

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2000-2010**

Καλλιβρούσης Βασίλης

Διπλωματική εργασία που υποβλήθηκε στο τμήμα ναυτιλιακών σπουδών του  
Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του  
μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης στην ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

## Δήλωση αυθεντικότητας

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

### **Τριμελής εξεταστική επιτροπή**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή εξεταστική επιτροπή που ορίσθηκε από την ΓΣΕΣ του τμήματος ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν

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

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κύριο Πελαγίδη για την σωστή και έγκαιρη καθοδήγησή του καθώς και την οικογένεια μου για την στήριξη και την υπομονή τους .

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Περίληψη</i> .....	6
<i>Abstract</i> .....	5
<b>1. Εισαγωγή</b> .....	7
<b>2. Η επιρροή της Ο.Ν.Ε. στο ελληνικό Α.Ε.Π.</b> .....	12
2.1 Συμμετοχή στην Ο.Ν.Ε. και εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π.....	12
2.2 Επιρροή της Ο.Ν.Ε. στην Ελληνική Ναυτιλία.....	18
2.2.1 Η επιρροή στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας.....	19
2.2.2 Η επιρροή της Ο.Ν.Ε. στην ελληνική ναυτιλία.....	25
<b>3. Η συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007</b> .....	35
3.1 Ναυτιλία και ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007.....	35
3.2 Σύγκριση με άλλους παραγωγικούς κλάδους για το χρονικό διάστημα 2000-2007	41
3.2.1 Γεωργία και κτηνοτροφία .....	41
3.2.2 Κλωστοϋφαντουργία .....	43
3.2.3 Βιομηχανία .....	44
3.2.4 Τουρισμός και Εστίαση.....	46
3.2.5 Η διαχείριση ακίνητης περιουσίας .....	48
3.2.6 Ο χρηματοπιστωτικός και ασφαλιστικός τομέας .....	49
<b>4. Η συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010</b> .....	50
4.1 Η διεθνής οικονομική κρίση του 2008.....	50
4.2 Ναυτιλία και ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010.....	52
4.3 Σύγκριση με άλλους παραγωγικούς κλάδους για το χρονικό διάστημα 2008-2010	54
4.3.1 Γεωργία και κτηνοτροφία .....	54
4.3.2 Κλωστοϋφαντουργία .....	55
4.3.3 Βιομηχανία .....	56

4.3.4 Τουρισμός και εστίαση.....	58
4.3.5 Η διαχείριση ακίνητης περιουσίας.....	59
4.3.6 Ο χρηματοπιστωτικός και ασφαλιστικός τομέας.....	59
<b>5. Η ναυτιλία και η έξοδος από την οικονομική κρίση.....</b>	<b>61</b>
5.1 Γενικές παρατηρήσεις.....	63
5.2 Η συμβολή της ναυτιλίας σε δημοσιονομικό επίπεδο.....	66
5.3 Η γενικότερη δυνητική συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη.....	74
5.3.1 Η ποντοπόρος ναυτιλία.....	75
5.3.2 Η κρουαζιέρα.....	77
<b>6. Συμπεράσματα.....</b>	<b>82</b>
<b>ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>85</b>

## Περίληψη

Σκοπός της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας είναι να αναλύσει, να διερευνήσει και να συγκρίνει την συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδος την περίοδο 2000-2010. Η ελληνική ναυτιλία καθώς και άλλοι παραγωγικοί τομείς της οικονομίας όπως ο τουρισμός και η γεωργία δημιούργησαν τις βάσεις ώστε η Ελλάδα να δημιουργήσει την ανάπτυξη που υπήρχε μέχρι το 2008.

Στην εργασία παρουσιάζεται αριθμητικά η συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδος την περίοδο 2000-2010 καθώς και η σημασία της στην ευρύτερη οικονομία. Επίσης αναλύεται πως επηρεάστηκε η ναυτιλία από την είσοδο της Ελλάδος στην Ο.Ν.Ε και παρουσιάζεται μία σύγκριση της Ναυτιλίας με άλλους παραγωγικούς τομείς σε σχέση με την συμβολή τους στο ΑΕΠ ξεχωριστά για τις περιόδους 2000-2007 και 2008-2010. Τέλος προσεγγίζεται στο κατά πόσο η ναυτιλία μπορεί να γίνει μοχλός ανάπτυξης για την έξοδο της Ελλάδος από την κρίση.

## Abstract

The main purpose of this thesis is to analyze, investigate and compare the contribution of the Greek shipping industry in the economy of Greece during the period 2000-2010. The Greek shipping industry as well as other productive sectors of the Greek economy developed the foundations for Greece to generate the growth that existed until 2008.

In this thesis it is presented the contribution of shipping industry to the GDP of Greece during the period 2000-2010 and its importance to the wider economy. It is also analyzed how the entrance of Greece in the E.M.U. affected the Greek shipping and there is a comparison of the shipping industry with other productive sectors in relation with their contribution in the Greek GDP for the periods 2000-2007 and 2008-2010 separately. Finally we try to investigate on whether the shipping industry can be a growth factor in order Greece to come out from the crisis.

## 1. Εισαγωγή

Η παγκόσμια ναυτιλία θεωρείται ως ένα μέρος της όλης εμπορικής “αλυσίδας”, και η βασική της λειτουργία συνίσταται ειδικότερα στη “διευκόλυνση” της διεξαγωγής του παγκοσμίου εμπορίου, καθόσον παρέχει το μέσο εκείνο το οποίο συνδέει τα σημεία της προσφοράς και τη ζήτησης των διαφόρων αγαθών και προϊόντων (Alizadeh και Nomikos, 2009). Κατά συνέπεια, ο βασικός σκοπός της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ειδικότερα η μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ των διαφόρων χωρών.

Πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ορθώς παρατηρείται (OECD) πως, μολονότι λαμβάνει χώρα αναφορά στη “ναυτιλία” γενικότερα, εντούτοις η τελευταία δεν είναι σε καμία περίπτωση ένα ομοιογενές σύστημα, αλλά συνίσταται από διαφορετικούς τομείς, στους οποίους μάλιστα δραστηριοποιούνται διαφορετικά είδη πλοίων για την κάλυψη των υφισταμένων αναγκών προς παροχή μεταφορικού έργου. Και πάνω στην προαναφερόμενη βάση και διάκριση, η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται γενικώς μεταξύ της bulk και της liner ναυτιλίας (Haralambides, 2007). Από τους δύο συγκεκριμένους προαναφερόμενους τομείς, ο μεν πρώτος εμπλέκεται στη διά θαλάσσης μεταφορά “χύδην” φορτίων σε μη καθορισμένους εκ των προτέρων προορισμούς, ενώ ο δε δεύτερος στη μεταφορά γενικού φορτίου στη βάση τακτικών και προγραμματισμένων εκ των προτέρων δρομολογίων.

Η Ελλάδα είναι ένα παραδοσιακό ναυτικό έθνος, και μία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως ναυτιλιακές δυνάμεις, ενώ η ναυτιλία θεωρείται ως ο πλέον “υγιής” κλάδος του συνόλου της ελληνικής οικονομίας. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Roucounas, 1997) για το συγκεκριμένο ζήτημα, το σύνολο της ναυτιλιακής εν γένει βιομηχανίας θεωρείται ένας ιδιαίτερος σημαντικός παράγοντας όχι μόνο για την οικονομία αλλά και για την κοινωνία της Ελλάδας.

Επιπλέον των προαναφερομένων και με δεδομένη τη σημασία της ναυτιλίας για την εν γένει ελληνική οικονομία όπως προαναφέρθηκε αφενός, αλλά και για τη γενικότερη σημασία του συγκεκριμένου οικονομικού κλάδου για την ελληνική κοινωνία αφετέρου, η Ελλάδα είναι το μοναδικό κράτος από τα μέλη της Ε.Ε. το οποίο διαθέτει διακριτό υπουργείο για τα σχετικά με τη ναυτιλία ζητήματα (Novacapital Partners, 2010), ώστε κατ’ αυτόν τον τρόπο να ρυθμίζονται ενιαία και από ένα και μοναδικό φορέα τα σχετικά με τη ναυτιλία κάθε είδους και φύσεως ζητήματα.



Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ναυτιλία συνιστά έναν σημαντικό οικονομικό παραγωγικό κλάδο για την Ελλάδα, ενώ επιπλέον υποστηρίζεται (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991β) ότι η διαδικασία της μεταφοράς του προϊόντος συνιστά ένα στάδιο στην όλη διαδικασία παραγωγής του. Επομένως, σε αυτή τη βάση θα πρέπει να γίνει δεκτό πως η ναυτιλία είναι μία παραγωγική αμιγώς διαδικασία, και επομένως αποτελεί ένα μέρος της όλης “παραγωγής” στα πλαίσια της ελληνικής οικονομίας, και κατά συνέπεια δεν θα πρέπει να αντιμετωπισθεί ως μία απλή “παροχή” υπηρεσιών, εντασσόμενη στον τριτογενή τομέα της οικονομίας.

Η ελληνική ναυτιλία, θεωρείται ως ένας αξιόπιστος στρατηγικός παράγοντας για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών σε εμπορεύματα των ανεπτυγμένων κρατών σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό των παγκόσμιων μεταφορικών αναγκών καλύπτεται από την ελληνική ναυτιλία (Gratsos, 2012). Από την άλλη πλευρά, σε σχέση με τη διεθνή δραστηριοποίηση της ελληνικής ναυτιλίας σημειώνεται (Μπραγουδάκης και Παναγιώτου, 2010) σχετικά ότι οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα συνιστούν για την Ελλάδα μία μείζονος σημασία συνιστώσα αναφορικά με τις διεθνείς της συναλλαγές.

Όσον αφορά γενικότερα την ποντοπόρο ναυτιλία, θεωρείται ότι είναι μία διεθνής επιχειρηματική δραστηριότητα, της οποίας το εισόδημα βασίζεται στις τιμές των ναύλων, οι οποίοι συνάπτονται συνήθως πέραν των στενών εθνικών πλαισίων, και κατά συνέπεια το εισόδημα εκείνο το οποίο αποκτάται από έναν εθνικό εμπορικό στόλο ο οποίος δραστηριοποιείται σε διεθνές επίπεδο είναι δύσκολο να υπολογισθεί με αποτέλεσμα να κατατάσσεται στους λεγόμενους “άδηλους πόρους” (Harlaftis and Kostelenos, 2006). Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται (Μπραγουδάκης και Παναγιώτου, 2010) πως οι εισπράξεις από τη διενέργεια θαλασσίων μεταφορών διαδραματίζουν ιδιαιτέρως σημαντικό ρόλο στην κάλυψη του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας. Επομένως, η δραστηριοποίηση της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο έχει σημαντικό αντίκτυπο στην εθνική ελληνική οικονομία, κατά τη βάση των προηγουμένως αναφερθέντων.

Εκτός από τη συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως αυτή οριοθετήθηκε παραπάνω, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένας σημαντικός τομέας της ελληνικής ναυτιλίας είναι και η ακτοπλοΐα: η γεωμορφολογία της ελληνικής επικράτειας είναι εκείνο το στοιχείο το οποίο καταδεικνύει και τη

σημασία του τομέα της ακτοπλοΐας, δεδομένου ότι η Ελλάδα έχει μία ακτογραμμή μήκους 17.204 χιλιομέτρων, ενώ υπάρχουν και 3.200 μικρά και μεγάλα νησιά (Roucounas, 1997). Λαμβάνοντας υπόψη τη συγκεκριμένη γεωμορφολογία του ελλαδικού χώρου κυρίως υποστηρίζεται (Lekakou, Papandreou και Stergiopoulos, 2002) ότι η ακτοπλοΐα είναι ένας οικονομικός τομέας μείζονος σημασίας όχι μόνο για την εκτέλεση των μεταφορών μεταξύ του ηπειρωτικού και του νησιωτικού χώρου, αλλά επιπλέον και για την συνοχή ολόκληρου του ελληνικού έθνους, και επομένως η σημασία της δεν περιορίζεται σε αμιγώς οικονομικά πλαίσια αλλά αποκτά μία ευρύτερη εθνική διάσταση.

Εκτός από την ακτοπλοΐα, με την έννοια της τακτικής εκτέλεσης δρομολογίων για την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών της νησιωτικής κυρίως ελληνικής επικράτειας θα πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω της γεωμορφολογίας της Ελλάδας υπάρχει και ένας άλλος τομέας τουριστικής εν γένει δραστηριότητας που άπτεται και της ναυτιλίας γενικότερα, ο οποίος αποτελεί αντικείμενο ελληνικού ενδιαφέροντος και συγκεκριμένα αυτός της κρουαζιέρας, ιδίως λόγω των πρόσφατων εξελίξεων σε θεσμικό πλαίσιο οι οποίες έχουν υιοθετηθεί από την ελληνική πολιτεία.

Όσον αφορά πάντως μία ειδοποιό διαφορά μεταξύ της ποντοπόρου ναυτιλίας και της “εθνικής” ναυτιλίας, με την έννοια της δραστηριοποίησής της εντός του εθνικού “κορμού” και όχι σε διεθνές πλαίσιο, το μέγιστο τμήμα της οποίας συνιστά η ακτοπλοΐα, υποστηρίζεται (Gratsos, 2012) ότι ενώ η ποντοπόρος ελληνική ναυτιλία είναι αποτελεσματική, ανταγωνιστική και αναπτυσσόμενη, η εθνική ελληνική ναυτιλία στερείται ανταγωνιστικότητας και αποτελεσματικότητας, λόγω των πολλαπλών κρατικών παρεμβάσεων στο συγκεκριμένο πεδίο. Κατά συνέπεια, η συγκεκριμένη άποψη υποστηρίζει ότι η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κατά βάση αδέσμευτη και ακηδεμόνευτη από κάθε είδους θεσμικές παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους, οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν κατά τρόπο δυσμενή την όλη λειτουργία και την αποτελεσματικότητά της.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, μόνο σχετικώς πρόσφατα ( και ειδικότερα περίπου στα μέσα της δεκαετίας του 1980) άρχισε τη διαμόρφωση μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, στα πλαίσια της εναρμόνισης των εθνικών πολιτικών αναφορικά με τα ναυτιλιακά εν γένει ζητήματα (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007), ενώ μέχρι τότε τα γενικότερα

ναυτιλιακά ζητήματα δεν αποτελούσαν έναν τομέα εμπλοκής της νομοθετικής δράσης των Ευρωπαϊκών Κοινοτικών οργάνων.

Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα συμμετέχει από το 1981 ενεργά στην όλη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, αρχικά ως μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και εν συνεχεία ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά την υπογραφή της σχετικής Συνθήκης για τη δημιουργία της. Μέσα στα πλαίσια της κοινοτικής έννομης τάξης, μία θεμελιώδης αρχή η οποία διέπει ολόκληρο το ευρωπαϊκό οικοδόμημα έχει να κάνει ειδικότερα με την επιδίωξη κοινών οικονομικών στόχων, και τα ευρωπαϊκά όργανα έχουν την αρμοδιότητα να προβλέψουν με πράξεις του παράγωγου ευρωπαϊκού δικαίου τις λεπτομέρειες εκείνες με τις οποίες θα καταστεί στην πράξη δυνατή η πραγματοποίηση των συγκεκριμένων αυτών κοινών οικονομικών στόχων (Στάγκος και Σαχπεκίδου, 2000: 49). Και μέσα στα πλαίσια της συγκεκριμένης διαδικασίας βαθμιαίας ενοποίησης, τα εθνικά όργανα παραχωρούν προς τα ευρωπαϊκά όργανα την αρμοδιότητα να νομοθετούν, θεσπίζοντας κανόνες δικαίου οι οποίοι ισχύουν στα κράτη μέλη. Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί ότι ορισμένες κατηγορίες νομοθετικών πράξεων των ευρωπαϊκών οργάνων, όπως οι κανονισμοί, έχουν άμεση ισχύ στα κράτη-μέλη, χωρίς να απαιτείται καμία πράξη εθνικού κρατικού οργάνου για να μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην επικράτειά τους (Στάγκος και Σαχπεκίδου, 2000: 204). Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα καθίσταται απολύτως σαφές ότι η ενωσιακή νομοθεσία αποτελεί πλέον αναπόσπαστο μέρος της εθνικής νομοθεσίας, και μέσα σε αυτό το πλαίσιο υποκαθίσταται και η αρμοδιότητα των εθνικών οργάνων από εκείνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η όλη προσπάθεια της Ελλάδας για τη συμμετοχή της στην Ο.Ν.Ε. άρχισε από το έτος 1994, και μάλιστα σημειώνεται χαρακτηριστικά (Αναστασάτος, 2011) ότι εν όψει του συγκεκριμένου στόχου, η νομισματική πολιτική της χώρας επωμίσθηκε με ένα σημαντικό βάρος ώστε να καταστεί τελικά δυνατή η εκπλήρωση των κριτηρίων ένταξης στην Ο.Ν.Ε., Πάντως, μέσα στο ίδιο πλαίσιο σημειώνεται πως η Ελλάδα κατά το χρόνο της ένταξής της στην Ο.Ν.Ε. δεν είχε ακόμη πραγματοποιήσει τις αναγκαίες εκείνες μεταρρυθμίσεις στις αγορές προϊόντων και εργασίας, ώστε να είναι δυνατή η αντιμετώπιση του προβλήματος του πληθωρισμού (Αναστασάτος, 2011). Για την ένταξη της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. έχει υποστηριχθεί χαρακτηριστικά (Αργυρός, 2004) πως αποτελούσε ένα γεγονός μεγάλης οικονομικής σημασίας, το οποίο είχε ως

αποτέλεσμα τη ριζική μεταβολή του περιβάλλοντος εντός του οποίου οι ελληνικές κρατικές αρχές ασκούν την μακροοικονομική τους πολιτική, ενώ χαρακτηριζόμενη η συμμετοχή στο κοινό νόμισμα ως μία δομική αλλαγή μόνιμου χαρακτήρα θα έχει επιπτώσεις σε ολόκληρο το φάσμα του ελληνικού οικονομικού συστήματος.

Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων εισαγωγικών παρατηρήσεων και επισημάνσεων, μέσα στα πλαίσια της παρούσας εργασίας ειδικότερα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε να προσεγγισθεί το ζήτημα εν γένει της συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία κατά την παρελθούσα δεκαετία, με έμφαση αναφορικά στη συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου στο ελληνικό Α.Ε.Π. Ειδικότερα, στα πλαίσια της ανωτέρω ενασχόλησης και προσέγγισης του υπό εξέταση ζητήματος:

α) Προσεγγίζεται η επιρροή η οποία έχει ασκηθεί στην ελληνική ναυτιλία λόγω της εισδοχής και συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. γενικότερα, όπως αυτή η επιρροή αποτυπώνεται ειδικότερα στα υπάρχοντα στοιχεία για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας στο υπό εξέταση χρονικό διάστημα.

β) Ακολούθως, εξετάζεται η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως και το 2008, οπότε και ξέσπασε η οικονομική κρίση. Μέσα στο ίδιο πλαίσιο, προσεγγίζεται η αντίστοιχη συνεισφορά άλλων οικονομικών κλάδων για το ίδιο προαναφερόμενο χρονικό διάστημα, και λαμβάνει χώρα σύγκριση αυτών με την τάση η οποία παρατηρείται αναφορικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π.

γ) Περαιτέρω, εξετάζεται η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το 2008 έως και το 2010, οπότε και έχει εκδηλωθεί πλέον η οικονομική κρίση καθώς και τα δυσμενή εξ αυτής αποτελέσματα σε οικονομικό επίπεδο. Μέσα στο ίδιο πλαίσιο, προσεγγίζεται η αντίστοιχη συνεισφορά άλλων οικονομικών κλάδων για το ίδιο προαναφερόμενο χρονικό διάστημα, και λαμβάνει χώρα σύγκριση αυτών

δ) Τέλος λαμβάνει χώρα μία προσέγγιση αναφορικά με τους τρόπους εκείνους με τους οποίους θα ήταν δυνατόν η ελληνική ναυτιλία να αποτελέσει ένα “μοχλό” διεξόδου από την οικονομική κρίση για την Ελλάδα, ενώ στο ίδιο πλαίσιο θα λάβει χώρα και η διατύπωση προτάσεων αναφορικά με τις δυνατότητες αξιοποίησης των δυνάμεων της ναυτιλίας, σε οικονομικό επίπεδο, προκειμένου να συνεισφέρουν στο μέγιστο δυνατό βαθμό στην αντιμετώπιση της παρούσας οικονομικής κρίσης.

## **2. Η επιρροή της Ο.Ν.Ε. στο ελληνικό Α.Ε.Π.**

Μέσα στα πλαίσια της παρούσας, καταρχήν θα προσεγγισθεί το ζήτημα του κατά πόσον η εισοδος και συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. επηρέασε και κατά ποιον τρόπο την ελληνική οικονομία καταρχήν, και το ελληνικό Α.Ε.Π. ειδικότερα. Η εν λόγω εξέταση θα λάβει χώρα επί τη βάσει των πραγματικών δεδομένων της ελληνικής οικονομίας, όπως αυτά παρέχονται από τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για το υπό κρίση χρονικό διάστημα, ώστε να διαφανεί η εξέλιξη και οι τάσεις του κυρίως μετά την εισδοχή και ένταξη της χώρας στην Ο.Ν.Ε.

### **2.1 Συμμετοχή στην Ο.Ν.Ε. και εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π.**

Ως Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.) ορίζεται το σύνολο των υλικών αγαθών και υπηρεσιών οι οποίες έχουν παραχθεί στη διάρκεια μίας συγκεκριμένης περιόδου (Δαμασκηνίδης, 1985: 366).

Υπό μία άλλη προσέγγιση (Κυριαζόπουλος και Τσέλης, 2012), ως Α.Ε.Π. ορίζεται ειδικότερα το σύνολο των προϊόντων και αγαθών τα οποία παράγει η οικονομία μιας χώρας, το οποίο σύνολο εκφράζεται σε χρηματικές μονάδες, δηλαδή πρόκειται για τη συνολική αξία όλων των αγαθών τα οποία παράχθηκαν κατά τη διάρκεια ενός έτους σε μία χώρα. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται (Κυριαζόπουλος και Τσέλης, 2012) ότι για να μπορέσει να λάβει χώρα η σύγκριση του Α.Ε.Π. μία χώρας σε δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους, θα πρέπει να αφαιρεθεί προηγουμένως η αύξηση των τιμών, καθόσον το Α.Ε.Π. είναι δυνατόν να έχει αυξηθεί σε απόλυτο μέγεθος μολονότι η παραγωγή παραμένει η ίδια, εάν στο μεταξύ έχει αυξηθεί η τιμή της παραγωγής. Επομένως, οι απόλυτοι αριθμοί αναφορικά με το Α.Ε.Π. από μόνοι τους είναι δυνατόν να είναι πλασματικοί, και να μην αντικατοπτρίζουν την απόλυτη πραγματικότητα εφόσον υπάρχει το ενδεχόμενο να μην συνυπολογίζεται η επελθούσα στο μεταξύ αύξηση των τιμών.

Στον παρακάτω Πίνακα 1 εμφανίζεται η εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π. σε απόλυτους αριθμούς κατά την προηγούμενη δεκαετία, και συγκεκριμένα από το 2000 έως και το έτος 2010. Επομένως, η εν λόγω εξέλιξη καταλαμβάνει τα δύο προηγούμενα έτη προ της εισόδου της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., ενώ δεικνύει και τη μετέπειτα εξέλιξη για έναν

ικανό αριθμό ετών, και επιπλέον περιλαμβάνει και την εξέλιξη του συγκεκριμένου στοιχείου μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης.

**Πίνακας 1: Η εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π. μεταξύ 2000-2010 (σε εκατομμύρια ευρώ)**

2000	136.281
2001	146.428
2002	156.615
2003	172.431
2004	185.266
2005	193.050
2006	208.893
2007	222.771
2008	232.920
2009	231.642
2010	227.318

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Σε συνέχεια του περιεχομένου του παραπάνω Πίνακα 1, στον παρακάτω Πίνακα 2 εμφανίζεται η εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π. για το υπό κρίση εν προκειμένω χρονικό διάστημα αναφορικά με την ποσοστιαία μεταβολή του σε ετήσια βάση.

