιο Εισαγωγές - Εξαγωγές στα Ελληνικά λιμάνια

Πίνακας 4.21 : Εμπορικό Ισοζύγιο που αφορά τις Εισαγωγές cif Εξαγωγές fob στα Ελληνικά λιμάνια για τα έτη 2000-2005 (σε χιλιάδες ευρώ(€))

Έτος	Εμπορικό Ισοζύγιο
2000	-23.250
2001	-20.225
2002	-22.368
2003	-28.292
2004	-30.033
2005	-29.896

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.21 : Εμπορικό Ισοζύγιο (2000-2005) σε ευρώ(€)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Το εμπορικό ισοζύγιο στο χρονικό διάστημα των έξι ετών κινείται σε αρνητική πορεία, όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα. Με ιδιαίτερα χαμηλές τιμές απεικονίζεται την τριετία 2003 έως 2005 και με μία τάση σταθερότητας τη διετία 2004-2005.

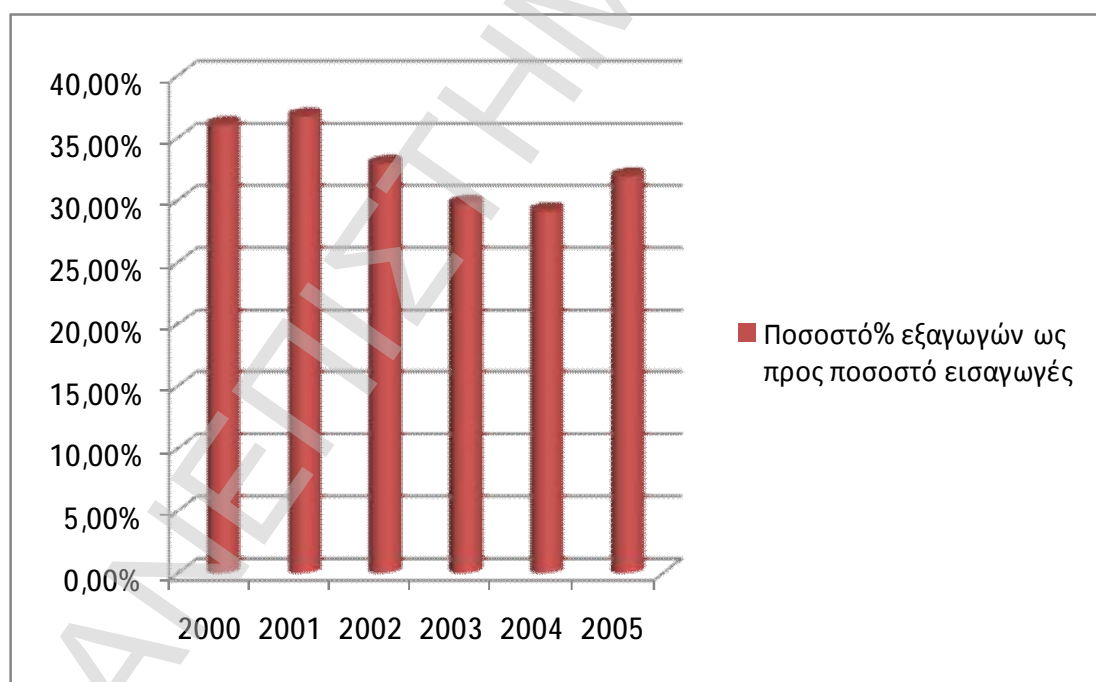
**Ποσοστιαία απεικόνιση Εξαγωγών ως προς τις Εισαγωγές στα
Ελληνικά λιμάνια**

Πίνακας 4.22 : Ποσοστιαία απεικόνιση του λόγου των Εξαγωγών ως προς τις Εισαγωγές για τα έτη 2000-2005 που πραγματοποιούνται στα Ελληνικά λιμάνια

Έτος	Ποσοστό% εξαγωγών ως προς ποσοστό εισαγωγές
2000	35,10%
2001	36,80%
2002	33,00%
2003	29,80%
2004	29,20%
2005	32,00%

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.22 : Ποσοστό% εξαγωγών ως προς ποσοστό εισαγωγών (έτη 2000-2005)



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006

Ο ποσοστιαίος λόγος των εισαγωγών προς των εξαγωγών παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα για τα έτη 2000 έως 2001 με μικρή άνοδο 1,70%. Αντιθέτως τα έτη 2002 έως και 2005 οι διακυμάνσεις που παρατηρούνται είναι σε μεγαλύτερο ποσοστό

από ότι τα δύο πρώτα έτη. Το έτος 2002 η πτώση αντιπροσωπεύει ποσοστό ύψους 3,80% το οποίο θεωρείται ως η μεγαλύτερη μεταβολή που πραγματοποιήθηκε για τα έτη που εξετάζουμε. Η πτωτική τάση συνεχίζεται κατά 3,20% για το 2003, ενώ το 2004 διαγράφεται πτώση σε πολύ μικρό ποσοστό 0,60%. Τέλος το έτος 2005 διαγράφεται μία ιδιαίτερα ανοδική πορεία ποσοστού 2,80%. Ενδεχομένως να σηματοδοτεί μία νέα ανοδική πορεία για τα έτη που ακολουθούν

Σύγκριση Εισαγωγών – Εξαγωγών Κατηγορίες ΤΤΔΕ για την Ελλάδα

Συγκρίνοντας τα δύο έτη (2004-2005) τόσο στις Εισαγωγές όσο και στις Εξαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την

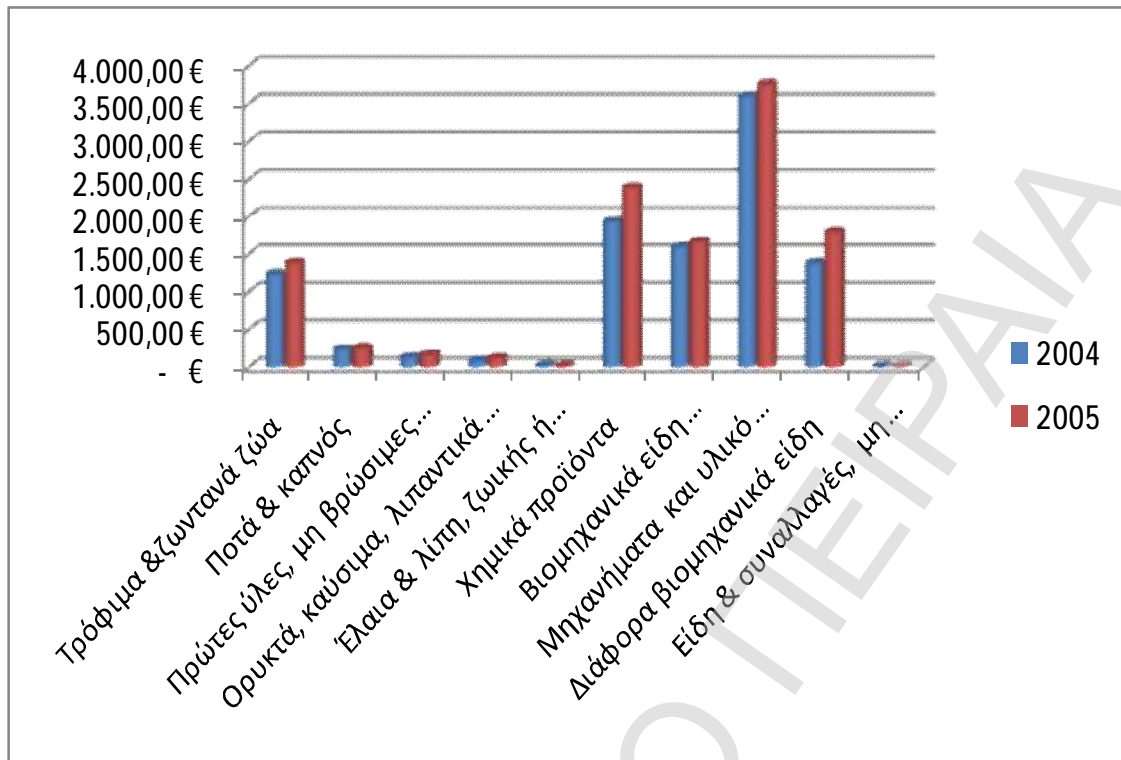
Ελλάδα(αξία σε εκατομμύρια ευρώ) μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης», βάση των παραπάνω πινάκων καταλήγουμε στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα.

Πίνακας 4.23 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004-2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»

Κατηγορίες ΤΤΔΕ	Εισαγωγές	
	2004	2005
	Αξία	Αξία
Τρόφιμα & ζωντανά ζώα	1.238	1.386
Ποτά & καπνός	242	255
Πρώτες ύλες, μη βρώσιμες εκτός από καύσιμα	138	177
Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ	94	126
Έλαια & λίπη, ζωικής ή φυτικής προέλευσης	33	31
Χημικά προϊόντα	1.939	2.393
Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα, κυρίως κατά πρώτη ύλη	1.509	1.568
Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	3.560	3.668
Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.383	1.596
Είδη & συναλλαγές, μη ταξινομημένα κατά κατηγορία	18	21
Σύνολο	10.154	11.221

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Διάγραμμα 4.23 : Εισαγωγές κατά κατηγορίες Τυποποιημένης Ταξινόμησης του Διεθνούς Εμπορίου για την Ελλάδα για το έτος 2004-2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ), μεταφερόμενες «Μέσω Θαλάσσης»



Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα Μεταφορές & Ναυτιλία ΕΣΥΕ 2006 επεξεργασμένη από την φοιτήτρια της παρούσας εργασίας.

Συγκρίνοντας τα δύο έτη παρατηρούμε ορισμένες μεταβολές σε κατηγορίες όπως στην κατηγορία «Χημικά προϊόντα» η οποία από το έτος 2004 μέχρι το 2005 παρουσιάζει τη μεγαλύτερη ανοδική μεταβολή ύψους 454εκατομμύρια€ Σημαντικά άνοδο παρουσίασε και η κατηγορία «Διάφορα βιομηχανικά είδη» που αγγίζει τα 213εκατομμύρια€ καθώς και η κατηγορία «Τρόφιμα και ζωντανά» που αγγίζει τα 148 εκατομμύρια€ Τέλος μία μικρή άνοδο της τάξεως των 108εκατομμύρια€ «Μηχανήματα και υλικό μεταφορών». Οι υπόλοιπες κατηγορίες κινούνται με πολύ μικρές μεταβολές σχεδόν αδρανής.

Σύγκριση Εισαγωγών – Εξαγωγών των Εμπορευμάτων για την Ελλάδα

Διάγραμμα 4.24 : Εισαγωγές Εμπορευμάτων για την Ελλάδα για τα έτη 2004-2005

(σε εκατομμύρια ευρώ)



**Διάγραμμα 4.25 : Εξαγωγές Εμπορευμάτων για την Ελλάδα για τα έτη 2004-2005
(σε εκατομμύρια ευρώ)**



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

(¹) Χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Εστιάζοντας περισσότερο στην Ελλάδα και στις αξίες, υπολογιζόμενες σε εκατομμύρια ευρώ, μελετώντας τα διαγράμματα 35,36 παρατηρούμε ότι η αξία που αντιστοιχεί στις εισαγωγές είναι 2,6 φορές μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των εξαγωγών. Προσπαθώντας να πετύχουμε μία σύγκριση μεταξύ αξίας που αντιστοιχεί στις εισαγωγές και στις εξαγωγές για την Ελλάδα καταλήγουμε σε ορισμένα συμπεράσματα.

Η πορεία που ακολουθεί η αξία των εισαγωγών είναι σχεδόν κάθετα ανοδική από το 2002 έως το 2003, σε αντίθεση με των εξαγωγών η οποία είναι με ελαφριά κλίση καθοδική.

Για το έτος 2003 έως και 2004 οι εισαγωγές κινούνται σταθερά ανοδικά με μικρή κλίση, καθώς οι εξαγωγές κινούνται με επιταχυνόμενα φθίνουσα πορεία.

Στο χρονικό διάστημα 2004 έως και 2005 τόσο οι εισαγωγές όσο και οι εξαγωγές πραγματοποιούν μία θεαματικά ανοδική κατεύθυνση με αυτή των εισαγωγών να υπερσχύει σε αξία.

Συνεπώς οι εισαγωγές έχουν τη μεγαλύτερη αξία για την Ελλάδα από τις εξαγωγές με διαφορά σχεδόν 2,6 φορές περισσότερη.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Αποβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος

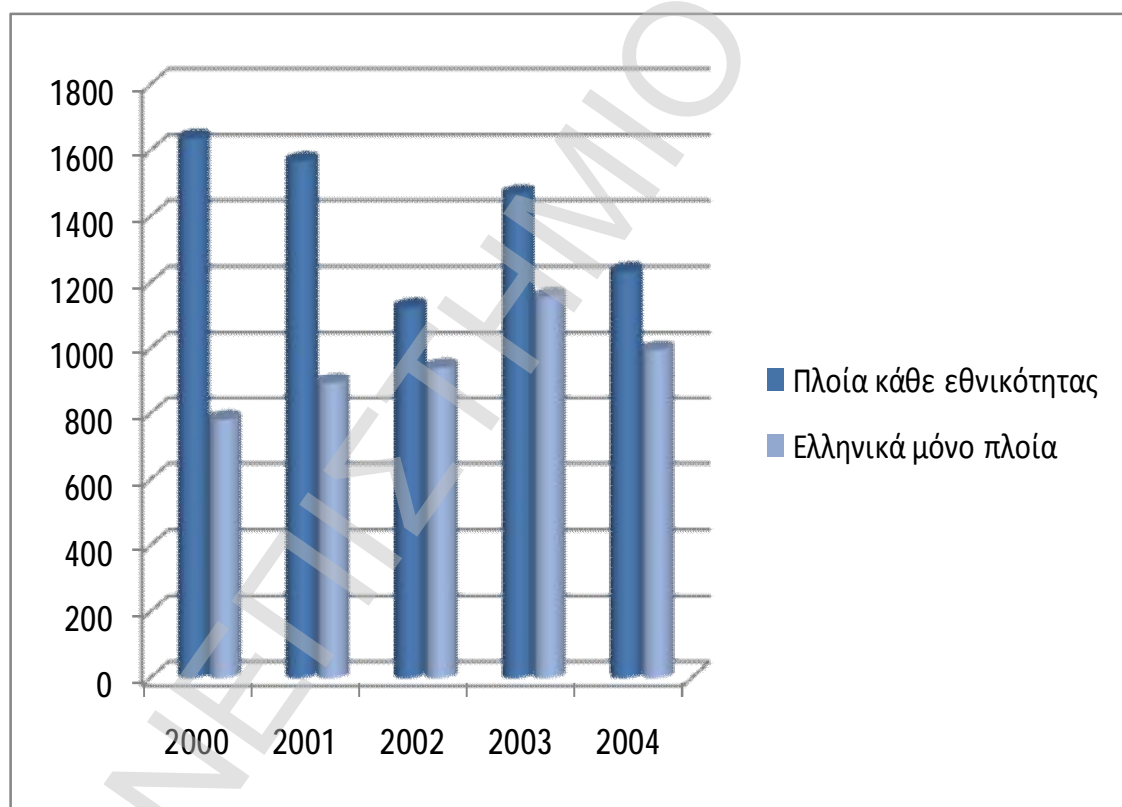
Πίνακας 4.26: Αποβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000–2004)

(σε χιλιάδες)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Αποβιβασθέντες από:					
Πλοία κάθε εθνικότητας	1.640	1.571	1.127	1.471	1.236
Ελληνικά μόνο πλοία	785	897	944	1.159	998

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.26 : Αποβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000–2004) (σε χιλιάδες)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Παρατηρώντας το διάγραμμα, συμπεραίνουμε ότι οι επιβάτες που αποβιβάσθηκαν από «Πλοία κάθε εθνικότητας» παρουσιάζουν πτώση περίπου το ¼ από την αύξηση

που παρουσιάζουν οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από «Ελληνικά μόνο πλοία» στα ελληνικά λιμάνια κατά το χρονικό διάστημα 2000 έως 2002.

Ενώ το 2003 και στις δύο κατηγορίες παρατηρείται σημαντική άνοδο, με μεγαλύτερη αυτή των «Πλοίων κάθε εθνικότητας» που αγγίζει τους 344χιλιάδες αποβιβασθέντες έναντι των «Ελληνικών μόνο πλοίων» με 215χιλιάδες.

Τέλος, το 2004 και οι δύο κατηγορίες πλοίων υφίστανται πτώση ίση με 235χιλιάδες για «Πλοία κάθε εθνικότητας» και 161χιλιάδες για «Ελληνικά μόνο πλοία».

Πίνακας 4.27 : Αποβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004)
(σε χιλιάδες)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ναυτιλιακή κίνηση ακτοπλοΐας					
Αποβιβασθέντες από :					
Α/Π-Δ/Π	17.674	18.351	13.055	14.905	17.210
Π/Θ	34.496	35.852	36.022	34.883	31.233
Π/Κ	427	443	69	566	558

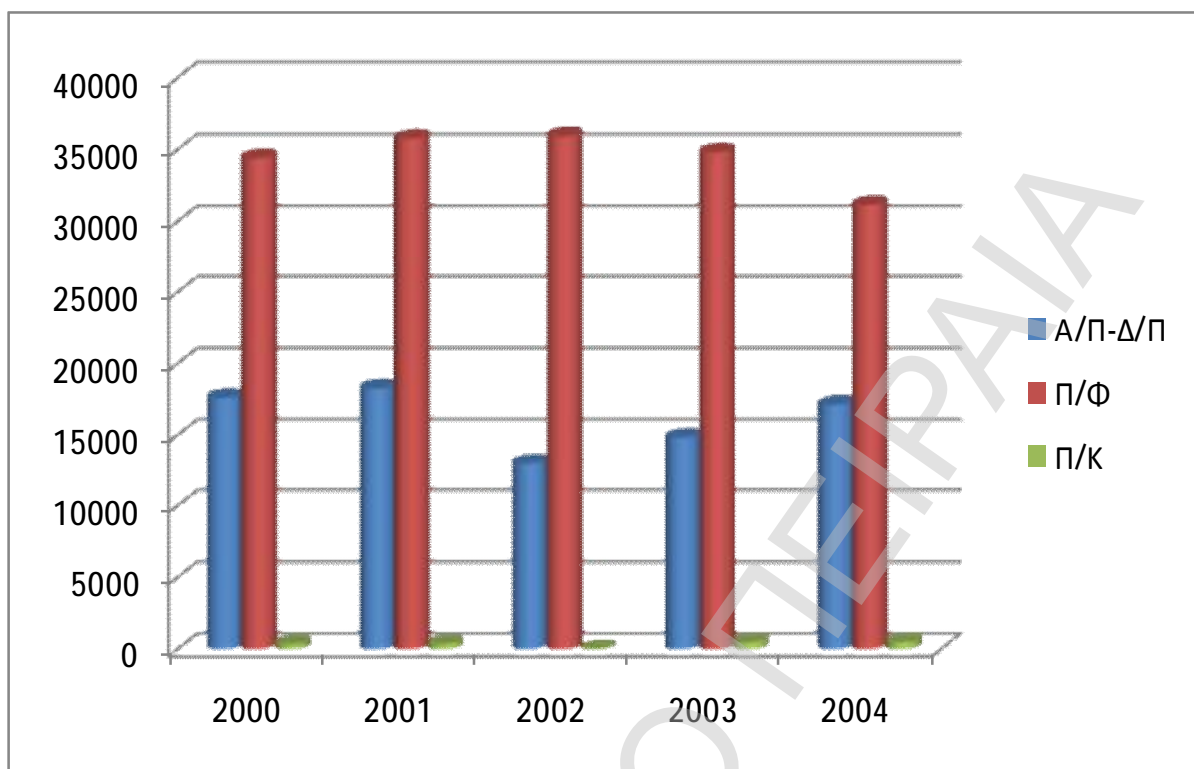
Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Α/Π : Ατμόπλοια

Δ/Π : Δηζελόπλοια

Π/Κ : Πετρελαιοκίνητα

Διάγραμμα 4.27 : Αποβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004)
(σε χιλιάδες)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Α/Π : Ατμόπλοια

Δ/Π : Δηζελόπλοια

Π/Κ : Πετρελαιοκίνητα

Π/Φ : Φορτηγά πλοία

Οι επιβάτες οι οποίοι αποβιβάστηκαν από Π/Φ στα λιμάνια της Ελλάδος τα έτη 2000 έως 2002 από είναι περισσότεροι από αυτούς οι οποίοι αποβιβάστηκαν από Α/Π-Δ/Π και πολλαπλάσιους από αυτούς που αποβιβάστηκαν από Π/Κ.

Ο όγκος των επιβατών οι οποίοι αποβιβάστηκαν από Α/Π-Δ/Π αντιστοιχούν περίπου στο 1/3 από τους επιβάτες που αποβιβάστηκαν την ίδια χρονική περίοδο από πλοία τύπου Π/Φ.

Αναλύοντας και του αποβιβασθέντες επιβάτες από Π/Κ πλοία, για την ίδια χρονική περίοδο (2000 έως 2004), συνειδητοποιούμε ότι αντιστοιχούν μόλις στο 1,20% (περίπου) των επιβατών που αποβιβάστηκαν από Π/Φ και το 2,40%(περίπου) των επιβατών που αποβιβάστηκαν από Α/Π-Δ/Π.

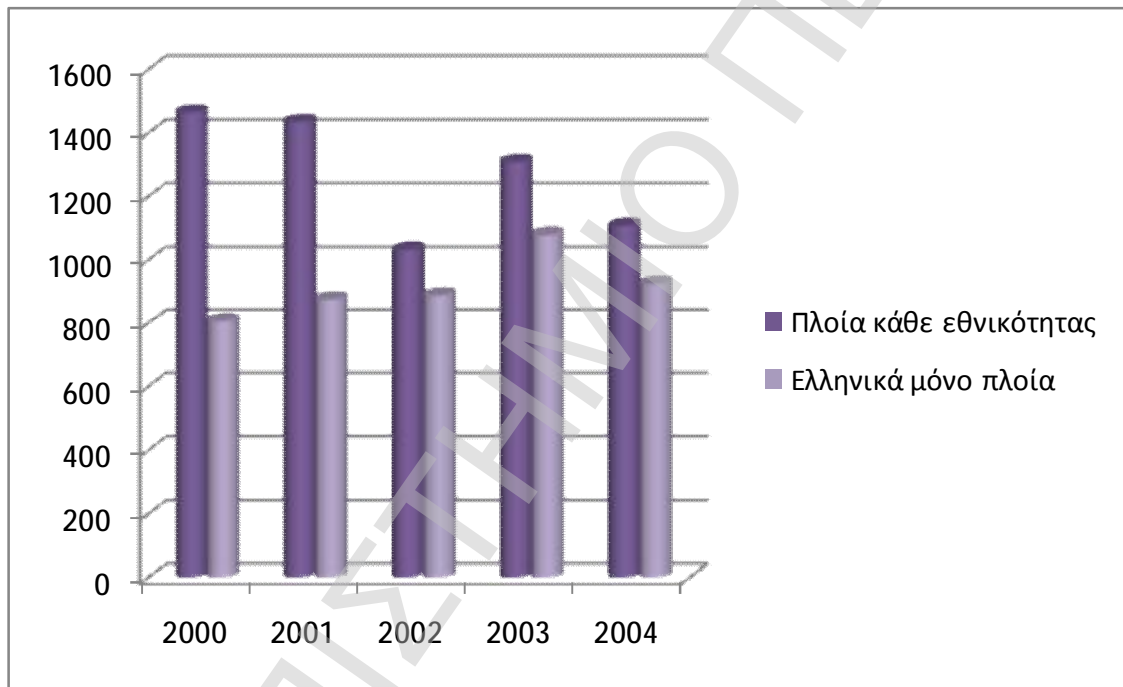
Επιβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος

Πίνακας 4.28 : Επιβιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004)
(σε χιλιάδες)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Επιβασθέντες σε :					
Πλοία κάθε εθνικότητας	1.467	1.438	1.035	1.311	1.111
Ελληνικά μόνο πλοία	809	879	891	1.082	928

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.28 : Επιβασθέντες Επιβάτες στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Παρατηρώντας τη Ναυτιλιακή κίνηση από τα λιμάνια της Ελλάδος με τις υπόλοιπες χώρες συμπεραίνουμε ότι οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε «Πλοία κάθε εθνικότητας» από ελληνικά λιμάνια είναι περισσότεροι από αυτούς οι οποίοι επιβιβάστηκαν σε «Ελληνικά πλοία» για τα έτη 2000 έως 2004.

Από το 2000 έως το 2002 οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε «Πλοία κάθε εθνικότητας» είναι κατά 1/5 περισσότεροι από τους επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε «Ελληνικά μόνο πλοία».

