

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

**Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 ΚΑΙ ΠΩΣ
ΕΠΗΡΕΑΣΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Μάλιου Ανδριανή

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης
του Πανεπιστημίου Πειραιώς για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην
Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική.

Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2017

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
«ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY»

HOW THE FINANCIAL CRISIS IN 2008 AFFECTED
GREEK SHIPPING

By

Maliou Andriani

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy.

Piraeus, Greece, September 2017

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική» του Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιά. Σε αυτό το σημείο αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες σε ορισμένους ανθρώπους, η συμβολή και η συμπαράσταση των οποίων ήταν πολύτιμη και καθοριστική στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον Καθηγητή και επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας κύριο Σαμπράκο Ευάγγελο για την καθοδήγηση, τις πολύτιμες συμβουλές και παρατηρήσεις επί της οργάνωσης, της δομής και του περιεχομένου της παρούσας εργασίας.

Το μεγαλύτερο ευχαριστώ το οφείλω στους γονείς μου, τον πατέρα μου Ευάγγελο και τη μητέρα μου Ευγενία, οι οποίοι υπήρξαν ανεκτίμητο στήριγμα για μένα, σε κάθε στάδιο της ζωής μου, και στους οποίους οφείλω όλη τη διαδρομή των σπουδών μου μέχρι σήμερα. Η πίστη τους στις δυνατότητες μου, η στήριξη όλων των επιλογών μου, αλλά και η αμέριστη συμπαράστασή τους κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην επιτυχή διεκπεραίωση της.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την υπόλοιπη οικογένεια μου, που είναι δίπλα μου όλα αυτά τα χρόνια, για την στήριξη και την παρουσία τους, η οποία ομορφαίνει τη ζωή μου.

ΠΩΣ Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 ΕΠΗΡΕΑΣΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Περίληψη

Λέξεις- Κλειδιά: Χρηματοοικονομική Κρίση, Διεθνής Ναυτιλία, Ελληνική Ναυτιλία, Χρηματοδότηση, Εμπορεύματα, Μεταφορές.

Κύριο αντικείμενο μελέτης στην παρούσα εργασία αποτελεί η ελληνική ναυτιλία και η επίδραση που άσκησε σε αυτήν η παγκόσμια και ελληνική χρηματοοικονομική κρίση. Στόχος της μελέτης είναι η καταγραφή και αξιολόγηση των επιδράσεων της οικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία, καθώς και η καταγραφή του τρόπου αντίδρασης των επιχειρηματιών της ναυτιλίας στις επιπτώσεις αυτές.

Η δομή της παρούσας μελέτης αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και στην παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929 που στιγμάτισε την οικονομία, αλλά και στη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή οικονομία, ενώ παρουσιάζεται στην ίδια ενότητα και το ισχύον φορολογικό καθεστώς. Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικότερα η χρηματοπιστωτική κρίση και οι επιπτώσεις της, τόσο στη διεθνή ναυτιλία όσο και στην Ελλάδα. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στη χρηματοδότηση. Γίνεται αναφορά στους ναυτιλιακούς κύκλους, δίνοντας έμφαση στην εξεύρεση κεφαλαίων αναλύοντας τις μορφές χρηματοδότησης, καθώς και τα προβλήματα που η κρίση έχει επιφέρει και στον τομέα αυτό. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται παρουσίαση των τρόπων αντιμετώπισης της ναυτιλιακής κρίσης και των προοπτικών της ελληνικής ναυτιλίας.

HOW THE FINANCIAL CRISIS IN 2008 AFFECTED GREEK SHIPPING

Abstract

Key terms: Financial Crisis, International Shipping, Greek Shipping, Finance, Merchandise, Transportation

Main object of the present study is Greek Shipping and the effects that suffered by the financial crisis. The aim of this work is to record and evaluate the impact of the economic crisis in Greek Shipping, as well as recording the reaction of the shipping industry's businessmen at its effects.

This study consists of four chapters. In the first chapter we present the history of the Greek shipping industry and the global economic recession of 1929 that marked global economy as well as the contribution of Greek shipping to the national economy. Also, the present tax regime is presented in the same section.

Second chapter refers in detail at the financial crisis in international and national shipping. The third section deals with the financing. Reference is made in shipping circles, emphasizing the fundraising analyzing forms of funding, as well as the problems that crisis has caused to that sector, too. Finally, at the fourth chapter, we represent the ways of dealing with the maritime crisis as well as the prospects of Greek Shipping.

Περιεχόμενα

Περίληψη	ix
Abstract	xi
Εισαγωγή	1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1. Ιστορική Αναδρομή	2
1.2. Σημαντικότητα Ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία	8
1.3. Συμβολή Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία	9
1.4. Φορολογικό καθεστώς	14
1.4.1. Φορολόγηση Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν. 27/1975)	14
1.4.2. Μειώσεις Φόρου και Εισφοράς Λόγω Αργίας Πλοίου	15
1.4.3. Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μετά την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975 και Προσαύξηση Φόρου σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Ν.4336/2015	16
1.4.4. Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975	18
1.4.5. Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975	19
1.4.6. Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας	20
1.4.7. Φορολογία Πλοίων υπό Ξένη Σημαία	22
1.5. Η Ναυτιλία πριν την κρίση	24
1.5.1 Αριθμός Πλοίων	24
1.5.2. Μεταβολή ηλικίας των πλοίων	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

2.1. Οι επιπτώσεις της κρίσης στη Διεθνή Ναυτιλία	26
2.2. Επιπτώσεις στις Διεθνείς Χρηματοπιστωτικές και Ναυτιλιακές Αγορές	28
2.3. Επιπτώσεις της κρίσης στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία	29
2.3.1. Κύρια χαρακτηριστικά	29
2.3.2. Θαλάσσιοι μεταποιητικοί τομείς	32
2.3.3. Επιβάτες και Εμπορεύματα	33
2.3.4. Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών	34
2.3.5. Εξωκοινοτικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	35
2.4. Οι αιτίες της ελληνικής κρίσης	36
2.5. Επιπτώσεις στη ναυτιλία	38

2.5.1. Οι επιπτώσεις των Capital Controls	40
2.5.2. Στην πρώτη θέση διεθνώς	41
2.5.3. Η ελληνική ναυτιλία με αριθμούς	41
2.5.4. Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων	42
2.5.5. Ανανέωση στόλου	43
2.5.6. Αγοραπωλησίες και Παραδόσεις Πλοίων	43
2.6. Επιπτώσεις στην απασχόληση και την εθνική οικονομία	44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

3.1 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας στην Ελλάδα πριν την κρίση	46
3.1.1. Μέγεθος Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων	47
3.2. Ναυτιλιακοί κύκλοι	49
3.3. Μορφές Χρηματοδότησης	51
3.4. Προβλήματα Χρηματοδότησης λόγω Κρίσης	54
3.4.1. Διαχείριση δανείων	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

4.1. Προτάσεις πολιτικής	57
4.1.1. Δημιουργία κινήτρων για προσέλκυση εφοπλιστών	58
4.1.2. Ικανοποίηση της ζήτησης για αναλώσεις της ναυτιλίας από εγχώριες πηγές	58
4.1.3. Δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών	58
4.1.4. Ανάπτυξη και Προώθηση του Κέντρου Ναυτιλίας Αττικής	60
4.2. Προοπτικές Ελληνικής Ναυτιλίας	61
4.3. Προοπτικές Παγκόσμιας Ναυτιλίας	63

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	69

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1. Συμβολή κλάδου θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία	10
Πίνακας 1.2. Συγκριτική Εξέλιξη των Εισπράξεων από τη Ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (σε εκατ. Ευρώ)	10
Πίνακας 1.3. Φόρος Πλοίου Α' Κατηγ. Νηολογηθέντων μετά την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975	16
Πίνακας 1.4. Κλιμάκια Ολικής Χωρητικότητας σε κόρους με το ν. 27/1975	17
Πίνακας 1.5. Εισφορά Πλοίου Α' Κατηγ. Νηολογηθέντων πριν την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975	19
Πίνακας 1.6. Κλιμάκια Ολικής Χωρητικότητας σε κόρους πριν το ν. 27/1975	20
Πίνακας 1.7. Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας	20
Πίνακας 2.1. Έλλειμμα/ Πλεόνασμα Γενικής Κυβέρνησης (ως % ΑΕΠ)	36

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1. Καθαρές κατά κεφαλήν εισπράξεις από τη ναυτιλία, 2007	11
Διάγραμμα 1.2. Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία	12
Διάγραμμα 2.1. Απασχόληση στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στον κλάδο των μεταφορών, 2010	31
Διάγραμμα 2.2. Παραγωγή Ναυτιλιακού Μεταποιητικού Τομέα κατά κύριες δραστηριότητες-ΕΕ, 2008-2011	32
Διάγραμμα 2.3. Συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2002-2010 (σε χιλ. τόνους)	33
Διάγραμμα 2.4. Αριθμός μετακινούμενων επιβατών δια θαλάσσης στην ΕΕ, 2002-2010 (σε χιλ. άτομα)	34
Διάγραμμα 2.5. Εξωκοινοτικό Εμπόριο μέσω θαλάσσιων μεταφορών, 2000-2011	35
Διάγραμμα 2.6. Στόλος σε dwt, Ιανουάριος, 2016	41
Διάγραμμα 2.7. Οι 10 κορυφαίοι Εμπορικοί Στόλοι Παγκοσμίως	42
Διάγραμμα 3.1. Ελληνικά χαρτοφυλάκια Ναυτιλιακών Τραπεζών από το 2001 (σε εκατ. \$)	48

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένας από τους σημαντικότερους επιχειρησιακούς τομείς στη διεθνή οικονομία, είναι η ναυτιλία η οποία περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και μετακινήσεις και αποτελεί το σύνολο της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η ναυτιλία συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας οικονομίας καθώς μέσω αυτής διακινείται ένα πολύ μεγάλο ποσοστό καταναλωτικών αγαθών και βιομηχανικών προϊόντων ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει καθοριστικά και στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Ειδικότερα στην Ελλάδα, μια χώρα με ναυτική και ναυτιλιακή παράδοση, η εξέλιξη και η ανάπτυξη της ναυτιλίας, σε επιχειρηματικό επίπεδο, έχει εμφανείς και σημαντικές επιδράσεις στο εισόδημα, την απασχόληση και στο ισοζύγιο πληρωμών.

