

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – Η
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Παπαχρήστου Θεμιστοκλής (MN12051)

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, Απρίλιος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

«Εγώ ο Παπαχρήστου Θεμιστοκλής φέρω 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 χρησιμοποιήθηκε (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιήθηκε σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κ. Χλωμούδης
- Θ. Πελαγίδης
- Σ. Θεοδωρόπουλος

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

Πρόλογος και Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά των επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη για τις πολύ σημαντικές συμβουλές και οδηγίες που μου έδινε καθ' όλη τη διάρκεια της διπλωματικής εργασίας, που με βοήθησαν σε μεγάλο βαθμό να φέρω εις πέρας το έργο που μου είχε ανατεθεί. Ιδιαίτερες ευχαριστίες και στα υπόλοιπα μέλη της Επιτροπής κ. Πελαγίδη και κ. Θεοδωρόπουλο.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες σε όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού που με βοήθησαν να αποκτήσω μια συμπαγή γνώση πάνω στη ναυτιλία.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στην οικογένειά μου που μου συμπαραστάθηκε και συνέβαλε στην πραγματοποίηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την παρούσα διπλωματική εργασία στους γονείς μου.

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	15
1.1. ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ.....	15
1.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	18
1.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΔΙΕΘΝΩΣ	23
1.4. ΝΑΥΛΑ.....	25
1.5. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	30
2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	32
2.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	32
2.2. ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	34
2.3. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	36
3. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	38
3.1. ΑΜΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ.....	38
3.1.1. <i>ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ</i>	38
3.1.2. <i>ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ</i>	39
3.1.3. <i>ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ</i>	39
3.1.4. <i>ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ</i>	40
3.1.5. <i>ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ</i>	40
3.2. ΕΜΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ - <i>ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ</i>	41
3.2.1. <i>ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ</i> ...	41
4. ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	42
4.1. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ.....	42
4.2. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.....	45
4.2.1. <i>ΚΙΝΑ</i>	46
4.2.2. <i>ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ</i>	47
4.2.3. <i>ΝΟΡΒΗΓΙΑ</i>	49

5. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	50
5.1. ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	50
5.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	55
5.3. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ	57
5.4. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	65
5.5. ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ.....	69
5.6. ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	71
5.7. ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ	73
5.8. ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ.....	74
5.9. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ	78
5.9.1. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ.....	78
5.9.2. ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ	85
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	90
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	93
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97

Κατάλογος πινάκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ ΚΟΡΥΦΑΙΩΝ 10 ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΚΑΘΑΡΑ ΘΕΣΗ (2012).....	17
ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (ΕΚΑΤ. ΤΟΝΟΙ ΦΟΡΤΙΟΥ)	18
ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΚΥΡΙΟΙ ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ (ΕΚΑΤ. DWT) ...	24
ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟΛΟΣ	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (2014).....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 7 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ	43
ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	50
ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΒΑΡΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ.....	55

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ) (2003-2013) ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 11 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ) (2003-2013) (%).	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 12 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (ΕΚΑΤ. €)	63
ΠΙΝΑΚΑΣ 13 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΕΠ	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 15 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	83

Κατάλογος σχημάτων

ΣΧΗΜΑ 1 ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	16
ΣΧΗΜΑ 2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (ΕΚΑΤ. ΤΟΝΟΙ ΦΟΡΤΙΟΥ)	19
ΣΧΗΜΑ 3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΩΡΩΝ (2012) (ΩΣ ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)	21
ΣΧΗΜΑ 4 Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΩΣ ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)..	22
ΣΧΗΜΑ 5 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΑ ΗΠΕΙΡΟ (2012) (ΩΣ ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ)	22
ΣΧΗΜΑ 6 ΚΥΡΙΟΙ ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ (ΕΚΑΤ. DWT).....	23
ΣΧΗΜΑ 7: ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ, ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ.....	25
ΣΧΗΜΑ 8: ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡ (ΕΚ. ΤΕU)	26
ΣΧΗΜΑ 9: NEW CONTEX INDEX	27
ΣΧΗΜΑ 10 ΔΕΙΚΤΗΣ BALTIC DRY (BDI).....	28
ΣΧΗΜΑ 11 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	29
ΣΧΗΜΑ 12 ΕΤΗΣΙΑ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	29
ΣΧΗΜΑ 13 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (ΕΚΑΤ.)	35
ΣΧΗΜΑ 14 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	36

ΣΧΗΜΑ 15 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΕ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (2012)....	44
ΣΧΗΜΑ 16 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΕ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (2012).....	44
ΣΧΗΜΑ 17 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (2012).....	45
ΣΧΗΜΑ 18 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER ΣΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	47
ΣΧΗΜΑ 19 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ - ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ (% ΑΕΠ).....	50
ΣΧΗΜΑ 20 ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΓΕΘΥΝΣΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ (%).....	51
ΣΧΗΜΑ 21 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ	52
ΣΧΗΜΑ 22 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΧΡΕΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ (%) ΤΟΥ ΑΕΠ 2007 – 2013	52
ΣΧΗΜΑ 23 ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ 36 ΠΡΟΗΓΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ, ΣΕ ΕΘΝΙΚΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ, 1995-2013	53
ΣΧΗΜΑ 24 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ, (1996-2013)	54
ΣΧΗΜΑ 25 ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (%).....	57
ΣΧΗΜΑ 26 ΑΝΕΡΓΙΑ	65
ΣΧΗΜΑ 27 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΩΝ/ΜΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΝΕΡΓΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	66
ΣΧΗΜΑ 28 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΩΝ/ΜΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΝΕΡΓΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	67
ΣΧΗΜΑ 29 ΈΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΕ ΚΛΑΔΟΥΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ.....	68
ΣΧΗΜΑ 30 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟ 2009 (€ ΕΚΑΤ.).....	69
ΣΧΗΜΑ 31 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΛΑΔΩΝ, 2009 (ΕΚΑΤ. ΑΝΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ).....	70
ΣΧΗΜΑ 32 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	71
ΣΧΗΜΑ 33 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ	73

ΣΧΗΜΑ 34 Η ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΕΜΜΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ.	74
ΣΧΗΜΑ 35 Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ.....	74
ΣΧΗΜΑ 36 ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	77
ΣΧΗΜΑ 37 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	78
ΣΧΗΜΑ 38 ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	79
ΣΧΗΜΑ 39 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	80
ΣΧΗΜΑ 40 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	81
ΣΧΗΜΑ 41 ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΥΝΘΕΤΟΥ ΠΡΟΠΟΡΕΥΟΜΕΝΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΚΑΙ ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	81
ΣΧΗΜΑ 42 Η ΑΜΕΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟ 2011/12	85
ΣΧΗΜΑ 43 Η ΑΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟ 2011/12.....	86
ΣΧΗΜΑ 44 Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΜΕΣΟ ΟΡΟ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ 2011/12.....	86
ΣΧΗΜΑ 45 ΑΜΕΣΗ ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΦΟΡΟΥΣ.....	87
ΣΧΗΜΑ 46 ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΑΕΠ.....	87
ΣΧΗΜΑ 47 ΕΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	88
ΣΧΗΜΑ 48 ΕΜΜΕΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ	88

Περίληψη

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο, το οποίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Εξάλλου, ο πιο αποτελεσματικός, συμφέρων και ασφαλής τρόπος για τη μεταφορά μεγάλης ποσότητας φορτίου παγκοσμίως θεωρείται η αξιοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Ιδίως στη χώρα μας, η ποντοπόρος ναυτιλία συγκεκριμένα, σε βάθος χρόνου διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αποτελώντας ένα ιδιαίτερης σημασίας πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της πορείας της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στην εξέλιξη των μακροοικονομικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας, προκειμένου να αναδειχθεί ο ρόλος της σε αυτή και να εντοπιστούν οι αδυναμίες ή τα τυχόν περιθώρια βελτίωσης της συμβολής αυτής, ώστε τελικά να γίνουν αντιληπτές οι προοπτικές της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Διαπιστώνεται ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αντιμετωπίζει προκλήσεις λόγω της έντονης επιχειρηματικής δραστηριοποίησης στον κλάδο παγκοσμίως, καθώς και σημαντικούς κινδύνους λόγω των κρίσεων που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά. Εντούτοις, αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, συνεισφέροντας στη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών, επιτρέποντας την εισροή συναλλάγματος, προσφέροντας χιλιάδες θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας, αλλά και άλλων χωρών, συντελώντας στην αύξηση εθνικού εισοδήματος και δημιουργώντας πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία άμεσα και έμμεσα.

Λέξεις Κλειδιά: ποντοπόρος ναυτιλία, θαλάσσιες μεταφορές, ανάπτυξη ελληνικής οικονομίας

Abstract

The growth of the global economy is based primarily on international trade, which is carried out with the substantial contribution of international transport. Besides, the most effective, low-cost and safe way for the transportation of large cargoes worldwide is considered to be the use of shipping.

Especially in our country, over time, the shipping sector plays a leading role in global shipping, constituting a particular importance pillar of growth for the Greek economy.

Therefore, the aim of this thesis is the study of the course of shipping contribution to the development of the aggregates of the Greek economy, in order to highlight its role and identify weaknesses or any room for improvement of this contribution, in order to create a complete perception about the prospects of Greek shipping industry.

The results of the research lead to the conclusion that the shipping sector faces important challenges due to its strong business activity in the global industry and significant risks due to the crises affecting the global freight market. However, it is a key driver for economic growth and development of the country, contributing to the trade and exchange, allowing the inflow of foreign exchange, providing thousands of jobs in the labor force of the country and other countries, helping to increase national income and creating numerous economic activities related to shipping directly and indirectly.

Keywords: Shipping, maritime transport development of Greek economy

Εισαγωγή

Η Ελλάδα, γεωγραφικά, αποτελεί το κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, είναι η ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η πιο κοντινή πύλη εισόδου εμπορευμάτων από και προς την Ασία, ενώ διαθέτει και τη μεγαλύτερη ακτογραμμή. Ως εκ τούτου, η γεωγραφική της θέση παρέχει τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη. Δεδομένης μάλιστα της πολιτικής αστάθειας στη Βόρεια Αφρική και τη μέση Ανατολή, η Ελλάδα γίνεται ακόμα πιο ελκυστική για αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Εξάλλου, αποτελεί γεγονός ότι η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο, το οποίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Μάλιστα, ο πιο αποτελεσματικός, συμφέρων και ασφαλής τρόπος για μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια παγκοσμίως θεωρείται η αξιοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες αποτελούν τη βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία συγκεκριμένα, σε βάθος χρόνου διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, διατηρώντας την ηγετική θέση της, παρότι αντιμετωπίζει σοβαρές προκλήσεις λόγω της έντονης επιχειρηματικής δραστηριοποίησης στον κλάδο παγκοσμίως, καθώς και σημαντικούς κινδύνους λόγω των κρίσεων που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά. Η ισχυρή παρουσία του ελληνικού κλάδου στην παγκόσμια οικονομία διαφαίνεται από το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν με δυναμισμό τον ανταγωνισμό και παράλληλα προσελκύνονται στη χώρα ναυτιλιακές επιχειρήσεις από διάφορα σημεία του κόσμου για δραστηριοποίηση και συμμετοχή.

Είναι αναμενόμενο, επομένως, η ποντοπόρος ναυτιλία να αποτελεί ένα ιδιαίτερης σημασίας πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία, συνιστώντας, σε συνδυασμό με τον τουρισμό, το βασικότερο εξαγωγικό προϊόν της χώρας. Φυσικά, η πορεία και οι προοπτικές του τόσο έντονα διεθνοποιημένου κλάδου συνδέονται έντονα με τις παγκόσμιες εξελίξεις σε μακροοικονομικό επίπεδο. Τα τελευταία έτη, η παγκόσμια οικονομία βιώνει έντονα δυσμενείς συνθήκες, συρρικνώνοντας έτσι τις προοπτικές του κλάδου σε μεγάλο βαθμό.

Η ποντοπόρος ναυτιλία όμως, παρ' όλες τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει κατά καιρούς, αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, συνεισφέροντας στη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε κάθε σημείο της γης, επιτρέποντας την εισροή συναλλάγματος για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, προσφέροντας χιλιάδες θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας, αλλά και άλλων χωρών, συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος και δημιουργεί πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία άμεσα και έμμεσα, όπως είναι η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, η παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι ναυλώσεις, η μεσιτεία, η ασφάλιση και οι εταιρείες τεχνικού ελέγχου.

Δεδομένων των παραπάνω, διαμορφώνεται ως σκοπός της παρούσας εργασίας η μελέτη της πορείας της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στην εξέλιξη των μακροοικονομικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας, προκειμένου να αναδειχθεί ο ρόλος της σε αυτή και να εντοπιστούν οι αδυναμίες ή τα τυχόν περιθώρια βελτίωσης της συμβολής αυτής, ώστε τελικά να γίνουν αντιληπτές οι προοπτικές της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Κάθε μία από τις χώρες που επενδύουν πολλά στην παροχή υψηλής ποιότητας θαλάσσιων υπηρεσιών, επικεντρώνουν συνήθως το ενδιαφέρον τους σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα. Για παράδειγμα, η Σιγκαπούρη επενδύει στη λιμενική βιομηχανία, η Νορβηγία βασίζεται στην off-shore ναυτιλία, η Ιαπωνία δίνει έμφαση στη ναυπηγική, η Κίνα στηρίζεται στα έσοδα από τα λιμάνια, τα ναυπηγία, τις εισαγωγές και εξαγωγές. Κατά την εκπόνηση της εργασίας, λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η Ελλάδα ακολουθεί το «εφοπλιστικό μοντέλο», οπότε δίνεται έμφαση στην ποντοπόρο ναυτιλία, δηλαδή το θαλάσσιο εμπόριο και τις μεταφορές εμπορευμάτων με τη χρήση πλοίων. Επομένως, η ανάλυση θα επικεντρωθεί κυρίως στις συνθήκες και τα χαρακτηριστικά που αφορούν στο στόλο, παγκοσμίως, αλλά και σε Ελληνικό επίπεδο.

Προκειμένου λοιπόν να επιτευχθούν οι στόχοι της εργασίας, αυτή θα δομηθεί ως εξής:

Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία κάνοντας μία συνοπτική αναφορά της αλυσίδας αξίας της, προκειμένου στη συνέχεια να περάσουμε στις γενικές τάσεις που επικρατούν το τελευταίο διάστημα και να γίνει αντιληπτή η εξέλιξη του στόλου διεθνώς, αλλά και των ναύλων. Μέσα από αυτές τις πληροφορίες, θα είναι εφικτό να διαμορφωθούν οι προοπτικές και οι μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας.

Στη συνέχεια, στο κεφάλαιο δύο θα εστιάσουμε στις συνθήκες που επικρατούν στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Στα πλαίσια αυτά, θα αναφερθούμε στον προσδιορισμό της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ενώ μετέπειτα θα περιγράψουμε το μέγεθος και

την πορεία του ελληνικού στόλου, καθώς και τις παραγγελίες που έχουν γίνει για νέα ελληνικά σκάφη, δεδομένου ότι τα υπόλοιπα στοιχεία (ζήτηση, ναύλα) ακολουθούν τις διεθνείς τάσεις.

Ακολούθως, στο κεφάλαιο τρία, θα παρουσιαστούν τα βασικά σημεία στα οποία ασκεί επίδραση η ναυτιλία στην εθνική οικονομία, σε γενικότερο, θεωρητικό επίπεδο. Οι βασικές κατηγορίες είναι δύο, η άμεση επίδραση, η οποία περιλαμβάνει το εθνικό εισόδημα, το δημοσιονομικό τομέα, το ισοζύγιο πληρωμών, την απασχόληση του εργατικού δυναμικού και την προστιθέμενη αξία κάθε χώρας, και η έμμεση συμβολή μέσα από τη γενικότερη τόνωση της εθνικής οικονομίας, η οποία περιλαμβάνει την ανάπτυξη παρεπόμενων επιχειρήσεων και επαγγελμάτων.

Στο κεφάλαιο τέσσερα θα μελετηθεί η επίδραση της ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία, προκειμένου να τεθούν τα πλαίσια για την αξιολόγηση της συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, θα στρέψουμε το ενδιαφέρον μας στην επίδραση της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση στην οικονομία συγκεκριμένων περιοχών των οποίων η ναυτιλία αποτελεί ανεπτυγμένο κλάδο όπως η Κινά, η Μεγάλη Βρετανία και η Νορβηγία.

Τέλος, στο κεφάλαιο πέντε θα γίνει η προσέγγιση των στοιχείων της οικονομίας της Ελλάδας στα οποία επιδρά η ποντοπόρος ναυτιλία. Προτού γίνει αυτό, θα αναφερθούμε σε ορισμένα από τα πιο σημαντικά μακροοικονομικά μεγέθη ελληνικής οικονομίας, προκειμένου να διαμορφωθεί μία γενικότερη εικόνα για αυτή, στην περίοδο της ύφεσης την οποία διανύουμε. Όσον αφορά στη συνεισφορά της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία, θα παρατεθούν στοιχεία τα οποία αφορούν στις θαλασσιές μεταφορές εμπορευμάτων, το ισοζύγιο υπηρεσιών, το εμπορικό ισοζύγιο, την απασχόληση του εργατικού δυναμικού, την προστιθέμενη αξία και διάφορα άλλα οικονομικά μεγέθη, τη συμβολή στα φορολογικά έσοδα και το εισόδημα που δημιουργείται από την παροχή εργασίας γενικότερα στην οικονομία.

Μέσα από αυτή την ανάλυση, θα είναι εφικτό να καταλήξουμε στην εξαγωγή συμπερασμάτων και τη δημιουργία προτάσεων για περαιτέρω αξιοποίηση των θετικών στοιχείων του κλάδου, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η συνεισφορά του στην οικονομία, δεδομένου ότι κατέχει μία ιδιαίτερα ισχυρή θέση.

1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1. ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι μέρος της αλυσίδας αξίας σε πολλούς άλλους τομείς. Ουσιαστικά, όλα τα εμπορεύματα που μεταφέρονται στο εξωτερικό ή κάνουν χρήση των πρώτων υλών που μεταφέρονται στο εξωτερικό, χρησιμοποιούν αυτό το τομέα ως μέρος της αλυσίδας αξίας τους. Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει ένα ρόλο στην αλυσίδα αξίας των εμπορευμάτων, είτε ως μέσο μεταφοράς για τις πρώτες ύλες, ή για την παράδοση των ενδιάμεσων ή τελικών προϊόντων (Ecorys, 2012).

Λόγω της γεωγραφικής φύσης της μεταφοράς, δεν είναι μόνο οι μεμονωμένοι φορείς της αλυσίδας αξίας της ποντοπόρου ναυτιλίας που ανταγωνίζονται μεταξύ τους, αλλά ολόκληρη η γραμμή αλυσίδας εφοδιασμού ως σύνολο αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από εναλλακτικές διαδρομές για το φορτίο. Σε περίπτωση που η αλυσίδα εφοδιασμού συναντήσει σκόρπια λιμάνια, αυξανόμενη συμφόρηση των μεταφορών στην ενδοχώρα ή αδυναμία παροχής επαρκών υπηρεσιών επισκευής πλοίων, τότε η ανταγωνιστική θέση ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού αποδυναμώνεται σε όρους ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, οι σημαντικοί παράγοντες που συνδέονται με την αλυσίδα εφοδιασμού μπορούν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού και να ενθαρρύνουν την περαιτέρω ανάπτυξη.

Η βασική αρχή είναι ότι η αλυσίδα αξίας της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελείται από δύο κλάδους που αλληλεπιδρούν. Ο ένας σχετίζεται με την παροχή των πλοίων (μεταφορικά μέσα) και ο άλλος με την παροχή των προϊόντων (στόχοι της μεταφοράς). Όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα, ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας, ο οποίος έχει την ευθύνη για την παροχή των σκαφών, δεν συνδέεται μόνο με τον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας αλλά, ουσιαστικά, με όλους τους τομείς της θαλάσσιας οικονομίας που κάνουν χρήση των σκαφών (Ecorys, 2012).

Σχήμα 1 Αλυσίδα Αξίας Ποντοπόρου ναυτιλίας



Πηγή: Ecorys, 2012

Οι ιδιοκτήτες φορτίου είναι η πλευρά που κατέχει τα προϊόντα που μεταφέρονται και δείχνουν το σημείο έναρξης και τερματισμού της διαδρομής μεταφοράς φορτίου, θέτοντας έτσι σε εφαρμογή την προσφορά και τη ζήτηση για την ποντοπόρο ναυτιλία σε υψηλότερο επίπεδο. Παρ' όλα αυτά, δεν έχουν καμία άμεση επίδραση στον τρόπο με τον οποίο καθορίζονται οι θαλάσσιες διαδρομές και τα λιμάνια.

Οι ναυλομεσίτες αποτελούν τον συνδετικό κρίκο σύνδεσμο μεταξύ των ιδιοκτητών του φορτίου και των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων. Συνήθως δεν κατέχουν ούτε το φορτίο ούτε το σκάφος, όμως κατέχουν την ικανότητα να δημιουργούν τη σύνδεση μεταξύ αυτών των δύο. Ανάλογα με το αντικείμενο τους, ενεργούν ως παράγοντες είτε για τους ιδιοκτήτες του φορτίου ή τις ναυτιλιακές εταιρείες, ή ακόμη και για τα δύο, ταιριάζοντας τη ζήτηση με την προσφορά για μεταφορές.

Προχωρώντας προς τα κάτω στην αλυσίδα αξίας, συναντάμε μια άκρως ανταγωνιστική, ολιγοπωλιακή διάρθρωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Ειδικά όταν πρόκειται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αυτό το τμήμα της αλυσίδας αξίας κυριαρχείται από ελάχιστες εταιρείες από την Ευρώπη και την Ανατολική Ασία που δραστηριοποιούνται σε όλες τις ναυτιλιακές γραμμές παγκοσμίως. Αυτοί είναι που θα αποφασίσουν πώς θα

διαμορφωθεί το δίκτυο ναυτιλίας, δημιουργώντας τα κανάλια για τις παγκόσμιες ροές φορτίου μέσω του δικτύου ναυτιλίας τους. Λειτουργούν φορτηγά πλοία που μπορεί να είναι το δικά τους ή μπορεί να χρησιμοποιούνται σε μια μακροχρόνια μίσθωση. Είναι ίσως ο πιο ισχυρός παίκτης στην αλυσίδα αξίας της ποντοπόρου ναυτιλίας και βρίσκονται σε κεντρική θέση στην αλυσίδα των εμπλεκόμενων φορέων, εφόσον με τις αποφάσεις τους μπορούν να ασκήσουν πίεση σε όλα τα άλλα τμήματα της αγοράς. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες αποφασίσουν να λειτουργήσουν μεγαλύτερα σκάφη, οι λιμενικοί φορείς ίσως αναγκαστούν να εμβαθύνουν τους τερματικούς σταθμούς για να τους φιλοξενήσουν. Επιπλέον, είναι μερικές φορές οι ίδιες οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται γραμμές τροφοδοσίας για να συμπληρώσουν τις δραστηριότητές τους στην ποντοπόρο ναυτιλία και κατ' αυτό τον τρόπο διαμορφώνουν εντελώς το δίκτυο της ναυτιλίας (Ecorys, 2012).

Πίνακας 1 Λίστα των κορυφαίων 10 φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών στον κόσμο, με βάση την καθαρά θέση (2012)

Ranking	Operator	Million TEU	% share of world throughput
1	PSA International	£0.9	8.2%
2	Hutchison Port Holdings	44.8	7.2%
3	APM Terminals	33.7	5.4%
4	DP World	33.4	5.4%
5	COSCO Group	17.0	2.7%
6	Terminal Investment Limited	13.5	2.2%
7	China Shipping Terminal	8.6	1.4%
8	Hanjin	7.8	1.3%
9	Evergreen	7.5	1.2%
10	Eurogate	6.5	1.0%

Σημειώσεις:

1. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, τα στοιχεία περιλαμβάνουν τη συνολική ετήσια απόδοση για όλους τους τερματικούς σταθμούς τους οποίους κατείχαν οι συμμετοχές κατά την 31η Δεκεμβρίου 2012 και προσαρμόζονται ανάλογα με την έκταση του μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε σε κάθε τερματικό.

2. Οι αριθμοί δεν περιλαμβάνουν εργασίες φορτοεκφόρτωσης στα κοινά τερματικά και επίσης αποκλείουν τους τερματικούς ποταμών

3. Ο όμιλος COSCO περιλαμβάνει τη CDSCO Ειρηνικού και την COSCQ Container Line

4. Τα ποσά για την PSA και την HPH έχουν αναπροσαρμοστεί για να αντιπροσωπεύουν το 20% των μετοχών της PSA στην HPH

5. Τα στοιχεία της Hutchison περιλαμβάνουν όγκους της HPH Trust

6. Ορισμένα αριθμητικά στοιχεία έχουν εκτιμηθεί

Πηγή: Drewry (2012)

Το επόμενο τμήμα της αλυσίδας αξίας της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελείται από λιμενικές εργασίες και είναι σε στενή συνεργασία με το αντίστοιχο τμήμα στην ακτοπλοϊκή ναυτιλία και την αλυσίδα αξίας των μεταφορών στην ενδοχώρα. Το λιμάνι και οι τερματικοί σταθμοί μπορούν να κατασκευαστούν είτε από τις δημόσιες αρχές ή τις ιδιωτικές εταιρείες. (Drewry, 2012).

Τέλος, οι λιμενικές εργασίες δημιουργούν την πλευρά της ζήτησης για την κατασκευή των έργων που σχετίζονται με το λιμάνι και την παροχή φορτίου για τις εργασίες που σχετίζονται με τις χερσαίες μεταφορές, αντιμετωπίζοντας την πρόκληση να ανταποκριθούν στην αύξηση του όγκου των φορτίων που προβλέπονται από την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου.

1.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η κύρια επίδραση που ασκείται παγκοσμίως στη ναυτιλία είναι η αύξηση της εγχώριας ζήτησης της Κίνας και του εμπορίου στο εσωτερικό της ενδο-Ασίας και μεταξύ των χωρών του Νότου. Τα στοιχεία αυτά βελτίωσαν τα αποτελέσματα της διεθνούς ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο όγκος των μεταφορών περίπου κατά 4,3% το 2012, σχεδόν όσο αυξήθηκε κατά το 2011. Στα λιμάνια σε όλο τον κόσμο φορτώθηκαν περίπου 9,2 δις. τόνοι εμπορευμάτων. Από αυτό το φορτίο, λιγότερο από το 1/3 αφορούσε στα δεξαμενόπλοια, με εμπορεύματα αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά στο χύδην ξηρό φορτίο (πίνακας 2, σχήμα 2) (Clarkson Research Services, 2012, UNCTAD, 2013a,b).

Πίνακας 2 Ανάπτυξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου (εκατ. τόνοι φορτίου)

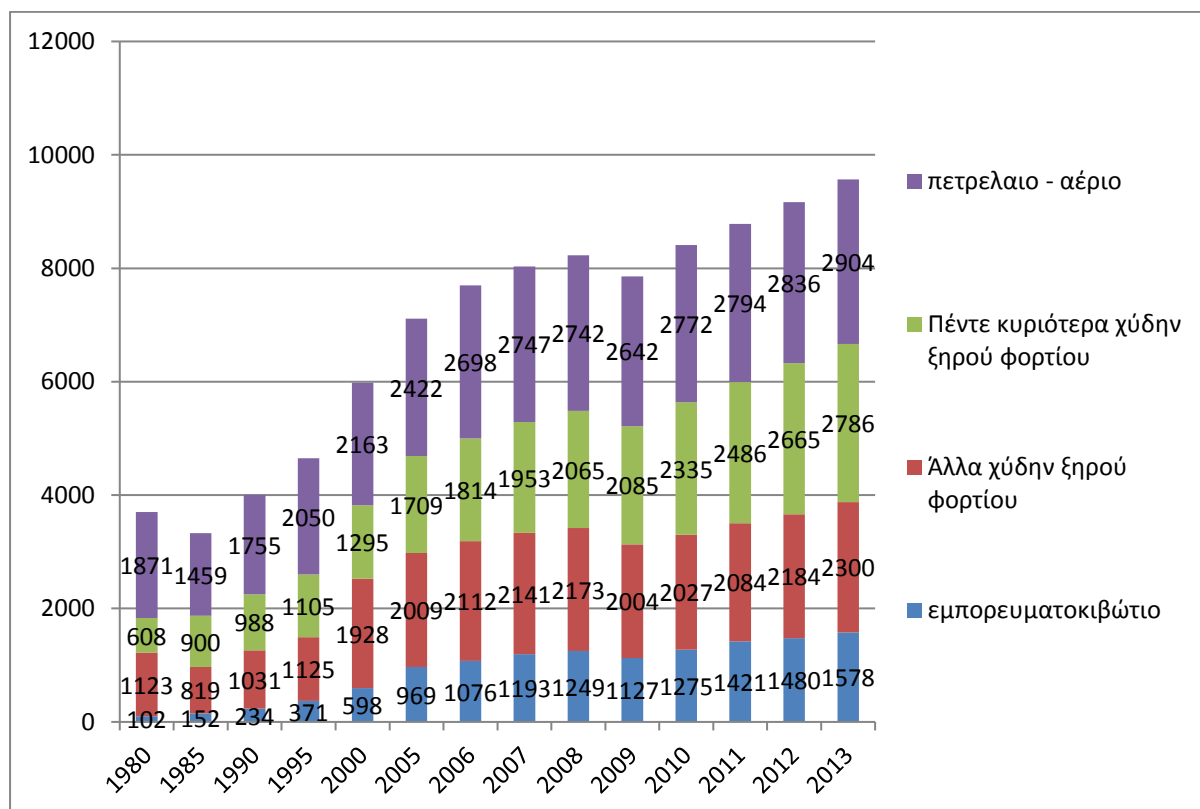
Έτος	Πετρέλαιο και αέριο	Κύρια χύδην φορτία ^a	Άλλα ξηρά φορτία	Σύνολο
1970	1.440	448	717	2605
1980	1.871	608	1.225	3704
1990	1.755	988	1.265	4008

2000	2.163	1.295	2.526	5984
2005	2.422	1.709	2.978	7109
2006	2.698	1.814	3.188	7700
2007	2.747	1.953	3.334	8034
2008	2.742	2.065	3.422	8229
2009	2.642	2.085	3.131	7858
2010	2.772	2.335	3.302	8409
2011	2.794	2.486	3.505	8784
2012	2.836	2.665	3.664	9165

^a: σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακα, βωξίτης / αλουμίνια και φωσφορικά.

Πηγές: Clarkson Research Services, 2012, UNCTAD, 2013a,b.

Σχήμα 2 Ανάπτυξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου (εκατ. τόνοι φορτίου)



Πηγές: Clarkson Research Services, 2012, UNCTAD, 2013a,b.

Η ανάπτυξη του κλάδου οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ισχυρή ανάπτυξη στα χύδην ξηρού φορτίου, χάρη στην συνεχιζόμενη ταχεία αύξηση του όγκου του εν λόγω φορτίου, ωθώντας σε ανάπτυξη σε ποσοστό 5,7% το 2012. Η αύξηση αυτή ήταν κυρίως αποτέλεσμα της αυξανόμενης ζήτησης της Ασίας για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, επεκτείνοντας την

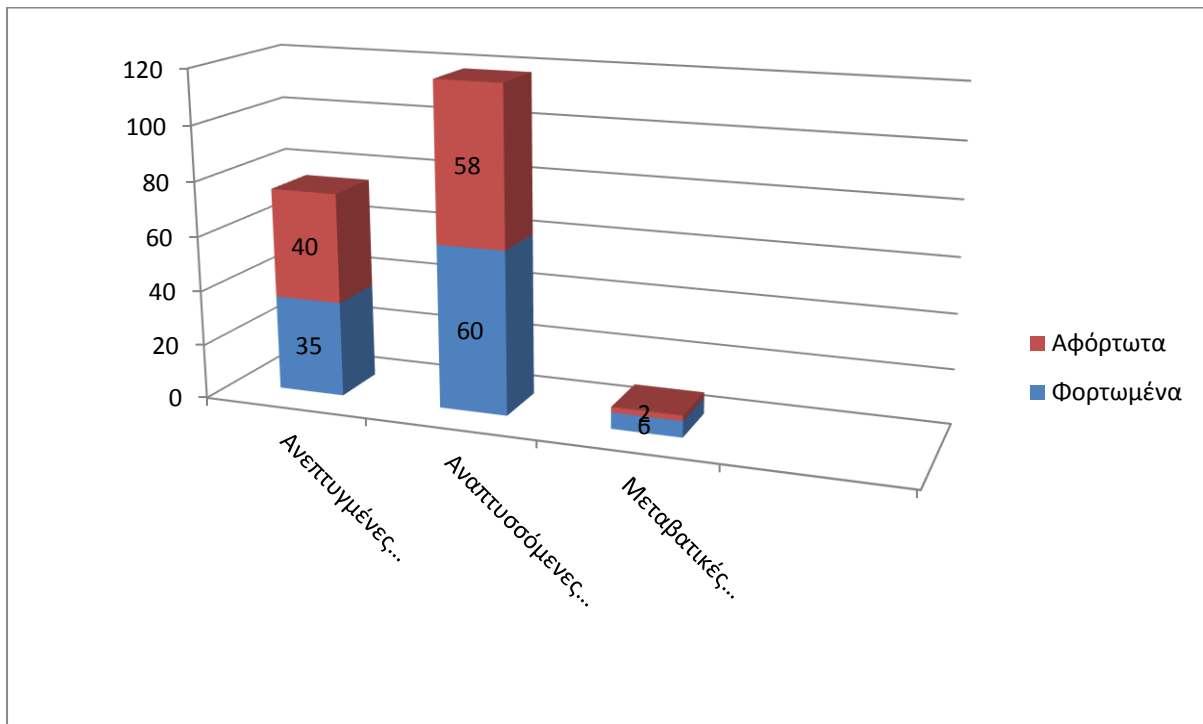
αυξητική τάση των μεγάλων χύδην ξηρού φορτίου σε επίπεδο 7,2%. Ο μεγαλύτερος όγκος εισαγωγών γίνεται από την Κίνα, η οποία έχει συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου κατά το τελευταίο διάστημα. Όσον αφορά στις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, αυτό παρουσιάζει μεν αύξηση, αλλά σε μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με το παρελθόν, όπου εντοπίζονταν ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, όμως η διαφορά αυτή καλύπτεται από τις εισαγωγές άνθρακα.