Στο αμέσως επόμενο έτος 2003 και στις δύο κατηγορίες παρατηρείται σημαντική άνοδο, με σχεδόν διπλάσια αυτή των «Πλοίων κάθε εθνικότητας» έναντι των «Ελληνικών μόνο πλοίων». Ενώ το επόμενο έτος 2004, και οι δύο κατηγορίες πλοίων υφίστανται πτώση

Εκφορτωθέντα Εμπορεύματα στα λιμάνια της Ελλάδας

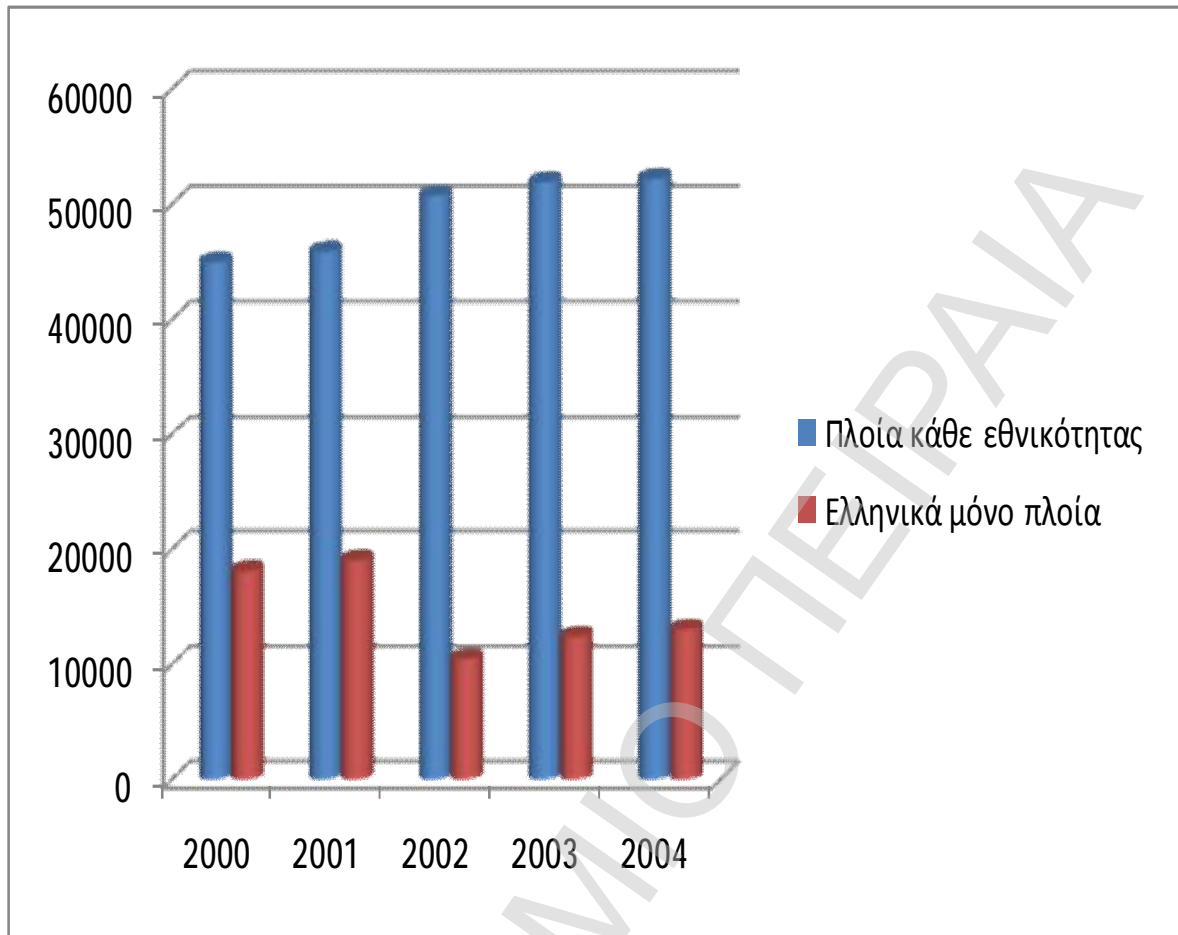
Πίνακας 4.29 : Εκφορτωθέντα Εμπορεύματα στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες τόννους)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Εκφορτωθέντα από:					
Πλοία κάθε εθνικότητας	45.072	45.973	50.853	52.009	52.279
Ελληνικά μόνο πλοία	18.168	19.105	10.575	12.501	13.129

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση :Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, υπολογίζεται το σύνολο των φορτωθέντων ή εκφορτωθέντων εμπορευμάτων και αποβιβάσθέντων ή επιβιβάσθέντων επιβατών.

Πίνακας 4.29 : Εκφορτωθέντα Εμπορεύματα στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες τόννους)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Τα εμπορεύματα τα οποία εκφορτώθηκαν στα λιμάνια της Ελλάδος για τα έτη 2000-2001 με «Πλοία κάθε εθνικότητας» παρουσιάζουν μία μικρή άνοδο κατά 901χιλιάδες τόνους. Το έτος 2002 για την ίδια κατηγορία πλοίων η άνοδος είναι μεγαλύτερη και αγγίζει τις 4.880χιλιάδες τόνους, όπου είναι και η μεγαλύτερη μεταβολή μέσα στο χρονικό διάστημα το οποίο μελετάμε. Το 2003 και το 2004 οι αυξήσεις των εκφορτωθέντων αυξήθηκαν κατά 1.156χιλιάδες τόνους και 270χιλιάδες τόνους αντίστοιχα.

Λιγότερα, υπολογιζόμενα σε χιλιάδες τόνους, εμπορεύματα εκφορτώθηκαν, στα λιμάνια της Ελλάδος για το ίδιο χρονικό διάστημα, από «Ελληνικά μόνο πλοία» σε σχέση με αυτά που εκφορτώθηκαν από «Πλοία κάθε εθνικότητας». Η πορεία των εμπορευμάτων τα οποία εκφορτώθηκαν 2001 σε σχέση με το 2000 παρουσιάζουν μία μικρή άνοδο της τάξεως των 937χιλιάδες τόνους. Το αμέσως επόμενο έτος παρατηρούμε τη μεγαλύτερη πτώση κατά 8.530χιλιάδες τόνους ενώ το 2003 μία μικρή άνοδο 1.926χιλιάδες τόνους και μία μικρότερη για το 2004 ύψους 628χιλιάδες τόνους.

Πίνακας 4.30 : Εκφορτωθέντα Εμπορευμάτων στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες τόννους)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ναυτιλιακή κίνηση ακτοπλοΐας					
Εκφορτωθέντα από :					
Α/Π-Δ/Π	25.381	25.885	37.410	41.564	40.305
Π/Κ	83	100	-	-	-

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

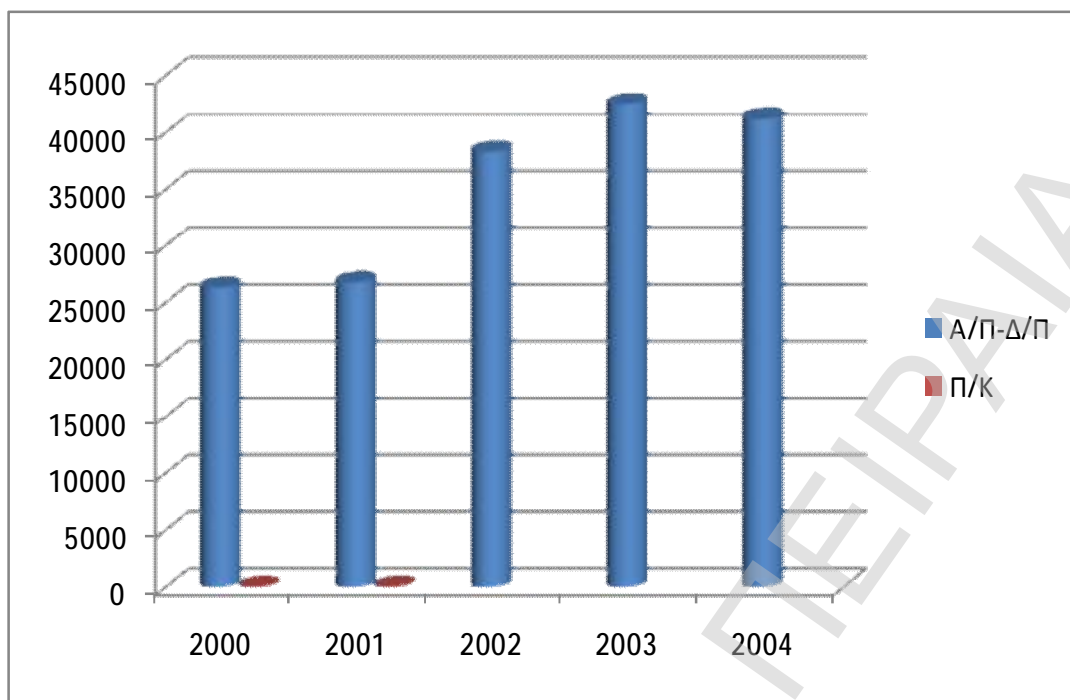
Σημείωση : Α/Π : Ατμόπλοια

Δ/Π : Δηζελόπλοια

Π/Κ : Πετρελαιοκίνητα

Σημείωση : Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, υπολογίζεται το σύνολο των φορτωθέντων ή εκφορτωθέντων εμπορευμάτων και αποβιβασθέντων ή επιβιβασθέντων επιβατών.

Διάγραμμα 4.30 : Εκφορτωθέντα Εμπορευμάτων στα λιμάνια της Ελλάδος (2000–2004) (σε χιλιάδες τόννους)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Α/Π : Ατμόπλοια

Δ/Π : Δηζελόπλοια

Π/Κ : Πετρελαιοκίνητα

Επί των πλείστων οι μοναδικοί τύποι πλοίων οι οποίοι εκφορτώνουν εμπορεύματα είναι τα Α/Π-Δ/Π . Η συνεισφορά των πλοίων τύπου Π/Κ είναι ενεργή για τα έτη 2000-2001 και σε όγκο πολλάκις μικρότερο από τη συνεισφορά των Α/Π-Δ/Π. Για τα έτη 2001 παρατηρούμε ότι τα εμπορεύματα που εκφορτώθηκαν από Α/Π-Δ/Π παρουσίασαν μία μικρή άνοδο ύψους 504χιλιάδες τόνους. Την αμέσως επόμενη χρονιά, το έτος 2002 η άνοδος που πραγματοποιείται είναι πραγματικά η μεγαλύτερη για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε, και αγγίζει τους 11.525χιλιάδες τόνους. Η άνοδος συνεχίζεται και το επόμενο έτος σε μικρότερο βαθμό, ύψους 4.154χιλιάδες τόνους. Το έτος 2004 παρατηρείται μία πτώση κατά 1.259χιλιάδες τόνους.

Φορτωθέντα Εμπορεύματα στα λιμάνια της Ελλάδας

Πίνακας 4.31 : Φορτωθέντα Εμπορευμάτων στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες τόνους)

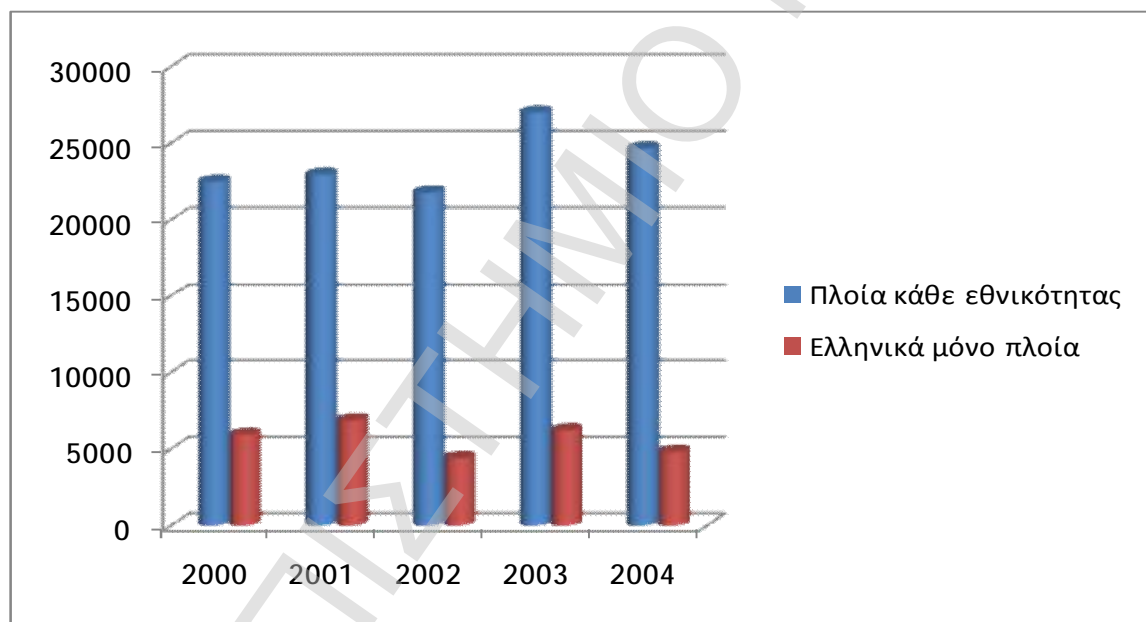
	2000	2001	2002	2003	2004
--	------	------	------	------	------

Ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό					
Φορτωθέντα σε :					
Πλοία κάθε εθνικότητας	22.526	22.977	21.806	26.025	24.692
Ελληνικά μόνο πλοία	5.559	5.897	4.454	6.241	4.849

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση :Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, υπολογίζεται το σύνολο των φορτωθέντων ή εκφορτωθέντων εμπορευμάτων και αποβιβασθέντων ή επιβιβασθέντων επιβατών.

Διάγραμμα 4.31 : Φορτωθέντα Εμπορευμάτων στα λιμάνια της Ελλάδος (2000 – 2004) (σε χιλιάδες τόννους)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Η κατηγορία «Πλοία κάθε εθνικότητας» είναι αυτά που έχουν την πλειοψηφία χρήσης για εμπορεύματα που φορτώθηκαν από τα λιμάνια της Ελλάδος (τη χρονική περίοδο 2000-2004). Με μία πολύ μικρή άνοδο το 2001 και αμέσως μετά το έτος 2002 μία πτώση λίγο μεγαλύτερη σε όγκο. Η μεγαλύτερη μεταβολή διαγράφεται το 2003 και τέλος το 2004 υφίσταται μια αξιοσημείωτη πτώση.

Για την κατηγορία «Ελληνικά μόνο πλοία» τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν και μεταφέρθηκαν με αυτήν την κατηγορία πλοίων, αποτελούν το 1/4 των αντίστοιχων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στην κατηγορία «Πλοία κάθε εθνικότητας».

Για ακόμα μία φορά τόσο για τα εκφορτωθέντα όσο και για τα φορτωθέντα εμπορεύματα στα ελληνικά λιμάνια, για την περίοδο 2000-2004, διαπιστώνουμε ότι τα «Πλοία κάθε εθνικότητας» έχουν το προβάδισμα στις ποσότητες εμπορευμάτων που φορτώνουν και εκφορτώνουν, υπολογιζόμενες σε χιλιάδες τόνους, έναντι των «Ελληνικών μόνο πλοίων».

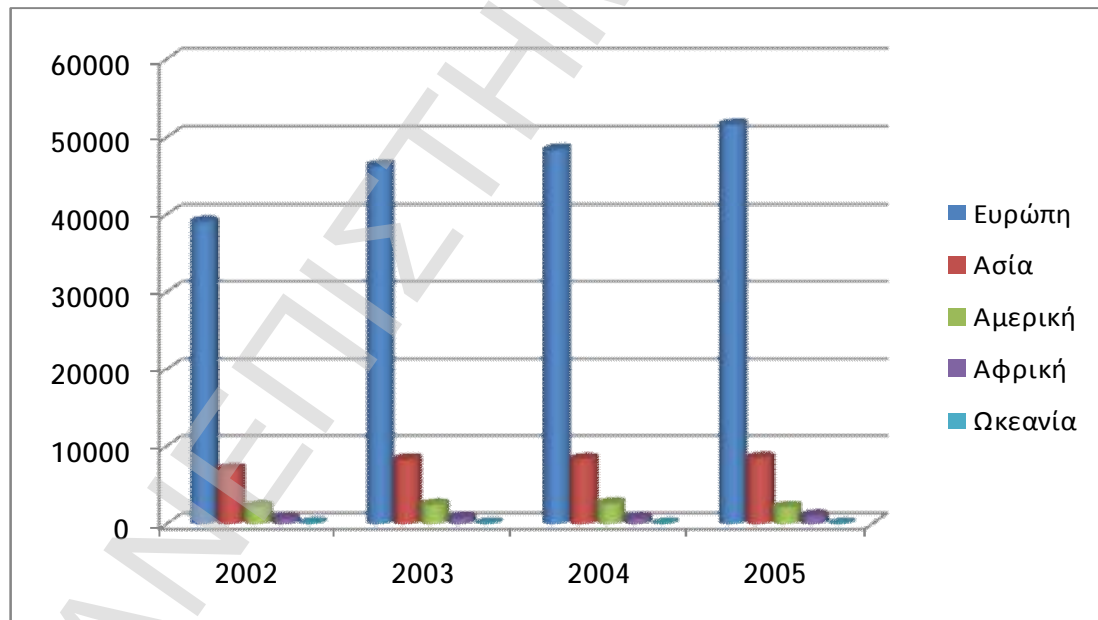
Εισαγωγές Εμπορευμάτων κατά Ηπείρους

Πίνακας 4.32 : Εισαγωγές Εμπορευμάτων κατά ηπείρους για τα έτη2002-2005
(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Εισαγωγές				
	2002	2003	2004	2005
Ήπειρος	Αξία			
Γενικό Σύνολο	49.495	58.351	60.506	63.165
Ευρώπη	39.109	46.420	48.466	51.119
Αμερική	2.303	2.569	2.710	2.263
Ασία	7.128	8.383	8.423	8.581
Αφρική	789	869	826	1.126
Ωκεανία	166	110	81	76

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.32 : Εισαγωγές Εμπορευμάτων κατά ηπείρους για τα έτη2002-2005
(αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Σύμφωνα με τον πίνακα και το διάγραμμα 31 ,για τη χρονική περίοδο 2002-2005, οι μεγαλύτερες εισαγωγές υπολογιζόμενες σε αξία εκατομμυρίων ευρώ, συγκρινόμενες κατά ηπείρους, πραγματοποιούνται με μεγάλη διαφορά στην Ευρώπη.

Από το έτος 2002 έως το 2005 παρατηρείται μία σταδιακή άνοδο στην αξία των εισαγωγών οι οποίες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη. Στη δεύτερη θέση έρχεται η Ασία αλλά με μεγάλη διαφορά, περίπου το 1/5 των αντίστοιχων της Ευρώπης, η οποία διαγράφει σταθερή μικρή άνοδο το 2002 - 2005. Η Αμερική η οποία αποτελεί σχεδόν το μισό των αξιών της Ασίας κινείται με σταθερούς αυξητικούς ρυθμούς στις αξίες, εκτός από το έτος 2005 όπου διαγράφεται μία μικρή πτώση. Η Αφρική αντιπροσωπεύει σχετικά μικρές αξίες σε σύγκριση με τις προαναφερόμενες ηπείρους αλλά η αξία των εισαγωγών της ακολουθεί ανοδική πορεία σε βάθος χρόνου. Η Ωκεανία κινείται στους χαμηλότερους δείκτες αξιών και από όλες τις παραπάνω ηπείρους. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η αξίες των εισαγωγών ακολουθούν φθίνουσα πορεία.

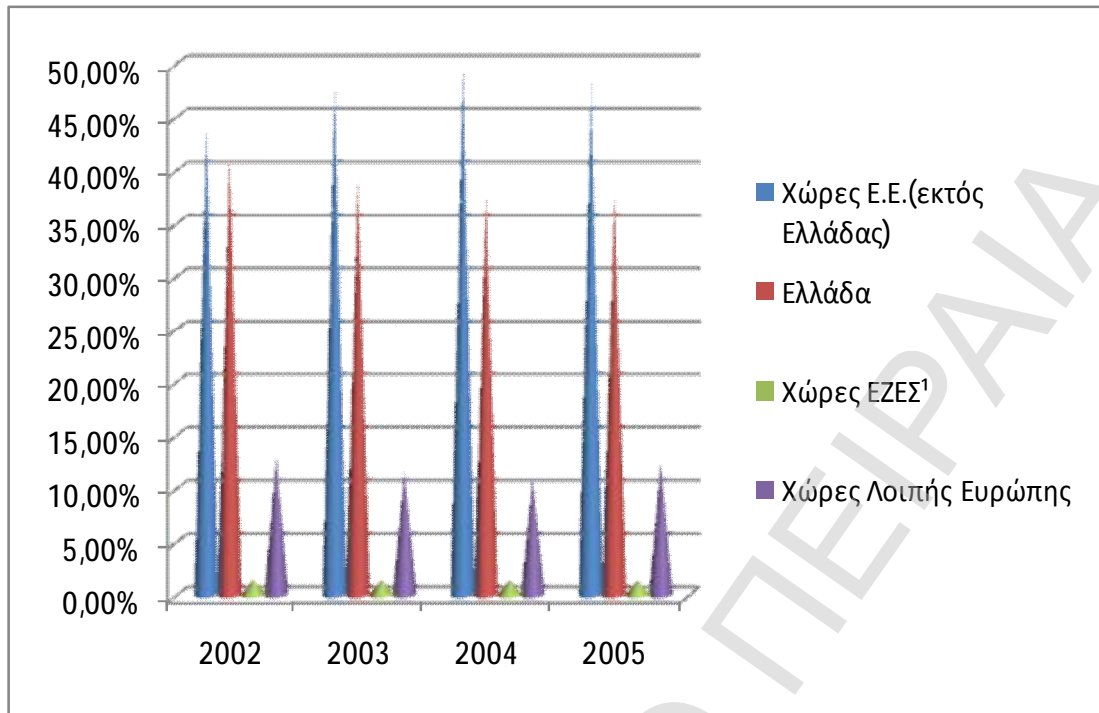
Πίνακας 4.33 : Εισαγωγές Εμπορευμάτων στις Χώρες της Ε.Ε. για τα έτη 2002-2005 (Αξία σε εκατομμύρια ευρώ) και ποσοστιαία μεταβολή

Χώρες	Εισαγωγές							
	2002		2003		2004		2005	
Ευρώπη	39.109	100,00	46.420	100,00	48.466	100,00	51.119	100,00
<i>Χώρες Ε.Ε.(εκτός Ελλάδας)</i>	17.245	44,09	22.196	47,82	24.208	49,95	24.645	48,21
Ελλάδα	16.138	41,26	18.103	39,00	18.183	37,52	19.297	37,75
<i>Χώρες ΕΖΕΣ¹</i>	604	1,54	679	1,46	701	1,45	741	1,45
<i>Χώρες Λοιπής Ευρώπης</i>	5.122	13,10	5.442	11,72	5.374	11,09	6.437	12,59

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

(¹) Χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Διάγραμμα 4.33 : Ποσοστιαία απεικόνιση των μεταβολών στις αξίες που αφορούν τις Εισαγωγές Εμπορευμάτων στις Χώρες της Ε.Ε. για τα έτη 2002-2005



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

(¹) Χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Αναλύοντας τα στοιχεία του διαγράμματος για τις χώρες της Ευρώπης τη χρονική περίοδο 2002-2005, συνειδητοποιούμε ότι, το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου καταλαμβάνουν οι χώρες της Ε.Ε.(εκτός της Ελλάδας, διαγράφοντας μία ενδιαφέρον ανοδική πορεία εκτός από το έτος 2005 όπου υφίσταται μία πτώση ύψους 1,74%. Ακολουθεί η Ελλάδα η οποία καταλαμβάνει πολύ μεγάλο ποσοστό επί του συνόλου της. Το μειονέκτημά της είναι η φθίνουσα πορεία που ακολουθεί, με μία ανεπαίσθητη ανάκαμψη το 2005 ύψους μόλις 0,23%. Οι Χώρες ΕΖΕΣ έχουν την μικρότερη συμμετοχή στις αξίες των εισαγωγών με μία ανεπαίσθητα φθίνουσα πορεία 0,12% το 2003 και 0,01 το 2004. Οι Χώρες λοιπής Ευρώπης έχουν ένα αξιοσέβαστο μερίδιο συμμετοχής με μία φθίνουσα πορεία και μία μικρή ανάκαμψη το έτος 2005 ύψους 1,50%.

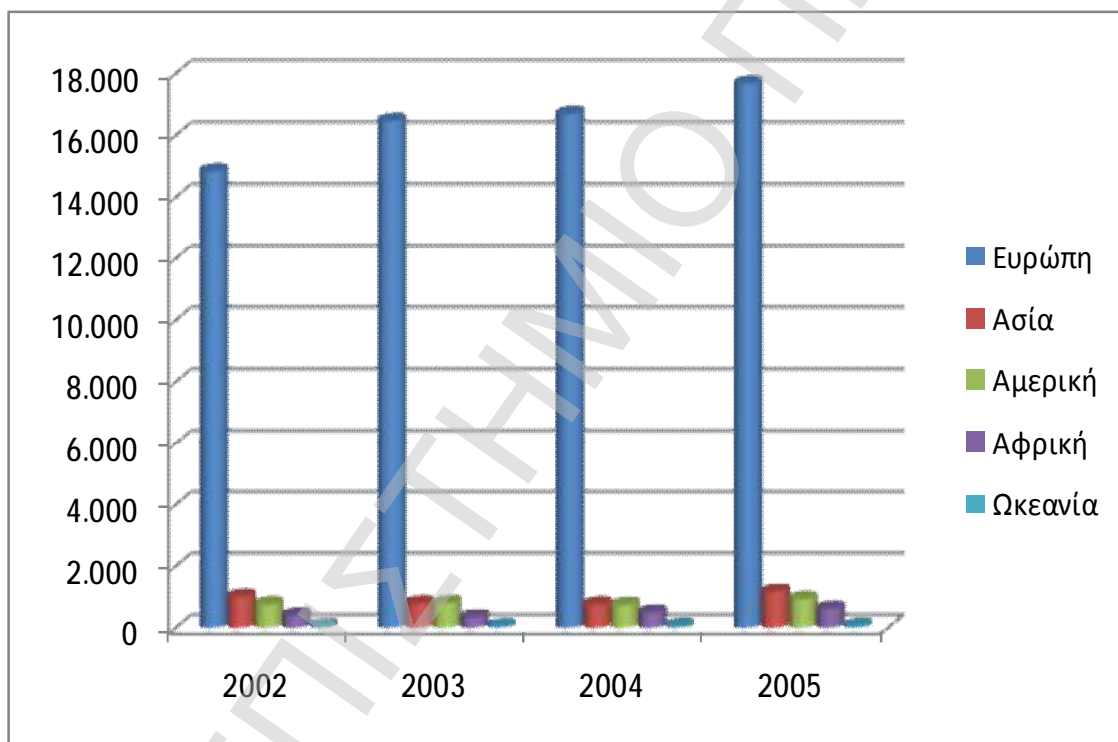
Εξαγωγές Εμπορευμάτων κατά Ηπείρους

Πίνακας 4.34 : Εξαγωγές Εμπορευμάτων κατά ηπείρους (& χώρες) για τα έτη 2002-2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)

Εξαγωγές				
	2002	2003	2004	2005
Ήπειρος				
Γενικό Σύνολο	17.154	18.003	18.053	20.457
Ευρώπη	14.790	15.885	15.857	17.534
Ασία	1.045	825	798	1.207
Αμερική	800	831	779	969
Αφρική	435	376	527	649
Ωκεανία	84	86	92	98

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Διάγραμμα 4.34 : Εξαγωγές Εμπορευμάτων κατά ηπείρους (& χώρες) για τα έτη 2002-2005 (αξία σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

Και για τις Εξαγωγές μετρούμενες σε αξία εκατομμυρίων ευρώ, για τη χρονική περίοδο 2002-2005, οι μεγαλύτερες αξίες για τις εξαγωγές που πραγματοποιούνται καταγράφονται στην Ευρώπη με σταθερά ανοδικούς ρυθμούς. Με μεγάλη διαφορά ακολουθεί η Ασία και με φθίνουσα πορεία για τα έτη 2003 και 2004, όμως το 2005 ανακάμπτει με διαφορά. Η Αμερική με μικρή διαφορά από την Ασία διαγράφει μία μικρή πτώση το 2004 και μία μικρή αλλά σταθερή άνοδο για τα υπόλοιπα έτη. Η Αφρική καταγράφει αξίες στις εξαγωγές τις ίσες με το 1/2 των αντίστοιχων της Αμερικής και μία μικρή πτώση κατά το έτος 2003. Η αξία των εξαγωγών των

εμπορευμάτων για την ήπειρο της Ωκεανίας σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες, όπως και στις εισαγωγές καταγράφει τα μικρότερα νούμερα και με πολύ μικρές ανοδικές μεταβολές.