Η ελληνική ναυτιλία, ξεκίνησε να αναπτύσσεται επιχειρηματικά κατά το 19^ο αιώνα και από τότε πέρασε μέσα από ποικίλες και διαρκείς διακυμάνσεις μέχρι να λάβει τη μορφή που έχει σήμερα. Σε ένα διεθνές περιβάλλον διαρκώς μεταβαλλόμενο και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, η ελληνική ναυτιλία έχει καταφέρει να διατηρήσει την ισχύ της ανά τον κόσμο και συνεχίζει να συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας.

Η χρηματοπιστωτική κρίση που εκδηλώθηκε πριν μια δεκαετία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, έπληξε τη διεθνή αγορά, μειώνοντας σε έναν βαθμό τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, επηρεάζοντας παράλληλα και τη ναυτιλία, καθώς μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης.

Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί την ηγετική της θέση στο χώρο, διαθέτοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως, κατέχοντας τη πρώτη θέση στις παραγγελίες εξοπλισμού και στις επενδύσεις, ενώ παράλληλα συνεχίζει να σχεδιάζει στρατηγικές που της επιτρέπουν να επιβιώνει στο δύσκολο αυτό οικονομικό περιβάλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

1.1. Ιστορική Αναδρομή

Παρά την ελαχιστοποίηση των αποστάσεων και του χρόνου μεταφοράς που έχουν επιτευχθεί μέσω της αεροπλοΐας, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι οι πιο σημαντικές, τουλάχιστον όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων. Για τον λόγο αυτό η επενδυτική δραστηριότητα στα πλοία συνεχίζει να αυξάνεται, ενώ παράλληλα γίνονται συνεχείς βελτιώσεις των λιμανιών, του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεών τους.

Η Ελλάδα είναι μια κατεξοχήν ναυτική χώρα. Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν σε όλη την ιστορία της υπήρξε ο κυρίαρχος τομέας διεθνοποίησης της ελληνικής οικονομίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σήμερα εκτός από τη συμβολή της στην εθνική οικονομική ανάπτυξη συμβάλλει και στην εθνική ασφάλεια, δεδομένου ότι ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει τη νησιωτική Ελλάδα με την ηπειρωτική χώρα. Ως θεσμός, έχει επίσης και ισχυρό ρόλο στην Ευρώπη, καθώς με το μέγεθος και την ποικιλία των εμπορικών δραστηριοτήτων της συντελεί με ποσοστό περίπου 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος δραστηριοποιείται σημαντικά και στο διεθνές στερέωμα, δεδομένου ότι κατέχει το 10% περίπου του παγκόσμιου στόλου και η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας που η Ελλάδα έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας ο ανταγωνισμός μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας για τον έλεγχο της ανατολικής μεσογειακής λεκάνης και ιδιαίτερα τον 18ο αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία αυξάνεται γρήγορα σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, εκμεταλλευόμενη εκτός των άλλων τη ρωσική παρέμβαση στον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας και τη Γαλλική Επανάσταση. Στο τέλος του 18ου αιώνα

οι Έλληνες παίρνουν τη θέση των Γάλλων στην Ανατολή και ανταγωνίζονται με επιτυχία τους Αγγλους. Ανάπτυξη του εμπορίου γνωρίζει η Ύδρα ενώ ακολουθούν οι Σπέτσες και τα Ψαρά.

Το 1813 συγκεκριμένα, τα κυριότερα ελληνικά λιμάνια φιλοξενούσαν 615 πλοία χωρητικότητας 153.580 τόνων, εξοπλισμένων με 5.878 πυροβόλα, δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία έπρεπε να είναι εξοπλισμένα λόγω του κινδύνου των πειρατών και με συνολικό πλήρωμα 35.526 ναυτών (Χαρλαύτη, 2001).

Τον 19^ο αιώνα κυρίως, έγιναν και πολλά έργα για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών, όπως του Πειραιά, του Ναυπλίου, του Άστρους, της Κορώνης, του Κατάκολου, της Κυλλήνης, της Πάτρας, της νέας Κορίνθου, της Σύρου, της Άνδρου, της Τήνου, της Νάξου, των Καλαμών, του Μεσολογγίου, του Γαλαξιδίου, της Σάμου, του Αργοστολίου, της Λευκάδας και της Ζακύνθου. Οι λιμενικές αρχές παράλληλα, εισέπρατταν λιμενικά τέλη, υγειονομικά, προξενικά, επί φορτίου, πρωτόκολλα, πιστοποιητικά κ.α.

Στη συνέχεια, το 1823 τα Ιόνια νησιά διέθεταν 119 μεγάλα ιστιοφόρα, 107 μικρότερα, 49 μικρά και 69 αλιευτικά σκάφη. Το 1828 η Κεφαλονιά υπερείχε των Ιόνιων νησιών με 300 πλοία το καθένα με 20-30 άτομα ως πλήρωμα, με την ταυτόχρονη αποδυνάμωση των ιστιοφόρων έναντι των ελικοκίνητων πλοίων με σκοπό να διατηρήσει την υπεροχή της.

Στην περίοδο μετά την επανάσταση, η ελληνική ναυτιλία ήταν ο μοναδικός επιχειρηματικός τομέας της χώρας που κατόρθωσε γρήγορα να ανακτήσει επανακάμψει, εφόσον κατάφερε να μην επηρεάζεται από τα πολυάριθμα εσωτερικά προβλήματα που καθυστέρούσαν την ανάπτυξη άλλων οικονομικών κλάδων (Polemis, 2007).

Το έτος 1853 τα ελληνικά πλοία είχαν την πρώτη θέση σε ό,τι αφορά στον όγκο των μεταφορών (967.000 τόνους), δεύτερα τα αγγλικά (505.000 τόνους), τρίτα τα ρωσικά (335.000 τόνους) και τέταρτα τα γαλλικά (70.000 τόνους). Η άνοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οφείλεται ακόμα, εκτός από το δραστήριο εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα και στο χαμηλό κόστος ανά τόνο το οποίο στοίχιζε στην Ελλάδα 124 φράγκα ενώ στα γαλλικά ναυπηγεία 328 φράγκα. Μετά τη ναυτιλιακή κρίση του 1848-1852, η ελληνική ναυτιλία συνέχισε τους αναπτυξιακούς ρυθμούς της και τα ελληνικά πλοία ανταγωνίζονταν τα πλοία των άλλων ισχυρών δυνάμεων. Οι Γάλλοι, στην προσπάθειά τους να μειώσουν τον ανταγωνισμό, το 1850 κατηγόρησαν τα ελληνικά πλοία ως

αναξιόπιστα. Παρόλα αυτά η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν πτοήθηκε και συνέχισε την ανοδική της πορεία (Hale, 2009). Η επόμενη δυσφήμιση προέκυψε εκ μέρους της Αγγλίας, η οποία κατηγόρησε ως επικίνδυνη την πλεύση των ελληνικών πλοίων στις θάλασσες. Εν τούτοις, η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να ξεπεράσει και αυτό το εμπόδιο (Χαρλαύτη, 2001).

Το νέο κράτος που συγκροτήθηκε από την εποχή της Κυβέρνησης Καποδίστρια, της Αντιβασιλείας και στα πρώτα χρόνια της Βασιλείας του Όθωνα, εξέδωσε νομοθεσία που αφορούσε την Εμπορική Ναυτιλία, με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξή της. Συγκεκριμένα το 1828 συστάθηκε ο πρώτος Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ συγχρόνως ο Σπυρίδωνας Τρικούπης αναλαμβάνει και την νεοσύστατη Γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού Ναυτικού (Βερναρδάκης, 2001).

Ένα σημαντικό πρόβλημα που έπρεπε να επιλύσει η, επί των Ναυτικών, Γραμματεία, οι Έλληνες Πρόξενοι και οι Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν η διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών που βρίσκονταν ακόμη σε Τουρκοκρατούμενα εδάφη. Νησιά όπως η Χίος, η Μυτιλήνη και η Σάμος αλλά και λιμάνια όπως η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδας, δεν είχαν ακόμη απελευθερωθεί.

Το 1930 (μετά την παγκόσμια κρίση) η Ελλάδα βρίσκεται πλέον στη 10η θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας- grt gross registered tonnage). Η ηλικία βέβαια των πλοίων είναι μεγάλη, αφού στη συντριπτική τους πλειοψηφία είναι άνω των είκοσι ετών και κατά συνέπεια τα κόστη τους αυξημένα. Παρόλα αυτά, ο ελληνικός στόλος είχε παρουσία στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, μεταφέροντας κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία και ζάχαρη. Τα ελληνικά πλοία δραστηριοποιούνται ακόμα και στις παραποτάμιες μεταφορές του Καναδά, με το φορτηγό πλοίο «Ευγενία Εμπειρικού» να εγκαινιάζει την έναρξη της εαρινής ναυσιπλοΐας στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου του Κεμπέκ το 1931. Ιδιαίτερη δραστηριότητα εμφάνιζαν τα ελληνικά πλοία στο Δούναβη, όπου η ελληνική σημαία βρισκόταν πρώτη στο πίνακα κινήσεως, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και από άποψη χωρητικότητας, ενώ με μεγάλη διαφορά ακολουθούσε η ιταλική και η αγγλική σημαία. Τα ποντοπόρα ελληνικά πλοία εκτελούσαν δρομολόγια στην Βόρεια και Νότια Αμερική, αλλά και στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο με ιδιαίτερη παρουσία στη Μαύρη Θάλασσα, τη Ρουμανία, την Αγγλία, την Φινλανδία, την Κούβα, τη Χιλή και τη Ρωσία. Το 1934 η ελληνική

ναυτιλία επεκτείνεται στις αγορές της Άπω Ανατολής με τη ναύλωση φορτηγών της για τις χώρες αυτές. Περισσότερα από 25 ελληνικά πλοία είχαν ναυλωθεί το 1935 από ιαπωνικές εταιρείες.

Ωστόσο, τα κεφάλαια για τη δανειοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η χώρα υστερούσε μέχρι το 1960, οπότε η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας, ακολουθούμενη από άλλες Τράπεζες και ιδιαίτερα της Citibank. Το 1931 αποφασίζεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η ίδρυση Ελληνικού Ασφαλιστικού Οργανισμού, γεγονός που αποτέλεσε το πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης ελληνικών ναυτασφαλειών. Ο πρώτος φορέας ναυτασφάλισης θεσπίστηκε το 1939 και άρχισε να λειτουργεί το 1940 με την έναρξη του πολέμου. Το ίδιο έτος ιδρύθηκαν και άλλες ασφαλιστικές εταιρείες.