Μελετώντας το εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια, διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη αυτού του τομέα το 2012 επιβραδύνθηκε σημαντικά, καθώς ο όγκος του αυξήθηκε κατά 3,2%, ποσοστό ιδιαίτερα μειωμένο σε σχέση με το 2011 που έφτανε το 7,1%, αλλά κυρίως σε σχέση με το 2010 που έφτανε το 13,1%. Ο λόγος για αυτή την τάση είναι η μείωση της ζήτησης για εισαγωγές από τις Ευρωπαϊκές χώρες και η αύξηση στον όγκο των εξαγωγών διεθνώς, ιδίως από την Ασία.

Μέσα στο 2012, ο όγκος του αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισης πετρελαίου έχουν αυξηθεί ελάχιστα, κατά μόλις 1,5%, ποσοστό όμως το οποίο είναι μεγαλύτερο από το αναμενόμενο, δεδομένου ότι παρατηρείται μία γενικευμένη οικονομική επιβράδυνση, σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών του πετρελαίου και τη χρήση νέων τεχνολογιών οι οποίες ατονούν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση για εμπόριο προϊόντων σχετικών με το πετρέλαιο. Περνώντας στο εμπόριο φυσικού αερίου, το ίδιο έτος οι προσθήκες σε εγκαταστάσεις υδροποίησης ήταν ελάχιστες, με αποτέλεσμα το εμπόριο να έχει περιορισμένη ένταση και να παρουσιάζει μία μέτρια αύξηση της τάξης του 1,6%.

Όσον αφορά στη συνεισφορά των αναπτυσσόμενων χωρών, αυτές συμμετέχουν όλο και πιο ενεργά στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα, λαμβάνοντας όλο και μεγαλύτερα μερίδια αγοράς στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Το 2012 μάλιστα, συνεισέφεραν στο 60% των παγκόσμιων εμπορευμάτων που έχουν φορτωθεί και το 58% των εμπορευμάτων που εκφορτώθηκαν το 2012 (σχήμα 3). Παρότι, όμως, το μερίδιο αγοράς των χωρών αυτών ως ομάδα αυξήθηκε, οι συνεισφορές από κάθε μία χώρα μεμονωμένα ήταν άνισες, υποδεικνύοντας ότι ενσωματώθηκαν σε διαφορετικά επίπεδα στα παγκόσμια δίκτυα εμπορίας και αλυσίδας εφοδιασμού (UNCTAD, 2013b).

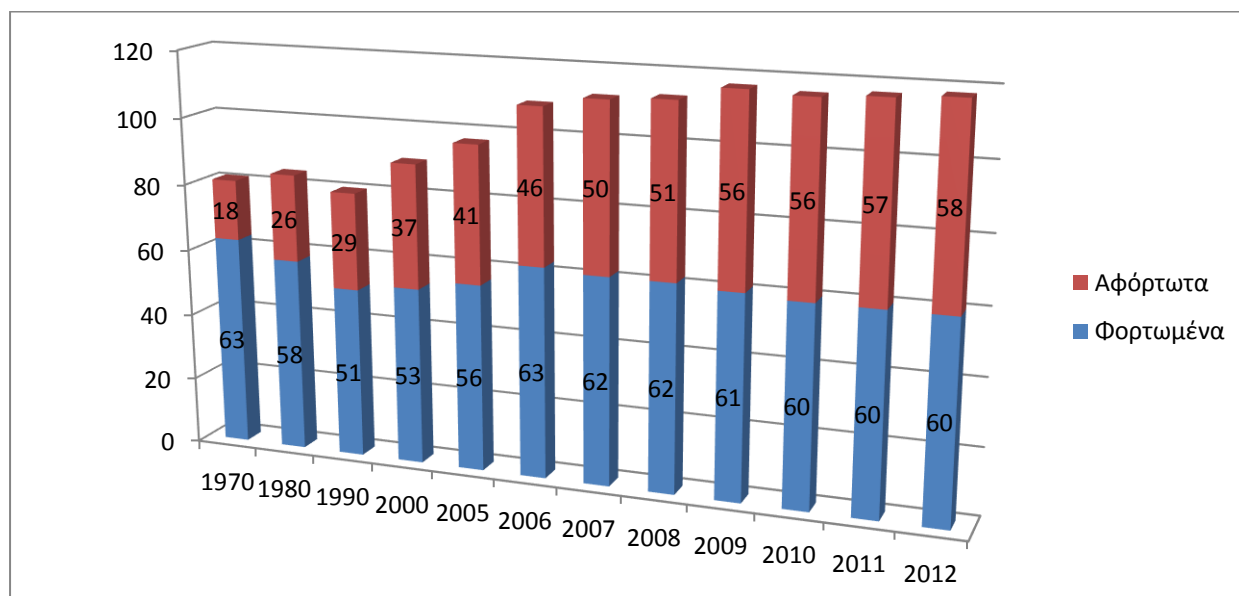
Σχήμα 3 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο ανά κατηγορία χωρών (2012) (ως μερίδια της παγκόσμιας χωρητικότητας)



Πηγή: UNCTAD (2013b)

Σύμφωνα με παλαιότερες τάσεις, ο όγκος φορτίου που φορτωνόταν στους λιμένες των αναπτυσσόμενων χωρών ήταν μεγαλύτερος από αυτόν που εκφορτωνόταν (σχήμα 4). Εντούτοις, τα μερίδια αυτά εξελιχτήκαν μέσα στα τελευταία σαράντα έτη, φτάνοντας το 2012 σε σχεδόν ίσα επίπεδα και μάλιστα αναμένεται το ποσοστό των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται να ξεπεράσει αυτό που φορτώνονται. Ενισχυτικά σε αυτή την τάση θα λειτουργήσει και η διαρκώς αυξανόμενη με μεγάλους ρυθμούς ζήτηση για εισαγωγές στις αναπτυσσόμενες περιοχές, η οποία οφείλεται στη διαδικασία της εκβιομηχάνισης και την ιδιαίτερα έντονη ανοδική πορεία στη ζήτηση των καταναλωτών (UNCTAD, 2013b).

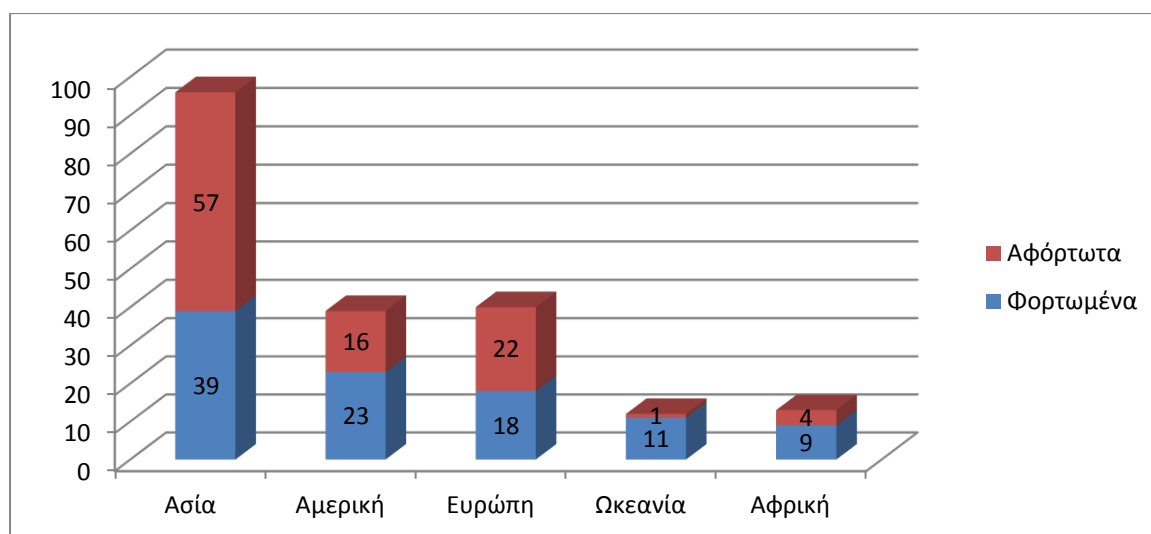
Σχήμα 4 Η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο (ως μερίδια της παγκόσμιας χωρητικότητας)



Πηγές: UNCTAD, διάφορα τεύχη.

Ταξινομώντας τις χώρες ανά ήπειρο, για το 2012 διαπιστώνεται ότι η Ασία παραμένει κυρίαρχη, αποτελώντας το κέντρο των φορτώσεων και εκφορτώσεων. Ακολουθούν η Αμερική, η Ευρώπη, η Ωκεανία και η Αφρική αναφορικά με τη φόρτωση και η Ευρώπη, η Αμερική, η Αφρική και η Ωκεανία αναφορικά με την εκφόρτωση (σχήμα 5) (UNCTAD, 2013b).

Σχήμα 5 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο ανά ήπειρο (2012) (ως μερίδια της παγκόσμιας χωρητικότητας)



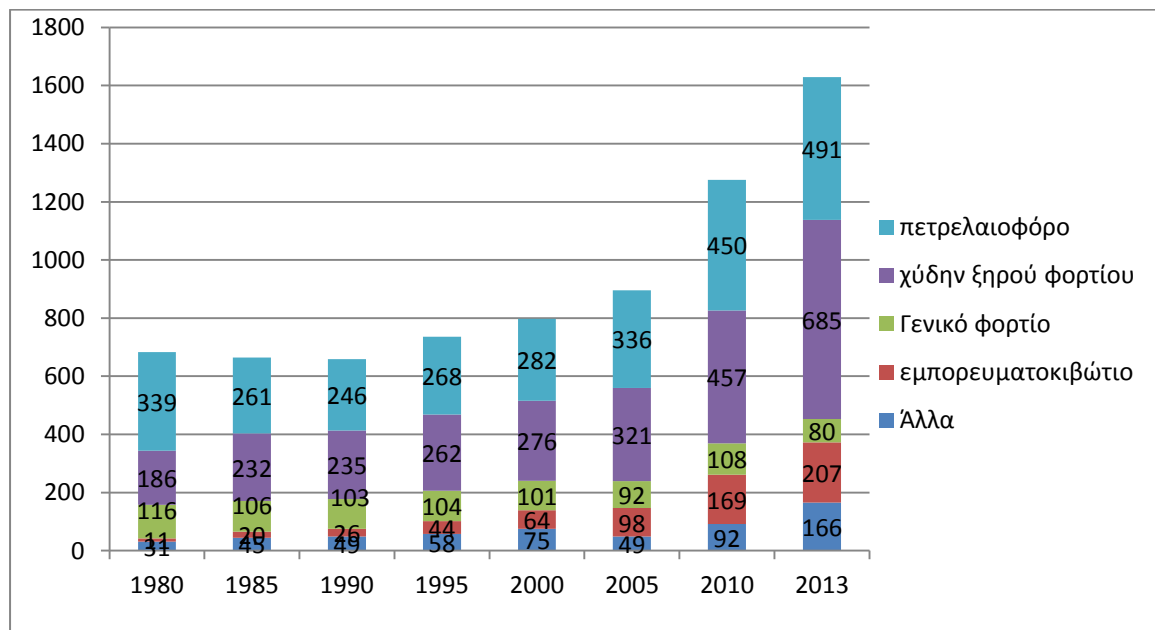
Πηγή: (UNCTAD, 2013b).

1.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΔΙΕΘΝΩΣ

Το 2012, ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας αντιμετώπισε την πιο έντονη καμπή που έχει καταγραφεί στην ιστορία, ως προς την ολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Μέσα σε μία δεκαετία, από το 2001 ως το 2011, παρατηρήθηκε μία έκρηξη στις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Παρότι το 2008 επήλθε παγκοσμίως μία δυσμενής οικονομική κατάσταση λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης, η χωρητικότητα νεκρού βάρους δεν επηρεάστηκε αρνητικά, αντίθετα, συνέχισε να αυξάνεται για μία ακόμη τριετία, ως αποτέλεσμα των ήδη υπάρχουσών παραγγελιών που είχαν γίνει προ κρίσης. Όμως από το 2012 για πρώτη φορά άρχισε να μειώνεται ο στόλος που τέθηκε σε λειτουργία. Εντούτοις, επανήλθε η ανοδική τάση, με φθίνοντα ρυθμό όμως αυτή τη φορά (6% το 2012 από 10% το 2011). Συνολικά, ο παγκόσμιος στόλος υπερδιπλασιάστηκε από το 2001, φθάνοντας τα 1.630 εκ. dwt το 2013.

Ο παγκόσμιος στόλος το 2013 αποτελούταν κατά 42% από πλοία ξηρού φορτίου, ποσοστό πρωτοφανώς υψηλό για το συγκεκριμένο τύπο. Αντίθετα, παρατηρείται συνεχής μείωση στα πλοία γενικού φορτίου (με μερίδιό λιγότερο από 5%, σε σχέση με το 15% πριν από 20 χρόνια). Το μερίδιο των πετρελαιοφόρων μειώθηκε, αποτελώντας πλέον από σχεδόν το μισό της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1980, το 30% το 2013 (σχήμα 6, πίνακας 3) (UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012).

Σχήμα 6 κύριοι τύποι πλοίων στον παγκόσμιο στόλο (εκατ. dwt)



Πηγές: UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012

Πίνακας 3 κύριοι τύποι πλοίων στον παγκόσμιο στόλο (εκατ. dwt)

κύρια είδη	2012	2013	% Αλλαγή 2013/2012
πετρελαιοφόρα	469.516	490.743	4,5%
	30,6%	30,1%	-0,4%
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην	623.006	684.673	9,9%
	40,5%	42,0%	1,5%
	80.825	80.345	-0,6%
	5,3%	4,9%	-0,3%
πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	196.853	206.577	4,9%
	12,8%	12,7%	-0,1%
Άλλοι τύποι:	166.667	166.445	-0,1%
	10,8%	10,2%	-0,6%
Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου	44.060	44.346	0,6%
	2,9%	2,7%	-0,1%
δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών	23.238	23.293	0,2%
	1,5%	1,4%	-0,1%
Offshore	70.767	69.991	-1,1%
	4,6%	4,3%	-0,3%
Ferries και τα επιβατηγά πλοία	5.466	5.504	0,7%
	0,4%	0,3%	0,0%
Άλλα/δ.α.	23.137	23.312	0,8%
	1,5%	1,4%	-0,1%
Παγκόσμιο σύνολο	1.536.868	1.628.783	6,0%
	100%	100%	0,0%

Σημείωση: Προωθημένα ποντοπόρα εμπορικά πλοία 100 GT και άνω.

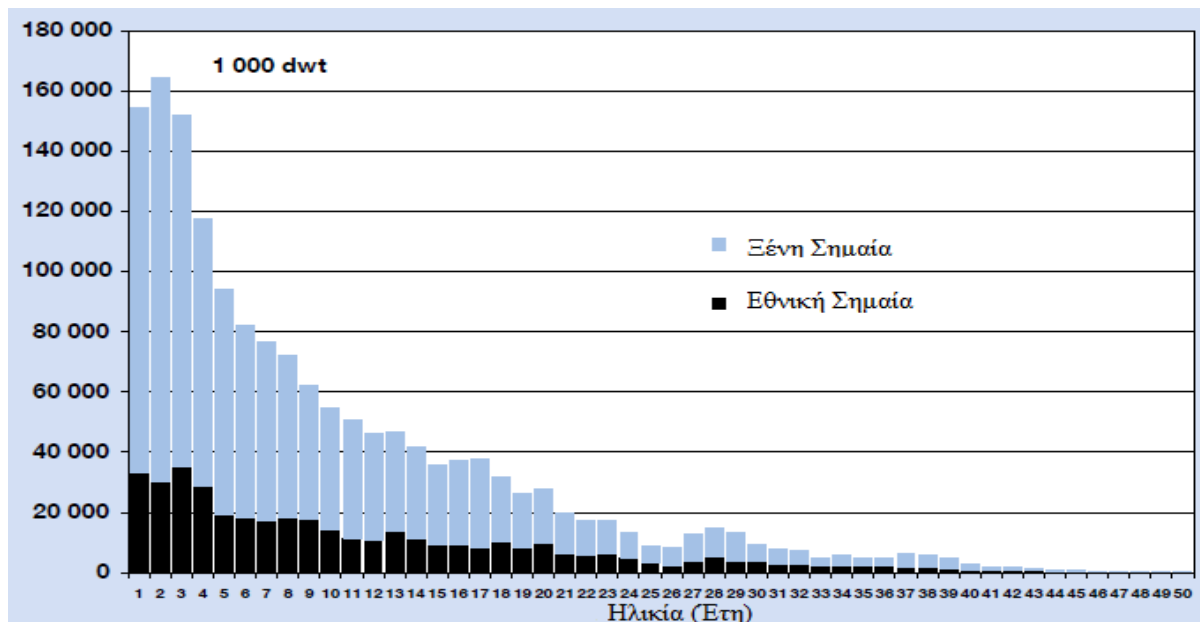
Πηγές: UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012

Στο σχήμα 7 γίνεται εμφανής αυτή η κατάσταση, όπου απεικονίζεται το σημείο καμπής στον κύκλο της ναυπηγικής βιομηχανίας μέσα από την ηλικιακή διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου. Ναυπηγήθηκαν πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα το 2011 (δηλαδή, 2 ετών στο σχήμα 7) σε σχέση με το 2012.

Παρότι το οικονομικό περιβάλλον μεταβλήθηκε έντονα μετά το 2008, επιφέροντας σημαντική μείωση στη ζήτηση, η προσαρμογή των αριθμών του στόλου της ναυτιλίας επήλθε καθυστερημένα, με τις παραγγελίες να περιορίζονται από το 2009 και τις νέες παραδόσεις πλοίων να συρρικνώνονται από το 2012 κι έπειτα. Μάλιστα, ο υπάρχων στόλος συνέχισε να αυξάνεται ακόμα και το 2013, παρότι οι παραγγελίες πλέον μειώνονται με ταχύ

ρυθμό. Επομένως, προβλέπεται ότι άμεσα, οι αριθμοί θα παραμείνουν σε σταθερά επίπεδα και θα αρχίσουν να μειώνονται ελάχιστα στο κοντινό μέλλον.

Σχήμα 7: Ηλικιακή διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου, εθνικές και ξένες σημαίες



Πηγή: UNCTAD, δεδομένα από Clarkson Research Services.

Σημείωση: Για πλοία 100 GT και άνω.

1.4. NAYΛA

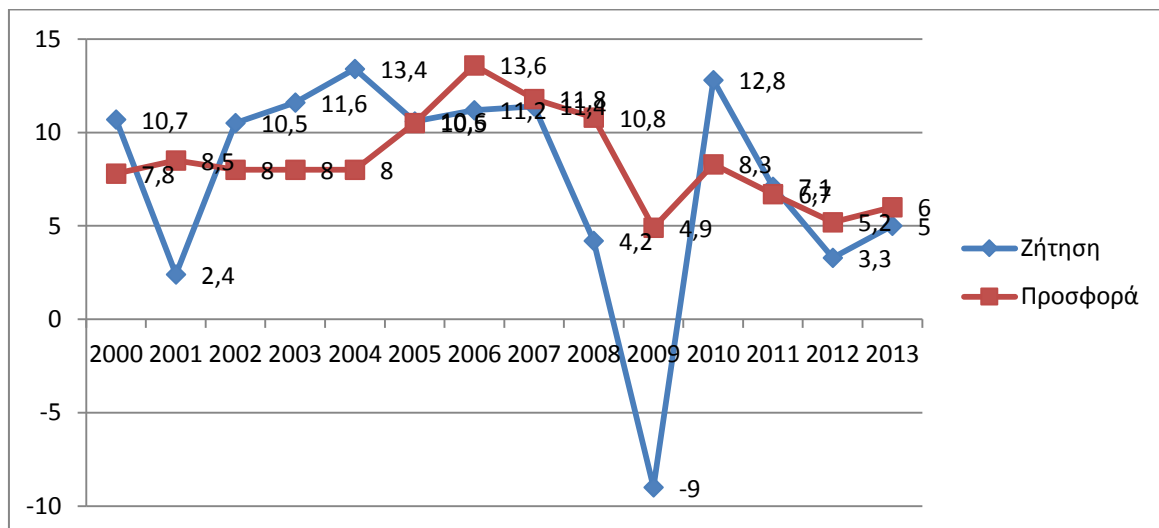
Τα επίπεδα των ναύλων διαμορφώνονται από την αλληλεπίδραση της ζήτησης και της προσφοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Συγκεκριμένα, η ζήτηση διαμορφώνεται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιδράσεις όπως είναι για παράδειγμα η επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου, οι κυρώσεις, οι φυσικές καταστροφές και οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες, τα ρυθμιστικά μέτρα και οι αλλαγές στις τιμές των καυσίμων. Την περίοδο που διανύουμε, αυτοί οι παράγοντες επιδρούν αρνητικά, δεδομένου ότι παρατηρούνται αναταραχές σε διάφορους τομείς.

Αναφορικά με την προσφορά, παρατηρείται μια γενικευμένη τάση πλεονάζουσας παραγωγικής δυνατότητας στην αγορά, ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι, αφενός δεν εφαρμόζονται καθόλου περιορισμοί στον αριθμό των πλοίων που μπορούν να κατασκευαστούν και αφετέρου απαιτείται αρκετός χρόνος μεταξύ της εντολής της παραγγελίας για ένα πλοίο, της δημιουργίας του, της παράδοσης του και της λειτουργίας του.

Επομένως, εντείνεται η κυκλικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, η οποία χαρακτηρίζεται από περιόδους διαρκών αυξομειώσεων, οι οποίες επιδρούν στις επιχειρήσεις άλλοτε θετικά, χαρίζοντας τους υγιή κέρδη και άλλοτε αρνητικά, αναγκάζοντας τες να προσπαθούν με δυσκολία να καλύψουν ακόμα και το ελάχιστο κόστος λειτουργίας τους.

Οι διακυμάνσεις αυτές διαφαίνονται έντονα στο σχήμα 8, με τη μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ μεταβολής της προσφοράς και της ζήτησης να παρατηρείται το 2009 (4,2% και -9% αντίστοιχα), ενώ το 2012 άρχισε να ξεπερνά πάλι η αύξηση της ζήτησης αυτή της προσφοράς. Η κατάσταση αυτή επέδρασε έντονα τις τιμές ναύλων, μειώνοντας τες και επιφέροντας τους αστάθεια (UNCTAD, 2013b, Clarkson Research Services, 2012).

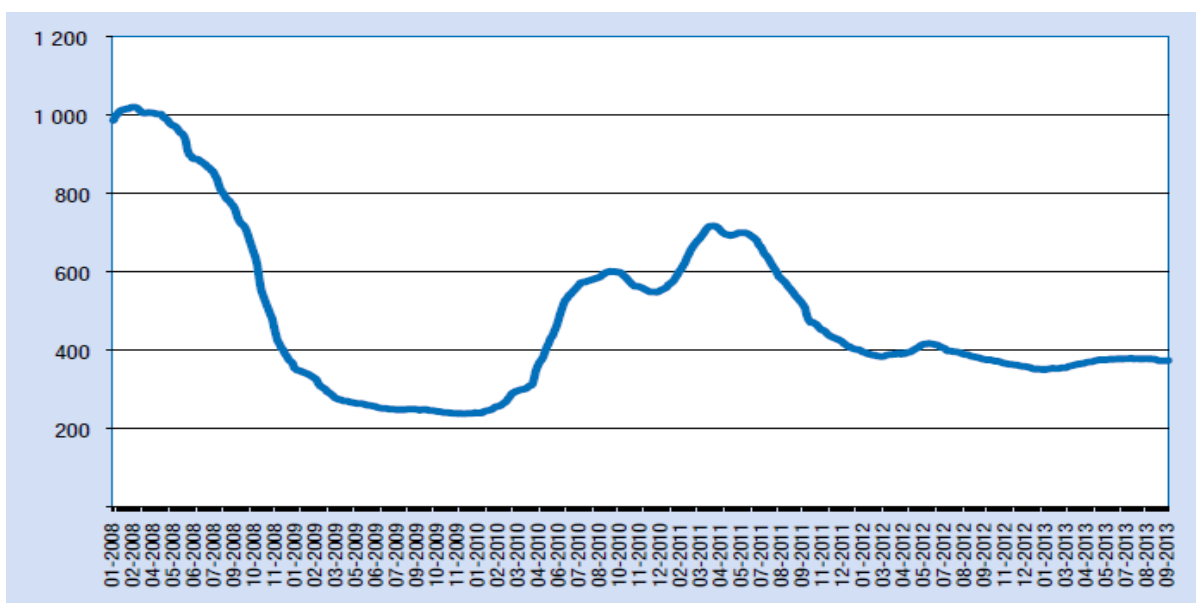
Σχήμα 8: Ετήσια μεταβολή ζήτησης και προσφοράς κοντέινερ (εκ. TEU)



Πηγή: UNCTAD (2013).

Συγκεκριμένα, ο μέσος όρος στις τιμές ναύλωσης εμπορευματοκιβωτίων παρέμεινε σε απογοητευτικά χαμηλά επίπεδα τόσο το 2011 όσο και το 2012, όπως φαίνεται στο σχήμα 9, όπως φανερώνει ο δείκτης New ConTex είναι ένας δείκτης αξιολόγησης του χρόνου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τσάρτερ που υπολογίζεται ως η ποσοστιαία μεταβολή του ισοδύναμου βάρους από έξι εκτιμήσεις του Contex, συμπεριλαμβανομένων των εξής μεγεθών πλοίων: 1.100, 1.700, 2.500, 2.700, 3.500 και 4.250 TEUs.

Σχήμα 9: New ConTex Index



Πηγή: Vereinigung Hamburg Schiffsmakler und Schiffsgenter (2015)

Σημείωση: βάση του δείκτη: Οκτώβριος 2007 - 1.000 μονάδες.

Ο Δείκτης Baltic Dry (BDI) είναι ένας δείκτης που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία και το εμπόριο και μετρά τις αλλαγές στο κόστος μεταφοράς πρώτων υλών, όπως τα μέταλλα, τα δημητριακά και τα ορυκτά καύσιμα από τη θάλασσα. Αποτελείται από 20 βασικά δρομολόγια χύδην ξηρού φορτίου και μετράται με βάση το χρόνο ναύλωσης. Καλύπτει τα μεγέθη Handysize, Supramax, Panamax και Capesize χύδην ξηρού φορτίου. Χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς για την παγκόσμια αγορά εμπορευματικών μεταφορών και, επίσης, θεωρείται ένας αποτελεσματικός ηγετικός οικονομικός δείκτης της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης και παραγωγής. Παρακολουθεί τις τιμές που χρεώνονται τα σκάφη που μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία ως επί το πλείστον λειτουργούν ως εισροές πρώτων υλών για τη βιομηχανική παραγωγή.

Μεταξύ των ετών 2000-2008, το BDI έφτασε στο ανώτατο επίπεδο όλων των εποχών (Σχήμα 10), λόγω της μεγάλης αύξησης στον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου. Οι επιπτώσεις όμως της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης σε αυτό ήταν σοβαρές, μειώνοντας την οικονομική δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων οικονομιών δραματικά, με αποτέλεσμα να συρρικνωθεί η βιομηχανική παραγωγή και κατ' επέκταση να μειωθεί δραματικά η ζήτηση για μεταφορές. Αυτό, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά πλοίων, λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγγελιών που έγιναν κατά τη διάρκεια της φάσης της ανόδου προκάλεσαν τα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων δεκαετιών στους ναύλους, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα.

Σχήμα 10 Δείκτης Baltic Dry (BDI)

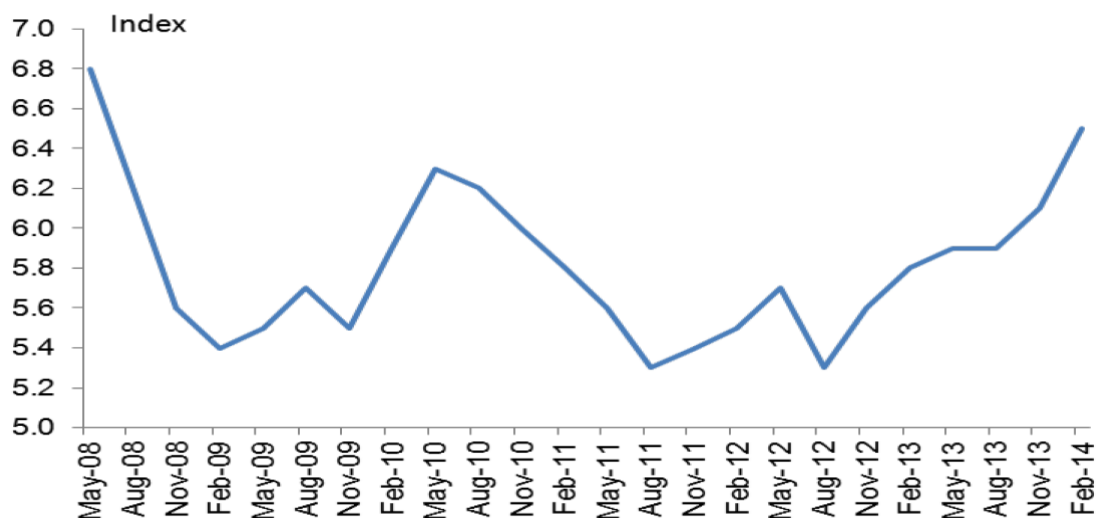


Πηγή: Baltic Exchange (2015)

Παρότι οι τιμές έχουν αγγίξει πλέον ιστορικά χαμηλά επίπεδα εξαιτίας αφενός της διεθνούς οικονομικής κρίσης του 2008 και αφετέρου της υπερβάλλουσας προσφοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, υπάρχει αισιοδοξία για σταδιακή ανάκαμψη και βελτίωση της κατάστασης χάρη στη μεταβλητότητα των κύκλων, που είναι βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλίας.

Άμεσα, η αύξηση των ναύλων αναμένεται να μετριαστεί από την υπάρχουσα πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Στο προσεχές μέλλον, εντούτοις, η υπερπροσφορά αναμένεται να επηρεάσει λιγότερο τους ναύλους, καθώς η αύξηση της ζήτησης προβλέπεται να ξεπεράσει την αύξηση της προσφοράς. Παρατηρείται παράλληλα και μία αυξανόμενη αισιοδοξία στους επαγγελματίες της ναυτιλίας, γεγονός ιδιαίτερα θετικό καθότι προκαλεί προσδοκίες για αύξηση των επιπέδων τιμών. Πιο λεπτομερώς, η εμπιστοσύνη έχει φτάσει σχεδόν στα αντίστοιχα του Μάιου του 2008 (Σχήμα 11), ενώ αρκετοί επαγγελματίες αναμένουν ότι οι ναύλοι θα παραμείνουν σταθεροί ή θα αυξηθούν σε σχέση με τα τρέχοντα επίπεδα μέσα στο επόμενο έτος (Stephens, 2014).

Σχήμα 11 Συνολικό επίπεδο εμπιστοσύνης των επαγγελματιών στον κλάδο της ναυτιλίας

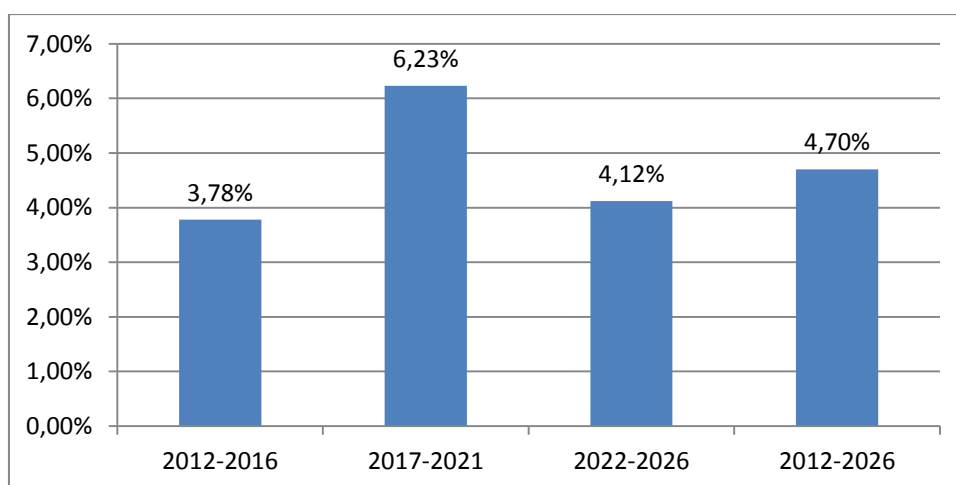


Πηγή: Stephens, 2014

Παράλληλα, αναμένεται μια ανοδική τάση των επιτοκίων της αγοράς η οποία προκύπτει από την πληθώρα ευκαιριών τις οποίες θα παρουσιάσουμε στη συνέχεια και προσδοκείται ότι θα επιφέρουν αύξηση των εσόδων σε καθημερινή βάση και κατ' επέκταση θα αυξήσουν τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι περισσότεροι διεθνείς οίκοι αξιολόγησης μάλιστα υποστηρίζουν ότι θα προκύψουν ανοδικά κέρδη για την ποντοπόρο ναυτιλία παγκοσμίως μέσα στα τα επόμενα χρόνια, ακόμα και σε ποσοστό αύξησης που αγγίζει το 6%, επιδρώντας έτσι θετικά άμεσα στον κλάδο (Σχήμα 12) (Global Connections, 2013).