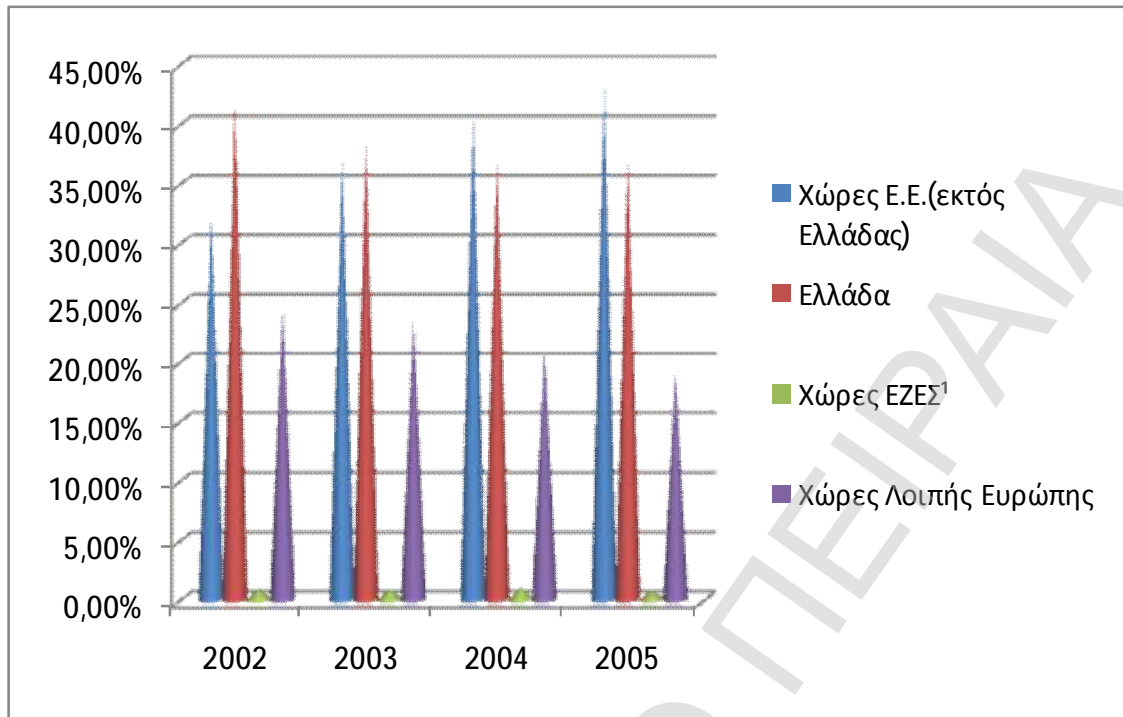
Πίνακας 4.35 : Εξαγωγές Εμπορευμάτων στις Χώρες της Ε.Ε. για τα έτη 2002-2005 (Αξία σε εκατομμύρια ευρώ) και ποσοστιαία μεταβολή

Χώρες	Εξαγωγές							
	2002		2003		2004		2005	
Ευρώπη	14.790	100,00	15.885	100,00	15.857	100,00	17.534	100,00
<i>Χώρες Ε.Ε.(εκτός Ελλάδας)</i>	4.793	32,41	5.895	37,11	6.486	40,90	7.542	43,01
<i>Ελλάδα</i>	6.222	42,07	6.112	38,48	5.871	37,02	6.594	37,09
<i>Χώρες ΕΖΕΣ¹</i>	146	0,99	146	0,92	170	1,08	145	0,83
<i>Χώρες Λοιπής Ευρώπης</i>	3.629	24,54	3.732	23,49	3.329	20,99	3.343	19,07

Πηγή ΕΣΥΕ 2006

(¹) Χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Διάγραμμα 4.35 : Ποσοστιαία απεικόνιση των μεταβολών στις αξίες που αφορούν τις Εξαγωγές Εμπορευμάτων στις Χώρες της Ε.Ε. για τα έτη 2002-2005



Πηγή ΕΣΥΕ 2006

(¹) Χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Η ποσοστιαία μεταβολή της αξίας των εξαγωγών παρουσιάζει ανομοιομορφία ως προς την συμμετοχή της κάθε χώρας. Την μεγαλύτερη συμμετοχή στον Ευρωπαϊκό χώρο έχει η Ελλάδα με διαφορά 9,66% από τις Χώρες της Ε.Ε. (εκτός Ελλάδας). Ακολουθεί φθίνουσα πορεία με ανεπαίσθητη άνοδο το 2005 0,07%. Οι Χώρες της Ε.Ε. (εκτός Ελλάδας) διαγράφουν ανοδική πορεία για το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε. Άξιο παρατήρησης είναι η πορεία που ακολουθούν και οι Χώρες ΕΖΕΣ, με πολλάκις μικρότερη συμμετοχή από τις άλλες χώρες, με πτώση το 2003 ύψους 0,07% και μία μεγαλύτερη το 2005 0,25%, ενώ κινήθηκαν ανοδικά το 2004 με μεταβολή 0,16%. Οι Χώρες λοιπής Ευρώπης, καταλαμβάνουν σχεδόν το 1/4 των αξιών της Ευρώπης, για το έτος 2005 και κινούνται πτωτικά όπου το 2005 καταλαμβάνουν περίπου το 1/5 των αντίστοιχων αξιών για τις Εξαγωγές στην Ευρώπη.

Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Πίνακας 4.36 : Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, κατά κατηγορίες πλοίων (2000-2005) χωρητικότητα σε χιλιάδες ΚΟΧ

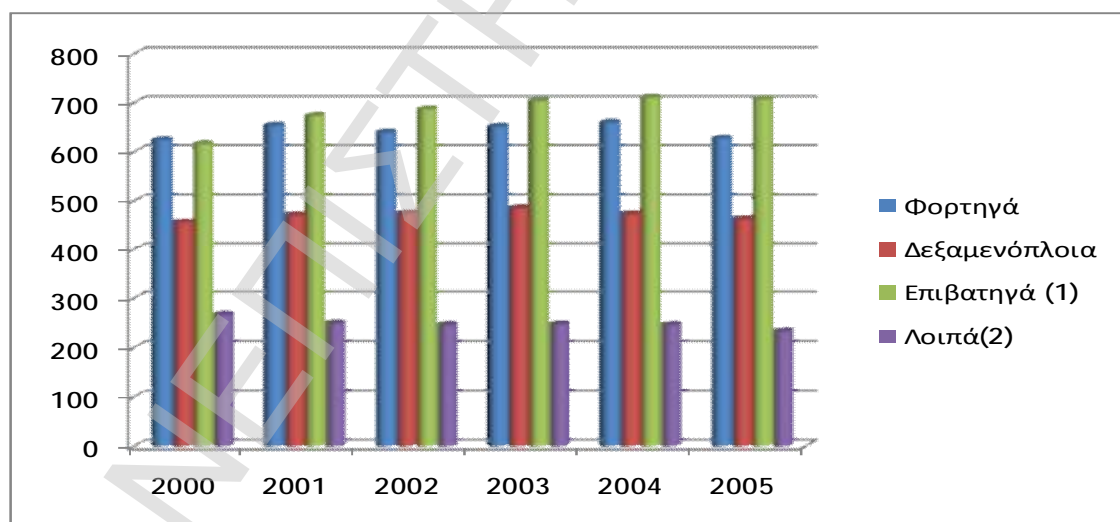
Τέλος περιόδου	Σύνολο πλοίων	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά (1)	Λοιπά(2)
	Αριθμός	Αριθμός	Αριθμός	Αριθμός	Αριθμός
2000	1.967	625	457	617	268
2001	2.052	655	472	675	250
2002	2.051	641	475	688	247
2003	2.092	653	486	705	248
2004	2.094	661	474	712	247
2005	2.035	628	464	709	234

Πηγή : ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Στην δύναμη του εμπορικού στόλου εντάσσονται και τα πλοία που εφοδιάζονται με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

- (1) Περιλαμβάνονται και τα πορθμεία
- (2) Πλοία ρυμουλκά, ναυαγσωστικά, τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων, αλιευτικά κλπ.

Διάγραμμα 4.36 : Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, κατά κατηγορίες πλοίων για τα έτη 2000-2005, αριθμημένα.



Πηγή : ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Στην δύναμη του εμπορικού στόλου εντάσσονται και τα πλοία που εφοδιάζονται με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

- (3) Περιλαμβάνονται και τα πορθμεία
- (4) Πλοία ρυμουλκά, ναυαγσωστικά, τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων, αλιευτικά κλπ.

Σύμφωνα με τον παραπάνω αριθμό πλοίων συμπεραίνουμε ότι τα επιβατηγά είναι τα περισσότερα αριθμούμενα πλοία και σε βάθος χρόνου (2000 έως 2005). Επίσης, τα επιβατηγά αυξάνονται με ταχύτερους ρυθμούς από οποιονδήποτε άλλο τύπο πλοίου.

Πίνακας 4.37 : Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, κατά κατηγορίες πλοίων (2000-2005) χωρητικότητα σε χιλιάδες ΚΟΧ

Τέλος περιόδου	Σύνολο πλοίων	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά (1)	Λοιπά(2)
	Χωρητικότητα	Χωρητικότητα	Χωρητικότητα	Χωρητικότητα	Χωρητικότητα
2000	27.328	11.886	14.096	1.273	731
2001	30.623	12.954	15.783	1.810	765
2002	30.586	12.720	15.939	1.852	752
2003	33.433	14.005	17.503	1.848	771
2004	34.332	14.630	17.934	1.691	775
2005	33.021	14.013	17.234	1.701	733

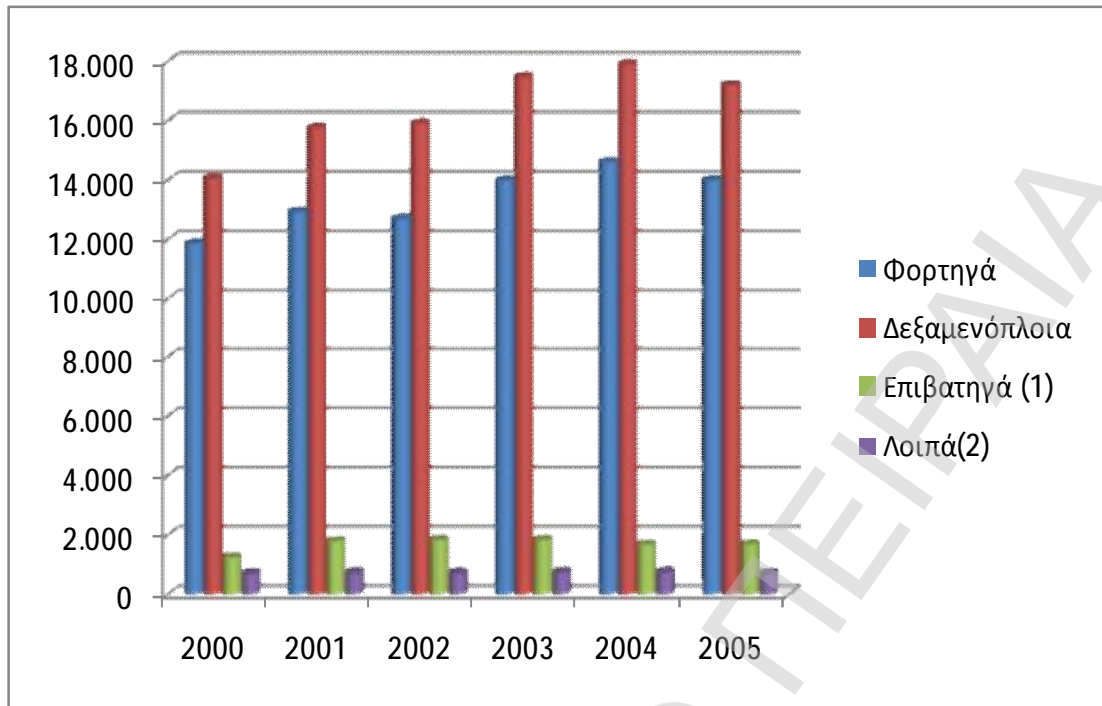
Πηγή : ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Στην δύναμη του εμπορικού στόλου εντάσσονται και τα πλοία που εφοδιάζονται με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

(5) Περιλαμβάνονται και τα πορθμεία

(6) Πλοία ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων, αλιευτικά κλπ.

Διάγραμμα 4.37 : Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, κατά κατηγορίες πλοίων (2000-2005) χωρητικότητα σε χιλιάδες ΚΟΧ



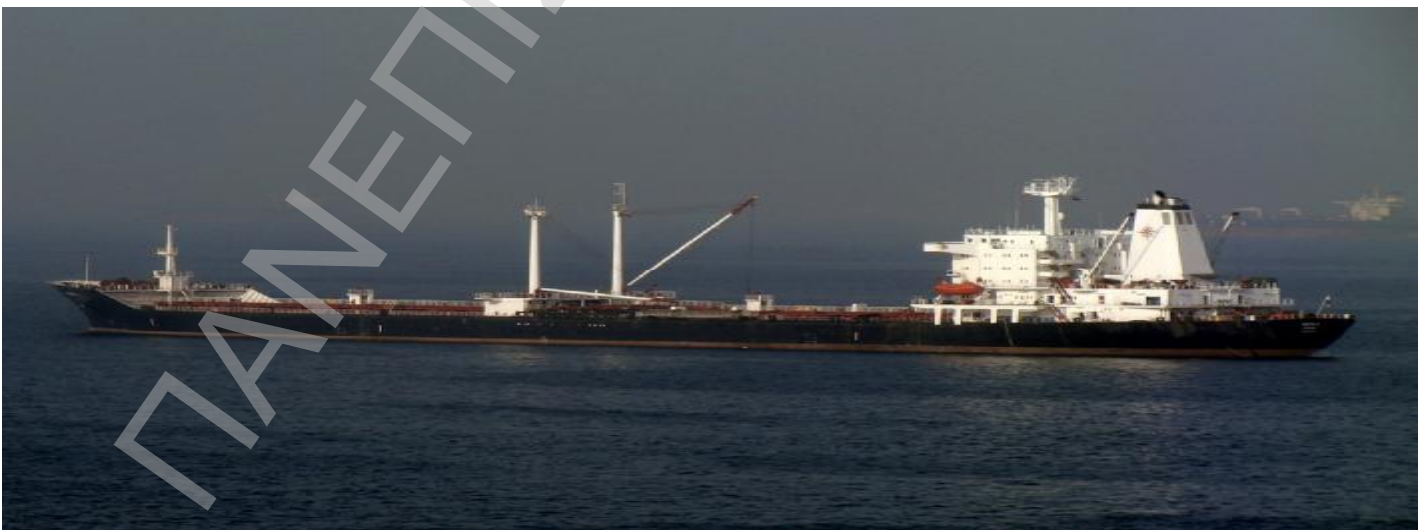
Πηγή : ΕΣΥΕ 2006

Σημείωση : Στην δύναμη του εμπορικού στόλου εντάσσονται και τα πλοία που εφοδιάζονται με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

(7) Περιλαμβάνονται και τα πορθμεία

(8) Πλοία ρυμουλκά, ναυαγσσωστικά, τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων, αλιευτικά κλπ.

Βάση του διαγράμματος 24 και του πίνακα 24 ο τύπος πλοίων με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα και σε βάθος χρόνου (2000 έως 2005) είναι τα Δεξαμενόπλοια. Δεύτερα σε χωρητικότητα έρχονται τα Φορτηγά και με μεγάλη διαφορά ακολουθούν τα Επιβατηγά παρόλο που σου αριθμό τύπου πλοίων υπερβαίνουν τα υπόλοιπα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π.

Η ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως ο πιο εξωστρεφής και δυναμικός τομέας της ελληνικής οικονομίας, «του οποίου η πρόοδος και η ανάπτυξη δεν βασίστηκαν σε κρατικές ενισχύσεις, αφού με τις δικές του και μόνο δυνάμεις πρωτοπορούσε ανέκαθεν σε αυτό που ονομάζουμε σήμερα παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας».

Επί δεκαετίες η ελληνική ναυτιλία πετυχαίνει υψηλές διεθνείς επιδόσεις, με βασική κινητήρια δύναμη τις διοικητικές ικανότητες και τα επιχειρηματικά προτερήματα των φορέων της. Δηλαδή προτερήματα όπως η εξωστρέφεια, η διορατικότητα, η μεθοδική και εμπνευσμένη αξιολόγηση των εκάστοτε δεδομένων και, προπαντός, η ρεαλιστική χάραξη και η ευέλικτη υλοποίηση επιχειρηματικών σχεδίων, με βασικό γνώμονα και πυξίδα την αμεσότητα προσαρμογής στην εκάστοτε οικονομική συγκυρία. Για κάθε επιχείρηση, σε οποιονδήποτε κλάδο δραστηριότητας, οι ικανότητες αυτές είναι θεμελιώδεις για την επιτυχή αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αξιοποίηση των ευκαιριών. Σε αυτές ακριβώς τις ικανότητες οφείλεται η απaráμιλλη διεθνής θέση της εμπορικής ναυτιλίας μας και η σημαντική συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας, στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Ενδεικτικά αναφέρονται, ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία, που αρκούν για μια συγκριτική αξιολόγηση αυτής της συμβολής:

• Ενώ η Ελλάδα συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί το 17% του παγκόσμιου στόλου. Και οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών καλύπτουν περίπου το (1/4) ένα τέταρτο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

• Τα τελευταία 13 χρόνια οι ελληνικές εξαγωγές υπηρεσιών αυξάνονταν (σε σταθερές τιμές) με μέσο ετήσιο ρυθμό 10%, ενώ την ίδια περίοδο οι εξαγωγές εμπορευμάτων αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% (δηλαδή περίπου όσο και το ΑΕΠ). Και μόνο από το στοιχείο αυτό φαίνεται πόσο υπερέχει, από πλευράς εξωστρέφειας, ο τομέας των υπηρεσιών σε σύγκριση με τους άλλους

τομείς της οικονομίας, χάρη κυρίως στη δραστηριότητα της ναυτιλίας και του τουρισμού.

- ü Το 2007 οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα πλησίασαν τα 16 δισ. ευρώ. Αντιπροσώπευαν δηλαδή το 7% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 ήταν μόλις 1%.
- ü Το έτος 2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις από ναυτιλιακές υπηρεσίες ξεπέρασαν τα 14 δισ. ευρώ, δηλαδή αυξήθηκαν κατά περίπου 25% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Για ολόκληρο το 2008, αναμένεται ότι θα ξεπεράσουν το υψηλό επίπεδο του 2007, παρά τις αρνητικές εξελίξεις των τελευταίων μηνών στη ναυλαγορά.
- ü Σημαντική είναι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας και στην ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας με πόρους. Από τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος προκύπτει ότι οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν - κατά μέσον όρο- την τελευταία τριετία πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.
- ü Παρά τους χαμηλότερους ναύλους στις διεθνείς μεταφορές σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2004, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν να αυξάνονται. Η ευμενής αυτής εξέλιξη αποδίδεται τόσο στην αύξηση κατά 19,6% της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου όσο και στην ποιοτική του αναβάθμιση λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων. Το 2007, η ελληνική ναυτιλία έφερε στη χώρα μας 17 δισ. ευρώ ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, ενώ το 2008 αναμένεται μέση αύξηση των εσόδων στο ισοζύγιο υπηρεσιών από τη ναυτιλία κατά 8%. (<http://www.kathimerini.gr/>) με πληροφορίες από ΕΣΥΕ, Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος του 2006 και Έντυπη Έκδοση της «Καθημερινής».
- ü Η ελληνική ποντοπόρα ναυτιλία εκτιμάται ότι προσφέρει απασχόληση σε περισσότερους από 16.000 Έλληνες ναυτικούς. Επιπλέον, οι περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 άτομα, η πλειονότητα των οποίων είναι Έλληνες πολίτες. Και αθροιστικά, δηλαδή σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε

εταιρίες που παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες, απασχολούνται περίπου 200.000 άτομα.

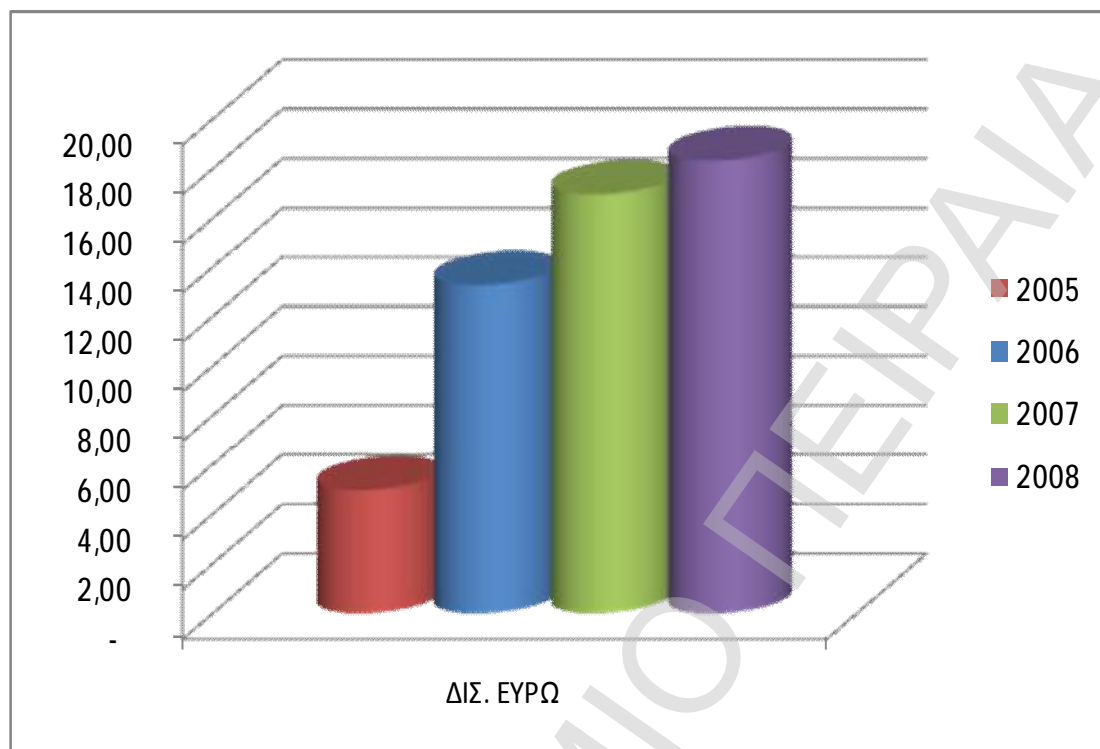
- ü Η στρατηγική των πλοιοκτητριών εταιρειών περιλαμβάνει την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε υψηλόβαθμες θέσεις, η απαιτούμενη οργανική σύνθεση των πληρωμάτων για πλοία υπό ελληνική σημαία συνεπάγεται την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και σε χαμηλόβαθμες θέσεις με αρκετά υψηλότερο κόστος σε σύγκριση με την απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών» επισημαίνει η Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας (σελίδα284). (<http://i34.tinypic.com/33ng6sn.jpg>)

Πίνακας 5.1 : Ακαθάριστες εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (σε δις ευρώ)

2005	2006	2007	2008
5,00 δις.€	13,30 δις.€	17,00 δις.€	18,36 δις.€

Πηγή : ΕΣΥΕ 2007, Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος του 2006, Έντυπη Έκδοση της «Καθημερινής».

Διάγραμμα 5.1 : Ακαθάριστες εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (σε δις ευρώ)



Πηγή : ΕΣΥΕ 2007, Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος του 2006, Έντυπη Έκδοση της «Καθημερινής».



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.α. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ 2006

Το Ισοζύγιο Πληρωμών περιλαμβάνει όλες τις οικονομικές συναλλαγές, μεταξύ των κατοίκων της χώρας και των κατοίκων των άλλων χωρών στη διάρκεια ενός έτους. Δείχνει τις συναλλαγές μιας χώρας που δημιουργούν υποχρεώσεις πληρωμής προς τις άλλες χώρες και τις συναλλαγές που δημιουργούν απαιτήσεις από τις άλλες χώρες. Από λογιστική άποψη είναι ένας λογαριασμός όπου καταχωρούνται όλες οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές μιας χώρας ως χρεώσεις ή ως πιστώσεις. Οι συναλλαγές της χώρας με το εξωτερικό μπορούν να διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες, σύμφωνα τη φύση τους και τη σχέση τους με την Εθνική Οικονομία.

Οι βασικές κατηγορίες είναι δύο :

- Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (X-M) καθαρές εξαγωγές
- Ο λογαριασμός κινήσεως κεφαλαίων

Το Ισοζύγιο τρεχουσών Συναλλαγών χωρίζεται ως εξής

(α) Εμπορικό Ισοζύγιο : Εξαγωγές αγαθών
Εισαγωγές αγαθών

(β) Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ← Εξαγωγές υπηρεσιών

Άδηλοι πόροι : Τουριστικό συνάλλαγμα

Μεταναστευτικό συνάλλαγμα

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Τόκοι

Μερίσματα

Πόροι Ε.Ε.