**Πίνακας 2: Η εξέλιξη της ετήσιας ποσοστιαίας μεταβολής του ελληνικού Α.Ε.Π. μεταξύ 2001-2010**

2001	7,44
2002	6,95
2003	10,09
2004	7,44
2005	4,2
2006	8,2
2007	6,16
2008	4,55
2009	-0,54
2010	-1,86

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει πως παρατηρείται μία σταθερή ανοδική τάση του ελληνικού Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το 2001 έως και το 2008, σε σημείο ώστε σχεδόν να υπάρχει υπερδιπλασιασμός του αναφορικά τις απόλυτες τιμές του σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο της δεκαετίας.

Θα πρέπει καταρχήν να σημειωθεί ότι κατά το έτος 2001, δηλαδή το τελευταίο έτος πριν από την εισδοχή και τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., παρατηρείται μία ιδιαίτερος σημαντική αύξηση του ελληνικού Α.Ε.Π. σε ποσοστιαία βάση (7,44%), η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εφάμιλλη αυτής της ανοδικής τάσης η οποία έμελλε να ακολουθήσει μετά την συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. Επίσης, στο όλο αυτό το χρονικό διάστημα μεταξύ 2001 και 2008 και την ανοδική τάση η οποία σημειώνεται παραπάνω, τυγχάνει αξιοπρόσεκτο το γεγονός ότι το 2003, δηλαδή το δεύτερο έτος της συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., λαμβάνει χώρα μία εντυπωσιακή αύξηση σε ποσοστιαία βάση του ελληνικού Α.Ε.Π. (10,09%) σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Μεταξύ των ετών 2001 και 2008 παρατηρείται μία μέση αύξηση του ελληνικού Α.Ε.Π. της τάξης του 6,79% σε ετήσια βάση αναφορικά με τους απόλυτους αριθμούς του, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 1.

Αντιθέτως, κατά το έτος 2009 σημειώνεται μία ελαφρά κάμψη του ελληνικού Α.Ε.Π. σε σύγκριση με την αμέσως προηγούμενη χρονιά, ενώ μία περαιτέρω κάμψη παρατηρείται

κατά το έτος 2010 ομοίως σε σχέση με τα στοιχεία για το αμέσως προηγούμενο έτος 2009. Επομένως, η εν λόγω μείωση αναφορικά με τους απόλυτους αριθμούς του Α.Ε.Π. παρουσιάζεται μετά την επέλευσης της οικονομικής κρίσης των ετών 2008-2009.

Σε κάθε περίπτωση όμως, παρά την προαναφερόμενη μείωση μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, το ελληνικό Α.Ε.Π. παραμένει σε ιδιαιτέρως υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με το αντίστοιχο το οποίο παρατηρείται προ της εισόδου της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., καθώς και το υπάρχον κατά το έτος της εισδοχής της χώρας στην Ο.Ν.Ε., δηλαδή κατά το 2002.

Κατά συνέπεια, με βάση τα προαναφερόμενα στοιχεία όπως αυτά εμπεριέχονται στον ανωτέρω Πίνακα 1, και με βάση την αριθμητική αύξηση του Α.Ε.Π. κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 2000 και 2008, είναι σε θέση να επιβεβαιώσουν καταρχήν στο συμπέρασμα πως υπήρχε μία μεγάλη ανάπτυξη στην Ελλάδα για το προαναφερόμενο χρονικό διάστημα, κάτι το οποίο επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία αναφορικά με την ποσοστιαία εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα όπως εμφανίζεται στον ανωτέρω παρατιθέμενο Πίνακα 2.

Σε σχέση με την ανωτέρω παρατηρούμενη τάση, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά η μεγέθυνση μίας οικονομίας, υπό την έννοια της ανάπτυξης, οφείλεται κυρίως στους βασικούς συντελεστές παραγωγής, δηλαδή το κεφάλαιο, την εργασία και τη βελτίωσή της, καθώς και στην τεχνολογία και τους λοιπούς συντελεστές της μεγέθυνσης (Πετράκης, 2010: 1). Βάσει των προαναφερομένων, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει πως η διαμόρφωση των βασικών συντελεστών της παραγωγής κατά το συγκεκριμένο εν προκειμένω χρονικό διάστημα ήταν ο παράγοντας εκείνος στον οποίο οφείλεται η ανωτέρω παρατηρούμενη σημαντική αύξηση του ελληνικού Α.Ε.Π.

Σχετικά με το ζήτημα της ανάπτυξης παρατηρείται (Πετράκης, 2010:62) ότι το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. δεν είναι σε θέση ώστε να αντικατοπτρίζει με σαφήνεια αλλά και με ακρίβεια το επίπεδο ανάπτυξης μίας χώρας: κατά συνέπεια, η κατά κεφαλήν άνοδος του ελληνικού Α.Ε.Π. για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα η οποία προκύπτει από τα ανωτέρω (εφόσον γίνει δεκτό ότι ο ελληνικός πληθυσμός σε γενικές γραμμές παρέμεινε σταθερός για το αυτό χρονικό διάστημα) δεν αντικατοπτρίζει και με ακριβείς όρους αλλά και με τρόπο σαφή το επίπεδο ανάπτυξης της Ελλάδας. Επίσης, σε σχέση με το συγκεκριμένο σημείο θα πρέπει να σημειωθεί πως αναφέρεται χαρακτηριστικά



(Σπηλιοπούλου, 2011) ότι το 88% περίπου του ελληνικού ΑΕΠ κατά την περίοδο 2000-2009 αντιστοιχεί σε κατανάλωση. Εάν λάβουμε ως βάση της προσέγγισής μας και θεωρήσουμε ως σταθερό τον ελληνικό πληθυσμό για το υπό κρίση χρονικό διάστημα στα 10 εκατομμύρια, προκύπτει ότι ενώ το έτος 2001 το μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα ήταν 13,628 ευρώ, το έτος 2008 (οπότε και η αύξηση του Α.Ε.Π. έφθασε στο αποκορύφωμά της) ανερχόταν στα 23,292 ευρώ, δηλαδή σε ένα χρονικό διάστημα 7 ετών παρουσιάζεται μία αύξηση του μέσου κατά κεφαλήν εισοδήματος της τάξης του 70% σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Τα παραπάνω στοιχεία δεικνύουν όπως προαναφέρθηκε μία αντιστροφή της τάσης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας από το 2008 και εντεύθεν, οπότε και παρατηρείται μία μείωση του Α.Ε.Π. σε σχέση με τα αποτελέσματα του αμέσως προηγούμενου έτους. Εν πρώτοις, θα μπορούσε να αναφερθεί πως το βασικό στοιχείο το οποίο διαφοροποιεί την όλη πορεία σε σχέση με το προηγούμενο χρονικό διάστημα είναι η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης από το έτος 2008 και εντεύθεν.

Σε σχέση με την προηγούμενη διαπίστωση, θα πρέπει να σημειωθεί πως η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του έτους 2008 δεν ήταν δυνατόν να αφήσει ανεπηρέαστη την ελληνική οικονομία, μολονότι παρατηρείται (Κότιος, 2011) ότι οι αρχικές επιδράσεις αυτής της παγκόσμιας κρίσης ήταν ήπιες συγκριτικά με τις αντίστοιχες σε άλλες χώρες, δεδομένου ότι οι αρχικές επιδράσεις της στην πραγματική οικονομία ήταν σχετικά ήπιες, με εξαίρεση δύο τομείς: τον τουρισμό και τη ναυτιλία. Επομένως, η παγκόσμια οικονομική κρίση του έτους 2008 εξαρχής έπληξε μεταξύ άλλων και τη ναυτιλία, μολονότι δεν επηρέασε καταρχήν ουσιωδώς άλλους τομείς παραγωγικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Όπως αναφέρεται περαιτέρω χαρακτηριστικά (Καραμούζης και Αναστασάτος, 2011), η ελληνική δημοσιονομική κρίση κατέδειξε με τον πλέον σαφή τρόπο τις εγγενείς αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας, οι οποίες κατά βάση οφείλονταν στις μη διατηρήσιμες στρεβλώσεις του ελληνικού παραγωγικού προτύπου το οποίο ακολούθησε η χώρα κυρίως κατά την τελευταία 15ετία. Κατά τη συγκεκριμένη άποψη, η έντονη παρουσία του κράτους και οι παρεμβάσεις από την πλευρά του ήταν ο βασικός παράγοντας εκείνος ήταν ο πλέον βασικός για την όλη δυσμενή οικονομική κατάσταση της χώρας, σε συνδυασμό με τα αυξημένα δημοσιονομικά ελλείμματα. Από εκεί και έπειτα, η παρούσα οικονομική κρίση έχει δύο ουσιαστικές παραμέτρους: καταρχήν, τη

μείωση του Α.Ε.Π., και κατά δεύτερον την όξυνση των προβλημάτων των δημοσίων οικονομικών της χώρας, λόγω του υπάρχοντος ελλείμματος, το οποίο διογκώνεται κυρίως λόγω της μείωσης του Α.Ε.Π. (Φακιόλας, 2011).

Σε σχέση με την οικονομική κρίση του έτους 2008, θεωρείται ως η μεγαλύτερη οικονομική κρίση η οποία έχει σημειωθεί ποτέ μετά την ωρίμανση της ελληνικής οικονομίας (Πετράκης, 2010: 163). Επιπλέον, η συγκεκριμένη οικονομική κρίση μεταξύ άλλων ανέδειξε και στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις εγγενείς αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας (Πετράκης, 2010: 164). Από την άλλη πλευρά, σημειώνεται (Πετράκης, 2010: 175-176) ότι τα τέσσερα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομικής κρίσης είναι ειδικότερα τα εξής ως κάτωθι:

α) Καταρχήν, η ελληνική οικονομία ήταν ήδη “εξασθενημένη” κατά τη χρονική στιγμή της εμφάνισης της οικονομικής κρίσης, και τούτο υπό την έννοια ότι είχε σε μείζονα βαθμό εξαντληθεί το δημοσιονομικό έλλειμμα, το οποίο αποτελεί και το πλέον “κλασικό” μέσο προκειμένου να καταστεί σε δεδομένη στιγμή δυνατή η αντιμετώπιση μίας δημοσιονομικής κρίσης.

β) Το βασικό χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης οικονομικής κρίσης συνίστατο κυρίως στη μείωση της ζήτησης, ενώ ένα βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας είναι ο μεγάλος σκιώδης τομέας (σε σύγκριση με άλλες χώρες- μέλη του Ο.Ο.Σ.Α.) και με μικρή έκθεση στην εξωτερική διεθνή οικονομία.

γ) Λόγω της συγκεκριμένης κρίσης απειλήθηκε η όλη σταθερότητα του ελληνικού τραπεζικού τομέα.

δ) Συνεπεία της οικονομικής κρίσης επήλθε ως αποτέλεσμα δραματική επιδείνωση των δημοσίων οικονομικών.

Με βάση τα προαναφερόμενα, θα μπορούσε κανείς να συμπεράνει εν κατακλείδι πως η όλη εισδοχή και συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. από το έτος 2002 και μέχρι το έτος 2010 φαίνεται να ταυτίζεται χρονικά με μία εντυπωσιακών διαστάσεων αύξηση του Α.Ε.Π. σε ετήσια βάση μέχρι και το έτος 2008, ενώ κατά τα έτη 2009 και 2010 η τάση αντιστρέφεται και γίνεται πλέον αρνητική, κάτι το οποίο φαίνεται να αποδίδεται εν πρώτοις την εμφάνιση και τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Η εν λόγω αύξηση του Α.Ε.Π. συνολικά έχει οδηγήσει και σε ιδιαίτερος σημαντική αύξηση του μέσου κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. στην Ελλάδα για το υπό εξέταση εν προκειμένω χρονικό διάστημα, ενώ σε κάθε περίπτωση ακόμη και μετά την εμφάνιση της οικονομικής

κρίσης τα στοιχεία αναφορικά με το απόλυτο μέγεθος του ελληνικού Α.Ε.Π. παραμένουν ιδιαίτερος αυξημένα σε σχέση με εκείνα τα οποία αφορούν το προ της εισδοχής και συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα.

Από το σύνολο των προαναφερομένων θα μπορούσαν εν κατακλείδι να συναχθούν τα εξής συνοπτικά συμπεράσματα:

α) Η ελληνική οικονομία, παρουσιάζει μία μεγάλη ανάπτυξη μέχρι και το έτος 2008, με πολύ μεγάλη αύξηση του ελληνικού Α.Ε.Π. για το σχετικό χρονικό διάστημα.

β) Η προηγουμένως αναφερόμενη ανάπτυξη φαίνεται να έρχεται σε συνέχεια μίας αύξησης του ελληνικού Α.Ε.Π. σε ετήσια βάση και για το προ της ένταξης της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα, και κατ' αποτέλεσμα η συγκεκριμένη τάση δεν θα μπορούσε να αποδοθεί καθ' ολοκληρία στη συγκεκριμένη ένταξη, αν και η τελευταία μάλλον επηρέασε το ρυθμό της αύξησης του Α.Ε.Π. προς το θετικότερο.

γ) Η επέλευση της οικονομικής κρίσης έπληξε σε πολύ μεγάλο βαθμό την ελληνική οικονομία, και επηρέασε και την εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π. Από την άλλη πλευρά και εξ αντιδιαστολής, θα πρέπει να σημειωθεί πως όπως φαίνεται, η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. δεν αποτέλεσε έναν παράγοντα ο οποίος θα μπορούσε να συγκρατήσει και να μετριάσει τις δυσμενείς επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, κυρίως λόγω εγγενών προβλημάτων στην ελληνική οικονομία και της έλλειψης εκτέλεσης των απαιτούμενων διαρθρωτικών αλλαγών οι οποίες ήταν απαραίτητες για τον εξευρωπαϊσμό της ελληνικής οικονομίας και τη σύγκλιση της με τις οικονομίες των λοιπών κρατών μελών της Ο.Ν.Ε.

## **2.2 Επιρροή της Ο.Ν.Ε. στην Ελληνική Ναυτιλία**

Αφού εξετάστηκε ανωτέρω η όλη επιρροή της εισδοχής και συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. αναφορικά με την ελληνική οικονομία εν γένει και την εξέλιξη του ελληνικού Α.Ε.Π. ειδικότερα, θα ακολουθήσει η εξέταση των ζητημάτων τα οποία άπτονται της επιρροής την οποία έχει υποστεί η ελληνική ναυτιλία συνεπεία της Ο.Ν.Ε.

Θα πρέπει καταρχήν να σημειωθεί ότι ο τομέας της ναυτιλίας είναι μείζονος σημασίας για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι διά θαλάσσης μεταφέρεται το 90% περίπου του εξωτερικού εμπορίου της και το 41% περίπου του εσωτερικού εμπορίου της (Novacapital Partners, 2010).

Η ναυτιλία θεωρείται ως ιδιαιτέρως ζωτικής σημασίας κλάδος για το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας, κυρίως αναφορικά με τον τομέα της απασχόλησης ικανού αριθμού ελλήνων εργαζομένων, λαμβάνοντας υπόψη ότι εκτός της απασχόλησης μεγάλου αριθμού ναυτικών, δηλαδή των ατόμων τα οποία εργάζονται άμεσα στη ναυτιλία, υπάρχει και μία σειρά από εξαρτώμενες βοηθητικές και συναφείς της ναυτιλίας εργασίες, όπως οι ναυτικοί πράκτορες, οι προμηθευτές των πλοίων και οι ναυλομεσίτες (Novacapital Partners, 2010).

Προτού εξετασθεί η καθ' εαυτή οικονομική διάσταση και επιρροή της Ο.Ν.Ε. στην ελληνική ναυτιλία, κρίνεται σκόπιμο ότι θα πρέπει καταρχήν να λάβει χώρα μία συνοπτική προσέγγιση του θεσμικού πλαισίου της ελληνικής ναυτιλίας, σε σχέση ιδίως με τις μεταβολές οι οποίες έχουν επέλθει συνεπεία της συμμετοχής της Ελλάδας στις διαδικασίες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης γενικότερα. Εν συνεχεία, και μετά την συνοπτική προσέγγιση των μεταβολών σε θεσμικό πλαίσιο οι οποίες έχουν επέλθει συνεπεία της συμμετοχής της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, θα λάβει χώρα η προσέγγιση των αριθμητικών δεδομένων του ελληνικού στόλου και η εξέλιξή του τόσο στο πριν όσο και στο μετά την εισδοχή και συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα. Εκτός του ελληνικού στόλου, κρίνεται σκόπιμο μέσα στα πλαίσια της παρούσας να λάβει χώρα και η προσέγγιση των σχετικών ζητημάτων τα οποία αφορούν τον ελληνόκτητο στόλο, δηλαδή το στόλο εκείνο ο οποίος ανήκει στην πλοιοκτησία ελληνικών συμφερόντων, πλην όμως δεν είναι εγγεγραμμένος στο ελληνικό νηολόγιο αλλά φέρει σημαίες άλλων κρατών.

### **2.2.1 Η επιρροή στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας**

Η συμμετοχή της Ελλάδας στις διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, από την εισδοχή της χώρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, έχει οδηγήσει σε ιδιαιτέρως σημαντικές μεταβολές του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου της ελληνικής ναυτιλίας, το οποίο είχε διατηρηθεί επί μακρόν απaráλλακτο και αμετάβλητο. Και είναι αληθές πως το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας παρέμενε αμετάβλητο και με τάσεις προστατευτισμού από το ελληνικό κράτος για τα ελληνικά πλοία, άλλοτε με την επίκληση λόγω εθνικής ασφαλείας αναφορικά με τη διατήρηση του προνομίου του cabotage για τα υπό ελληνική σημαία πλοία (Petrova, 1997), είτε για λόγους προστασίας της απασχόλησης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, αναφορικά με

το επιτρεπτό της απασχόλησης και μη Ελλήνων σε υπό ελληνική σημαία πλοία, και κατόπιν άσκησης πίεσης από τα ναυτεργατικά σωματεία προς την ελληνική πολιτεία.

Ως ενδεικτικά στοιχεία των μείζονων μεταβολών του θεσμικού πλαισίου της ελληνικής ναυτιλίας οι οποίες έχουν επέλθει μέχρι σήμερα θα μπορούσαν να αναφερθούν οι εξής ως κάτωθι:

α) Η κτήση της ελληνικής εθνικότητας των πλοίων: ως εθνικότητα ενός πλοίου καλείται ο σύνδεσμος του πλοίου με μία συγκεκριμένη έννομη τάξη (Κιάντου-Παμπούκη, 1993: 45), ενώ η εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο ενός κράτους θεωρείται ως ένα ζήτημα μείζονος πολιτικής σημασίας, δεδομένου ότι άπτεται του ζητήματος της εθνικής κυριαρχίας του κράτους-σημαίας, και εκτός αυτού υφίσταται και μεγάλη οικονομική σημασία για το τελευταίο (Power, 1995: 49). Στην Ελλάδα οι προϋποθέσεις της αναγνώρισης ενός πλοίου ως ελληνικού και για να μπορεί να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο καθορίζονται ειδικότερα από τη διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1 του Κ.Δ.Ν.Δ. Σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη, για την αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η κυριότητά του να ανήκει σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα, ή σε υπηκόους των λοιπών κρατών μελών της Ε.Ε. ή σε εταιρείες των λοιπών κρατών της Ε.Ε. που αναφέρονται στο άρθρο 48 της ΣΕΚ. Επίσης τα προαναφερόμενα ισχύουν και για υπηκόους ή εταιρείες των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στον ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο, όπως ορίζει ειδικότερα το άρθρο 5 παρ. 3 του Κ.Δ.Ν.Δ. και επομένως και τα τελευταία πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) έχουν τη δυνατότητα να εγγράψουν πλοίο το οποίο ανήκει στην πλοιοκτησία τους στο ελληνικό νηολόγιο. Η προαναφερόμενη διάταξη του άρθρου 5 Κ.Δ.Ν.Δ. ισχύει ως έχει σήμερα και όπως αναφέρθηκε ανωτέρω μετά την τροποποίησή της από το άρθρο μόνο του π.δ. 11/2000. Η συγκεκριμένη νομοθετική παρέμβαση έλαβε χώρα από την πλευρά της Ελλάδας, μετά από μία μακρά εφαρμογή ενός καθεστώτος το οποίο απαιτούσε την ύπαρξη ελληνικών συμφερόντων κατά πλειοψηφία στην κυριότητα ενός πλοίου προκειμένου αυτό να εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο, μετά από την καταδίκη της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C 62/1996, η οποία σημειώθηκε μετά από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της Ελλάδας. Η συγκεκριμένη απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ειδικότερα ότι η Ελλάδα με την προηγούμενη υφιστάμενη πρόβλεψη και ρύθμιση της διάταξης του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. παραβίαζε τις διατάξεις της κοινοτικής

νομοθεσίας. Πάντως, αναγκαίο στοιχείο για την νηολόγηση εμπορικού πλοίου κατά τη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 5 Κ.Δ.Ν.Δ. είναι το να υφίσταται “εγκατάσταση” κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 43 της Σ.Ε.Κ. τόσο του νομικού όσο και του φυσικού προσώπου το οποίο αν και αλλοδαπό έχει δικαίωμα εγγραφής του υπό την κυριότητά του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, κατά την παρ. 1 του άρθρου 5, ενώ σε κάθε περίπτωση η διαχείριση θα πρέπει να ασκείται από την Ελλάδα, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι θα πρέπει να ασκείται αποκλειστικώς και μόνον από ελληνικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Σε κάθε περίπτωση, η εγγραφή ενός πλοίου πλέον στο ελληνικό νηολόγιο δε συναρτάται από την κατά πλειοψηφία ύπαρξη “ελληνικών” συμφερόντων, αλλά αρκεί και μόνο το πλοίο να ανήκει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μίας από τις ανωτέρω αναφερόμενες χώρες.

β) Η άρση του “καμποτάζ”: το cabotage είναι το προνόμιο εκείνο το οποίο τα παράκτια κράτη διαφυλάσσουν για τα πλοία εκείνα τα οποία φέρουν τη σημαία τους ώστε να εκτελούν τις εσωτερικές μεταφορές, είτε αποκλείοντας είτε περιορίζοντας τους αλλοδαπούς στη δραστηριοποίηση τους αναφορικά με το συγκεκριμένο οικονομικό τομέα (Parameswaran, 2004: 46). Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες αποτελείται κατά βάση από το νόμο 2932/2001, ο οποίος θεσπίστηκε σε συνέχεια του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Ο προαναφερθείς Κανονισμός ήταν το κοινοτικό νομοθετικό μέτρο το οποίο εισήγαγε την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλασσιών υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών (Mikroulea, 2009: 185). Από 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2002 ελεύθερη η παροχή θαλάσσιων μεταφορών επ’ αμοιβή από πλοιοκτήτη Κράτους Μέλους της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. (πλην Ελβετίας), και επιπροσθέτως είναι δυνατή η εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών από πλοία τα οποία είναι νηολογημένα τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. (πλην Ελβετίας), και φέρουν τη σημαία του. Επομένως, μετά από τη συγκεκριμένη εν προκειμένω αναφερόμενη θεσμικού επιπέδου μεταβολή, η συμμετοχή στον τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας δε συνιστά ένα αποκλειστικό προνόμιο των υπό ελληνική σημαία πλοίων, αλλά είναι δυνατή πλέον και η δραστηριοποίηση και πλοίων τα οποία φέρουν μία από τις σημαίες εκείνες οι οποίες αναφέρονται ανωτέρω.