Σχήμα 12 Ετήσια αναμενόμενη ανάπτυξη παγκόσμιου εμπορίου



Πηγή: Global Connections

1.5. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όπως διαπιστώθηκε από τα παραπάνω, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο χαρακτηρίζεται από μία αστάθεια λόγω της πληθώρας κινδύνων που αντιμετωπίζει ως απόρροια των αρνητικών παγκόσμιων εξελίξεων, οι οποίες μεταβάλλουν έντονα τις συνθήκες του κλάδου και κατ' επέκταση τις αναμενόμενες τάσεις. Το περιβάλλον που επιδρά στη ναυτιλία είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο, διαρκώς μεταβαλλόμενο και τελευταία αρκετά δυσμενές, όπως διαφαίνεται από τη συνεχή παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και τις γεωπολιτικές εντάσεις. Έτσι λοιπόν, δεδομένης της πληθώρας παραγόντων που επηρεάζουν την προσφορά και η ζήτηση, δημιουργούνται τόσο προκλήσεις όσο και ευκαιρίες για τον κλάδο.

Από το σύνολο των προκλήσεων που εντοπίζονται, εντούτοις, τα πιο ανησυχητικά θεωρούνται τα ζητήματα της ενεργειακής ασφάλειας, του κόστους, της κλιματικής αλλαγής και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, τα οποία συνδέονται έντονα μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, η αλλαγή του κλίματος αποτελεί μία από τις πρώτες προτεραιότητες στη διαμόρφωση της διεθνούς πολιτικής σε διάφορους τομείς, εκ των οποίων και η ναυτιλία και οι λιμενικές δραστηριότητες. Ο λόγος είναι ότι δεν έχει επιτευχθεί ακόμα ο στόχος της αντιμετώπισης του φαινομένου της παγκόσμιας μέσης αύξησης της θερμοκρασίας κατά 2°C (πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα) προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαχειρισσιμότητα της κλιματικής αλλαγής (International Energy Agency, 2013). Η κατάσταση αυτή επιδρά έντονα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, με αποτέλεσμα να γίνεται επιτακτική η ανάγκη για προσαρμοστικές κινήσεις στα ζητήματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Καταστάσεις όπως τα ακραία καιρικά φαινόμενα και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες για τον κλάδο, σε περίπτωση που δεν αντιδράσει εγκαίρως, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι για την πορεία του (UNCTAD, 2009-2012).

Φυσικά, υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που παρέχουν ευκαιρίες για ανάπτυξη του κλάδου. Τέτοιες είναι οι θετικές τάσεις που εντοπίζονται, όπως η περιφερειακή ολοκλήρωση και συνεργασία Νότου-Νότου, η όλο και μεγαλύτερη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού που ενισχύεται χάρη στη βελτίωση της τεχνολογίας και των αποτελεσματικότερων συνθηκών μεταφοράς, η ανάδειξη νέων εμπορικών συνεργασιών, οι οποίες παρέχουν μεγαλύτερες δυνατότητες για πρόσβαση σε νέες αγορές, η επέκταση των παλαιότερων και το άνοιγμα νέων θαλάσσιων διαδρομών, όπως είναι η επέκταση της Διώρυγας του Παναμά και η δημιουργία αρκτικών διαδρομών, οι διαρθρωτικές αλλαγές στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη, οι οποίες επιδρούν με τη σειρά τους έντονα στο εμπόριο με χρήση δεξαμενόπλοιων, η

βελτίωση στις αλυσίδες αξίας διαφόρων οικονομιών η οποία προκύπτει από τη μετακίνηση από τις κατασκευές, οι οποίες είναι κυρίως εντάσεως εργασίας προς την παραγωγή προϊόντων που απαιτούν υψηλότερη ειδικευση (όπως συμβαίνει για παράδειγμα στην Κίνα) και οι επιπτώσεις που προκύπτουν από αυτή την αλλαγή σε άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές (όπως το Βιετνάμ, το Μπαγκλαντές, οι χώρες της Αφρικής), η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης που είναι αποτέλεσμα της παγκόσμιας αύξησης του πληθυσμού και της αύξησης της κατανάλωσης από τη μεσαία τάξη και τέλος η εμφάνιση των τραπεζών των αναπτυσσόμενων χωρών (π.χ. BRICS) οι οποίες παρέχουν επιπλέον χρηματοδότηση, καλύπτοντας έτσι τις σημαντικές ανάγκες για επενδύσεις στην υποδομή για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Σημαντικό ρόλο στην πορεία της ναυτιλίας διαδραματίζουν και οι εξελίξεις σε τρία ζητήματα, τα οποία αλληλεπιδρούν έντονα: το αυξανόμενο κόστος των καυσίμων και αργού ατμού, η ανάγκη για μείωση των εκπομπών καυσίμων και θείου στον αέρα και ο καινοτόμος σχεδιασμός πλοίων (eco-πλοία). Η αλληλεπίδραση τους οφείλεται στο κοινό τους στοιχείο, τα ορυκτά καύσιμα, τα οποία αποτελούν ένα παράγοντα στρατηγικής σημασίας, δεδομένου ότι μπορεί να καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητα του κλάδου και τη μακροχρόνια βιωσιμότητα του.

Συνοψίζοντας όσα προηγήθηκαν για την παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία, μελλοντικά προβλέπεται ότι η κρίση του 2008/2009 θα συνεχίσει να επιδρά αρνητικά στην παγκόσμια ζήτηση, τη χρηματοδότηση και το εμπόριο, ενώ καθοριστικοί παράγοντες για τη μελλοντική πορεία είναι και οι διαρθρωτικές αλλαγές στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής, οι μεταβολές στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα αποθέματα ορυκτών πόρων, η άνοδος του Νότου και μετατόπιση της οικονομικής επίδρασης πέρα από τα πλαίσια των παραδοσιακών κέντρων ανάπτυξης, οι αλλαγές στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης εξαιτίας της γήρανσης του πληθυσμού στις ανεπτυγμένες οικονομίες και του μεγάλου ρυθμού αύξησης του πληθυσμού στις αναπτυσσόμενες περιοχές, η ανάπτυξη της τεχνολογίας που σχετίζεται με τις μεταφορές, η αλλαγή του κλίματος και των φυσικών κινδύνων και το αυξημένο κόστος της ενέργειας και της περιβαλλοντικής αειφορίας (UNCTAD, 2013b).

2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο σημείο αυτό θα μελετηθούν οι κύριες αλλαγές στον στόλο ο οποίος ελέγχεται από Έλληνες, η πορεία των εσόδων από τις ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές και οι προοπτικές του κλάδου, δεδομένων των συνθηκών που επικρατούν. Μέσα από την ανάλυση της αναμενόμενης τάσης των ναύλων, θα επιχειρήσουμε να εντοπίσουμε την πορεία ανάπτυξης του ελληνικού στόλου, προκειμένου στη συνέχεια να το συνδέσουμε με την επίδραση που ασκεί στην ελληνική οικονομία.

2.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο σημείο αυτό, προκειμένου να προχωρήσουμε στη μελέτη της συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, είναι απαραίτητη η αποσαφήνιση των όρων «ελληνική» και «ελληνόκτητη» ναυτιλία. Είναι σημαντικό να αποσαφηνιστούν οι όροι, εφόσον η πρώτη έννοια διαμορφώνει το ζήτημα της διεθνούς θέσης και του μεγέθους της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ η δεύτερη διαμορφώνει το ζήτημα της διεθνούς θέσης και της εξάπλωσης του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία. Η ανάλυση του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου που θα ακολουθήσει θα επιτρέψει την ανάδειξη του μεγέθους και της δύναμης της ναυτιλίας ως σύνολο και κατ' επέκταση τον αντίκτυπο της στην οικονομία της χώρας.

Για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, η Ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνει τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν την ελληνική σημαία, ενώ η Ελληνόκτητη ναυτιλία τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα, ανεξάρτητα από την σημαία στην οποία έχουν νηολογηθεί. Ο διαχωρισμός αυτός είναι σημαντικός καθώς η ελληνική ναυτιλία επιδρά με άμεσο τρόπο στην ελληνική οικονομία, δεδομένου ότι αυτή είναι υποχρεωμένη να ακολουθεί το θεσμικό, οικονομικό και νομικό πλαίσιο του ελληνικού κράτους, αλλά και να απασχολεί συγκεκριμένο αριθμό ελλήνων ναυτικών στην οργανική σύνθεση των σκαφών της.

Πιο συγκεκριμένα, ο όρος «ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις» περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις διαχείρισης εμπορικών πλοίων ή οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με λειτουργία στις διεθνείς ναυλαγορές και εξυπηρετούν σε ελληνικά συμφέροντα. Η Ελλάδα ακολουθεί το εφοπλιστικό μοντέλο, οπότε η ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνει επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τα πλοία τα οποία ανήκουν σε πλοιοκτήτριες

εταιρείες, με έδρα τους ως επί το πλείστον μία χώρα που προσφέρει θεσμικές και φορολογικές διευκολύνσεις, όπως η Λιβερία ή ο Παναμάς (Θεοτοκάς & Χαρλαύτη, 2007). Τα πλοία που δε φέρουν την ελληνική σημαία δεν έχουν πολύ μεγάλη σχέση με την Ελληνική οικονομία, εφόσον το Ελληνικό κράτος δεν παρεμβαίνει στην λειτουργία τους, επομένως η δραστηριότητα τους διαμορφώνεται ανάλογα με τις πολιτικές που ακολουθούν οι πλοιοκτήτες. Η μόνη σχέση που έχουν με την Ελληνική οικονομία είναι ότι συνήθως επιλέγουν να απασχολούν Έλληνες ναυτικούς και συχνά κάνουν επενδύσεις στη χώρα μας.

Ο όρος «Ελληνική ναυτιλία» περιλαμβάνει τα πλοία με ελληνική σημαία. Είναι αυξημένη η έμφαση που δίνεται σε αυτή την κατηγορία, δεδομένου ότι τα πλοία αυτά είναι υποχρεωμένα να τηρούν όλους τους εμπορικούς και οικονομικούς κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες όπως καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές, με κύρια ζητήματα τις επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, τους περιορισμούς φόρτωσης, τις αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις. Μάλιστα, αναφέρεται ότι μετά τον Δεκέμβριο του 2006, οπότε και λήφθηκαν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, όπως η καθιέρωση περισσότερο ελαστικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων, η ελληνική σημαία άρχισε να προσελκύει περισσότερα πλοία. Αυτά εξακολουθούν να χρησιμοποιούν την ελληνική σημαία ακόμη και μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009.

Εφόσον και στις δύο περιπτώσεις κοινό στοιχείο είναι η επάνδρωση των πλοίων με Ελληνικό πλήρωμα, αξίζει να αναφερθεί ότι το σημείο αυτό αποτελούσε πάντα ένα σοβαρό πρόβλημα για τη χώρα μας, δεδομένου ότι το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) είναι αρκετά πιο αυξημένο από αυτό που προκύπτει από τη χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους. Ως εκ τούτου, η επιβολή περιορισμών για προώθηση της χρήσης ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, όπως αυτή που διανύουμε. Έτσι λοιπόν, αυτή την περίοδο έχουν επιβληθεί ελάχιστοι τέτοιοι περιορισμοί.

Είναι αυτονόητο βέβαια ότι η ποντοπόρος ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει περισσότερο στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας όσο περισσότερες είναι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Τα τελευταία έτη κάτι τέτοιο αποτελεί πραγματικότητα σε αυξημένο επίπεδο, χάρη στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο το οποίο παρέχει κίνητρα για να μεταφέρει ένας εφοπλιστής τις εγκαταστάσεις του από μία ξένη χώρα στην Ελλάδα, παράγοντας ο οποίος διαμορφώνει τη μεγαλύτερη επίδραση για μία τέτοια απόφαση. Η σημαντική αύξηση του πλήθους των ναυτιλιακών

εταιριών που έχουν ως έδρα την Ελλάδα είναι εμφανής από το γεγονός ότι καταγράφεται πλήθος αγορών πλοίων (καινούριων ή μεταχειρισμένων), αποτελώντας εισαγωγές πλοίων για το εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, ενώ καταγράφονται και σημαντικές εισπράξεις από πωλήσεις πλοίων οι οποίες αποτελούν το εξαγωγικό κομμάτι.

2.2. ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Το τελευταίο διάστημα, η ελληνική οικονομία αντιμετωπίζει έντονες δυσχέρειες, ως αποτέλεσμα της ύφεσης που ξέσπασε το 2008 και εξακολουθεί να συρρικνώνει την αγορά και το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, σε ποσοστό μέχρι και 25%, με αποτέλεσμα να προκαλείται αστάθεια στους ναύλους και να μειώνεται ο τραπεζικός δανεισμός. Εντούτοις, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλιακή βιομηχανία διατήρησε σε καλό επίπεδο την ανταγωνιστικότητά της, η οποία εκδηλώνεται από την ικανοποιητική απόδοση του στόλου σε όρους αριθμού, ηλικίας και μεγέθους.

Όπως αναφέρθηκε, οι Έλληνες κατέχουν το 16,16% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η σημαία). Το 2013, οι Έλληνες εφοπλιστές λειτουργούσαν 3.669 σκάφη, με συνολική χωρητικότητα 261.630 εκατ. νεκρού βάρους (dwt) πλοία χύδην ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου να κατέχουν ποσοστό περισσότερο από το 80% σε αυτόν, με αποτέλεσμα να βρίσκεται σταθερά στη δεύτερη θέση παγκοσμίως από το 2008 και μάλιστα σε καλύτερη θέση από την Ιαπωνία (Πίνακας 4) (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2014).

Ο στόλος με ελληνική σημαία (δηλαδή τα πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας εγγεγραμμένα στα Ελληνικά εθνικά μητρώα,) το 2013 αντιστοιχούσε σε 802 πλοία, καταλαμβάνοντας την έβδομη διεθνώς και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση θέση. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου (UNCTAD, 2013).

Πίνακας 4 Ελεγχόμενος από Έλληνες στόλος

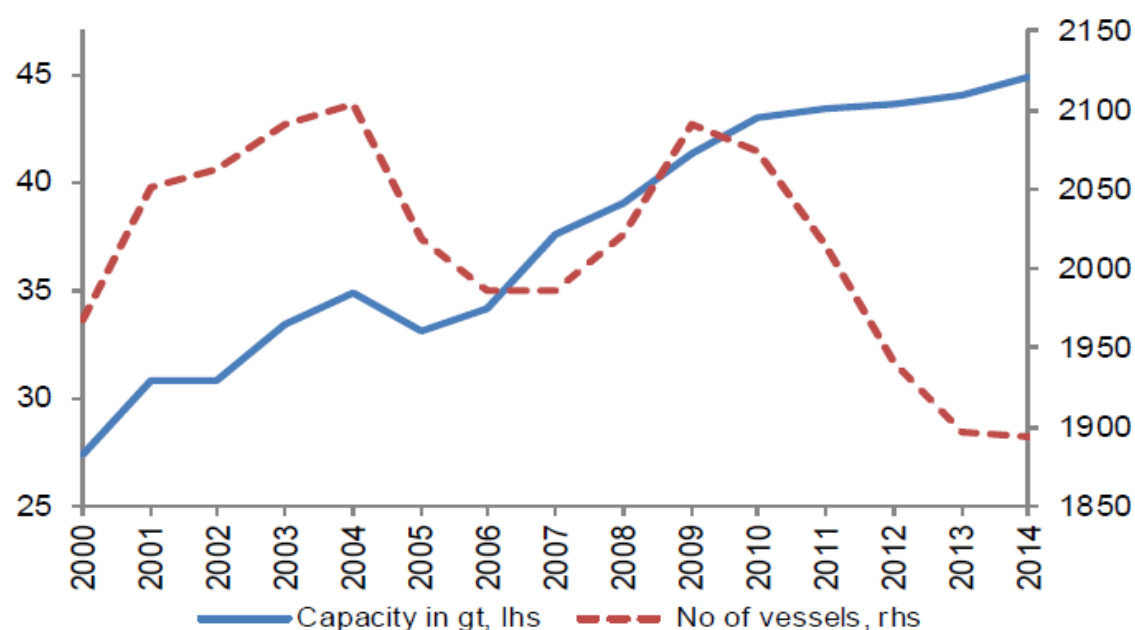
	Ελλάδα	Κόσμος	% του κόσμου	% της Ελλάδας
Χωρητικότητα σε εκατ. dwt *	261.63	1,619.0	16.16%	
εκ των οποίων: Δεξαμενόπλοια	132.88	717.9	18.51%	50.8%
Μεταφοράς μεταλλεύματος & χύδην ξηρού φορτίου	82.28	352.8	23.32%	31.5%

Δεξαμενόπλοια Χημικών & Προϊόντων	46.47	336.5	13.81%	17.8%
Μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου	9.9	12.4		

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2014

Σύμφωνα με τα δεδομένα του σχήματος 13, που αφορά στις προσδοκίες για την εξέλιξη του ελληνικού στόλου, γίνεται εμφανές ότι η χωρητικότητα των πλοίων αυξήθηκε σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, παρότι μειώθηκε ο αριθμός των πλοίων, καθότι τα παλαιά σκάφη αντικαταστάθηκαν από νέα, μεγαλύτερα.

Σχήμα 13 Εξέλιξη ελληνικού στόλου (εκατ.)

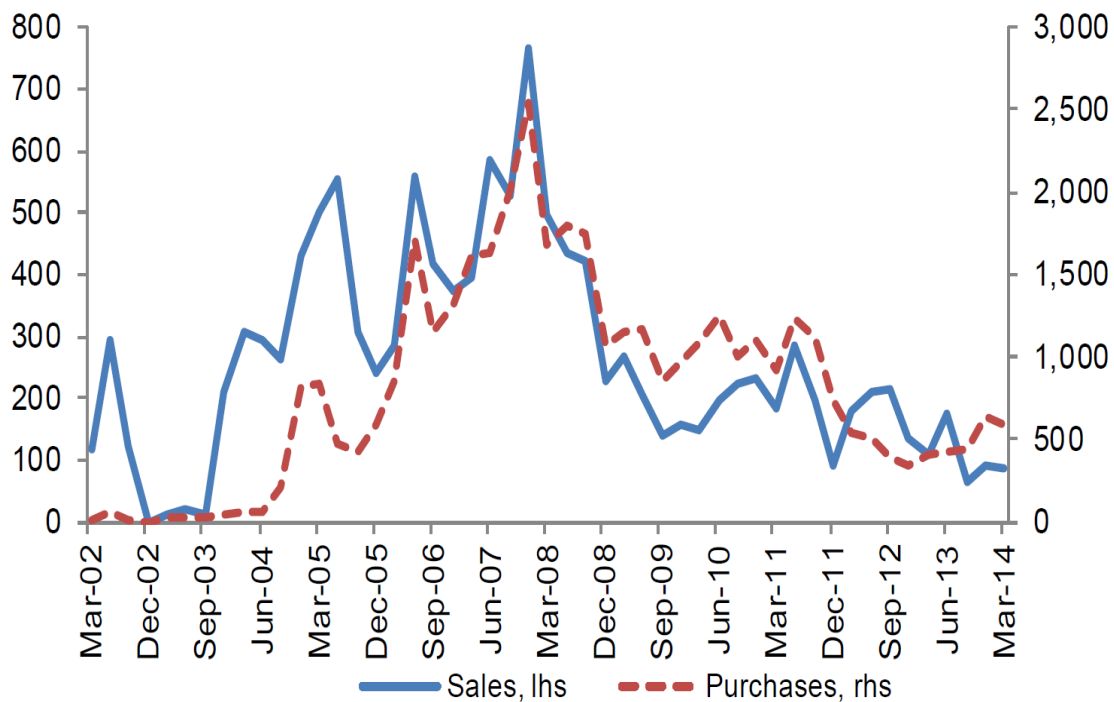


Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική ναυτιλία μέχρι πρότινος χαρακτηριζόταν από αυξημένη ηλικία του στόλου, γεγονός το οποίο της δημιουργούσε σοβαρό μειονέκτημα. Έπειτα από το 2004 όμως, ξεκίνησε η ανανέωση του χάρη σε ορισμένους παράγοντες που συνέβαλαν θετικά σε αυτή την εξέλιξη. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες και η άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου που οδήγησε σε άνοδο της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν κίνητρο για τους Έλληνες εφοπλιστές να επενδύσουν σε νέα πλοία, εκμεταλλευόμενοι τη δεσπίζουσα θέση τους στον κλάδο. Έτσι λοιπόν, όπως γίνεται εμφανές από το σχήμα 14, οι πωλήσεις και αγορές ελληνικών πλοίων παρουσιάζουν μία ανοδική τάση από το 2002 ως το 2008, οπότε και εκτοξεύτηκαν, ενώ μετά το έτος αυτό

κορύφωσης, μειώνονται σημαντικά. Ως αποτέλεσμα, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε σταδιακά στα 9,9 έτη το 2013 από περισσότερο από 15 έτη που σημειώθηκαν το 2000, χαμηλότερο από το μέσο όρο παγκοσμίως, που είναι 12,4 έτη. Έτσι, αποδείχθηκε τόσο την αυξημένη επένδυση σε νέα πλοία, όσο και την πώληση και την αύξηση της τάσης διάλυσης των παλαιότερων πλοίων (Petrofin Research, 2013).

Σχήμα 14 εμπορικό ισοζύγιο ελληνικών πλοίων



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

2.3. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Το 2014, οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις από Έλληνες ιδιοκτήτες που εκκρεμούσαν έφταναν τα 495 πλοία, αντιστοιχώντας περίπου στο 10,0% των παγκόσμιων παραγγελιών (Clarkson, 2014). Από αυτά, τα 222 είναι φορτηγά χύδην (13,5% της χωρητικότητας φορτηγών πλοίων παγκοσμίως σε παραγγελία) (Πίνακας 5). Σημειώνεται μάλιστα ότι οι παραγγελίες για πλοία της ελληνικής ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια διαφοροποιούνται ως προς την ειδίκευση τους, περιλαμβάνοντας πλοία LNG, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και πλοία για υπεράκτιες εξέδρες γεώτρησης (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2014).

Πίνακας 5 Εκκρεμείς παραγγελίες ελληνικού στόλου (2014)

Κατηγορία	Ελλάδα		Παγκόσμιο μερίδιο (σε κάθε τύπο)
	Αριθμός οχημάτων	Εκατ. Dwt	Εκατ. Dwt
φορτηγά χύδην φορτίου	222	22,0	13,5%
Δεξαμενόπλοια	70	7,9	11,3%
πλοία εμπορευματοκιβωτίων	70	5,5	13,0%
Υγροποιημένο φυσικό αέριο/ Υγροποιημένο αέριο πετρελαίου	87	4,7	29,0%
Άλλα	46	3,6	33,0%
Σύνολο	495	43,7	14,7%

Πηγή: Clarkson, 2012a

Πίνακας 6 Πρόγραμμα παράδοσης ελληνικού στόλου

Έτος	Αρ. οχημάτων	Εκατ. Dwt	Εκατ. Dwt ως % των παγκόσμιων εκκρεμών παραγγελιών
2014	153	12,7	13,9
2015	219	17,9	17,1
2016	111	12,0	13,1
2017	12	1,2	

Πηγή: Clarkson, 2012a

3. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία, με τις δραστηριότητες της να αποτελούν μία από τις σπουδαιότερες διαδικασίες διάρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού παγκοσμίως. Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας πολλές φορές παραγνωρίζεται.

Προκειμένου να εστιάσουμε στη συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στη χώρα μας, κρίνεται καίρια η εξέταση του γενικότερου ρόλου και της αξίας της για κάθε κράτος που δραστηριοποιείται στον κλάδο αυτό, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή πολιτική που θα ακολουθήσει με στόχο την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου βασίζεται στους οικονομικούς παράγοντες, όπως η στενότερη σύνδεση με το εθνικό εξωτερικό εμπόριο, η δημιουργία θέσεων απασχόλησης και οι συναλλαγματικές ωφέλειες στο κράτος.

Παρότι η ποντοπόρος ναυτιλία είναι σημαντική για ένα κράτος και για μη οικονομικούς λόγους, όπως η εθνική άμυνα και η εθνοπολιτική ισχύς της χώρας, το ενδιαφέρον μας θα εστιαστεί στο ζήτημα της εθνικής οικονομίας, χωρίς να προσεγγιστούν τα υπόλοιπα ζητήματα. Έτσι, θα εξετάσουμε συγκεκριμένα σημεία, όπως η άμεση συμβολή της στη διαμόρφωση ορισμένων οικονομικών μεγεθών, και η έμμεση συμβολή της στο σύνολο της οικονομικής ζωής (Βλάχος, 2007).

3.1. ΑΜΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ

3.1.1. ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Το εθνικό εισόδημα είναι η συνολική αξία των τελικών αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου (έτος) από συντελεστές παραγωγής που ανήκουν σε μόνιμους κατοίκους της χώρας, ανεξάρτητα από τη χώρα όπου βρίσκονται οι συντελεστές παραγωγής και προκύπτει από το άθροισμα των επιμέρους αμοιβών των συντελεστών παραγωγής για τη συμμετοχή τους στην παραγωγική διαδικασία, μεταξύ των οποίων σημαντικό ρόλο παίζουν οι συντελεστές εργασία (μισθοί, ημερομίσθια) και κεφάλαιο (πρόσοδοι κεφαλαίου, επιχειρηματικό κέρδος). Επομένως, η ναυτιλία συμβάλλει στο εθνικό εισόδημα ως ιδιωτικός τομέας μέσω των εισοδημάτων των εργαζόμενων ναυτικών και των επιχειρηματικών προσόδων, και ως δημόσιος τομέας μέσω κάθε είδους εσόδων που προκύπτουν από αυτή τη δραστηριότητα.

Η επίδραση που ασκεί ο κλάδος εξαρτάται από τον αριθμό των εργαζομένων σε αυτόν, τον αριθμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην κάθε χώρα, καθώς και από το επίπεδο συσχέτισης των υπόλοιπων επιχειρήσεων με την εκάστοτε εθνική οικονομία, καθώς επίσης και από τη δημοσιονομική συμπεριφορά του κράτους απέναντι στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους ναυτικούς (Παπαγιαννούλης, 2002).

3.1.2. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

Η ναυτιλία συμβάλλει στη δημόσια οικονομία μέσα από την άμεση ή έμμεση φορολογία που επιβάλλεται σε αυτή και συγκεκριμένα στα πλοία, αποτελώντας έτσι πηγή δημοσιονομικού εσόδου για την κρατική οικονομία. Βέβαια, το αντικείμενο της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από μία ιδιομορφία, αυτή της ύπαρξης σημαιών ευκολίας ή ευκαιρίας, η οποία επιτρέπει στα διάφορα κράτη να λαμβάνουν από τον κλάδο τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας. Εξαιτίας αυτού, πλέον έχει περιοριστεί σε μεγάλο βαθμό η φορολόγηση των πλοίων, μειώνοντας τα οφέλη για το δημοσιονομικό τομέα στα κράτη που βασίζονται στη ναυτιλία. Βέβαια, τα έσοδα εξακολουθούν να είναι σημαντικά, παρά τους χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές, ιδίως χάρη στην έμμεση φορολογία που σχετίζεται με τη ναυτιλία, π.χ. μέσω του Φόρου Κύκλου Εργασιών (Φ.Κ.Ε.) στα εισιτήρια των επιβατών (Βλάχος, 2007).

3.1.3. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι πρόσοδοί της (αμοιβές, ναύλοι, ασφάλιστρα προσωπικού, φόροι, επισκευές) αναφέρονται σε συνάλλαγμα. Αυτό, εντάσσεται στην κατηγορία των Άδηλων Πόρων, όπου περιλαμβάνονται όλες οι πρόσοδοι σε συνάλλαγμα, όπως είναι από τις μεταφορές, από τα εμβάσματα των εργαζομένων στο εξωτερικό και των μεταναστών και από τον τουρισμό. Οι άδηλοι πόροι διαμορφώνουν το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών ως άθροισμα με το Εμπορικό Ισοζύγιο. Σε αυτό το άθροισμα, αν προστεθεί και το Ισοζύγιο Κινήσεως Κεφαλαίων, προκύπτει τελικά το Ισοζύγιο Πληρωμών.

Ιδίως τα κράτη με ελλειμματικό Εμπορικό Ισοζύγιο βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην ευνοϊκή διαμόρφωση των υπολοίπων επιμέρους Ισοζυγίων, προκειμένου έτσι να μειωθεί το έλλειμμα, ή ακόμα και να ισοσκελιστεί το Εμπορικό Ισοζύγιο, δημιουργώντας μία ικανοποιητική εικόνα στο Ισοζύγιο Πληρωμών, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερης σημασίας για

τον περιορισμό του κινδύνου στα αποθέματα συναλλάγματος μίας χώρας. Ακριβώς αυτή είναι εξάλλου και η κατάσταση για τη χώρα μας, επομένως διαφαίνεται και η μεγάλη σημασία της ύπαρξης ισχυρής ναυτιλίας για την οικονομία της, μέσα από την εξασφάλιση υψηλών συναλλαγματικών εσόδων.

Ιδιαίτερα το συνάλλαγμα που δημιουργείται από τη ναυτιλία παίζει σημαντικό ρόλο στο Ισοζύγιο, δεδομένου ότι είναι ελεύθερο, δηλαδή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για οποιονδήποτε σκοπό, επομένως είναι απολύτως καθαρό και υγιές, ενώ παράλληλα εισρέει στη χώρα χωρίς να χρειάζεται να καταβληθεί κάποια θυσία εις βάρος της κοινωνικής οικονομίας. Κάτι τέτοιο για παράδειγμα δεν ισχύει στην περίπτωση των εξαγωγών, για τις οποίες προκύπτουν δαπάνες και καταβάλλονται έντονες προσπάθειες ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού, στην περίπτωση του τουρισμού, όπου απαιτούνται μεγάλα έργα υποδομής, ή ακόμα και στα μεταναστευτικά εμβάσματα, τα οποία προέρχονται από τα οποία κάποια στιγμή αναπόφευκτα θα αποκοπούν σε ένα επίπεδο από την χώρα και την οικονομία, αντίθετα από τους ναυτικούς, οι οποίοι συνδέονται στενά με τη χώρα και κατ' επέκταση με την οικονομία της.

3.1.4. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Όσο πιο ανεπτυγμένη είναι η ναυτιλία σε μία χώρα, τόσες περισσότερες θέσεις εργασίας δημιουργούνται. Η ύπαρξη πλοίων υπό σημαίες ευκολίας βέβαια αλλοιώνει την εικόνα για το μέγεθος του εθνικού εμπορικού στόλου και κατ' επέκταση για τη διαμόρφωση του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού στα πλοία. Έτσι λοιπόν, μπορεί για παράδειγμα σε ένα πλοίο με ελληνική σημαία να υπηρετεί ελληνικό πλήρωμα, αλλά και πλήρωμα άλλης εθνικότητας, ή και κάποιο πλοίο υπό ξένη σημαία (ευκολίας) να επανδρώνεται με ελληνικό πλήρωμα. Ως εκ τούτου, δεν είναι ξεκάθαρη η επίδραση της ανάπτυξης του κλάδου στο συγκεκριμένο ζήτημα της οικονομίας μίας χώρας. Εντούτοις, θα πρέπει να μελετάται σε μεγάλο βαθμό, δεδομένου ότι ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει έντονα την οικονομία μίας χώρας.

3.1.5. ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Αυξημένη είναι η σημασία της καταγεγραμμένης άμεσης συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων

μεταφορών, με βάση το ΕΣΟΛ 1995, ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών»

3.2. ΕΜΜΕΣΗ ΘΕΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ - ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

3.2.1. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ

Η ναυτιλία συνοδεύεται από τη δημιουργία και ανάπτυξη επιχειρήσεων και επαγγελμάτων που αφορούν σε δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή, όπως είναι η ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία, ο δεξαμενισμός πλοίων, η πρακτόρευση πλοίων, η ναυλομεσιτεία και χρηματιστηριακή δραστηριότητα σχετικά με τους ναύλους, η ασφάλιση πλοίων, η άσκηση της ναυτιλιακής πίστης από εμπορικές τράπεζες ή εξειδικευμένους φορείς, η εκπαίδευση ανώτερων και κατώτερων στελεχών του εμπορικού ναυτικού, ο εφοδιασμός των πλοίων με τρόφιμα, οι υπηρεσίες των νηογνομόνων και άλλων τεχνικών οργανισμών, οι φορτοεκφορτώσεις πλοίων κλπ (Βλάχος, 2007).

4. ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυτιλία είναι από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας, η οποία αλληλεπιδρά έντονα με την παγκόσμια οικονομία, γεγονός το οποίο έχει γίνει αποδεκτό από το 1776, με τον Adam Smith να τη θεωρεί ως καταλύτη της παγκόσμιας οικονομίας, όντας μία φθηνή πηγή μεταφοράς, με δυνατότητες ενοποίησης των αγορών. Ως αποτέλεσμα, επέτρεψε τη μετάβαση της θεώρησης του κόσμου από σύνολο από ξεχωριστών κοινοτήτων σε μία ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα. Στα πλαίσια αυτά, γίνεται αντιληπτή η σημασία του κλάδου και η ανάγκη για μελέτη της συνεισφοράς του στην οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο, προτού προχωρήσουμε στο ελληνικό επίπεδο.

4.1. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Το ινστιτούτο Oxford Economics (2014) πραγματοποίησε μια μελέτη με σκοπό την ποσοτικοποίηση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το 2012. Οι τομείς που αναλύθηκαν ήταν η οικονομική προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ, η απασχόληση και τα έσοδα από φόρους για κάθε χώρα. Η οικονομική επίδραση της ναυτιλίας διαχωρίστηκε σε άμεση, έμμεση και επαγωγική (direct, indirect, induced effect). Σύμφωνα με τη μελέτη η ευρωπαϊκή ναυτιλία ελέγχει το 40% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας (450 εκ. τόνους – gross tonnage) και από το 2005 μέχρι σήμερα έχει παρατηρηθεί αύξηση της τάξης του 70% σε όρους tonnage. Στον παρακάτω πίνακα περιλαμβάνονται συνοπτικά τα αποτελέσματα της έρευνας.