Εισαγωγές υπηρεσιών

Η άλλη σημαντική κατηγορία του Ισοζυγίου πληρωμών αναφέρεται στο Λογαριασμό Κινήσεως Κεφαλαίων που είναι οι συναλλαγές καθαρά χρηματικής φύσεως. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται, η εισροή και η εκροή κεφαλαίων για δανειακούς και επενδυτικούς σκοπούς

Η διεύρυνση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών οφείλεται σχεδόν εξίσου σε εξωγενείς και σε ενδογενείς παράγοντες. Οι εξωγενείς ή έκτακτοι είναι η σημαντική άνοδος της διεθνούς τιμής του αργού πετρελαίου κατά τους πρώτους μήνες του έτους και η αύξηση των δαπανών για την ανανέωση του

εμπορικού στόλου της χώρας. Οι ενδογενείς παράγοντες είναι ο υψηλός ρυθμός ανόδου της ιδιωτικής κατανάλωσης και η ανάκαμψη των επενδύσεων, η συνεχιζόμενη υποχώρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της οικονομίας ως προς τις τιμές, καθώς και η αύξηση των καθαρών δαπανών για τόκους, η οποία είναι αποτέλεσμα κυρίως της διαμόρφωσης του ακαθάριστου εξωτερικού χρέους της ελληνικής οικονομίας σε υψηλά επίπεδα. Λόγω της επίδρασης των ενδογενών παραγόντων, το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών χωρίς καύσιμα και πλοία αυξήθηκε σημαντικά σε 11.508 εκ. € το 2006 από 7.285 εκ. € το 2005. Η χρηματοδότηση του εμπορικού ελλείμματος κατέστη δυσχερέστερη δεδομένου ότι τα πλεονάσματα τόσο του ισοζυγίου υπηρεσιών όσο και αυτού των τρεχουσών μεταβιβάσεων για το έτος 2006 δεν παρουσίασαν σημαντική μεταβολή σε σύγκριση με το 2005. Συγκεκριμένα, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών παρουσίασε οριακή μείωση, ενώ το πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών μεταβιβάσεων εμφάνισε μικρή μόνο άνοδο. Λόγω των εξελίξεων αυτών, το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ανήλθε το 2006 σε 12,1% του Α.Ε.Π., έναντι 8,1% το 2005.

Όσον αφορά στους άδηλους πόρους, τρία ποσά τους διαμορφώνουν:

- α) το Ναυτιλιακό
- β) το Ταξιδιωτικό και
- γ) το Μεταναστευτικό.

Από αυτό τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις που προέρχονται από την προσφορά υπηρεσιών. 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

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

ü άλλες τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας τους δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων τους σε ελληνικούς λιμένες.

Πίνακας 6.α.1 : Η εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος (από 2000 έως 2005)
(σε εκατ. ευρώ)

Έτος	Ναυτιλιακό Συναλλάγμα
2000	7.914,00
2001	7.709,00
2002	8.523,00
2003	9.569,80
2004	13.307,00
2005	1.3871,40

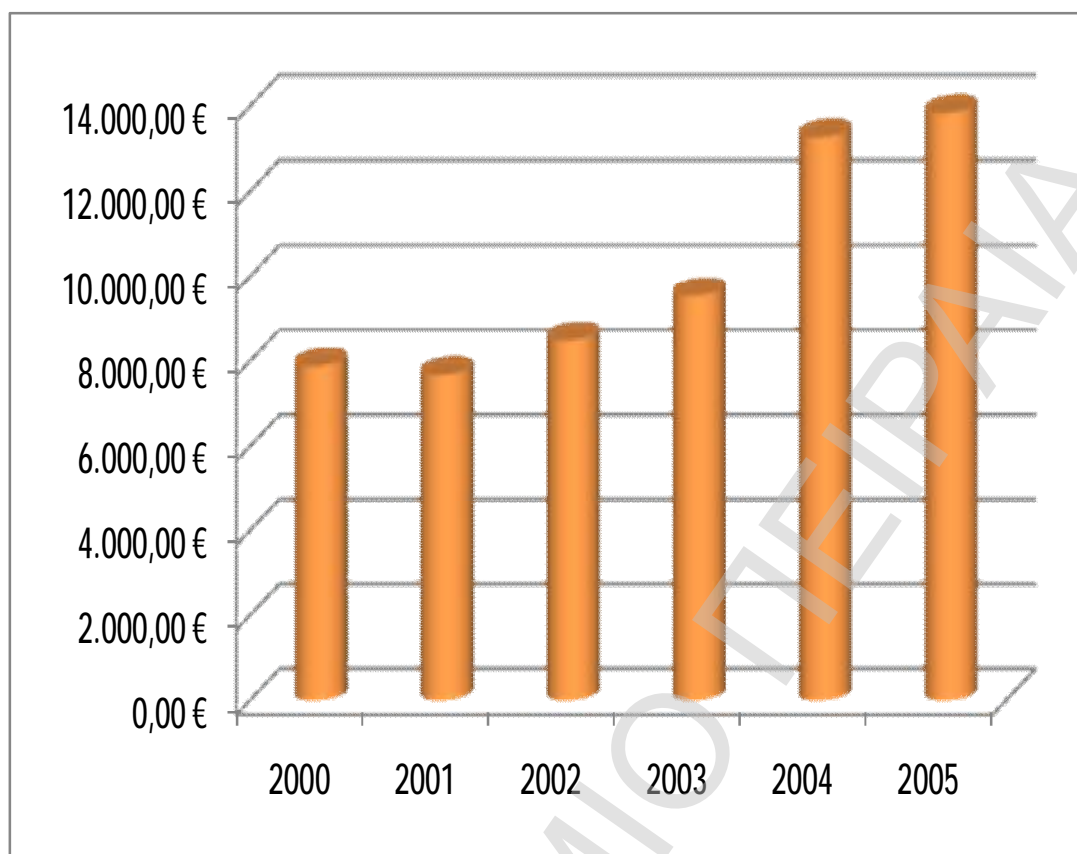
Πηγή : Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, Τράπεζα της Ελλάδος (έτη 2000-2005)

Πίνακας 6.α.2 : Εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος (από το 2000 έως 2005)
(σε εκατ. δολάρια Η.Π.Α.)

Έτος	Εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.
2000	7.914,20
2001	8.165,70
2002	11.127,30
2003	12.493,40
2004	17.372,30
2005	18.032,30

Πηγή : Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδας (έτη 2000-2005) (NEE)

Διάγραμμα 6.α.1 : Η εξέλιξη του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος κατά τα έτη 2000-2005 (σε εκατ. ευρώ)



Πηγή : YEN

Σημαντική αύξηση σημείωσε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος κατά την εξαετία 2000 έως 2005. Με βάση τα πρόσφατα στοιχεία της ΤτΕ, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήλθε στη χώρα κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2006 ήταν 9.497,80εκατ.€ το 2007 το ίδιο οκτάμηνο ανήλθε στα 10.745,90εκατ.€ παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1.248,10εκατ.€ ποσοστό που αντιπροσωπεύει 13,14%.

Πίνακας 6.α.3 : Διαχρονική εξέλιξη του Ναυτιλιακού, Μεταναστευτικού και του Τουριστικού Συναλλάγματος (σε εκατ. ευρώ)

Έτος	Ναυτιλιακό	Μεταναστευτικό	Μεταναστευτικό	Τουριστικό	Συνολικό
------	------------	----------------	----------------	------------	----------

	Συνάλλαγμα	Συνάλλαγμα	Συνάλλαγμα Χωρίς Ε.Ε.	Συνάλλαγμα	Συνάλλαγμα
2000	7.914,00	8.507,70	3.266,80	10.061,20	20.977,00
2001	7.709,00	8.945,90	3.024,20	10.579,90	22.075,90
2002	8.523,00	7.801,40	2.343,40	10.284,70	21.131,40
2003	9.569,80	6.424,90	2.277,30	11.506,50	21.430,30
2004	13.307,00	6.356,00	2.275,70	15.467,00	26.742,50
2005	1.3871,40	6.876,40	2.261,00	11.036,50	27.60,50

Πηγή : Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο της Τράπεζας της Ελλάδος

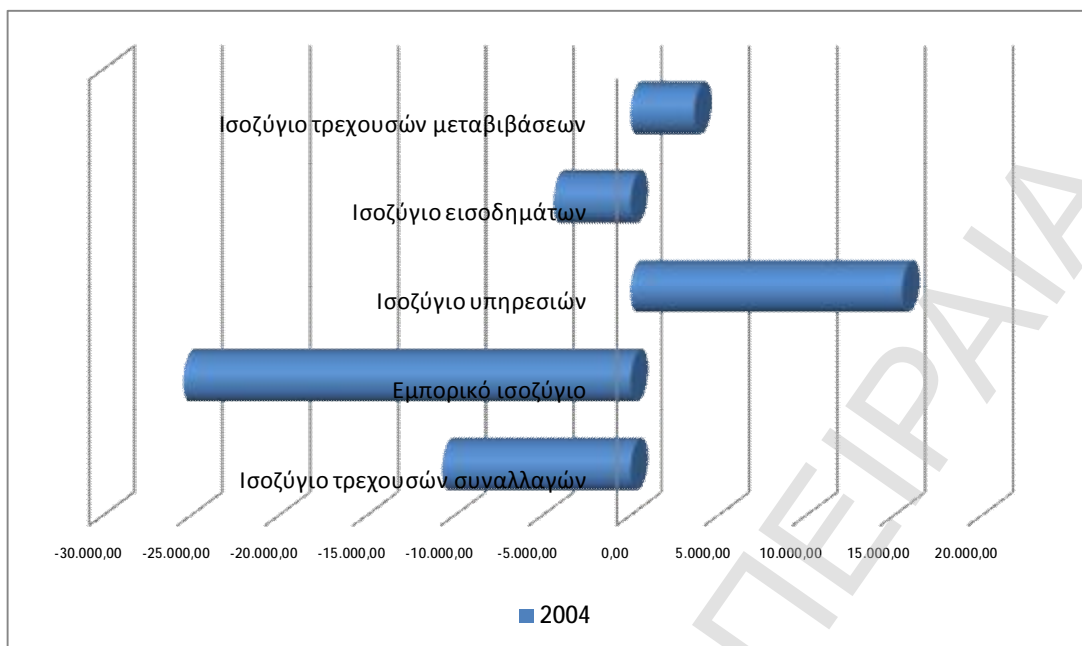
Πίνακας 6.α.4 : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ)

	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2004	2005	2006*
Ι Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (Ι.Α+Ι.Β+Ι.Γ+Ι.Δ)	-10.717,1	-14.637,5	-23.659,8
Ι.Α Εμπορικό ισοζύγιο (Ι.Α.1-Ι.Α.2)	-25.435,8	-27.558,9	-35.286,3
Ι.Α.1 Εξαγωγές αγαθών	12.653,3	14.200,9	16.154,3
Ι.Α.2 Εισαγωγές αγαθών	38.089,0	41.759,8	51.440,6
Ι.Β Ισοζύγιο υπηρεσιών (Ι.Β.1+Ι.Β.2)	15.467,0	15.497,1	15.337,1
Ι.Β.1 Εισπράξεις	26.742,5	27.359,5	28.364,1
Ι.Β.2 Πληρωμές	11.275,5	11.862,4	13.027,0
Ι.Γ Ισοζύγιο εισοδημάτων (Ι.Γ.1+Ι.Γ.2)	-4.377,4	-5.676,1	-7.118,8
Ι.Γ.1 Εισπράξεις	2.810,6	3.273,5	3.626,1
Ι.Γ.2 Πληρωμές	7,188,0	8.949,6	10.744,9
Ι.Δ. Ισοζύγιο τρεχουσών μεταβιβάσεων (Ι.Δ.1+Ι.Δ.2)	3.629,0	3.100,4	3.408,2
Ι.Δ.1 Εισπράξεις	6.356,0	6.876,4	6.847,4
Ι.Δ.2 Πληρωμές	2.727,0	3.776,0	3.439,2

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος
Προσωρινά στοιχεία

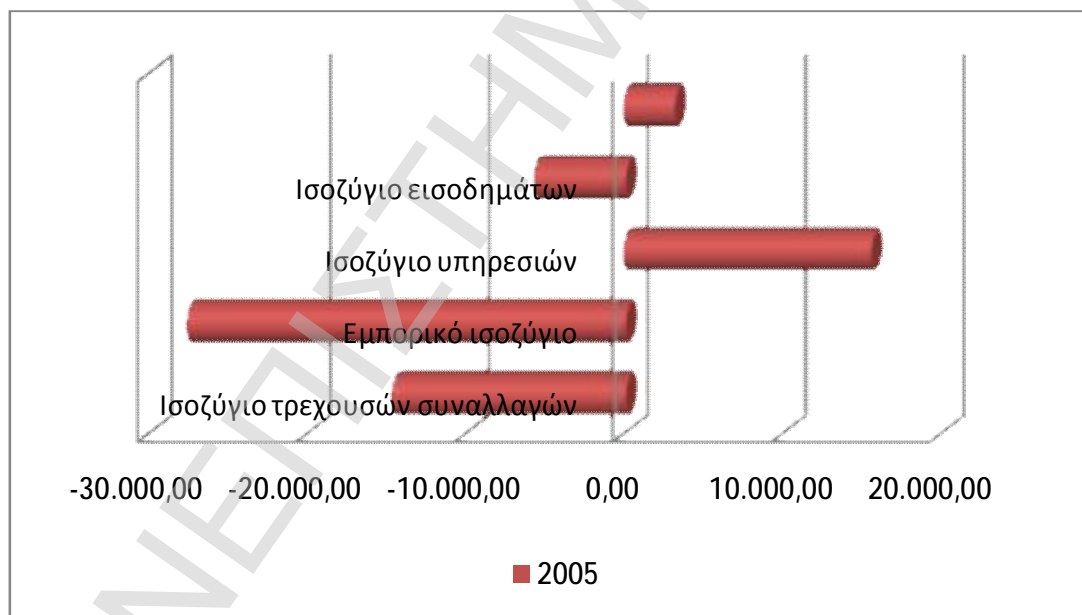
¹ (+) καθαρή εισροή, (-) καθαρή εκροή
² (+) μείωση, (-) αύξηση

Διάγραμμα 6.α.4.ι : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2004)



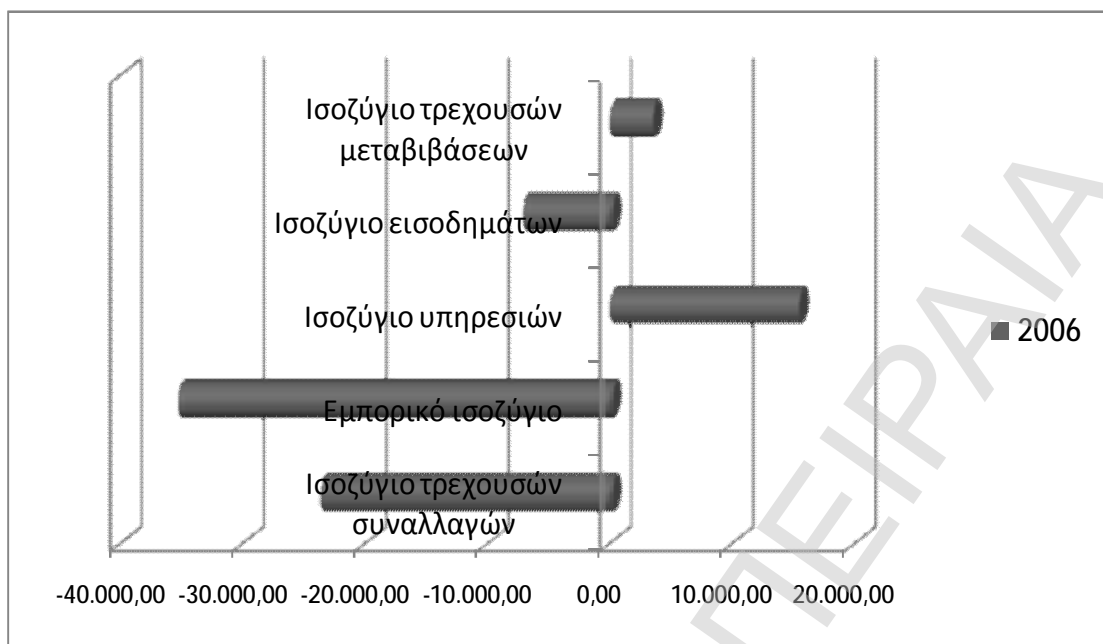
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.α.4.ii : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2005)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.α.4.iii : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2006)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Πίνακας 6.α.5 : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ)

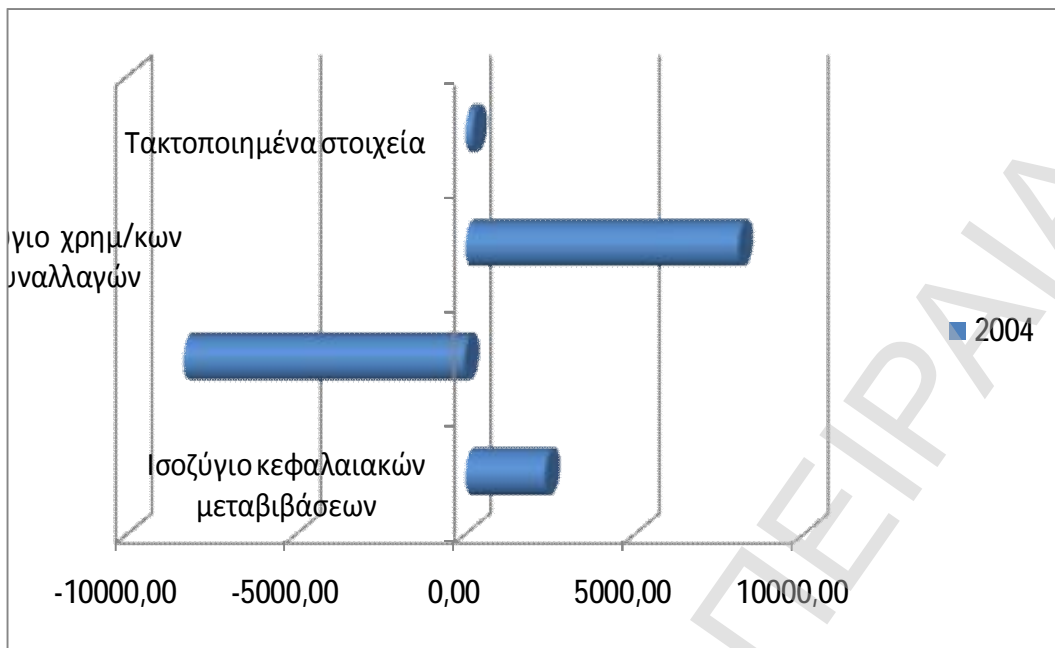
	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2004	2005	2006*
II Ισοζύγιο κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (II.1+II.2)	2.386,1	2.048,6	3.041,3
II.1 Εισπράξεις	2.618,3	2.324,9	3.310,7
II.2 Πληρωμές	232,2	276,3	269,5
III Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (I+II)	-8.331,1	-12.588,9	-20.618,5
IV Ισοζύγιο χρημ/κών συναλλαγών (IV.A+IV.B+IV.Γ+IV.Δ)	8.098,0	12.606,6	20.363,7
IV.A Άμεσες επενδύσεις ¹	863,6	-679,0	953,8
IV.B Επενδύσεις χαρτοφυλακίου ¹	13.727,5	7.322,6	8.115,4
IV.Γ Λοιπές επενδύσεις ¹	-9.104,1	5.914,0	11.518,5
IV.Δ Μεταβολή συναλλαγματικών διαθεσίμων ²	2.611,0	49,0	-224,0
V Τακτοποιημένα στοιχεία	233,0	-17,7	254,8
Υψος συναλλαγματικών διαθεσίμων	1.994,0	1.945,0	2.169,0

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος
Προσωρινά στοιχεία

¹ (+) καθαρή εισροή, (-) καθαρή εκροή

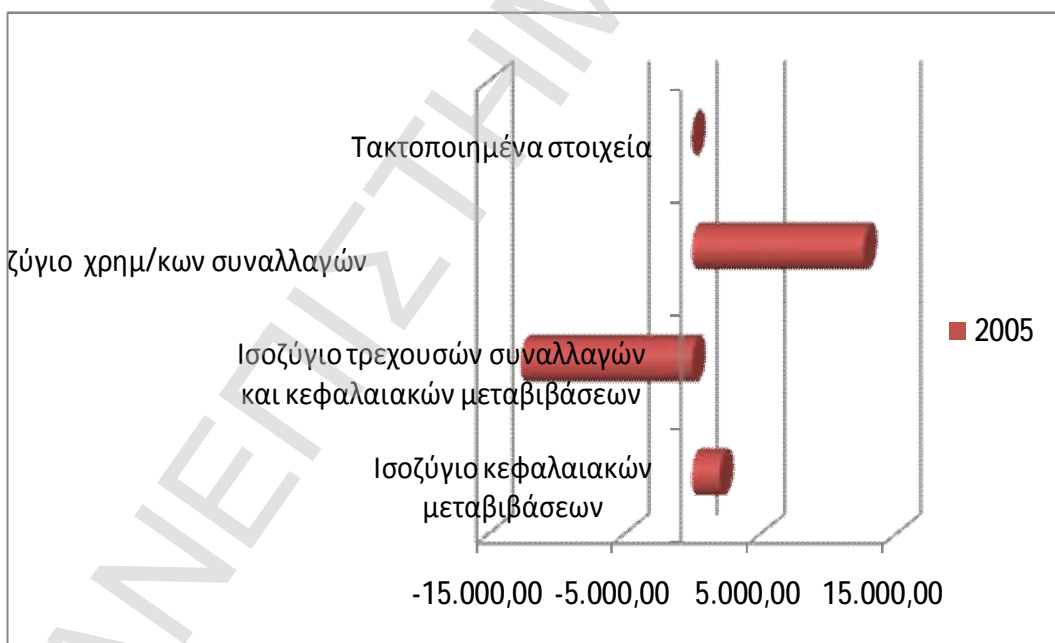
² (+) μείωση, (-) αύξηση

Διάγραμμα 6.α.5.i : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2004)



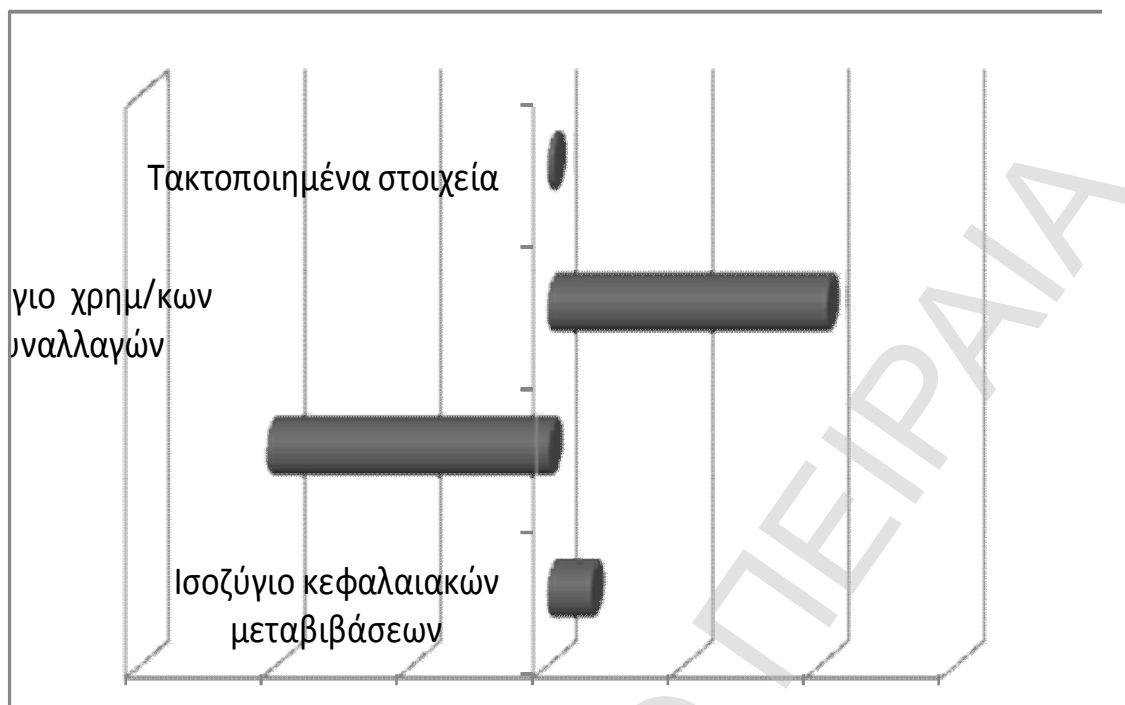
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.α.5.ii : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2005)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.α.5.iii : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2006)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Η αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αντανακλά κατά το μεγαλύτερο μέρος της (περίπου 85%) τη διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος, το οποίο αυξήθηκε το 2006 κατά 7.727 εκ. € σε σύγκριση με το 2005. Η ιδιαίτερα σημαντική διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος το 2006 υπογραμμίζει την τάση επιδείνωσης ενός από τα χρόνια προβλήματα της οικονομίας και εντείνει την εξάρτηση της οικονομίας από τον εξωτερικό δανεισμό. Ειδικότερα, το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου (εκτός καυσίμων και πλοίων) αυξήθηκε κατά 2.928 εκ. € και έφθασε τα 23,1δισ € συμβάλλοντας κατά 38% στη συνολική αύξηση του εμπορικού ελλείμματος. Η σημαντική άνοδος των εισπράξεων από εξαγωγές το 2006 (κατά 1.242 εκ. € ή 12%), η οποία σε μεγάλο βαθμό αντανακλά της επιτάχυνση της αύξησης της συνολικής εξωτερικής ζήτησης παρά την υποχώρηση της ανταγωνιστικότητας, δεν είναι αρκετή για να χρηματοδοτήσει την άνοδο (κατά 4.170 εκ. € ή 13,6%) της αντίστοιχης δαπάνης για εισαγωγές, η οποία σε απόλυτο μέγεθος παραμένει σχεδόν τριπλάσια των εισπράξεων για εξαγωγές.