Η παλαιότητα των ελληνικών πλοίων όμως, συνεπαγόταν και υψηλά ασφάλιστρα που επέβαλλαν οι αγγλικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί στον ελληνικό στόλο. Το 1934 επί σύνολο 577 ελληνικών πλοίων, 104 είχαν ηλικία άνω των 30 ετών. Εκτιμάται ότι μόνο το 6% περίπου του ελληνικού στόλου είχε ηλικία μικρότερη από 15 έτη το 1937, έναντι αντίστοιχου ποσοστού 45% για τον παγκόσμιο στόλο.

Το 1935 διαλύθηκε η «Εθνική Ατμοπλοΐα» και συστάθηκε η πρώτη ελληνική εταιρεία τακτικών γραμμών, η «Ελληνική Α.Ε.», εφόσον οι τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας στρέφονται προς τακτικά δρομολόγια τόσο για τα φορτηγά πλοία όσο και για τα επιβατικά, με τακτικές γραμμές στη Μεσόγειο. Το 1937 η «Ελληνική Α.Ε.» του Π. Καλλιμανόπουλου αύξησε τα δρομολόγια της με νέες γραμμές προς Αίγυπτο, Παλαιστίνη και Συρία, ενώ το 1939 συστάθηκε η νέα εταιρεία «Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές (ΕΛΜΕΣ)».

Την 1η Σεπτεμβρίου 1939 ο Χίτλερ εισέβαλε στην Πολωνία και ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκίνησε, με θετικές αρχικά συνέπειες για την ναυλαγορά (freight market), όχι όμως για τα πλοία και τους ναυτικούς της ελληνικής ναυτιλίας. Το έτος αυτό συστάθηκε ο Ασφαλιστικός Οργανισμός Κινδύνων Πολέμου (ΑΟΚΠ) για τους Έλληνες ναυτικούς και ορίστηκαν τα πολεμικά επιδόματα. Απαγορεύτηκε η πώληση πλοίων στο εξωτερικό, ενώ το επόμενο έτος ο ΑΟΚΠ αρχίζει τις εργασίες του και οι υπηρετούντες στα ελληνικά πλοία επιστρατεύονται. Το 1940 ιδρύθηκε και ο «Αλληλασφαλιστικός Συνεταιρισμός Πλοιοκτητών Πειραιώς και Νήσων» και στο Λονδίνο άρχισε

να λειτουργεί ασφαλιστική εταιρεία, η «The Oceanic and Mediterranean Insurance» που δημιουργήθηκε από Έλληνες πλοιοκτήτες. Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1960, θα συσταθεί ο Ελληνικός Αλληλασφαλιστικός Οργανισμός (The Hellenic Mutual War Risk Association Ltd).

Οι απώλειες στα χρόνια του πολέμου τόσο για το παγκόσμιο όσο και τον ελληνικό εμπορικό στόλο ήταν τεράστιες. Περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων είχαν καταστραφεί. Οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν να παρουσιάσουν μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων, με συνολική χωρητικότητα 500.000 τόνους. Το 1946 παρουσιάστηκε μια σημαντική ευκαιρία με την απόφαση της κυβέρνησης των ΗΠΑ να πωλήσει 4.500 κρατικά πλοία, μεταξύ των οποίων και φορτηγά “Liberties”, χωρητικότητας 7.500 τόνων. Οι Έλληνες εφοπλιστές με την μεσολάβηση της ελληνικής κυβέρνησης κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 από αυτά τα πλοία σε συμφέρουσες τιμές, ενώ το 1947 αποκτήθηκαν και επτά πετρελαιοφόρα. Το 1948 το Αμερικάνικο Κογκρέσο απαγόρευσε άλλες πωλήσεις σε ξένες χώρες ενώ την ίδια χρονιά ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 835 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,3 εκατ. κ.ο.χ., από τους οποίους μόνο οι 1,3 εκατ. κ.ο.χ. ήταν υπό ελληνική σημαία (Βερναρδάκης, 2001).

Κατά την περίοδο 1951-1960 οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατασκεύαζαν μεγάλα, για την εποχή, δεξαμενόπλοια σε ιαπωνικά ναυπηγεία των 24.000 τόνων που είχαν μηχανές diesel και κόστιζαν 2.750.000 δολάρια το καθένα. Το 1952, ο Σταύρος Νιάρχος κατασκεύασε δύο πετρελαιοφόρα 44.000 τόνων σε αγγλικά και αμερικάνικα ναυπηγεία αντίστοιχα και χαρακτηρίστηκε από τον αμερικάνικο τύπο ως ο μεγαλύτερος παγκοσμίως εφοπλιστής. Το 1956, πάλι ο ίδιος, καθελκύνει δύο από τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια παγκοσμίως, το καθένα 57.818 τόνους. Στην ναυτιλιακή δραστηριότητα, έντονη ήταν και η παρουσία του Αριστοτέλη Ωνάση. Οι δύο συγκεκριμένοι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να διαφοροποιήσουν τις δραστηριότητές τους, ο μεν πρώτος βρίσκει διέξοδο στη κατασκευή πλοίων ιδρύοντας τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ενώ ο δεύτερος σε άλλο είδος μεταφορών, τις εναέριες, ιδρύοντας την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Οι πέντε ισχυρότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες και ο αντίστοιχος στόλος που κατείχε ο καθένας το 1957, ήταν ο Σταύρος Νιάρχος (75 πλοία 2,09 εκατ. Dwt), η Οικογένεια Γουλανδρή (84 πλοία 1,83 εκατ. Dwt), ο Μανώλης Κουλουκουντής (90 πλοία 1,63 εκατ. Dwt), ο Αριστοτέλης Ωνάσης (65 πλοία 1,58 εκατ. Dwt) και ο Σταύρος Λιβανός (79 πλοία 1,48 εκατ. Dwt), (dwt-dead weight

tonnage=πόσους τόνους φορτίου, καυσίμων και νερού μπορεί να μεταφέρει το σκάφος μέχρι να φτάσει στην επιτρεπόμενη γραμμή φόρτωσης) (Γουλιέλμος, 2003).

Τη δεκαετία του 1960 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ακολούθησαν μια συντηρητική πολιτική επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους. Η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθήθηκε μετά το 1967 ενίσχυσε το κύμα επιστροφής των πλοίων στην ελληνική σημαία και τόνωσε την εθνική οικονομία με την ευεργετική εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Παράλληλα το λιμάνι του Πειραιά εξελισσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Το 1974, η μεγάλη μείωση στις εξαγωγές αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν και ανέστειλαν τις δραστηριότητες των πετρελαιοφόρων και αργότερα των φορτηγών. Έτσι μετά το 1975 οι Έλληνες εφοπλιστές βρέθηκαν μέσα στη δίνη της γενικής αστάθειας και της διεθνούς οικονομικής ανισορροπίας. Για να επιβιώσουν έπρεπε να καταφύγουν σε ανοιχτά νηολόγια, όπου είχαν την ευχέρεια να χρησιμοποιούν φθινό ξένο προσωπικό, μειώνοντας δραστικά τα ναυτεργατικά κόστη. Έτσι εξηγείται η μαζική έξοδος των πλοίων από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου από 42 εκατ. κ.ο.χ. το 1981 σε λιγότερα από 20 εκατ. το 1988. Η δεκαετία του 1980 σηματοδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμφύσησαν στην Κοινότητα ένα νέο πνεύμα φιλελευθερισμού και έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκε το 1986.

Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε, με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία. Παράλληλα όμως οι λίστες παραγγελιών στα ναυπηγεία ανά την υφήλιο αυξάνονταν συνεχώς, με αποτέλεσμα το 1996 η αγορά να μην μπορεί πλέον να απορροφήσει τον όγκο των νέων κατασκευών. Ταυτόχρονα, η κατάρρευση των οικονομιών της Άπω Ανατολής έπληξε και το θαλάσσιο εμπόριο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν στην περίοδο αυτή, προτίμηση κυρίως στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων προκειμένου να ανανεώσουν το στόλο τους. Στη σύγχρονη εποχή, όπου οι ανακατατάξεις και οι νομοθετικές και φορολογικές ρυθμίσεις διαρκώς μεταβάλλονται, η ελληνική ναυτιλία προσπαθεί να επιβιώσει μέσα σε αβέβαιο κλίμα, όπου οι συνθήκες είναι ευμετάβλητες. Η ιστορία ωστόσο καταδεικνύει πως η ελληνική ναυτιλία έχει την ικανότητα να επιβιώνει έστω και εντός αντίξοων συνθηκών.

1.2. Σημαντικότητα Ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία

Η βιομηχανία της ναυτιλίας σαφώς διέπεται από ρυθμιστικούς κανόνες και κανονιστικό πλαίσιο, όπως όλες οι βιομηχανίες και τα οικονομικά συστήματα. Για να γίνει περισσότερο σαφές το μέγεθος και η σημαντικότητα της βιομηχανίας της ναυτιλίας πρέπει να είναι γνωστοί οι βασικοί μηχανισμοί που κάνουν την αγορά αυτή να λειτουργεί. Η αγορά της ναυτιλίας απασχολεί μια μεγάλη ομάδα εργαζομένων, διαφόρων ειδικοτήτων, πλοιοκτήτες, μεσίτες πλοίων, ναυπηγούς και τραπεζίτες, που κάθε χρόνο είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά χιλιάδων εκατομμυρίων τόνων εμπορεύματος. Για την Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί το μεγαλύτερο βιομηχανικό κλάδο και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία είναι μία από τις ισχυρότερες βιομηχανίες.

Γενικότερα, το θαλάσσιο εμπόριο είναι στην κορυφή της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Επηρεάζει και επηρεάζεται από όλα τα μεγάλα οικονομικά γεγονότα. Στην περίπτωση ενός σημαντικού παγκόσμιου γεγονότος, όπως η πυρηνική καταστροφή στη Ρωσία ή η αλλαγή της τιμής του πετρελαίου, κύριο μέλημα των πλοιοκτητών είναι να υπολογίσουν τον αντίκτυπο που θα έχει στην αγορά της ναυτιλίας. Για τον παραπάνω λόγο δεν μπορούμε να αγνοήσουμε την επίδραση που ασκεί η πολιτική στη ναυτιλία αλλά και τη στρατηγική σημασία της ίδιας στα παγκόσμια δρώμενα. Όσο αυξάνεται η παγκοσμιοποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, τόσο η βιομηχανία της ναυτιλίας εξελίσσεται σε εργαλείο για την ανάπτυξη του εμπορίου. Αν θέλει κανείς να κατανοήσει τις οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την ανάπτυξη στην αγορά της ναυτιλίας, θα πρέπει να δεχτεί την αμφίδρομη αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης της ναυτιλίας και της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Η άποψη ότι η ναυτιλία είναι καταλυτικός παράγοντας στην οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου δεν αποτελεί μία νέα παραδοχή. Για παράδειγμα ο Adam Smith (1776), για πολλούς ο πατέρας των σύγχρονων οικονομικών, θεωρούσε ότι η ναυτιλία είναι ένας από τους θεμέλιους λίθους της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Κατά τον ίδιο μια πόλη ή μια χώρα που δεν έχει επαφή με τον υπόλοιπο κόσμο και δεν αναπτύσσει το θαλάσσιο εμπόριο, δε θα μπορέσει να φτάσει ποτέ σε υψηλά επίπεδα οικονομικής αποδοτικότητας. Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη μιας χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και τη διευκόλυνση των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την ανταλλαγή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας (Stopford, 1997). Η ναυτιλία κατέχει έναν από τους

υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών και συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- ✓ εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- ✓ συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή μεταξύ χωρών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- ✓ συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος εφόσον ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- ✓ προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών
- ✓ δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες- άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας- όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου (Μυλωνόπουλος, 1999).