Συγκεκριμένα, το 2012, ο κλάδος της ναυτιλίας εκτιμάται ότι συνέβαλε στην οικονομία της Ε.Ε. άμεσα με €56 δις. στο ΑΕΠ, παρέχοντας απασχόληση σε 590.000 άτομα και δημιουργώντας φορολογικά έσοδα αξίας € 6.000.000.000. Εκτιμάται επίσης ότι από αυτές τις θέσεις εργασίας, περίπου τα τέσσερα πέμπτα, δηλαδή 470.000 θέσεις εργασίας βασίζονται αποκλειστικά στην ποντοπόρα ναυτιλία και μάλιστα περίπου το 40% είναι υπήκοοι της Ε.Ε. ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία υψηλής παραγωγικότητας, δεδομένου ότι κάθε εργαζόμενος εκτιμάται ότι δημιουργεί €88.000 του ΑΕΠ, σημαντικά πάνω από τον μέσο όρο της Ε.Ε. που είναι €53.000.

Έμμεσα, η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεισέφερε περίπου €59 δις. το ΑΕΠ και προσέφερε 1,1 εκατομμύρια θέσεις εργασίας μέσω της ευρωπαϊκής αλυσίδας εφοδιασμού το 2012. Η

δαπάνη μισθών από εκείνους που απασχολούνται στον τομέα της ναυτιλίας και της αλυσίδας εφοδιασμού της δημιουργήσε επιπλέον €30 δις. ΑΕΠ και θέσεις εργασίας για 550.000 ανθρώπους. Λαμβάνοντας αυτά τα αποτελέσματα υπόψη, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ της ευρωπαϊκής ναυτιλίας το 2012 εκτιμάται ότι ήταν € 145 δισεκατομμύρια, οι θέσεις εργασίας που δημιουργήσε ήταν περίπου 2,3 εκατ. και τα φορολογικά έσοδα εκτιμούνται στα €41 δις (πίνακας 7).

Πίνακας 7 Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

2012	Συνεισφορά στο ΑΕΠ	Απασχόληση (σε άτομα)	Έσοδα από φόρους
Άμεση επίδραση	56 δις €	590.000	6 δις €
Έμμεση επίδραση	59 δις €	1.100.000	23 δις €
Επαγωγική επίδραση	30 δις €	550.000	12 δις €
Συνολική επίδραση	145 δις €	2.300.000	41 δις €

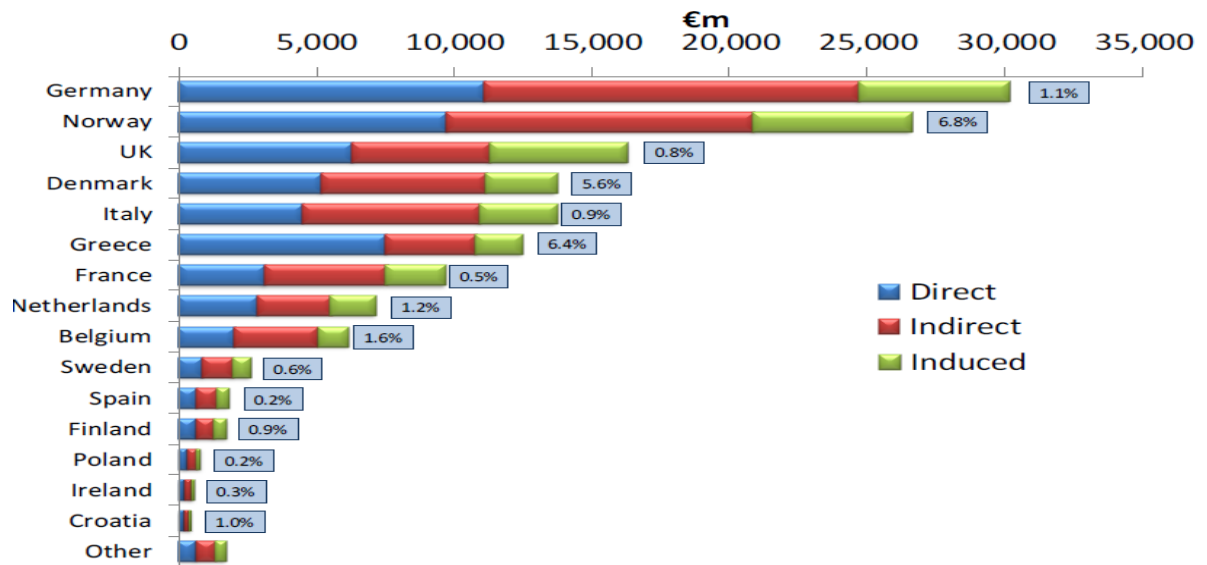
Πηγή: Oxford Economics (2014)

Αναλυτικότερα, από τη συνεισφορά της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας στο ΑΕΠ από τη ναυτιλία της ΕΕ εκτιμάται ότι τα €57 δις. ή το 39% προήλθε από δύο μόνο χώρες, τη Γερμανία και τη Νορβηγία (Σχήμα 15). Συνολικά, το 99% του συνόλου των επιπτώσεων δημιουργούνται από τις 15 μεγαλύτερες χώρες.

Τα μπλε τετράγωνα αναφέρουν τη συνολική συνεισφορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε σχέση με το συνολικό ΑΕΠ της κάθε χώρας. Συνολικά, η συνολική οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας αντιστοιχεί σε 1,1% του ΑΕΠ της ΕΕ, αλλά σε ορισμένες χώρες αυτή μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερη, όπως στη Νορβηγία, την Ελλάδα και τη Δανία, που είναι μεταξύ 5% και 7% (σχήμα 15).

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι για κάθε 1 εκ. € στο ΑΕΠ που δημιουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία, 1,6 εκ. € δημιουργούνται κάπου αλλού στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ότι είναι γενικά αποδεκτό πως ένα μεγάλο κομμάτι της οικονομικής συνεισφοράς της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας οφείλεται καθαρά στα μέτρα κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

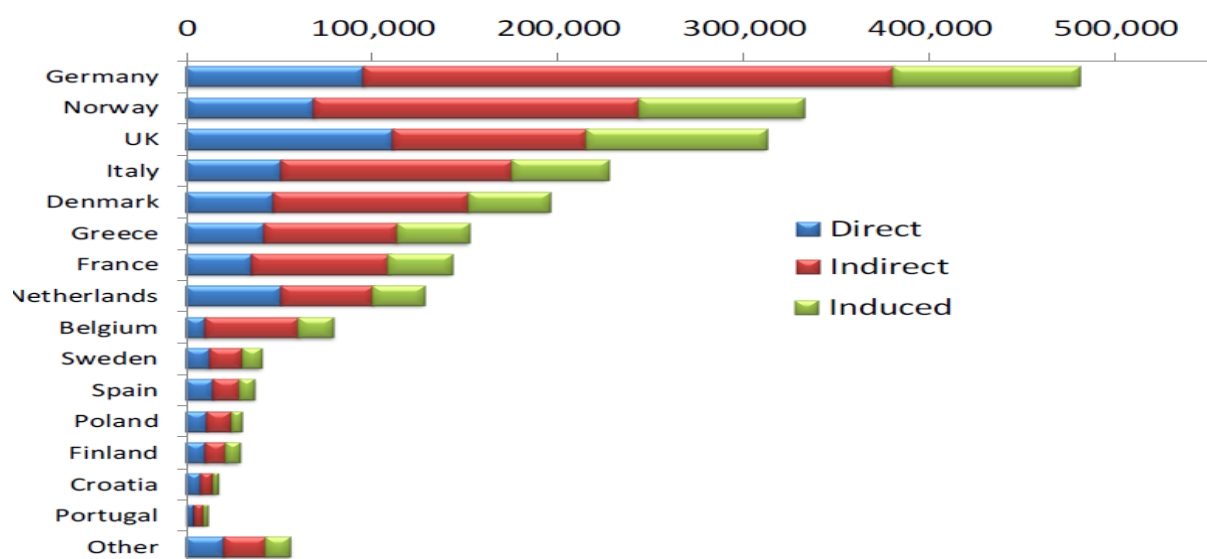
Σχήμα 15 Συνεισφορά συνολικής προστιθέμενης ακαθάριστης αξίας στο ΑΕΠ της ΕΕ από τη ναυτιλιακή βιομηχανία ανά χώρα (2012)



Πηγή: Oxford Economics (2014)

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, για κάθε άμεση θέση απασχόλησης που δημιουργεί, δημιουργούνται άλλες 2,8 θέσεις αλλού στην ευρωπαϊκή οικονομία. Αυτό σημαίνει ότι ο πολλαπλασιαστής απασχόλησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι 3,8. Το μισό της συνολικής συνεισφοράς του κλάδου στην απασχόληση προκύπτει από τη Γερμανία, τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο (σχήμα 16).

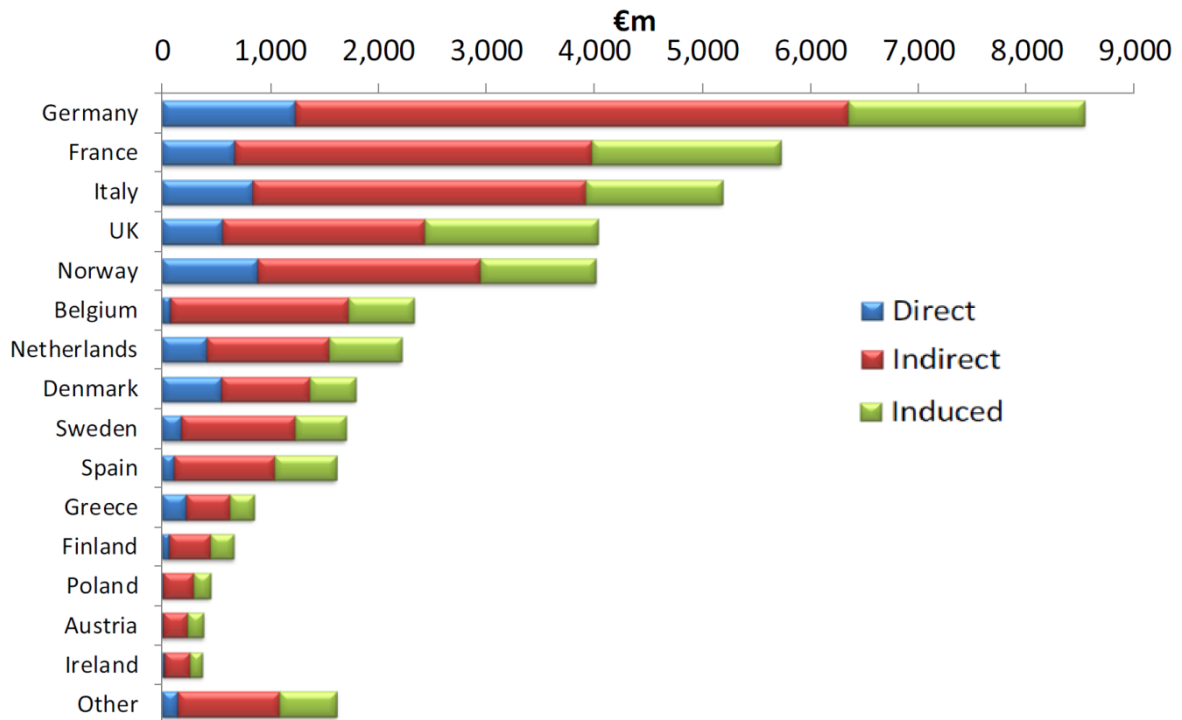
Σχήμα 16 Δημιουργία θέσεων εργασίας στην ΕΕ από τη ναυτιλιακή βιομηχανία ανά χώρα (2012)



Πηγή: Oxford Economics (2014)

Όσον αφορά στη συνεισφορά στους φόρους, σε μεγαλύτερο ποσοστό συμμετέχει η Γερμανία, ενώ ακολουθεί η Γαλλία και η Ιταλία (σχήμα 17).

Σχήμα 17 Συνεισφορά στη φορολογία της ΕΕ από τη ναυτιλιακή βιομηχανία ανά χώρα (2012)



Πηγή: Oxford Economics (2014)

4.2. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Τα τελευταία χρόνια, ορισμένες χώρες έχουν καθιερωθεί ως παραδοσιακές δυνάμεις στο χώρο της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να επηρεάζουν συχνά με τις αποφάσεις τους το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Στη συνέχεια, θα μελετήσουμε τα παραδείγματα ορισμένων από αυτές τις χώρες, προκειμένου στη συνέχεια να είναι εφικτή η δημιουργία μίας πιο ξεκάθαρης εικόνας για τη συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, διαμορφώνοντας μία γενικότερη εικόνα ως σημείο αναφοράς.

4.2.1. ΚΙΝΑ

Από το 1990 και μετά η Κίνα άρχισε να αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς στον κλάδο της ναυτιλίας και κυρίως στον τομέα των containers (liner ναυτιλία) και το 2002 ξεπέρασε τις ΗΠΑ και έγινε η μεγαλύτερη δύναμη διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Τέσσερα χρόνια αργότερα, η Κίνα έφτασε να διαχειρίζεται κατά μέσο όρο 5,6 δις τόνους φορτίου και 93 δις TEUs (20 πόδια εμπορευματοκιβώτιο-ισοδύναμη μονάδα). Στην Κίνα βρίσκονται μερικά από τα μεγαλύτερα λιμάνια διεθνώς με το λιμάνι της Σαγκάης να είναι το πιο πολυσύχναστο (σε μονάδες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων) παγκοσμίως (China Briefing, 2007).

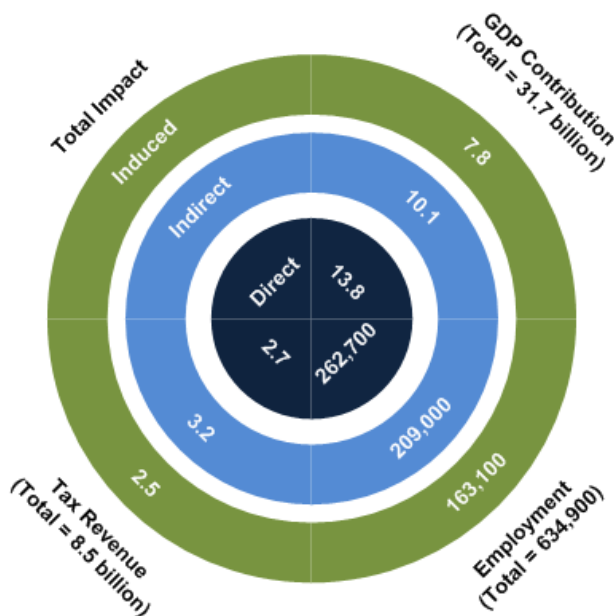
Ο Zhao (2013) μελέτησε την επίδραση της θαλάσσιας βιομηχανίας στην Οικονομία της Tianjin, της έκτης μεγαλύτερης πόλης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και ένα σημαντικό βιομηχανικό κέντρο και λιμάνι που εξυπηρετεί τη βορειανατολική Κίνα για το 2007, εφαρμόζοντας μια ανάλυση εισροών-εκροών με τη χρήση πολλαπλασιαστών εκροών, εισοδήματος και απασχόλησης. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η θαλάσσια βιομηχανία και ειδικότερα η αλιεία και οι παράκτιες δραστηριότητες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την οικονομία της πόλης και πως η Κίνα θα πρέπει να επωφεληθεί από την αξιοποίηση της παράκτιας οικονομίας και να επενδύσει σε αυτή.

Το NL_Agency (2011), τμήμα του Ολλανδικού υπουργείου οικονομικών που αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ κράτους και επιχειρήσεων, ινστιτούτων και κυβερνητικών φορέων έκανε μια μελέτη πάνω στη ναυτιλία και τη ναυπηγική της Κίνας. Πιο συγκεκριμένα, μελέτησε οχτώ μεγάλες Κινέζικες περιφέρειες αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι δύο αυτές βιομηχανίες στην εκάστοτε περιφέρεια, εκτίμησε τη μελλοντική επίδραση που θα έχουν και στο τέλος παρουσίασε τα επενδυτικά και αναπτυξιακά πλάνα της Κίνας όσον αφορά στη ναυτιλία και τη ναυπηγική. Σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης, η ναυτιλία και η ναυπηγική αποτελούν το θεμέλιο λίθο για την οικονομική ευημερία των συγκεκριμένων περιοχών αλλά και κατ' επέκταση για ολόκληρη την Κίνα. Στόχος είναι μέχρι το 2020 να έχουν κατασκευαστεί επιπλέον 440 προβλήτες βαθέων υδάτων (deep-water berths), να έχουν εκσυγχρονιστεί τα περισσότερα λιμάνια και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην εσωτερική ναυτιλία και κυρίως στην περιοχή γύρω από τον ποταμό Yangtze. Όσο για τις ναυπηγήσεις, είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη πίστωση στους Κινέζους εξαγωγείς από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ο εκσυγχρονισμός του στόλου και η αύξηση της εγχώριας ζήτησης για πλοία.

4.2.2. ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Σε πρόσφατη έρευνα του ινστιτούτου Oxford Economics (2013α), μελετήθηκε η οικονομική επίδραση του ναυτιλιακού cluster στην Βρετανική Οικονομία για το 2011. Χώρισαν το ναυτιλιακό cluster σε τρεις βιομηχανίες. Τη ναυτιλία, τα λιμάνια και τις θαλάσσιες υπηρεσίες και μελέτησαν την κάθε μια ξεχωριστά, αλλά και σαν σύνολο. Επίσης, θεώρησαν ότι η επίδραση του ναυτιλιακού κλάδου στην Οικονομία πρέπει να μελετηθεί από άμεση, έμμεση και επαγωγική σκοπιά και ως προς τη συνεισφορά του κάθε τομέα στο ΑΕΠ της χώρας, στην απασχόληση και στα κρατικά έσοδα που προκύπτουν. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης, ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της Βρετανικής Οικονομίας και συμβάλει τα μέγιστα στην οικονομική ευημερία της χώρας. Η πιο σημαντική και προσοδοφόρα από τις τρεις βιομηχανίες είναι η λιμενική με δεύτερη εκείνη της ναυτιλίας. Παρακάτω, στο σχήμα 18, παρουσιάζεται συνοπτικά η συνολική συνεισφορά του ναυτιλιακού cluster στην Βρετανική Οικονομία.

Σχήμα 18 Η συνολική συνεισφορά του ναυτιλιακού cluster στην Βρετανική Οικονομία



Πηγή: Oxford Economics (2013α)

Μία έρευνα από το τμήμα Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας (Department for Transport, 2015) σχετικά με το ρόλο που διαδραμάτισε ο ναυτιλιακός τομέας στη στήριξη της ευρύτερης οικονομίας και τους τρόπους με τους οποίους ο τομέας αυξάνει την

ανταγωνιστικότητα των άλλων κλάδων του Ηνωμένου Βασιλείου, διαπιστώθηκε ότι όντως το διεθνές εμπόριο αποτελεί σημαντικό μοχλό της οικονομικής ανάπτυξης

Ο δείκτης εμπορίου ως ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) ήταν 65,3 το 2012, από 54,5 το 2002. Αυτό σημαίνει ότι, το 2012, αυτό βρισκόταν στη δεύτερη θέση μεταξύ των χωρών του G8, μετά τη Γερμανία.

Η μεταφορά και η διανομή είναι δύο από τα βασικά ζητήματα για τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με την εισαγωγή και την εξαγωγή των προϊόντων σε όλο τον κόσμο. Ειδικότερα, είναι σημαντικό να επιλέξουν το σωστό μέσο μεταφοράς για να εξασφαλιστεί ότι η λειτουργία τους είναι όσο το δυνατόν αποτελεσματική και αποδοτική.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι συνεπώς απαραίτητες για το διεθνές εμπόριο, καθώς επιτρέπουν τη μεταφορά μεγάλου όγκου προϊόντων με συγκριτικά χαμηλό κόστος μεταφοράς, με αποτέλεσμα την ταχεία αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες.

Ως νησιωτικό κράτος, για τη Μεγάλη Βρετανία οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Το 2014, οι τακτικές γραμμές σύνδεσης της κατείχαν την 9η θέση παγκοσμίως, σύμφωνα με την ανάλυση από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), ενώ η ποιότητα των λιμενικών υποδομών κατείχαν την 16η θέση παγκοσμίως, σύμφωνα με έρευνα του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ.

Το Ηνωμένο Βασίλειο στηρίζεται στην θάλασσα κατά περίπου το 95% των εισαγωγών και εξαγωγών του. Η ναυτιλία του ειδικεύεται στη μεταφορά προϊόντων με χαμηλό δείκτη σχέσης αξίας και βάρους. Ως αποτέλεσμα, οι θαλάσσιες μεταφορές μετακινούν ένα μικρότερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου αγαθών με βάση την αξία από ό,τι κατά βάρος. Για παράδειγμα, το 2013, το ποσοστό του συνολικού εμπορίου μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και τις χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης εκτιμάται σε περίπου 98% κατά βάρος και περίπου 48% σε αξία. Τα εμπορεύματα αυτά ήταν αξίας περίπου £192,3δισ., το οποίο περιλαμβάνει περίπου £67.8 δισ. εξαγωγές και περίπου £ 124,6 δισ. εισαγωγών (HMRC, 2013). Τα εξαγόμενα εμπορεύματα αποτυπώνουν την ιδιαίτερη σημασία των μεταφορών μηχανημάτων και εξοπλισμού. Πολλά από αυτά σχετίζονται μάλιστα με τη αυτοκινητοβιομηχανία του Ηνωμένου Βασιλείου, αντικατοπτρίζοντας τον καίριο ρόλο του ναυτιλιακού τομέα στην υποστήριξη αυτού του σημαντικού κλάδου.

4.2.3. ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η Νορβηγία συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πλουσιότερες χώρες του κόσμου (με βάση το κατά κεφαλήν εισόδημα). Επίσης θεωρείται μια παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη κατέχοντας τον 4^ο μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως. Οι εισαγωγές και εξαγωγές της γίνονται κυρίως από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση (74% του συνολικού εμπορίου). Οι εξαγωγές πετρελαίου και φυσικού αερίου από την Νορβηγία αποτελούν το 22% του ΑΕΠ της χώρας (Euroora, 2014).

Ο Reve (2012) μίλησε για την προσπάθεια της Νορβηγίας να γίνει ένα παγκόσμιο κέντρο-κόμβος (hub) ναυτιλίας. Χαρακτηριστικά, ανέφερε ότι η Νορβηγία αποτελεί μια από τις ελάχιστες ευρωπαϊκές χώρες με ολοκληρωμένο ναυτιλιακό cluster. Υπογράμμισε ότι από το 2002 μέχρι το 2008 υπήρξε μια αύξηση στα έσοδα από τη Νορβηγική ναυτιλία της τάξης του 140% και επίσης η συνεισφορά στο ΑΕΠ της χώρας αυξήθηκε από 3,7% το 2002 σε 5,6% το 2008. Πρέπει ακόμα να αναφερθεί ότι η ποντοπόρος ναυτιλία στην Νορβηγία βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα τα τελευταία χρόνια σε αντίθεση με την offshore ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει πλοία ειδικά σχεδιασμένα για να μεταφέρουν συνήθως αγαθά και προσωπικό σε πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου στον ωκεανό. Βέβαια υπάρχουν πολλά είδη πλοίων που εντάσσονται στην παραπάνω κατηγορία όπως Platform Supply Vessels (PSV), offshore barges, Anchor Handling Vessels, Drilling Vessels, Ice Breaking vessels, Cable Laying Vessels κτλ. Σε αυτή την κατηγορία παρατηρήθηκε μια ανάπτυξη της τάξης του 320% από το 2003 μέχρι το 2009. Είναι λοιπόν γεγονός ότι η Νορβηγία θα αποτελέσει στο μέλλον ένα ισχυρότατο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κέντρο πληροφοριών και ναυτιλιακών υπηρεσιών τείνοντας στο να γίνει η μικρή Σιγκαπούρη.

5. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

5.1. ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η Ελλάδα τα τελευταία έτη αντιμετώπισε μία γενικευμένη δυσμενή οικονομική κατάσταση. Το τελευταίο διάστημα, λόγω της οικονομικής κρίσης που ξέσπασε το 2008, προκλήθηκε έντονη πτωτική τάση στα περισσότερα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας, όπως φαίνεται στον πίνακα 8. Φυσικά, η κατάσταση αυτή με την πάροδο του χρόνου εξομαλύνθηκε, σημειώνοντας ελάχιστη άνοδο και ακόμα και πρωτογενή θετικά μεγέθη. Η γενική αυτή κατάσταση, όπως θα παρουσιαστεί στη συνέχεια, είναι σημαντική για τη μελέτη μας καθώς διαμορφώνει το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούνται τα μεγέθη της ποντοπόρου ναυτιλίας και επιτρέπει την ορθότερη αντίληψη για τη συνεισφορά της. Με λίγα λόγια, σε μία κατακερματισμένη οικονομία που παρουσιάζει αρνητικά αποτελέσματα στα περισσότερα μακροοικονομικά της μεγέθη, η θετική πορεία του κλάδου, όπως θα δούμε στην πορεία, αξιολογείται με ακόμα πιο θετικό τρόπο.

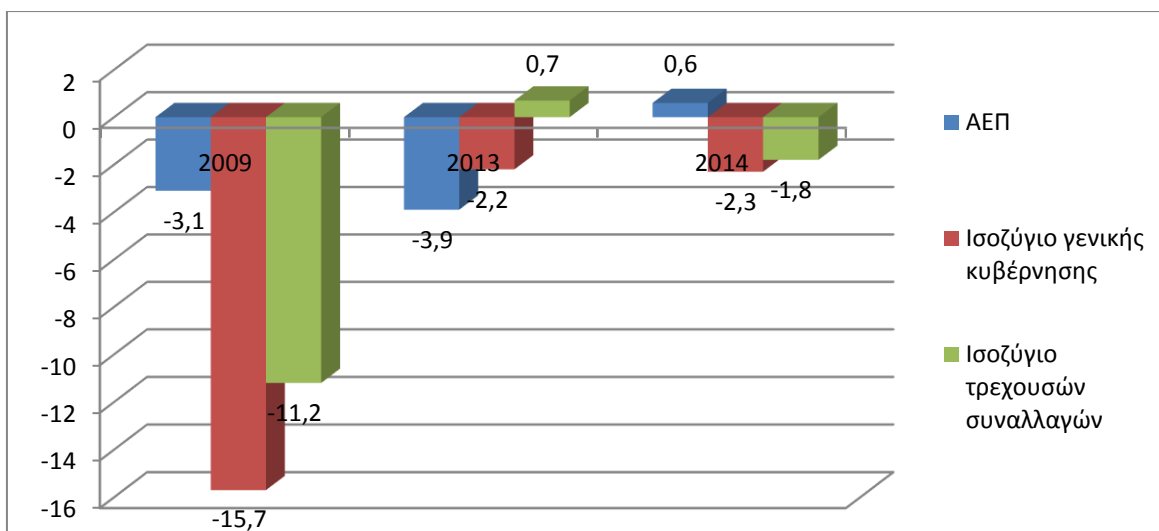
Πίνακας 8 Μακροοικονομικά μεγέθη

Μακροοικονομικά μεγέθη	2009	2013	2014
ΑΕΠ	-3,1	-3,9	0,6
Ανεργία	9,5	27,3	26
Ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης	-15,7	-2,2	-2,3
Πρωτογενές ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης	-10,5	2,1	2,9
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών	-11,2	0,7	-1,8
Πληθωρισμός	1,2	-0,9	-0,6
Σχηματισμός πάγιου κεφαλαίου	20,5	12,5	13,1

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Συγκεκριμένα, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, το ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης (% ΑΕΠ) παρουσιάζουν αρνητικά μεγέθη, τα οποία όμως μέσα στην τελευταία διετία βελτιώθηκαν σε σημαντικό βαθμό, με το ΑΕΠ να γίνεται θετικό και τα ισοζύγια να πλησιάζουν πλέον στο μηδέν (σχήμα 19).

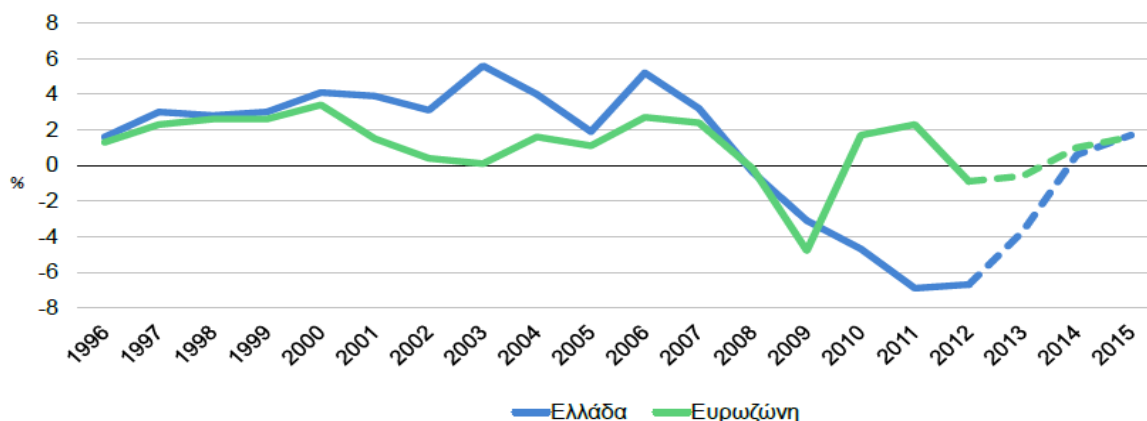
Σχήμα 19 Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών - γενικής κυβέρνησης (% ΑΕΠ)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Όσον αφορά στο ρυθμό μεγέθυνσης του πραγματικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ (%), αυτό, έπειτα από μία συνεχή πτωτική πορεία μετά το 2006, φτάνοντας σε αρνητικά επίπεδα το 2008, μόλις το 2012 άρχισε να ανακάμπτει, επιστρέφοντας σε θετικά επίπεδα το τελευταίο έτος (σχήμα 20).

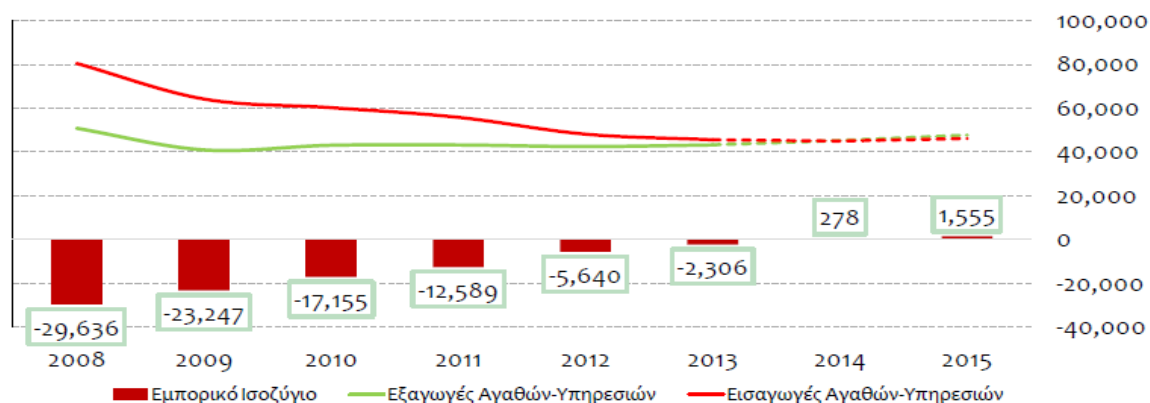
Σχήμα 20 Ρυθμός μεγέθυνσης πραγματικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ (%)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Μελετώντας το σχήμα 21, διαπιστώνεται ότι από το 2008 κι έπειτα, οι εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών μειώνονταν αισθητά, ενώ οι εξαγωγές αυξάνονταν, με αποτέλεσμα το εμπορικό ισοζύγιο να εξισορροπεί σιγά σιγά και να μετατρέπεται από πολύ έντονα αρνητικό σε θετικό.

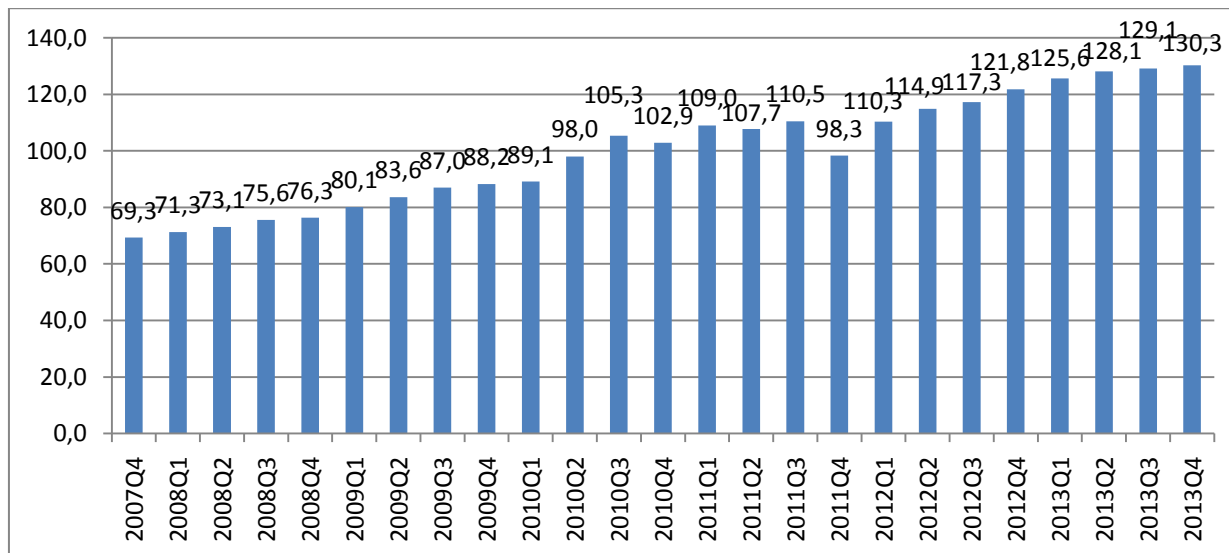
Σχήμα 21 Εμπορικό Ισοζύγιο



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (2014), το εξωτερικό χρέος της Ελλάδας ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ μέσα στην τελευταία επταετία σχεδόν διπλασιάστηκε, από 69,3% σε 130,3% (σχήμα 22).