γ) Η στελέχωση των πλοίων: Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. η ναυτική εργασία επί ελληνικών πλοίων επιτρέπεται μόνο στους απογεγραμμένους προς τούτο (άρθρο 56 παρ. 1), ενώ μία εκ των προϋποθέσεων απογραφής θα πρέπει να είναι η κτήση της ελληνικής ιθαγένειας (άρθρο 57 παρ. 1). Η προηγούμενη ρύθμιση, η οποία ίσχυσε για μεγάλο χρονικό διάστημα, πλέον έχει μεταβληθεί και επιτρέπεται η ναυτολόγηση σε υπό ελληνική σημαία πλοία σε υπηκόους των κρατών μελών της Ε.Ε. καθώς και του Ε.Ο.Χ., οι οποίοι κατά τη νομοθεσία του κράτους τους έχουν την ιδιότητα του ναυτικού, και τα συγκεκριμένα πρόσωπα πλέον έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί των ελληνικών εμπορικών πλοίων κάθε κατηγορίας με τους Έλληνες ναυτικούς και τις θέσεις οι οποίες επιφυλάσσονται για αυτούς (άρθρο 2 παρ. 1 εδ. α' π.δ. 12/1993). Επίσης, η εφαρμογή της προαναφερόμενης ρύθμισης έχει επεκταθεί, και στους υπηκόους των κρατών μελών της Ε.Ζ.Ε.Σ., πλην Ελβετίας (άρθρο 2 π.δ. 315/1995). Αξίζει να σημειωθεί ότι όλως προσφάτως (με το π.δ. 3/2011) τροποποιήθηκαν οι προϋφιστάμενες ρυθμίσεις αναφορικά με τη θέση του πλοίαρχου και του νόμιμου αναπληρωτή του επί Ελληνικών εμπορικών πλοίων, και πλέον είναι δυνατή η ναυτολόγησή τους σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία, εφόσον διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα καθώς και επάρκεια γνώσης της Ελληνικής γλώσσας προς εξασφάλιση της επικοινωνίας με τις Ελληνικές Αρχές και κατανόησης με σαφήνεια και ακρίβεια της Ελληνικής ναυτιλιακής νομοθεσίας, που επιτρέπει τη διαχείριση εγγράφων σχετικών με τη λειτουργία του πλοίου και την άσκηση των καθηκόντων με τα οποία είναι επιφορτισμένος ο πλοίαρχος. Κατά συνέπεια, η στελέχωση των ελληνικών πλοίων δεν πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο σε απογεγραμμένους ναυτικούς οι οποίοι έχουν την ελληνική ιθαγένεια, αλλά μπορούν να στελεχώνονται και από πρόσωπα τα οποία φέρουν την ιθαγένεια των κρατών εκείνων τα οποία αναφέρονται ανωτέρω.

Οι παραπάνω αναφερόμενες θεσμικού επιπέδου μεταβολές είναι προφανές ότι έχουν αλλοιώσει σε κάποιο βαθμό την ελληνική ναυτιλία, στο βαθμό που πλέον η “ελληνική” δεν συναρτάται με την εθνικότητα των συμφερόντων του πλοιοκτήτη, αλλά με την απλή εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, ασχέτως της “εθνικότητας” των συμφερόντων.

Πέραν των ανωτέρω και όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007), η ελληνική ναυτιλία μέσα στο πλαίσιο της Ε.Ε. όσο και της Ε.Κ. έχει

επηρεαστεί πολλαπλώς, τόσο θετικά όσο και αρνητικά. Εκτός αυτού, λόγω της μεγάλης ισχύος της ελληνικής ναυτιλίας και της συνεισφοράς της στο παγκόσμιο εμπόριο, είναι σε θέση να επηρεάζει τις αποφάσεις εκείνες οι οποίες λαμβάνονται μέσα στο πλαίσιο της Ε.Ε. και να διαδραματίζει αποφασιστικό και καίριο ρόλο κατά τη λήψη τους (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007). Επομένως, παρά την όποια επιρροή, η Ελλάδα έχει και την ισχύ ώστε να κινεί τις εξελίξεις και να επηρεάζει τη λήψη των αποφάσεων προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση.

Παρά τα ανωτέρω, και τις όποιες μεταβολές έχουν λάβει χώρα σε θεσμικό πλαίσιο λόγω της συμμετοχής της Ελλάδας στις διαδικασίες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει ένας “πυρήνας” θεσμικού πλαισίου ο οποίος δεν έχει θιγεί, και διατηρείται σε ισχύ από την Ελληνική Πολιτεία: η νομοθεσία περί προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού, βάσει της οποίας εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο το σύνολο των ποντοπόρων υπό ελληνική σημαία πλοίων.

Η βασική νομοθεσία της προστασίας των κεφαλαίων εξωτερικού περιλαμβάνεται στο ν.δ. 2687/1953 “Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού”, στο οποίο βασική διάταξη για την εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο ως κεφαλαίων εξωτερικού αποτελεί αυτή του άρθρου 13 (όπως με αυθεντικό τρόπο ερμηνεύθηκε με το ν.δ. 2928/1954).

Θα πρέπει εξαρχής στο σημείο αυτό να γίνει μνεία ότι η παραπάνω νομοθεσία απολαμβάνει αυξημένης τυπικής ισχύος, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 107 του εν ισχύ Ελληνικού Συντάγματος, δηλαδή δεν είναι στην ευχέρεια του εκάστοτε κοινού νομοθέτη να την τροποποιήσει αυτοβούλως κατά την κρίση του σε δεδομένη στιγμή, και αυτό προφανώς για το λόγο ότι σκοπός είναι η προσέλκυση κεφαλαίων στην Ελλάδα χωρίς ο επενδυτής να διατρέχει τον κίνδυνο δυσμενούς και μονομερούς από την κρατική εξουσία μεταβολής των όρων της επένδυσης σε απροσδιόριστο χρόνο μελλοντικά.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του παραπάνω νομοθετήματος είναι ότι παρέχει στην εκάστοτε κυβέρνηση την απόλυτη ευχέρεια ώστε να διαπραγματευτεί με τον επιθυμούντα να επενδύσει στη χώρα κεφαλαιούχο, και στην περίπτωση κατά την οποία κρίνει συμφέροντες τους όρους να δεχθεί τα συγκεκριμένα κεφάλαια εξωτερικού για παραγωγικές επενδύσεις στη χώρα. Στην περίπτωση κατά την οποία η κυβέρνηση συμφωνήσει με τον κεφαλαιούχο, δεσμεύεται και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να



μεταβάλει μονομερώς τους όρους υπό τους οποίους καταρτίστηκε η συγκεκριμένη σύμβαση.

Πάντως, θα πρέπει να γίνει μνεία ότι πλέον οι διατάξεις του παραπάνω νομοθετήματος αναφορικά με το συναλλαγματικό καθεστώς των ξένων επενδύσεων δεν παρουσιάζουν σήμερα παρά θεωρητικό μόνον ενδιαφέρον μετά την έκδοση: α) τουπ.δ. 170/1986, το οποίο, εν όψει και των προβλεπομένων στα άρθρα 67 και επόμενα της Συνθήκης της Ρώμης απελευθέρωσε την κίνηση των κεφαλαίων μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών κρατών- μελών της Κοινότητας, και β) της υπ' αριθμ. 825/25-7-86 πράξης του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με την οποία η απελευθέρωση επεκτάθηκε και στις άμεσες επενδύσεις οι οποίες προέρχονται από τρίτες χώρες.

Στην πράξη, νηολογούνται ως κεφάλαια εξωτερικού πλοία μεγαλύτερης ολικής χωρητικότητας των 1500 κόρων, τα οποία ανήκουν σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, κατά κανόνα χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ως απαραίτητο προαπαιτούμενο για την έκδοση της εγκριτικής πράξεως είναι η προσκόμιση από τους ενδιαφερόμενους της "βεβαίωσης ελληνικότητας" των συμφερόντων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, η οποία βεβαίωση εκδίδεται από την οικεία Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Επομένως, δεν είναι δυνατή η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων τα οποία ανήκουν κατά πλειοψηφία σε "κοινοτικά" (εκτός ελληνικών) κεφάλαια, με τη διαδικασία της εισαγωγής στη χώρα κεφαλαίων εξωτερικού, και επομένως οι κοινοτικοί δεν μπορούν να απολαύσουν των ευεργετικών συναφών διατάξεων για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων με τη συγκεκριμένη νομοθεσία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο περιορισμός ο οποίος αφορά τα κοινοτικά "νομικά" και "φυσικά" πρόσωπα από την Ελληνική Διοίκηση θεωρείται ότι είναι σύμφωνος με το σκοπό του ν.δ. 2687/1953, όπως σαφώς τούτος περιγράφεται στις ακροτελεύτιες παραγράφους της από 9.10.53 Εισηγητικής του Έκθεσης, δηλ. η προσέλκυση υπό Ελληνική σημαία πλοίων των οποίων οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες και δραστηριοποιούνται υπό ξένη σημαία. Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα, προκύπτει ότι η νομοθεσία περί προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού δεν επεκτείνεται και προς τα μη ελληνικά συμφέροντα, και η πλοιοκτησία μη ελληνικών συμφερόντων, έστω και κοινοτικών, δεν μπορεί να εγγράψει στο ελληνικό νηολόγιο πλοία με βάση της συγκεκριμένη ευεργετική νομοθεσία.

Κατά συνέπεια, με βάση το σύνολο των προαναφερομένων, προκύπτει ότι η όλη συμμετοχή της Ελλάδας στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, αρχικά με την

εισδοχή της στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες το έτος 1981 και εν συνεχεία με τη συμμετοχή της στην Ε.Ε. και μετέπειτα στην Ο.Ν.Ε., έχει μεταβάλει ουσιωδώς το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας στα επίπεδα εκείνα τα οποία αναφέρθηκαν ανωτέρω: στην δυνατότητα κτήσης της ελληνικής εθνικότητας ενός πλοίου, στη συμμετοχή στην ελληνική ακτοπλοΐα και από μη ελληνικά πλοία καθώς και στη στελέχωση των πλοίων και από μη Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς. Πάντως, τα παραπάνω όλα ισχύουν υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν.δ. 2687/1953, το οποίο τροποποιεί εν μέρει σε κάποιο βαθμό τα γενικώς ισχύοντα στο θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας, και το οποίο δεν έχει επηρεασθεί κατά τις προβλέψεις και την εφαρμογή του λόγω της συμμετοχής της Ελλάδας στις διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης.

### ***2.2.2 Η επιρροή της Ο.Ν.Ε. στην ελληνική ναυτιλία***

Καταρχήν θα πρέπει να σημειωθεί ότι η βασική διάκριση σε σχέση με την ελληνική εν γένει ναυτιλία η οποία θα μπορούσε να διατυπωθεί, αφορά τη διαφοροποίηση μεταξύ της εθνικής αφενός ναυτιλίας, υπό την έννοια των πλοίων εκείνων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο, και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, υπό την έννοια των πλοίων τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα σε ελληνικά συμφέροντα, πλην όμως είναι εγγεγραμμένα σε άλλα νηολόγια πλην του ελληνικού.

Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι οι έλληνες πλοιοκτήτες τα περασμένα χρόνια έχουν εγγράψει πλοία τους σε περίπου 40 νηολόγια παγκοσμίως (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007). Όσον αφορά ειδικότερα την ελληνόκτητη ναυτιλία, αυτή θεωρείται (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991β) ότι έχει το χαρακτήρα ελληνικού παραγωγικού κεφαλαίου το οποίο έχει εξαχθεί στο εξωτερικό.

Παρακάτω θα παρουσιασθεί η εξέλιξη της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας για το χρονικό διάστημα από το 1995 και έως το 2010, ενώ η συγκεκριμένη προσέγγιση του θέματος λαμβάνει χώρα σε δύο χρονικές περιόδους: καταρχήν από το 1995 έως και το 2001, προκειμένου κατ' αυτό τον τρόπο να διαφανεί η εξέλιξη για το προ της εισδοχής και συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα, ενώ εν συνεχεία εξετάζεται το χρονικό διάστημα από το 2002 έως και το 2010.

Η εξέταση του ζητήματος ξεκινά από την ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία αποτελεί και το μεγαλύτερο μέγεθος, και έπεται εν συνεχεία η αντίστοιχη προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο.

#### **2.2.2.1 Η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας**

Στον παρακάτω Πίνακα 3 εμφανίζεται η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, τόσο όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων όσο και αναφορικά με την ολική χωρητικότητά τους, για τη χρονική περίοδο από το έτος 1995 έως και το 2001, και επομένως για την χρονική περίοδο πριν την εισδοχή και τη συμμετοχή της χώρας στην ΟΝΕ.

**Πίνακας 3: Η εξέλιξη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (1995-2001) (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
1995	3142	71,666,943
1996	3246	75,156,763
1997	3204	74,982,110
1998	3358	78,900,843
1999	3424	83,454,890
2000	3584	90,227,491
2001	3618	100,220,348

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Στον παρακάτω Πίνακα 4 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε ετήσια βάση και σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων όσο και σε σχέση με την ολική τους χωρητικότητα για το αυτό ως ανωτέρω χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 4: Η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας (1995-2001) σε ποσοστιαίες μεταβολές**

Έτος	Ποσοστιαία μεταβολή αριθμού πλοίων %	Ποσοστιαία μεταβολή ολικής χωρητικότητας %
1996	3,30	4,86
1997	-1,29	-0,23
1998	4,80	5,22
1999	1,96	5,77
2000	4,67	8,11
2001	0,94	11,07

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων του Ναυτικού επιμελητηρίου της Ελλάδας

Από τα εμπειρεχόμενα στον παραπάνω Πίνακα 3 στοιχεία, προκύπτει ότι υπάρχει μία διαρκής τάση αύξησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αναφορικά καταρχήν με τον αριθμό των πλοίων, ενώ ομοίως η αυτή τάση μπορεί να διαπιστωθεί και αναφορικά με τη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 1995 και 2001 (με εξαίρεση το 1997 οπότε και παρατηρείται μία μικρή μείωση της ολικής χωρητικότητας σε σχέση με το προηγούμενο έτος 1996).

Επίσης, από τα εμπειρεχόμενα στον Πίνακα 4 στοιχεία προκύπτει εναργώς ότι η τάση αύξησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι μεγαλύτερη όσον αφορά τη διαθέσιμη ολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, ενώ η τάση αύξησης του αριθμού των πλοίων υπάρχει μεν αλλά εμφανίζεται σε μικρότερη κλίμακα.

Είναι αξιοσημείωτο πως μεταξύ των ετών 1995 και 2001 εμφανίζεται συνολικά μία αύξηση της τάξης του 39,84% αναφορικά με την διαθέσιμη ολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, όταν η ανάλογη αύξηση του αριθμού των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων ήταν της τάξης μόλις του 15,14%. Το προαναφερόμενο στοιχείο καταδεικνύει πως για το συγκεκριμένο εν προκειμένω υπό εξέταση χρονικό διάστημα οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποκτούσαν σε βάθος χρόνου μεγαλύτερα πλοία από το παρελθόν, και σε αυτή την τάση θα πρέπει να αποδοθεί η μεγαλύτερη αναλογικά αύξηση της ολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με την αντίστοιχη αύξηση η οποία παρατηρείται αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων.

Στον παρακάτω Πίνακα 5 εμφανίζεται η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, τόσο όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων όσο και αναφορικά με την ολική χωρητικότητά τους, για τη χρονική περίοδο από το έτος 2002 έως και το 2010, και επομένως για την χρονική περίοδο μετά την είσοδο της χώρας στην ΟΝΕ και μετά την εμφάνιση της διεθνούς οικονομικής κρίσης.

**Πίνακας 5: Η εξέλιξη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (2002-2008) (πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.)**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
2002	3480	98,195,100
2003	3355	103,807,860
2004	3379	108,929,135
2005	3338	109,377,819
2006	3397	113,603,803
2007	3699	129,765,740
2008	4173	154,599,221
2009	4161	156,214,619
2010	3996	152,616,046

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Στον παρακάτω Πίνακα 6 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε ετήσια βάση και σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων όσο και σε σχέση με την ολική τους χωρητικότητα για το αυτό ως ανωτέρω χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 6: Η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας (2002-2010) σε ποσοστιαίες μεταβολές**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
2002	-3,81	-2,02
2003	-3,59	5,71
2004	0,71	4,93
2005	-1,21	0,41
2006	1,76	3,86
2007	8,89	14,22
2008	12,81	19,13
2009	-0,28	1,04
2010	-3,96	-2,30

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων του Ναυτικού επιμελητηρίου της Ελλάδας

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει πως το έτος 2002, δηλαδή το πρώτο έτος κατά το οποίο η Ελλάδα συμμετείχε στην Ο.Ν.Ε., παρατηρείται μία κάμψη του ελληνόκτητου στόλου, τόσο όσον αφορά τον αριθμό των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων όσο και την ολική χωρητικότητά τους. Η τάση μείωσης του αριθμού των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων φαίνεται να συνεχίζεται και κατά το 2003, ενώ για τα δύο επόμενα έτη φαίνεται να υπάρχει μία ουσιαστική στασιμότητα, καθώς παρατηρούνται μικρές κλίμακας αύξηση και μείωση αντίστοιχα αναφορικά με τον αριθμό των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων. Αντιθέτως, από το έτος 2005 έως και το 2008 υπάρχει μία σημαντική αύξηση του ελληνόκτητου στόλου αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων, και μάλιστα κατά το τελευταίο αναφερόμενο έτος ο ελληνόκτητος στόλος φαίνεται να υπερβαίνει για πρώτη φορά το "φράγμα" των 4.000 πλοίων. Αντιθέτως, κατά τα δύο επόμενα έτη, δηλαδή κατά το 2009 και το 2010 φαίνεται να αντιστρέφεται η προηγουμένως αναφερθείσα αυξητική τάση, και υπάρχει μία ουσιαστική στασιμότητα κατά το 2009 και μία μείωση περαιτέρω κατά το έτος 2010.

Από την άλλη πλευρά, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 6, η τάση σε σχέση με την διαθέσιμη ολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου δεν ακολουθεί την ίδια επακριβώς πορεία σε σχέση με τον αριθμό των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων. Ειδικότερα, φαίνεται πως κατά το πρώτο έτος της εισδοχής και

συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., υπήρχε μία κάμψη της ολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου, όπως ακριβώς κάμψη υπήρχε και αναφορικά με τον αριθμό των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων για το ίδιο έτος, πλην όμως στη συνέχεια και συγκεκριμένα από το 2003 έως και το 2009 υπάρχει μία διαρκής αύξηση της ολικής χωρητικότητας, μολονότι σε τρία έτη παρατηρείται μείωση του αριθμού των πλοίων.

Κατά συνέπεια, και από τα στοιχεία του ανωτέρω Πίνακα 6 προκύπτει ότι υπάρχει μία στροφή προς την απόκτηση μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων, κάτι το οποίο συντελεί στην αύξηση της ολικής χωρητικότητας έστω και αν παρατηρούνται μικρές μειώσεις του συνολικού αριθμού των πλοίων. Πάντως, κατά το έτος 2010, δηλαδή μετά την επέλευση της οικονομικής κρίσης η οποία έπληξε και την παγκόσμια ναυτιλία, υπάρχει μία μικρή μείωση όχι μόνο όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, αλλά και τη διαθέσιμη ολική χωρητικότητά τους.

Σε κάθε περίπτωση, και πλην των ως άνω στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε άλλο νηολόγιο πλην του ελληνικού, ορθώς επισημαίνεται (Γουλιέλμος, 1992) ότι υπάρχει μία γενικότερη ανεπάρκεια των στατιστικών στοιχείων για άλλα επιμέρους ζητήματα, όπως λ.χ. η τυχόν απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά και ο αριθμός τους σε δεδομένη χρονική στιγμή.

#### **2.2.2.2 Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας**

Μετά από την παρουσίαση των στοιχείων για την ελληνόκτητη ναυτιλία, ακολουθεί η αντίστοιχη παρουσίαση για την εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου, δηλαδή των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο.

Στον παρακάτω Πίνακα 7 εμφανίζεται η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο, τόσο όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων όσο και αναφορικά με την ολική χωρητικότητά τους, για τη χρονική περίοδο από το έτος 1995 έως και το 2001, και επομένως για την χρονική περίοδο πριν την είσοδο της χώρας στην ΟΝΕ.

**Πίνακας 7: Η εξέλιξη της Ελληνικής Ναυτιλίας (1995-2001) (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
1995	2051	30,220,636
1996	2013	27,935,053
1997	1927	25,708,074
1998	1849	25,171,034
1999	1850	25,004,463
2000	1902	26,895,376
2001	1959	29,257,366

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Στον παρακάτω Πίνακα 8 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε ετήσια βάση και σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων όσο και σε σχέση με την ολική τους χωρητικότητα για το αυτό ως ανωτέρω χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 8: Η εξέλιξη της ελληνικής Ναυτιλίας (1996-2001) σε ποσοστιαίες μεταβολές**

Έτος	Ποσοστιαία Μεταβολή Αριθμού Πλοίων	Ποσοστιαία μεταβολή Ολικής Χωρητικότητας
1996	-1,85	-7,56
1997	-4,27	-7,97
1998	-4,04	-2,08
1999	0,05	-0,66
2000	2,81	7,56
2001	2,99	8,78

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων του Ναυτικού επιμελητηρίου της Ελλάδας

Από τα στοιχεία των παραπάνω παρατιθέμενων Πινάκων 7 και 8, προκύπτει καταρχήν πως για το διάστημα από το 1995 έως και το 1998 παρατηρείται μία σημαντική μείωση σε ετήσια βάση του ελληνικού στόλου, τόσο με βάση τον αριθμό των υπό ελληνική σημαία πλοίων, όσο και κυρίως αναφορικά με την ολική χωρητικότητα του ελληνικού



στόλου για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ακολούθως, το 1999 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί εν συνεχεία ως μία χρονιά “σταθεροποίησης” σε σχέση με το προηγούμενο έτος αναφορικά με την εξέλιξη του ελληνικού στόλου, τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων όσο και αναφορικά με την ολική χωρητικότητά τους. Τέλος, τα δύο επόμενα έτη (δηλαδή το 2000 και το 2001) παρατηρείται μία αύξηση του αριθμού των πλοίων προσεγγίζουσα το 3% για αμφότερα τα έτη, ενώ σε σχέση με την ολική χωρητικότητα του στόλου το ποσοστό της συγκεκριμένης αύξησης είναι συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο, κάτι το οποίο θα μπορούσε να μας οδηγήσει βάσιμα στο συμπέρασμα ότι άρχισε η εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο λιγότερων και μεγαλύτερων σε ολική χωρητικότητα πλοίων.

Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα στοιχεία θα μπορούσε να συναχθεί ότι πριν την εισδοχή και συμμετοχή της Ελλάδος στην Ο.Ν.Ε., η τάση για τον ελληνικό στόλο φαίνεται να ήταν θετική, υπό την έννοια ότι παρατηρείτε μία αύξηση της εισροής κυρίως μεγάλης χωρητικότητας στο ελληνικό νηολόγιο, αν και η συγκεκριμένη τάση φαίνεται να ήταν μικρότερη αναφορικά με τον αριθμό των εγγραφόμενων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων.

Πάντως, σε κάθε περίπτωση και παρά την σημειούμενη ανοδική τάση, θα πρέπει να υπογραμμισθεί το γεγονός ότι ο ελληνικός στόλος κατά το έτος 2001, ήτοι πριν τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. παρέμεινε μικρότερος τόσο αριθμητικά όσο και αναφορικά με την ολική του χωρητικότητα σε σχέση με το έτος 1995, οπότε και ξεκινά η εξέταση των συγκεκριμένων εν προκειμένω στοιχείων.

Στον παρακάτω Πίνακα 9 εμφανίζεται η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων όσο και αναφορικά με την ολική χωρητικότητά τους, για τη χρονική περίοδο από το έτος 2002 έως και το 2010, και επομένως για την χρονική περίοδο μετά την είσοδο της χώρας στην ΟΝΕ και μέχρι και μετά την εμφάνιση της διεθνούς οικονομικής κρίσης, η οποία έπληξε σε μεγάλο βαθμό και τον τομέα της ναυτιλίας.

**Πίνακας 9: Η εξέλιξη της Ελληνικής Ναυτιλίας (2002-2010) (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.)**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
2002	1965	29,204,859
2003	1974	31,915,727
2004	1972	32,769,792
2005	1901	31,444,245
2006	1874	32,765,042
2007	1916	36,239,543
2008	2082	39,156,211
2009	2112	41,358,711
2010	2096	43,986,974

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Περαιτέρω, στον παρακάτω Πίνακα 10 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε ετήσια βάση και σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τόσο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων όσο και σε σχέση με την ολική τους χωρητικότητα για το αυτό ως ανωτέρω χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 10: Η εξέλιξη της ελληνικής Ναυτιλίας (2002-2010) σε ποσοστιαίες μεταβολές**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα
2002	0,3	-0,17
2003	0,45	9,28
2004	-0,1	2,67
2005	-3,6	-4,04
2006	-1,42	4,2
2007	2,24	10,6
2008	8,66	7,89
2009	1,4	5,62
2010	-0,75	6,35

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων του Ναυτικού επιμελητηρίου της Ελλάδας

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει καταρχήν ότι δε φαίνεται να υπάρχει κάποια σαφής και διαρκής τάση της ελληνικής ναυτιλίας για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα μετά την εισδοχή και συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. αναφορικά με τον αριθμό των ελληνικών πλοίων καταρχήν.