1.3. Συμβολή Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή), η συμβολή του κλάδου των μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας αυξήθηκε στο 4,4% το 2008 (λίγο πριν την κρίση), από 2,0% το 2002 (Πίνακας 1.1). Η μεγάλη αύξηση ωστόσο, της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ παρατηρήθηκε μετά το 2002 και οφείλεται κυρίως στους εξής παράγοντες:

- Στην απαλλαγή των ναυτιλιακών εταιρειών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, μέσω του νόμου 3091/2002. Με το νόμο αυτό δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να προσέλθουν στη χώρα μας ναυτιλιακές εταιρείες, που μέχρι τότε ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα. Συνδυαστικά με την παγκόσμια προβολή που είχε η Ελλάδα μετά την ένταξή της στην Ευρωζώνη και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αυξήθηκε ακόμα περισσότερο η συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.
- Στην υψηλή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπου και δόθηκε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

Πίνακας 1.1. Συμβολή κλάδου θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2.931,1	4.133,1	2.778,2	4.833,9	6.662,9	7.351,2	6.392,8	8.948,8	9.664,7
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Ένα από τα στοιχεία που αναδεικνύουν ξεκάθαρα τη συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ. (7,9% του ΑΕΠ). Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32 δισ. το 2008. Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δισ. (4,1% του ΑΕΠ) (Πίνακας 1.2.).

Πίνακας 1.2. Συγκριτική Εξέλιξη των Εισπράξεων από τη Ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (σε εκατ. Ευρώ)

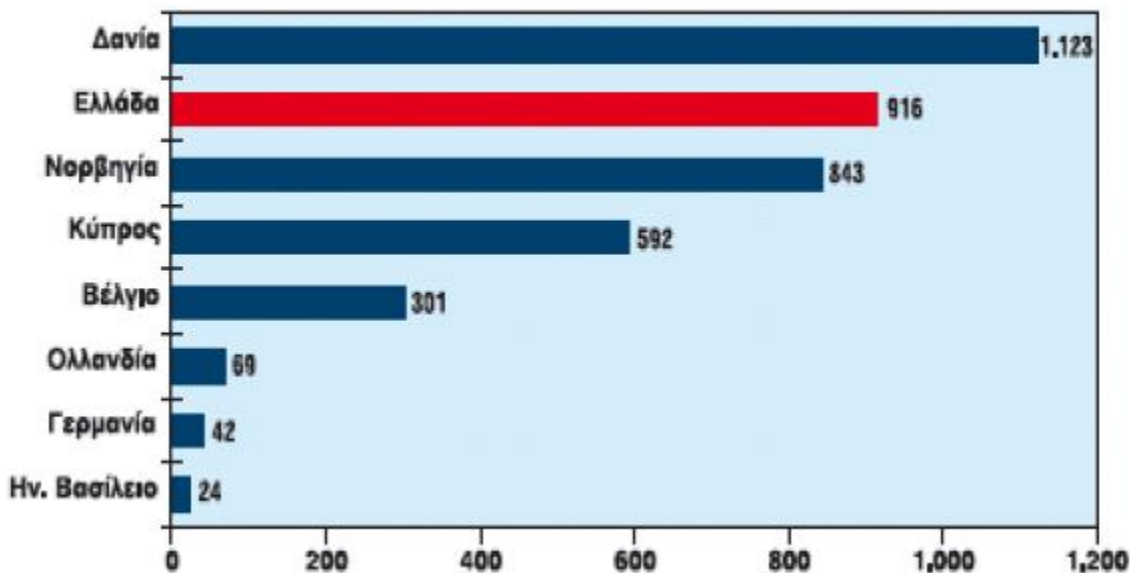
	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009*	Μέση Ετήσια Αύξηση 2008/2003	2009/2008*
Εισπράξεις										
Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.635,9	9.900	4,1%	-14,9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3	14.400	14,9%	-25,0%
Ταξιδιωτικό/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%	4,0%		
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%	5,9%		
Πληρωμές										
Ταξιδιωτικό	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3	2.500	4,6%	-6,7%
Μεταφορές (ναυτιλία)	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0	6.950	13,6%	-25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.112,3	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.389,8	8.833,5	9.019,7	7.400	4,2%	-18,0%
Ισοζύγιο Μεταφορών	4.182,3	3.493,7	4.646,2	7.578,8	7.633,7	9.167,9	9.872,3	7.450	16,3%	-24,5%
Εξαγωγές Αγαθών	11.098,5	10.433,6	11.113,6	12.653,3	14.200,9	17.445,5	19.812,9	18.600	12,3%	-6,1%
Εξαγ. αγαθών/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%	7,6%	---	---
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946	245.375	7,2%	1,0%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία είναι παρόμοιες με τις εισπράξεις από τον τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008) και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές (€ 19,8 δισ. το 2008). Η Ελλάδα το 2007, κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά τις καθαρές κατά κεφαλήν εισπράξεις από τη

ναυτιλία, που ανήλθαν στα € 916 για την Ελλάδα, έναντι € 1.120 στη Δανία και € 843 στη Νορβηγία (Διάγραμμα 1.1.).

Διάγραμμα 1.1. Καθαρές κατά κεφαλήν εισπράξεις από τη ναυτιλία, 2007

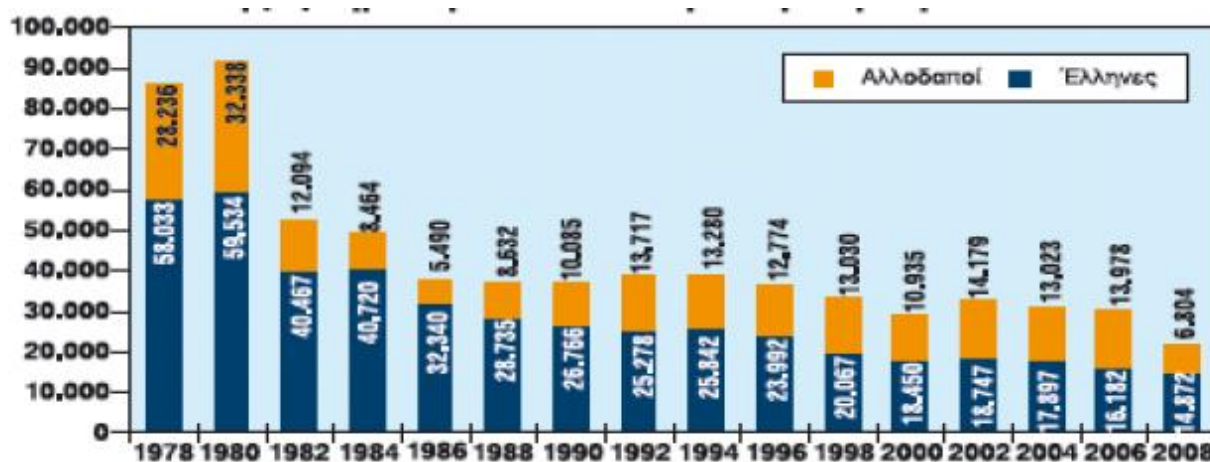


Πηγή: Eurostat

Σε ό,τι αφορά στη συμβολή της ναυτιλίας στο επίπεδο απασχόλησης, τα θέματα που προκύπτουν είναι πολύ σημαντικά και αφορούν: α) τη μεταβολή της άμεσης απασχόλησης στα ελληνικά πλοία, η οποία έχει εμφανώς φθίνουσα πορεία, β) την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας μας, η οποία είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, και γ) τα προβλήματα που φαίνεται να προκύπτουν από την διαφαινόμενη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία και στις επιπτώσεις αυτού του προβλήματος στην αναπτυξιακή προοπτική και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας.

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 1.2., η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) υπήρξε πτωτική ακόμα και πριν την οικονομική κρίση. Έτσι, στα ανωτέρω πλοία απασχολούνταν ακριβώς πριν το ξέσπασμα της κρίσης 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί.

Διάγραμμα 1.2. Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Παρόλα αυτά, η ελληνική ναυτιλία παραμένει «παραδοσιακά» στην κορυφή του κόσμου. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση 2014-2015 της Ελληνικής Ένωσης Εφοπλιστών, το 2014 ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και ελάχιστα μειώθηκε σε αριθμό πλοίων. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 gt) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς.

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.885 πλοία (άνω των 1.000 gt) με 284,77 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt).

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2014, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 157 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,06% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 68 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 19,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 57 δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 22% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 172

φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,44% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 46 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 12,11% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 2 άλλα πλοία.

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεώργιος Γράτσος, δήλωσε πως μεταξύ 2014-2015, ο ελληνικός στόλος παρουσίασε, μετά τις ΗΠΑ, τον δεύτερο υψηλότερο ρυθμό αύξησης, της τάξης του 9,2%, σε χωρητικότητα ενώ ο αριθμός πλοίων αυξήθηκε κατά 6,6%. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας τού υπό ελληνικό έλεγχο στόλου είναι 11,5 έτη έναντι 13,9 τού διεθνούς, στόλου, ενώ ο μέσος όρος μεγέθους ήταν 72.466 τού Ελληνικού έναντι παγκοσμίου μέσου όρου 40.301. Όσον αφορά στα ποσοστά που «κατέχει» η Ελλάδα στην παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL Bremen, την 1η Ιανουαρίου 2015, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούσε, βάσει χωρητικότητας, το 18,6 του παγκόσμιου στόλου. Αναλυτικότερα, κατά κατηγορία πλοίων, τα ποσοστά είχαν ως εξής:

Oil tankers (δεξαμενόπλοια): 26,6%

Chemical & Product carriers (φορτηγά χημικών προϊόντων): 13,%

Liquified Gas carriers (φορτηγά υγροποιημένου αερίου): 10,4%

Bulkers (φορτηγά χύδην φορτίου): 20,9%

Container vessels (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων): 9,26%

General cargo (γενικού φορτίου): 3,6%

Passenger vessels (επιβατηγά): 3,1%

Γενικότερα, σύμφωνα με έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου (2013), η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ 13 και 19 δισ. ευρώ ετησίως στην ελληνική οικονομία, ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Η ποντοπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ.

Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το 2014 η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συνεισέφερε στην οικονομία της χώρας με αύξηση κατά 9,04% του ναυτιλιακού συναλλάγματος και συμφωνία προαιρετικής εισφοράς 420 εκατομμυρίων ευρώ που κατανέμονται στα έτη 2013-

2016. Το 2014, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν ελαφρά σε 13.183,10 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 12.089,90 εκ. ευρώ το 2013, δηλαδή, αύξηση της τάξης του 9,04%, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (maritime cluster). Εκτιμάται πως ο αριθμός αυτός θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά με κατάλληλες πρωτοβουλίες, που θα ενίσχυαν την οικονομική ανάπτυξη των υποστηρικτικών υποδομών που απαιτεί ένα ναυτιλιακό κέντρο.

1.4. Φορολογικό καθεστώς

1.4.1. Φορολόγηση Πλοίων και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα (Ν. 27/1975)

Σύμφωνα με το Ν.27/1975 όλα τα πλοία υπό την ελληνική σημαία φορολογούνται με βάση την ηλικία του πλοίου και την χωρητικότητά τους. Υποκείμενο της φορολογίας, είναι ο κάτοχος του πλοίου, είτε αυτός είναι φυσικό πρόσωπο είτε νομικό πρόσωπο. Πιο συγκεκριμένα, ορίζεται ότι αυτός που εμφανίζεται ως κάτοχος του πλοίου την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους στο οικείο νηολόγιο που είναι εγγεγραμμένο το πλοίο βαρύνεται με φόρο, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής του πλοιοκτήτη ή της έδρα της εταιρείας του. Στην περίπτωση που το πλοίο εκμεταλλεύεται κάποιο τρίτο πρόσωπο και όχι ο ίδιος ο ιδιοκτήτης, η υποχρέωση για την καταβολή του φόρου εξακολουθεί να παραμένει στον πλοιοκτήτη (Βλάχος, 1999).

Σύμφωνα με το νόμο, τα πλοία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στην κατηγορία Α' και την κατηγορία Β' με τα πλοία κάθε κατηγορίας να αντιμετωπίζονται διαφορετικά ανάλογα με το εάν έχουν νηολογηθεί πριν ή μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού (22 Απριλίου 1975).

Στην Α' κατηγορία ανήκουν τα πλοία:

- α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας 3.000 κόνων και άνω,
- β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόνων ολικής χωρητικότητας τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού,

γ) Επιβατηγά πλοία που επεκτείνουν τα δρομολόγια τους σε λιμάνια εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων εξωτερικού,

δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων τα οποία κατά το προηγούμενο έτος ή εξάμηνο τελούσαν αποκλειστικά και μόνο δρομολόγια περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εξωτερικού μόνο εξωτερικού για λόγους αναψυχής των επιβατών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια),

ε) Πλωτά γεωτρύπανα άνω των 5.000 τόνων ως και πλωτά δυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εξερεύνηση, γεώτρηση του θαλάσσιου βυθού, άντληση από την θάλασσα, διύλιση και αποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

Στην Β' κατηγορία πλοίων ανήκουν τα λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοίαρια γενικώς.

Σε περίπτωση που ο κάτοχος του πλοίου αδυνατεί να πληρώσει το φόρο, υπεύθυνος για την καταβολή του φόρου και της εισφοράς είναι και όποιος είτε με εντολή του ιδιοκτήτη ή όποιος άλλης αρχής (π.χ δικαστήριο) διαχειρίζεται το πλοίο και εισπράττει τους ναύλους από την εκμετάλλευση του. Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης του πλοίου, ο νέος πλοιοκτήτης ευθύνεται εξολοκλήρου για το φόρο και την εισφορά που βαρύνουν το πλοίο κατά την μεταβίβαση του.

1.4.2. Μειώσεις Φόρου και Εισφοράς Λόγω Αργίας Πλοίου

Ο νόμος επίσης αναφέρει πως στην περίπτωση πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών, έλλειψης εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η εισφορά μειώνεται αναλόγως με τις ημέρες αργίας. Η αργία του πλοίου θεωρείται πλήρως αποδεδειγμένη εάν βεβαιωθεί με πιστοποιητικό από την αρμόδια ελληνική ή προξενική αρχή. Οι μειώσεις γίνονται σύμφωνα με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Πλοία πρώτης κατηγορίας, εφόσον η αργία διήρκησε για χρονικό διάστημα πάνω από δύο συνεχόμενους μήνες, κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας,

β) Πλοία δεύτερης κατηγορίας, εφόσον η αργία διήρκησε για συνεχόμενο διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι ημερών, κατά το έτος φορολογίας.

1.4.3. Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μετά την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975 και Προσαύξηση Φόρου σύμφωνα με το Άρθρο 2 του Ν.4336/2015

Στις 17 Σεπτεμβρίου του 2015 οι φορολογικοί συντελεστές αναπροσαρμόστηκαν με το άρθρο 2 του Ν.4336/2015 και την ΠΟΛ. 1209/2015 του Υπουργείου Οικονομικών, όπου ορίζεται ότι τα ποσά φόρου ανά κ.ο.χ των πλοίων Α' κατηγορίας που προβλέπονται στην παρ.1 του άρθρου 6 του Ν.27/1975 προσαυξάνονται κατά ποσοστό 4% ετησίως, για την πενταετία 2016-2020 με την αναπροσαρμογή των αντίστοιχων συντελεστών σε δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.

Το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαύξησης προστίθεται στα ποσά φόρου κάθε έτους και σε αυτά των επόμενων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην πενταετία. Οι συντελεστές έχουν ως εξής (Πίνακας 1.3.):

Πίνακας 1.3. Φόρος Πλοίου Α' Κατηγ. Νηολογηθέντων μετά την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975

ΦΟΡΟΣ ΠΛΟΙΟΥ Α' ΚΑΤΗΓ. ΝΗΟΛΟΓΗΘΕΝΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975	
ΕΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α ανά κ.ο.χ
1) Από 0-4 ετών	1,399
2) Από 5-9 ετών	2,508
3) Από 10-19 ετών	2,455
4) Από 20-29 ετών	2,323
5) Από 30 και άνω	1,795

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/21853>

Οι συντελεστές για τον προσδιορισμό του φόρου είναι:

Πίνακας 1.4. Κλιμάκια Ολικής Χωρητικότητας σε κόρους με το ν. 27/1975

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
100 - 10.000	1,2
10.001 - 20.000	1,1
20.001 - 40.000	1
40.001 - 80.000	0,45
80.001 και άνω	0,2

Πηγή: <https://www.e->

[forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29](https://www.forologia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29)

Είναι αυτονόητο ότι η παραπάνω προσαύξηση θα επιβληθεί αναλόγως και για τα επόμενα έτη μέχρι τη λήξη της πενταετίας (2016-2020), με την αναπροσαρμογή των παραπάνω συντελεστών σε δολάρια Η.Π.Α ανά κ.ο.χ.

Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων

Στο άρθρο 7 του παρόντος νόμου αναφέρονται όλες οι σχετικές απαλλαγές και μειώσεις φόρου που αφορούν την Α' κατηγορία πλοίων νηολογημένα μετά τις 22 Απριλίου 1975 και αναφέρει:

α) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι τη συμπλήρωση 6 ετών,

β) Πλοία τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν φόρο μειωμένο κατά 50%,

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών που έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων καθώς και πάσης φύσεως επισκευές και έχουν εκτελεστεί οι εργασίες αυτές στην Ελλάδα και ενώ οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος μπορεί να χορηγηθεί φορολογική απαλλαγή το μέγιστο για έξι έτη και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το 50% της δαπάνης.

1.4.4. Φορολογία πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975

Σύμφωνα με το άρθρο 8 στην κατηγορία αυτή ανήκουν πλοία της Α' κατηγορίας που έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία μέχρι την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου και η φορολογία που υπόκεινται έχει ως ακολούθως:

- α) Πλοία ηλικίας από 10 έως 20 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,20 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας,
- β) Πλοία ηλικίας από 20 έως 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,30 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας,
- γ) Πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών υπόκεινται σε φόρο 0,40 δολάρια Η.Π.Α. ανά κόρο ολικής χωρητικότητας.

Απαλλαγές - Μειώσεις Φόρων

Σε αυτή την κατηγορία πλοίων οι απαλλαγές – μειώσεις φόρων σύμφωνα με το άρθρο 9 του νόμου αυτού έχουν ως εξής:

- α) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται από φορολογία μέχρι τη συμπλήρωση των 10 ετών,
- β) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 30 ετών τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο για 5 έτη για όσο διάστημα μέσα στην πενταετία αυτή δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και του εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού,
- γ) Πλοία τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού και του εξωτερικού ή και μόνο μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού, καθώς επίσης και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν μειωμένο φόρο κατά 50%,
- δ) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από φόρο μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας των 12 ετών,

ε) Πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία έχουν δεχθεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, εφόσον αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών καλύπτονται με εισαγωγή συναλλάγματος, υπόκεινται σε φορολογική ελάφρυνση κατά 50% της δαπάνης τους και για μέγιστο διάστημα τα έξι έτη. Ενώ σε κάθε έτος απαλλαγής πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον 100.000 δολάρια δαπάνης.