Σχήμα 22 Εξωτερικό χρέος της Ελλάδας ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ 2007 – 2013

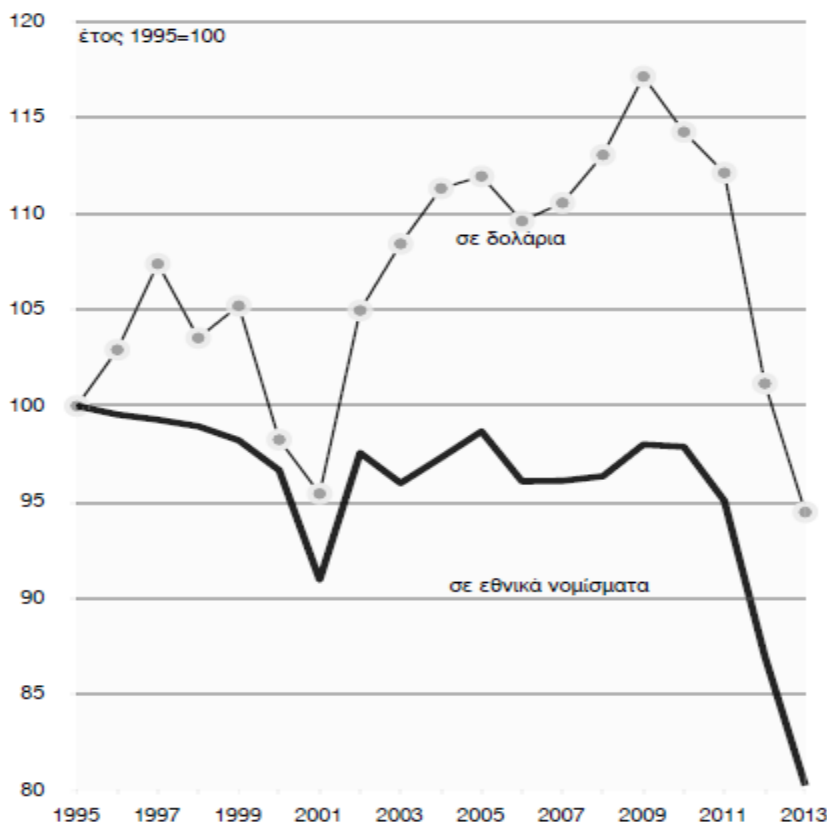


Πηγή: Eurostat (2014b)

Βασικό αίτιο της δημιουργίας του ελλείμματος της χώρας και ως εκ τούτου του χρέους ήταν και η μειωμένη ανταγωνιστικότητα, η οποία ενισχύεται από τα υψηλά κόστη εργασίας ανά μονάδα προϊόντος. Αυτό, σύμφωνα με τα δεδομένα του σχήματος 23, υπολογίστηκε σε δολάρια και συγκρίθηκε με το αντίστοιχο μέγεθος των 36 άλλων αναπτυγμένων χωρών με

κριτήριο τη γεωγραφική και την κλαδική κατανομή του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας με 36 χώρες. Τα αποτελέσματα φάνηκαν αρκετά μειωμένα μεταξύ 2009-2013, και μάλιστα κατά 19,3%. Την ίδια στιγμή, το επίπεδο σε εθνικά νομίσματα (χωρίς να συμπεριληφθούν οι μεταβολές της συναλλαγματικής ισοτιμίας του ευρώ έναντι των άλλων νομισμάτων), έφτασε το 18,3%.

Σχήμα 23 Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος σε σύγκριση με 36 προηγμένες χώρες, σε εθνικά νομίσματα και σε δολάρια, 1995-2013



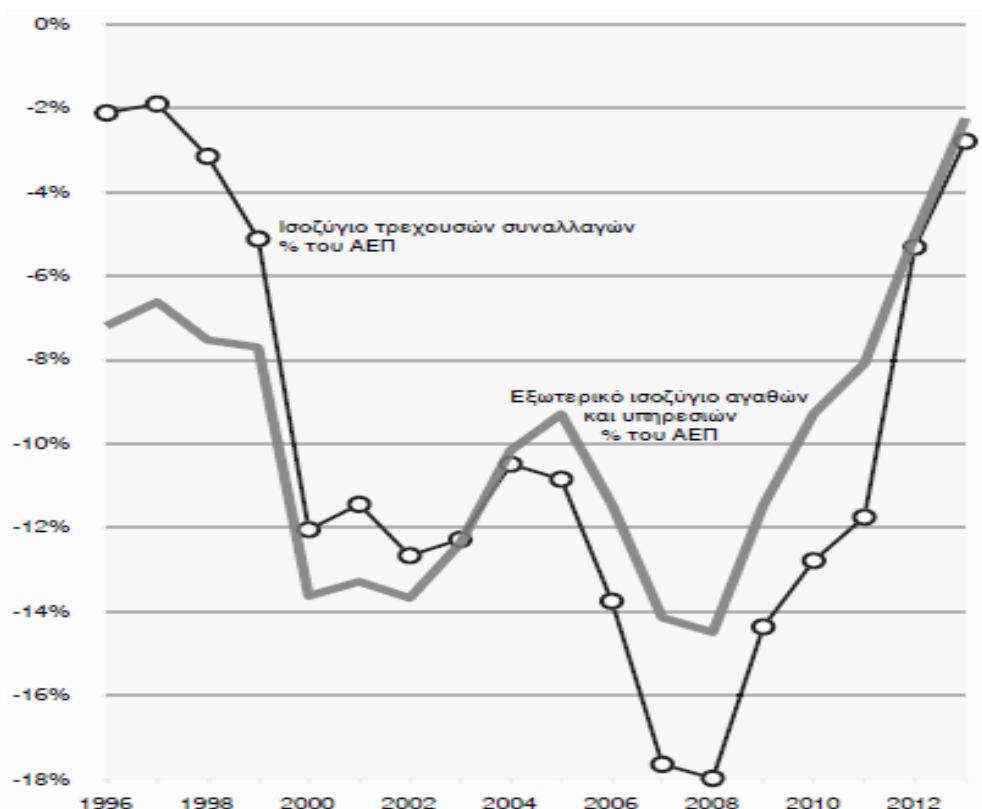
Πηγή: ΓΣΕΕ (2013)

Οι δυνατότητες για επιχειρείν τα τελευταία χρόνια δυσχεραίνονται διαρκώς, προκαλώντας ένα έλλειμμα ανταγωνιστικότητας το οποίο είναι ορατό στο τεράστιο έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωζώνης. Η εισαγωγή περισσότερων αγαθών και υπηρεσιών σε σχέση με την εξαγωγή τους, τα οποία μάλιστα δε χαρακτηρίζονται από ανταγωνιστικότητα, δημιουργούν την αύξηση στο το εξωτερικό χρέος της Ελλάδας που παρουσιάστηκε προηγουμένως.

Πιο συγκεκριμένα, η επιδείνωση τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών αγαθών και υπηρεσιών εξηγούν την βελτίωση του ισοζυγίου αγαθών και υπηρεσιών ως ποσοστό του

ΑΕΠ από το -14% περίπου κατά το 2008 σε -2,2% κατά το 2013 (σχήμα 24). Παρόλη όμως την πτώση της εγχώριας ζήτησης στην Ελλάδα η οποία θα περιορίζει περαιτέρω τις εισαγωγές, οι ελληνικές εξαγωγές δεν ευνοούνται ιδιαίτερα από τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και την αύξηση της ζήτησης κατά 2,0% στις χώρες προορισμού των ελληνικών εξαγωγών. Ωστόσο, εάν καταστεί περισσότερο ευνοϊκή η ισοτιμία του ευρώ έναντι των άλλων νομισμάτων, θα υπάρξουν θετικές επιπτώσεις στο εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας, διότι οι μεν ελληνικές εξαγωγές θα γίνουν φθηνότερες για τις χώρες εκτός ευρωζώνης και ως εκ τούτου θα αντιμετωπίσουν λιγότερες δυσκολίες στις αγορές προορισμού τους, οι δε εισαγωγές στην Ελλάδα θα καταστούν ακριβότερες για τα εμπορεύματα προέλευσης εκτός ευρωζώνης με αποτέλεσμα την μείωση του όγκου των εισαγομένων προϊόντων.

Σχήμα 24 Ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών και ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, (1996-2013)



Πηγή: ΓΣΕΕ (2013)

5.2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές διεθνώς και μάλιστα ο εμπορικός στόλος ο οποίος αποτελεί ιδιοκτησία Ελλήνων πολιτών, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου, καταλαμβάνει την πρώτη θέση παγκοσμίως από άποψη χωρητικότητας, καθότι αποτελεί το 16,16% της παγκόσμιας συνολικής δυναμικότητας θαλάσσιων μεταφορών.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 9, η Ελλάδα παρουσίασε αύξηση το πρώτο τρίμηνο του 2014 στο μεικτό βάρος εμπορευμάτων (σε εκατ. τόνους) που μετέφερε σε σχέση με ίδιο τρίμηνο του προηγούμενου έτους της τάξης του 2,5% (Eurostat, 2015a).

Πίνακας 9 βάρος εμπορευμάτων ανά χώρα

χώρα	2011	2012	2013				2014			
	Q1	Q1	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1			
	Μεικτό βάρος εμπορευμάτων (σε εκατ. τόνους)						Μεικτό βάρος εμπορευμάτων (σε εκατ. τόνους)	ποσοστό αύξησης σε προηγούμενο τρίμηνο (%)	Ρυθμός ανάπτυξης στο ίδιο τρίμηνο του προηγούμενου έτους (%)	ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης (%)
Σύνολο	897	911	896	922	916	909	901,7	-0,8	0,6	0,6
Βέλγιο (BE)	59,4	56,4	55,5	58,1	56,2	57,1	57,5	0,7	3,6	3,3
Βουλγαρία (BG)	5,6	5,4	5,8	6,7	8,7	7,6	4,8	-37,3	-17,6	5,3
Δανία (DK)	21,5	19,4	19,5	20,4	20,3	19,3	18,1	-6,1	-7,1	-0,7
Γερμανία (DE)	68,4	74,0	71,7	76,1	74,7	74,7	75,2	0,7	4,9	3,9
Εσθονία (EE)	11,3	11,5	10,8	10	9,0	9,7	11,1	14,3	3,6	0
Ιρλανδία (E)	11,1	11,7	11,2	12	11,4	11,3	11,3	0	0,2	-0,4

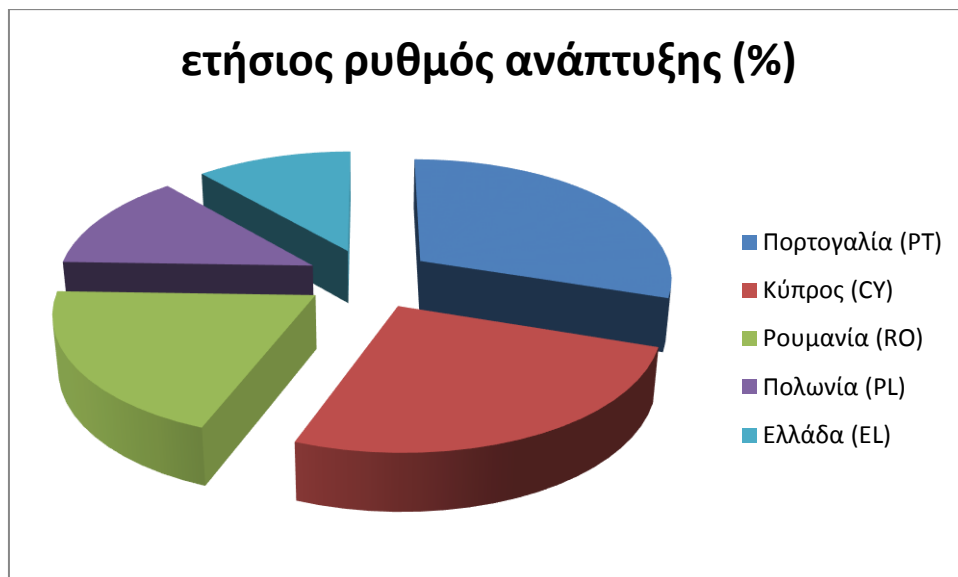
Ελλάδα (EL)	25,7	31,4	32,4	35,1	36,5	36,3	33,2	-8,6	2,5	6,2
Ισπανία (ES)	93,5	103,4	95,1	101	104	103,0	103,6	0,5	8,9	-0,5
Γαλλία (FR)	79,9	75,3	74,0	75,4	75,1	75,8	65,0	-14,2	-12,1	-1,9
Κροατία (HR)	4,3	3,8	3,7	3,8	3,3	4,4	3,2	-27,1	-14,4	-4,6
Ιταλία (IT)	124	121	121	114	108	105	116,4	11,4	-3,9	-5,2
Κύπρος (CY)	1,7	1,5	1,7	1,9	1,8	1,7	1,9	11,5	10,2	+14
Λετονία (LV)	15,5	19,2	17,9	16,9	15,0	15,9	19,3	21,5	8,3	-3,9
Λιθουανία (LT)	10,4	9,7	11,2	9,2	9,7	9,7	9,6	-1,3	-14,1	-10,1
Μάλτα (MT)	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	11,2	6,7	-3,2
Ολλανδία (NL)	131	138	135	140	138,5	135	137,6	1,7	22	1,1
Πολωνία (PL)	15,0	12,5	15,2	14,7	17,2	16,6	16,6	-0,1	8,8	7,1
Πορτογαλία (PT)	15,3	16,7	17,3	20	20,5	18,7	18,2	-2,8	5,3	16,3
Ρουμανία (RO)	8,1	8	8,6	9,1	12,3	12,5	9,4	25,3	8,5	10,7
Σλοβενία (SI)	3,8	4,1	4,2	4,3	4,3	4,4	4,6	4,3	9,7	3,3
Φινλανδία (FI)	24,2	24,8	24,1	25	25,9	27,2	23,2	-14,7	-3,5	0,4
Σουηδία (SE)	41,4	38,8	40,6	42,1	39,0	39,8	39,9	0,2	-1,9	1
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	126	123	119	126	124	123	121,2	-1,2	1,6	1,6
Ισλανδία (IS)	0,7	0,7	0,7	0,8						

Νορβηγία (NO)	41,7	42,7	43,1	46,9	49,8	47,4	43,6	-8,1	1,0	2,7
Τουρκία (TR)	86,2	88,6	90,9	97,6	97,5	93,4	88,7	-5,0	-2,4	0,1

Πηγή: Eurostat (2015a)

Όπως φαίνεται στο σχήμα 25, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πέμπτη θέση στον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης (%) αναφορικά με το βάρος εμπορευμάτων που μετακινούνται στη χώρα, φτάνοντας το 6,2%, ενώ πρώτη έρχεται η Πορτογαλία, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 16,3%.

Σχήμα 25 ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης (%)



Πηγή: Eurostat (2015a)

5.3. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ

Το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους δύο πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγών της, προσφέροντας σημαντικό πλεονέκτημα στην οικονομία της χώρας, διαφαίνεται και από το ισοζύγιο υπηρεσιών και το εμπορικό ισοζύγιο.

Στο ισοζύγιο υπηρεσιών καταγράφονται οι χρηματικές ροές (εισπράξεις και πληρωμές) που προκύπτουν από συναλλαγές κατοίκων της Ελλάδας με μη κατοίκους με αντικείμενο τη μεταξύ τους παροχή υπηρεσιών, περιλαμβάνοντας τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών. Μάλιστα, οι εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών από μεταφορές αποτελείται από τις

εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων μεταφορών, καταλαμβάνοντας περίπου το 93%. Οι δραστηριότητες που απαρτίζουν τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν τη μεταφορά αγαθών, η οποία διακρίνεται σε υπηρεσίες για: α) μεταφορά αγαθών από/προς την χώρα αναφοράς και β) διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οποίες προσφέρονται σε τρίτες χώρες, τη μεταφορά προσώπων και λοιπές ή βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες, δηλαδή λιμενισμός, πλοήγηση κ.ά (Τράπεζα της Ελλάδος, 2015).

Στο εμπορικό ισοζύγιο καταγράφονται οι χρηματικές ροές που αφορούν σε συναλλαγές σε αγαθά (πληρωμές/εισαγωγές και εισπράξεις/εξαγωγές), των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Επιπλέον, στο εμπορικό ισοζύγιο καταχωρίζονται οι τριγωνικές συναλλαγές, η αξία της επεξεργασίας αγαθών, η αξία επισκευής αγαθών και η αξία των αγαθών για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροπλάνων.

Το εμπορικό ισοζύγιο, με όλες τις παραπάνω κατηγορίες συναλλαγών που καταρτίζει η Τράπεζα της Ελλάδος, καταρτίζεται με βάση τις στατιστικές πληροφορίες (στοιχεία συναλλασσόμενου, αξία αγαθών, χώρα προέλευσης και προορισμού, είδος εμπορεύματος και νόμισμα συναλλαγής) που αναγγέλλονται από τα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα. Επιπλέον, η Τράπεζα της Ελλάδος, για λόγους διασταύρωσης των στοιχείων, αντλεί απευθείας πληροφόρηση από τα διυλιστήρια για τις πληρωμές και εισπράξεις που αφορούν σε εισαγωγές και εξαγωγές καυσίμων, αντιστοίχως. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου που δημοσιεύονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ) βασίζονται στην τελωνιακή στατιστική και, επομένως, διαφοροποιούνται από αυτά του ισοζυγίου πληρωμών.

Η αξία των εξαγωγών αναγγέλλεται σε όρους FOB (Free on Board), ενώ αυτή των εισαγωγών συνήθως σε όρους CIF (Cost, Insurance, Freight). Η Τράπεζα της Ελλάδος, με βάση είτε τις πληροφορίες που αναγγέλλουν οι τράπεζες είτε, όπου αυτές δεν είναι διαθέσιμες, εφαρμόζοντας ένα σταθερό συντελεστή 5% μετατροπής cif/fob, δηλαδή $FOB = CIF \cdot (1 - 0.05)$, επανεκτιμά τις εισαγωγές σε αξία FOB, ενώ το 5% κατανέμεται αναλόγως στις μεταφορικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες (Τράπεζα της Ελλάδος, 2015).

Έτσι λοιπόν, σύμφωνα με τα δεδομένα του πίνακα 10 και 11, παρατηρούμε ότι το 2013, παρότι, τόσο οι εισπράξεις όσο και οι πληρωμές στις υπηρεσίες πλοίων μειώθηκαν (-9,26 και -29,20 αντίστοιχα), το ισοζύγιο θαλάσσιων υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 2,75, καθώς μειώθηκε η διαφορά των εισροών και εκροών, και μάλιστα σημειώνοντας αύξηση μετά από τρία χρόνια πτώσης. Πολύ σημαντική ήταν η μείωση που σημειώθηκε μεταξύ 2008 και 2009 (-32,92%), ως αποτέλεσμα της εμφάνισης της οικονομικής κρίσης που μείωσε σε μεγάλο

βαθμό τις εισπράξεις, χωρίς να επέλθει αντίστοιχη αλλαγή και στις πληρωμές, εφόσον δεν υπήρξε αρκετός χρόνος για προσαρμογή.

Όσον αφορά στο εμπορικό ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών, αυτό παραμένει αρνητικό από το 2005, η αρνητική διαφορά όμως αυτή διαρκώς συρρικνωνόταν με την πάροδο του χρόνου, από το 2007 κι έπειτα, με εξαίρεση μία μικρή μείωση του ισοζυγίου μεταξύ 2009-2010 και μία μεγαλύτερη μεταξύ 2012-2013 (7,88 και 42,27 αντίστοιχα). Αυτή οφείλεται στην έντονη μείωση των εξαγωγών μέσω πλοίων (εισπράξεις) και των εισαγωγών πλοίων (πληρωμές) (-39,96 και -55,67 αντίστοιχα), διατηρώντας όμως τις πληρωμές σε μεγαλύτερο επίπεδο σε σχέση με τις εισπράξεις, με αποτέλεσμα να παραμένει αρνητικό το ισοζύγιο.

Τέλος, οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές που προκύπτουν ως άθροισμα του εμπορικού ισοζυγίου και του ισοζυγίου υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών παραμένει στα πιο υψηλά επίπεδα από το 2005 (με εξαίρεση το 2008 που ήταν ελάχιστα πιο αυξημένο), παρότι σημειώθηκε μικρή μείωση από το 2012, της τάξης του -3,79%. Ιδιαίτερα αυξημένη ήταν όμως η ποσοστιαία μεταβολή από το 2011 στο 2012, φτάνοντας το 44,16%, το πιο υψηλό ποσοστό από το 2003 (52,55%) (Τράπεζα της Ελλάδος, 2015).

Έτσι λοιπόν, είναι δυνατό να συμπεράνουμε ότι το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καλύπτοντας περισσότερο από το 20% του διαρκώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Πίνακας 10 Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2003-2013) Ποσά σε εκατ. ευρώ

Έτος	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Εισπράξεις (1)	8.961,1	12.404,2	12.953,0	13.280,2	15.678,5	17.623,6	12.261,6	14.013,1	12.710,9	11.760,9	10.672,1
Πληρωμές (2)	3.817,9	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7	4.420,0	3.129,3
Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (3=1-2)	5.143,20	7.918,20	8.306,10	8.255,70	10.251,70	11.139,00	7.471,90	8.088,30	7.630,20	7.340,90	7.542,80
Εξαγωγές Πλοίων (εισπράξεις) (4)	260,5	1.291,4	1.602,2	1.631,8	2.275,4	1.582,0	771,7	798,6	754,7	737,8	443,0
Εισαγωγές Πλοίων (πληρωμές) (5)	96,5	124,2	1.155,8	2.325,2	5.022,3	7.795,7	6.286,9	4.128,6	4.419,9	4.015,9	1.780,4
Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (6=4-5)	136,3	135,6	-723,0	-3.390,5	-5.520,3	-4.705,0	-3.356,9	-3.621,3	-3.261,2	-1.042,6	-1.483,3
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (7=3+6)	5.279,50	8.053,80	7.583,10	4.865,20	4.731,40	6.434,00	4.115,00	4.467,00	4.369,00	6.298,30	6.059,50

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (2015)

Πίνακας 11 Ποσοστιαία μεταβολή ισοζυγίου θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2003-2013) (%).

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Εισπράξεις	38,42	4,42	2,53	18,06	12,41	-30,43	14,28	-9,29	-7,47	-9,26
Πληρωμές	17,50	3,59	8,13	8,01	19,49	-26,14	23,70	-14,25	-13,00	-29,20
Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών	53,95	4,90	-0,61	24,18	8,66	-32,92	8,25	-5,66	-3,79	2,75
Εξαγωγές Πλοίων (εισπράξεις)	395,74	24,07	1,85	39,44	-30,47	-51,22	3,49	-5,50	-2,24	-39,96
Εισαγωγές Πλοίων (πληρωμές)	28,70	830,60	101,18	115,99	55,22	-19,35	-34,33	7,06	-9,14	-55,67
Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών	-0,51	-633,19	368,95	62,82	-14,77	-28,65	7,88	-9,94	-68,03	42,27
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	52,55	-5,84	-35,84	-2,75	35,99	-36,04	8,55	-2,19	44,16	-3,79

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (2015)

Όσον αφορά στη συνεισφορά των ισοζυγίων και των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές, αυτή φαίνεται στον πίνακα 12 κατά την περίοδο 2002-2013, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσώπευαν το 2,8% του ελληνικού ΑΕΠ κατά μέσο όρο, καλύπτοντας το 17,65% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών (δείκτης κάλυψης των εισαγωγών). Συγκεκριμένα, οι εισπράξεις ως % ποσοστό του ΑΕΠ, μετά από μία πτώση το 2009 (1,78%), άρχισαν να αυξάνουν τη συνεισφορά τους διαχρονικά, φτάνοντας το 3,33% το 2013, ποσοστό πιο αυξημένο από το 2005. Παρόμοια και οι εισπράξεις ως ποσοστό % των ετήσιων εισαγωγών αγαθών, το 2013 έφτασε στα επίπεδα του 2005, αγγίζοντας το 19,1% μετά από αρκετές αυξομειώσεις.

Όσον αφορά στη συνεισφορά του ισοζυγίου υπηρεσιών ως % ΑΕΠ, αυτή κατά μέσο όρο για την περίοδο μεταξύ 2003-2013 ήταν 3,95%, ενώ τα τελευταία χρόνια, μετά το 2008,

παρουσίασε ανοδική πορεία, φτάνοντας το 2013 το 4,14%, κοντά στο προ κρίσης επίπεδο. Αυτό, ως ποσοστό των καθαρών εσόδων, κατά μέσο όρο για την περίοδο μεταξύ 2003-2013 ήταν 149,37%, δεδομένου ότι το εμπορικό ισοζύγιο ήταν αρνητικό για πολλά έτη, αντισταθμίζοντας τη διαφορά.

Κοιτώντας προς το μέλλον, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να κριθεί ως ένας δυναμικός τομέας εξαγωγών, αποτελώντας βασικό μοχλό για την οικονομική ανάκαμψη, καθώς η χώρα εξισορροπεί την οικονομία της πηγαίνοντας από μη εμπορεύσιμες σε εμπορεύσιμες δραστηριότητες.

Πίνακας 12 Συνεισφορά εσόδων από θαλάσσιες μεταφορές στα κύρια στοιχεία της ελληνικής οικονομίας (εκατ. €)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	M.O.
ΑΕΠ (σε τρέχουσες	170.900	183.600	193.100	208.600	223.200	233.200	231.100	222.200	208.500	193.400	182.100	
Καθαρές εισπράξεις ως % ΑΕΠ	3,09	4,39	3,93	2,33	2,12	2,76	1,78	2,01	2,10	3,26	3,33	2,83
Ισοζύγιο υπηρεσιών ως % ΑΕΠ	3,01	4,31	4,30	3,96	4,59	4,78	3,23	3,64	3,66	3,80	4,14	3,95
Ισοζύγιο υπηρεσιών ως % των καθαρών εισπράξεων	97,42	98,32	109,53	169,69	216,67	173,13	181,58	181,07	174,64	116,55	124,48	149,37
Καθαρές εισπράξεις ως % των εισαγωγών αγαθών (δείκτης κάλυψης των εισαγωγών)	15,4	20,7	20,1	16,1	17,5	17,4	16,3	17,8	16,0	17,8	19,1	17,65

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Οι Bragoudakis & Panagiotou (2010) και Kasimati & Veranos (2011) διεξήγαγαν μία έρευνα προκειμένου να μελετήσουν τη σχέση μεταξύ των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, του μεγέθους του ελληνικού στόλου και του επιπέδου των διεθνών ναύλων. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποίησαν δεδομένα για τις καθарές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές της Τράπεζας της Ελλάδος σχετικά με συναλλαγές που πραγματοποιούνται μέσω ελληνικών τραπεζών ή τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα. Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες χαρακτηρίζονται από διεθνισμό, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει απόλυτη ταύτιση των αριθμών αυτών με το πραγματικό ύψος των συναλλαγών των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Εντούτοις, αποτελούν μία πολύ ικανοποιητική πρώτη προσέγγιση.

Υπήρξαν ορισμένοι περιορισμοί όσον αφορά στη διαθεσιμότητα των δεδομένων για τον ελεγχόμενο από Έλληνες στόλο, για το λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκαν τριμηνιαία στοιχεία για το μέγεθος του στόλου υπό ελληνική σημαία (που μετράται σε κόρων ολικής χωρητικότητας), τα οποία διαμορφώθηκαν από την Ελ. Στατ. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία αποτελεί σε ποσοστό το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου που ελέγχεται από Έλληνες.

Σχετικά με το επίπεδο των διεθνών ναύλων, βάση αποτέλεσε ο δείκτης ClarkSea (ο οποίος υπολογίζεται σε δολάρια ανά ημέρα) ο οποίος δημοσιεύεται από την Clarkson PLC και προκύπτει ως ένας σταθμισμένος μέσος όρος των χύδην ξηρού φορτίου, των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αερίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ναύλων, ενώ παράλληλα περιλαμβάνει όλους τους κύριους τύπους πλοίων, με αποτέλεσμα να εκφράζει καλύτερα τις εξελίξεις στις τιμές των ναύλων σε σχέση με το δείκτη Baltic Dry Index.

Προέκυψαν λοιπόν τα εξής αποτελέσματα: Η τριμηνιαία ελαστικότητα των εσόδων των θαλάσσιων μεταφορών στους ναύλους αγγίζει το 0,26, το οποίο μας επιτρέπει να συμπεράνουμε ότι, δεδομένων όλων των υπόλοιπων παραγόντων, σε περίπτωση που τα επιτόκια σημειώσουν αύξηση της τάξης του 10%, τα έσοδα θα αυξηθούν κατά 2,6% το ίδιο τρίμηνο. Η μακροπρόθεσμη ελαστικότητα φτάνει το 0,62, οπότε είναι 2,4 φορές μεγαλύτερη. Συνεπώς, μια αύξηση κατά 10% των ναύλων σε ένα συγκεκριμένο τρίμηνο θα αυξήσει τα καθαρά έσοδα κατά 6,2% μακροπρόθεσμα. Ομοίως, αν το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου αυξηθεί κατά 10%, οι καθарές εισπράξεις θα αυξηθούν κατά 7,8% το ίδιο τρίμηνο, ενώ μακροπρόθεσμα, θα έχει ως συνέπεια την αύξηση τους κατά 18,6%.

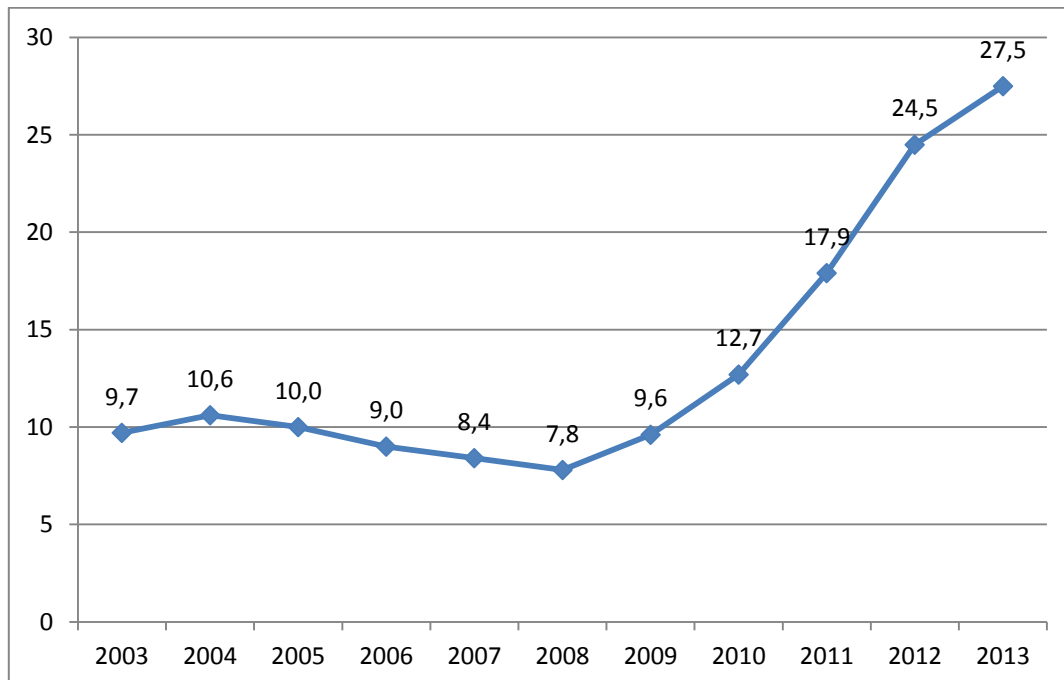
5.4. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Δεδομένου ότι η εθνική Ναυτιλία είναι αρκετά ανεπτυγμένη, είναι αναμενόμενο να προσφέρει εργασία σε πλήθος ατόμων, αυξάνοντας έτσι το μέγεθος των απασχολούμενων ατόμων σε αυτήν και μειώνοντας κατ' επέκταση την ανεργία.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η ύπαρξη πλοίων με «σημαίες ευκολίας» αλλοιώνει σε ένα βαθμό την εικόνα για το μέγεθος του εθνικού εμπορικού στόλου, και του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού στα πλοία. Φυσικά, είναι ιδιαίτερα σημαντικό αυτό το σημείο για την αντίληψη της συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας, δεδομένου ότι ο τομέας της απασχόλησης επηρεάζει τα οικονομικά στοιχεία και επηρεάζοντας αντίστοιχα την οικονομία.

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστούν το αυξημένο ποσοστό ανεργίας που σημειώνεται στη χώρα μας το τελευταίο διάστημα, το οποίο αυξάνεται διαρκώς από το 2008, οπότε και ξέσπασε η κρίση, φτάνοντας στο ακραίο ποσοστό του 27,5% το 2013, από 7,8% το κατώτατο της τελευταίας δεκαετίας το 2008 (σχήμα 26).