Αρχικώς (μεταξύ 2002 και 2004) φαίνεται να υπάρχει μία στασιμότητα (με μικρές αυξομειώσεις) αναφορικά με τον αριθμό των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων. Το ίδιο διάστημα όμως και ενώ ο αριθμός των ελληνικών πλοίων δε φαίνεται να παρουσιάζει ουσιώδεις μεταβολές προς κάποια κατεύθυνση, εντούτοις παρατηρείται μία σχεδόν απόλυτη θετική τάση αύξησης της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου, με εξαίρεση τα υπάρχοντα στοιχεία για το έτος 2005 οπότε και σημειώθηκε μία σημαντική μείωση της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Επομένως, με βάση το σύνολο των προαναφερομένων και την σχεδόν διαρκή αυξητική τάση της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου για το εν προκειμένω υπό εξέταση χρονικό διάστημα, θα μπορούσε ευκόλως να συναχθεί το συμπέρασμα πως το συγκεκριμένο χρονικό σημείο εισρέουν στο ελληνικό νηολόγιο πλοία μεγαλύτερης ολικής χωρητικότητας από εκείνα τα οποία διαγράφονται, και σε αυτό το φαινόμενο θα πρέπει να αποδοθεί η τάση αύξησης της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου παρά την εν πρώτοις στασιμότητα αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων. Από την άλλη πλευρά, η όλη εξέλιξη του αριθμού των ελληνικών πλοίων δεν φαίνεται να παρουσιάζει ουσιαστικά μεγάλες διακυμάνσεις και να υπάρχει μία σαφής είτε πτωτική είτε ανοδική τάση αναφορικά με την εισροή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

### **3. Η συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

Στα πλαίσια του παρόντος Κεφαλαίου θα λάβει χώρα η συνεισφορά του ναυτιλιακού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως και το 2008. Επομένως, η εξέταση της υπό κρίση περιόδου ξεκινά από τον πριν την εισδοχή και συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα και καταλήγει στο 2007, δηλαδή την τελευταία χρονιά πριν την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης.

#### **3.1 Ναυτιλία και ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

Στον παρακάτω Πίνακα 11, εμφανίζεται η διακύμανση της ποσοστιαίας συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το χρονικό διάστημα από το έτος 2000 έως και το έτος 2007. Θα πρέπει να διευκρινισθεί πως η συγκεκριμένη αποτύπωση αφορά την “καθαρή” συνεισφορά της ναυτιλίας στο Α.Ε.Π., χωρίς να λαμβάνει χώρα συνυπολογισμός των παραπλεύρων της ναυτιλίας δραστηριοτήτων οι οποίες συνεισφέρουν και αυτές στο Α.Ε.Π.

**Πίνακας 11: Ποσοστιαία συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	2,55
2001	3,12
2002	2,43
2003	2,75
2004	3,6
2005	4,25
2006	3,99
2007	4,39

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Στον παρακάτω Πίνακα 12, εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση αναφορικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το εν προκειμένω υπό εξέταση χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 12: Ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. (2000-2007)**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π. %
2001	22,35
2002	-22,43
2003	13,16
2004	30,9
2005	18,05
2006	-6,11
2007	10,02

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων της Ελληνικής στατιστικής αρχής

Από τον παραπάνω Πίνακα 11 προκύπτει ότι το μικρότερο ποσοστό συμμετοχής της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. παρατηρείται κατά το έτος 2002, δηλαδή κατά την πρώτη χρονιά εισδοχής και συμμετοχής της χώρας στο Α.Ε.Π. Αντιθέτως, το μεγαλύτερο ποσοστό της συγκεκριμένης εξεταζόμενης συνεισφοράς παρατηρείται κατά το έτος 2007, ήτοι το τελευταίο της συγκεκριμένης περιόδου, και μάλιστα είναι ιδιαίτερος μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο του έτους 2,55. Επίσης, τα στοιχεία του ανωτέρω Πίνακα καταδεικνύουν τη σε μικρό βαθμό συγκριτικά συμμετοχή των αμιγώς ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε σχέση με το Α.Ε.Π. της Ελλάδας, καθώς σε κανένα από τα εξεταζόμενα έτη το ποσοστό συνεισφοράς δεν υπερβαίνει το 5%. Επίσης, η όλη διακύμανση του ποσοστού συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο

ελληνικό Α.Ε.Π. για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα φαίνεται να ποικίλλει ουσιωδώς από έτος σε έτος, και να υπάρχουν αυξομειώσεις μεταξύ των διαφόρων ετών.

Παρόμοια συμπεράσματα αναφορικά με τις αυξομειώσεις οι οποίες παρατηρούνται αναφορικά με τη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. προκύπτουν και από τον Πίνακα 12, όπου εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συγκεκριμένης συνεισφοράς. Υπάρχουν σημαντικές μεταβολές σε ετήσια βάση, με σημαντικότερη την αύξηση κατά ποσοστό 30,9% η οποία σημειώθηκε κατά το έτος 2004 σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο έτος.

Σε κάθε περίπτωση, βάσει των στοιχείων των παραπάνω Πινάκων 11 και 12, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εξαχθεί ένα ασφαλές συμπέρασμα αναφορικά με το κατά πόσον η όλη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. συνιστά ένα γεγονός το οποίο να ταυτίζεται με κάποια τάση αναφορικά με το ποσοστό συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., είτε θετική είτε αρνητική. Παρά τη μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ του αρχικού έτους 2000 (2,55) και του τελευταίου έτους (4,39) τα οποία εξετάζονται εν προκειμένω, σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να θεωρηθεί πως υπήρξε μία θετική επιρροή επίδραση της όλης συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., λαμβάνοντας υπόψη τα δύο αυτά μεμονωμένα στοιχεία, καθόσον η διακύμανση μεταξύ των παρατηρούμενων τιμών για τα ενδιάμεσα έτη είναι σημαντική, και δεν υπάρχει κάποια σαφής καταγεγραμμένη τάση. Πάντως, σε κάθε περίπτωση θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι η αύξηση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. από το 2000 έως και το 2007 είναι εντυπωσιακή: βάσει των αριθμητικών στοιχείων, προκύπτει ότι το 2007 η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π. της Ελλάδος είναι αυξημένα κατά ποσοστό 72,15% σε σχέση με την αντίστοιχη του έτους 2000. Από την άλλη πλευρά όμως θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να σημειωθεί πως η καθ' εαυτή συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. φαίνεται να παραμένει γενικώς σε χαμηλά επίπεδα.

Ασχέτως της συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., αναφέρεται χαρακτηριστικά (Stopford, 2009:130) ότι μεταξύ των ετών 2003 και 2007 έλαβε χώρα και ολοκληρώθηκε ένας ‘‘ναυτιλιακός κύκλος’’. Η όλη κατάσταση της ναυτιλίας και του παγκόσμιου εμπορίου δημιούργησαν μία αύξηση της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά τόσο για πετρέλαιο και προϊόντα του, όσο και για χύδην φορτία, κάτι το οποίο οδήγησε

περαιτέρω στην ανάγκη εξισορρόπησης της προσφοράς με τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά, και επομένως στην αύξηση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Και για το συγκεκριμένο “κύκλο” οι ναύλοι στην παγκόσμια ναυτιλία παρέμειναν σε αρκετά υψηλά επίπεδα.

Η πρωταρχική θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία διαδραματίζει έναν ιδιαίτερος σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του ελληνικού κράτους, και η θετική επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας βασίζεται κυρίως στην εισροή του ξένου συναλλάγματος στη χώρα (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007). Μολονότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται ως η βασικότερη πηγή συναλλαγματικής εισροής λόγω της εν γένει ναυτιλιακής δραστηριότητας, εντούτοις παρατηρείται (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991β) ότι μέρος των κερδών των ελλήνων πλοιοκτητών από την εν γένει δραστηριοποίησή τους στην παγκόσμια ναυτιλία, δεν επενδύεται εκ νέου στη ναυτιλία, αλλά σε άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, με έμφαση στον τομέα της μεταποίησης. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται (Μηλιός και Ιωακείμιδης, 1991β) ότι η ελληνική ναυτιλία δε λαμβάνεται υπόψη κατά τη διαδικασία του υπολογισμού των μεγεθών της ελληνικής οικονομίας.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται ως η βασικότερη μορφή οικονομικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991β) ότι το ύψος του εισρεόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος επηρεάζεται από μία σειρά παραγόντων, χωρίς καθένα από αυτούς μεμονωμένα να μπορεί να δικαιολογήσει το ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε μία δεδομένη χρονική περίοδο, και στους οποίους ειδικότερα περιλαμβάνονται οι εξής:

- α) Η γενικότερη οικονομική συγκυρία, σε συνδυασμό με την υπάρχουσα κατάσταση σε δεδομένη χρονική συγκυρία της ναυλαγοράς,
- β) Το μέγεθος του υπό ελληνική πλοιοκτησία ελληνικού στόλου,
- γ) Ο αριθμός των Ελλήνων απασχολούμενων ναυτικών, σε συνδυασμό με το ύψος των αμοιβών τους.

Στον παρακάτω Πίνακα 13 εμφανίζεται η εξέλιξη του καθαρού ναυτιλιακού συναλλάγματος για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως και το 2007.

**Πίνακας 13: Η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟ (ΣΕ ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ)
2000	5.141
2001	7.709
2002	8.523
2003	9.569
2004	13.307
2005	13.871
2006	14.324
2007	17.000

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

**Πίνακας 14: Η εξέλιξη της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος σε ποσοστιαίες μεταβολές (2001-2007)**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2001	49,95
2002	10,55
2003	12,27
2004	39,06
2005	4,23
2006	3,26
2007	18,68

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος



Από τα παραπάνω στοιχεία τα οποία εμπεριέχονται στον Πίνακα 14 εμφανίζεται μία διαρκής τάση αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος για το συγκεκριμένο εξεταζόμενο χρονικό διάστημα σε διαρκή βάση. Από τα στοιχεία του Πίνακα 14 πάντως προκύπτει ότι η αύξηση δεν είναι σταθερή σε γενικές γραμμές σε ετήσια βάση, αλλά υπάρχει μία ουσιαστική διαφοροποίηση ανά έτος. Πάντως, σε απόλυτους αριθμούς προκύπτει ότι μεταξύ των ετών 2000 και 2007 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισέρευσε στην Ελλάδα σχεδόν τριπλασιάστηκε.

Στον παρακάτω Πίνακα 15 εμφανίζονται τέλος τα στοιχεία αναφορικά με τους Έλληνες απασχολούμενους ναυτικούς σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ανά διετία (ελλείπει επίσημων στοιχείων σε ετήσια βάση) για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 15: Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μεταξύ 2000 και 2006 ανά διετία**

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
2000	18540
2002	18747
2004	17897
2006	16182

Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου/ Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας

Από τα ανωτέρω παρατιθέμενα στοιχεία του Πίνακα 15 προκύπτει ότι ο αριθμός των Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών οι οποίοι απασχολούνται στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία παρουσιάζει μία διαρκή μείωση.

### **3.2 Σύγκριση με άλλους παραγωγικούς κλάδους για το χρονικό διάστημα 2000-2007**

Μέσα στα πλαίσια της παρούσης προσέγγισης της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία εν γένει αλλά και στο Α.Ε.Π. της χώρας γενικότερα, είναι χρήσιμο να γίνει μία προσέγγιση των τάσεων οι οποίες επικράτησαν στο υπό κρίση χρονικό διάστημα από το έτος 2000 έως και το έτος 2007. Η εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος θα αφορά ειδικότερα τους εξής έξι γενικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας

- α) Τη γεωργία και την κτηνοτροφία
- β) Την κλωστοϋφαντουργία
- γ) Τη βιομηχανία
- δ) Τον τουρισμό και την εστίαση
- ε) Τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας
- στ) Το χρηματοπιστωτικό και ασφαλιστικό τομέα

#### **3.2.1 Γεωργία και κτηνοτροφία**

Στον παρακάτω Πίνακα 16, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά ενός σημαντικού τμήματος του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, ήτοι της γεωργίας και της κτηνοτροφίας, στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η γεωργία ειδικότερα αποτελούσε ανέκαθεν έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς παραγωγής για την Ελλάδα, καθώς η σπουδαιότητά του δεν περιορίζεται σε αμιγώς οικονομικά πλαίσια αλλά επεκτείνεται στο σύνολο της ελληνικής κοινωνίας δεδομένης της συμβολής του στην ανάπτυξη της ελληνικής υπαίθρου (Καλοφώνου, 2011).

**Πίνακας 16: Συνεισφορά της γεωργίας και κτηνοτροφίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	6,05
2001	5,91
2002	5,41
2003	5,03
2004	4,54
2005	4,45
2006	3,29
2007	3,14

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 16 καταδεικνύουν την καθοδική τάση της συνεισφοράς του γεωργικού και του κτηνοτροφικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό εξέταση εν προκειμένω χρονικό διάστημα. Ενώ κατά το έτος αφετηρίας η συγκεκριμένη συνεισφορά ανέρχεται στο 6,05% του ελληνικού Α.Ε.Π., μόλις επτά χρόνια μετά το 2007 φέρεται να έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό, ανερχόμενη πλέον στο 3,14%. Κατά συνέπεια, από τον παραπάνω Πίνακα μπορεί ευκόλως να συναχθεί το συμπέρασμα πως η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. ήταν ένα γεγονός το οποίο ταυτίζεται με κλιμακούμενη μείωση της συνεισφοράς της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στο ελληνικό Α.Ε.Π.

Επί του προηγουμένως αναφερομένου συμπεράσματος δυνάμει των στοιχείων τα οποία παρατίθενται στον ανωτέρω Πίνακα 16, θα πρέπει να αναφερθεί ότι σημειώνεται σχετικά (Καλοφώνου, 2011) πως η θέση του αγροτικού τομέα μίας χώρας μεταβάλλεται αναλόγως με την οικονομική εν γένει κατάσταση η οποία επικρατεί στη συγκεκριμένη χώρα σε δεδομένη χρονική στιγμή: σε χώρες στις οποίες παρατηρείται συγκριτικά χαμηλότερη οικονομική ανάπτυξη, μεγαλύτερο μέρος του συνολικού πληθυσμού τείνει

να ασχολείται με την αγροτική παραγωγή και τον πρωτογενή τομέα γενικότερα, και αυτή η τάση συντείνει ώστε ο αγροτικός τομέας να συμμετέχει με μεγάλο ποσοστό στην οικονομική ανάπτυξη και στην εν γένει απασχόληση του εργατικού δυναμικού. Αντιθέτως, σε χώρες όπου παρατηρείται μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη, η εν λόγω συμμετοχή του γεωργικού τομέα και αν γένει του πρωτογενούς τομέα βαίνει μειούμενη, με συνακόλουθη τη μικρότερη συνεισφορά του στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας. Επομένως, δεδομένης της ύπαρξης μεγάλης ανάπτυξης κατά την υπό κρίση χρονική περίοδο όπως διεφάνη ανωτέρω στον οικείο προς τούτο τόπο, η ανωτέρω παρατηρούμενη τάση μείωσης της συνεισφοράς του πρωτογενούς τομέα παραγωγής στο ελληνικό Α.Ε.Π. παρουσιάζεται ως εύλογη και απολύτως δικαιολογημένη.

### 3.2.2 Κλωστοϋφαντουργία

Στον παρακάτω Πίνακα 17, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

**Πίνακας 17: Συνεισφορά της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	1,53
2001	1,39
2002	1,37
2003	1,24
2004	1,04
2005	0,82
2006	0,74
2007	0,64

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 17 καταδεικνύουν την καθοδική τάση της συνεισφοράς του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό εξέταση εν προκειμένω χρονικό διάστημα. Ενώ κατά το έτος αφετηρίας η συγκεκριμένη συνεισφορά ανέρχεται στο 1,53% του ελληνικού Α.Ε.Π., μόλις επτά χρόνια μετά το 2007 φέρεται να έχει μειωθεί σε ποσοστό λιγότερο από το μισό, ανερχόμενη πλέον στο 0,64%. Κατά συνέπεια, από τον παραπάνω Πίνακα μπορεί ευκόλως να συναχθεί το συμπέρασμα πως η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. ήταν ένα γεγονός το οποίο ταυτίζεται με κλιμακούμενη μείωση της συνεισφοράς του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. και μάλιστα σε ιδιαίτερος μεγάλο βαθμό.

### 3.2.3 Βιομηχανία

Αναφορικά με τη βιομηχανική κρίνεται καταρχήν χρήσιμο και σκόπιμο να παρουσιασθεί η πορεία της βιομηχανικής παραγωγής για το χρονικό διάστημα 2000-2007 στην Ελλάδα, Ειδικότερα, στον παρακάτω Πίνακα 18 εμφανίζεται η διακύμανση του Δείκτη Βιομηχανικής Παραγωγής για το προαναφερόμενο χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 18: Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΗ (Μέσος ετήσιος γενικός δείκτης)
2000	103,4
2001	100,2
2002	100,5
2003	101
2004	101,7
2005	100
2006	100,8
2007	103,2

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 18, προκύπτει γενικώς μία στασιμότητα της βιομηχανικής παραγωγής κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα. Είναι αξιοσημείωτο πως η υψηλότερη τιμή του συγκεκριμένου δείκτη παρατηρείται το 2000, ήτοι σε μία χρονιά κατά την οποία η Ελλάδα δεν συμμετείχε στην Ο.Ν.Ε., ενώ η χαμηλότερη τιμή του συγκεκριμένου δείκτη για το υπό κρίση χρονικό διάστημα παρουσιάζεται κατά το έτος 2005, ήτοι μετά την εισδοχή και τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. Πάντως, από τα παραπάνω στοιχεία σε κάθε περίπτωση δεν προκύπτει κάποια ουσιώδης μεταβολή η οποία να ταυτίζεται χρονικά με την εισδοχή και τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., αλλά αντιθέτως προκύπτει μία διακύμανση αναφορικά με την πορεία της βιομηχανικής παραγωγής στην Ελλάδα κατά το υπό κρίση χρονικό διάστημα.

Περαιτέρω, στον παρακάτω Πίνακα 19 εμφανίζονται τα στοιχεία τα σχετικά με τη συνεισφορά του βιομηχανικού εν γένει τομέα, ανεξαρτήτως της ειδικότερης εξειδίκευσής του, στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

**Πίνακας 19: Η συνεισφορά του τομέα της βιομηχανίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. ΜΕΤΑΞΥ 2000 ΚΑΙ 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	8,41
2001	8,35
2002	7,51
2003	7,23
2004	7,29
2005	7,49
2006	7,58
2007	7,58

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα παραπάνω στοιχεία τα οποία εμπεριέχονται στον Πίνακα 19 προκύπτει καταρχήν πως η μεγαλύτερη συνεισφορά του βιομηχανικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. παρατηρείται προ της εισδοχής και συμμετοχής της χώρας στην Ο.Ν.Ε., ήτοι κατά το έτος 2000 (8,41%). Αντιθέτως, το μικρότερο ποσοστό συνεισφοράς του βιομηχανικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. αναφορικά με το υπό κρίση χρονικό διάστημα παρατηρείται κατά το 2004 (7,29%), ήτοι μετά τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. Η συνεισφορά του βιομηχανικού τομέα εμφανίζεται να έχει μία αρνητική από το 2000 μέχρι και το 2004, ενώ κατά τα τρία επόμενα έτη υπάρχει μία μικρή αύξηση σε σχέση με το 2004, αν και γενικότερα θα μπορούσε να υποστηριχθεί πως για το διάστημα μεταξύ 2004 και 2007 παρατηρείται ουσιαστικά μία στασιμότητα χωρίς κάποια ουσιώδη μεταβολή.

Συμπερασματικώς σε σχέση με το σύνολο των προαναφερθέντων αναφορικά με τον τομέα της βιομηχανίας, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η συνεισφορά του βιομηχανικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. έχει υποστεί μία ελαφρά μείωση μετά την συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. σε σχέση με το προ της Ο.Ν.Ε. χρονικό διάστημα, και από εκεί και έπειτα παρατηρείται μία στασιμότητα εν γένει.

### **3.2.4 Τουρισμός και Εστίαση**

Στον παρακάτω Πίνακα 19, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα του τουρισμού και της εστίασης εν γένει στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

**Πίνακας 19: Συνεισφορά των τομέων τουρισμού και εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	7,75
2001	7,85
2002	7,54
2003	7,02
2004	6,95
2005	5,97
2006	5,93
2007	5,87

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα παραπάνω στοιχεία τα οποία εμπεριέχονται στον Πίνακα 19 προκύπτει εναργώς πως η χρονιά με τη μέγιστη συνεισφορά στο ελληνικό Α.Ε.Π. του τομέα του τουρισμού και της εστίασης ήταν το 2001 (7,85%). Ακολούθως, από το 2002 και έπειτα υπάρχει μία διαρκής καθοδική τάση σχετικά με τη συνεισφορά των δύο αυτών τομέων στο ελληνικό Α.Ε.Π., και η κατάληξη είναι να παρατηρείται το μικρότερο ποσοστό συνεισφοράς κατά το έτος 2007 (5,87 %).

Με βάση τα προαναφερόμενα θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η εισδοχή και η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. φέρεται να ταυτίζεται χρονικά με τη μείωση του ποσοστού συνεισφοράς των κλάδων του τουρισμού και της εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π. σε μία μόνιμη και διαρκή βάση.



### 3.2.5 Η διαχείριση ακίνητης περιουσίας

Στον παρακάτω Πίνακα 20, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

**Πίνακας 20: Συνεισφορά του τομέα της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	11,35
2001	10,7
2002	11,15
2003	11,5
2004	11,14
2005	11,5
2006	10,6
2007	12,18

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 20 προκύπτει ότι το μικρότερο ποσοστό συμμετοχής παρατηρείται κατά το έτος 2001 (10,7%), ήτοι προ της συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό μετά την εισδοχή στην Ο.Ν.Ε. και συγκεκριμένα κατά το έτος 2007 (12,18%). Κατά τα λοιπά φαίνεται εν γένει να παρατηρείται μία στασιμότητα, με μικρές διακυμάνσεις μεταξύ των ετών της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου αναφορικά με τη συμμετοχή του τομέα της διαχείρισης ακινήτων στο ελληνικό Α.Ε.Π. Κατά συνέπεια, με βάση τα παραπάνω στοιχεία θα μπορούσε να υποστηριχθεί πως η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. δε φαίνεται να ταυτίζεται με κάποια ουσιώδη και σημαντική μεταβολή αναφορικά με τη συνεισφορά του τομέα της διαχείρισης ακινήτων στο ελληνικό Α.Ε.Π.

### 3.2.6 Ο χρηματοπιστωτικός και ασφαλιστικός τομέας

Στον παρακάτω Πίνακα 21, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του χρηματοπιστωτικού και του ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

**Πίνακας 21: Η συνεισφορά του χρηματοπιστωτικού και του ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2000 και 2007**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2000	5,55
2001	4,34
2002	4,17
2003	4,26
2004	4,89
2005	4,90
2006	4,89
2007	4,65

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα παραπάνω στοιχεία του Πίνακα 21 προκύπτει πως το μεγαλύτερο ποσοστό συνεισφοράς του χρηματοπιστωτικού εν γένει τομέα και του ασφαλιστικού στο ελληνικό Α.Ε.Π. παρατηρείται κατά το έτος 2000 (5,55%), ήτοι προ της εισδοχής και της συμμετοχής της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. Ακολούθως, υπάρχει μία πτωτική πορεία για τα δύο επόμενα χρόνια 2001 και 2002, η οποία τάση αντιστρέφεται από το 2003 και μέχρι το 2005, για να αντιστραφεί ελαφρά και πάλι για τα δύο επόμενα έτη 2006 και 2007. Με βάση τα προαναφερόμενα προκύπτει μία έντονη διακύμανση μεταξύ των τάσεων της συνεισφοράς του χρηματοπιστωτικού εν γένει και του ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά την υπό εξέταση χρονική περίοδο.