1.4.5. Εισφορά Πλοίων Α' Κατηγορίας Νηολογημένα υπό Ελληνική Σημαία μέχρι την Έναρξη Ισχύος του Ν.27/1975

Διευκρινίζεται ότι η εισφορά του άρθρου 10 του Ν.27/1975 επιβάλλεται μόνο στα Α' κατηγορίας πλοία που έχουν νηολογηθεί πριν την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975. Με την εφαρμογή των νέων διατάξεων του νόμου 4336/2015 (προσαύξηση ποσών φόρου και εισφοράς κατά ποσοστό 4%) οι νέοι συντελεστές φόρου και εισφοράς σε δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ. που επιβάλλονται στα πλοία, για το έτος 2016, διαμορφώνονται στον πίνακα 1.5. που ακολουθεί:

Πίνακας 1.5. Εισφορά Πλοίου Α' Κατηγ. Νηολογηθέντων πριν την έναρξη ισχύος του ν. 27/1975

ΕΙΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ Α' ΚΑΤΗΓ. ΝΗΟΛΟΓΗΘΕΝΤΩΝ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975	
ΕΤΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α ΑΝΑ Κ.Ο.Χ.
1) Από 0-4 ετών	1,399
2) Από 5-9 ετών	2,508
3) Από 10-19 ετών	2,112
4) Από 20-29 ετών	1,980
5) Από 30 και άνω	1,320

Πηγή: <http://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/21853>

Οι συντελεστές για τον προσδιορισμό της εισφοράς είναι:

Πίνακας 1.6. Κλιμάκια Ολικής Χωρητικότητας σε κόρους πριν το ν. 27/1975

ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
100 - 10.000	1,2
10.001 - 20.000	1,1
20.001 - 40.000	1
40.001 - 80.000	0,45
80.001 και άνω	0,2

Πηγή: <https://www.e->

[forelogia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29](https://www.e-forelogia.gr/lawbank/document.aspx?digest=1D761EFF91CF2C00.1D031AEA53&version=2013/04/29)

Οι απαλλαγές και μειώσεις εισφοράς των πλοίων πριν το νόμο αυτό δύνανται να είναι ίδιες με τις απαλλαγές και μειώσεις φόρων που αφορούν τα πλοία Α' κατηγορίας νηολογημένα μετά το Ν.27/1975.

1.4.6. Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 του Ν.27/1975, όπως αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 6 του άρθρου 11 του Ν.2948/2001 ο υπολογισμός του φόρου για τα πλοία της Β' κατηγορίας γίνεται ετησίως σύμφωνα με την ολική χωρητικότητα τους και έχει ως εξής:

Πίνακας 1.7. Φορολογία Πλοίων Β' Κατηγορίας

ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩ ΚΑΤΑ ΚΟΡΟ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΦΟΡΟΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ)	ΣΥΝΟΛΟ	
			ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ (GROSS)	ΕΤΗΣΙΟΥ ΦΟΡΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ)
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: <http://www.forin.gr/laws/law/2705/kukloforia-trapezogrammatwn-kai-kermatwn-eurw-kai-forologikes-ruthmiseis-gia-thn-eisagwgh-tou-eurw#!/?article=13009>

Ανω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο. Ενώ ο φόρος της παραπάνω κλίμακας μειώνεται:

α) Κατά 50% για πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών ή και μόνο ξένων λιμανιών,

β) Κατά 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητων, ιστιοφόρων και ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής,

γ) Κατά 75% όταν πρόκειται για αλιευτικά.

Απαλλαγές - Μειώσεις φόρων

Οι απαλλαγές και οι μειώσεις φόρων για τα πλοία Β΄ κατηγορίας είναι:

α) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας μεταξύ 10 και 20 ετών την πρώτη φορά που τίθενται υπό ελληνική σημαία υπόκεινται σε έκπτωση φόρου κατά 50% για μία πενταετία,

β) Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας κάτω των 20 ετών τα οποία έχουν υποστεί ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως απαλλάσσονται κατά 2/3 σε μείωση φόρου για τα επόμενα 10 χρόνια,

γ) Πλοία ηλικίας 10 έως 15 ετών νηολογημένα υπό ελληνική σημαία υπόκεινται σε μείωση φόρου κατά 2/3 για μία πενταετία αντικαθιστώντας πλοία με ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών, αν και εφόσον ο πλοιοκτήτης που νηολογεί το πλοίο είναι πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας ενώ αν είναι εταιρία να έχει συσταθεί με ελληνικό νόμο και να ανήκει κατά 50% τουλάχιστον σε πρόσωπο ελληνικής ιθαγένειας. Ακόμη, τα νέα πλοία να έχουν τουλάχιστον 2/3 της αντικαθιστάμενης ολικής χωρητικότητας από ότι είχαν τα παλιά. Επίσης, στους ίδιους κατόχους των πλοίων να ανήκουν τα νέα πλοία όπως ανήκαν και τα αντικαθιστάμενα. Τέλος, κατά τη διάρκεια της πενταετίας η κυριότητα θα πρέπει να παραμείνει σε πρόσωπα ελληνικής ιθαγένειας ή εταιριών συστημένων με ελληνικό νόμο.

δ) Πλοία ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι τη συμπλήρωση του 10ου έτους της ηλικίας τους, ενώ φορτηγά πλοία ηλικίας μικρότερη των 30 ετών τα οποία έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου για πέντε έτη από τη νηολόγησή τους

αρκεί να δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων.

ε) Πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από φόρους μέχρι τη συμπλήρωση ηλικίας 12 ετών.

1.4.7. Φορολογία Πλοίων υπό Ξένη Σημαία

Το άρθρο 24 του Ν.4110/2013 αντικαθιστά το άρθρο 26 του Ν.27/1975 το οποίο αναφέρεται στη φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975.

Όπως αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 24 επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία διαχειρίζονται ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.27/1975. Η επιβολή του φόρου γίνεται στο φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

Ο φόρος βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρίες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό την διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες που αναφέρθηκαν παραπάνω ευθύνονται το ίδιο με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή του φόρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εξ ολοκλήρου για την καταβολή του φόρου. Ακόμη, σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση του πλοίου της με ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση

του συγκεκριμένου πλοίου. Επιπλέον, σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975, ο φόρος του άρθρου 26 βαρύνει το νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εξολοκλήρου υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου αυτού του άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

Ο φορολογικός συντελεστής καθορίζεται σε δολάρια Η.Π.Α κατά κόρο ολικής χωρητικότητας των πλοίων και ανάλογα με την ηλικία αυτών. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975 (άρθρο 26 του Ν.27/1975) για τα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία. Η ηλικία του πλοίου υπολογίζεται ότι αρχίζει την 1η Ιανουαρίου του έτους που ακολουθεί εκείνο μέσα στο οποίο παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, από το ναυπηγείο έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

Μειώσεις Φόρου

Ο φόρος που προκύπτει με βάση τους παραπάνω συντελεστές και που αναφέρεται σε δωδεκάμηνη περίοδο εργασίας του πλοίου, μειώνεται:

- α) Σε περίπτωση αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών κλπ. για χρονική περίοδο που υπερβαίνει τους δύο συναπτούς μήνες κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας του,
- β) Κατά 50%, αν πρόκειται για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές,
- γ) Από το ποσό του φόρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο με ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα.

1.5. Η Ναυτιλία πριν την κρίση

1.5.1 Αριθμός Πλοίων

Την επταετία 1998 έως το 2005 ο αριθμός των ελληνικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και εδρεύουν στην Ελλάδα μειώθηκε σημαντικά από 926 στις 690, (μείωση 25,5%). Δηλαδή, το ένα τέταρτο των εταιρειών έπαψε τη λειτουργία της (Tsamourgelis, 2007). Το 2007 όμως, οι ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα και δραστηριότητα στην Ελλάδα αυξήθηκαν και πάλι σε 725 έναντι 693 το 2006, ποσοστό αύξησης 4,7%, ανακόπτοντας τη φθίνουσα πορεία που παρατηρήθηκε από το 1998 και μετά.

Η ύφεση που παρατηρήθηκε την περίοδο εκείνη, φαίνεται να οφείλεται στη μεταβατική φάση που πέρασε η βιομηχανία της ναυτιλίας, η οποία χαρακτηρίστηκε από τη δραματική πτώση του αριθμού των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή αυτών που έχουν και διαχειρίζονται ένα έως δύο πλοία, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Petrofin Research (2007). Η μείωση του αριθμού τους αποδίδεται κυρίως στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας μεταξύ των μικρών εταιρειών, οι οποίες συνήθως έχουν υπό τον έλεγχό τους πλοία προχωρημένης ηλικίας. Η ανάγκη επίτευξης οικονομικών κλίμακας, οι συνεχείς και νέες αυστηρότερες ρυθμίσεις για την ασφάλεια των πλοίων που τέθηκαν σε ισχύ από διεθνείς οργανισμούς, καθώς και η συντηρητική στάση των τραπεζικών ιδρυμάτων οδήγησαν με τη σειρά τους στη μείωση του αριθμού των εταιρειών, η οποία συντελέστηκε ταυτόχρονα στο πλαίσιο μίας συνεχώς αυξανόμενης χωρητικότητας σε τόνους, μείωσης του μέσου όρου ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου αλλά και αύξησης του αριθμού των πλοίων.

Μετά το 2003, όταν η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσίαζε μία πολύ ικανοποιητική πορεία και οι τιμές των πλοίων εκτινάσσονταν σε πρωτοφανή επίπεδα, πολλοί μικροί πλοιοκτήτες πούλησαν τα πλοία τους με την προοπτική να επιστρέψουν και πάλι στον κλάδο όταν θα γινόταν η επαναφορά στα φυσιολογικά επίπεδα, μέσα σε περίπου δύο χρόνια, όπως υπολόγιζαν. Όμως η αγορά δεν επανήλθε, αλλά αντίθετα, συνέχισε να ανεβαίνει και τα κέρδη ήταν πλέον πολύ μεγάλα για όσους ασχολούνταν με τη ναυτιλία. Η αύξηση του αριθμού των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών τότε οφείλεται και στο γεγονός ότι παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες διαχωρίστηκαν και η επόμενη γενιά ίδρυσε δικές της εταιρείες. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών είναι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών να αυξηθεί κατά 32 και να φτάσουν τελικά τις 725 το 2007. Ωστόσο, είναι

σύνηθες το φαινόμενο, όταν η ναυτιλία διέρχεται από περίοδο ανάπτυξης, να αυξάνεται ο αριθμός των εταιρειών, καθώς στον κλάδο εισέρχονται νέοι επενδυτές. Σε διεθνές επίπεδο, όμως, ο ναυτιλιακός κλάδος οδηγείται προς τις ενοποιήσεις και τις συγχωνεύσεις, γεγονός το οποίο επηρέασε και την ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια, όπως θα δούμε στη συνέχεια της παρούσας μελέτης.

1.5.2. Μεταβολή ηλικίας των πλοίων

Σύμφωνα με την ίδια έρευνα (Petrofin Research, 2007) προκύπτει ότι μειώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων άνω των 10.000 τόνων στα 15,3 έτη το 2007, έναντι 19,85 έτη που ήταν το 2003. Ο μέσος όρος ηλικίας του συνόλου του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών μειώθηκε στα 18,71 έτη το 2007 από τα 19,4 έτη το 2006 και τα 23 χρόνια το 2005. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη παράγραφο, τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας ανήκουν, τα περισσότερα, σε μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν μικρό αριθμό πλοίων στο δυναμικό τους. Ο μέσος όρος θα ήταν ακόμα πιο μικρός αν δεν υπήρχαν ακραίες τιμές στον υπολογισμό του, όπως τα πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των τριάντα ή ακόμα και σαράντα ετών. Τα γηραιότερα αυτά πλοία είναι κυρίως μικρά φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πορθμειακά πλοία που περιορίζονται μόνο σε τοπική δραστηριότητα.