Σχήμα 26 Ανεργία

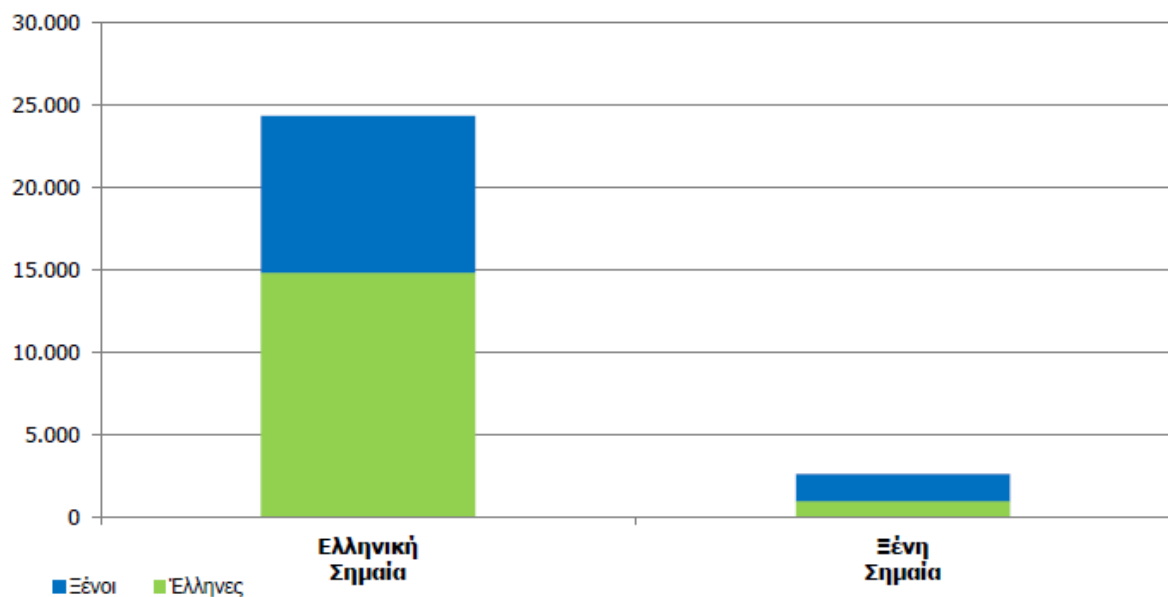


Πηγή: Eurostat (2015b)

Παρότι υπάρχει μεγάλη δυσκολία στη συλλογή αξιόπιστων στοιχείων για τον κλάδο, με βάση τα στοιχεία της Eurostat διαπιστώνεται ότι το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, με αποτέλεσμα ο κλάδος να βρίσκεται στην 21η θέση από τους 59 κλάδους οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Ωστόσο, η εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια ναυτιλία αποτυπώθηκε έντονα, μειώνοντας τις θέσεις απασχόλησης κατά 1,4% το 2009 σε σχέση με το προηγούμενο έτος ενώ το 2010 υποχώρησε περαιτέρω κατά 6,5%.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) που βρίσκεται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας δεν ξεπερνά τους 17.000. Στα πλοία ελληνικής διαχείρισης με ξένη σημαία απασχολείται η μειοψηφία των ναυτικών (11% του συνόλου), δηλαδή 2.594 άτομα, παρότι αυτά τα πλοία αποτελούν την πλειονότητα του στόλου (IOBE, 2013) (Σχήμα 27).

Σχήμα 27 Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών κατά σημαία πλοίου



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (Πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ)

Γνωρίζοντας την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας (52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην Ελληνική σημαία το 2010), γίνεται αντιληπτό ότι στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περίπου 35.600 άτομα, η πλειοψηφία εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Δεδομένου ότι η αναλογία των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10%, ο αριθμός τους εκτιμάται ότι, σε ετήσια βάση (με βάση

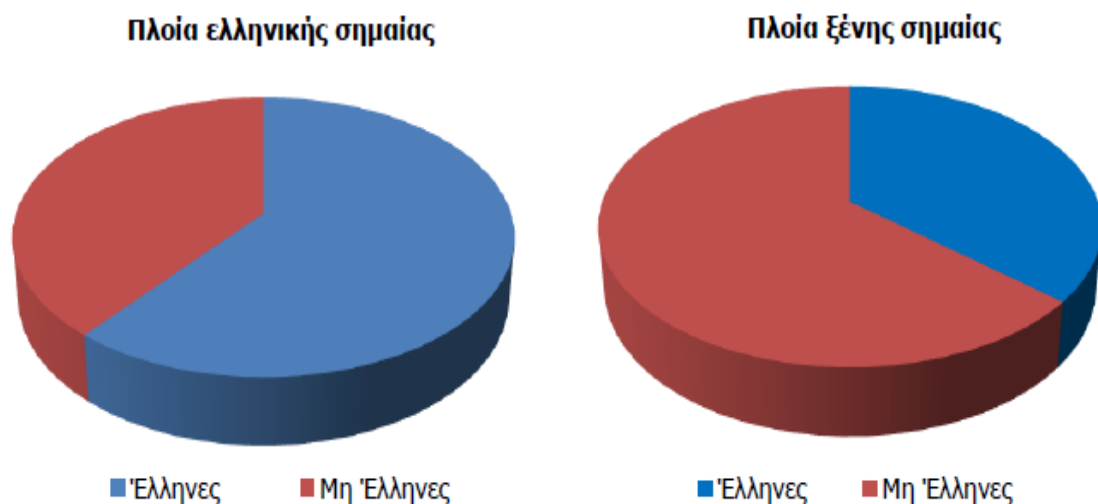
εκτιμώμενη υπηρεσία της τάξης των 7 μηνών ανά έτος που είναι η ελάχιστη συμβατική για τα ξηρού φορτία πλοία) ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών φτάνει τα 6.103 άτομα.

Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους 14.779 καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα, καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο καταμέτρησης (10.556 άτομα), το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.438.

Το 2008, απασχολήθηκαν 15.721 έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας). Συνδέοντας την απασχόληση με τη σημαία του πλοίου, διαπιστώνεται ότι οι έλληνες ναυτικοί είναι περισσότεροι κατά 61% στα πλοία ελληνικής σημαίας (σχήμα 28).

Στον αντίποδα, στα πλοία με ξένη σημαία, το πλήρωμα αποτελείται σε ποσοστό 64% κυρίως από μη έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, οι έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, είναι Έλληνες, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται καθώς προχωράμε σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας (IOBE, 2013).

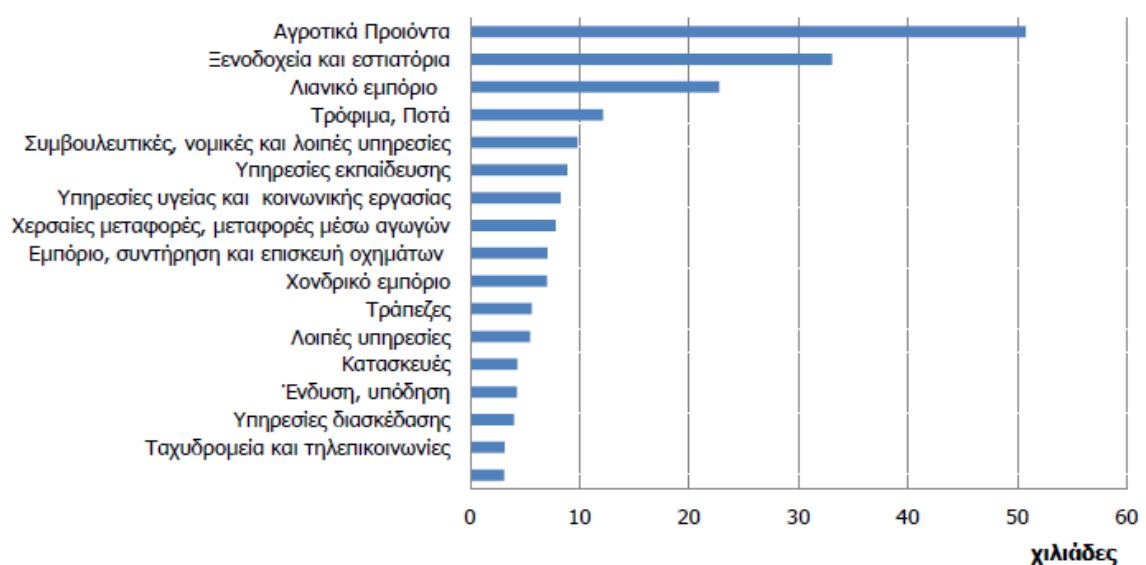
Σχήμα 28 Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT)

Είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση και στη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην έμμεση απασχόληση σε κλάδους με τους οποίους υπάρχει διαρκής συνεργασία (πχ. τροφοδοσία, πετρέλαια κ.λ.π). Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία του σχήματος 29, οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται περισσότερο, είναι αυτοί που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ενδεικτικά, ευνοούνται σημαντικά οι δραστηριότητες που υποστηρίζουν σε μεγαλύτερο βαθμό τις μεταφορές (όπως για παράδειγμα η διακίνηση φορτίων και οι συναφείς δραστηριότητες σχετικά με τις πλωτές μεταφορές), προσφέροντας 164 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθούν οι δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης, οι οποίες δημιουργούν 20 χιλ. θέσεις εργασίας και η παροχή συμβουλευτικών και νομικών υπηρεσιών, με 14 χιλ. θέσεις. Ο κλάδος των προϊόντων πετρελαίου, παρότι συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία της ναυτιλίας, βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα, με μόλις 2,3 χιλ. θέσεις, γεγονός το οποίο πιθανότατα συνεπάγεται την ύπαρξη συνθηκών βέλτιστης παραγωγικότητας. Παρόμοια είναι η κατάσταση που επικρατεί και στον κλάδο τραπεζών, με την ποντοπόρο ναυτιλία να επηρεάζει την έμμεση απασχόληση σε μικρό βαθμό (2,3 χιλ. θέσεις εργασίας). Λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι ή η χρηματοδότηση του κλάδου (παραγγελίες νεότευκτων, συντήρηση κ.α.) καλύπτεται περισσότερο από τράπεζες του εξωτερικού και λιγότερο από ελληνικές, είναι εφικτό να διαπιστώσουμε ακόμα μικρότερη επίδραση (IOBE, 2013).

Σχήμα 29 Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικής κατανάλωσης.

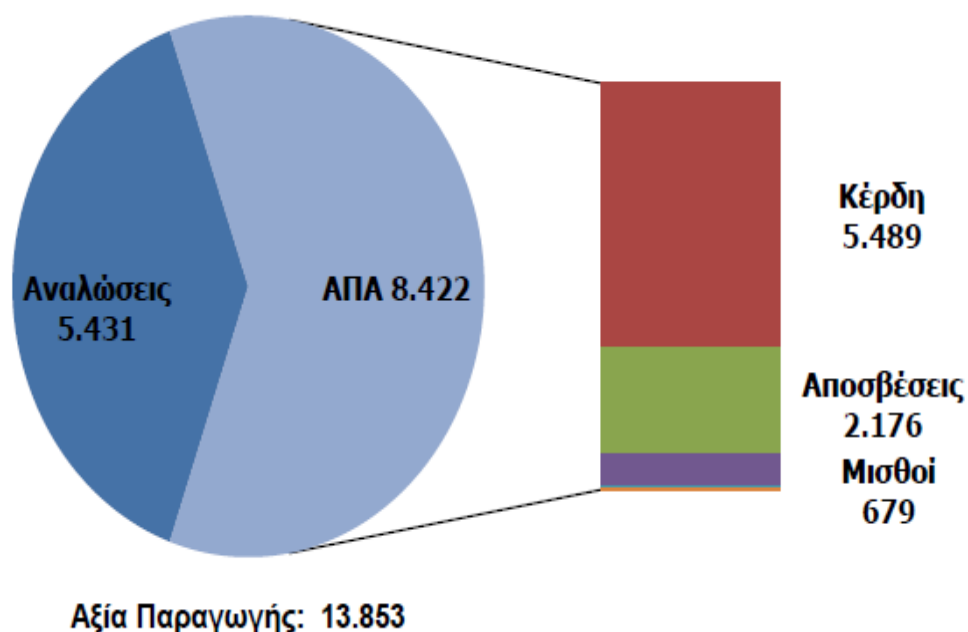


Πηγή: IOBE (2013).

5.5. ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Αυξημένη είναι η σημασία της καταγεγραμμένης άμεσης συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία με βάση το ΕΣΟΛ 1995 ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών» έφτασε το 2009 περίπου τα €13,9 δισεκ., σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat. Από αυτό το ποσό, €5,4 δισεκ. αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας (Σχήμα 30). Έτσι, οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία €8,4 δισεκ., από την οποία €5,5 δισεκ. αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, €2,2 δισεκ. σε αποσβέσεις, €679 εκατ. σε μισθούς, €53 εκατ. σε εργοδοτικές συνεισφορές και €25 εκατ. σε φόρους επί της παραγωγής (IOBE, 2013).

Σχήμα 30 Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (€ εκατ.)

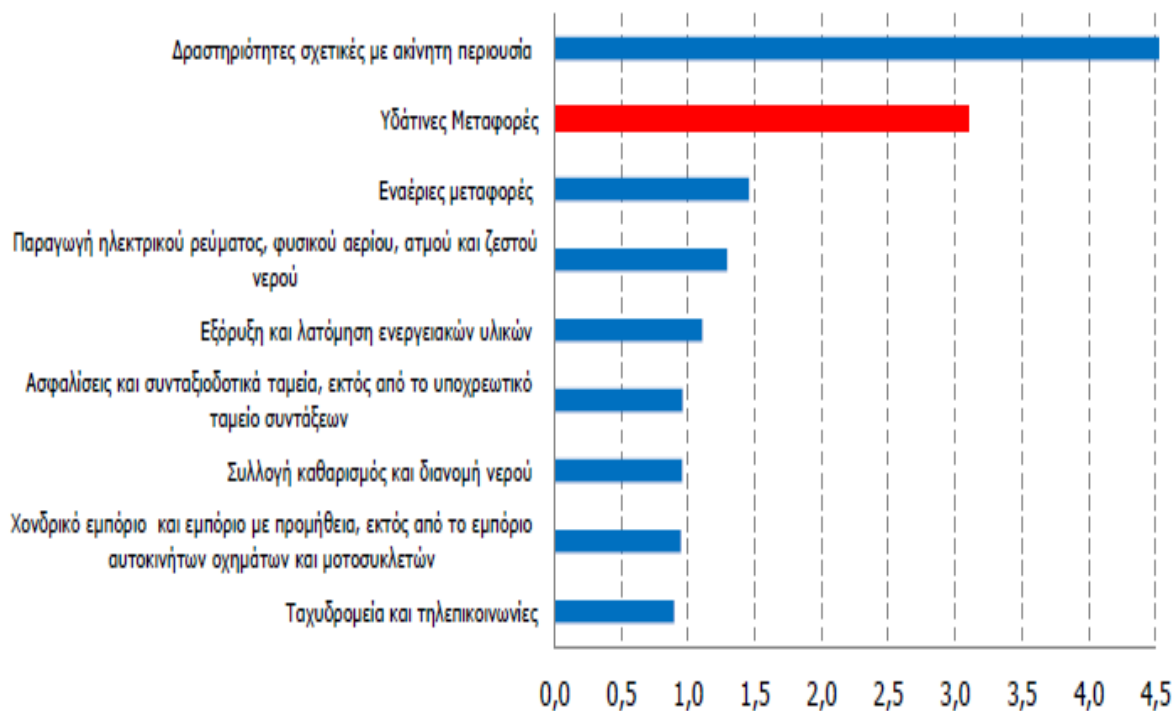


Πηγή: Eurostat

Οι θαλάσσιες μεταφορές τοποθετούνται στην 9η θέση με κριτήριο την προστιθέμενη αξία ανάμεσα στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Παραδοσιακά, από όλους τους κλάδους, την υψηλότερη προστιθέμενη αξία δημιουργούν οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία (συμπεριλαμβανομένων των καθαρών εσόδων από την ενοικίαση ακινήτων), ενώ ακολουθούν το χονδρικό εμπόριο, η δημόσια διοίκηση και άμυνα (ευρύτερος δημόσιος τομέας) καθώς και ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων, ο οποίος καταλαμβάνει την 4^η θέση.

Όσον αφορά στο δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος, προσφέροντας περισσότερα από €3 εκατ. ανά απασχολούμενο, ακολουθώντας τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας (Σχήμα 31). Το γεγονός αυτό μας επιτρέπει να αντιληφθούμε ότι, ανάμεσα στους παραγωγικούς κλάδους (με εξαίρεση την ακίνητη περιουσία για το λόγο που αναφέρθηκε), οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την υψηλότερη προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο. Η παραγωγικότητα του κλάδου είναι υπερδιπλάσια από αυτή των εναέριων μεταφορών, αλλά και της παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και φυσικού αερίου, οι οποίες καταλαμβάνουν την 3η και 4η θέση αντίστοιχα, ενώ τέλος είναι κατά πολύ υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο μέσο όρο (IOBE, 2013).

Σχήμα 31 Παραγωγικότητα κλάδων, 2009 (εκατ. ανά εργαζόμενο)

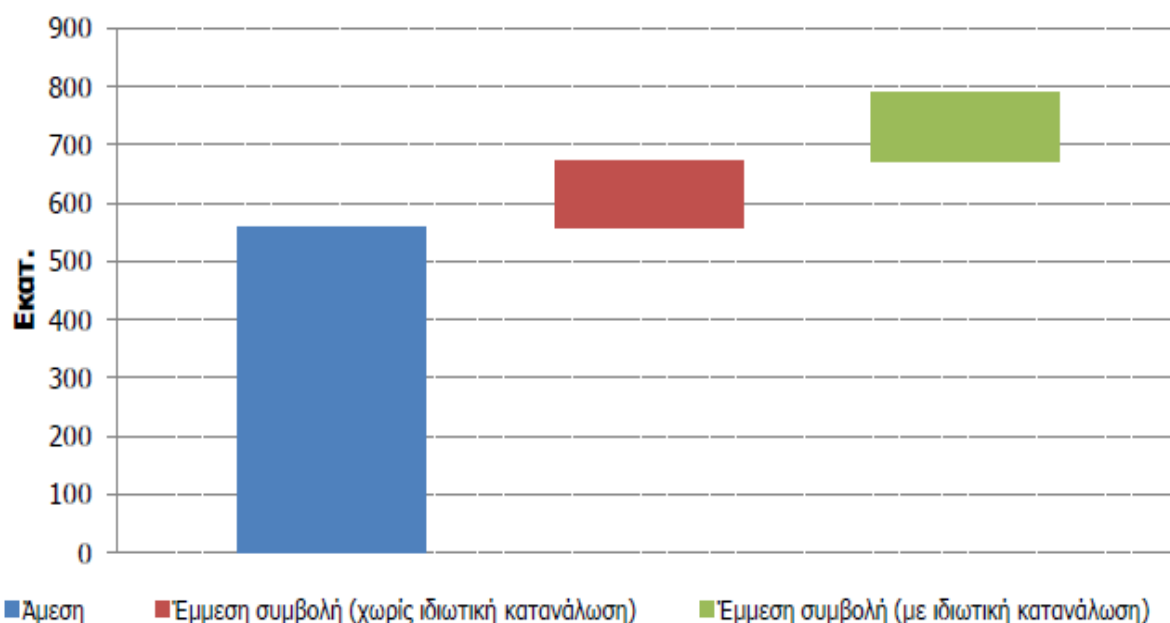


Πηγή: IOBE (2013).

5.6. ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του σχήματος 32, οι συνολικοί φόροι στα προϊόντα των αναλώσεων έφτασαν στα €546 εκατ., στα οποία προστίθενται και €14 εκατ., τα οποία προέρχονται από το tonnage tax των ελληνόκτητων πλοίων διαχειριζόμενα από την Ελλάδα. Επομένως, ως σύνολο, η άμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα υπολογίζεται στα €560 εκατ. Συνεπώς, η έμμεση επίδραση της ποντοπόρου ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα εκτιμάται στα €231 εκατ., ενώ συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικής κατανάλωσης, η συμβολή αυτή αυξάνεται κατά €121 εκατ.. Σωρευτικά, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται σε €790 εκατ.

Σχήμα 32 Συμβολή στα φορολογικά έσοδα



Πηγή: IOBE (2013)

Στο σημείο αυτό, κρίνεται ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η αναφορά στο φορολογικό σύστημα που διέπει τη ναυτιλία, τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία, το οποίο επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax). Αυτή κατηγοριοποιείται σε δύο μορφές, με κύριες διαφορές που αφορούν στις απαιτήσεις του κάθε συστήματος φορολόγησης: το Ελληνικό, και το Ολλανδικό. Σε κάθε περίπτωση, ο φορολογικός συντελεστής διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (πανομοιότυπα με τα ισχύοντα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη). Συγκεκριμένα, στο ελληνικό tonnage tax, το πλοίο φορολογείται με βάση τους συντελεστές επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Αντίθετα, στο Ολλανδικό tonnage tax, βάσει συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος στο τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου το οποίο υπολογίζεται ανά ημέρα και ανά έτος.

Η Ελλάδα εισήγαγε το 1951 με το Νόμο 1880/1951 το tonnage tax, το οποίο εφαρμόστηκε την ίδια περίπου περίοδο στη Μάλτα και την Κύπρο. Στο ελληνικό μοντέλο φορολόγησης, μέχρι και σήμερα, λαμβάνεται υπόψη η χωρητικότητα του πλοίου αλλά και η ηλικία του. Σύμφωνα με στοιχεία που αναρτώνται στον οικονομικό προϋπολογισμό του έτους 2010 από το Υπουργείο Οικονομικών, τα βεβαιωθέντα έσοδα από τη φορολόγηση των πλοίων ανέρχονται σε €14,7 εκατ.

Με την επιβολή του tonnage tax, τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες.

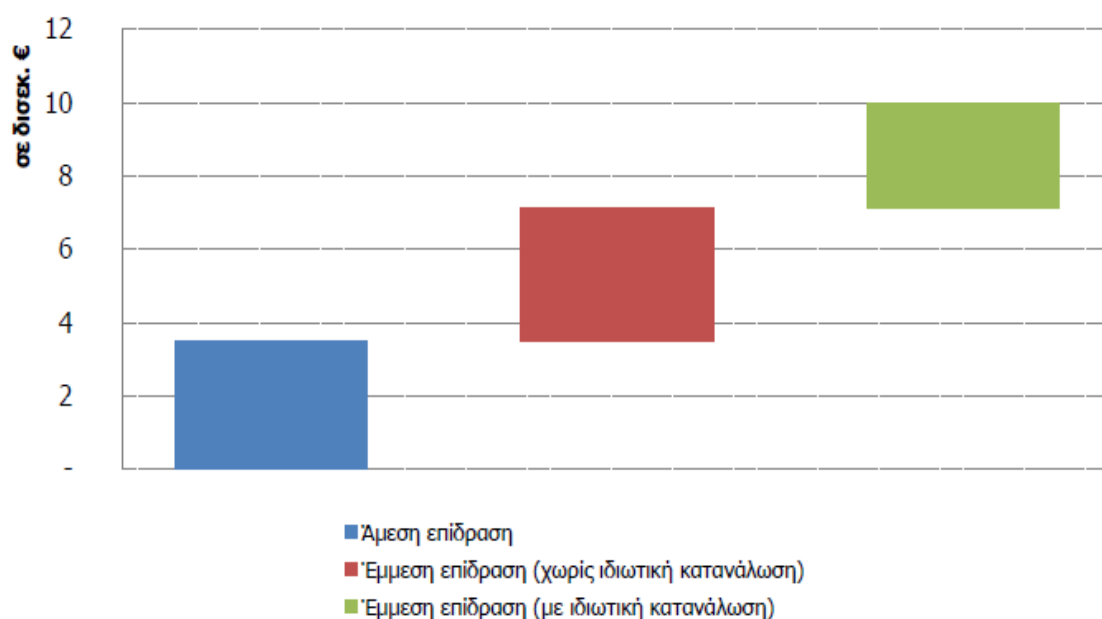
Παράλληλα, οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις.

Τέλος, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο N.A.T.) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της Ε.Ε. (IOBE, 2013).

5.7. ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε, δημιουργεί περαιτέρω ζήτηση. Επομένως, επιδρά σημαντικά και στο εισόδημα από εργασία, διαμορφώνοντας το στα €9,9 δισεκ.. Από αυτά, το 35,1% αποδίδεται σε αμοιβές ναυτικών ενώ το υπόλοιπο αφορά σε έμμεσες επιδράσεις (Σχήμα 33).

Σχήμα 33 Η επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία



Πηγή: IOBE (2013)

Από την ποντοπόρο ναυτιλία ευνοούνται ορισμένοι κλάδοι εμμέσως, με αύξηση του εισοδήματος (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) κυρίως λόγω των υπηρεσιών που παρέχουν, οι οποίες εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση. Τέτοιες υπηρεσίες είναι κυρίως οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, το χονδρικό εμπόριο, οι τράπεζες και οι υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών ή μέσω αγωγών (σχήμα 34). Φυσικά, ευνοούνται και κλάδοι από τη ναυτιλία έμμεσα χάρη στην αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Οι κλάδοι αυτοί συσχετίζονται με τη συνολική εξυπηρέτηση της ελληνικής κοινωνίας και περιλαμβάνουν τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, τις τράπεζες, το χονδρικό εμπόριο, τα τρόφιμα και ποτά κλπ (Σχήμα 35).

Σχήμα 34 Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά κλάδο.



Πηγή: IOBE (2013)

Σχήμα 35 Η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος



Πηγή: IOBE (2013)

5.8. ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει στην ελληνική οικονομία το λεγόμενο «Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα», δηλαδή το ποσό χρήματος που εισρέει κάθε χρόνο στην χώρα μας. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι επενδύσεις σε ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή μέρους μόνο του εθνικού εισοδήματος, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ακαθάριστο ναυτιλιακό εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό. Ως εκ τούτου, προκύπτει μικρή εκροή συναλλάγματος, γεγονός το οποίο επιδρά

θετικά στη διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών. Σε περίπτωση δε αυξημένης ζήτησης κεφαλαίων σε συνάλλαγμα για την πραγματοποίηση επενδύσεων, το συνάλλαγμα επιδρά και στη διαμόρφωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών με το εξωτερικό. Εν ολίγοις, τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για επενδύσεις στο εξωτερικό προέρχονται από ένα μέρος του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχει παραχθεί και αποθεματοποιηθεί στο εξωτερικό. Ως εκ τούτου, δεν τίθεται ζήτημα επιλογής για ναυτιλιακές επενδύσεις με βάση την οριακή τους χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλους κλάδους και άλλες χώρες, με αποτέλεσμα να μην απαιτούνται μεγάλες θυσίες από το κοινωνικό σύνολο.

Το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας, όταν παρουσιάζει έλλειμμα, μπορεί να ισοσκελιστεί με διάφορους τρόπους, όπως η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση, ο δανεισμός από το εξωτερικό και η αύξηση των άδηλων πόρων, και μάλιστα η αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Από αυτούς, η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό ενδείκνυται στην περίπτωση των επενδύσεων στην ανάπτυξη και την παραγωγή περισσότερο, ενώ ο εξωτερικός δανεισμός ενέχει κινδύνους περεταίρω επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών λόγω αύξησης της κατανάλωσης. Έτσι λοιπόν, αυξημένη είναι η σημασία των άδηλων πόρων, οι οποίοι αποτελούνται από το ναυτιλιακό, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα. Έτσι λοιπόν, αυτό αποτελεί ακόμα ένα σημείο στο οποίο συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό η ναυτιλία στην οικονομία της χώρας μας.

Πιο συγκεκριμένα, οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος προέρχονται (με σειρά σημασίας) από τα εμβάσματα των εφοπλιστών, τα εμβάσματα ναυτιλλομένων, τις εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία, τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές, τη φορολογία εφοπλισμού και άλλες κατηγορίες λιγότερο σημαντικές.

Το εφοπλιστικό συνάλλαγμα συνεισφέρει στην κάλυψη δαπανών, όπως είναι η καταβολή χρηματικών ποσών στις οικογένειες των ναυτικών, η εξόφληση υποχρεώσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών, η πληρωμή φορολογικών υποχρεώσεων και οι δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων τους σε ελληνικούς λιμένες.

Φυσικά, δεν εισέρχονται σε μεγάλο βαθμό στη χώρα στο σύνολό τους οι αποδοχές των πληρωμάτων, καθότι μεγάλο μέρος τους δαπανάται ή αποθεματοποιείται στο εξωτερικό. Ως εκ τούτου, προκαλούνται προβλήματα στη χώρα, δεδομένου ότι υποβαθμίζεται το επίπεδο διαβίωσης των οικογενειών των ναυτικών, μειώνονται τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών και ελαχιστοποιούνται τα κρατικά έσοδα από τη φορολόγηση της

ναυτιλίας, εμφανίζοντας αυτόν τον τομέα της οικονομίας ως απαλλαγμένο από φορολογικά βάρη.

Ένα άλλο σημείο που αξίζει να αναφερθεί είναι το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αλλοιώνει την εικόνα για την ποσότητα υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία προς την ελληνική ναυτιλία, καθότι δίνεται η εντύπωση ότι το συνάλλαγμα αυτό εισέρχεται στη χώρα όχι για την πληρωμή υπηρεσιών, αλλά ως μονομερείς μεταβιβάσεις.

Βέβαια, είναι θετικό το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στο ακαθάριστο εισόδημα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μέσα στον ελληνικό χώρο παρουσιάζουν ανελαστικότητα. Αυτό οφείλεται στους εξής λόγους:

Αυξάνονται οι δαπάνες διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας χάρη στον επαναπατρισμό πολλών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την ανάπτυξη των μονάδων με έδρα τους την Ελλάδα.

Η δομή και η οργάνωση των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιρειών δεν μεταβάλλεται σε περιόδους κυκλικής κάμψης της αγοράς, παρά μόνο αν αυτές διαρκούν για μεγάλο χρονικό διάστημα, μόνο αυξάνεται το κόστος λειτουργίας και μειώνεται ο ρυθμός αύξησης.

Ο παροπλισμός πλοίων στον ελληνικό χώρο αυξάνει τις δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης και κατ' επέκταση τις ανάγκες για συνάλλαγμα με σκοπό την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών για τη θέση των πλοίων σε κατάσταση παροπλισμού, τη συντήρηση των παροπλισμένων πλοίων, την επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης και πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και την προετοιμασία τους για επαναλειτουργία με την ανάκαμψη της οικονομίας.

Οι υπηρεσίες που παρέχει η ελληνική οικονομία στο ελληνικό πλοίο, όπως για παράδειγμα οι μετασκευαστικές και οι επισκευαστικές εργασίες, ο εξοπλισμός, η τραπεζική εξυπηρέτηση, οι ασφαλιστικές και ναυλομεσιτικές εργασίες, αυξάνονται διαρκώς.

Η κοινωνική ασφάλιση στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία υπό ξένη σημαία διευρύνεται.

Σε περίπτωση ανεργίας, οι αποταμιεύσεις των ναυτικών που βρίσκονται στο εξωτερικό μετατρέπονται σε ευρώ, προκειμένου να συντηρήσουν τις οικογένειες τους (Βλάχος, 2000).

Όσον αφορά στην εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος και τη συμβολή του στην ελληνική οικονομία, αυτή είναι ιδιαίτερα αυξημένη, δεδομένου ότι, όπως αναφέρθηκε, είναι καθαρό, δεδομένου ότι απαιτεί εκροές μόνο για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, τις επισκευές και τις μετασκευές καθώς και τη λειτουργία υπηρεσιών διοίκησης (λειτουργικά έξοδα) του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό και την συντήρηση των

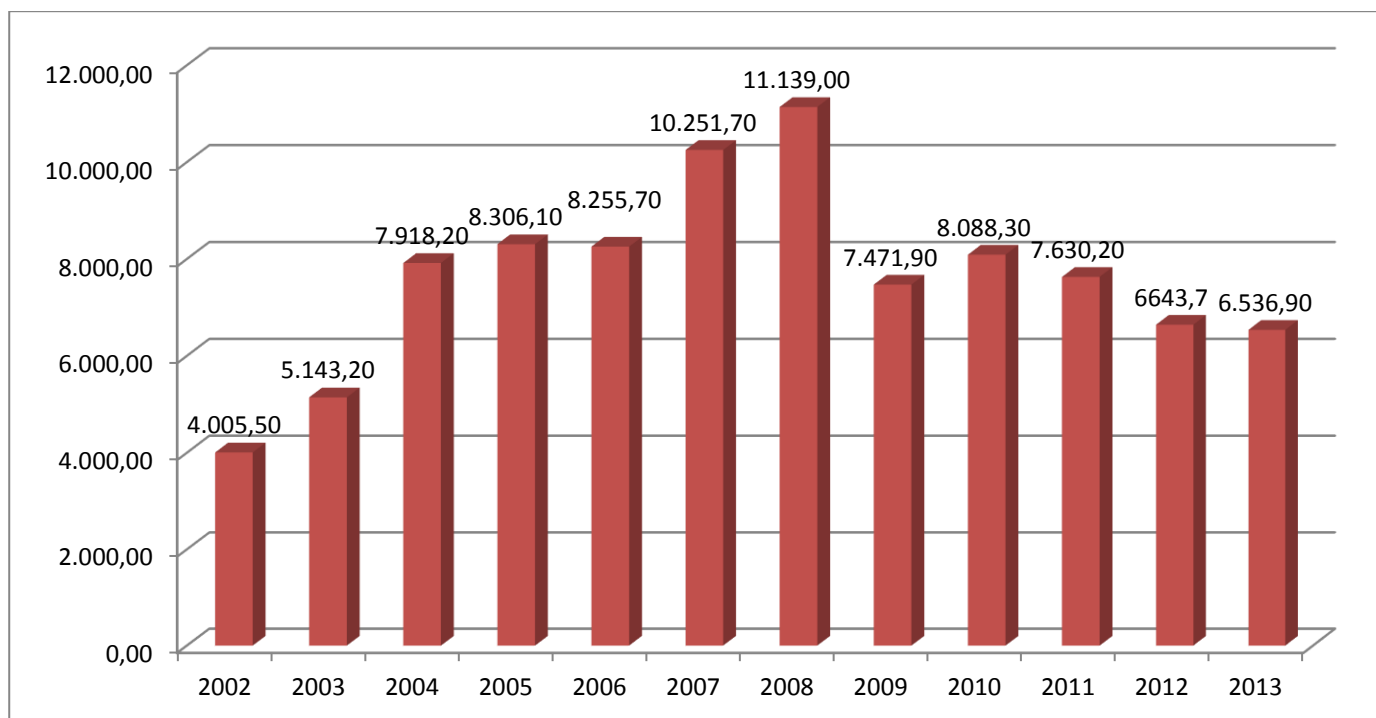
οικογενειών των ναυτικών και των εφοπλιστών. Αυτό όμως είναι ιδιαίτερα περιορισμένη σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (αποτελεί λιγότερο του 1% του συνολικού ναυτιλιακού συναλλάγματος).