Στη διεύρυνση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου το 2006 συνέβαλε σημαντικά (κατά 2.668 εκ. €) η αύξηση των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων. Οι πληρωμές για αγορές πλοίων υπερδιπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2005 και έφθασαν τα 5.022 εκ. €, υπερκαλύπτοντας κατά πολύ την άνοδο των αντίστοιχων

εισπράξεων. Η αύξηση των αγορών πλοίων είναι αναγκαία στο πλαίσιο της ανανέωσης του εμπορικού στόλου, η οποία (με δεδομένες τις θετικές μεσοπρόθεσμες προοπτικές των θαλάσσιων μεταφορών) δημιουργεί προϋποθέσεις για άνοδο των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στο μέλλον και επομένως για μεσοπρόθεσμη βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Η επιβάρυνση του εμπορικού ισοζυγίου από την αύξηση της δαπάνης για εισαγωγές καυσίμων (κατά 2.132 εκ. €) το 2006 ήταν επίσης σημαντική και οφείλεται στην άνοδο των διεθνών τιμών του πετρελαίου (κατά τους πρώτους επτά μήνες του έτους), αλλά και στην αύξηση του όγκου των εισαγωγών. Οι καθαρές πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων αντιστοιχούν στο 25% του συνολικού εμπορικού ελλείμματος και στο 30% περίπου της συνολικής αύξησής του. Τα καύσιμα αποτελούν σημαντικό στοιχείο του εξαγωγικού εμπορίου της χώρας. Το 2006 οι εισπράξεις από τις εξαγωγές καυσίμων έφθασαν σχεδόν το 20% των συνολικών εισπράξεων από εξαγωγές εκτός πλοίων. Επίσης, ισοδυναμούσαν με το 25% των συνολικών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων. Οι εξαγωγές πετρελαιοειδών αφορούν επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου με σημαντική προστιθέμενη αξία.

Πίνακας 6.α.6 : Αναθεωρημένοι δείκτες ονομαστικής και πραγματικής σταθμισμένης συναλλαγματικής ισοτιμίας (ΣΣΙ)¹ (μέσα επίπεδα έτους, εκατοστιαίες μεταβολές)

	Ονομαστική ΣΣΙ	Πραγματική ΣΣΙ		
		Με βάση τις σχετικές τιμές καταναλωτή	Με βάση το σχετικό κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στη μεταποίηση	Με βάση το σχετικό κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στο σύνολο της

				οικονομίας
2001	1,1	1,0	3,4	0,3
2002	1,9	2,8	4,5	3,6
2003	4,5	5,3	7,8	5,2
2004	1,4	2,0	6,1	4,0
2005	-0,7	0,4	5,0	-0,5
2006 ²	1,4	1,0	3,9	1,8
Σωρευτική εκατοστιαία μεταβολή επταετίας 2001-2007	8,4	13,0	34,7	15,2

Πηγές : Συναλλαγματικές ισοτιμίες : ΕΚΤ, ισοτιμίες αναφοράς του ευρώ
Τιμές καταναλωτή : ΕΚΤ, εναρμονισμένος ΔΤΚ όπου υπάρχει

Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στη μεταποίηση και στο σύνολο της οικονομίας : Για την Ελλάδα εκτιμήσεις της ΤτΕ και για τις άλλες χώρες : ΕΚΤ

(¹ Οι αναθεωρημένοι δείκτες (καταρτίζονται από την ΤτΕ) περιλαμβάνουν τους 28 κυριότερους εμπορικούς εταίρους της Ελλάδος (μεταξύ αυτών και τις άλλες 12 χώρες της ζώνης του ευρώ περιλαμβάνοντας πλέον και τη Σλοβενία). Οι συντελεστές στάθμισης υπολογίζονται με βάση τις εισαγωγές και εξαγωγές των προϊόντων της μεταποίησης (κατηγορίες 5-8 της Τυποποιημένης Ταξινόμησης Διεθνούς Εμπορίου- SITC5-8) κατά την τριετία 1999-2001 λαμβανομένου υπόψη και του ανταγωνισμού στις τρίτες αγορές).

² Προσωρινά στοιχεία και εκτιμήσεις.)

Εκτός από την αύξηση των πληρωμών για πλοία και καύσιμα, το εμπορικό έλλειμμα διευρύνθηκε εξαιτίας της υποχώρησης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας ως προς τις τιμές, δεδομένου ότι το κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος και οι τιμές καταναλωτή αυξάνονται ταχύτερα από ό,τι στις ανταγωνίστριες χώρες (αφού λάβουμε υπόψη και την μεταβολή της συναλλαγματικής ισοτιμίας). Η κατάσταση επιδεινώνεται περαιτέρω από τις διαρθρωτικές αδυναμίες της οικονομίας, οι οποίες αντανακλώνται στη σύνθεση του εξωτερικού εμπορίου αγαθών και στη σχέση μεγέθους μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών. Το γεγονός αυτό υπογραμμίζει αφενός τις περιορισμένες δυνατότητες υποκατάστασης των εισαγόμενων προϊόντων, κυρίως βιομηχανικών, από εγχώρια προϊόντα και αφετέρου τη δυσκολία διείσδυσης των εξαγωγίμων αγαθών στις διεθνείς αγορές (αν και παρατηρείται αύξηση των εξαγωγών τα τελευταία χρόνια). Επιπρόσθετα, για τα εισαγόμενα προϊόντα, η χαμηλή ελαστικότητα ζήτησης ως προς τις τιμές σε συνδυασμό με την υψηλή ελαστικότητα της ζήτησης ως προς το εισόδημα, αποτελούν σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα όσον αφορά τον περιορισμό της εισαγωγικής δαπάνης.

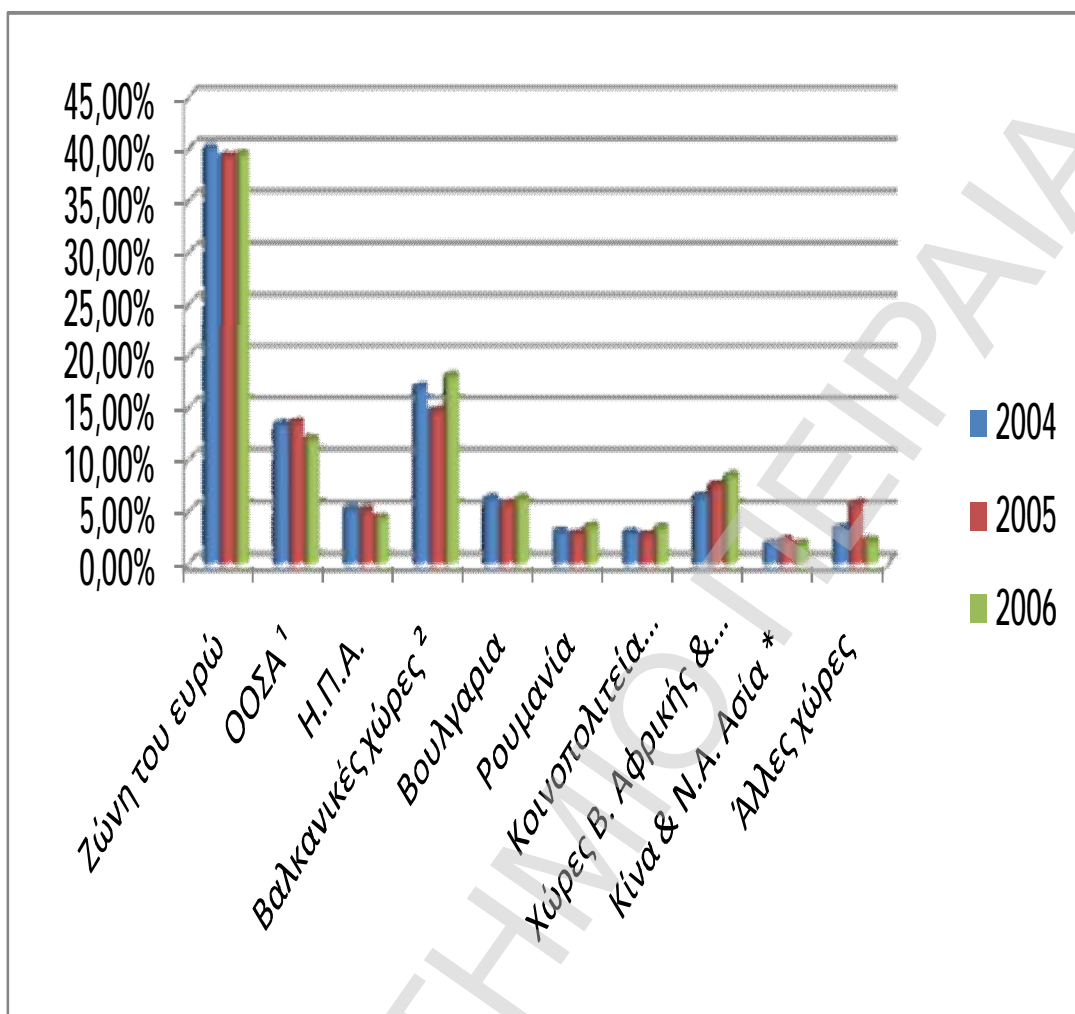
6.β ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Πίνακας 6.β.1 : Διάρθρωση ελληνικού εξωτερικού εμπορίου κατά γεωγραφική περιοχή **

Α. Εξαγωγές	Εκατοστιαία συμμετοχή στο σύνολο της αξίας των εξαγωγών			Εκατοστιαία συμμετοχή στο λόγο της αξίας των εξαγωγών	
	2004	2005	2006	2005/2004	2006/2005
Ζώνη του ευρώ	40,10	39,30	39,50	10,40	18,10
ΟΟΣΑ ¹	13,40	13,60	12,00	15,90	4,40
Η.Π.Α.	5,30	5,20	4,40	12,80	-1,30
Βαλκανικές χώρες ²	17,00	14,70	18,10	-1,40	45,10
Βουλγαρία	6,30	5,80	6,30	4,90	28,70
Ρουμανία	3,10	2,90	3,60	6,60	45,80
Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών	3,00	2,80	3,50	6,70	47,00
Χώρες Β. Αφρικής & Μέσης Ανατολής ³	6,50	7,60	8,50	34,20	31,70
Κίνα & Ν.Α. Ασία *	1,90	2,30	1,90	39,20	-1,40
Άλλες χώρες	3,40	5,80	2,20	93,00	-54,40
Σύνολο	100,00	100,00	100,00	13,70	18,20

Πηγή : ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 6.β.1 : Εξαγωγές : Διάρθρωση ελληνικού εξωτερικού εμπορίου κατά γεωγραφική περιοχή (Ποσοστιαία % συμμετοχή στο σύνολο της αξίας των εξαγωγών)



Πηγή : ΕΣΥΕ

Πίνακας 6.β.2 : Εκατοστιαία συμμετοχή στο σύνολο της αξίας των εισαγωγών και στο ποσοστό της αξίας των εισαγωγών

Α. Εισαγωγές	Εκατοστιαία συμμετοχή στο σύνολο της αξίας των εισαγωγών			Εκατοστιαία συμμετοχή στο ποσοστό της αξίας των εισαγωγών	
	2004	2005	2006	2005/2004	2006/2005
Ζώνη του ευρώ	49,20	48,00	46,20	1,30	10,80

ΟΟΣΑ ¹	16,00	12,50	12,90	-18,80	19,20
Η.Π.Α.	4,50	3,40	1,80	-20,70	-40,50
Βαλκανικές χώρες ²	3,10	3,50	3,90	15,20	28,40
Βουλγαρία	1,10	1,30	1,50	26,80	31,80
Ρουμανία	1,20	1,00	1,00	-13,80	16,30
Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών	6,40	9,10	8,90	48,20	12,30
Χώρες Β. Αφρικής & Μέσης Ανατολής ³	7,90	10,20	10,40	34,60	17,10
Κίνα & Ν.Α. Ασία *	5,10	5,50	5,00	11,20	3,70
Άλλες χώρες	3,60	3,10	4,10	-12,20	54,40
Σύνολο	100,00	100,00	100,00	4,00	15,00

Πηγή : ΕΣΥΕ

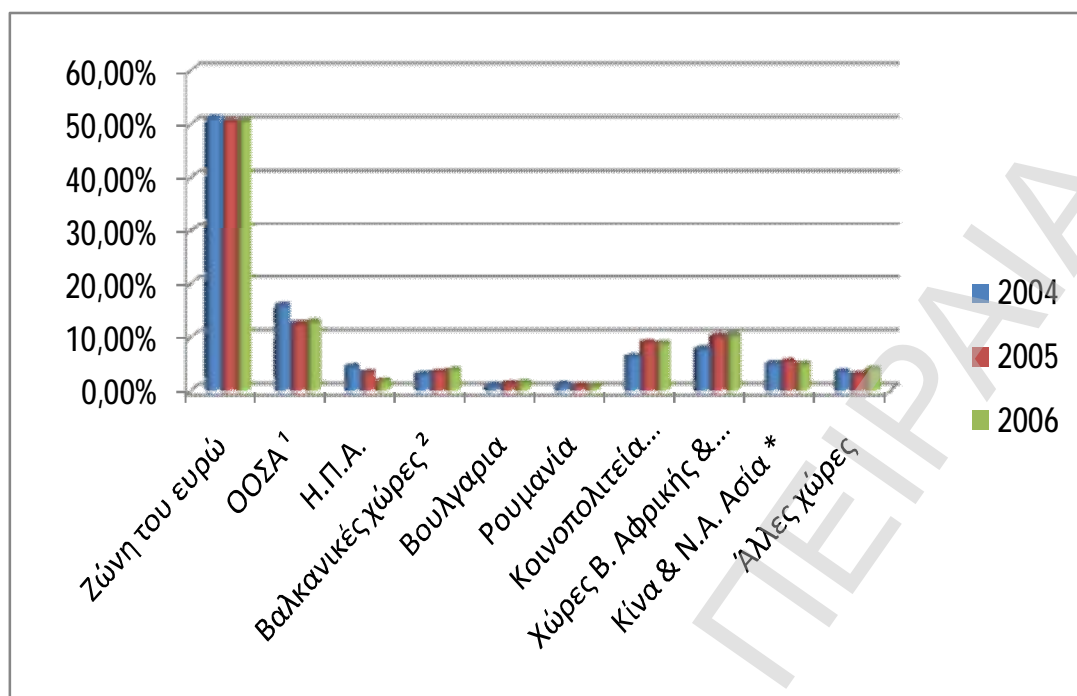
¹ Οι χώρες μέλη του ΟΟΣΑ οι οποίες δεν περιλαμβάνονται σε μία από τις άλλες κατηγορίες (μεταξύ αυτών και η Τουρκία).

² Αλβανία, Βουλγαρία, Ρουμανία και χώρες πρώην Γιουγκοσλαβίας (Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, ΠΓΔΜ και Σερβία-Μαυροβούνιο).

³ Οι κυριότεροι εμπορικοί εταίροι της Ελλάδας στη Β.Αφρική και στη Μ. Ανατολή

- Οι κυριότεροι εμπορικοί εταίροι της Ελλάδος στη Νοτιοανατολική Ασία ** Όλα τα στοιχεία είναι προσωρινά

Διάγραμμα 6.β.2 : Εισαγωγές : Διάρθρωση ελληνικού εξωτερικού εμπορίου κατά γεωγραφική περιοχή (Ποσοστιαία % συμμετοχή στο σύνολο της αξίας των εισαγωγών)



Πηγή : ΕΣΥΕ

Λεπτομερέστερη ανάλυση της κλαδικής διάρθρωσης των εξαγωγών (η οποία είναι δυνατή με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ) επιβεβαιώνει ότι η ανοδική τάση των εξαγωγών προϊόντων εντάσεως τεχνολογίας και εξειδικευμένης εργασίας συνεχίστηκε κατά το 2006. Ειδικότερα η αξία των εξαγωγών της κατηγορίας «μηχανήματα και εξοπλισμός μεταφορών» αυξήθηκε με ρυθμό 17%, σημαντικά υψηλότερο από το μέσο ρυθμό ανόδου για την ίδια κατηγορία την προηγούμενη τετραετία 8%. Αντίθετα, το 2006 επιβραδύνθηκε στο 6% ο ρυθμός ανόδου της αξίας των εξαγωγών της κατηγορίας «χημικά προϊόντα», ο οποίος ήταν πολύ υψηλότερος την περίοδο 2002-2005.

Όσον αφορά την γεωγραφική κατανομή των εξαγωγών, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η αξία των εξαγωγών προς τις χώρες της ζώνης του ευρώ και της Ε.Ε.-25 αυξήθηκε περίπου με τον ίδιο ρυθμό όπως και το σύνολο της αξίας των εξαγωγών. Με πολύ ταχύτερο ρυθμό αυξήθηκε η αξία των εξαγωγών προς τις αγορές των βαλκανικών χωρών (κυρίως της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, που είναι και οι σπουδαιότεροι εμπορικοί εταίροι της Ελλάδος μεταξύ των βαλκανικών χωρών), της Τουρκίας, της Ανατολικής Ευρώπης, της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το μερίδιο των εξαγωγών που κατευθύνονται προς τις χώρες αυτές.

Σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία της ΤτΕ, το 2006 η δαπάνη για εισαγωγές όλων των κατηγοριών αγαθών παρουσίασε άνοδο, η οποία κυρίως συνδέεται με τον υψηλό ρυθμό αύξησης της ιδιωτικής κατανάλωσης και την ενίσχυση της επενδυτικής δραστηριότητας. Μεγαλύτερη συμβολή στην άνοδο αυτή είχαν η δαπάνη για εισαγωγές της κατηγορίας «μεταλλουργία» η οποία (όπως και στην περίπτωση των αντίστοιχων εξαγωγών» συνδέεται και με την άνοδο των διεθνών τιμών των πρώτων υλών, και η δαπάνη για εισαγωγές της κατηγορίας «μεταφορικά μέσα εκτός πλοίων», περισσότερο από 50% της οποίας αφορά επιβατικά αυτοκίνητα (κατά ένα μέρος προοριζόμενα για επανεξαγωγή). Στη γεωγραφική σύνθεση των εισαγωγών δεν παρατηρήθηκε αξιόλογη μεταβολή το 2006, αν και περιορίστηκε ελαφρά το μερίδιο των εισαγωγών από την Ε.Ε., από όπου προέρχεται περίπου το 55% του συνόλου των εισαγωγών και πάνω από το 60% των εισαγωγών βιομηχανικών προϊόντων.

Εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα

Πίνακας 6.β.3 : Η μηνιαία κίνηση που αφορά το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα για τα έτη 2003-2008*(σε εκατομμύρια ευρώ)

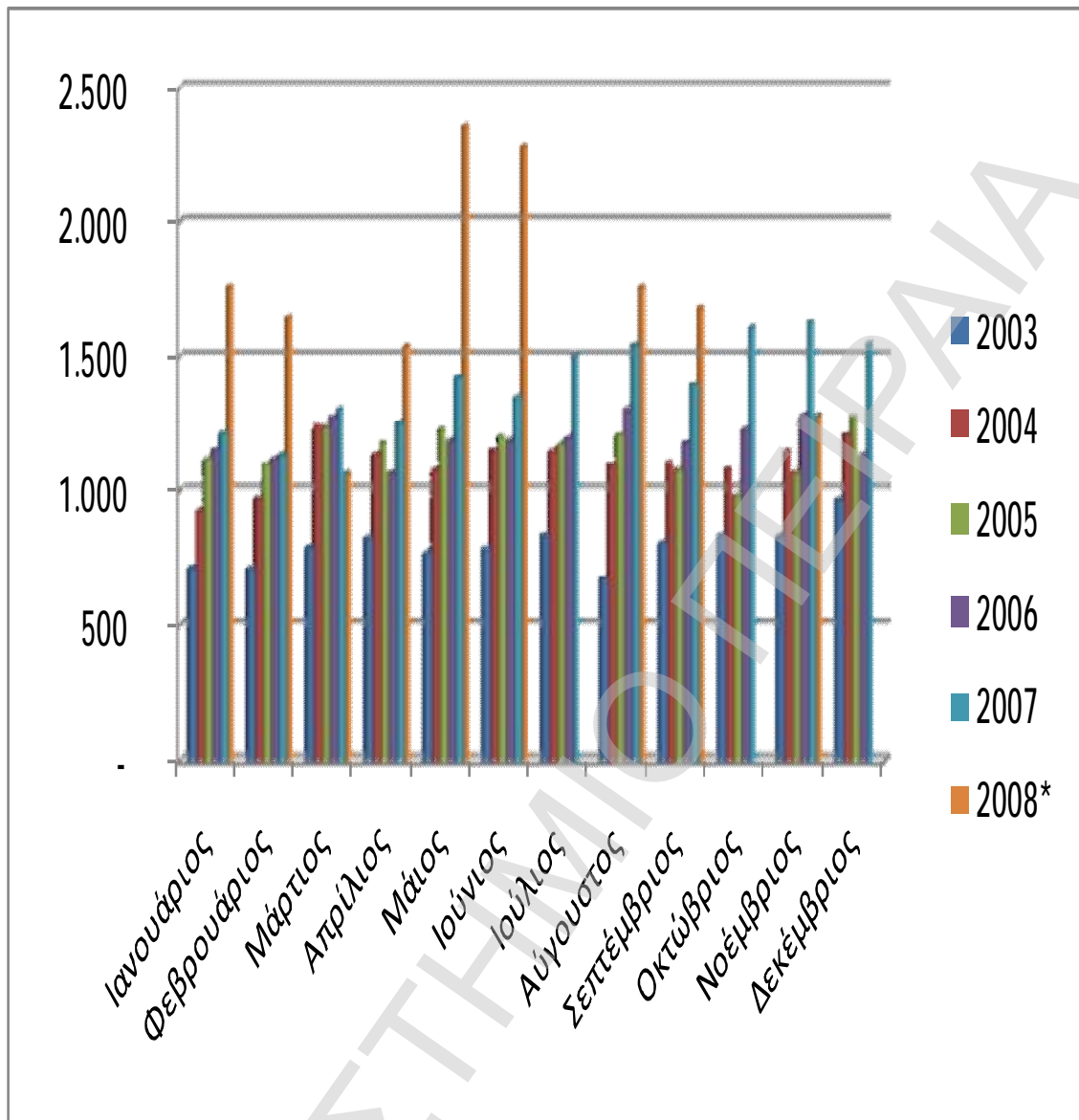
Ειδικότερα κατά τους παρακάτω μήνες το εισερεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Ιανουάριος	715,50	928,30	1.118,00	1.154,30	1216,70	1.763,90

Φεβρουάριος	711,60	974,00	1.100,20	1.117,80	1134,60	1.648,40
Μάρτιος	791,80	1.244,30	1.241,00	1.275,80	1308,10	1.069,11
Απρίλιος	829,00	1.135,50	1.182,20	1.070,40	1254,80	1.541,69
Μάιος	772,40	1.079,20	1.233,20	1.186,83	1426,38	2.357,67
Ιούνιος	786,30	1.151,90	1.202,40	1.187,97	1350,52	2.284,92
Ιούλιος	838,00	1.146,40	1.173,00	1.200,10	1508,80	
Αύγουστος	677,50	1.096,70	1.212,00	1.304,60	1546,10	1.762,50
Σεπτέμβριος	810,70	1.103,50	1.079,20	1.181,70	1399,30	1.684,20
Οκτώβριος	834,10	1.084,70	982,90	1.232,40	1611,30	
Νοέμβριος	832,80	1.150,20	1.069,80	1.282,30	1631,30	1.282,50
Δεκέμβριος	970,20	1.212,30	1.277,50	1.130,50	1551,40	
Σύνολο	9.569,90	13.307,00	13.871,40	14.324,70	16939,30	

Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

(*) Πρόσφατα στοιχεία

Πίνακας 6.β.3 : Η μηνιαία κίνηση που αφορά το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα για τα έτη 2003-2008*(σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

(*) Πρόσφατα στοιχεία

Πίνακας 6.β.4 : Η ετήσια μεταβολή ανά μήνα για το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα για τα έτη 2004-2008*(σε εκατομμύρια ευρώ)

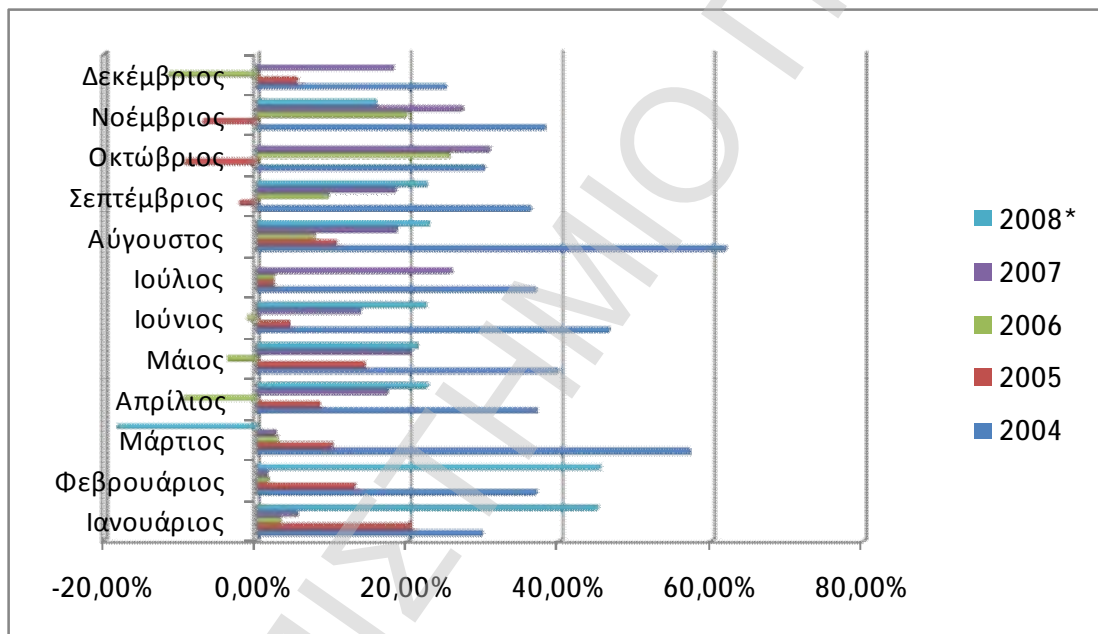
Η ετήσια μεταβολή ανά μήνα για το εισερχόμεν ναυτιλιακό συνάλλαγμα					
	2004	2005	2006	2007	2008*
Ιανουάριος	29,74%	20,44%	3,25%	5,41%	44,97%
Φεβρουάριος	36,87%	12,96%	1,60%	1,50%	45,28%
Μάρτιος	57,15%	10,00%	2,80%	2,53%	-18,27%

Απρίλιος	36,97%	8,34%	-9,46%	17,23%	22,57%
Μάιος	39,72%	14,27%	-3,76%	20,18%	21,27%
Ιούνιος	46,50%	4,38%	-1,20%	13,68%	22,30%
Ιούλιος	36,80%	2,32%	2,31%	25,72%	
Αύγουστος	61,87%	10,51%	7,64%	18,51%	22,77%
Σεπτέμβριος	36,12%	-2,20%	9,50%	18,41%	22,49%
Οκτώβριος	30,04%	-9,39%	25,38%	30,74%	
Νοέμβριος	38,11%	-6,99%	19,86%	27,22%	15,80%
Δεκέμβριος	24,95%	5,38%	-11,51%	18,00%	

Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

(*) Πρόσφατα στοιχεία

Διάγραμμα 6.β.4 : Η ετήσια μεταβολή ανά μήνα για το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα για τα έτη 2004-2008*(σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

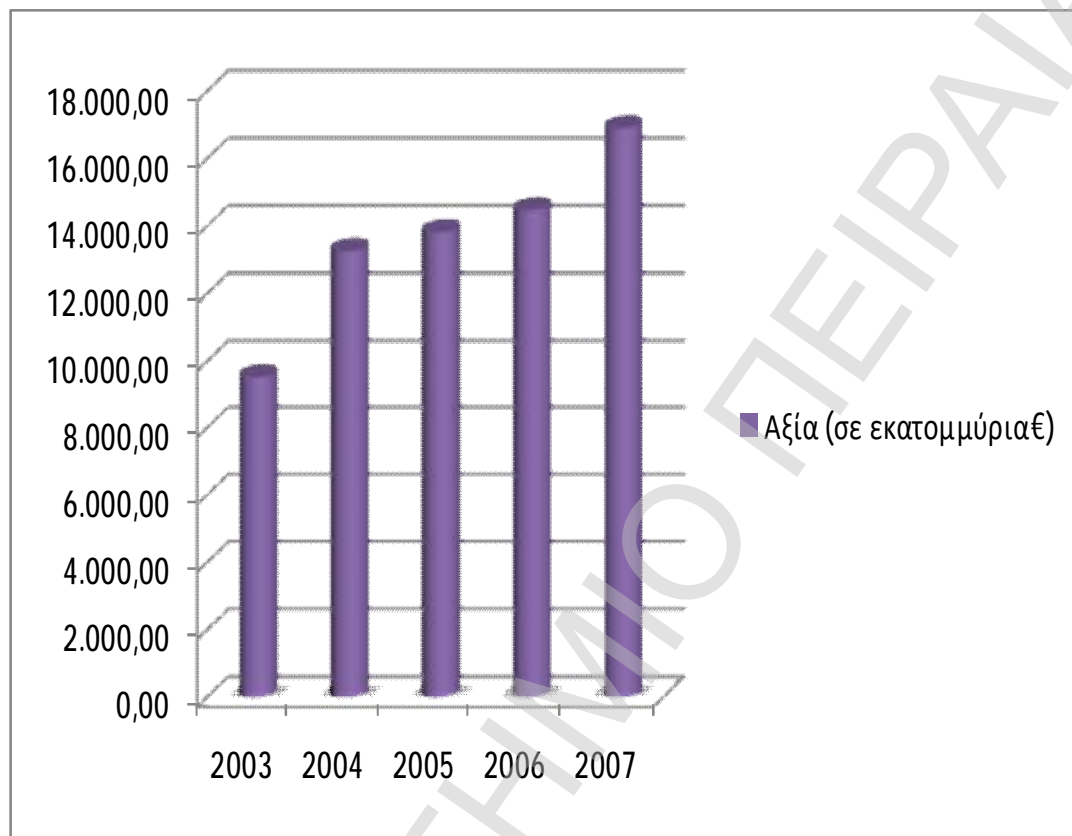
(*) Πρόσφατα στοιχεία

Πίνακας 6.β.5 : Το ετήσιο εισερχόμενο Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα για την Ελλάδα για τα έτη 2003-2007 (σε εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Αξία
2003	9.569,90
2004	13.307,00
2005	13.871,40
2006	14.324,70
2007	16.939,30

Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

Διάγραμμα 6.β.5 : Το ετήσιο εισερχόμενο Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα για την Ελλάδα για τα έτη 2003-2007 (σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)

Το ετήσιο εισερχόμενο για την Ελλάδα Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα, υπολογιζόμενο σε εκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2003 έως και 2008) διαγράφει ανοδική πορεία.