Είναι εύκολο για κάποιον να υποθέσει ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος της εταιρείας, τόσο μειώνεται η ηλικία του στόλου της. Αυτό γιατί μια μεγάλη εταιρεία έχει καλύτερη πιστοληπτική ικανότητα και εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, είτε από τις τράπεζες, είτε από την εισαγωγή της εταιρείας στο χρηματιστήριο. Έτσι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα, και λόγω της αυξημένης κερδοφορίας και εσόδων τους, να κάνουν έναν πιο ολοκληρωμένο προγραμματισμό που θα τους επιτρέψει να επεκτείνουν το στόλο τους, να προσελκύσουν επενδυτές μέσω των χρηματιστηρίων και να μειώσουν έτσι το μέσο όρο ηλικίας του στόλου τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

2.1. Οι επιπτώσεις της κρίσης στη Διεθνή Ναυτιλία

Η δραματική πτώση του διεθνούς εμπορίου το τέλος του 2008 και κατά το 2009 προκάλεσε τη ραγδαία μείωση των ναύλων και την πτώση των αξιών των πλοίων, φέρνοντας πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις για την μελλοντική τους πορεία, όπως προέκυψε από την παγκόσμια έρευνα που πραγματοποίησε η PwC (PricewaterhouseCoopers) μετά την έναρξη της κρίσης (2011) για τον κλάδο της ναυτιλίας.

Η PwC διεξήγαγε την έρευνα αυτή με στόχο να εντοπίσει τον αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης στον κλάδο της ναυτιλίας έως και τον Δεκέμβριο 2009, καθώς και τα μέτρα που έλαβαν οι ναυτιλιακές εταιρείες για να ανταπεξέλθουν σε αυτή, όπως καταγράφονται στις ετήσιες εκθέσεις τους.

Η έρευνα αναλύει τους βασικούς δείκτες απόδοσης σε πάνω από 110 ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο, εκ των οποίων οι 18 είναι ελληνικές ή ελληνικών συμφερόντων. Τα αποτελέσματα βασίζονται στα οικονομικά στοιχεία των εταιρειών αυτών κατά τα τελευταία πέντε χρόνια, καθώς και στις ετήσιες εκθέσεις τους για το 2009. Η έρευνα αναλύει ποιοτικές και ποσοτικές μεταβλητές, παρουσιάζοντας μια συνολική εικόνα για το πώς αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπισαν την παγκόσμια οικονομική ύφεση.

Σύμφωνα με την έρευνα της PwC, ο κλάδος της ναυτιλίας το 2009 είχε να επιδείξει τη χειρότερη απόδοση που είχε ποτέ, από το 2004 και μετά. Αυτό φάνηκε να συμβαίνει σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους αλλά και σε όλους τους βασικούς δείκτες απόδοσης που εξετάστηκαν. Τη μεγαλύτερη απόδοση κατέγραψε ο κλάδος ξηρού φορτίου, ενώ ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχε τη μικρότερη.

Σύμφωνα με δηλώσεις του τότε επικεφαλής του κλάδου υπηρεσιών της PwC, το 2009 ήταν μια χρονιά που οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες δε θέλουν να θυμούνται. «Όσον αφορά τη χρονιά που μόλις πέρασε, υπάρχουν ενδείξεις ότι ήταν καλύτερη και ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές μπήκαν σε τροχιά ανάκαμψης. Τώρα το ερώτημα είναι εάν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων θα μπορέσει να απορροφήσει τη μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου στόλου. Αυτό θα έχει άμεσο αντίκτυπο στα ναύλα που έχουν γίνει πολύ ασταθή καθώς επηρεάζονται καθημερινά από αντικρουόμενες ειδήσεις και στατιστικές που είτε δείχνουν την παγκόσμια οικονομία να ανακάμπτει, είτε να βυθίζεται σε μια δεύτερη ύφεση» (PwC Research, 2011).

Ακόμα και σήμερα, οι διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών έχουν μπροστά τους τεράστιες προκλήσεις που προκύπτουν από το αίσθημα αβεβαιότητας στην αγορά, τα ευμετάβλητα ναύλα και τον περιορισμό της χρηματοδότησης μέσω νέων δανείων. Ζητήματα που οι λύσεις τους απαιτούν σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλωτών, ναυπηγείων και, βεβαίως, τραπεζών.

Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως, κατά την έναρξη της κρίσης αναγκάστηκαν να προχωρήσουν σε αναδιρθρώσεις ή να βρουν νέες πηγές δανεισμού, εφόσον παρουσίαζαν δυσκολία στην τήρηση βασικών όρων των δανειακών τους συμβάσεων. Σχεδόν το 20% των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα (ελληνικές και ξένες) δήλωσαν ότι αναδιάρθρωσαν ή αναχρηματοδότησαν τις δανειακές τους υποχρεώσεις κατά το 2009. Το μεγαλύτερο ποσοστό αναχρηματοδότησης είχαν οι εταιρείες με στόλους μεταφοράς ξηρού φορτίου και στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή των δύο κλάδων που επλήγησαν περισσότερο από την οικονομική ύφεση, όπως αναφέρεται στην μελέτη της PwC (2011).

Σχεδόν το 23% των συμμετεχόντων εταιρειών, προκειμένου να μετριάσουν τους κινδύνους και να ελαχιστοποιήσουν τις απώλειές τους, προχώρησαν σε βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του δικτύου τους, ενώ περίπου το 18% προέβησαν σε περικοπές κόστους και περίπου 32% μείωσαν ή ακύρωσαν τις πληρωμές των μερισμάτων τους.

Επιπλέον, αρκετές εταιρείες αναγκάστηκαν να αναβάλουν νέες παραλαβές πλοίων ή να ακυρώσουν παραγγελίες στα ναυπηγεία. Σχεδόν το 39% των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα (στην πλειοψηφία από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) ανέφεραν ότι

ακύρωσαν παραγγελίες νέων πλοίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα , οι παραδόσεις πλοίων το 2009 να είναι κατά 25% χαμηλότερες από ότι αναμενόταν στις αρχές της χρονιάς. Επίσης, ο αριθμός των παραγγελιών σε ναυπηγεία που πραγματοποιήθηκαν το 2009 ήταν ο χαμηλότερος κατά τα τελευταία 10 χρόνια.

Ο αντίκτυπος που είχε η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ήταν ιδιαίτερα αισθητός στις τιμές των πλοίων που εκτιμάται ότι μειώθηκαν από 30% μέχρι 60% -ανάλογα με τον τύπο του πλοίου- από το υψηλότερο της τιμής τους το 2008. Από το σύνολο των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα, το 34% ανέφεραν ζημιές από μείωση της αξίας του στόλου τους, οι περισσότερες εκ των οποίων προέρχονταν από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου (PwC Research, 2011).

2.2. Επιπτώσεις στις Διεθνείς Χρηματοπιστωτικές και Ναυτιλιακές Αγορές

Από τη στιγμή που η διεθνής οικονομική κρίση είχε αντίκτυπο στο εμπόριο, ήταν αναμενόμενο να θιγεί και ο κλάδος της ναυτιλίας. Όπως προαναφέρθηκε, η κρίση στη ναυτιλία ήταν αναμενόμενη, από τη στιγμή που η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε πτωτικά το εμπόριο και μάλιστα έντονα (Summers, 2000). Συνδυαστικά με την μεγάλη αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), δημιουργήθηκε πλεόνασμα δυναμικότητας στις θαλάσσιες μεταφορές από τα μέσα του 2008 και μετά και, κατά συνέπεια, τα ναύλα οδηγήθηκαν σε έντονη πτώση, όπως επίσης και τα έσοδα των επιχειρήσεων του κλάδου της ναυτιλίας (Alpha Bank, 2009).

Ο κλάδος της ναυτιλίας κατέγραψε κατά τη διάρκεια του 2009 τις χειρότερες αποδόσεις της τελευταίας πενταετίας έως τότε. Και αυτό καταγράφηκε σε όλους τους τομείς και σε όλους τους δείκτες απόδοσης. Τη μικρότερη απόδοση παρουσίασε ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ενώ τη μεγαλύτερη είχε ο κλάδος ξηρού φορτίου (Βισβίκης, 2009, Alpha Bank, 2009, Petrofin, 2011).

Οι πρώτες επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά είναι εμφανείς μέσω της πτώσης των τιμών των ναυτιλιακών δεικτών, όπως εμφανίστηκαν στο τελευταίο τέταρτο του έτους 2008.

Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) που αφορά στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου μειώθηκε κατά 94% και από τις 11.793 μονάδων το Μάιο του 2008, έφτασε στις 663 μονάδες το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Ανάλογη τάση διέγραψαν και οι διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη, όπου οι δείκτες των ναύλων σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τους τελευταίους μήνες του 2008. Ωστόσο, αν και οι δείκτες των ναύλων στην αγορά δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν και εκείνοι, δεν έφτασαν στα ίδια ρεκόρ. Η ραγδαία πτώση πορεία της αγοράς κατέστησε μη συμφέρουσα οικονομικά την επιχειρηματική εκμετάλλευση των πλοίων, εφόσον υπήρχε πλέον αδυναμία κάλυψης των λειτουργικών εξόδων και των δανειακών υποχρεώσεων από τα έσοδα ναύλων.

Η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης αποτυπώθηκε σαφώς και στις τιμές των πλοίων που εκτιμάται ότι μειώθηκαν από 30% έως και 60% (ανάλογα με τον τύπο του πλοίου) από το υψηλότερο της τιμής που είχαν φτάσει λίγο πριν την έναρξη της κρίσης, με τη μεγαλύτερη ζημία να παρουσιάζεται στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου .

2.3. Επιπτώσεις της κρίσης στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία

2.3.1. Κύρια χαρακτηριστικά

Το 2010, από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους παραδοσιακούς θαλάσσιους οικονομικούς τομείς, 22.977 επιχειρήσεις ανήκαν στους θαλάσσιους μεταποιητικούς τομείς (ναυτιλία), 28.273 εταιρείες ανήκαν στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων και 3.600 εταιρείες ήταν ενεργές στην αλιεία.