Επιπλέον, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έχει ως κύριο χαρακτηριστικό του τη σταθερότητα και την ανελαστικότητα στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη τα μεγέθη του κλάδου στη μελέτη της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης.

Φυσικά, η σημασία του συναλλάγματος δεν είναι σταθερή, αλλά διαμορφώνεται ανάλογα με δύο παράγοντες, τον εγχώριο ρυθμό πληθωρισμού, ο οποίος επιφέρει μείωση της αγοραστικής δύναμης και την εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος. Συγκεκριμένα, μία πιθανή υποτίμηση του νομίσματος, λόγω της ανελαστικότητας των δαπανών του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισρέει, επιφέρει μείωση του κόστους παροχής των υπηρεσιών της χώρας και μείωση του πραγματικού εισοδήματος των εργαζομένων στο εξωτερικό (Βλάχος, 2000).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του σχήματος 36, το ναυτικό συνάλλαγμα αυξανόταν διαρκώς, σημειώνοντας μία τεράστια άνοδο το 2007 και 2008, τα τελευταία χρόνια όμως μειώθηκε, φτάνοντας τα 6.536,9 εκατ. €

Σχήμα 36 Ναυτικό Συνάλλαγμα



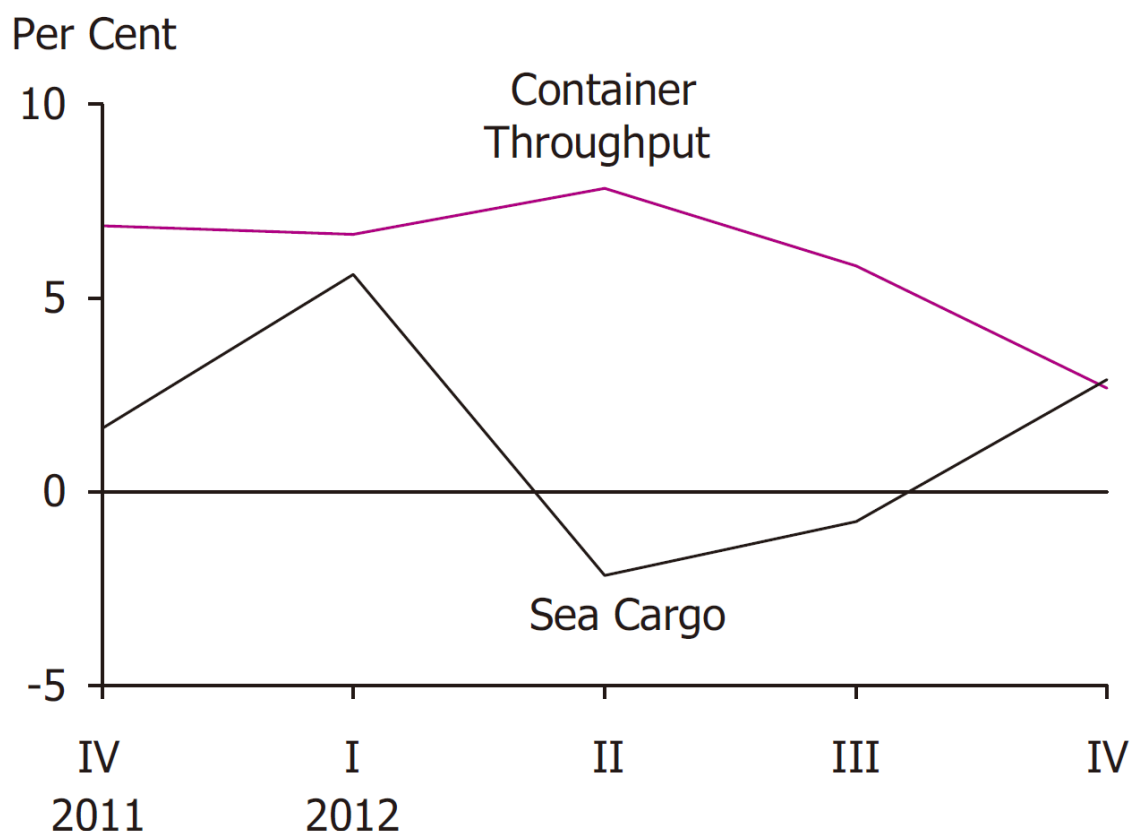
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

5.9. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ

5.9.1. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 5,7% το 2012, ελαφρώς ταχύτερα από σε σχέση με την αύξηση 5,3% το 2011 (Σχήμα 37). Ο αριθμός των ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδιών (TEUs) που μετακινείται από τα λιμάνια της Σιγκαπούρης αυξήθηκε, φτάνοντας τα 32 εκατ. ευρώ, υψηλότερα από το προηγούμενο μέγιστο σημείο των 30 εκατ. που επιτεύχθηκε το 2011. Ο όγκος θαλασσίου φορτίου αυξήθηκε επίσης, αλλά με βραδύτερο ρυθμό, της τάξης του 1,3%, σε σύγκριση με την αύξηση κατά 5,5% το 2011.

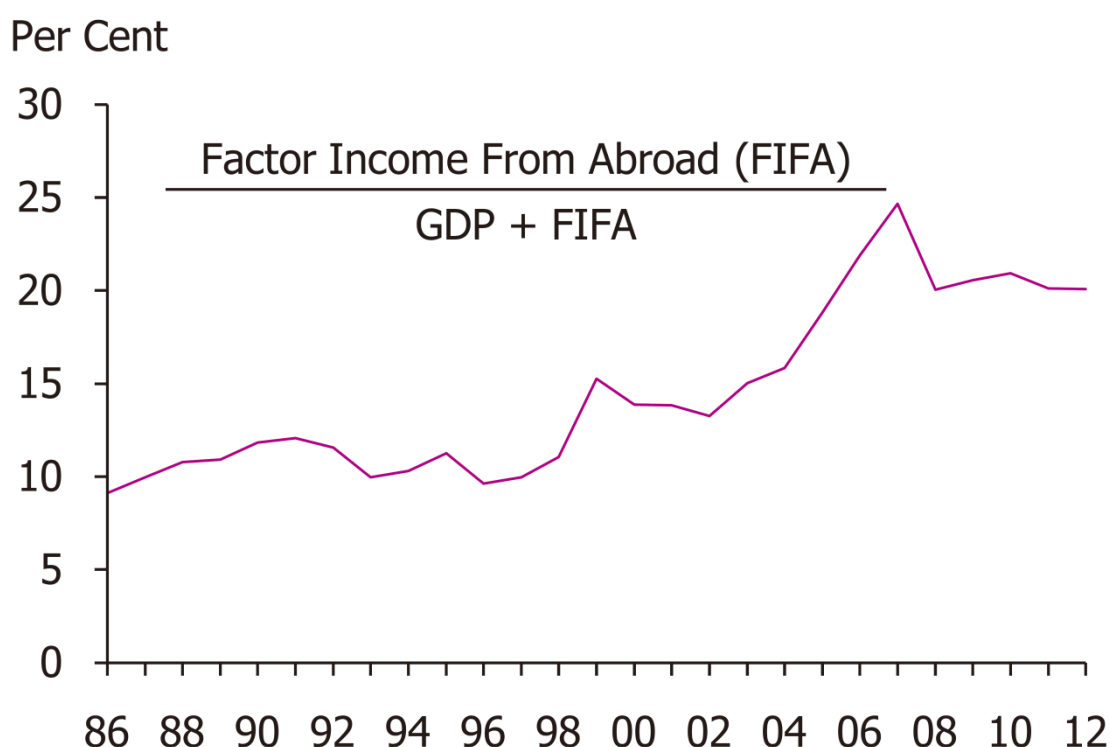
Σχήμα 37 Αλλαγές σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και θαλάσσιων εμπορευμάτων



Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

Η συνεισφορά των ποντοπόρων λειτουργιών στο σύνολο της οικονομίας ήταν 20% το 2012, παρόμοια με εκείνη του 2011 (Σχήμα 38), καθότι το σύνολο των εσόδων αυξήθηκε σε γενικές γραμμές με τον ίδιο ρυθμό με το εισόδημα από το εξωτερικό. Με βάση την έρευνα των επενδύσεων της Σιγκαπούρης στο εξωτερικό, το σύνολο των άμεσων επενδύσεων αυξήθηκε από 409 δις. δολάρια το 2010 σε 416 δις. δολάρια το 2011.

Σχήμα 38 Τα κέρδη της Σιγκαπούρης από την εξωτερική οικονομία ως ποσοστό του συνόλου Εισοδήματος

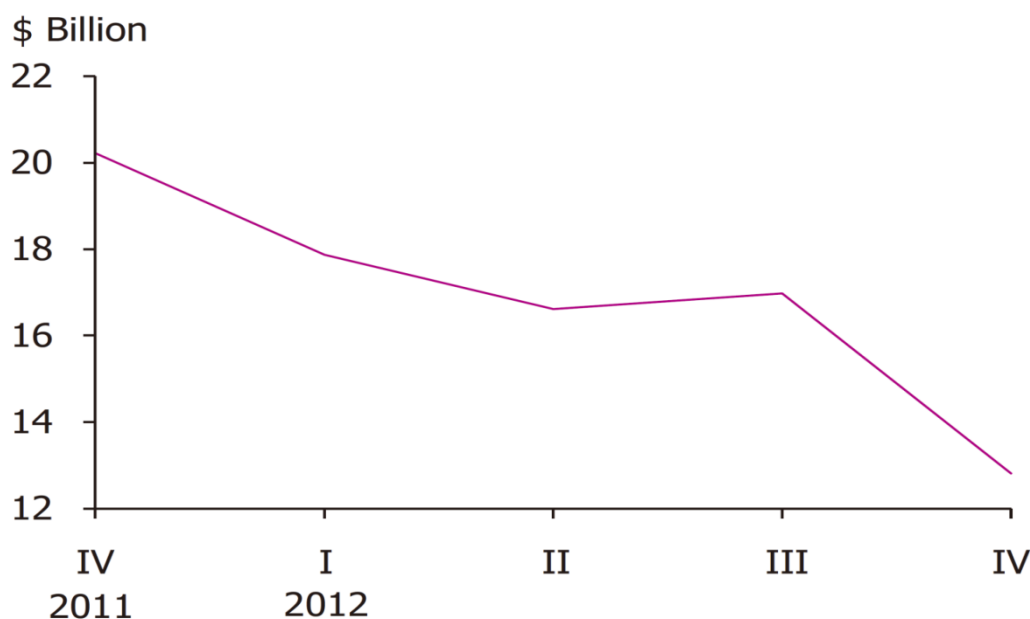


Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

Το πλεόνασμα στο ισοζύγιο πληρωμών της Σιγκαπούρης αυξήθηκε από 7,8 δις. δολάρια κατά το τρίτο τρίμηνο του 2012 στα 14 δις. δολάρια κατά το τελευταίο τρίμηνο, κυρίως λόγω του στενότερου ελλείμματος στο λογαριασμό κίνησης κεφαλαίων και στο ισοζύγιο χρηματοοικονομικών συναλλαγών. Για το συνολικό έτος, το πλεόνασμα του ισοζυγίου πληρωμών ανήλθε στα 33 δις. δολάρια, από 21 δις. δολάρια το 2011, αντανakλώντας επίσης μια μικρότερη καθαρή εκροή. Τα επίσημα συναλλαγματικά αποθέματα της Σιγκαπούρης αυξήθηκαν στα 317 δις δολάρια στο τέλος του 2012, που αντιστοιχεί σε 8 μήνες εισαγωγών εμπορευμάτων.

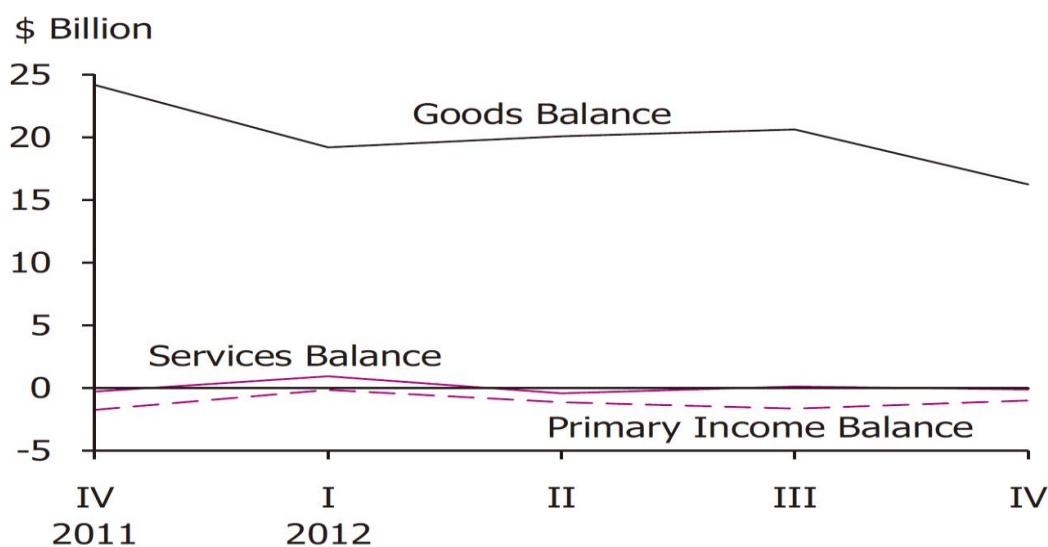
Το πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μειώθηκε στα 13 δις. δολάρια κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2012, από 17 δις. δολάρια κατά το προηγούμενο τρίμηνο (Σχήμα 39). Για το σύνολο του 2012, το πλεόνασμα τρεχουσών συναλλαγών μειώθηκε στα 64 δις. δολάρια (19% του ΑΕΠ), από 82 δις. δολάρια το 2011 (25% του ΑΕΠ). Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη μείωση του πλεονάσματος του ισοζυγίου αγαθών. Κατά το τέταρτο τρίμηνο, το πλεόνασμα του ισοζυγίου αγαθών μειώθηκε κατά 4,4 δις. δολάρια στα 16 δις. δολάρια (Σχήμα 40). Ομοίως, ένα μικρότερο πλεόνασμα των 76 δις. δολαρίων καταγράφηκε για το σύνολο του 2012, σε σύγκριση με αυτό των 91 δις. δολαρίων κατά το προηγούμενο έτος, καθώς οι εισαγωγές αυξήθηκαν ενώ οι εξαγωγές μειώθηκαν. Το ισοζύγιο υπηρεσιών μετατράπηκε από ένα μικρό πλεόνασμα το προηγούμενο τρίμηνο σε έλλειμμα 100 εκατ. δολάρια κατά το τέταρτο τρίμηνο. Για το σύνολο του έτους, το πλεόνασμα του ισοζυγίου των υπηρεσιών περιορίστηκε σε 500 εκατ. δολάρια, από 900 εκατ. δολάρια το 2011, κυρίως ως αποτέλεσμα της μείωσης των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής. Το έλλειμμα του ισοζυγίου πρωτογενούς εισοδήματος μειώθηκε στα 1 δις. δολάρια κατά το τέταρτο τρίμηνο, σε σύγκριση με 1,6 δις. δολάρια κατά το προηγούμενο τρίμηνο. Ωστόσο, για το σύνολο του έτους 2012, το έλλειμμα διευρύνθηκε σε 3,9 δις. δολάρια, από 2,7 δις. δολάρια το 2011. Ενώ οι εισπράξεις εισοδημάτων από υπερπόντιες επενδύσεις κατοίκων αυξήθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους, οι πληρωμές εισοδήματος για τους ξένους επενδυτές αυξήθηκαν κατά ένα μεγαλύτερο μέγεθος.

Σχήμα 39 Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών



Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

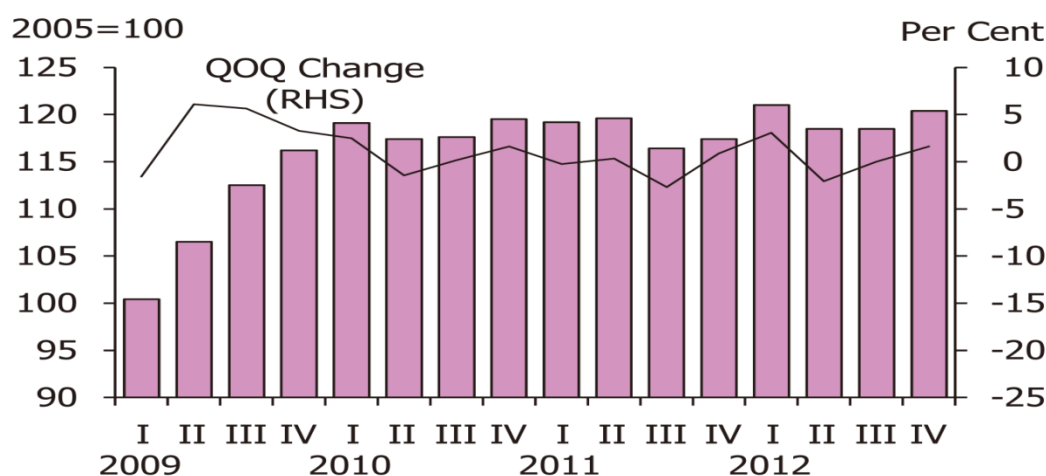
Σχήμα 40 Στοιχεία του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών



Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

Ο σύνθετος προπορευόμενος δείκτης του ΟΟΣΑ (composite leading index - CLI) αυξήθηκε κατά 1,6% σε τριμηνιαία βάση κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2012, βελτιώνοντας το επίπεδο ανάπτυξης σε σχέση με το προηγούμενο τρίμηνο (Σχήμα 41). Από τις εννέα συνιστώσες του δείκτη, τα έξι συστατικά αυξήθηκαν, δηλαδή, το χονδρικό εμπόριο, η προσφορά χρήματος, οι τιμές των μετοχών, τα αποθέματα των ετοιμών προϊόντων, οι νεοσυσταθείσες εταιρείες και ο Δείκτης Υπευθύνων Προμηθειών των ΗΠΑ. Αντίθετα, οι θαλάσσιες μεταφορές μη-πετρελαϊκών εμπορευμάτων παρέμειναν σταθερές, ενώ οι εγχώριες μεταφορές και οι εισαγωγές μη-πετρελαϊκών εμπορευμάτων μειώθηκαν.

Σχήμα 41 Επίπεδα σύνθετου προπορευόμενου δείκτη και ρυθμός ανάπτυξης



Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

Πίνακας 13 Συνεισφορά ναυτιλίας σε ΑΕΠ

Μεταφορές και Αποθήκευση		2009	2010	2011	2012
Α.Ε.Π. σε τιμές του 2005	Εκατ.\$	249.560	286.447	301.228	305.202
	ετήσια βάση%	-0,8	14,8	5,2	1,3
Α.Ε.Π. σε τρέχουσες τιμές	Εκατ.\$	274.655	315.921	334.093	345.561
	ετήσια βάση%	1,9	15,0	5,8	3,4
Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Εισόδημα (ΑΕΕ)	\$	52.118	61.928	63.921	64.310
Ακαθάριστες Εγχώριες Αποταμιεύσεις	Εκατ.\$	117.250	152.227	156.297	157.576
% του ΑΕΕ	%	45,1	48,4	47,2	46,1
% των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου	%	157,8	205,0	200,3	189,0
προστιθέμενη αξία σε τιμές του 2005	Εκατ.\$	22.722	24.217	25.137	25.818
	ετήσια βάση%	-9,4	6,6	3,8	2,7
Θαλάσσια διακινούμενο εμπόρευμα	εκατ. τόνοι	472,3	503,3	531,2	538
	ετήσια βάση%	-8,4	6,6	5,5	1,3
Σύνολο εμπορευματοκιβωτίων	χιλιάδες TEUs	25.867	28.431	29.938	31.649
	ετήσια βάση%	-13,5	9,9	5,3	5,7

Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

Πίνακας 14 Βασικά στοιχεία ναυτιλίας												
	2009	2010	2011	2012p	I	2011 II		IV	I	2012	III	2012
Σύνολο διακινούμενου θαλάσσιου φορτίου (σε εκατομμύρια τόνους)	472,3 (8,4%)	503,3 (6,6%)	531,2 (5,5%)	538 (1,3%)	127,3	140,2	133,9	129,7	134,4	137,2	132,9	133,5
Γενικό & χύδην φορτίο	295	326,3	347,3	368,3	83,3	88	87,8	88,3	90,5	94,5	92,2	91,2
χύδην Πετρελαίου	177,3	177,1	183,8	169,7	44	52,3	46,1	41,4	44	42,7	40,8	42,2
Συνολικός ρυθμός απόδοσης εμπορευματοκιβωτίων (χιλ. TEUs)	25.866,60 (-13,5%)	28.431,10 (9,9%)	29.937,70 (5,3%)	31.649,30 (5,7%)	7.067,20	7.515,20	7.675,50	7.679,80	7.536,90	8.103,4	8.123,40	7.885,60
Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών (χιλ.)	6.633,30	6.259,00	6.397,80	6.373,80	1.552,70	1.618,60	1.529,40	1.697,10	1.606,70	1.560,00	1.535,80	1.671,30
Αφίξεις σκάφων [1] (εκατομ. κόρων)	1.784,70	1.919,40	2.120,30	2.254,40	519,1	517,8	530,6	552,8	552,8	571	563,8	566,7
Ποσοστιαία μεταβολή έναντι αντίστοιχης περιόδου προηγούμενου έτους												
Σύνολο διακινούμενου θαλάσσιου φορτίου	-8,4	6,6	5,5	1,3	2,5	10,6	7,4	1,6	5,6	-2,2	-0,8	2,9

Γενικό & χύδην φορτίο	-15,3	10,6	6,5	6	4,9	5,7	7,6	7,5	8,6	7,4	5	3,4
χύδην Πετρελαίου	6	-0,1	3,8	-7,7	-1,7	19,9	6,9	-9	-0,1	-18,2	-11,7	1,9
Συνολικός ρυθμός απόδοσης εμπορευματοκιβωτίων	-13,5	9,9	5,3	5,7	2,1	5,3	6,9	6,9	6,6	7,8	5,8	2,7
Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών	-4,6	-5,6	2,2	-0,4	-0,3	6,5	3,4	-0,3	3,5	-3,6	0,4	-1,5
Αφίξεις σκάφων	10,1	7,5	10,5	6,3	13,3	9,1	8,9	10,7	6,5	10,3	6,3	2,5

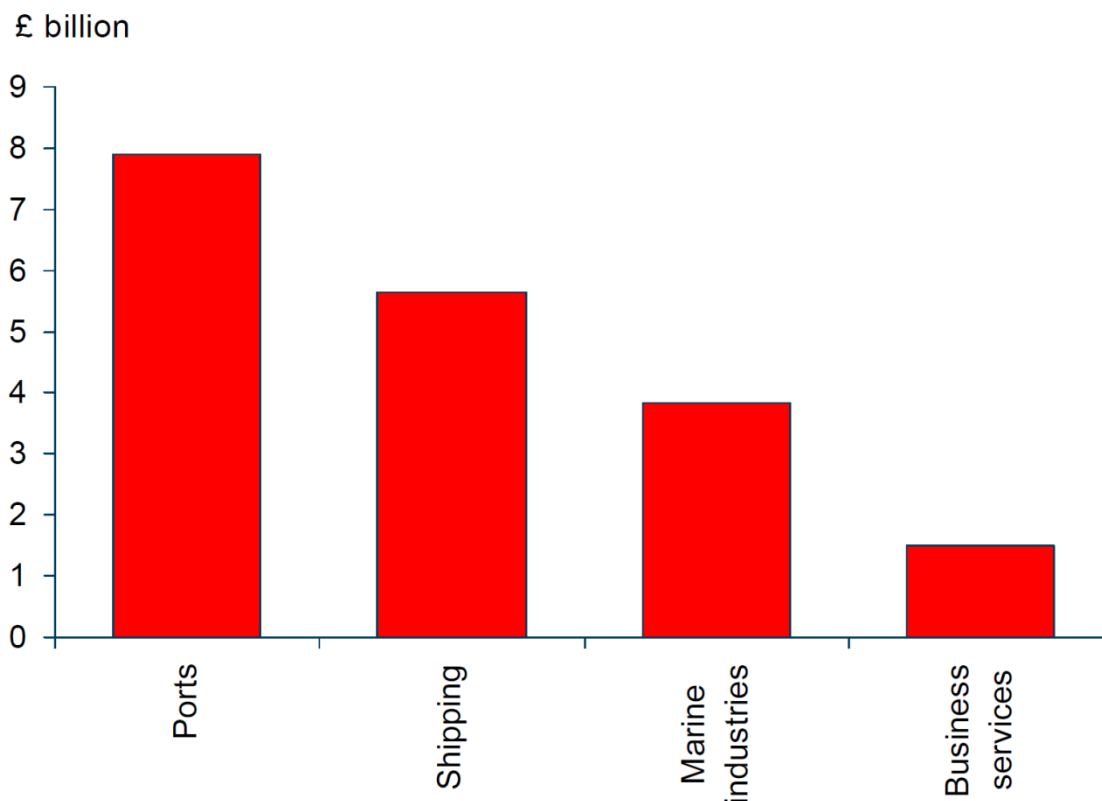
Πηγή: Ministry of Trade and Industry, 2013

5.9.2. ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Το 2012, ο θαλάσσιος και ναυτιλιακός τομέας εκτιμάται ότι έχει κάνει μια προστιθέμενη συνδυασμένη άμεση ακαθάριστη αξία ως συνεισφορά στο ΑΕΠ της τάξης των £18.9 δις. (Σχήμα 42). Οι τομείς που έκαναν τη μεγαλύτερη άμεση συμβολή είναι τα λιμάνια, στα £ 7.9 δις. (ή 42% του συνόλου), η ναυτιλία στα £ 5.6 δις. (ή 30%) και οι μαρίνες στα £ 3.8 δις. (ή 20%).

Για να δοθεί μια αίσθηση της κλίμακας, τα νούμερα του κλάδου αποτελούν το 1,2% της οικονομικής παραγωγής που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της οικονομίας του Ηνωμένου Βασιλείου το 2012. Συνεισέφερε επομένως κατά £ 1 σε κάθε £ 80 του ΑΕΠ που δημιουργήθηκαν στη χώρα το 2012 έγινε από το θαλάσσιο και ναυτιλιακό τομέα.

Σχήμα 42 άμεση συνεισφορά της ναυτιλίας στο ΑΕΠ

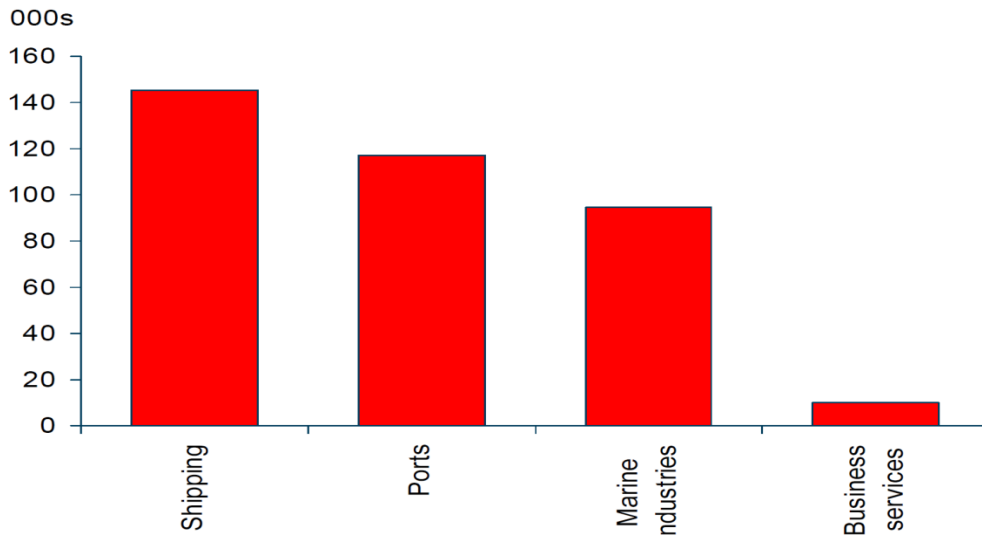


Πηγή: *Oxford Economics (2013β)*

Το 2012, ο τομέας θάλασσας και ναυτιλίας εκτιμάται ότι απασχολεί 367.000 άτομα (Σχήμα 43). Αυτό αποτελεί το 1,2% της συνολικής απασχόλησης στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί τους περισσότερους ανθρώπους (146.000 άτομα, εκ των οποίων 48.200 είναι Βρετανοί υπήκοοι και 97.300 είναι αλλοδαποί υπήκοοι). Τα λιμάνια

(117.000 άτομα) και η θαλάσσια βιομηχανία (96.000 άτομα) κατατάσσονται δεύτερες και τρίτες αντίστοιχα.

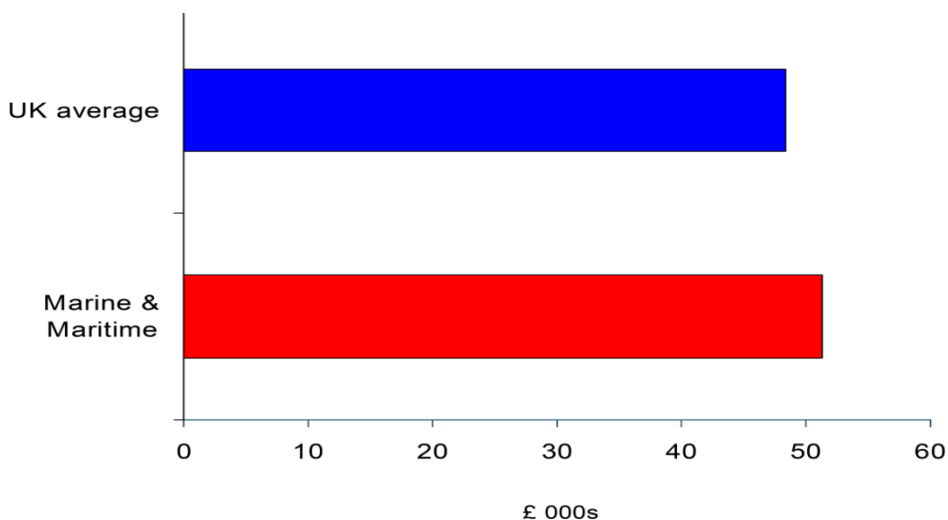
Σχήμα 43 Η άμεση απασχόληση στον κλάδο της θάλασσας και ναυτιλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο το 2012



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Το 2012, κάθε πρόσωπο που απασχολείται στο θαλάσσιο και ναυτιλιακό τομέα παράγγαγε ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ως συμβολή στο ΑΕΠ αξίας £ 51.300. Αυτή είναι μεγαλύτερη από το συνολικό μέσο της οικονομίας που φτάνει τα £ 48.300 (Σχήμα 44).

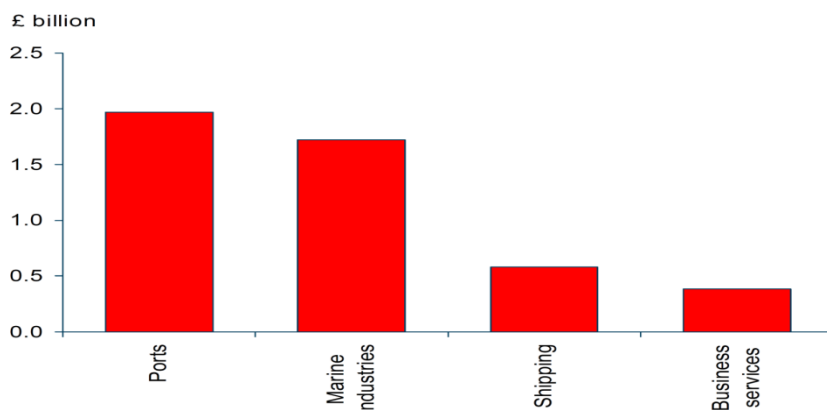
Σχήμα 44 Η παραγωγικότητα του κλάδου και σε σχέση με τον μέσο όρο του Ηνωμένου Βασιλείου για το 2012



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Το 2012, ο θαλάσσιος και ναυτιλιακός τομέας συνέβαλε περίπου κατά £ 4.700εκατ. στο Δημόσιο, μέσω των φόρων, δηλαδή σε ποσοστό 1% του συνόλου των φορολογικών εσόδων που αναμένεται να εισπραχθούν στο έτος. Συγκεκριμένα, η συνεισφορά από τα λιμάνια, τη θάλασσα και τη ναυτιλία στα φορολογικά έσοδα ήταν 2 δις λίρες Αγγλίας, £ 1,700 δις. και £ 600 εκατ. αντίστοιχα (Σχήμα 45).