## **4. Η συμβολή της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

Μετά από την εξέταση της συμβολής και της εν γένει συνεισφοράς του τομέα της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ των ετών 2000 και 2007, ακολουθεί στη συνέχεια η εξέταση της ίδιας ως άνω αναφερόμενης συνεισφοράς για το χρονικό διάστημα μεταξύ 2008 και 2010. Μέσα στο ίδιο πλαίσιο θα παρουσιασθούν και τα υφιστάμενα στοιχεία για την εξέλιξη της συνεισφοράς στο ελληνικό Α.Ε.Π. των οκτώ παραγωγικών κλάδων της ελληνικής οικονομίας οι οποίοι εξετάστηκαν και κατά την προηγούμενη χρονική περίοδο. Προτού λάβει χώρα όμως η κριτική παρουσίαση αναφορικά με τα παραπάνω στοιχεία, κρίνεται σκόπιμο όπως γίνει μνεία σε ορισμένα βασικά στοιχεία της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008 και των επιπτώσεών της στην ελληνική οικονομία.

### **4.1 Η διεθνής οικονομική κρίση του 2008**

Σε ένα δεύτερο στάδιο, θα καταβληθεί προσπάθεια ώστε να προσεγγισθεί το ζήτημα της συμβολής της ναυτιλίας στο Α.Ε.Π. της Ελλάδας κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010. Στην παρούσα χρονική περίοδο, υφίσταται μία ουσιαδής μεταβολή σε σχέση με την προηγουμένως εξετασθείσα χρονική περίοδο μεταξύ των ετών 2000 και 2008, και αυτό έχει να κάνει με το γεγονός της εκδήλωσης της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το έτος 2008, η οποία επηρέασε πολλαπλώς τις διάφορες οικονομικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης και της παγκόσμιας ναυτιλίας η οποία είναι παράγωγος.

Ειδικότερα, η παγκόσμια οικονομική κρίση της περιόδου 2008-2009 είχε ιδιαίτερος δυσμενείς επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο και στην παγκόσμια ανάπτυξη, και αυτές οι δυσμενείς επιπτώσεις οδήγησαν σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και συνακόλουθα των εσόδων των ναυτιλιακών εταιριών, κάτι το οποίο οφείλεται εκ παραλλήλου και στο γεγονός ότι υπήρχε μεγάλη αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας για τη διενέργεια θαλασσιών μεταφορών (AlphaBank, 2009). Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Hoffman, 2010), η ναυτιλία πλήττεται καιρία από κατά καιρούς οικονομικές κρίσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα, και η πτώση στο παγκόσμιο εμπόριο έχει άμεση επίδραση στην ζήτηση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς

εμπορευμάτων και τις άλλες συναφείς προς τούτο υπηρεσίες. Εκτός αυτού, σημειώνεται πως παρά την οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε και τον τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας, ένα σημείο το οποίο επιβάρυνε την ήδη δυσμενή συγκυρία είχε να κάνει και με την υπερ-προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας από την πλευρά των πλοιοκτητών: τούτο θεωρείται ως ένα εύλογο φαινόμενο στη ναυτιλία, δηλαδή η χρονική αναντιστοιχία μεταξύ της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά και της ανταπόκρισης της πλευράς της προσφοράς για θαλάσσια μεταφορά, κάτι το οποίο οφείλεται ιδίως στο μεγάλο χρονικό διάστημα το οποίο μεσολαβεί από την παραγγελία για κατασκευή ενός νεότευκτου πλοίου στο ναυπηγείο και την τελική αποπεράτωσή του και παράδοσή του στον πλοιοκτήτη. Ο “ναύλος” είναι η βασική πηγή εσόδων του πλοιοκτήτη από την εμπλοκή του στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε παγκόσμια κλίμακα, και όπως παρατηρείται οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται μεταξύ άλλων και από την υπάρχουσα ζήτηση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ η τελευταία διαμορφώνεται περαιτέρω από τους εξής 5 βασικούς παράγοντες:

- α) Από πολιτικούς παράγοντες,
- β) Από την κατάσταση εν γένει της παγκόσμιας οικονομίας σε μία δεδομένη χρονική περίοδο,
- γ) Από τον όγκο του διά θαλάσσης διακινουμένου παγκόσμιου εμπορίου,
- δ) Από τη μέση μεταφορική απόσταση,
- ε) Από το κόστος για τη διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων, ιδίως σε σύγκριση με τους άλλους τυχόν διαθέσιμους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Η οικονομική κρίση βρήκε την Ελλάδα να είναι μέλος της Ο.Ν.Ε., και όπως σημειώνεται χαρακτηριστικά (Κότιος, 2011), η όλη πορεία της Ελλάδας μέσα στα πλαίσια της Ο.Ν.Ε. μέχρι την επέλευση της οικονομικής κρίσης φαινόταν να είναι διαχειρίσιμη, παρά τις όποιες τυχόν αποκλίσεις μπορούσαν να παρατηρηθούν σε σχέση με τις συμβατικές υποχρεώσεις της χώρας. Από την άλλη πλευρά όμως, με το ξέσπασμα της κρίσης, αναδείχθηκαν με τον πλέον ορατό και επώδυνο συγχρόνως τρόπο οι μία σειρά από χρόνιες αδυναμίες του ελληνικού πολιτικού και οικονομικού συστήματος, οι οποίες αποτελούσαν και τροχοπέδη προκειμένου η χώρα να μπορέσει να λειτουργήσει κατά τρόπο αρμονικό τόσο μέσα στο πλαίσιο της Ο.Ν.Ε. όσο και στο διεθνές περιβάλλον γενικότερα (Κότιος, 2011).

#### **4.2 Ναυτιλία και ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

Στον παρακάτω Πίνακα 22 εμφανίζεται η συνεισφορά της ναυτιλίας ως ποσοστού επί του ελληνικού Α.Ε.Π. στο τελευταίο για το χρονικό διάστημα από το 2008 έως και το 2010. Διευκρινίζεται εν προκειμένω πως τα συγκεκριμένα στοιχεία αφορούν την “καθαρή” συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., χωρίς να συμπεριλαμβάνονται στοιχεία για τους εξαρτώμενους από τη ναυτιλία κλάδους και οικονομικές δραστηριότητες, όπως ακριβώς συνέβη και κατά την παρουσίαση των αντίστοιχων στοιχείων για την ανωτέρω εξετασθείσα προηγούμενη χρονική περίοδο.

**Πίνακας 22: Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. 2008 -2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	4,63
2009	3,17
2010	3,8

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Στον παρακάτω παρατιθέμενο Πίνακα 23 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση αναφορικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π.

**Πίνακας 23: Ποσοστιαία μεταβολή σε ετήσια βάση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. (2008-2010)**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	-5,46
2009	-31,53
2010	19,87

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων της Ελληνικής στατιστικής αρχής

Από τα παραπάνω στοιχεία του Πίνακα 23 προκύπτει καταρχήν μία ουσιώδης μείωση του ποσοστού συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ των ετών 2008 και 2009, οπότε και κατά το τελευταίο έτος παρατηρείται ένα ποσοστό της τάξης του 3,17%. Αντιθέτως, κατά το έτος 2010 παρατηρείται μία αύξηση του συγκεκριμένου ποσοστού συνεισφοράς, το οποίο παρόλα ταύτα εξακολουθεί να παραμένει κάτω του 4%. Από τον Πίνακα 23 προκύπτει το αξιοσημείωτο ότι κατά το έτος 2009, ήτοι εν μέσω και με έντονες τις επιδράσεις της οικονομικής κρίσης, παρατηρείται μία μείωση της τάξης του 31,53% αναφορικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό Α.Ε.Π., σε σύγκριση πάντα με το αμέσως προηγούμενο έτος. Πάντως, η συγκεκριμένη σημαντική μείωση φαίνεται να ακολουθείται κατά το 2010 από μία αξιοσημείωτη αύξηση της τάξης του 19,87%.

Όσον αφορά την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα, αυτή εμφανίζεται στον παρακάτω Πίνακα 24.

**Πίνακας 24: Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος (2008-2010)**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟ (ΣΕ ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ)
2008	19.118
2009	13.552
2010	15.418

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Περαιτέρω, στον παρακάτω Πίνακα 25 εμφανίζεται η ποσοστιαία μεταβολή της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το προηγούμενο έτος για το εν προκειμένω εξεταζόμενο χρονικό διάστημα.

**Πίνακας 25: Η εξέλιξη της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος σε ποσοστιαίες μεταβολές (2001-2007)**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2008	12,45
2009	-29,11
2010	13,76

Πηγή: Επεξεργασία από τον συγγραφέα στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος

Τέλος, όσον αφορά τους απασχολούμενους σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικούς, βάσει των διαθέσιμων για το έτος 2008 στοιχείων φέρεται ότι απασχολούνταν 15,721 ναυτικοί. Κατά συνέπεια και στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο φαίνεται να συνεχίζεται η πτωτική τάση αναφορικά με τον αριθμό των απασχολούμενων ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία.

#### **4.3 Σύγκριση με άλλους παραγωγικούς κλάδους για το χρονικό διάστημα 2008-2010**

Στη συνέχεια εξετάζονται 6 οικονομικοί κλάδοι για την ίδια εν προκειμένω εξεταζόμενη χρονική περίοδο και αναφορικά με την ποσοστιαία συνεισφορά τους στο ελληνικό Α.Ε.Π, οι οποίοι είναι οι ίδιοι οι οποίοι προσεγγίστηκαν για τη χρονική περίοδο μεταξύ των ετών 2000 και 2008.

##### **4.3.1 Γεωργία και κτηνοτροφία**

Στον παρακάτω Πίνακα 26, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.

**Πίνακας 26: Η συνεισφορά της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	2,76
2009	2,73
2010	2,81

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 26 υποδηλώνουν τη συνέχιση της διαρκούς πτωτικής πορείας της συνεισφοράς της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. η οποία είχε παρατηρηθεί και ανωτέρω, κατά την προσέγγιση της χρονικής περιόδου μεταξύ 2000 και 2007. Τώρα πλέον η όλη συνεισφορά της γεωργίας και της κτηνοτροφίας φαίνεται να έχει περιορισθεί και για πρώτη φορά σε ποσοστά κάτω του 3%. Το 2010 πάντως παρατηρείται μία ελάχιστη αύξηση της συνεισφοράς των οικονομικών τομέων στο ελληνικό Α.Ε.Π. σε σχέση με την αντίστοιχη συνεισφορά του προηγούμενου έτους 2009.

Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η συνεισφορά των συγκεκριμένων οικονομικών κλάδων στο ελληνικό Α.Ε.Π. για το υπό εξέταση εν προκειμένω χρονικό διάστημα είναι ιδιαιτέρως μικρή, και έχει υποστεί καθίζηση στα χαμηλότερα επίπεδα της τελευταίας δεκαετίας.

#### **4.3.2 Κλωστοϋφαντουργία**

Στον παρακάτω Πίνακα 27, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά της γεωργίας και της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.



**Πίνακας 27: Η συνεισφορά του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	0,65
2009	0,57
2010	0,55

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα 27 υποδηλώνουν την πτωτική πορεία της συνεισφοράς του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας στο συνολικό ελληνικό Α.Ε.Π. κατά την εν προκειμένω εξεταζόμενη χρονική περίοδο. Και η συγκεκριμένη τάση δείχνει να έρχεται σε συνέχεια με την ανωτέρω εξετασθείσα συνεισφορά του συγκεκριμένου οικονομικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ 2000 και 2007, οπότε ομοίως παρατηρήθηκε η ύπαρξη μίας διαρκούς πτωτικής τάσης.

#### **4.3.3 Βιομηχανία**

Όπως και κατά την εξέταση της προηγούμενης χρονικής περιόδου 2000-2007, η προσέγγιση της συνεισφοράς του τομέα της βιομηχανίας στην ελληνική οικονομία για την περίοδο 2008 έως 2010 θα ξεκινήσει με την παρουσίαση της εξέλιξης του δείκτη βιομηχανικής παραγωγής για το προαναφερόμενο χρονικό διάστημα, η οποία εμφανίζεται στον παρακάτω Πίνακα 28.

**Πίνακας 28: Ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΗ (Μέσος ετήσιος γενικός δείκτης)
2008	99
2009	89,7
2010	84,4

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία τα οποία εμπεριέχονται στον παραπάνω Πίνακα 28 υποδηλώνουν μία σημαντική μείωση της βιομηχανικής παραγωγής κατά το έτος 2009 σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο έτος, ενώ η μείωση συνεχίστηκε ακόμη περαιτέρω κατά το έτος 2010, συγκριτικά με το έτος 2009. Μάλιστα, η μέση τιμή του δείκτη βιομηχανικής παραγωγής για το έτος 2008 είναι ομοίως μειωμένη συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Κατ' αποτέλεσμα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η βιομηχανική παραγωγή για το υπό εξέταση συγκεκριμένο χρονικό διάστημα παρουσιάζει μία σταθερά καθοδική πορεία.

Στον παρακάτω Πίνακα 29, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα της βιομηχανίας εν γένει στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.

**Πίνακας 29: Η συνεισφορά του τομέα της βιομηχανίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	7,39
2009	7,42
2010	8,67

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

Σε αντίθεση με τα στοιχεία τα οποία παρέχονται από το δείκτη βιομηχανικής παραγωγής, εντούτοις η συνεισφορά του τομέα της βιομηχανίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. ως φαίνεται στον ανωτέρω Πίνακα 29 για το υπό κρίση χρονικό διάστημα φαίνεται να έχει σε κάποιο βαθμό αυξητικές τάσεις. Ουσιαστικά παρατηρείται μία στασιμότητα για τα έτη 2008 και 2009, εντούτοις σημειώνεται μία αξιοπρόσεκτη αύξηση κατά το έτος 2010, σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο έτος, μολονότι για την ίδια χρονιά ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής είναι στο χαμηλότερο σημείο της προηγούμενης δεκαετίας. Η συγκεκριμένη τάση θα μπορούσε να αποδοθεί σε κάποιο βαθμό στη μείωση του ποσοστού της συνεισφοράς άλλων οικονομικών κλάδων για το συγκεκριμένο έτος, λόγω της επικρατούσης οικονομικής κρίσης, κάτι το οποίο είχε ως

επακόλουθο την αύξηση του ποσοστού συνεισφοράς της βιομηχανίας, ασχέτως του γεγονότος ότι έχει σημειωθεί μείωση της βιομηχανικής εν γένει παραγωγής.

#### **4.3.4 Τουρισμός και εστίαση**

Στον παρακάτω Πίνακα 30, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα του τουρισμού και της εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.

**Πίνακας 30: Συνεισφορά του τομέα του τουρισμού και της εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	5,93
2009	7,07
2010	7,04

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

Σε αντίθεση με την προηγούμενη χρονική περίοδο μεταξύ των ετών 2000 και 2007, οπότε και παρατηρήθηκε μία διαρκής πτωτική τάση σε ετήσια βάση αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα του τουρισμού και της εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π., κατά το έτος 2008 παρατηρείται μία μικρή αύξηση της συγκεκριμένης συνεισφοράς συγκριτικά προς το προηγούμενο ακριβώς έτος, η οποία ακολουθήθηκε από μία ακόμη αύξηση της εν λόγω συνεισφοράς κατά το επόμενο έτος 2009. Το 2010 η συνεισφορά του τομέα του τουρισμού και της εστίασης στο ελληνικό Α.Ε.Π. ουσιαστικά παραμένει στάσιμη σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Σε κάθε περίπτωση, η όλη εικόνα αναφορικά με τους συγκεκριμένους οικονομικούς τομείς φαίνεται να είναι πλέον θετική, συγκριτικά με την προηγουμένως προεγγισθείσα χρονική περίοδο μεταξύ των ετών 2000 και 2007.

#### **4.3.5 Η διαχείριση ακίνητης περιουσίας**

Στον παρακάτω Πίνακα 31, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του τομέα της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.

**Πίνακας 31: Συνεισφορά του τομέα διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	13,13
2009	13,99
2010	14,02

Πίνακας: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Από τα παραπάνω στοιχεία τα οποία εμπεριέχονται στο συγκεκριμένο Πίνακα 31, προκύπτει μία μικρή αλλά σταδιακή αυξητική τάση αναφορικά με το ποσοστό της συμμετοχής του οικονομικού τομέα της διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί ότι και το ποσοστό της συνεισφοράς του έτους 2008 είναι αυξημένο σε σχέση με το προηγούμενο ακριβώς έτος 2007, και κατά συνέπεια η προπεριγραφόμενη αυξητική τάση για το σύνολο της εν προκειμένω εξεταζόμενης χρονικής περιόδου φαίνεται να επιβεβαιώνεται.

#### **4.3.6 Ο χρηματοπιστωτικός και ασφαλιστικός τομέας**

Στον παρακάτω Πίνακα 32, εμφανίζονται τα στοιχεία αναφορικά με την συνεισφορά του χρηματοπιστωτικού και ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. κατά το υπό έρευνα εν προκειμένω χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2008 και 2010.

**Πίνακας 32: Η συνεισφορά του χρηματοπιστωτικού και ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ 2008 και 2010**

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ Α.Ε.Π.
2008	4,57
2009	4,47
2010	4,73

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Τα στοιχεία του ανωτέρω Πίνακα 32, καταδεικνύουν τη διακύμανση της ποσοστιαίας συνεισφοράς του χρηματοπιστωτικού και ασφαλιστικού τομέα στο ελληνικό Α.Ε.Π., ένα στοιχείο το οποίο διαπιστώθηκε ομοίως κατά την εξέταση και παράθεση των υφισταμένων στοιχείων για την προηγούμενη χρονική περίοδο μεταξύ 2000 και 2007. Και αυτή η διακύμανση εστιάζεται σε ποσοστά συνεισφοράς στο ελληνικό Α.Ε.Π. μεταξύ του 4 και 5% σε ετήσια βάση.

## 5. Η ναυτιλία και η έξοδος από την οικονομική κρίση

Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων, στο παρόν κεφάλαιο λαμβάνει χώρα η προσέγγιση του κατά πόσον η ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε να γίνει ο “μοχλός” με βάση τον οποίο θα υποβοηθηθεί το σύνολο της ελληνικής οικονομίας αλλά και κοινωνίας γενικότερα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η τρέχουσα οικονομική κρίση. Κατά συνέπεια, θα καταβληθεί στη συνέχεια μία προσπάθεια ούτως ώστε να προσεγγισθεί το ζήτημα της ελληνικής ναυτιλίας ως ενός “εργαλείου” το οποίο από οικονομική άποψη θα μπορούσε να συντελέσει στην έξοδο της Ελλάδας από την παρούσα οικονομική κρίση, καθώς και να προσδιορισθούν οι τρόποι εκείνοι με τους οποίους κάτι τέτοιο θα μπορούσε να καταστεί εφικτό υπό τις παρούσες συνθήκες.

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991α), η ναυτιλία αποτελεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, αλλά παρά ταύτα παρατηρείται το φαινόμενο ώστε η σημασία της γενικότερα να παραγνωρίζεται για τους εξής ως κάτωθι βασικούς λόγους:

α) Υπάρχει κατά βάση αποσιώπηση του πραγματικού μεγέθους αλλά και του ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας, της οποίας το μέγεθος ξεπερνά το 50% του κλάδου της μεταποίησης, ενώ εκτός αυτού παρατηρείται και το να μην συνυπολογίζονται βασικά οικονομικά μεγέθη σχετιζόμενα με τη ναυτιλία στα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας: το παραγόμενο από την οικονομική δραστηριότητα της ναυτιλίας προϊόν δεν προσμετράται στο εθνικό προϊόν της Ελλάδας καθ’ όλοκληρίαν, όπως επίσης και οι επενδύσεις από την πλευρά των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών (λ.χ. για την αγορά νέων πλοίων) δεν προσμετρώνται στις στατιστικές αναφορικά με τις επενδύσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα από τις ελληνικές επιχειρήσεις. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι να θεωρείται ως μοναδικό οικονομικό στοιχείο το οποίο προσμετράται στην εθνική οικονομία μόνον το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

β) Μολονότι αναγνωρίζεται γενικώς η αξία και η σημασία της εν γένει ελληνικής ναυτιλίας ως τμήματος της ελληνικής οικονομίας και της επιχειρηματικής δραστηριότητας, εντούτοις δεν φαίνεται στην πράξη να υπάρχει οικονομική αποτίμηση των δεδομένων της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά η όλη προβληματική εξαντλείται απλά και μόνο σε στατιστικά στοιχεία αναφορικά με την εξέλιξη των παγίων στοιχείων της ελληνικής ναυτιλίας.

γ) Τέλος, δεδομένης της θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή αγορά, δημιουργείται μία σύγχυση αναφορικά με άλλους κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως λ.χ. το γεγονός ότι δεν προσμετράται το παραγόμενο από τη ναυτιλία προϊόν ως προερχόμενο από εξαγωγική δραστηριότητα.

Κατά συνέπεια, η παραπάνω άποψη συνίσταται στην διαπίστωση ότι μολονότι η σημασία και η δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας και η εν γένει σημασία της σε διεθνές πλαίσιο αναγνωρίζεται, εντούτοις υπάρχει μία στρεβλή εικόνα όσον αφορά την πραγματική αποτύπωση της συμβολής της στην εθνική οικονομία, και κάτι τέτοιο θα μπορούσε περαιτέρω να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι λόγω αυτής της στρεβλής αποτύπωσης, δεν υπάρχει και η δυνατότητα της υιοθέτησης των αναγκαίων εκείνων πολιτικών οι οποίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ακόμη περαιτέρω βελτίωση και ενίσχυση της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Στο συγκεκριμένο ζήτημα πάντως ορθώς παρατηρείται (Γουλιέλμος, 1992) ότι προκειμένου γενικότερα να είναι σε θέση ένα κράτος να ασκήσει μία ορθή και ενδεδειγμένη ναυτιλιακή πολιτική, θα πρέπει καταρχήν να έχει αναπτυχθεί εκείνος ο μηχανισμός ο οποίος να επιτρέπει τη συλλογή και τη δυνατότητα επεξεργασίας αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων για το σύνολο της ελληνικής αλλά και ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η συλλογή και επεξεργασία αυτών των συγκεκριμένων στατιστικών στοιχείων θα είναι σε θέση ώστε να διαμορφώνει και τη λήψη των αναγκαίων αποφάσεων για την πλέον αποτελεσματική ενάσκηση μίας πλήρους και ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής. Και ελλείψει μίας τέτοιας δυνατότητας στο πλαίσιο της ελληνικής πολιτείας, εξ' υπαρχής θα πρέπει να τονισθεί η ανάγκη της δημιουργίας αυτών των μηχανισμών, ώστε να ασκείται η ναυτιλιακή πολιτική σε μόνιμη βάση κατά τον πλέον ενδεδειγμένο και οικονομικά επωφελή τρόπο.

Προτού όμως εξετασθεί το ζήτημα της ναυτιλίας και της δυνητικής συνεισφοράς της στην έξοδο από την παρούσα οικονομική κρίση της Ελλάδας, θα λάβει χώρα μία γενικότερη προσέγγιση των τρόπων και των μέσων εκείνων τα οποία προτείνονται και θα μπορούσαν να τύχουν γενικότερης εφαρμογής προκειμένου να αντιμετωπισθεί αυτή από το σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

### **5.1 Γενικές παρατηρήσεις**

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω στον οικείο τόπο, η παρούσα οικονομική κρίση στην Ελλάδα αφενός μεν οδηγεί σε μείωση του Α.Ε.Π. της χώρας, αφετέρου δε οξύνει το πρόβλημα του ελλείμματος του Δημοσίου, κυρίως λόγω της μείωσης του Α.Ε.Π. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, κατά τη συγκεκριμένη άποψη (Φακιάλας, 2011) η επίλυση του δημοσιονομικού προβλήματος της Ελλάδας θα επέλθει με τη δημιουργία πρωτογενών πλεονασμάτων, ενώ σε κάθε περίπτωση σημειώνεται η δεδομένη κατάσταση σε παγκόσμια κλίμακα η οποία δεν ευνοεί την ταχύρρυθμη ανάπτυξη. Κατά συνέπεια, κατά το δεύτερο σκέλος οι συνθήκες δεν μπορούν να θεωρηθούν επί του παρόντος ως ιδιαίτερες ευνοϊκές.