Το 2004 αυξήθηκε κατά 3.737,10εκατομμύρια€ είναι η μεγαλύτερη ανοδική μεταβολή που κατέγραψε στο χρονικό διάστημα που μελετάμε.

Το έτος 2005 παρουσίασε μία μικρή αύξηση ύψους 564,40εκατομμύρια€ ενώ το αμέσως επόμενο έτος καταγράφει αύξηση πάλι αλλά μικρότερη από το προηγούμενο, μόλις 453,30εκατομμύρια€

Τέλος, το 2007 η άνοδος που παρατηρείται είναι η δεύτερη μεγαλύτερη για το χρονικό διάστημα 2003 έως και 2007, αγγίζει τα 2.614,60εκατομμύρια€

6.γ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ 2007

Το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών διαμορφώθηκε σε 32,3 δις € το 2007, παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση (κατά 8,6 δις € έναντι του 2006. Λόγω της εξέλιξης αυτής το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ανήλθε στο 14,1% του Α.Ε.Π., από 11,1% το 2006. εάν συνυπολογιστεί και το πλεόνασμα ισοζυγίου κεφαλαιακών μεταβιβάσεων, τότε το συνολικό έλλειμμα για το 2007 περιορίζεται σε 27,9 δις € (ή 12,2% του Α.Ε.Π.), έναντι 20,6 δις € (ή 9,6% του Α.Ε.Π.).

Πίνακας 6.γ.1 : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ)

	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2005	2006	2007*
I Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (I.A+I.B+I.Γ+I.Δ)	-14.743,5	-23.668,1	-32.261,2
I.A Εμπορικό ισοζύγιο (I.A.1-I.A.2)	-27.558,9	-35.286,3	-41.499,2
I.A.1 Εξαγωγές αγαθών	14.200,9	16.154,3	17.445,5
I.A.2 Εισαγωγές αγαθών	41.759,8	51.440,6	58.944,8
I.B Ισοζύγιο υπηρεσιών (I.B.1+I.B.2)	15.391,1	15.337,1	16.723,9
I.B.1 Εισπράξεις	27.253,5	28.364,1	31.425,3
I.B.2 Πληρωμές	11.862,4	13.027,0	14.701,4
I.Γ Ισοζύγιο εισοδημάτων (I.Γ.1+I.Γ.2)	-5.676,1	-7.118,8	-9077,0
I.Γ.1 Εισπράξεις	3.273,5	3.626,1	4.625,7
I.Γ.2 Πληρωμές	8.949,6	10.744,9	13.702,7
I.Δ. Ισοζύγιο τρεχουσών μεταβιβάσεων (I.Δ.1+I.Δ.2)	3.100,4	3.399,9	1.591,1
I.Δ.1 Εισπράξεις	6.876,4	6.847,4	6.608,1
I.Δ.2 Πληρωμές	3.776,0	3.477,5	5.017,0

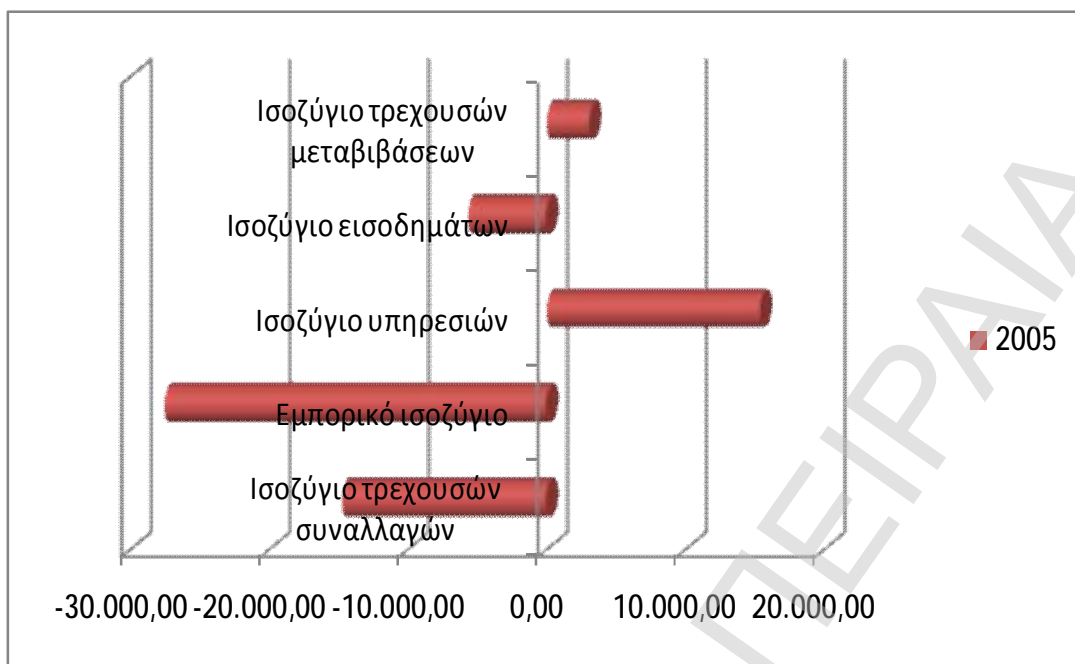
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

¹ (+) καθαρή εισροή, (-) καθαρή εκροή

² (+) μείωση, (-) αύξηση

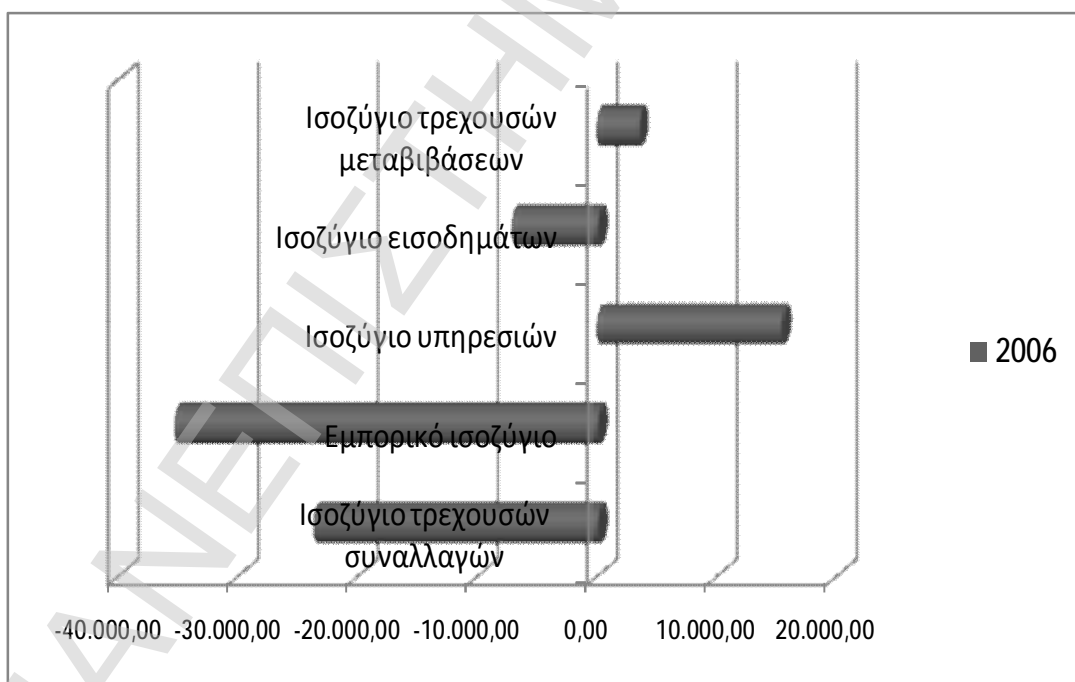
* Όλα τα στοιχεία είναι προσωρινά

Διάγραμμα 6.γ.1.ι : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2005)



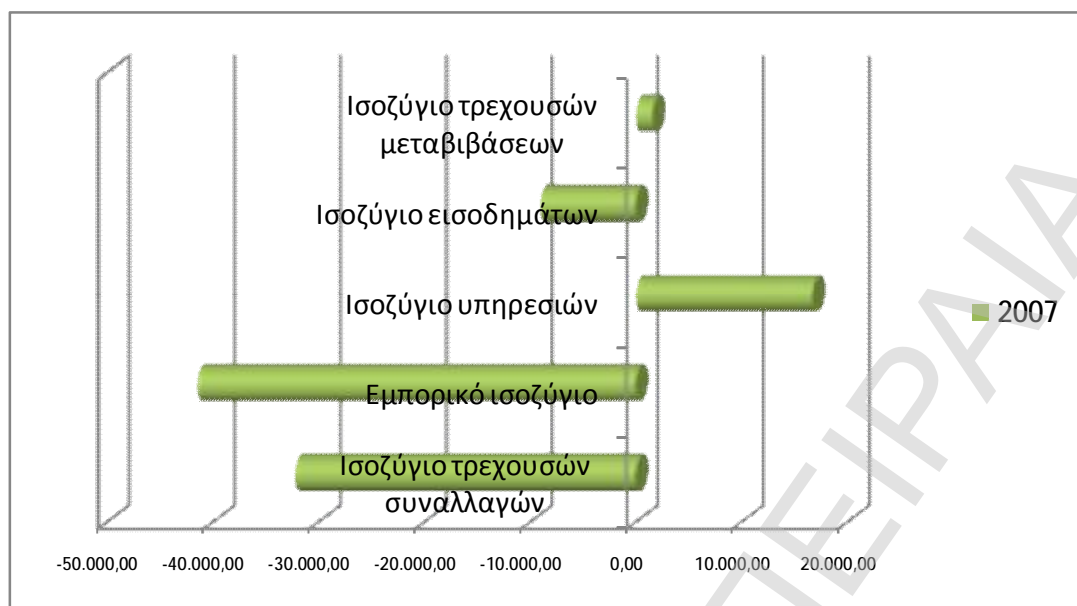
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.γ.1.ii : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2006)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.γ.1.iii : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ 2007)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Πίνακας 6.γ.2 : Ισοζύγιο Εξωτερικών συναλλαγών (σε εκατ. ευρώ)

	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2005	2006	2007*
Π Ισοζύγιο κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (Π.1+Π.2)	2.045,6	3.041,3	4.332,3
Π.1 Εισπράξεις	2.324,9	3.310,7	4.673,9
Π.2 Πληρωμές	276,3	269,5	341,6
ΠΙ Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (I+Π)	-12.694,9	-20.626,8	-27.928,9
IV Ισοζύγιο χρημ/κών συναλλαγών (IV.A+IV.B+IV.Γ+IV.Δ)	12.606,6	20.363,7	27.361,4
IV.A Άμεσες επενδύσεις ¹	-679,0	953,8	-2.499,0
IV.B Επενδύσεις χαρτοφυλακίου ¹	7.322,6	8.115,4	17.441,7
IV.Γ Λοιπές επενδύσεις ¹	5.914,0	11.518,5	12.740,6
IV.Δ Μεταβολή συναλλαγματικών διαθεσίμων ²	49,0	224,0	-322,0
V Τακτοποιημένα στοιχεία	88,3	263,1	567,5
Υψος συναλλαγματικών διαθεσίμων	1.945,0	2.169,0	2.491,0

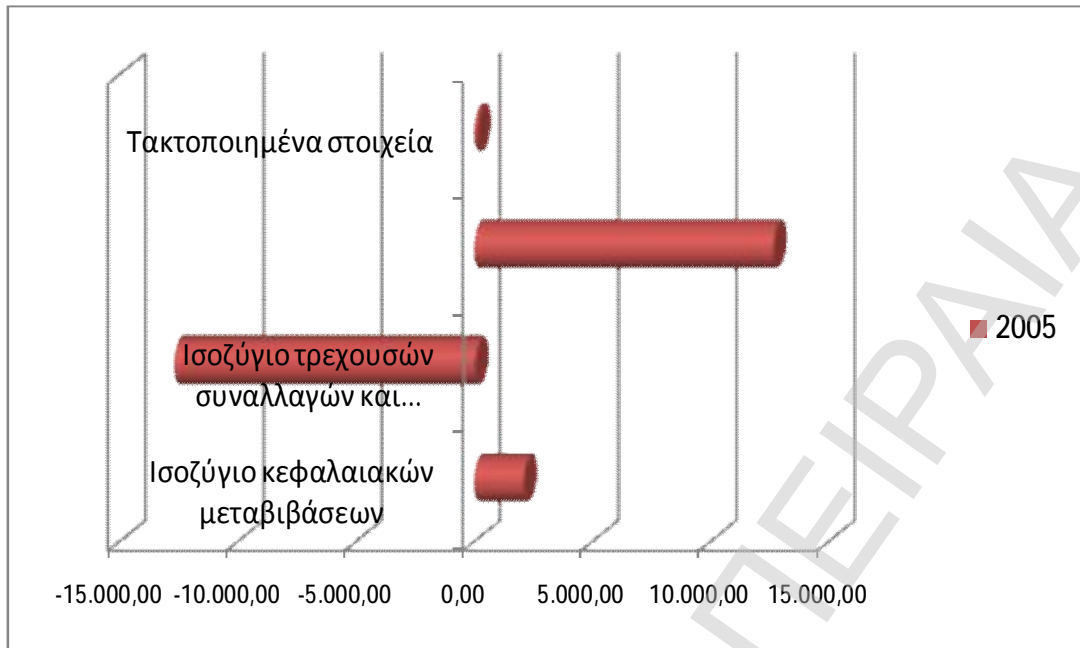
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος ¹

(+) καθαρή εισροή, (-) καθαρή εκροή

² (+) μείωση, (-) αύξηση

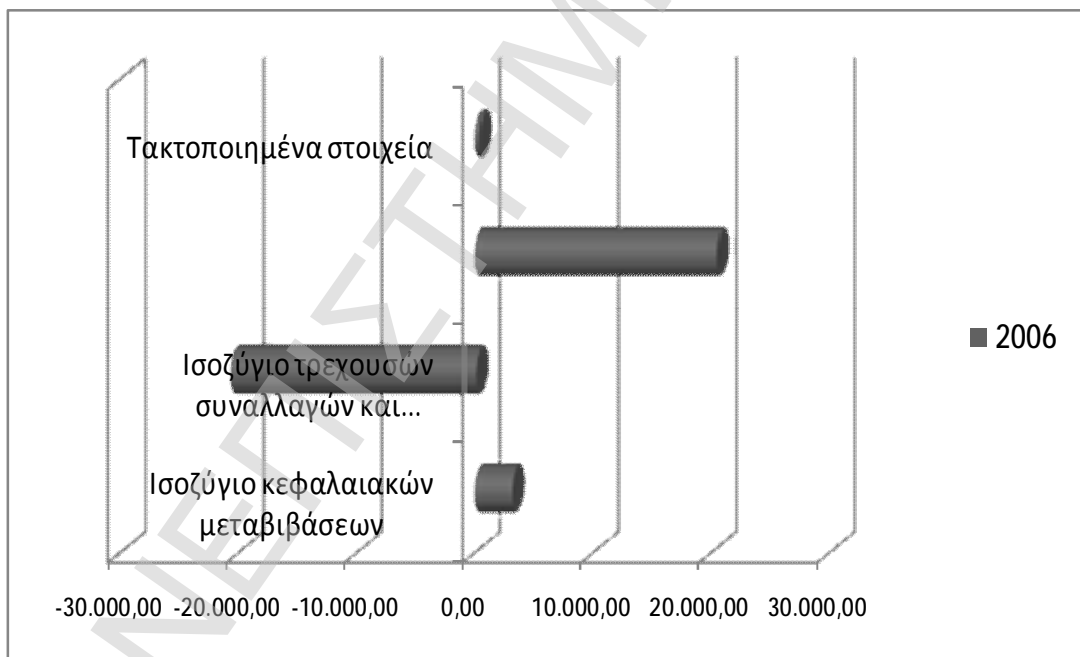
*Όλα τα στοιχεία είναι προσωρινά

Διάγραμμα 6.γ.2.i : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2005)



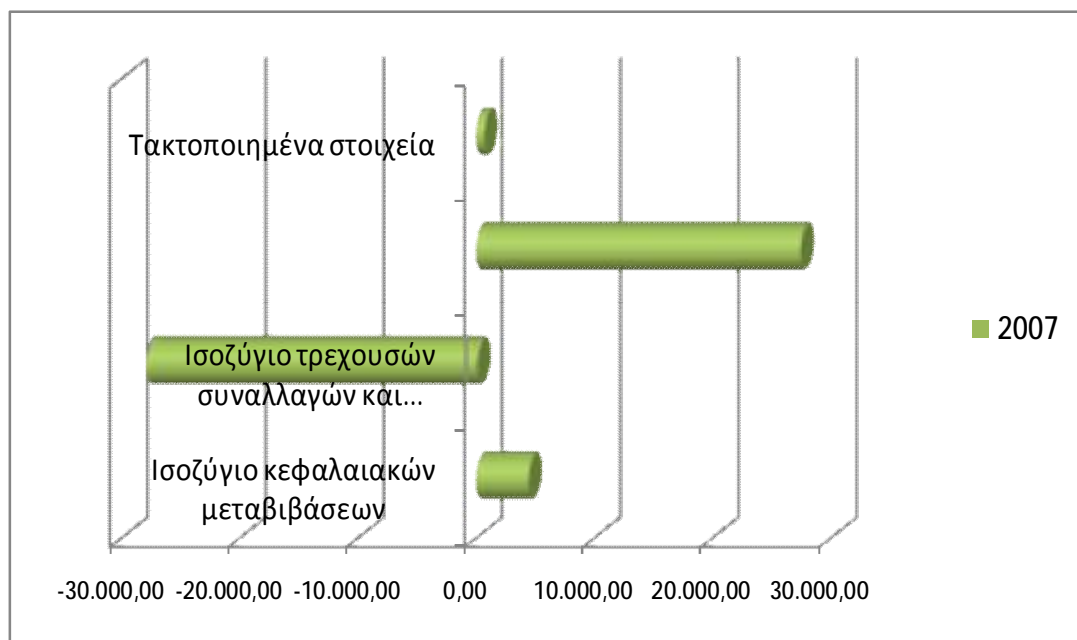
Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.γ.2.ii : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2006)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.γ.2.iii : Ισοζύγιο Κεφαλαιακών μεταβιβάσεων (σε εκατ. ευρώ 2007)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Η διαμόρφωση του ελλείμματος του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών σε υψηλά επίπεδα τα τελευταία χρόνια, στην οποία έχει συντελέσει η υποχώρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, αντανάκλα την σημαντική υστέρηση της εγχώριας αποταμίευσης, που είναι σχετικά χαμηλή, των εγχώριων επενδύσεων που είναι σχετικά υψηλές. Ειδικότερα, ως ποσοστό του ΑΕΠ η μεν αποταμίευση είναι σημαντικά χαμηλότερη από ότι στη ζώνη του ευρώ, ενώ οι επενδύσεις είναι σχετικά υψηλότερες. Η σημαντική αύξηση των επενδύσεων ως ποσοστό του ΑΕΠ την τελευταία επταετία οφείλεται στη βελτίωση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος και των μακροοικονομικών προοπτικών (λόγω της εισόδου στην ΟΝΕ και της μείωσης των επιτοκίων) αλλά και των δυνατοτήτων χρηματοδότησης της κατασκευής έργων υποδομής (λόγω των εισροών από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε.). Ταυτόχρονα, το σχετικό χαμηλό επίπεδο της συνολικής αποταμίευσης ως ποσοστό του ΑΕΠ αντανάκλα αφενός τη διαμόρφωση δημοσιονομικών ελλειμμάτων (η οποία συνεπάγεται ότι η αποταμίευση του τομέα της γενικής κυβέρνησης είναι αρνητική) και αφετέρου την αύξηση της ιδιωτικής ροπής προς κατανάλωση, η οποία οφείλεται στην βελτίωση της των προσδοκιών των νοικοκυριών για το μελλοντικό τους εισόδημα και στην επέκταση της καταναλωτικής τους πίστης. Η εξέλιξη των εισαγωγών και των εξαγωγών οφείλεται στην χαμηλή διαρθρωτική ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, της οποίας η σύνθεση της εγχώριας παραγωγής δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στη σύνθεση της εγχώριας και

εξωτερικής ζήτησης, καθώς και στη συνεχή υποχώρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας ως προς τις τιμές κυρίως λόγω της διαφοράς του πληθωρισμού και, σε μικρότερη έκταση, λόγω της ανατίμησης του ευρώ.

Πίνακας 6.γ.3 : Αναθεωρημένοι δείκτες ονομαστικής και πραγματικής σταθμισμένης συναλλαγματικής ισοτιμίας (ΣΣΙ)¹ (μέσα επίπεδα έτους, εκατοστιαίες μεταβολές)

	Ονομαστική ΣΣΙ	Πραγματική ΣΣΙ		
		Με βάση τις σχετικές τιμές καταναλωτή	Με βάση το σχετικό κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στη μεταποίηση	Με βάση το σχετικό κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στο σύνολο της οικονομίας
2001	1,1	1,0	3,4	0,6
2002	1,9	2,8	4,5	3,7
2003	4,5	5,3	7,9	4,9
2004	1,4	1,9	6,0	4,2
2005	-0,7	0,3	4,9	-0,5
2006	0,1	1,0	4,3	2,1
2007 ²	1,4	1,9	4,4	3,2
Σωρευτική εκατοστιαία μεταβολή επταετίας 2001-2007	9,9	15,0	41,1	19,7

Πηγές : Συναλλαγματικές ισοτιμίες : ΕΚΤ, ισοτιμίες αναφοράς του ευρώ

Τιμές καταναλωτή : ΕΚΤ, εναρμονισμένος ΔΤΚ όπου υπάρχει

Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στη μεταποίηση και στο σύνολο της οικονομίας : Για την Ελλάδα εκτιμήσεις της ΤτΕ και για τις άλλες χώρες : ΕΚΤ

(¹ Οι αναθεωρημένοι δείκτες (καταρτίζονται από την ΤτΕ) περιλαμβάνουν τους 28 κυριότερους εμπορικούς εταίρους της Ελλάδος (μεταξύ αυτών και τις άλλες χώρες της ζώνης του ευρώ εκτός της Μάλτας). Οι συντελεστές στάθμισης υπολογίζονται με βάση τις εισαγωγές και εξαγωγές των προϊόντων της μεταποίησης (κατηγορίες 5-8 της Τυποποιημένης Ταξινόμησης Διεθνούς Εμπορίου-SITC5-8) κατά την τριετία 1999-2001 λαμβανομένου υπόψη και του ανταγωνισμού στις τρίτες αγορές).

² Προσωρινά στοιχεία και εκτιμήσεις.)