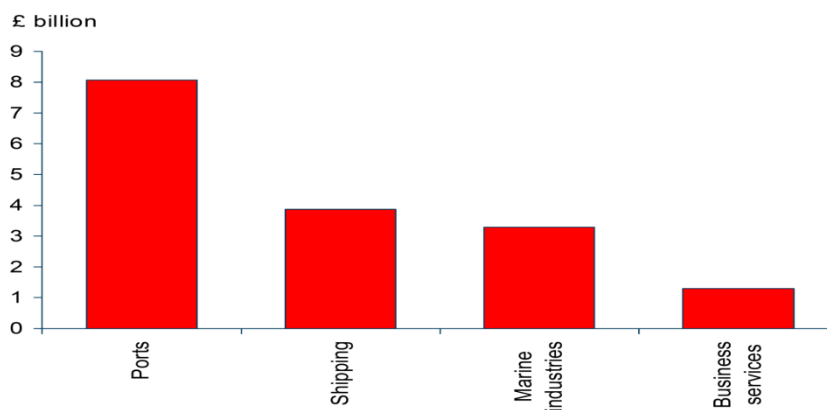
Σχήμα 45 Άμεση εισφορά σε φόρους



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Ο θαλάσσιος και ναυτιλιακός τομέας κάνει εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών από τους προμηθευτές του Ηνωμένου Βασιλείου. Η δαπάνη αυτή δημιουργεί έμμεση ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, απασχόληση και φορολογικές εισφορές υπέρ του Δημοσίου προς τα κάτω στην αλυσίδα εφοδιασμού του κλάδου. Το 2012, οι κλάδοι της ναυτιλίας είχαν συμβολή στην έμμεση ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ μεταξύ £ 130 εκατ. (θαλάσσιος τομέας) και £ 7.800 εκατ. (λιμάνια) (Σχήμα 46).

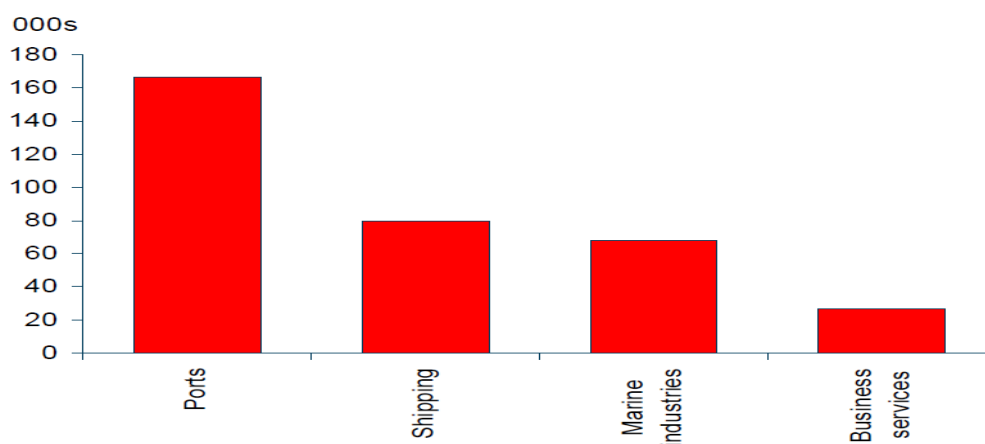
Σχήμα 46 έμμεση συμβολή στο ΑΕΠ



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Τα λιμάνια προσέφεραν έμμεσα σε περισσότερους ανθρώπους απασχόληση το 2012 (167.000 άτομα), ενώ ακολουθεί η ναυτιλία (80.000 άτομα) και οι θαλάσσιες βιομηχανίες (68.000 άτομα) (Σχήμα 47).

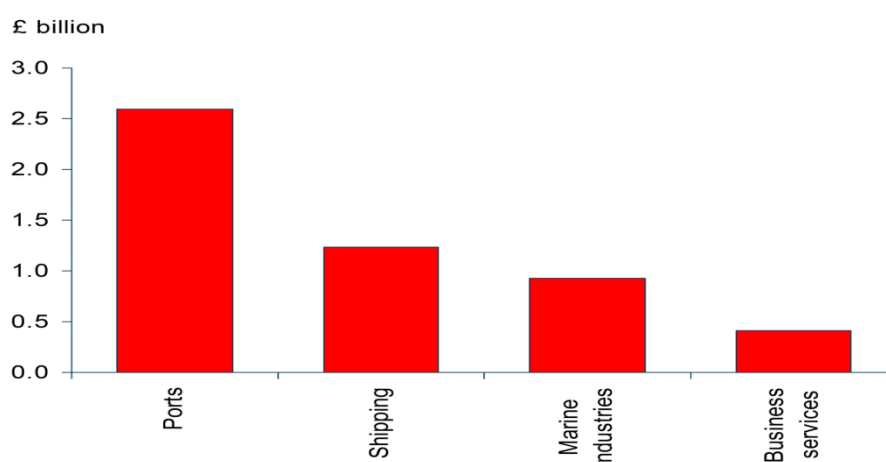
Σχήμα 47 έμμεση απασχόληση



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Η θαλάσσια και ναυτιλιακή βιομηχανία υποστήριξαν τα έμμεσα φορολογικά έσοδα μέσω των δαπανών τους για προμήθειες το 2012, και συγκεκριμένα σε μεγαλύτερο βαθμό συνεισέφεραν τα λιμάνια (£ 2.600 εκατ.), η ναυτιλία (£ 1.200 εκατ.) και οι θαλάσσιες βιομηχανίες (£ 900 εκατ.) (Σχήμα 48).

Σχήμα 48 Έμμεση φορολογική εισφορά



Πηγή: Oxford Economics (2013β)

Μελετώντας τα παραπάνω αποτελέσματα της συνεισφοράς στην οικονομία της Ελληνικής οικονομίας και αντιπαραβάλλοντας τα με τα αντίστοιχα μεγέθη της Βρετανίας και της

Σιγκαπούρης, διαπιστώνεται ένα τεράστιο χάσμα. Η διαφορά μεταξύ των αποτελεσμάτων του κλάδου στην κάθε οικονομία είναι πολύ μεγάλη και φυσικά έγκειται σε πληθώρα παραγόντων, μεταξύ των οποίων και το μοντέλο που χρησιμοποιούν.

Για παράδειγμα, η Σιγκαπούρη όπως αναφέρθηκε, ακολουθεί ένα διαφορετικό μοντέλο από αυτό της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, το εφοπλιστικό μοντέλο. Συγκεκριμένα, από το 1996 ίδρυσε το φορέα διαχείρισης λιμένος και θαλάσσιων υπηρεσιών αποβλέποντας στη μετατροπή του λιμανιού της σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω ενός «οικοσυστήματος ναυτιλιακών υπηρεσιών». Έχοντας ως βασικό στόχο την προσέλκυση επιχειρήσεων και εφοπλιστών στη χώρα, παρέχεται ένα θεσμικό πλαίσιο ξεκάθαρο και φιλικό προς το επιχειρείν, ένα αμερόληπτο και εύκολα προσβάσιμο σύστημα δικαιοσύνης και ένα ελκυστικό φορολογικό καθεστώς το οποίο καλλιεργεί περαιτέρω το επιχειρηματικό περιβάλλον, ενώ συγχρόνως κυριαρχεί μια δέσμευση στην ορθή πολιτική διακυβέρνησης. Σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο ρυθμό ινστιτούτων ανώτερης ναυτιλιακής εκπαίδευσης, χάρη στα οποία παρέχεται ένας ικανοποιητικός αριθμός εκπαιδευμένων ναυτικών και στελεχών τόσο για την επάνδρωση του στόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όσο και για την ικανοποίηση της ζήτησης στην ξηρά, αλλά και με την ύπαρξη πληθώρας προγραμμάτων που αποβλέπουν στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, είναι εφικτό να συμπεράνουμε ότι δημιουργούνται σημαντικά κίνητρα για την ενίσχυση της ναυτιλιακής καινοτομίας σε κάθε επίπεδο.

Γίνεται επομένως εμφανές μέσα από τη μελέτη άλλων ναυτιλιακά αναπτυγμένων κρατών ότι η ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού κέντρου παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι είναι αναγκαίο να ληφθούν ισχυρά βήματα προς μια νέα ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική, κατεύθυνση στην οποία θα οδηγούσε και η δημιουργία ενός διεθνούς αναπτυγμένου ναυτιλιακού κέντρου στην Αττική, και μάλιστα στον Πειραιά. Η συγκέντρωση όλων των υπηρεσιών σε μία περιοχή θα μπορούσε να τη μετατρέψει σε πυρήνα ναυτικής επιχειρηματικότητας, παρέχοντας πληθώρα πλεονεκτημάτων, τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για τον ίδιο τον κλάδο, αλλά και να ενισχύσει σημαντικά το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster), αυξάνοντας τη ζήτηση για σχετικές με την ποντοπόρο ναυτιλία υπηρεσίες. Περαιτέρω οφέλη εντοπίζονται στο γεγονός ότι η εγκατάσταση περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών στην περιοχή θα ενισχύσει σε μεγάλο βαθμό το τζίρο τόσο των κατασκευαστικών εταιρειών, όσο και γενικότερα του κλάδου διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας, χάρη στις επικείμενες αγοραπωλησίες, ενοικιάσεις και λοιπές δραστηριότητες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όσα προηγήθηκαν, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία διατηρεί τον έντονα ανταγωνιστικό χαρακτήρα της ακόμα και μέσα στην περίοδο της παγκόσμιας ύφεσης, δεδομένου ότι οι έλληνες εφοπλιστές διατηρούν πάνω από το 15% του στόλου σε διεθνές επίπεδο. Ως εκ τούτου, είναι εφικτό να διαπιστωθεί ότι ο κλάδος είναι διαρκώς ικανός να προσαρμόζει τη λειτουργία του στις συνεχώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες του περιβάλλοντος.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, η Ελλάδα αντιμετώπισε δυσμενείς οικονομικές συνθήκες ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, επιφέροντας τη συρρίκνωση πολλών κλάδων τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Αναπόφευκτο ήταν να επηρεαστεί και η ναυτιλία σε μεγάλο βαθμό σε ορισμένα σημεία.

Έτσι λοιπόν, παρατηρήθηκε ότι βελτιώθηκαν οι επιδόσεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, με τον όγκο φορτίου που μεταφέρεται να παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 4,3% περίπου το 2012 κυρίως ως αποτέλεσμα της ισχυρής ανάπτυξης στα χύδην ξηρού φορτίου πλοία (5,7%). Αυτή εντάθηκε για να ικανοποιήσει την αυξανόμενη ζήτηση της Ασίας για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Εντούτοις, οι υπόλοιπες κατηγορίες φορτίων δεν παρουσίασαν σημαντική αύξηση, και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις εμφάνισαν και μείωση, κυρίως μέσα στα πλαίσια των μεταφορών από και προς την Ε.Ε.

Η προσφορά την περίοδο που εξετάζουμε παρουσίασε έντονη αύξηση, η οποία διαφαίνεται από το πλήθος παραδόσεων νεότευκτων πλοίων, η οποία δεν περιορίστηκε ακόμα και με την εμφάνιση της οικονομικής ύφεσης του 2008, διπλασιάζοντας τον παγκόσμιο στόλο μέσα σε μία δεκαετία, αγγίζοντας τα 1.630 εκ. dwt το 2013.

Υπό αυτές τις συνθήκες, της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας και της μειωμένης ζήτησης εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008, το 2012 οι τιμές των ναύλων χαρακτηρίστηκαν από πτώση, φτάνοντας σε ιστορικά χαμηλό επίπεδο, και αστάθεια.

Εστιάζοντας στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, αυτή γίνεται εμφανές ότι διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στο κομμάτι των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, καθότι κατέχει το 16,16% του συνόλου της παγκόσμιας δυναμικότητας για μεταφορές. Αυτή χαρακτηρίστηκε από ανταγωνιστικότητα παρ' όλες τις δυσμενείς συνθήκες που επικρατούσαν στην ελληνική οικονομία εξαιτίας της ύφεσης. Έτσι, η απόδοση της ήταν εντυπωσιακή σε μεγέθη όπως ο αριθμός, η ηλικία και το μέγεθος των πλοίων. Βέβαια, έντονη είναι η επίδραση των γενικότερων, παγκόσμιων συνθηκών για τον κλάδο (ζήτηση, προσφορά, ναύλοι) όπως αυτοί

παρουσιάστηκαν ανωτέρω, καθότι και η ελληνική ναυτιλία ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις. Ενδεικτικό και για την πορεία του κλάδου στη χώρα είναι και το γεγονός ότι οι επενδυτικές δαπάνες για νέα πλοία ξεπέρασαν τα \$13 δισεκ. για το έτος 2011, ποσό ιδιαίτερα αυξημένο δεδομένης της οικονομικής ύφεσης. Επιπρόσθετα, η τριμηνιαία ελαστικότητα των εσόδων των θαλάσσιων μεταφορών στους ναύλους είναι 0,26. Εντούτοις, η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνόκτητης ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζουν τα τελευταία έτη δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί πριν το τέλος της επόμενης τριετίας, σύμφωνα με τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις των αναλυτών.

Τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από την ποντοπόρο ναυτιλία είναι πολλαπλά και ποσοτικοποιούνται στα προηγούμενα κεφάλαια. Η καταγεγραμμένη συνολική συμβολή της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, όπως διαπιστώθηκε από την ανάλυση που προηγήθηκε, τα πιο σημαντικά σημεία της οποίας παρουσιάζονται συνοπτικά στη συνέχεια.

Η Ελλάδα παρουσίασε το πρώτο τρίμηνο του 2014 αύξηση στο μεικτό βάρος εμπορευμάτων κατά 2,5% σε σχέση με το ίδιο τρίμηνο του προηγούμενου έτους, φτάνοντας τους 33,2 εκατ. τόνους. Επίσης, καταλαμβάνει την πέμπτη θέση ως προς τον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης (6,2%).

Όσον αφορά στα ισοζύγια, το 2013, παρότι, τόσο οι εισπράξεις όσο και οι πληρωμές στις υπηρεσίες πλοίων μειώθηκαν (-9,26 και -29,20 αντίστοιχα) εξαιτίας της εμφάνισης της οικονομικής κρίσης, το ισοζύγιο θαλάσσιων υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 2,75%. Το εμπορικό ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών, παρότι διατηρείται αρνητικό, αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου χάρη στην έντονη μείωση των εξαγωγών μέσω πλοίων (εισπράξεις) και των εισαγωγών πλοίων (πληρωμές). Ως εκ τούτου, οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία, χάρη στη συνεισφορά του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καλύπτοντας περισσότερο από το 20% του διαρκώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Έτσι λοιπόν, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσώπευαν το 3,33% του ελληνικού ΑΕΠ το 2013, καλύπτοντας το 17,65% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών (δείκτης κάλυψης των εισαγωγών), ενώ αποτελούσαν το 19,1% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών, κοντά στα επίπεδα του 2005 και το ισοζύγιο υπηρεσιών έφτασε το 2013 το 4,14% του ΑΕΠ.

Όσον αφορά στην απασχόληση, το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τα 31.438 άτομα, απασχολώντας 15.721 έλληνες (όλων των

ειδικοτήτων) και 11.172 ξένους ναυτικούς στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας).

Επιπρόσθετα, η ποντοπόρος ναυτιλία επιδρά θετικά και στην έμμεση απασχόληση, δημιουργώντας θέσεις εργασίας σε κλάδους με τους οποίους υπάρχει διαρκής συνεργασία, όπως είναι η τροφοδοσία, τα πετρέλαια, η διακίνηση φορτίων προσφέροντας 164 χιλ. θέσεις εργασίας μόνο στην τελευταία κατηγορία.

Αυξημένη είναι η σημασία της καταγεγραμμένης άμεσης συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας, η οποία φτάνει τα €8,4 δισεκ. Και δίνουν στον κλάδο της ναυτιλίας την 9η θέση σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Παράλληλα, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος στο δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο, προσφέροντας περισσότερα από €3 εκατ. ανά απασχολούμενο.

Η άμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα υπολογίζεται στα €560 εκατ. Και η έμμεση επίδραση στα €231 εκατ. Σωρευτικά, μαζί με την ιδιωτική κατανάλωση, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται στα €790 εκατ.

Η ναυτιλία, χάρη στην περεταίρω ζήτηση που δημιουργεί, επιδρά σημαντικά και στο εισόδημα από την εργασία, διαμορφώνοντας το στα €9,9 δισεκ.. Από αυτά, το 35,1% αποδίδεται σε αμοιβές ναυτικών ενώ το υπόλοιπο αφορά σε έμμεσες επιδράσεις, κυρίως σε υπηρεσίες οι οποίες εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση, όπως οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, το χονδρικό εμπόριο, οι τράπεζες και οι υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών ή μέσω αγωγών.

Τέλος, το ναυτικό συνάλλαγμα αυξανόταν διαρκώς, σημειώνοντας μία τεράστια άνοδο το 2007 και 2008, τα τελευταία χρόνια όμως μειώθηκε, φτάνοντας τα 6.536,9 εκατ. €

Ακόμα, εκτιμάται ότι ο κλάδος παρέχει μεγαλύτερα τα δυνητικά οφέλη στην ελληνική οικονομία δεδομένου ότι αποτελεί πόλο έλξης επενδύσεων, προσελκύοντας περισσότερες δραστηριότητες διαχείρισης της ποντοπόρου ναυτιλίας ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος. Η συνολική προστιθέμενη αξία που υπολογίζεται ότι μία τέτοια περίπτωση μπορεί να συνεισφέρει ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9 δισεκ., ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα μπορεί να ξεπεράσει και τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

Συμπερασματικά, κοιτώντας προς το μέλλον, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να κριθεί ως ένας δυναμικός τομέας εξαγωγών, αποτελώντας βασικό μοχλό για την οικονομική ανάκαμψη, καθώς η χώρα εξισορροπεί την οικονομία της πηγαίνοντας από μη εμπορεύσιμες σε εμπορεύσιμες δραστηριότητες.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Δεδομένης της συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδας, καθώς και της ιδιαίτερα θετικά αξιολογούμενης θέσης της, η οποία καθιστά δυνατή την προσέλκυση κεφαλαίων προς επένδυση, τίθεται ως στόχος η προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών και γραφείων στην Ελλάδα, με κάθε δυνατό τρόπο ώστε να ευνοηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η ελληνική οικονομία, τόσο για το παρόν, εφόσον διανύει μία περίοδο ιδιαίτερα δύσκολη όσον αφορά σε οικονομικά ζητήματα, όσο και στο απώτερο μέλλον. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα συγκεκριμένο στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής στην Ελλάδα, μέσα από το οποίο θα είναι εφικτό για την ποντοπόρο ναυτιλία να αναπτύσσει τον ανταγωνιστικό της χαρακτήρα στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον χωρίς περαιτέρω εμπόδια.

Για να γίνει πραγματικότητα η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού εφοπλιστών στην ελληνική αγορά, κάτι το οποίο αποτελεί μία επένδυση εντάσεως κεφαλαίου, είναι ιδιαίτερα σημαντική η επίτευξη πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας. Μέσα από μία τέτοια σταθερή κατάσταση, θα είναι εφικτός ο χειρισμός της ναυτιλιακής πολιτικής σύμφωνα με μια ενιαία ατζέντα, ανεξάρτητη από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων.

Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να εκπονηθούν ενδελεχείς μελέτες, μέσω των οποίων θα απομονωθούν οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται παγκοσμίως. Αυτές στη συνέχεια θα πρέπει να διαμορφωθούν σύμφωνα με τις ιδιαίτερες ανάγκες και χαρακτηριστικά του ελληνικού περιβάλλοντος, προκειμένου τελικά να διαμορφώσουν ένα ευρύτερο στρατηγικό σχέδιο μέσω του οποίου θα τονωθεί η ναυτική επιχειρηματικότητα και η γενικότερη εικόνα της ναυτιλίας στη χώρα.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό μέσω μετεγκατάστασης ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα αναμένεται να έχει τεράστιες ευεργετικές προοπτικές, αποτελώντας σημαντική ευκαιρία για την υιοθέτηση ενός νέου εξωστρεφή πρότυπου βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, την οποία καλείται η χώρα να εκμεταλλευτεί μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης της εγχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην ελληνική οικονομία μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την ικανοποίηση της ναυτιλιακής ζήτησης από εγχώριες πηγές, κάτι το οποίο απαιτεί την ενίσχυση του εγχώριου οικοσυστήματος που στηρίζει τη ναυτιλία. Η στροφή αυτή προς την εγχώρια αγορά θα περιορίσει σημαντικά την εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος μέσω του οποίου πληρώνονται οι υπηρεσίες που δεν παρέχονται

εγχώρια. Φυσικά, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη καινοτόμων συστημάτων, και διαδικασιών, τα οποία παρέχουν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες, όπως ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών ναυπήγησης/επισκευών. Με την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, αυτός ο κλάδος θα μπορέσει να αυξήσει σημαντικά τον αριθμό θέσεων εργασίας στην ελληνική οικονομία, ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης της ζήτησης από τους Έλληνες αλλά και τους ξένους εφοπλιστές.

Η προσέγγιση περισσότερων εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα μπορεί να επέλθει και μέσα από τη δημιουργία μίας δεξαμενής εκπαιδευμένων νέων ελλήνων ναυτικών, ενισχύοντας τις δυνατότητες εισόδου νέων ελλήνων εκπαιδευμένων ναυτικών στον κλάδο, κάτι το οποίο μέχρι σήμερα παρουσιάζει έντονες δυσκολίες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει μεγάλη προσφορά εργασίας. Συγκεκριμένα, η Ελ. Στατ. Αναφέρει ότι ο μέσος όρος εισαγωγής υπονηφίων στις σχολές ναυτικών ετησίως δεν ξεπερνά τα 1.350 άτομα, χωρίς μάλιστα να υπάρχουν διαθέσιμα αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με τα ποσοστά επιτυχίας και αποφοίτησης. Το γεγονός αυτό αναμένεται να δημιουργήσει πλήθος προβλημάτων στο άμεσο μέλλον, όπως είναι η μείωση των εσόδων του ταμείου του φορέα ασφάλισης από τις ασφαλιστικές εισφορές, με αποτέλεσμα αυτός να αδυνατεί να καλύψει τα έξοδα του, όπως είναι οι συντάξεις και οι νοσοκομειακές καλύψεις.

Παράλληλα, τα ναυτιλιακά γραφεία θα αδυνατούν να καλύψουν τις οργανικές θέσεις και να στελεχώσουν τμήματα διαχείρισης, ναυλώσεων και τεχνικών με έμπειρους ναυτικούς, επομένως θα αναγκαστούν να μεταφέρουν την έδρα εργασίας σε χώρες με μεγαλύτερη προσφορά εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, κάτι το οποίο θα προκαλέσει ευρύτερες απώλειες για την ελληνική οικονομία.

Ενδεικτικό της σημασίας που έχει το ζήτημα αυτό είναι το γεγονός ότι έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην εκπαίδευση ακόμα και χώρες με σαφώς μικρότερη επίδραση στην παγκόσμια ναυτιλία. Αναφέρεται μάλιστα ενδεικτικά ότι το Ηνωμένο Βασίλειο υιοθέτησε ένα πλάνο στρατηγικής εκπαίδευσης χάρη στο οποίο διπλασιάστηκαν οι νέοι που επιλέγουν τις ναυτικές ακαδημίες κατά τη χρονική περίοδο 2000 -2012, ενώ στη Δανία, οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί που διαθέτουν τουλάχιστον μία δεκαετή εμπειρία, έχουν τη δυνατότητα να εγγραφούν δωρεάν σε πανεπιστήμια, ακολουθώντας σχετικές σπουδές.

Για να ενισχυθεί η στροφή των υπονηφίων στην επιλογή για φοίτηση σε αυτές τις σχολές και τη ναυτική εκπαίδευση, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που εντοπίζονται στην υλικοτεχνική υποδομή των σχολών, να καλυφθούν οι ελλείψεις στο εκπαιδευτικό προσωπικό, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των σχολών λειτουργεί με έκτακτο προσωπικό, αλλά και να διασυνδεθούν οι σχολές με την αγορά και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Αν αυτό

επιτευχθεί, θα δημιουργηθούν ισχυρές βάσεις για μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου και οι εφοπλιστές θα πάνουν να στρέφονται σε αλλοδαπούς, ακόμα και στις θέσεις εργασίες που απαιτούν εξειδίκευση, για την κάλυψη της ζήτησης στα πλοία.

Σημαντικό βήμα πριν την εισαγωγή τους στις ναυτικές ακαδημίες είναι φυσικά και η διαμόρφωση μίας ναυτικής συνείδησης στους νέους, κάτι το οποίο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της ανάπτυξης ενός πλαισίου δράσης τόσο από την Πολιτεία όσο και από τον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Προτείνονται επομένως οι εξής δράσεις (Deloitte, 2011):

- Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και ανάδειξη της κοινωνικής της σημασίας μέσα από δράσεις που βελτιώνουν το κοινωνικό προφίλ του κλάδου.
- Καλλιέργεια και επικοινωνία των αρχών και των στόχων της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας με έμφαση στο σεβασμό προς το ανθρώπινο κεφάλαιο και τους ναυτικούς που διαχειρίζονται τα πλοία.
- Περαιτέρω ανάπτυξη των συνεργειών μεταξύ των ακαδημιών και διάφορων ναυτιλιακών εταιρειών, με σκοπό την άμεση τοποθέτηση των δοκίμων σε ενεργά πλοία για πρακτική άσκηση. Με τον τρόπο αυτό οι νέοι έρχονται σε επαφή με τις αληθινές απαιτήσεις του επαγγέλματος, αλλά και με τους μελλοντικούς τους εργοδότες.
- Ενίσχυση της μετεκπαίδευσης με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης παραγωγικότητας καθώς και την ασφαλή/φυσιολογική μετάβαση των ναυτικών στα γραφεία στην ξηρά.
- Υιοθέτηση σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων, με σκοπό την κατανόηση των απαιτήσεων/αναγκών των ναυτικών.
- Δημιουργία ενός ευνοϊκότερου συστήματος φορολόγησης των εισοδημάτων των ναυτικών.

Κρίσιμο σημείο για την προσέλκυση της διεθνούς ναυτιλίας αποτελεί η αποφυγή μίας δυσμενούς για τον κλάδο μεταβολής των φορολογικών ρυθμίσεων. Κάτι τέτοιο, όχι μόνο δε θα ευνοούσε, αλλά θα μπορούσε να προκαλέσει και έξοδο μεγάλου τμήματος του ελληνόκτητου στόλου προς το εξωτερικό.

Εντούτοις, με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, τη σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης για τουλάχιστον μια διετία, την επεξεργασία και την υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα, την εφαρμογή διαδικασιών ενίσχυσης της ναυτιλιακής εκπαίδευσης και τη σταθερότητα ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου, η προσέλκυση περαιτέρω ναυτιλιακών κεφαλαίων μπορεί να επιτευχθεί

ακόμα και μέσα στο χρονικό ορίζοντα μίας τριετίας, ωθώντας την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών και μετατρέποντας την Αττική σε ένα από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως.

Κατ' επέκταση, θα ευνοηθούν και οι υπόλοιποι κλάδοι της οικονομίας σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης πολύ σύντομα μετά την εφαρμογή των παραπάνω ενεργειών, δεδομένου του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στους.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, σαν αυτό που περιγράφεται παραπάνω, όπου θα δημιουργούνται βιώσιμες οδοί για την αποφυγή των εμποδίων του επιχειρείν, ευνοώντας κατά συνέπεια την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών θα δημιουργήσει σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέραν των άλλων. Συνέπεια των παραπάνω αποτελεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων (τροφοδοσία, συντήρηση πλοίων, ναυπήγηση και λοιπά) στην παγκόσμια αγορά, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ακόμα και της ναυτιλίας ξένων συμφερόντων, με τεράστια δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

- ❖ Βλάχος, Γ. (2000) ‘Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική’, Αθήνα: Σταμούλη
- ❖ Βλάχος, Γ. (2007) ‘Ναυτιλιακή Οικονομική’, Αθήνα: Σταμούλη.
- ❖ Θεοτοκάς, Ι. & Χαρλαύτη, Τ. (2007) ‘Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις’, Αθήνα: Αλεξάνδρεια.
- ❖ Παπαγιαννούλης, Κ. (2002) ‘Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία’, Αθήνα: Σταμούλη.

Μελέτες – Άρθρα

- ❖ Bragoudakis Z. & Panagiotou S. (2010) ‘Factors determining the receipts from maritime transports: the case of Greece, Bank of Greece’, *Economic Bulletin*, 34, <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/econbull201009.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 18/02/2015.
- ❖ China Briefing (2007) ‘Throughput capacity of Chinese ports to hit 8 billion tons by 2010’, <http://www.china-briefing.com/news/2007/05/23/throughput-capacity-of-chinese-ports-to-hit-8-billion-tons-by-2010.html>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Clarkson Research Services (2012a) ‘Dry Bulk Trade Outlook’ **18** (5).
- ❖ Deloitte (2011) ‘Challenge to the industry, Securing skilled crews in today's marketplace’, <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/dttl-er-challengeindustry-08072013.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 20/02/2015.
- ❖ Drewry (2012) ‘Drewry's Top Ten Global Terminal Operators’, <http://www.drewry.co.uk/news.php?id=232>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Department for Transport (2015) ‘Maritime Growth Study: keeping the UK competitive in a global market, Call for Evidence’ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/396607/dft-maritime-growth-study-2a-web.pdf, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Ecorys (2012) ‘Study on Blue Growth and Maritime Policy within the EU North Sea Region and the English Channel, Annex III D - Sector Analysis - Deep Sea Shipping’

<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/Annex%20III%20D%20-%20Final%20Sector%20Analysis%20deep%20sea%20shipping.pdf>,

τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.

- ❖ HM Revenue and Customs (HMRC) (2013) ‘Overseas Trade Statistics’ <https://www.uktradeinfo.com/Statistics/NonEUOverseasTrade/AboutOverseastradeStatistics/Pages/AboutOverseasTradeData.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Kasimati E. & Veranos N. (2011) ‘Contributing of the Greek merchant fleet in the Greek economy: evaluation and policy suggestions’, *Center of Planning and Economic Research, Greek Economic Outlook*, 16, <http://www.kepe.gr/index.php/el/>, τελευταία επίσκεψη: 18/02/2015.
- ❖ NL_Agency (2011) ‘China - Shipping, Shipbuilding and Yachts Industries’, <http://china.nlabassade.org/binaries/content/assets/postenweb/c/china/zaken-doen-in-china/sectoren/scheepsbouw/scheepsbouw-fiche>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Oxford Economics (2013α) ‘The economic impact of the UK Maritime Services Sector’ (European Community Shipowners’ Associations), http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/c9/ea/c9ea03a4-2344-43ee-bb60-dc5386e3c08c/economic_impact_of_uk_maritime_services_sector_-_feb_2013_including_regional.pdf, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Oxford Economics (2013β) ‘The economic impact of the marine and maritime sector on the UK in 2012’, <https://connect.innovateuk.org/documents/2800720/3676337/Economic%20impact%20of%20the%20marine%20and%20maritime%20sector%20in%202011-12> τελευταία επίσκεψη: 09/03/2015.
- ❖ Oxford Economics (2014) ‘The economic value of the EU shipping industry’, ECSA (European Community Shipowners’ Associations), <http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/Oxford-Economics-ECSA-Report-FINAL.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Prandeka, M. & Zarkos, V. (2014) ‘The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy’. *Economy and Markets*, 9 (5).
- ❖ Reve, T. (2012) ‘The Transformation of the Norwegian Maritime Industry to a Global Maritime Knowledge Hub’. Paris: OECD Workshop. <http://www.oecd.org/sti/ind/9%20Reve%20-%20BI%20-%2029Nov2012.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.

- ❖ UNCTAD (2013a) *‘Trade and Development Report, 2013’*, United Nations publication, UNCTAD/TDR/2013. New York and Geneva, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2013_en.pdf, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015
- ❖ UNCTAD (2013b) *‘Review of Maritime Transport 2013’*, New York and Geneva: United Nations
- ❖ Zhao, R. (2013) *‘The role of the ocean industry in the Chinese national economy: An input-output analysis’*, Monterey Institute of International Studies: Monterey, CA. http://www.miis.edu/media/view/32499/original/zhao_roleoftheoceanindustry2013.pdf, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ ΓΣΕΕ (2013) *‘Η ελληνική οικονομία και η απασχόληση, Ετήσια Έκθεση 2013’*, <http://www.inegsee.gr/wp-content/uploads/2014/02/files/ekthesh-15email.pdf#page=1&zoom=auto,-12,794>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2014) *‘Ετήσια Έκθεση 2013-2014’*, <http://www.mywaypress.gr/wp-content/uploads/2014/05/UGS-ANNUAL-REPORT-2013-2014.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ IOBE (2013) *‘Η Συμβολή Της Ποντοπόρου Ναυτιλίας Στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις Και Προοπτικές’*, <http://www.nee.gr/downloads/199IOBE%20JAN%202013.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Νόμος 1880/1951, τροποποιημένος εκ του Αναγκαστικού Νόμου 465/1968.

Internet Sites

- ❖ Baltic Exchange (2015) <http://www.balticexchange.com/>
- ❖ Europa (2014) *‘Norway, Trade picture’* <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/norway/>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Eurostat <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&language=en&pcode=tipsii30>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Eurostat (2015a) *‘Maritime transport of goods - quarterly data’* http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.

- ❖ Eurostat (2015b) *‘Unemployment rate - annual data’*, <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&pcode=tipsun20&language=en>, τελευταία επίσκεψη: 16/02/2015.
- ❖ Global Connections (2013), <https://globalconnections.hsbc.com/global/en>
- ❖ Petrofin Research <http://www.petrofin.gr/en-gb/Default.aspx>
- ❖ Vereinigung Hamburg Schiffsmakler und Schiffsagenten (2015) <http://www.vhss.de/>
- ❖ ΕΛ. ΣΤΑΤ. <http://www.statistics.gr/>
- ❖ Τράπεζα της Ελλάδος (2015α), *Ισοζύγιο Πληρωμών*, <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Τράπεζα της Ελλάδος (2015), *Το Εμπορικό Ισοζύγιο* <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/commercial.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 15/02/2015.
- ❖ Ministry of Trade and Industry, Republic of Singapore (2013), *Economic Survey Of Singapore 2012*, http://www.mti.gov.sg/ResearchRoom/SiteAssets/Pages/Economic-Survey-of-Singapore-2012/FullReport_AES2012.pdf τελευταία επίσκεψη: 09/03/2015.