Ειδικότερα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε σχέση με την παρούσα οικονομική κρίση η οποία κυριαρχεί στην οικονομική πραγματικότητα της Ελλάδας, έχουν προταθεί από διαφορετικές πλευρές διάφοροι άξονες, επί των οποίων θα πρέπει να αναληφθεί δράση προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας. Κατά μία άποψη (Καραμούζης και Αναστασάτος, 2011), οι δράσεις εκείνες οι οποίες θα πρέπει να αναληφθούν υπό τις παρούσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες θα πρέπει να κατατείνουν στα εξής ως ακολούθως αναφερόμενα σημεία:

- α) Καταρχήν, στην αύξηση της συνολικής παραγωγικότητας της ελληνικής οικονομίας, κάτι το οποίο θα καταστεί δυνατό με την βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου και την ποιότητα της δημόσιας διοίκησης εν γένει.
- β) Κατά δεύτερον, με την εν γένει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αναφορικά με την ποιότητα των παραγόμενων προϊόντων αλλά και των παρεχομένων υπηρεσιών, και τούτο το στοιχείο όμως θα πρέπει από την άλλη πλευρά να συνδυασθεί σε κάθε περίπτωση με την ανάκτηση των τυχόν απωλειών ανταγωνιστικότητας οι οποίες παρατηρούνται σε σχέση με τις υπάρχουσες τιμές για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες. Μέσα σε αυτό το ίδιο πλαίσιο προτείνεται ειδικότερα πως θα πρέπει να δοθεί έμφαση μεταξύ άλλων και σε τομείς της οικονομίας, στους οποίους η Ελλάδα παρουσιάζει διαχρονικώς ένα συγκριτικό πλεονέκτημα.
- γ) Σε ένα τρίτο επίπεδο προτείνεται ότι θα πρέπει ομοίως να δοθεί έμφαση προς τα προϊόντα και τις υπηρεσίες οι οποίες τυγχάνουν διεθνώς εμπορεύσιμες, σε βάρος εκείνων των προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία δε διαθέτουν το συγκεκριμένο προαναφερόμενο χαρακτηριστικό.



δ) Σε ένα τέταρτο επίπεδο, θα πρέπει να υπάρξει μία συνολική μεταβολή στην κρατούσα φιλοσοφία αναφορικά με την αξιοποίηση των εν γένει ευρωπαϊκών μεταβιβάσεων και αξιοποιήσεων των αναπτυξιακών νόμων προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της συνολικής παραγωγικότητας της οικονομίας, της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας.

ε) Τέλος, ο πέμπτος και τελευταίος άξονας στον οποίο θα πρέπει να δοθεί έμφαση προκειμένου να επέλθει ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας θεωρείται κατά τη συγκεκριμένη πρόταση πως είναι η προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων καθώς και ξένων κεφαλαίων σε τομείς τεχνολογικής αιχμής, καθώς και των απαιτούμενων υποδομών σε τομείς οι οποίοι έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό.

Μολονότι τα παραπάνω γενικά στοιχεία φαίνονται άσχετα εν πρώτοις με τη ναυτιλία και δε γίνεται καμία έστω και έμμεση νύξη για τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των οικονομικών δυνατοτήτων της προς όφελος της γενικότερης ελληνικής οικονομίας, εντούτοις θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι σε μεγάλο βαθμό τα όσα αναφέρονται παραπάνω ως οι πέντε άξονες οι οποίοι θα αποτελέσουν το “εργαλείο” για την έξοδο από την παρούσα οικονομική κρίση αντανακλούν και στη ναυτιλία, αν όχι παραπέμπουν έστω και έμμεσα σε αυτήν.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ανωτέρω αναφερόμενο υπό στοιχείο (γ) σημείο, γίνεται αναφορά στην ανάγκη έμφασης σε “διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες και προϊόντα”. Μία κατεξοχήν διεθνώς εμπορεύσιμη υπηρεσία θα πρέπει να θεωρηθεί και η διά θαλάσσης μεταφορά η οποία εκτελείται από τα υπό ελληνική σημαία πλοία σε διεθνές πλαίσιο. Επομένως, έστω και εάν δεν κατονομάζεται ρητά ως μία πηγή από την οποία θα μπορούσε να προκύψει σημαντικό όφελος για την αντιμετώπιση της παρούσας οικονομικής κρίσης, σε κάθε περίπτωση σε αυτή την ευρεία και γενική διατύπωση θα πρέπει να συμπεριλάβει κανείς και τη ναυτιλία.

Κατά μία άλλη προσέγγιση (Φακιόλας, 2011) τίθεται το ζήτημα της αντιμετώπισης της εν γένει οικονομικής κρίσης της Ελλάδας υπό το πρίσμα δύο διαφορετικών αντιλήψεων:

α) Κατά την πρώτη εξ αυτών, θα πρέπει να περιορισθεί το επίπεδο κατανάλωσης στο επίπεδο της υφιστάμενης παραγωγής, ώστε κατ’ αυτόν τον τρόπο να καταστεί δυνατή η επίτευξη πρωτογενών πλεονασμάτων, τα οποία με τη σειρά τους θα οδηγήσουν στη μείωση του δημοσίου χρέους.

β) Κατά τη δεύτερη από τις συγκεκριμένες αντιλήψεις, θα πρέπει να υπάρξει μία ηπιότερη δημοσιονομική πολιτική, ενώ αντιθέτως θα πρέπει να δοθεί έμφαση στον αναπτυξιακό τομέα, ώστε να καταστεί εν συνεχεία δυνατή η βελτίωση του συνόλου των βασικών οικονομικών δεικτών. Για τη συγκεκριμένη αντίληψη η ίδια άποψη υποστηρίζει ότι είναι δυνατόν να υλοποιηθεί, αλλά θα πρέπει επιπροσθέτως να συνοδεύεται και από μία σειρά δομικών και διαρθρωτικών μεταβολών στην ελληνική δημόσια διοίκηση.

Η ελληνική ναυτιλία, και ιδίως η ελληνική πλοιοκτησία, είναι μία παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα, η οποία αναπτύσσεται και λειτουργεί μέσα σε ένα καθορισμένο επιχειρηματικό και θεσμικό πλαίσιο, το οποίο να μεν επηρεάζει εν γένει την όλη ναυτιλία, από την άλλη πλευρά όμως και αυτό με τη σειρά του επηρεάζεται από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, λόγω του αυξημένου διεθνούς της κύρους (Samiotis, Vlachos and Tselentis, 2007). Από την άλλη πλευρά, η ελληνική ναυτιλία θεωρείται ως ένας “εγχώριος” παραγωγικός κλάδος, ο οποίος έχει σχεδόν αποκλειστικά εξαγωγικό προσανατολισμό (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991β).

Όπως έχει υποστηριχθεί πρόσφατα (Gratsos, 2012), η Ελλάδα σήμερα είναι σε θέση ώστε όσον αφορά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία:

α) Να εξελιχθεί σε ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις,

β) Να μετεξελιχθεί σε μεταφορικό “κόμβο” της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Σε κάθε περίπτωση, η παραπάνω άποψη θεωρεί πως για να επιτευχθεί μία τέτοια εξέλιξη, θα πρέπει να υπάρχει αποτελεσματική, σύγχρονη και σταθερή νομοθεσία, η οποία να είναι επίσης και φιλική προς την επιχειρηματικότητα, και με τη θέσπιση μίας νομοθεσίας με τα προπεριγραφόμενα χαρακτηριστικά, θα καταστεί δυνατή η δημιουργία μεγάλου αριθμού νέων θέσεων εργασίας στην Ελλάδα (Gratsos, 2012).

Με βάση τις προαναφερόμενες παρατηρήσεις, αναφορικά ιδίως με τη δυναμική την οποία είναι σε θέση να αναπτύξει η ελληνική ναυτιλία, δρώσα μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, θα καταβληθεί προσπάθεια παρακάτω ώστε να εξετασθούν οι τρόποι εκείνοι με τους οποίους θα ήταν δυνατόν να συμβάλει η ναυτιλία εν γένει στην εξάλειψη της παρούσας οικονομικής κρίσης, λαμβάνοντας χώρα και η σχετική παράθεση των πιθανών λύσεων οι οποίες θα μπορούσαν να υιοθετηθούν μέσα σε αυτό το πλαίσιο και προς αυτό το σκοπό.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, και υπό το πρίσμα της δεύτερης ως άνω αναφερόμενης άποψης με τους δύο άξονες στους οποίους θα πρέπει να δοθεί έμφαση προκειμένου να εξέλθει η ελληνική οικονομία από την παρούσα οικονομική κρίση, η εξέταση του ζητήματος της δυνητικής συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας θα λάβει χώρα σε δύο άξονες: αφενός μεν κατά το σκέλος της δυνατότητας συμβολής της στην αύξηση των δημοσίων οικονομικών, αφετέρου δε κατά το σκέλος της δημιουργίας προϋποθέσεων γενικότερης ανάπτυξης για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

## **5.2 Η συμβολή της ναυτιλίας σε δημοσιονομικό επίπεδο**

Σε ένα πρώτο στάδιο, θα προσεγγισθεί το ζήτημα αναφορικά με το κατά πόσον η ελληνική ναυτιλία είναι σε θέση να συνεισφέρει πλέον των ήδη προσφερομένων στα δημόσια οικονομικά, ώστε να συνδράμει κατ' αυτόν τον τρόπο κατά το ένα σκέλος της παρούσας οικονομικής κρίσης.

Η φορολογία των πλοίων ρυθμίζεται κατά βάση από τις διατάξεις του ν. 27/1975 ο οποίος τιτλοφορείται "Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" (Φ.Ε.Κ. Α' 77).

Θα πρέπει για τις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου, και προκειμένου υπό το πρίσμα αυτού να διερευνηθεί το κατά πόσον υπάρχει περιθώριο αύξησης της φορολογικής συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στα δημόσια οικονομικά, να λάβει χώρα μία συνοπτική αλλά και κριτική εκ παραλλήλου αναφορά σε ορισμένες βασικές προβλέψεις των διατάξεών του:

α) Καταρχήν θα πρέπει να διευκρινισθεί πως υποκείμενα του φόρου είναι μόνον τα ελληνικά πλοία, δηλαδή εκείνα τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο, ή εκείνα στα οποία έχει χορηγηθεί Προσωρινό Έγγραφο Εθνικότητας κατά τη διάταξη του άρθρου 9 του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρο 1 παρ.2). Κατά συνέπεια, ο εν λόγω φόρος αφορά μόνο την "ελληνική" ναυτιλία, όπως αυτή προσδιορίσθηκε ανωτέρω στον οικείο τόπο, ενώ δεν αφορά σε καμία περίπτωση τον ελληνόκτητο στόλο, αφού δεν είναι εγγεγραμμένος σε ελληνικό νηολόγιο και επομένως για τη φορολόγησή του τυγχάνουν εφαρμογής οι ειδικότερες εκείνες προβλέψεις του κράτους τη σημαία του οποίου φέρουν τα πλοία και ο αναλογούν φόρος ή κάθε άλλου είδους φορολογική επιβάρυνση καταβάλλεται σε εκείνο το κράτος.

β) Είναι αξιοσημείωτο ότι η καταβολή του φόρου ο οποίος προβλέπεται στις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου εξαντλεί τη φορολογική υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και κάθε μετόχου ή εταίρου, ανεξαρτήτως του εάν πρόκειται για ημεδαπό ή αλλοδαπό νομικό ή φυσικό πρόσωπο, για κάθε είδους κέρδος το οποίο προέρχεται από την εκμετάλλευση του πλοίου (άρθρο 2 παρ. 1 του συγκεκριμένου νόμου). Κατά συνέπεια, ο φόρος ενός πλοίου εφόσον καταβληθεί ουσιαστικά οδηγεί σε τεκμαρτή “φορολόγηση” του συνόλου των κερδών τα οποία έχουν επιτευχθεί συνεπεία της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, χωρίς να υπάρχει οιαδήποτε τυχόν πρόσθετη φορολογική υποχρέωση και επιβάρυνση από οιοδήποτε πρόσωπο.

γ) Ο φόρος υπολογίζεται με συγκεκριμένα σταθερά κριτήρια, και συγκεκριμένα την ηλικία και την ολική χωρητικότητα σε κόρους του πλοίου (άρθρο 6 του συγκεκριμένου νόμου), με τη διαδικασία η οποία τηρείται και περιγράφεται στην προαναφερόμενη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας. Αυτός ο τρόπος υπολογισμού καταρχήν θα πρέπει να θεωρηθεί ως έχον το θετικό στοιχείο της παροχής ενός σταθερού φορολογικού καθεστώτος και της δυνατότητας γνώσης του αναλογούντος φόρου για κάθε πλοίο προτού καν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο, εφόσον είναι γνωστά τα δύο ανωτέρω αναφερόμενα σταθερά στοιχεία του. Από την άλλη πλευρά, ο συγκεκριμένος φόρος και ειδικότερα ο εν προκειμένω τρόπος υπολογισμού του, δεν συναρτά το ύψος του φόρου από τα πραγματικά κέρδη τα οποία έχουν προκύψει από την εκμετάλλευση του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι είναι καταρχήν δυνατόν υπό ορισμένες προϋποθέσεις ο οφειλόμενος φόρος να είναι αναλογικά “χαμηλός”, σε σχέση με τα κέρδη εκείνα τα οποία αποκομίσθηκαν συνεπεία της εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου πλοίου σε δεδομένη χρονική στιγμή και σε σχέση με την αντίστοιχη φορολόγηση στην οποία υπόκεινται τα κέρδη άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Εξ αντιθέτου όμως, δεν αποκλείεται και ο συγκεκριμένος φόρος να θεωρηθεί σε δεδομένη στιγμή ως αναλογικά πολύ “υψηλός”, σε σχέση με τα κέρδη εκείνα τα οποία αποκομίσθηκαν συνεπεία της εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου πλοίου σε δεδομένη χρονική στιγμή και σε σχέση με την αντίστοιχη φορολόγηση στην οποία υπόκεινται τα κέρδη άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων.

δ) Προβλέπεται η δυνατότητα μείωσης του αναλογούντος φόρου για τα διαστήματα κατά τα οποία το πλοίο τελούσε σε κατάσταση “αργίας” (άρθρο 5 του νόμου), καθώς και επίσης και μία σειρά από περιπτώσεις πλήρους απαλλαγής του πλοίου από τον προβλεπόμενο κατά περίπτωση φόρο (άρθρο 6 του νόμου).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κεφάλαια Α' έως και Δ' του συγκεκριμένου νομοθετήματος απολαμβάνουν αυξημένης τυπικής ισχύος κατά τη ρητή πρόβλεψη της διάταξης του άρθρου 107 του εν ισχύ ελληνικού Συντάγματος, και επομένως δεν είναι δυνατόν να τροποποιηθούν με μεταγενέστερο νόμο. Μία τέτοια ρύθμιση όπως αυτή η οποία προαναφέρεται αποσκοπεί κατά βάση στο να υπάρχει και να διατηρείται ένα σταθερό φορολογικό καθεστώς για τη ναυτιλία, προκειμένου να είναι δυνατή η στο μέγιστο δυνατό βαθμό προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο (Αντάπασης, 2001-23). Και σε κάθε περίπτωση για τις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου αναφέρεται (Αντάπασης, 2001-22) ότι έχει διαμορφωθεί κατά τρόπο έτσι ώστε αφενός μεν να υπάρχει συμβολή των εκμεταλλευομένων τα πλοία στα δημόσια οικονομικά της χώρας, αφετέρου δε να μην πλήττεται η ανταγωνιστικότητα του πλοίου μέσα στη διεθνή ναυτιλία, λαμβάνοντας υπόψη δύο βασικά δεδομένα:

α) Τα ελληνικά πλοία, λόγω της έλλειψης ικανού μεταφορικού έργου σε εθνικό επίπεδο, είναι υποχρεωμένα να εκτελούν διεθνείς μεταφορές αγαθών και εμπορευμάτων, αναλόγως των υφισταμένων σε δεδομένη στιγμή αναγκών της ναυλαγοράς, και εξαιτίας αυτού του γεγονότος υφίστανται σε πολύ πιο μεγάλο βαθμό τις επιπτώσεις των περιοδικά εμφανιζόμενων οικονομικών κρίσεων στον τομέα της ναυτιλίας.

β) Εκτός του παραπάνω χαρακτηριστικού της ελληνικής ναυτιλίας, ένα άλλο δεδομένο συνίσταται ειδικότερα στην έλλειψη κάθε είδους έμμεσης θετικής ενίσχυσης από την πλευρά του ελληνικού κράτους προς τα υπό ελληνική σημαία πλοία, υπό διάφορες μορφές υπό τις οποίες θα μπορούσε να εμφανισθεί μία τέτοια ενίσχυση και όπως συμβαίνει με άλλα κράτη προς τα υπό τη σημαία τους πλοία (λ.χ. χρηματοδότηση με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους).

Με βάση τα προαναφερόμενα προκύπτει καταρχήν ότι δεν είναι δυνατή η τροποποίηση των ανωτέρω διατάξεων από το ελληνικό Κοινοβούλιο, αλλά θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία της συνταγματικής αναθεώρησης, προκειμένου να καταστεί δυνατή η τροποποίηση των συγκεκριμένων φορολογικών διατάξεων και κατ' αυτόν τον τρόπο να θεσπισθεί ένα διαφορετικό καθεστώς, βάσει του οποίου θα αυξηθεί η φοροδοτική ικανότητα των πλοίων και των πλοιοκτητών. Πάνω σε αυτή τη βάση έχουν κριθεί ως αντισυνταγματικές από τα ελληνικά δικαστήρια οι όποιες προσπάθειες έχουν γίνει από την πλευρά της Ελληνικής Πολιτείας ώστε να επιβληθούν κατά καιρούς φόροι μέσω

μεταγενέστερων νομοθετημάτων στα πλοία υπό την μορφή εκτάκτων εισφορών μετά τη θέση σε εφαρμογή του ν. 27/1975 (Αντάπασης, 2001: 24). Και σε κάθε περίπτωση παρατηρείται (Μηλιός και Ιωακείμογλου, 1991α) ότι η φορολογία των ελληνικών πλοίων σε κάθε περίπτωση είναι πλέον αυξημένη της αντίστοιχης τα οποία επιβάλλουν οι διάφορες σημαίες ευκαιρίας, ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα μίας περαιτέρω επιβάρυνσης χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου γενικότερα μέσα στο πλαίσιο της διεθνούς ναυτιλίας όπου και δραστηριοποιείται.

Κατά συνέπεια, με βάση αυτό το δεδομένο της αδυναμίας τροποποίησης του συγκεκριμένου νομοθετήματος κατά το σκέλος που αφορά το φόρο των πλοίων, δεν είναι δυνατή περαιτέρω και η τυχόν άμεση θέσπιση ενός σχετικού νομοθετήματος και η μεταβολή του όλου θεσμικού σχετικού με το συγκεκριμένο ζήτημα πλαισίου ώστε να αυξηθεί η όλη φοροδοτική ικανότητα των πλοίων και των εκμεταλλευομένων αυτά. Επομένως, με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, δεν υπάρχει η δυνατότητα αύξησης της φοροδοτικής ικανότητας των πλοίων, και κατ' αποτέλεσμα της αύξησης των δημοσίων εσόδων από τη φορολογία των ήδη υφισταμένων πλοίων.

Από εκεί και πέρα, το όλο φορολογικό πλαίσιο της ναυτιλίας περιλαμβάνει μία σειρά από φορολογικές απαλλαγές ή ειδικές ρυθμίσεις, οι οποίες υφίστανται και προβλέπονται προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστική η ελληνική σημαία. Ως ενδεικτικά στοιχεία των ανωτέρω θα μπορούσαν να αναφερθούν ειδικότερα τα εξής:

α) Η απαλλαγή από την καταβολή Φόρου Προστιθέμενης Αξίας για τις μεταβιβάσεις εμπορικών πλοίων (άρθρο 29 παρ. 2 του ν. 2859/2000). Επομένως, ο πλοιοκτήτης (είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο) ο οποίος προβαίνει στην αγορά ενός πλοίου προς το σκοπό της εμπορικής εκμετάλλευσής του, δεν καταβάλλει τον αναλογούντα Φόρο Προστιθέμενης Αξίας.

β) Η ειδική φορολογική μεταχείριση των πλοίων τα οποία εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο δυνάμει των διατάξεων του ν.δ. 2687/1953, τα οποία αποτελούν και τον "κορμό" της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας: στις εγκριτικές πράξεις οι οποίες εκδίδονται για τη νηολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία κατά το καθεστώς του προαναφερόμενου ν.δ. εμπεριέχονται μία σειρά από όρους, οι οποίοι προβλέπουν ένα ειδικό φορολογικό καθεστώς για τα συγκεκριμένα πλοία καθώς και μία σειρά φορολογικών απαλλαγών, όπως μείωση του φόρου πλοίου ο οποίος προβλέπεται στις διατάξεις του ν. 27/1975 (Όρος 12 των στερεότυπων εγκριτικών πράξεων), απαλλαγή

παντός είδους φορολόγησης του εισοδήματος το οποίο προκύπτει από τα κέρδη συνεπεία της εκμετάλλευσης του πλοίου για τους πλοιοκτήτες και τους μετόχους των πλοιοκτητριών εταιριών (Όρος 13 των στερεότυπων εγκριτικών πράξεων), όπως επίσης και πλήρης απαλλαγή από το φόρο μεταβίβασης πλοίου ο οποίος προβλέπεται κατά τις διατάξεις του ν. 1587/1950 (Όρος 14 των στερεότυπων εγκριτικών πράξεων).

Με βάση τα προαναφερόμενα, και εστιάζοντας απλά στις παρεχόμενες ως άνω ενδεικτικές φορολογικές απαλλαγές οι οποίες προβλέπονται για τα υπό ελληνική σημαία πλοία και τους πλοιοκτήτες τους, είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η άποψη ότι είναι δυνατή η παύση των συγκεκριμένων απαλλαγών, ή έστω ορισμένων εξ αυτών, και κατ' αυτόν τον τρόπο θα ήταν δυνατή η αύξηση των δημοσίων εσόδων, αφού θα πρέπει να καταβάλλονται οι προβλεπόμενοι κατά περίπτωση φόροι για τις πράξεις εκείνες για τις οποίες ακόμη προβλέπονται συγκεκριμένες φορολογικές απαλλαγές. Κατά συνέπεια και με αυτό τον τρόπο θα μπορούσε η ναυτιλία να αποτελέσει μία πηγή φορολογικών εσόδων του κράτους, αφού με τη φορολόγηση των πράξεων εκείνων οι οποίες απαλλάσσονται σήμερα, θα προκύψει μία πραγματική αύξηση των δημοσίων εσόδων πηγάζουσα από τη ναυτιλία, και επομένως κατά συνέπεια θα είναι δυνατή η συμβολή του συγκεκριμένου οικονομικού τομέα στην αντιμετώπιση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης κατά το σκέλος του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας.

Η ανωτέρω άποψη, εφόσον υποστηρίζεται ή υποστηριχθεί από κάποια πλευρά, δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ορθή σε καμία περίπτωση και πολύ περισσότερη δε θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως δυνάμενη σε τελική ανάλυση να εξυπηρετήσει την αύξηση των δημοσίων εσόδων τα οποία προέρχονται από τη ναυτιλία.

Ειδικότερα, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία, η οποία είναι και ο 'κορμός' και η βασική συνιστώσα της όλης ελληνικής ναυτιλίας, δραστηριοποιείται μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, και πραγματοποιεί θαλάσσιες μεταφορές αγαθών και εμπορευμάτων σε διεθνές επίπεδο, χωρίς να περιορίζεται μέσα στα στενά εθνικά πλαίσια, λόγω της έλλειψης ικανού μεταφορικού έργου εντός των αμιγώς εθνικών πλαισίων.

Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται σε ένα διεθνές περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλία θεωρείται ως η πλέον παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία στη σύγχρονη εποχή. Σε

κάθε περίπτωση η ναυτιλία είναι μία οικονομική δραστηριότητα, η οποία λαμβάνει μέσα σε συνθήκες σκληρού και έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται σε έναν συγκεκριμένο ναυτιλιακό τομέα. Περαιτέρω, και όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά (Stopford, 2009) το “κλειδί” για να επιβιώσει μία ναυτιλιακή εταιρεία μέσα στην παγκόσμια αγορά βασίζεται στην οικονομική απόδοσή της, ενώ βασικά στοιχεία και συνιστώσες τα οποία και καθορίζουν τη συγκεκριμένη οικονομική απόδοση θεωρούνται ειδικότερα τα εξής:

- α) Το εισόδημα το οποίο προέρχεται από την εν γένει εκμετάλλευση του πλοίου.
- β) Το κόστος το οποίο συναρτάται με το σύνολο της λειτουργίας και θέσης σε εκμετάλλευση του πλοίου γενικότερα.
- γ) Τη μέθοδο η οποία υιοθετείται για τη χρηματοδότηση της όλης ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με βάση τα προαναφερόμενα, μία από τις βασικές εκείνες παραμέτρους τις οποίες θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της η ναυτιλιακή εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται μέσα στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον είναι το εν γένει λειτουργικό κόστος του πλοίου, μία συνιστώσα του οποίου αποτελεί το κόστος το οποίο απαιτείται για την καθημερινή λειτουργία του πλοίου (Stopford, 2009), και μέσα στο οποίο εντάσσεται και η φορολογική επιβάρυνση την οποία συνεπάγεται για τον πλοιοκτήτη του. Επομένως, με βάση τα προαναφερόμενα, καθίσταται προφανές ότι εφόσον υπάρξει μία αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης για τα υπό ελληνική σημαία πλοία, προκειμένου να ενισχυθούν τα δημόσια έσοδα, κάτι τέτοιο θα έχει ως επακόλουθο την αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, με τις όποιες δυσμενείς περαιτέρω συνέπειες για την όλη λειτουργία της συγκεκριμένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Και με δεδομένη την αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, είναι πολύ πιθανόν κατ’ αυτόν τον τρόπο να μειωθούν όχι μόνο τα πιθανά κέρδη, αλλά κυρίως η ανταγωνιστικότητα των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο. Και τούτο διότι όπως τονίζεται χαρακτηριστικά (BeharsandVenables, 2010) ο αυξημένος ανταγωνισμός στη ναυτιλία μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του συνολικού κόστους της διά θαλάσσης μεταφοράς, πλην όμως σε μία τέτοια περίπτωση, η αύξηση του λειτουργικού κόστους του υπό ελληνική σημαία πλοίου θα στερήσει την πλοιοκτήτρια εταιρεία από το στοιχείο της ανταγωνιστικότητας. Κατά συνέπεια, μία από τις λύσεις εκείνες οι οποίες θα μπορούσαν να υιοθετηθούν προκειμένου να ανταποκριθεί μία ελληνική ναυτιλιακή



εταιρεία μέσα στις συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού, στην περίπτωση αύξησης του λειτουργικού κόστους του πλοίου λόγω της αύξησης της φορολογικής επιβάρυνσης, θα ήταν και η αλλαγή της σημαίας του πλοίου, προκειμένου να εγγραφεί σε ένα κράτος το οποίο παρέχει ένα ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς, που θα επιτρέπει και την παροχή ενός μειωμένου κόστους διά θαλάσσης μεταφοράς. Και ειδικά για τα πλοία τα οποία είναι νηολογημένα κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953, η διαδικασία διαγραφής τους από το ελληνικό νηολόγιο είναι εξαιρετικά απλή, όπως προκύπτει και από τις προβλέψεις του Όρου 1 των στερεότυπων εγκριτικών πράξεων οι οποίες εκδίδονται για τα πλοία της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, μπορεί ευκόλως να εξαχθεί το συμπέρασμα πως η αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης των πλοίων και της ναυτιλίας όχι μόνο δεν είναι σε θέση να αυξήσει τα δημόσια έσοδα, αλλά αντιθέτως θα μπορούσε σε δεδομένη στιγμή να οδηγήσει και στο ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα: στη διαγραφή πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο, με τη συνακόλουθη απώλεια των όποιων δημοσιονομικών εσόδων θα μπορούσαν να εισπραχθούν από αυτά.

Παρά ταύτα όμως, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ελληνική ναυτιλία, και κυρίως η ποντοπόρος ναυτιλία η οποία ως προαναφέρθηκε είναι και ο “κορμός” της, είναι σε θέση να συνεισφέρει σε κάποιο βαθμό στα δημόσια οικονομικά της χώρας: αυτό θα μπορούσε να καταστεί δυνατό με την προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία από τη μεγάλη “δεξαμενή” του ελληνόκτητου στόλου. Η προσέλκυση περισσότερων πλοίων, παρά την πλειάδα φορολογικών απαλλαγών οι οποίες προβλέπονται σήμερα στην κείμενη νομοθεσία, θα οδηγήσει στην αύξηση των δημοσίων εσόδων, έστω και σε μικρό βαθμό, πλην όμως δεν θα πρέπει λόγω της μικρής συμβολής κάτι τέτοιο να παραγνωρισθεί υπό τις παρούσες συνθήκες.

Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να αναφερθεί πως η προσέλκυση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού πλοίων του παρόντος ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία, πλην των κατά τα ως άνω δημοσιονομικών αποτελεσμάτων, θα συνιστούσε και μία επιπλέον πηγή εσόδων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Μία εισροή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο θα δημιουργούσε την ανάγκη καταβολής των ασφαλιστικών εισφορών για τους Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς οι οποίοι είναι ναυτολογημένοι σε αυτά τα πλοία, και κατ’ αυτόν τον τρόπο σταδιακά θα υπήρχε και μία αύξηση των εσόδων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Πάνω στη βάση της προηγούμενης διαπίστωσης ανακύπτει το ζήτημα του πώς θα μπορούσε να καταστεί δυνατή η προσέλκυση περισσότερων πλοίων από τη “δεξαμενή” του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία. Και σε κάθε περίπτωση απαιτούνται κίνητρα προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχουν νηολογημένα τα πλοία τους σε άλλες σημαίες πλην της ελληνικής, προκειμένου να εγγράψουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο, και κατ’ αυτόν τον τρόπο να καταστεί δυνατή η συνεισφορά τους στον όποιο δυνατό βαθμό στα δημόσια έσοδα. Σε αυτό το πλαίσιο θα μπορούσαν να προταθούν τα εξής μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να ληφθούν σε θεσμικό πλαίσιο:

α) Καταρχήν η μείωση της γραφειοκρατίας αναφορικά με την εγγραφή ενός πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο: για την όλη διαδικασία της εγγραφής ενός πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο κατά τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 καθώς και για την έκδοση της σχετικής εγκριτικής πράξης η οποία θα διέπει τους όρους κατά την παραμονή του πλοίου στην ελληνική σημαία, απαιτείται η υποβολή μίας πλειάδας εγγράφων και η εμπλοκή διαφορετικών συναρμόδιων υπηρεσιών. Και η όλη αυτή προβλεπόμενη γραφειοκρατία είναι δυνατόν σε συγκεκριμένη περίπτωση να λειτουργεί αποτρεπτικά για την εγγραφή ενός πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, ιδίως στην περίπτωση εκείνη όπου υπάρχει άμεση ανάγκη για ταχεία διεκπεραίωση της όλης υπόθεσης και του εφοδιασμού του πλοίου με τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα από το κράτος της σημαίας, εάν η απόφαση για την αγορά δεδομένων των συνθηκών της ναυλαγοράς είναι ταχεία.

β) Κατά δεύτερον, η παροχή οικονομικών κινήτρων για την εγγραφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, κυρίως διαμέσου της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών για τους Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς. Μία τέτοια μείωση, εκτός της δυνατότητας προσέλκυσης μεγαλύτερου αριθμού πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, θα μπορούσε να οδηγήσει και στην αύξηση των απασχολούμενων στα ελληνικά ποντοπόρα πλοία ναυτικών, αφού θα εξέλιπαν οι λόγοι της αντικατάστασής τους από αλλοδαπά πληρώματα, για τα οποία δεν καταβάλλονται ασφαλιστικές εισφορές στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα πάντως παρατηρείται (Lee and So, 2007) πως η επιλογή μίας σημαίας από έναν πλοιοκτήτη μπορεί να οφείλεται σε μία σειρά από λόγους και αίτια, στα οποία ειδικότερα περιλαμβάνονται τα εξής ως κάτωθι:

- α) Η “φήμη” μίας σημαίας, αναφορικά με την ποιότητα του εμπορικού της στόλου.
- β) Τα προβλεπόμενα τέλη και το ύψος τους ειδικότερα τα οποία καταβάλλονται για την νηολόγηση του πλοίου σε συγκεκριμένη σημαία.
- γ) Τη φιλικότητα του νηολογίου προς τους χρήστες του, υπό την έννοια της άμεσης και ταχείας εξυπηρέτησης από άριστα καταρτισμένο προς τούτο προσωπικό.
- δ) Την διαθεσιμότητα της αναγκαίας τεχνικής υποστήριξης καθώς και της αρωγής από τις προξενικές αρχές του κράτους σημαίας σε περίπτωση κατά την οποία παραστεί μία τέτοια ανάγκη.
- ε) Εμπορικές και φορολογικές φύσεως απαλλαγές.
- στ) Η ευκολία της επικοινωνίας και της συνεργασίας με τις διοικητικές αρχές του κράτους της σημαίας σε καθημερινά ζητήματα τα οποία είναι δυνατόν να αναφύονται, ενώ επιπλέον αυτού και η συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές του κράτους της σημαίας προς το σκοπό της ανάπτυξης και υιοθέτησης μέτρων και πολιτικών οι οποίες θα συμβαδίζουν και θα εξυπηρετούν με τις σύγχρονες ανάγκες των πλοιοκτητών.
- Με βάση τις προαναφερόμενες ορθές παρατηρήσεις, θα πρέπει σε θεσμικό πλαίσιο αλλά και μέσα στην όλη διοικητική πρακτική να υιοθετηθούν κανόνες και λύσεις οι οποίες να προσιδιάζουν στην κάλυψη των ανωτέρω αναφερομένων αναγκών των πλοιοκτητών, στη βάση των οποίων και στηρίζουν την προτίμησή τους για την εγγραφή ενός πλοίου σε συγκεκριμένο νηολόγιο. Και μέσα από την υιοθέτηση αυτών των θεσμικών ρυθμίσεων και των διοικητικών πρακτικών, να καταστεί δυνατή η προσέλκυση έστω ενός σημαντικού τμήματος του ελληνόκτητου στόλου στο εθνικό νηολόγιο, προκειμένου να υπάρξει η παραπάνω αναφερόμενη ωφέλεια της εθνικής οικονομίας κατά το σκέλος των δημοσίων εσόδων, ως αυτή ειδικότερα αναπτύχθηκε ανωτέρω.

### **5.3 Η γενικότερη δυναμική συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη**

Παραπάνω έλαβε χώρα μία προσέγγιση των δυναμικών δυνατοτήτων οι οποίες υπάρχουν και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να μπορέσει να συνεισφέρει στα δημοσιονομικά της χώρας. Περαιτέρω, θα προσεγγισθούν τα ζητήματα εκείνα στα οποία θα ήταν δυνατόν η ναυτιλία να συνεισφέρει στη γενικότερη ανάπτυξη της χώρας, πλέον από την αμιγώς δημοσιονομική διάσταση της συνεισφοράς της. Στα πλαίσια αυτά, θα καταβληθεί προσπάθεια να προσεγγισθεί η

δυναμική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της χώρας εξεταζόμενο το όλο ζήτημα κατά τομείς και όχι συνολικά, λόγω των ιδιομορφιών του κάθε τομέα ναυτιλιακής δραστηριότητας σε σχέση με τους άλλους.

### **5.3.1 Η ποντοπόρος ναυτιλία**

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί τον “κορμό” της ελληνικής ναυτιλίας, και τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας κατά κανόνα διέπονται από τις ευνοϊκές διατάξεις του ν.δ. 2687/1953, καθόσον νηολογούνται βάσει των προβλέψεων του άρθρου 13 του προαναφερόμενου νομοθετήματος. Και πάνω σε αυτή τη βάση, η πρωταρχική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί σε αυτό το κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας, καθόσον όπως θα διαφανεί κατωτέρω είναι σε θέση να προσφέρει σημαντικά στοιχεία σε ένα βάθος χρόνου στην ελληνική οικονομία καταρχήν και κατ’ επέκταση και στην αντιμετώπιση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης γενικότερα.

Εκτός από την δυναμική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στα δημόσια έσοδα με τον περιορισμένο τρόπο ως αυτός αναλύθηκε ανωτέρω, ο συγκεκριμένος κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας θα μπορούσε να προσφέρει μία σημαντική πηγή απασχόλησης για ένα κομμάτι του ελληνικού πληθυσμού.

Ειδικότερα, θα πρέπει να σημειωθεί σε σχέση με την απασχόληση ότι στους όρους των στερεότυπων εγκριτικών πράξεων οι οποίες εκδίδονται για τα πλοία τα οποία νηολογούνται βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/195(και συγκεκριμένα στον Όρο 8 Α1), επιβάλλεται ρητώς η υποχρέωση ώστε 5 τουλάχιστον από τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να είναι σε κάθε περίπτωση Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί, και πλέον τούτο υποχρεωτικώς ο Πλοίαρχος θα πρέπει να είναι Έλληνας. Επομένως, εάν το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου ήταν εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο (περίπου 4.000 πλοία), θα υπήρχαν τουλάχιστον 20000 θέσεις εργασίας για Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, εκ των οποίων οι 4.000 περίπου θέσεις θα αφορούσαν σε πλοίαρχους. Και με δεδομένο ότι η απασχόληση των ναυτικών γίνεται περίπου σε 8μηνη βάση ετησίως και όχι για ολόκληρο το έτος, προκύπτει πως οι θέσεις εργασίας οι οποίες ουσιαστικά θα απαιτούνταν σε ναυτεργατικό δυναμικό θα αυξάνονταν τουλάχιστον κατά το ήμισυ από τα προαναφερόμενα νούμερα.

Εκτός της αντιμετώπισης σε κάποιο βαθμό της ανεργίας του ναυτεργατικού κλάδου, η οποία αντιμετώπιση σε κάποιο βαθμό θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί με την προσέλκυση πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό νηολόγιο, δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας το γεγονός ότι η αύξηση της απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας θα οδηγούσε και σε αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας. Και η αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος θα είχε με τη σειρά της τα εξής περαιτέρω επακόλουθα, είτε άμεσα είτε έμμεσα:

α) Άμεσο επακόλουθο στη συγκεκριμένη περίπτωση θα μπορούσε ειδικότερα να θεωρηθεί ότι συνιστά η αύξηση των φορολογικών εσόδων του κράτους, αφού θα είναι αυξημένα τα συνολικά φορολογητέα εισοδήματα των Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών.

β) Έμμεσο αντιθέτως επακόλουθο στη συγκεκριμένη περίπτωση θα μπορούσε να θεωρηθεί η αύξηση της αγοραστικής και γενικότερα οικονομικής δύναμης της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας και των οικογενειών τους, το οποίο θα μπορούσε να διοχετευθεί στην υπόλοιπη οικονομία μέσω των συναλλαγών τις οποίες θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν.

Εκτός των ανωτέρω, η προσέλκυση μίας μεγάλης μερίδας του ελληνόκτητου στόλου στο ελληνικό νηολόγιο, είναι σε θέση ώστε να επηρεάσει θετικά και από μία άλλη σκοπιά την όλη ελληνική οικονομία: η όλη λειτουργία του πλοίου, εκτός από τη στελέχωσή του με το αναγκαίο πλήρωμα και την επιχειρησιακή του διάσταση προς το σκοπό της εκμετάλλευσής του, απαιτεί και μία οργανωμένη “βάση”, δηλαδή την ύπαρξη υπηρεσιών “γραφείου” της πλοιοκτήτριας (ή διαχειρίστριας) εταιρείας. Θα πρέπει εξαρχής να σημειωθεί ότι παραδοσιακά, οι μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είχαν την έδρα τους στην αλλοδαπή, ούτως ώστε να ευρίσκονται πλησίον των μεγάλων διεθνών τραπεζών οι οποίες εμπλέκονται στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, αλλά και των μεγάλων ναυλωτών, οι οποίοι έχουν ανάγκη από την προσφορά μεταφορικού έργου (Gratsos, 2012).

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερόμενα αναφορικά με την εγκατάσταση των μεγάλων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών στην αλλοδαπή, η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο είναι δυνατή μεσομακροπρόθεσμα να οδηγήσει και στην αύξηση της εγκατάστασης στην Ελλάδα των ελληνικών εταιρειών οι οποίες έχουν την

έδρα της διοίκησής τους επί του παρόντος στην αλλοδαπή. Και καθίσταται προφανές ότι μία τέτοια μετεγκατάσταση της πραγματικής έδρας των πλοιοκτητριών εταιρειών θα οδηγήσει στην ανάγκη στελέχωσής τους, κάτι το οποίο θα οδηγήσει περαιτέρω στην απορρόφηση και άλλου αριθμού απασχολουμένων στη ναυτιλία. Επίσης, η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο λόγω της ισχύος τους στη διεθνή ναυτιλία, σε ένα βάθος χρόνου θα έχει περαιτέρω συνέπειες στην εν γένει ελληνική οικονομία, καθώς η ναυτιλία δεν είναι μία “αποκομμένη” δραστηριότητα, αλλά συναρτάται στενά με άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Παραδειγματικώς θα μπορούσε να αναφερθεί ο τραπεζικός τομέας, ο οποίος αποτελεί ακόμη και σήμερα τη βασικότερη πηγή χρηματοδότησης της ναυτιλίας, κυρίως προς το σκοπό της απόκτησης νέων πλοίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες, είτε νεότευκτων (New-buildings) είτε μεταχειρισμένων (Second-hand).

Επομένως, από τα παραπάνω καταδεικνύεται η απόλυτη ανάγκη της παροχής κινήτρων σε θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να καταστεί δυνατή η προσέλκυση και εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο του μέγιστου δυνατού βαθμού πλοίων τα οποία εντάσσονται στον ελληνόκτητο στόλο και επί της παρούσης φέρουν τη σημαία άλλων χωρών πλην της Ελλάδας. Και για να καταστεί κάτι τέτοιο εφικτό, θα πρέπει να υπάρξουν ορισμένες μικρής κλίμακας παρεμβάσεις στο ήδη ισχύον και εφαρμοζόμενο θεσμικό πλαίσιο, προς το σκοπό του εκσυγχρονισμού του, οι οποίες αν όχι άμεσα σε κάθε περίπτωση μεσοπρόθεσμα θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ευεργετικά για το σύνολο της εθνικής οικονομίας.

### **5.3.2 Η κρουαζιέρα**

Ο τομέας της κρουαζιέρας θεωρείται ως ένα τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού γενικότερα (Rodrigue and Notteboom, 2009), ενώ ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του θεωρείται ο συνδυασμός διαφορετικών μεταξύ τους τομέων, στους οποίους ειδικότερα περιλαμβάνονται οι μεταφορές, η ναυτιλία και ο τουρισμός (Lekakou and Pallis, 2010). Εκτός αυτών, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να σημειωθεί ότι όλη η βιομηχανία της κρουαζιέρας θεωρείται ως μία ιδιαιτέρως σύνθετη οικονομική δραστηριότητα, η οποία τελεί σε στενή διασύνδεση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί πως η Μεσόγειος γενικότερα συνιστά σήμερα το δεύτερο μεγαλύτερο προορισμό επιβατών κρουαζιεροπλοίων, μετά την

Καραϊβική η οποία είναι πρώτη παγκοσμίως, και στη Μεσόγειο κατευθύνεται ένα ποσοστό της τάξης του 29 % του παγκόσμιου αριθμού επιβατών κρουαζιεροπλοίων σε ετήσια βάση (Rodrigue and Notteboom, 2009).

Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν ταχέως αναπτυσσόμενο τουριστικό κλάδο σε διεθνές επίπεδο, καθώς φαίνεται να υπάρχει μία μέση αύξηση των επιβατών σε ποσοστό 8% σε ετήσια βάση κατά την τελευταία 20ετία, ενώ η Ελλάδα θα μπορούσε να ωφεληθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη συγκεκριμένη αυξητική τάση ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένα συγκριτικά φυσικά πλεονεκτήματα τα οποία διαθέτει ο ελλαδικός χώρος σε ιστορικό, γεωμορφολογικό και κλιματολογικό επίπεδο (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2012).

Πάντως, παρά τα ως άνω φυσικά πλεονεκτήματα του ελλαδικού χώρου, φαίνεται πως στην πράξη η κρουαζιέρα σε οικονομικό επίπεδο δεν αποδίδει τα αναμενόμενα και δυνάμενα να αποδώσει οφέλη για μία σειρά από παράγοντες, στους οποίους περιλαμβάνονται (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2012) ειδικότερα οι εξής:

α) Η αναποτελεσματική λειτουργία των ελληνικών λιμένων, κάτι το οποίο έχει ως τελικό επακόλουθο τη μείωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

β) Η απουσία ενός ολοκληρωμένου συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης των κρουαζιεροπλοίων τα οποία προσεγγίζουν σε ελληνικούς λιμένες, κάτι το οποίο οδηγεί στην εξυπηρέτηση των πλοίων κατά τη χρονική σειρά της άφιξής τους στους ελληνικούς λιμένες.

γ) Η έλλειψη των κατάλληλων λιμενικών και τεχνικών εν γένει υποδομών στην πλειοψηφία των ελληνικών λιμένων ώστε να είναι δυνατή η πρόσδεση και γενικότερα η εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων μεγάλου μεγέθους.

δ) Τέλος, η έλλειψη ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως η επισκευή των κρουαζιεροπλοίων και ο εφοδιασμός αυτών με καύσιμα, κάτι το οποίο έχει ως παρεπόμενο αποτέλεσμα το γεγονός ότι οι ελληνικοί λιμένες δεν αποτελούν αφετήριο λιμένα για μεγάλο αριθμό επιβατών κρουαζιεροπλοίων αλλά απλώς και μόνο ένα σημείο διέλευσης στα πλαίσια του κυκλικού πλου του, ενώ ο αφετήριο λιμένας είναι σε λιμάνι άλλης χώρας. Το τελευταίο ειδικά στοιχείο, δηλαδή το να καταστεί η Ελλάδα σημείο επιβίβασης των επιβατών των κρουαζιεροπλοίων και όχι απλά σημείο διέλευσης, θεωρείται ως μείζονος σημασίας για την αύξηση των προσδοκώμενων εσόδων του συνόλου της ελληνικής οικονομίας από τον τομέα της κρουαζιέρας,

δεδομένου ότι υπολογίζεται ότι ο επιβάτης στο σημείο επιβίβασης προσφέρει ένα οικονομικό όφελος της τάξης των 600 ευρώ στην τοπική οικονομία, όταν ο αντίστοιχος επιβάτης στο σημείο διέλευσης του κρουαζιεροπλοίου προσφέρει ένα όφελος μόνον 80 ευρώ (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, 2012).

Ένα βασικό αίτημα του κλάδου της κρουαζιέρας σε θεσμικό επίπεδο συνιστούσε μέχρι πρότινος η άρση του “καμποτάζ” στο συγκεκριμένο τομέα, το οποίο συνιστούσε μία από τις δύο βασικές παραμέτρους οι οποίες θεωρούνταν (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, 2012) ότι έχρηζαν αλλαγών στη συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα, εκτός από τη βελτίωση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών. Η εν λόγω “άρση” έχει λάβει πλέον χώρα, και μάλιστα έγινε σε δύο “φάσεις”:

α) Καταρχήν, με το νόμο 3872/2010 επετράπη η εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών πλόων εντός της ελληνικής επικράτειας σε πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας, δηλαδή χώρας η οποία δεν αποτελεί κράτος-μέλος της Ε.Ε., κάτω από μία σειρά προϋποθέσεων. Οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις είχαν γίνει αντικείμενο κριτικής από τους φορείς της κρουαζιέρας, δεδομένου ότι στην πράξη φαίνεται ότι αναιρούσαν την καταρχήν σκοπούμενη απελευθέρωση και ουσιαστικά διατηρούσαν το ήδη προϋφιστάμενο καθεστώς.

β) Σε ένα δεύτερο στάδιο όλως προσφάτως έλαβε χώρα η πλήρης απελευθέρωση του τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα με τη διάταξη του άρθρου 222 του ν. 4072/2012, η οποία τροποποίησε τις ρυθμίσεις του ανωτέρω αναφερόμενου νόμου 3872/2010 και κατήργησε τη σειρά προϋποθέσεων τις οποίες έθετε ο προαναφερόμενος νόμος, ώστε να καταστεί πλέον ευχερής η δραστηριοποίηση των κρουαζιεροπλοίων τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια και να μην αποτρέπεται συνεπεία της πλειάδας των προαπαιτούμενων τα οποία ετίθεντο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι την κατά τα ως άνω μεταβολή του προϊσχύσαντος θεσμικού πλαισίου για την κρουαζιέρα, ήταν δυνατή η προσέγγιση κρουαζιεροπλοίων τρίτων χωρών σε ελληνικούς λιμένες, πλην όμως αυτό το οποίο δεν ήταν επιτρεπτό αφορούσε στη διενέργεια κυκλικών ταξιδιών εντός της ελληνικής επικράτειας από τα πλοία της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Τα αποτελέσματα της ψήφισης και θέσης σε ισχύ του προαναφερόμενου νόμου δυνάμει του οποίου απελευθερώθηκε πλήρως ο τομέας της κρουαζιέρας, λόγω ακριβώς της όλως πρόσφατης θέσπισής του, δεν έχουν διαφανεί και αποτυπωθεί ακόμη, και κατά



συνέπεια δεν μπορεί να γίνει ακόμη κάποια εκτίμηση επί πραγματικών δεδομένων κάνοντας σύγκριση στην προ και μετά την εφαρμογή του νόμου περίοδο.