Αποτέλεσμα των υψηλών εμπορικών ελλειμμάτων είναι η μεγάλη άνοδος του εξωτερικού χρέους της ελληνικής οικονομίας, η οποία συνεπάγεται μεγάλη αύξηση των καθαρών πληρωμών για τόκους. Η μεγάλη αύξηση του ελλείμματος μεταξύ του 2005 και του 2007 οφείλεται επιπλέον στην αύξηση των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων και αγορές καυσίμων.

Το 2007, ειδικότερα, η διεύρυνση του ελλείμματος του ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών προήλθε κατά 42,2% από την αύξηση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου εκτός καυσίμων και πλοίων, κατά 24,8% από την αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου πλοίων, κατά 22,8% από την αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου εισοδημάτων, κατά 21,0% από τη μείωση του πλεονάσματος του ισοζυγίου τρεχουσών μεταβιβάσεων και κατά 5,3% από την αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου καυσίμων. Οι εξελίξεις αυτές αντισταθμίστηκαν μόνο εν μέρει από την αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών, η οποία συνέβαλε κατά 16,1% σε μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Οι βασικοί λόγοι της διεύρυνσης του εμπορικού ισοζυγίου εκτός καυσίμων και πλοίων το 2007 ήταν, όπως και τα προηγούμενα έτη, ο υψηλός ρυθμός αύξησης της ιδιωτικής κατανάλωσης και η συνεχιζόμενη υποχώρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της οικονομίας ως προς τις τιμές. Η διαμόρφωση της διεθνούς τιμής του αργού πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα τους τελευταίους μήνες του 2007 και η αύξηση των δαπανών για την ανανέωση του εμπορικού στόλου της χώρας συνέβαλαν στην αύξηση των ελλειμμάτων των ισοζυγίων καυσίμων και πλοίων αντίστοιχα. Τέλος, η διεύρυνση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών το 2007 προήλθε αποκλειστικά από την αύξηση των καθαρών εισπράξεων από τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

Οι προοπτικές μείωσης του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών κατά τα αμέσως επόμενα έτη δεν είναι ιδιαίτερα ευόπιες και εκτιμάται ότι το έλλειμμα θα παραμείνει περίπου ότι σταθερό ποσοστό ως ποσοστό του Α.Ε.Π. το 2008, ενδέχεται και να αυξηθεί. Η άνοδος των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών θα επιβραδυνθεί το 2008 λόγω της αναμενόμενης κάμψης του ρυθμού ανόδου του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ το υψηλό επίπεδο των τιμών των καυσίμων και η δαπάνη για αγορές πλοίων θα αποτελούν παράγοντες σημαντικής επιβάρυνσης του εμπορικού ισοζυγίου. Η δαπάνη για αγορές πλοίων είναι επενδυτική δαπάνη και αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε άνοδο των εισπράξεων από μεταφορικές υπηρεσίες κατά τα επόμενα έτη (εφόσον οι διεθνείς ναύλοι θα παραμείνουν σε σχετικά υψηλά επίπεδα) και συνεπώς σε περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μεσοπρόθεσμα. Καθώς όμως διευρύνεται το τμήμα του δημόσιου χρέους το οποίο διακρίνεται από ξένους επενδυτές, το ισοζύγιο εισοδημάτων θα επιβαρύνεται συνεχώς περισσότερο από την καταβολή τόκων.

6.8 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ 2007

Η διεύρυνση του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 6,2 δις € οφείλεται στην αύξηση κυρίως του εμπορικού ελλείμματος των αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων και δευτερευόντως των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων, ενώ οι καθαρές πληρωμές για αγορές καυσίμων αυξήθηκαν ελάχιστα.

Όσον αφορά το εμπορικό ισοζύγιο εκτός πλοίων και καυσίμων, η σημαντική επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου των εισπράξεων από εξαγωγές εκτός καυσίμων και πλοίων στο 4,7% (από 12,0% το 2006) οφείλεται στη συνεχή επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων και στη, λόγω αυτής, απώλεια μεριδίων σε σημαντικές διεθνείς αγορές, καθώς τα ελληνικά προϊόντα δεν κατόρθωσαν να επωφεληθούν από τους υψηλούς ρυθμούς ανόδου της συνολικής εξωτερικής ζήτησης. Δεδομένου μάλιστα ότι ο ρυθμός ανόδου της αντίστοιχης εισαγωγικής δαπάνης παρέμεινε υψηλός (12,0% έναντι 13,6% το 2006) και η αξία των εισαγωγών είναι πολλαπλάσια εκείνης των εξαγωγών, η διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος συνεχίστηκε με αμείωτο ρυθμό. Επισημαίνεται ότι ο ρυθμός ανόδου των πληρωμών για εισαγωγές, αν και συνολικά επιβραδύνθηκε, «μηχανές-συσκευές», η οποία περιλαμβάνει τόσο διαρκή καταναλωτικά όσο και κεφαλαιακά αγαθά. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με την αύξηση των επιχειρηματικών επενδύσεων με υψηλό ρυθμό.

Σύμφωνα με τα στοιχεία εμπορευματικών συναλλαγών της ΕΣΥΕ που αφορούν τις εξαγωγές (συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοειδών) κατά τόπο προορισμού, οι εισπράξεις από εξαγωγές προς τις χώρες της Ε.Ε. αυξήθηκαν (κυρίως λόγω της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε.), ενώ οι εισπράξεις από εξαγωγές προς τρίτες χώρες μειώθηκαν σημαντικά. Η σύνθεση της δαπάνης για εισαγωγές (συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοειδών) κατά τόπο προέλευσης δεν παρουσίασε σημαντική μεταβολή (εκτός από την αύξηση των εισαγωγών από την Ε.Ε., κυρίως λόγω της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας). Το μερίδιο της Ε.Ε. στις εξαγωγές και τις εισαγωγές διαμορφώνεται πλέον σε 65,0% και 60,5%, αντίστοιχα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.α. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2006

Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών διαμορφώθηκε στα 15.337 εκ. € το 2006, δηλαδή μειώθηκε κατά 1,0% σε σχέση με το 2005. Η εξέλιξη αυτή αντανακλά το γεγονός ότι η αύξηση των καθαρών εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες αντισταθμίστηκε από τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από μεταφορικές υπηρεσίες, ενώ αυξήθηκαν και οι καθαρές πληρωμές για «λοιπές» υπηρεσίες. Το πλεόνασμα του ισοζυγίου των υπηρεσιών κάλυψε το 43,5% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου το 2006. Αυτό υποδηλώνει ότι η χρηματοδότηση του εμπορικού ελλείμματος εξακολουθεί σε σημαντικό βαθμό να εξαρτάται από τον εξωτερικό δανεισμό.

Συγκεκριμένα, οι εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες διαμορφώθηκαν σε 11.357 εκ. €, δηλαδή εμφάνιζαν άνοδο κατά 521 εκ. € ή 4,8%, ενώ οι πληρωμές μειώθηκαν κατά 63 εκ. € ή 2,6% σε σχέση με το 2005. Η άνοδος των ταξιδιωτικών εισπράξεων οφείλεται αποκλειστικά στην αύξηση των αφίξεων κατά 5,8%, ενώ η δαπάνη ανά άφιξη (ανά επισκέπτη) και ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ανά επισκέπτη παρέμειναν περίπου στα περσινά επίπεδα (σύμφωνα με στοιχεία της δειγματοληπτικής έρευνας που διενεργείται για λογαριασμό της ΤτΕ). Οι συνολικές διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν κατά 5,7%, ενώ η δαπάνη ανά διανυκτέρευση μειώθηκε κατά 1%.

Η διατήρηση της ανοδικής πορείας των αφίξεων οφείλεται εν μέρει στην έντονη διαφημιστική προβολή του ελληνικού τουριστικού προϊόντος κατά την τελευταία διετία. Ωστόσο, ο αριθμός ανόδου των τουριστικών εισπράξεων υπολείπεται του αριθμού ανόδου των αφίξεων, γεγονός που είναι ενδεικτικό της αδυναμίας προσέλκυσης επισκεπτών υψηλού εισοδήματος.

Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών ανήλθαν σε 14.325 εκ. €, δηλαδή, αυξήθηκαν κατά 453 εκ. € σε σχέση με το 2005. Το 93% των εισπράξεων αυτών προέρχεται από την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η άνοδο των εισπράξεων αποδίδεται στην αύξηση του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου (επομένως και της δυνατότητας παροχής μεταφορικών υπηρεσιών) και στην ποιοτική του βελτίωση λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων, η οποία εξασφαλίζει τη δυνατότητα να συναρμολογούνται ναυλοσύμφωνα με ναύλους υψηλότερους από αυτούς που επικρατούν στην αγορά. Όμως, ταυτόχρονα οι ακαθάριστες πληρωμές για

υπηρεσίες μεταφορών σημείωσαν άνοδο κατά 754 εκ. €, εκ των οποίων 378 εκ. € προήλθαν από αυξημένες πληρωμές για την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών. Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών εμφάνισαν μείωση της τάξεως των 300 εκ. €.

Τέλος, οι καθαρές πληρωμές για λοιπές υπηρεσίες αυξήθηκαν κατά 444 εκ. € και ανήλθαν στα 970 εκ. €, η εξέλιξη αυτή αντανακλά την άνοδο των πληρωμών, ενώ οι εισπράξεις αυξήθηκαν μόνο οριακά (κατά 1,1%).

7.β. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2007

Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών διαμορφώθηκε στα 16,7 δις € δηλαδή αυξήθηκε κατά 9,0% σε σχέση με το 2006. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται αποκλειστικά με την αύξηση των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών, η οποία αντισταθμίστηκε εν μέρει από την περαιτέρω διεύρυνση του ελλείμματος του ισοζυγίου των «λοιπών» υπηρεσιών, δεδομένου ότι οι καθαρές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες παρέμειναν περίπου στο ίδιο επίπεδο με το 2006.

Ειδικότερα, οι ακαθάριστες εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες διαμορφώθηκαν σε 16,9 δις € δηλαδή αυξήθηκαν κατά 2, δις € ή 18,3% σε σχέση με το 2006. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ακαθάριστων εισπράξεων από την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών, λόγω της περαιτέρου ενίσχυσης του ελληνόκτητου στόλου και των υψηλών επιπέδων των ναύλων για τα πλοία μεταφοράς σε σύγκριση με το 2006. Παράλληλα, οι ακαθάριστες πληρωμές για υπηρεσίες μεταφορών εμφάνισαν άνοδο κατά 780 εκ. € εκ των οποίων τα 4002 εκ. € συνδέονται με τις αυξημένες πληρωμές για την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών. Συνεπώς, οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορικές, κυρίως Ναυτιλιακές υπηρεσίες, αυξήθηκαν κατά 1,8 δις € και κάλυψαν πάνω από το 1/5 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Οι εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες ουσιαστικά παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με το 2006 (αύξηση 0,4%), παρά το γεγονός ότι οι αφίξεις παρουσίασαν αξιόλογη άνοδο. Η στασιμότητα των εσόδων από τουριστικές υπηρεσίες συνδέεται (α) με τη μεταβολή της σύνθεσης των αλλοδαπών τουριστών (μειώθηκαν οι αφίξεις

από χώρες υψηλού εισοδήματος, ενώ αυξήθηκαν οι αφίξεις από σχετικά χαμηλού εισοδήματος, των Βαλκανίων και γενικά της ανατολικής Ευρώπης),

(β) με τη συμπίεση των τιμών του τουριστικού προϊόντος μέσω της καθιέρωσης προσφορών «ολοκληρωμένων πακέτων» (all-inclusive packages) και

(γ) με την ανατίμηση του ευρώ, η οποία καθιστά άλλους προορισμούς (έκτος της ζώνης του ευρώ) πιο ανταγωνιστικούς.

Τέλος οι καθαρές πληρωμές για λοιπές υπηρεσίες αυξήθηκαν κατά 440 εκ. € κυρίως λόγω των αυξημένων καθαρών πληρωμών δικαιωμάτων (royalties) και αμοιβών για χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Αναλυτικότερα όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι καλές επιδόσεις οφείλονται αρχικά στην άνοδο των ναύλων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, η οποία συνδέεται με τις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες, πρωτίστως της Κίνας και δευτερευόντως της Ινδίας, για σιδηρομτάλλευμα και άνθρακα, καθώς και στη διεύρυνση του υπό ελληνική διαχείριση στόλου (μετά τις παραγγελίες κατά τα προηγούμενα έτη). Στην άνοδο των ναύλων συνέβαλε και συμφόρηση που παρατηρείται κυρίως στους λιμένες της Αυστραλίας, καθώς τμήμα του στόλου ανενεργό αναμένοντας την εκκίνηση της διαδικασίας φόρτωσης , γεγονός που περιορίζει τον διαθέσιμο στόλο. Ωστόσο, οι ναύλοι των πετρελαιοφόρων πλοίων παρουσίασαν καθοδική τάση από τον Αύγουστο, η οποία οφείλεται αφενός στην αυξημένη προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών (λόγω της παράδοσης νέων πλοίων χωρίς την απόσυρση παλαιών σε ίση έκταση) και αφετέρου στον περιορισμό της ζήτησης λόγω των ήπιων καιρικών συνθηκών το χειμώνα του 2007 και της αύξησης της τιμής του έργου πετρελαίου. Οι καλές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών οφείλονται επίσης στην άνοδο του όγκου της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, η οποία ήταν μεγαλύτερη από την αύξηση της δυναμικότητας του στόλου πλοίων ξηρού φορτίου. Οι προοπτικές για τους ναύλους πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παραμένουν θετικές για την επόμενη διετία, λόγω της συνεχιζόμενης ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα εκ μέρους των αναπτυσσόμενων χωρών και της συγκρατημένης αύξησης της δυναμικότητας του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς ξηρού φορτίου. Αντίθετα, οι ναύλοι των πετρελαιοφόρων πλοίων να σημειώσουν περαιτέρω μικρή διόρθωση, καθώς η προβλεπόμενη αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου είναι μικρότερη από την αύξηση της δυναμικότητας του παγκόσμιου στόλου. Σε κάθε περίπτωση πάντως , η υποχρεωτική απόσυρση των πλοίων μονού κύτους από το 2010 θα συμβάλει σε άνοδο των ναύλων.

Η διαδικασία ανάκτησης του ελληνόκτητου στόλου συνεχίζεται (με επίκεντρο πλέον τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου) και αναμένεται να αποφέρει σημαντικά οφέλη. Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, οι Ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων παρήγγειλαν 556 πλοία ,κυρίως ξηρού φορτίου, συνολικής αξίας 31,9 δις \$ Η.ΠΑ. Τα περισσότερα πλοία που παραγγέλθηκαν το 2007 αναμένεται να παραδοθούν το 2010 και το 2011. Είναι επομένως λογικό να θεωρείται ότι η εισαγωγική δαπάνη για αγορές πλοίων, η οποία ευθύνεται περίπου για το 1/3 της αύξησης του εμπορικού ελλείμματος, έχει επενδυτικό χαρακτήρα και δημιουργεί προοπτικές για περαιτέρω άνοδο των εισπράξεων για υπηρεσίες μεταφορών τα επόμενα έτη (εφόσον όπως προαναφέρθηκε οι διεθνείς ναύλοι παραμείνουν σε σχετικούς χαμηλά επίπεδα).

Πίνακας 7.β.1 : Διάρθρωση ελληνικών άμεσων επενδύσεων στο εξωτερικό κατά γεωγραφική περιοχή προορισμού (σε εκατ. ευρώ).

	2005	2006	2007*
Ευρωπαϊκή Ένωση -27	761	375	1.371
Ζώνη ευρώ	394	461	864
Υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ	34	2.342	2.125
Βαλκανικές χώρες	192	510	121
Μέση Ανατολή, Μεσόγειος και πρώην ΕΣΣΔ	60	15	47
Άλλες χώρες	133	80	236
Σύνολο άμεσων επενδύσεων κατοίκων	1.180	3.322	3.900

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

*Προσωρινά στοιχεία

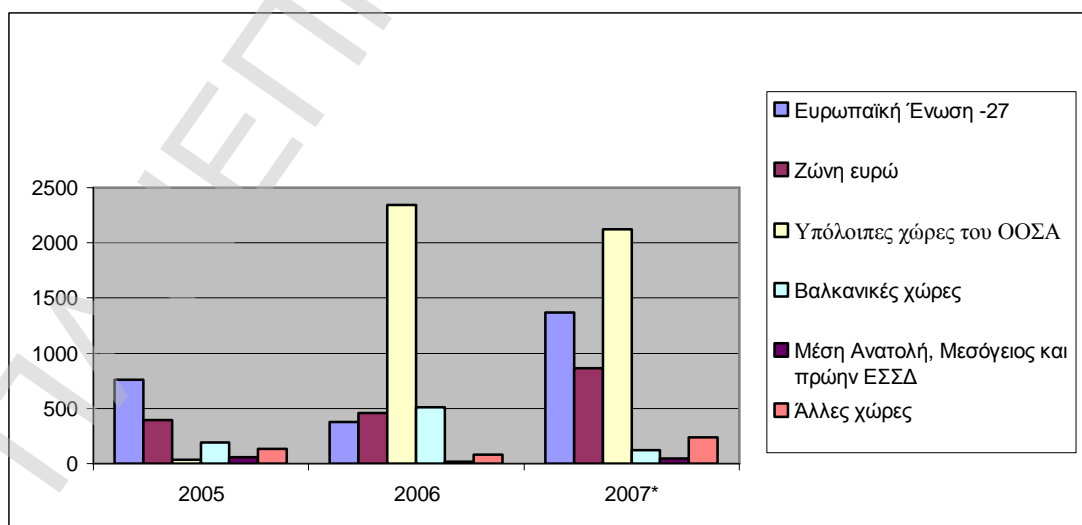
Πίνακας 7.β.2: Διάρθρωση ξένων άμεσων επενδύσεων στην Ελλάδα κατά γεωγραφική περιοχή προέλευσης (εκατ. ευρώ)

	2005	2006	2007*
Ευρωπαϊκή Ένωση -27	232	3.994	1.196
Ζώνη ευρώ	-22	3.253	1.435
Υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ	140	203	108
Βαλκανικές χώρες	1	0	0
Μέση Ανατολή, Μεσόγειος και πρώην ΕΣΣΔ	13	13	19
Άλλες χώρες	115	65	78
Σύνολο άμεσων επενδύσεων κατοίκων	501	4.275	1.401

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

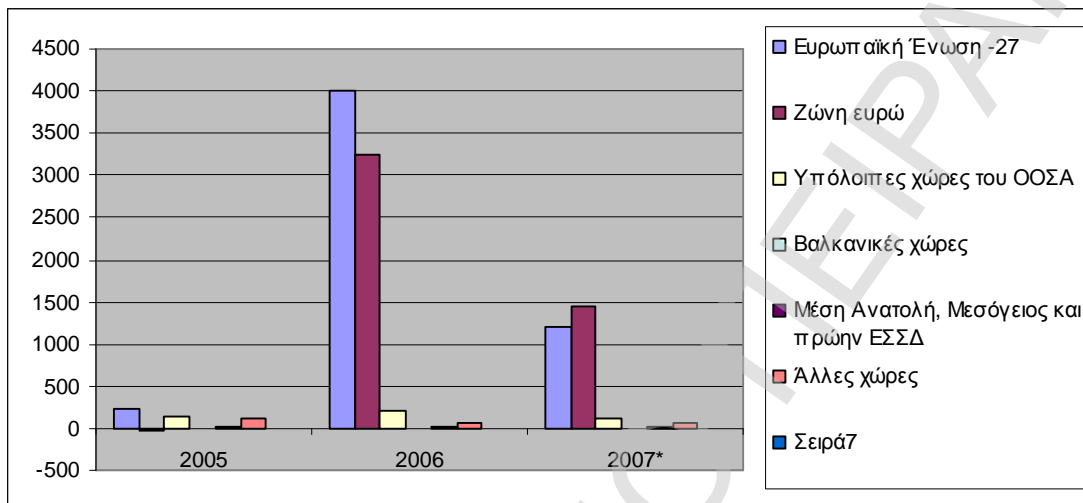
*Προσωρινά στοιχεία

Διάγραμμα 7.β.1 : Διάρθρωση ελληνικών άμεσων επενδύσεων στο εξωτερικό κατά γεωγραφική περιοχή προορισμού (σε εκατ. ευρώ).



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 7.β.2 : Διάρθρωση ξένων άμεσων επενδύσεων στην Ελλάδα κατά γεωγραφική περιοχή προέλευσης (εκατ. ευρώ)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος

Συμβουλευόμενοι τα προαναφερόμενα και παρακολουθώντας τις σημερινές εξελίξεις, καλό θα ήταν να παρατεθούν ορισμένες απόψεις πάνω στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και τις επιρροές της στους τομείς της οικονομίας.

Αρχίζοντας με τον ελληνικό ιδιωτικό τομέα, θα επιθυμούσαμε να αναφέρουμε ότι έχει ήδη αποδείξει ότι μπορεί να ανταγωνιστεί με επιτυχία στο διεθνές περιβάλλον. Το πέτυχε σε μία από τις πιο δύσκολες περιοχές του κόσμου, τα Βαλκάνια, όπου έδειξε επιμονή, ευελιξία και υπομονή. Απέδειξε ότι μπορεί να πετύχει όχι στηριζόμενος αποκλειστικά στη βοήθεια του ελληνικού κράτους, αλλά προπαντός χάρις στις δικές του ικανότητες.

Είναι ανάγκη να επαναληφθεί το εγχείρημα αυτό σε ένα πολύ ευρύτερο γεωγραφικό χώρο. Η αύξηση της εμβέλειας σημαίνει εξαγωγές, κέρδη μερίσματα. θέσεις εργασίας, πολιτική επιρροή. Μπορεί να παίξει πολύ πιο σημαντικό, ουσιαστικό και αποφασιστικό ρόλο στην γύρω μας περιοχή.

Η Νοτιοανατολική Ευρώπη

- Τα κράτη του Εύξεινου Πόντου
- Τα κράτη της Ανατολικής Μεσογείου
- Τα κράτη της Βόρειας Αφρικής
- Τα κράτη του Περσικού Κόλπου

Δηλαδή περιοχές που για πολλές δεκαετίες και αιώνες είχαν ιστορικές, πολιτιστικές και εμπορικές σχέσεις με τη χώρα μας. Περιοχές που είναι εύκρατες για την ενδυνάμωση των σχέσεών μας.

Η χώρα μας προβάλλει δυναμισμό όταν:

- είναι μια οικονομία και αγορά με ΣΕΠ 245 δισεκ. ευρώ. έχει οικονομία που αυξάνεται με διπλάσιο ρυθμό από ότι τα άλλα κράτη μέλη της ΟΝΕ.
- μειώνει σταθερά τα ελλείμματα και την ανεργία.
- έχει μια δυναμική κεφαλαιαγορά. Με δείκτη που υπερδιπλασιάστηκε τα τελευταία 4 χρόνια.
- με νομοθεσία που έχει εκσυγχρονισθεί με βάση τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- έχει τον μεγαλύτερο και ισχυρότερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με αξία πολλών δεκάδων δισεκ. ευρώ.
- έχει μετεξελιχθεί σε διεθνή ενεργειακό κόμβο. Μάλιστα η Διεύθυνση Β7 έχει μετεξελιχθεί σε Διεύθυνση Ενεργειακής Διπλωματίας! Είναι ο πλησιέστερος Μεσογειακός / ΕΕ προορισμός για τα κράτη της Ασίας, του Περσικού κόλπου, Κίνα, Ινδία, κλπ.

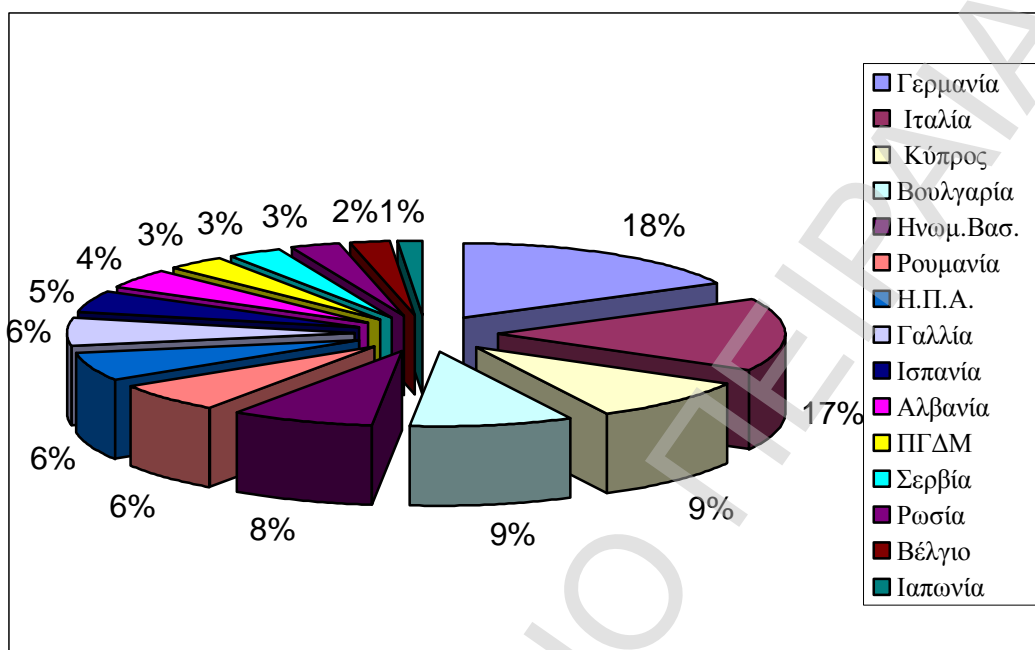
Σημαντικά γεγονότα τα οποία επηρεάζουν την οικονομική πορεία της χώρας μας είναι και:

- Ότι πάνω από 3 χιλιάδες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης, με επενδύσεις που υπερβαίνουν τα 15 δισεκ. ευρώ.
- Ότι πάνω από 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας ελέγχονται από τις Ελληνικές επενδύσεις
- Πως οι μεγάλες Ελληνικές τράπεζες ελέγχουν πάνω από 2000 υποκαταστήματα στην περιοχή.