Ασχέτως της προαναφερόμενης έλλειψης πλήρους εφαρμογής του συγκεκριμένου νόμου στην πράξη μέχρι σήμερα, υποστηρίζεται γενικότερα (Parameswaran, 2004) ότι η απελευθέρωση του καμποτάζ σε έναν οποιονδήποτε τομέα της ναυτιλίας είναι σε θέση να οδηγήσει σε συνολικά οικονομικά οφέλη, όπως τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων “παικτών” στο συγκεκριμένο ναυτιλιακό τομέα για δεδομένο χώρο, την παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών και την επίτευξη χαμηλότερου μεταφορικού κόστους. Περαιτέρω, η ίδια άποψη (Parameswaran, 2004) υποστηρίζει πως μέσα σε ένα πλαίσιο παγκοσμιοποιημένης οικονομίας γενικότερα, αλλά και του ναυτιλιακού τομέα ειδικότερα, η ναυτιλιακή πολιτική των επιμέρους κρατών δεν θα πρέπει να χαράσσεται επί τη βάση των αμιγώς εθνικών πλαισίων και υπό το πρίσμα τους αποκλειστικά και μόνο, αλλά αντιθέτως το όλο κλίμα της παγκοσμιοποίησης ωθεί τελικά κατ’ αποτέλεσμα στην απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών από τα διάφορα κράτη.

Σε κάθε περίπτωση, φαίνεται να υποστηρίζεται η άποψη ότι ναι μεν το ισχύον θεσμικό πλαίσιο το οποίο διαμορφώθηκε μετά την θέσπιση και θέση σε ισχύ του ανωτέρω αναφερόμενου νόμου 4072/2012 αποτελεί ένα θετικό βήμα, πλην όμως δεν μπορεί να είναι το μόνο και αποκλειστικό, αλλά θα πρέπει να συνδυαστεί με μία σειρά από ενέργειες ώστε να διαφανούν τα αποτελέσματά του.

Μέσα στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το οποίο προτείνεται (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2012) αφορά την ανάγκη ώστε να δοθεί έμφαση στους εξής συγκεκριμένους τομείς ώστε να αναπτυχθεί ακόμη περαιτέρω ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και το συνολικό όφελος το οποίο θα μπορούσε να προκύψει από τη συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα για την ελληνική οικονομία εν γένει:

α) Θα πρέπει καταρχήν να υπάρξει προώθηση της διαδικασίας εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών και του θεσμικού πλαισίου το οποίο διέπει την όλη λειτουργία τους, και μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να προωθηθεί άμεσα η διαδικασία της υπογραφής και θέσης σε ισχύ των συμβάσεων παραχώρησης για τη διαχείριση των τερματικών σταθμών καθώς και εκείνων των συμβάσεων οι οποίες αφορούν στην εκτέλεση βελτιωτικών έργων στους λιμένες κυρίως εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στη βιομηχανία της κρουαζιέρας.

β) Σε ένα δεύτερο επίπεδο, θα πρέπει να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας στους τομείς της ναυπηγοεπισκευής, καθώς και του εφοδιασμού των πλοίων με καύσιμα.

γ) Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει και να εφαρμοσθεί μία ολοκληρωμένη στρατηγική η οποία θα επιτρέπει την σε κάθε περίπτωση ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφεύγονται πιθανές καθυστερήσεις, οι οποίες είναι δυνατόν να λειτουργήσουν ως τροχοπέδη για την εν γένει ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου.

Με βάση το σύνολο των προαναφερομένων για τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι υπάρχουν σημαντικές προοπτικές για την ενίσχυση του συγκεκριμένου κλάδου, καθώς και για την ανάπτυξη της συνεισφοράς του στην ελληνική οικονομία εν γένει, αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υπάρξουν τα αναγκαία μέτρα από την πλευρά του κράτους προς αυτή την κατεύθυνση προς το σκοπό να δημιουργηθεί το αναγκαίο υπόβαθρο ώστε να αρχίσει η μέγιστη δυνατή απόδοση σε οικονομικό επίπεδο του συγκεκριμένου οικονομικού τομέα.

## 6. Συμπεράσματα

Στα πλαίσια της παρούσας προσεγγίσθηκε το ζήτημα της εξέλιξης της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας μεταξύ των ετών 2000 και 2010, λαμβάνοντας υπόψη δύο χρονιές-σταθμούς στο συγκεκριμένο υπό εξέταση χρονικό διάστημα:

α) Το έτος 2002, οπότε και η Ελλάδα έγινε μέλος της Ο.Ν.Ε.,

β) Το έτος 2008, οπότε και εκδηλώθηκε η παγκόσμια οικονομική κρίση, της οποίας της συνέπειες έπληξαν μεταξύ άλλων πολλαπλώς και την ελληνική οικονομία, και τις συνέπειές της ακόμη εξακολουθεί και υφίσταται.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα μείζονος σημασίας γεγονός, το οποίο προσέδωσε ιδιαίτερες αυξημένες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των οικονομικών δεικτών της ελληνικής οικονομίας. Από την άλλη πλευρά, από μόνη της η συμμετοχή στην Ο.Ν.Ε. χωρίς την αναγκαία σύγκλιση σε πραγματικό και θεσμικό επίπεδο της ελληνικής με τις ευρωπαϊκές οικονομίες δεν ήταν αρκετή, και απόδειξη προς τούτο αποτελεί η παρούσα οικονομική κρίση, τις δυσμενείς συνέπειες της οποίας η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε. αφ' εαυτής δεν ήταν σε θέση να τις αποτρέψει.

Από την άλλη πλευρά, τα εμπειρικά στοιχεία δεν δείχνουν να υπάρχει άμεση επιρροή της ελληνικής ναυτιλίας (με την ευρεία έννοια του όρου) από την συμμετοχή της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε., ούτε κατά θετικό αλλά ούτε και κατά αρνητικό τρόπο. Αντιθέτως, από τα εμπειρικά στοιχεία φαίνεται να προκύπτει πως το ουσιώδες εκείνο μέγεθος το οποίο καθορίζει την εξέλιξη της ναυτιλίας έχει να κάνει με τη γενικότερη κατάσταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε δεδομένο χρόνο, και τις συνθήκες οι οποίες επικρατούν στη διεθνή ναυλαγορά, όπως αυτές καθορίζονται από την υπάρχουσα προσφορά και ζήτηση. Και έτσι προκύπτει πως η ελληνική ναυτιλία επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση η οποία έπληξε και τη ναυτιλία το 2008, χωρίς να διαδραματίζει κάποιο ουσιώδη ρόλο προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση η συμμετοχή της χώρας στην Ο.Ν.Ε. κατά την εκδήλωση της παγκόσμιας κρίσης στη ναυτιλία. Αντιθέτως, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 2003 και 2007, οπότε και οι εν γένει συνθήκες στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν ευνοϊκές και η ναυλαγορά κινούνταν σε ικανοποιητικά επίπεδα, αντίστοιχα καλή φαίνεται να ήταν και η κατάσταση στην ελληνική ναυτιλία και παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση τόσο του ελληνικού όσο και του ελληνόκτητου στόλου.

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο της “αμιγώς” ελληνικής (υπό την έννοια των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων) όσο και της ελληνόκτητης στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ιδιαίτερος σημαντική και δεν αμφισβητείται από καμία πλευρά. Ομοίως ως δεδομένη θα πρέπει να θεωρείται και η συμβολή της ναυτιλίας (τόσο της ελληνικής όσο και της ελληνόκτητης) στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας καταρχήν, αλλά και κοινωνίας ευρύτερα. Και τούτο διότι η ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό τομέα ο οποίος παρέχει εργασία σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων, τόσο άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία (κυρίως ως πληρώματα πλοίων) όσο και έμμεσα απασχολούμενων, σε παραναυτιλιακές και βοηθητικές της κυρίως ναυτιλίας ειδικότητες και εργασίες. Και δεδομένης της παρατηρούμενης μείωσης των ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών η οποία παρατηρείται σταδιακά και σε βάθος χρόνου, θα πρέπει να δοθεί έμφαση προς αυτή την κατεύθυνση.

Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει πολλαπλώς στην ελληνική οικονομία, τόσο κατά τρόπο άμεσο όσο και έμμεσο. Μολονότι η άμεση συνεισφορά της στα δημόσια οικονομικά του ελληνικού κράτους θα πρέπει να θεωρηθεί ως συγκριτικά περιορισμένη, πλην όμως υπάρχει μία γενικότερη συμβολή στην οικονομία λόγω των θέσεων απασχόλησης τις οποίες προσφέρει και των λοιπών εξαρτώμενων από τη ναυτιλία οικονομικών δραστηριοτήτων.

Σε κάθε περίπτωση, δε θα πρέπει να κριθεί ότι η ελληνική ναυτιλία έχει εξαντλήσει τη δυνατότητα συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία γενικότερα, αλλά αντιθέτως θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι υπάρχει ένα ιδιαίτερος ευρύ πεδίο, επί του οποίου θα μπορούσε να αναπτυχθεί μία ακόμη μεγαλύτερη συμβολή και συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

Και εκτός της προαναφερόμενης υφιστάμενης μείζονος δυνατότητας προς συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενίοτε δεν δίδεται η ανάλογη της σημασίας της ναυτιλίας προσοχή από την πλευρά των αρμοδίων θεσμικών παραγόντων, ώστε να καταστεί δυνατή η στο μέγιστο δυνατό βαθμό αξιοποίηση των δυνατοτήτων τις οποίες παρέχει η ναυτιλία και της ώθησης την οποία θα μπορέσει να παράσχει στην ελληνική οικονομία γενικότερα. Και αυτή η προαναφερόμενη έλλειψη της ανάλογης προσοχής επί των ναυτιλιακών θεμάτων, έχει ως τελικό αποτέλεσμα να υπολείπεται η δυναμική ικανότητα συνεισφοράς της στην εθνική οικονομία από την πραγματική η οποία λαμβάνει χώρα.

Από εκεί και έπειτα, θα πρέπει να αναληφθούν οι απαραίτητες θεσμικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο της ναυτιλίας προκειμένου να καταστεί δυνατή η ενδυνάμωση της συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία. Και οι δύο βασικοί άξονες στους οποίους θα πρέπει να εστιάσει η ελληνική πολιτεία θα πρέπει να είναι αφενός η ποντοπόρος ναυτιλία, η οποία είναι ο ‘κορμός’ της ελληνικής ναυτιλίας, αφετέρου δε ο τομέας της κρουαζιέρας, ο οποίος άπτεται μεν της ναυτιλίας σε μεγάλο βαθμό, πλην όμως αποτελεί και ένα τμήμα του γενικότερου τουριστικού τομέα.

Περαιτέρω, η ναυτιλία εν γένει είναι σε θέση ώστε σε κάποιο περιορισμένο βαθμό να συντελέσει στην αύξηση των δημοσίων εσόδων κατά τρόπο άμεσο, και επίσης κατά τρόπο έμμεσο, μέσω της αύξησης της απασχόλησης, συνεισφέροντας κατ’ αυτό τον τρόπο και στην αντιμετώπιση των ζητημάτων ανεργίας τα οποία παρατηρούνται έντονα στη σύγχρονη ελληνική κοινωνία.

Εκτός των παραπάνω, η ελληνική ναυτιλία είναι σε θέση να συνεισφέρει κατά τρόπο γενικότερο, πλην της αμιγώς δημοσιονομικής συνεισφοράς στην εν γένει ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας με μία σειρά από τρόπους. Και η μεν ποντοπόρος ναυτιλία δίδει τη δυνατότητα αύξησης του εθνικού στόλου, με παράλληλη διεύρυνση του συναφούς κύκλου συναρτωμένων προς τη ναυτιλία εργασιών να αυξηθεί ο αριθμός των απασχολουμένων, τα εισοδήματά τους και η περαιτέρω διοχέτευση χρήματος στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Η δε κρουαζιέρα, ως τμήμα του γενικότερου τουριστικού τομέα, θα είναι σε θέση με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων ώστε να οδηγήσει στην ανάπτυξη τις οικονομίες τοπικών κοινωνιών αλλά και την ελληνική οικονομία γενικότερα, μέσω της αύξησης των κερδών για τους ενασχολούμενους με τη γενικότερη τουριστική βιομηχανία, και την εν συνεχεία διοχέτευση αυτών στην υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Σε κάθε περίπτωση, περιθώριο για περαιτέρω βελτίωση των οικονομικών δεδομένων κατά το σκέλος το οποίο αφορούν την συμβολή του ναυτιλιακού εν γένει τομέα στην ελληνική οικονομία υφίσταται. Από την άλλη πλευρά, το γεγονός της ύπαρξης περαιτέρω δυνατοτήτων δεν αρκεί από μόνο του, αλλά αντιθέτως απαιτείται η χάραξη μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας προκειμένου να μεγιστοποιηθεί κατά το δυνατόν η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και στο ελληνικό Α.Ε.Π. γενικότερα.

## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### Ελληνόγλωσσες

- Αναστασάτος, Α., (2011). Η εξωτερική ανισοροπία της ελληνικής οικονομίας: Αίτια, χαρακτηριστικά και σεναρία προσαρμογής. Διαθέσιμο στο <http://62.1.43.74/5Ekdosis/UplPDFs//sylogikostomos/21-e%20Anastasatos%20377-398.pdf> [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Αντάπασης, Α., (2001). *Το Σύστημα Φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- Αργυρός, Μ.Γ., (2004). Οι επιπτώσεις από την ένταξη της Ελλάδας στην Ο.Ν.Ε.: Αρχικές Εκτιμήσεις. Διαθέσιμο στο [http://www.kepe.gr/pdf/Studies/study64\\_gr.pdf](http://www.kepe.gr/pdf/Studies/study64_gr.pdf) [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Γαλεριανός, Ε., (2010). Αναλύοντας την Ελληνική Κρίση. Πώς φθάσαμε ως εδώ; Διαθέσιμο στο [www.paspase.gr/arkheioarthron/arkheioarxhron/arkheioarxhron/analuo-ntastenellenikekriseposphtasameosedo.html](http://www.paspase.gr/arkheioarthron/arkheioarxhron/arkheioarxhron/analuo-ntastenellenikekriseposphtasameosedo.html) [Ανακτήθηκε 9 Σεπτεμβρίου 2012].
- Γουλιέλμος, Α., (1992). Η σημασία της στατιστικής πληροφόρησης για την άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής. Διαθέσιμο στο [http://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/3611/1/eep1996\\_12\(1\)\\_485-510.pdf](http://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/3611/1/eep1996_12(1)_485-510.pdf) [Ανακτήθηκε 15 Οκτωβρίου 2012].
- Δαμασκηνίδης, Α., (1985). *Εισαγωγή στην Οικονομική Επιστήμη. Πρώτος Τόμος*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (2011). Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις. *Κλαδικές Μελέτες, Αύγουστος 2012*.
- Καλοφώνου, Μ., (2011). Συνοπτική Παρουσίαση του Αγροτικού Τομέα στην Ελλάδα- Δυνατότητες και Προοπτικές. *Κείμενα Δημόσιας Πολιτικής*. Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών Ανδρέας Παπανδρέου. Τεύχος 15, Ιούνιος 2011.
- Καραμούζης, Ν. και Αναστασάτος, Τ., (2011). Η Ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας: Πηγές, Προοπτικές και ο Ρόλος των Επενδύσεων και των Εξαγωγών. *Οικονομία & Αγορές*. Τόμος VI, τεύχος 3, Οκτώβριος 2011.

- Κιάντου- Παμπούκη, Α, 1993. *Ναυτικό Δίκαιο*. 3<sup>η</sup> Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Κότιος, Α., (2011). Η Ελλάδα, η Ο.Ν.Ε. και η κρίση. Διαθέσιμο στο [http://www.prd.uth.gr/uploads/discussion\\_papers/2011/uth-prd-dp-2011-01\\_gr.pdf](http://www.prd.uth.gr/uploads/discussion_papers/2011/uth-prd-dp-2011-01_gr.pdf) [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Κυριαζόπουλος, Γ. και Τσέλης, Ν., (2012). Απασχόληση και Α.Ε.Π. στην Ελλάδα: Μια εμπειρική προσέγγιση. Διαθέσιμο στο <http://esdo.teilar.gr/files/proceedings/2012/poster/Poster-kyriazopoulos-tselis.pdf> [Ανακτήθηκε 15 Οκτωβρίου 2012].
- Μηλιός, Γ. και Ιωακείμογλου, Η., (1991β). Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μέρος Α. Διαθέσιμο στο [www.theseis.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=330&Itemid=29](http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=330&Itemid=29) [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Μηλιός, Γ. και Ιωακείμογλου, Η., (1991β). Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μέρος Β. Διαθέσιμο στο [www.theseis.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=343&Itemid=29](http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=343&Itemid=29) [Ανακτήθηκε 10 Σεπτεμβρίου 2012].
- Μπραγουδάκης, Ζ. και Παναγιώτου, Σ., (2010). Προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές. *Τράπεζα της Ελλάδος- Οικονομικό Δελτίο*, Τεύχος 34, σελ. 43-58.
- Παπούλης, Κ., (2012). Σκοτεινοί Δείκτες και Αριθμοί, της (εντός ΟΝΕ) Ελληνικής Οικονομίας. Διαθέσιμο στο [www.iskra.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6264:skoteinoi-deiktes-arithmoi-entos-one-ellinikis-oikonomias-parouli&catid=60:anaptixi&Itemid=184](http://www.iskra.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=6264:skoteinoi-deiktes-arithmoi-entos-one-ellinikis-oikonomias-parouli&catid=60:anaptixi&Itemid=184) [Ανακτήθηκε 10 Σεπτεμβρίου 2012].
- Πετράκης, Π.Ε., (2010). *Η Ελληνική Οικονομία: Προκλήσεις (Μέχρι το 2010)*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Σπηλιοπούλου, Λ., (2011). Η πολιτική οικονομία της ελληνικής και ιρλανδικής κρίσης και η απάντηση της Ευρωζώνης. Διαθέσιμο στο [www.poleconomix.gr/portal/pages/1867](http://www.poleconomix.gr/portal/pages/1867) [Ανακτήθηκε 10 Σεπτεμβρίου 2012].
- Στάγκος, Π. και Σαχπεκίδου, Ε., (2000). *Δίκαιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.

- Φακιάλας, P., (2011). Ύφεση της Ελληνικής Οικονομίας στο νέο Διεθνές Περιβάλλον. Διαθέσιμο στο <http://www.geostrategy.gr/pdf/20110818%20Recession%20of%20Greek%20Economy.pdf> [Ανακτήθηκε 15 Οκτωβρίου 2012].
- Alpha Bank, (2009). Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται! Οικονομικό Δελτίο-Τεύχος 110, σελ. 19-35.

### *Αγγλόγλωσσες*

- Alizadeh, A.H. and Nomikos, N.K., (2009). *Shipping derivatives and Risk Management*. New York: PALGRAVE MCMILLAN.
- Behar, A. and Venables, A.J., (2010). Transport Costs and International Trade. Available from <http://economics.ouls.ox.ac.uk/14816/1/paper488.pdf> [Accessed 1 April 2012].
- Gratsos, G.A., (2012). The influence of Greek Shipping on Globalization. Διαθέσιμο στο [www.nee.gr/downloads/140POSKETHAM%2023-5-12.pdf](http://www.nee.gr/downloads/140POSKETHAM%2023-5-12.pdf) [Ανακτήθηκε 10 Σεπτεμβρίου 2012].
- Haralambides, H.E., (2007). Structure and Operations in the liner shipping services. In D.A. Hensher and K.J. Button (Ed.), *Handbook of Transport Modeling*, Elsevier Ltd.
- Harlaftis, G. And Kostelenos, G., (2006). Greek Economic Development and Shipping Income in the 19th century. Διαθέσιμο στο [www.uadphilecon.gr/UA/files/186972863..pdf](http://www.uadphilecon.gr/UA/files/186972863..pdf) [Ανακτήθηκε 15 Σεπτεμβρίου 2012].
- Hoffman, J., (2010). Shipping out of the Economic Crisis. Διαθέσιμο στο [www.relooney.info/0\\_New\\_7594.pdf](http://www.relooney.info/0_New_7594.pdf) [Ανακτήθηκε 15 Σεπτεμβρίου 2012].
- Lekakou, M., Papandreou, N. and Stergiopoulos, G., (2002). Setting foundations for coastal shipping policy. Διαθέσιμο στο [http://www.cepal.org/usi/perfil/iame\\_papers/proceedings/Lekakou\\_et\\_al.doc](http://www.cepal.org/usi/perfil/iame_papers/proceedings/Lekakou_et_al.doc) [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Lee, K.-L. and So, P.C., (2007). Balancing Quality and Serving the Needs for Owners. Available from



[www.seatransport.org/seaview\\_doc/SV\\_79/Balancing%20Quality%20and%20Needs\\_HKLMMA-%20So%20Ping%20Chi.doc](http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_79/Balancing%20Quality%20and%20Needs_HKLMMA-%20So%20Ping%20Chi.doc) [Accessed 15 March 2012].

- Lekakou, M. and Pallis, Th., (2010a). Cruise in Aegean: Perspectives and Challenges. Available from [www.porteconomics.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=126&Itemid=2](http://www.porteconomics.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=126&Itemid=2) [Accessed 25 January 2012].
- Lun, Y.H.V., Lai K.-H. and Cheng. T.C.E., (2010). *Shipping and Logistics Management*. London: Springer-Verlag.
- Mikroulea, A., (2009). Competition and Public Service in Greek Cabotage. In *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*. Ed. Antpassis, A., Athanassiou, L. and Rosaeg, E., p.p. 185-206. The Netherlands: Koninklijke Brill NV.
- Novacapital Partners, (2010). Greece's Shipping Sector: Overview and Outlook. Διαθέσιμο στο [www.newbridgeinvestments.com/marketcommentary/Nova%20Markets%20Commentary%20-%20Greek%20Shipping%20Sector%20-%20November%202010.pdf](http://www.newbridgeinvestments.com/marketcommentary/Nova%20Markets%20Commentary%20-%20Greek%20Shipping%20Sector%20-%20November%202010.pdf) [Ανακτήθηκε 12 Σεπτεμβρίου 2012].
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). Regulatory Issues in International Maritime Transport. Διαθέσιμο στο [www.oecd.org/dataoecd/0/63/2065436.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/0/63/2065436.pdf) [Ανακτήθηκε 10 Οκτωβρίου 2012].
- Parameswaran, B., (2004). *The liberalization of maritime transport services*. Germany: Springer.
- Petrova, R., 1997. Cabotage and the European Community Common Maritime Policy: Moving towards free provision of services in Maritime Transport. Διαθέσιμο στο <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1564&context=ilj> [Ανακτήθηκε 20 Οκτωβρίου 2012].
- Power, V., (1995). European Union Shipping Law. In *Shipping law faces Europe; European Policy, Competition and Environment*. Belgium: MAKLU Uitgevers.

- Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T., (2009). The Cruise Industry. Διαθέσιμο στο <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a4en.html> [Ανακτήθηκε 25 Οκτωβρίου 2012].
- Roucounas, E., (1997). Greece and the law of the Sea. In T. Treves (Ed.), *The law of the sea: The European Union and its Member States*. The Hague: Kluwer Law International, pp 225-260.
- Samiotis, G, Vlachos, G.P. and Tselentis, B.S., (2007). The leading role of the Hellenic Merchant Shipping at the Global and European Level. Διαθέσιμο στο [http://video.minpress.gr/wwwminpress/aboutbrandgreece/aboutbrandgreece\\_samiotis\\_vlachos.pdf](http://video.minpress.gr/wwwminpress/aboutbrandgreece/aboutbrandgreece_samiotis_vlachos.pdf). [Ανακτήθηκε 12 Σεπτεμβρίου 2012].

Stopford, M., (2009). *Maritime Economics*. 3<sup>rd</sup> Ed. New York: Routledge.