Οι κύριοι προορισμοί των εξαγωγών μας είναι οι ακόλουθοι (ως ποσοστό του συνόλου των εξαγωγών):

1	Γερμανία	11,6%
2	Ιταλία	10,8%
3	Κύπρος	6,4%
4	Βουλγαρία	6,3%
5	Ηνωμ.Βασ.	5,4%
6	Ρουμανία	4,4%
7	Η.Π.Α.	4,0%
8	Γαλλία	4,2%
9	Ισπανία	3,3%
10	Αλβανία	2,7%
11	ΠΓΔΜ	2,3%
12	Σερβία	2,0%
13	Ρωσία	1,9%
14	Βέλγιο	1,5%
15	Ιαπωνία	1,0%

Διάγραμμα 1 : Κύριοι προορισμοί των εξαγωγών ως ποσοστό του συνόλου των εξαγωγών



Πηγή : <http://www.eu2003.gr/gr/cat/124/> (30-10-2008)

Οι εξαγωγές μας σε Κίνα και Ινδία παραμένουν σχετικά χαμηλές και πολύ πιο κάτω των πραγματικών τους δυνατοτήτων!

Οι τομείς στους οποίους βλέπουμε ως χώρα το μεγαλύτερο ενδιαφέρον θεωρούνται κυρίως οι παρακάτω :

- Τράπεζες
- διαχείριση κεφαλαίων
- χρηματιστηριακές επενδύσεις
- ακίνητα
- κατασκευές
- ενέργεια και εναλλακτικές μορφές ενέργειας
- παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας
- πετρελαϊκά (επενδύσεις σε διυλιστήρια)
- τουρισμός

- ακτοπλοΐα και ακτοπλοϊκές συνδέσεις (Οδησός, Λατάκεια, Σμύρνη, Αλεξάνδρεια, Τρίπολη, αλλά και συνδέσεις από προορισμούς του Περσικού Κόλπου)
- μεταλλουργία
- αγροτικά προϊόντα
- μεταποίηση τροφίμων
- ιχθυοκαλλιέργειες
- ναυπηγοεπισκευαστικά
- τσιμεντοβιομηχανία
- αλυσίδες καταστημάτων
- μεταφορές
- αεροπορική βιομηχανία
- αερομεταφορές και αεροπορικές διασυνδέσεις
- φάρμακα
- ιατρικός εξοπλισμός
- τηλεπικοινωνίες
- γουνοποιία
- μόδα και design
- κινηματογράφος
- μουσική και δισκογραφία
- ανταλλαγές εκθεμάτων σε μουσεία

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΗΘΗΚΕ

Όπως επισημαίνεται στη μελέτη η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία και συνιστά μαζί με τον τουρισμό τους δύο βασικότερους εξαγωγικούς κλάδους της. Οι προοπτικές αυτού του έντονα διεθνοποιημένου κλάδου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις με συνέπεια η σημαντική επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών διεθνώς από τα μέσα του 2007 σε συνδυασμό με την προσδοκώμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου λόγω υψηλών παραγγελιών πλοίων να αυξήσει το βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου.

Επισημαίνεται παράλληλα πως αν και η διεθνής οικονομική αβεβαιότητα έχει αυξηθεί η ισχυρή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες ωθεί υψηλότερα τις τιμές των ναύλων. Αναλυτικότερα, σημειώνεται πως η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών διανύει την τελευταία τετραετία μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους της. Η ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (κυρίως μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα αλλά και πετρέλαιο), πρωτίστως από τις οικονομίες των BRICs (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών αγαθών και ο υψηλός βαθμός μακροοικονομικής σταθερότητας διεθνώς οδήγησαν σε άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου διά θαλάσσης (με μέσο ρυθμό που υπερέβη το 8,3% ετησίως, σε όγκο, συγκριτικά με ένα μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως της τάξης του 4,4%).

Παράλληλα, στο σκέλος της προσφοράς, η αργή προσαρμογή της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία υστέρησε σημαντικά της ζήτησης, σε συνδυασμό με φαινόμενα συνωστισμού και καθυστέρησης των παραδόσεων στα λιμάνια ώθησαν υψηλότερα τους ναύλους. Ως εκ τούτου, το επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τα τελευταία 4 χρόνια και διαμορφώθηκε το 2007 σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 και κατά 260% υψηλότερα από το μ.ο. δεκαετίας.

Οι τάσεις που διαγράφονται για το μέλλον της Ναυτιλίας και του εμπορίου θα μπορούσαν να απαριθμηθούν ως εξής:

- Το παγκόσμιο εμπόριο προβλέπεται να αυξηθεί περαιτέρω. Η περίπτωση της Κίνας, ο μεγαλύτερος παγκόσμιος εισαγωγέας αλουμινίου, σιδήρου, χαλκού και

λιγνίτη και ο δεύτερος μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου είναι το χαρακτηριστικό παράδειγμα των καινούριου δυναμικών και δεν είναι μόνο η Κίνα

- Η ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά, δημιουργεί νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον στην Ναυτιλία. Η Δανία δηλώνει ότι φιλοδοξεί να είναι η πρώτη Ναυτιλιακή δύναμη της Ευρώπης μέχρι το 2010, εφαρμόζοντας ένα σύγχρονο πρόγραμμα προσέλκυσης.
- Αυστηρότερη διεθνής νομοθεσία. Ο ένας κανονισμός διαδέχεται τον άλλον και εδώ πρέπει να διαφυλαχτεί το συγκριτικό πλεονέκτημα των Ελλήνων, αυτό της προσαρμοστικότητας.
- Η τάση των συγχωνεύσεων θα συνεχισθεί και θα επηρεάσει ένα σημαντικό αριθμό εταιρειών.
- Αλλαγή πολιτικής των ναυτιλιακών τραπεζών και οι επιπτώσεις αλλά και οι προοπτικές της χρηματιστηριακής αγοράς.

Τις εξελίξεις αυτές τις διαβλέπουν οι Έλληνες εφοπλιστές και πλοιοκτήτες για αυτό άλλωστε επενδύουν περαιτέρω στη θάλασσα.

Το 2007 μάλιστα χαρακτηρίζεται από ξένους ναυλομεσιτικούς κύκλους «χρονιά σταθμός» για την ελληνική εμπορική ναυτιλία καθώς ναυπηγεί αυτή την περίοδο περίπου 850 πλοία σε διάφορα ναυπηγεία του κόσμου (χωρητικότητας 38 εκατ. τόνων περίπου). Οι επενδύσεις σε νεότευκτα και σε μεταχειρισμένα πλοία ενδέχεται στο τέλος του 2007 να ξεπεράσουν τα \$ 18,5 δις. Ο ναυτιλιακός τομέας διαχρονικά επενδύει ακριβά, με την βοήθεια δανείων ξένων τραπεζών και δυστυχώς όχι τόσο ελληνικών. Τα τελευταία όμως χρόνια οι σύγχρονοι τρόποι διαχείρισης και άντλησης κεφαλαίου έχουν δημιουργήσει νέα δεδομένα.

Σήμερα οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες αντλούν κεφάλαια για επενδύσεις από τα διεθνή χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης, του Όσλο, του Άμστερνταμ, του Λονδίνου και της Κύπρου. Οι 25 περίπου ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν εισαχθεί στα διεθνή χρηματιστήρια έχουν αντλήσει από την διεθνή κεφαλαιαγορά πολλά δις. δολάρια τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή σύγχρονων πλοίων και βοήθησαν σημαντικά στην ποιοτική αναβάθμιση της Ελληνικής ναυτιλίας. Με την εξέλιξη αυτή αποδείχτηκε για μια ακόμη φορά η άμεση προσαρμοστικότητα των Ελλήνων. Την προσαρμοστικότητα αυτή προβλέπεται να δείξει άμεσα και το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα και το επενδυτικό κοινό,

κυρίως λόγω της διαρκούς και σταθερής ποιοτικής αναβάθμισης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας.

Οι προκλήσεις συνεπώς είναι μεγάλες, ειδικά όταν οι ετήσιοι τζίροι στους ναύλους της διεθνούς ναυλαγοράς προσεγγίζουν κατ' εκτίμηση τα \$400 δις., και είναι πλέον βέβαιο ότι στην περίπτωση της Ελλάδος η ναυτιλία θα προσελκύσει και νέους επιχειρηματίες.

Στα επόμενα έτη θα προκύψουν μια σειρά από παράγοντες που αναμένονται να ασκήσουν αρνητική επίδραση στην εμπορική ναυτιλία. Συγκεκριμένα αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1 : Μέσοι Όροι 2008, Σενάρια της εταιρίας Marsoft ως προς τις Τιμές Μίσθωσης Σκαφών

ΗΠΑ (οικονομία	Επιβράδυνση	Ύφεση	Ύφεση
Παγκόσμια οικονομία	Σταθερή	Επιβράδυνση	Ύφεση
Cape	\$100,000	\$65,000	\$35,000
VLCC	\$53,000	\$41,000	\$30,000
4000 teu**	\$28,000	\$23,000	\$18,000

*VLCC = Very Large Crude Carrier,

**teu = Twenty-foot Equivalent Unit (εμπορευματοκιβώτια χωρητικότητας 20 ποδών). Όλες οι τιμές σε USD.

Πηγή: Marsoft (2008)

ΤΙ ΕΠΙΦΥΛΑΣΣΕΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Το ερώτημα που τίθεται σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αν οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του εμπορίου στην Κίνα θα συνεχιστούν και στα επόμενα πέντε χρόνια. Η απάντηση είναι ότι θα πρέπει να αναμένουμε μια επιβράδυνση της ανάπτυξης και του εμπορίου για πολλούς, διαθρωτικούς λόγους. Πρώτον, η αναδιάρθρωση του αγροτικού τομέα λόγω του WTO, από το 2001 και μετέπειτα, οδηγεί σε μείωση των όγκων της εγχώριας παραγωγής και σε σταδιακή συρρίκνωση του αγροτικού τομέα. Παράλληλα, οι επενδύσεις σε υποδομή παραγωγής, αναμένεται να μειωθούν. Η συμπεριφορά τους ήταν κυκλική τα τελευταία 30 χρόνια και, απ' ό,τι φαίνεται, οι επενδύσεις αυτές κορυφώθηκαν την διετία (2006-2007). Σε συνδυασμό με την μείωση της παγκόσμιας ζήτησης που συνεπάγεται η παρούσα οικονομική κρίση στις ΗΠΑ, θα πρέπει να αναμένουμε μια επιβράδυνση των επενδύσεων ως ποσοστό του ΑΕΠ, αν όχι πτώση. Επιπλέον, η Κίνα επιθυμεί να ενισχύσει την εγχώρια κατανάλωση, αλλάζοντας τη δομή της ζήτησης και της εγχώριας οικονομίας. Αυτό σημαίνει ότι οι εξαγωγές θα περιέλθουν σε δεύτερη προτεραιότητα, καθώς η ανάπτυξη θα πρέπει να βασίζεται κυρίως στην εγχώρια κατανάλωση. Η μείωση των εξαγωγών ίσως να αντικατοπτριστεί σε μια επιβράδυνση των εισαγωγών για πρώτες ύλες και ενέργεια, σε συνδυασμό με τη μείωση των επενδύσεων σε μέσα παραγωγής αγαθών προς εξαγωγή. Ο εξωτερικός (εξαγωγικός) τομέας ευθύνεται τα τελευταία 20 χρόνια για το 25% της Κινεζικής οικονομικής ανάπτυξης. Με την παγκόσμια οικονομική επιβράδυνση θα δούμε όμως τον τομέα αυτό να μειώνεται σταδιακά, όπως θα πρέπει να αρχίσει να μειώνεται και το εμπορικό πλεόνασμα της Κίνας, εφόσον οι εξαγωγές αναμένεται να αποτελούν ολοένα και μικρότερο κομμάτι του ΑΕΠ. Αυτή η επιβράδυνση του εμπορικού τομέα της Κίνας, θα μειώσει κατά δύο έως τρεις ποσοστιαίες μονάδες το ρυθμό ανάπτυξης της χώρας στην επόμενη πενταετία. Ήδη έχουμε δει μια επιβράδυνση του ρυθμού αυτού από 11,9% στο δεύτερο τρίμηνο του 2007 σε 11,2% στο τέλος του χρόνου και μπορεί το πρώτο τρίμηνο του 2008 να μειωθεί στο 10%.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παραπάνω ανάλυση που κάναμε, διαπιστώνουμε ότι ο τομέας της ναυτιλίας είναι ένας τομέας με ραγδαία ανάπτυξη και μελλοντικές βλέψεις που στρέφονται ακόμη και σε χώρες του εξωτερικού. Συγκεκριμένα, το ξεκίνημα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας θεωρήθηκε σταθμός και ένα μεγάλο βήμα γιατί η Ελλάδα διέθετε όλες τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων τόσο από γεωγραφική κατανομή όσο και από την κατάλληλη υποδομή για να στηρίζει έναν τέτοιο κλάδο.

Διαπιστώσαμε ότι υπάρχουν δύο ειδών ναυτιλιακές δραστηριότητες: Εκείνες που αποσκοπούν σε μεταφορά ανθρώπων στους προορισμούς τους και φυσικά εκείνο το κομμάτι που συνδέεται άρρηκτα με τις εμπορικές δραστηριότητες και εξυπηρετεί τη μεταφορά των εμπορεύσιμων αγαθών και προϊόντων.

Το μέγεθος της ναυτιλίας από την εποχή της έναρξής της συνάντησε πολύ δύναμη καθότι είναι ένας κλάδος που προϋπήρχε από αρχαιοτάτων χρόνων.

1.) Υπάρχουν πάρα πολλά εν ενεργεία λιμάνια στη χώρα μας ικανά να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις, τις σύγχρονες των εμπορικών δραστηριοτήτων. Όσο πιο ανεπτυγμένος είναι ο τομέας του εμπορίου τόσο πιο έντονη θα διαφαίνεται και η ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλίας.

2.) Είναι πολύ σημαντικό κάθε φορά η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση να λαμβάνει υπόψην της τους παράγοντες τους εξωτερικούς που επηρεάζουν και επιδρούν στις δραστηριότητες της. Έτσι θα είναι σε θέση να στρατηγεί ορθά και σωστά τόσο τις δραστηριότητές της όσο και την επέκτασή της σε νέες αγορές πολύ πιο ενισχυμένες οικονομικά και να μεταφέρει προϊόντα στη χώρα μας ενισχύοντας δυναμικά τον τομέα του εμπορίου.

Πάντα πρέπει για την κάθε εμπορική επιχείρηση που επιθυμεί να συνεργαστεί με κάποια ναυτιλιακή εταιρεία να είναι κατατοπισμένη όσο αναφορά στο κόστος που ακολουθεί την χρήση αυτών των υπηρεσιών.

3.) Ο τομέας της ναυτιλίας παρουσιάζεται ως ένας κλάδος με πολύ έντονα ανεπτυγμένο το στοιχείο του ανταγωνισμού. Αυτός ο παράγοντας είναι σίγουρο πως θα ενισχύσει την προσπάθεια επέκτασης των δραστηριοτήτων της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης του εσωτερικού και του κάθε ναυτιλιακού κλάδου των χωρών του κόσμου.

4.) Ο ναυτιλιακός κλάδος κάνει αλματώδη βήματα επέκτασης σε αγορές του εξωτερικού με απώτερο σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και άρα την έμμεση επέκταση του εμπορίου και την παράλληλη τόνωσή του.

Ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία μιας χώρας είναι ουσιαστικός. Πάντα θα παίζει ουσιαστικό ρόλο η ναυτιλία στους οικονομικούς κύκλους και αυτό διαφαίνεται από την ανάλυση που κάναμε όσο αναφορά στη συμβολή της ναυτιλιακής ανάπτυξης, τόσο στον τομέα του σχεδιασμού της άμυνας, όσο και στο ισοζύγιο πληρωμών.

Τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφθασαν το 2007 τα 17 δισ. ευρώ, ήτοι 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία τότε η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006-2007. Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδος) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία) όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η αξία αυτών των επενδύσεων κατά την πλέον συντηρητική εκτίμηση υπερέβη τα 2½ δισ. € το 2007, ήτοι το 1% του ΑΕΠ ανεβάζοντας τη συνολική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ περίπου.

Οι επιπτώσεις της μείωσης των επενδύσεων και του ρυθμού ανάπτυξης στον εμπορικό τομέα της οικονομίας θα είναι σημαντικές. Το εμπόριο αναμένεται να αυξηθεί με μειωμένους ρυθμούς στα επόμενα δύο με τρία έτη. Ο ρυθμός αύξησής του θα πρέπει να κυμανθεί μεταξύ 15% και 20% (σε αξία) ή μεταξύ 10% με 15% (σε όγκο) σε ετήσια βάση, ποσοστά που είναι χαμηλότερα από τους ρυθμούς της τελευταίας πενταετίας. Αν η εγχώρια ζήτηση τονωθεί, θα πρέπει η επιβράδυνση αυτή της εμπορικής δραστηριότητας να έχει μικρότερη επίδραση στους ρυθμούς ανάπτυξης.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είχε καταφέρει για αρκετό διάστημα να παραμένει ανεπηρέαστος από τη διεθνή οικονομική κρίση. Η διατήρηση των ναύλων σε δυσανάλογα με το παρελθόν ύψη, σε συνδυασμό με τις μέχρι σήμερα υψηλές τιμές των προϊόντων, είχαν προσδώσει μία τεράστια ρευστότητα και μία έξαρση

ναυπηγήσεων νέων πλοίων από τους Έλληνες εφοπλιστές. Οι εισηγμένες εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας κατέχουν σημαντική για τον κλάδο θέση σε αρκετές χρηματιστηριακές αγορές, ενώ εκτός κάποιων εξαιρέσεων φαίνεται να ανθίσταται η πορεία τους στις πτωτικές κινήσεις των αγορών.

5.) Τα τελευταία έτη υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας όσον αφορά τα πλοία τύπου container, dry και tanker. Καθώς αναπτύχθηκε το διεθνές εμπόριο, υπήρξε ραγδαία αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων. Η αύξηση αυτή έχει οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση τόσο της αξίας των πλοίων (νέων και παρχόντων), όσο και των ναύλων. Ωστόσο, στα προσεχή χρόνια ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας θα αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις καθώς θα αυξηθούν ραγδαία οι στόλοι (αριθμητικά), ενώ ενδέχεται να υπάρξει μείωση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων.

6.) Αυτή τη στιγμή επικρατεί μεγάλη αβεβαιότητα για το μέλλον της οικονομικής ανάπτυξης και του διεθνούς εμπορίου. Αν η παρούσα κρίση γενικευτεί και οξυνθεί σίγουρα θα επακολουθήσει σημαντική οικονομική επιβράδυνση που θα επηρεάσει του ρυθμούς τους διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών. Επιπλέον, οι σημαντικές οικονομικές επιβραδύνσεις οδηγούν σε αύξηση των πολιτικών προστατευτισμού, που επιδεινώνουν την κατάσταση. Η παγκόσμια κοινότητα όμως, αναγνωρίζει πλέον την σημασία απελευθέρωσης των αγορών και του εμπορίου. Παράλληλα, μια επιτυχής ολοκλήρωση του Γύρου Διαπραγματεύσεων της Ντόχα θα εξασφαλίσει ότι περισσότερες χώρες θα υιοθετήσουν τις σωστές πολιτικές που προωθούν το εμπόριο και την ανάπτυξη σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Σε αυτή την περίπτωση, η εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου θα επιταχυνθεί ακόμη πιο πολύ. Οι τάσεις, λοιπόν, που οδήγησαν σε περισσότερη αλληλεξάρτηση και ανάπτυξη τις παγκόσμιες αγορές και οικονομίες τον περασμένο αιώνα, θα συνεχιστούν και τα επόμενα χρόνια, καθώς οι περισσότερες δυσκολίες και κλυδωνισμοί στο σύστημα, είχαν και θα έχουν παροδικό χαρακτήρα. Ολοένα και περισσότερες οικονομίες θα συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο, σχηματίζοντας μια νέα, υγιή και αναπτυσσόμενη παγκόσμια οικονομική τάξη.

Από τα παραπάνω εύκολα συμπεραίνεται ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παγκόσμια ανάπτυξη. Ειδικότερα, η ζήτηση για συγκεκριμένους τύπους πλοίων σχετίζεται με γεγονότα τα οποία χαρακτηρίζουν τις εκάστοτε αγορές με αποτέλεσμα η πιστοληπτική ικανότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να επηρεάζεται άμεσα σε περιόδους κατά τις οποίες

παρατηρείται έντονη κυκλικότητα της οικονομίας και άρα αυξημένη μεταβλητότητα των ναύλων.

Τέλος επισημαίνεται ότι ο σύνδεσμος μεταξύ του εμπορίου και του τομέα της Ναυτιλίας είναι άρρηκτος, και ως συνέπεια αυτού αναλύθηκε η επίδραση που ασκεί ο κλάδος της ναυτιλίας στο εμπόριο.



BIBΛIOΓPAΦIA

Βιβλία:

- Ø Ε. Τζαννάτος (συλλογικό έργο Ε. Παπαδημητρίου, Κ. Χλωμούδης, Μ. Λεκάκου, Κ. Πάνου, Θ. Συριόπουλος) (2007), Μεταφορές αρτηρίες ζωής για τα νησιά, Εκδόσεις Παπαζήσης
- Ø Δρ. Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., (2002), Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ø Βλάχος, Γ. Π. (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ø Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος., (2001), Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ø «Η Οικονομική των Μεταφορών» Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 1996
- Μεταξάς Ν.(1995)«Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής» Εκδόσεις Παπαζήση
- Ø «Η Εμπορική Ναυτιλία της Ελλάδος της Ελληνικής Εταιρείας Οικονομικών Επιστημών Εισηγήσεις και Συζητήσεις» Αθήνα 1972 Εκδόσεις Εμμανουήλ Ροδάκη
- Ø Μεταξάς Β.(1995) «Πλοία υπό την Ελληνική σημαία» Εκδόσεις Παπαζήση
- Ø Συναρέλλη Μαρία (1994) Πολιτιστικό και Τεχνολογικό Ίδρυμα «Δρόμοι και Λιμάνια» Εκδόσεις Θεμέλιο
- Ø Παπαγιαννούλης Κ. : «Σύγχρονες Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής και η Σημασία τους για την Ελληνική Ναυτιλία», Διδακτορική Διατριβή Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2001
- Ø Γουλιέλμος Α.Μ. : «Η Διοίκηση της Διαχείρισης & της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις». Αθήνα 2001. Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης.
- Ø Βλάχος Γ. : «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς 2003, Εκδόσεις Τζέϊ & Τζέϊ Ελλάς.
- Ø Χάντιγκτον Σ. : «Η Σύγκρουση των πολιτισμών και ο Ανασχηματισμός της Παγκόσμιας Ταξης», Εκδόσεις Νέα Σύνορα, Αθήνα, 1997
- Ø Σαμπράκος Ε. : «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών» Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1997.
- Ø Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Β.Λεκάκου, Α.Α Πάλλης, «Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία» Εκδόσεις Τυπωθήτω (γ.Δαρδάνος) , Αθήνα, 2006

- Ø Εκθέσεις του Διοικητή για το έτος 2006, Τράπεζα της Ελλάδος Ευρωσυστήματα, Αθήνα 2007
- Ø Εκθέσεις του Διοικητή για το έτος 2007, Τράπεζα της Ελλάδος Ευρωσυστήματα, Αθήνα 2008

Άρθρα περιοδικού τύπου:

- Ø «Ναυτεμπορική Οικονομική και Επιχειρηματική Εφημερίδα» από αριθμό φυλλαδίου 22.875 έως 23.996 από 5/5/2004 έως 30/12/2005
- Ø Αγγελόπουλος, Β., (2005), «Η Ελλάδα παγκόσμια υπερδύναμη στις θαλάσσιες μεταφορές» Εξπρές, Οκτώβριος, σελίδα 22-25
- Ø Σκορδίλης, Γ., (2003), «Αλλάζει το ισοζύγιο του στόλου» Το Βήμα, Κυριακή, Οκτώβριος 26, σελίδα 24
- Ø Το Βήμα, 13/09/1998, Σελ. : D09 Κωδικός άρθρου : B12498D091 ID : 108247
- Ø Εφημερίδα Καθημερινή «7 ημέρες»,

Διευθύνσεις Ιστοσελίδων:

- Ø Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, « Ελληνική ελεγχόμενη ναυτιλία», Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, http://www.nee.or/docs/speech_a2005.htm
- Ø Καθημερινή, «Με Ελληνική σημαία 177 υπό ναυπήγηση πλοία», Καθημερινή onLineService
[,http://www.gnomonperformance.gr/index.php?maincat=3&catid=16&context=203&action=readnews&showtab=true](http://www.gnomonperformance.gr/index.php?maincat=3&catid=16&context=203&action=readnews&showtab=true)
- Ø Ναυτεμπορική, (2005-2006-2007-2008), « Υπηρεσίες», Ναυτεμπορική on Line Service, <http://www.eu2003.gr/gr/cat/124/>
- Ø Καραγεωργός Λαμπρος, (2005), «250.000 εργαζόμενοι στη στεριά ζουν από τη ναυτιλία», Ναυτεμπορική on Line Service, <http://www.nee.gr/docs/Naftemporiki.htm> (22-03-2005)
- Ø Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, (2004), « Ναυτεργατικό δυναμικό ελληνικού εμπορικού στόλου», Ελληνική Δημοκρατία, www.yen.gr. (01-11-2005)
- Ø Καπράνος Δημητριος, (2005), «Υποτιμημένα άδικα η ναυτιλιακή βιομηχανία», Καθημερινή on Line Service, http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_54442, (30-10-2005)

Ø Ναυτιλία, (2005), « Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε πηγή οικονομικής στήριξης της ελληνικής οικονομίας», *Ναυτιλία on Line Service*, www.nautilia.gr (08-11-2005)

Ø Χάντιγκτον Σ. : «Η Σύγκρουση των πολιτισμών και ο Ανασχηματισμός της Παγκόσμιας Ταξής», Εκδόσεις Νέα Σύνορα, Αθήνα, 1997.

Διαλέξεις Μαθημάτων :

Ø Διαλέξεις καθηγητή Γ.Π Βλάχου στο μάθημα «Ναυτιλιακή Οικονομική» (Πανεπιστήμιο Πειραιά, Μεταπτυχιακό Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

Ø Διαλέξεις καθηγητή Ευάγγελου Σαμπράκου στο μάθημα «Οικονομική των Μεταφορών» (Πανεπιστήμιο Πειραιά, Μεταπτυχιακό Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