Ανάμεσα σε αυτούς τους τρεις τομείς, υψηλότερη δραστηριότητα και απασχόληση παρουσίαζαν οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς δραστηριότητες, απασχολώντας το 57% των εργαζομένων

σε αυτούς τους τρεις τομείς, ακολουθούμενες από τις ναυτικές κατασκευές με 30% και τέλος ο τομέας της αλιείας με 13%.

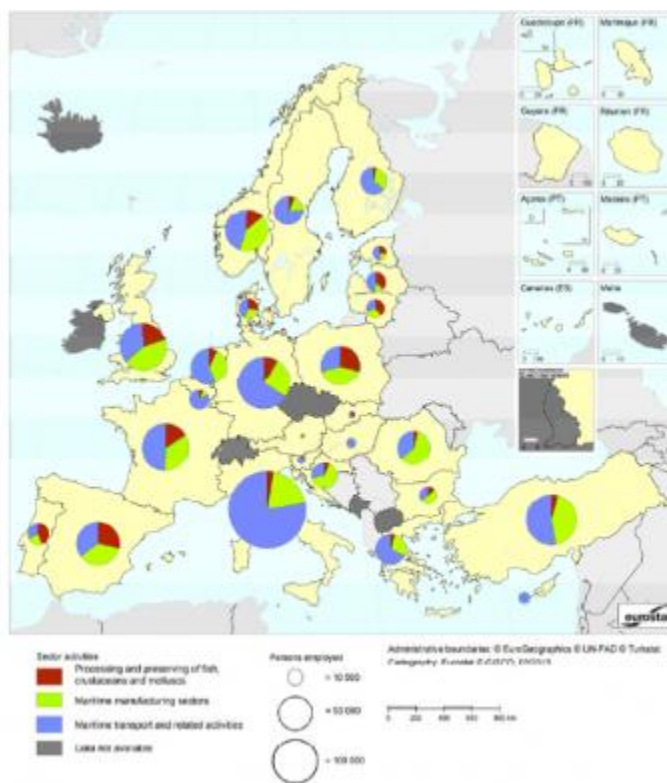
Το 2010, ο θαλάσσιος μεταποιητικός τομέας στην Ευρώπη, παρήγαγε 11.675 εκατομμύρια ευρώ προστιθέμενης αξίας, από τα οποία το 56% προέκυψε από την κατασκευή πλοίων και πλωτών κατασκευών. Ο θαλάσσιος μεταποιητικός τομέας αποτελείται από τρεις δραστηριότητες: την κατασκευή πλοίων και πλωτών κατασκευών, από την παραγωγή σκαφών αναψυχής και από την επισκευή και συντήρηση πλοίων και σκαφών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς δραστηριότητες περιλαμβάνουν τέσσερις τομείς: θαλάσσιες και παράκτιες μεταφορές επιβατών, μεταφορές αγαθών, δραστηριότητες συναφείς με τη θαλάσσια μεταφορά και διακίνηση φορτίων. Το 2010, η διακίνηση φορτίων ήταν ο ισχυρότερος τομέας ανάμεσά τους, παράγοντας 11.850 εκατομμύρια ευρώ προστιθέμενης αξίας και απασχολώντας το 48% των εργαζομένων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων.

Η αλιεία έχει κατηγοριοποιηθεί ως ένας από τους τομείς της ναυτιλίας με την έννοια ότι χρησιμοποιεί πόρους της βιομηχανίας αυτής. Ωστόσο, η δραστηριότητα αυτή εκτός από θαλασσινό, χρησιμοποιεί και γλυκό νερό. Η αλιεία και η επεξεργασία και συντήρηση ψαριών κτλ δημιούργησε έναν κύκλο εργασιών ύψους 22.760 εκατομμυρίων ευρώ και προστιθέμενη αξία ύψους 3.940 εκατομμύρια ευρώ το 2010, ενώ απασχολούσε 114.200 άτομα το 2009.

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 2.1 οι επιχειρήσεις των τομέων αυτών, στεγάζονταν στην Ιταλία, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ισπανία, που ήταν οι κύριοι εργοδότες. Όσον αφορά στην κατανομή της απασχόλησης ανά τομέα, οι κύριες χώρες των θαλάσσιων μεταφορών ήταν η Ιταλία, όπου απασχολούσε το 30% των εργαζομένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους τομείς αυτούς, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 12%.

Διάγραμμα 2.1. Απασχόληση στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στον κλάδο των μεταφορών, 2010



Πηγή: Eurostat, Annual detailed enterprise statistics for industry (NACE Rev. 2, B-E), Last update: 21-08-2017

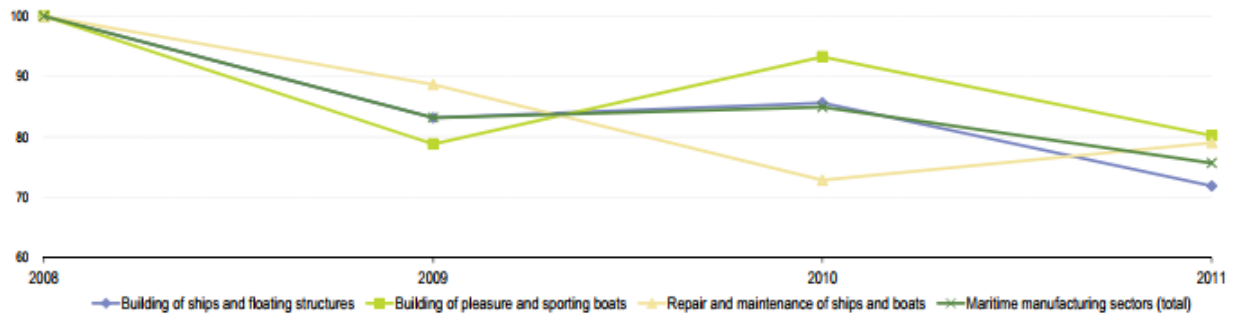
Οι εταιρείες που έδρευαν στην Ιταλία ήταν επίσης οι κύριοι εργοδότες των ατόμων που απασχολούνταν στο θαλάσσιο μεταποιητικό τομέα, με ποσοστό 16% του συνόλου των απασχολουμένων στον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ακολουθούμενη από το Ηνωμένο Βασίλειο με ποσοστό 13 %.

Στον τομέα της αλιείας τέλος, οι κύριες χώρες ήταν η Ισπανία, απασχολώντας το 17% των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Πολωνία με 14%.

2.3.2. Θαλάσσιοι μεταποιητικοί τομείς

Μεταξύ του 2008 και 2011, η αξία της παραγωγής στο ναυτιλιακό μεταποιητικό τομέα ως σύνολο, μειώθηκε κατά 25%, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης. Η αξία παραγωγής των κατασκευών πλοίων και πλωτών κατασκευών και της κατασκευής πλοιαρίων αναψυχής ακολούθησε την ίδια τάση όπως φαίνεται από το διάγραμμα 2.2.

Διάγραμμα 2.2. Παραγωγή Ναυτιλιακού Μεταποιητικού Τομέα κατά κύριες δραστηριότητες-ΕΕ, 2008-2011



Πηγή: Eurostat

Αντίθετα, ο τομέας επισκευών και συντήρησης ακολούθησε μια διαφορετική τάση, με την αξία της παραγωγής στον τομέα αυτόν να μειώνεται σταθερά κατά 27% ανάμεσα στο 2008 και το 2010 και μετά να αυξάνεται κατά 8% ανάμεσα στο 2010 και 2011.

Στις περισσότερες χώρες η κατασκευή πλοίων και πλωτών κατασκευών ήταν ο μεγαλύτερος τομέας ανάμεσα στους ναυτιλιακούς μεταποιητικούς τομείς σε όρους προστιθέμενης αξίας. Το 2010, περισσότερο από τα 2/3 της προστιθέμενης αξίας του Ευρωπαϊκού μεταποιητικού τομέα προήλθε από πέντε κράτη- μέλη: το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιταλία, τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ισπανία. Τους τομείς αυτούς οδηγούσε η Νορβηγία, παράγοντας 2.629 εκατομμύρια ευρώ της προστιθέμενης αξίας.

Το 2011, το 50% της παραγωγής του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα προήλθε από την οικοδόμηση πλοίων και πλωτών δομών, το 27% από την κατασκευή πλοιαρίων αναψυχής και αθλητισμού και το 23% από την επισκευή και συντήρηση πλοίων και σκαφών.

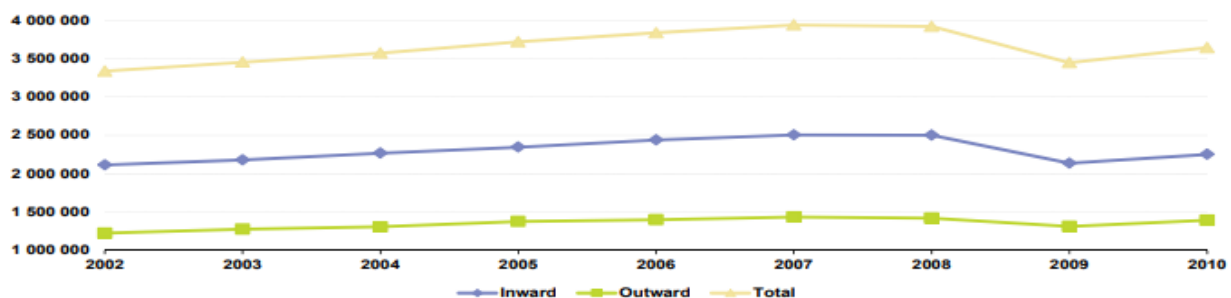
2.3.3. Επιβάτες και Εμπορεύματα

Το 2010, 3.6 δισεκατομμύρια τόνοι διαχειρίστηκαν στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα οποία το 62% εκφορτώθηκε. Με 538.7 εκατομμύρια τόνους, η Ολλανδία είχε το μεγαλύτερο μερίδιο (14.8 %) διαχείρισης εμπορευμάτων, ακολουθούμενη από το Ηνωμένο Βασίλειο (14.1 %), την Ιταλία (13.6 %) και την Ισπανία (10.3 %).

Το 2010, περίπου 395 εκατομμύρια επιβάτες πέρασαν από τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ομοιόμορφη σχεδόν κατανομή μεταξύ όσων επιβιβάστηκαν και όσων αποβιβάστηκαν. Η Ιταλία ήταν η ηγέτιδα με 87.7 εκατομμύρια επιβάτες ή 22.2 % του συνόλου, ακολουθούμενη από την Ελλάδα με ποσοστό 20.2 %. Τα λιμάνια της Δανίας ήταν στην Τρίτη θέση με ποσοστό 10.6 % επί του συνόλου των επιβατών σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μεταξύ 2002 και 2008, το συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυξήθηκε από 3.3 σε 3.9 δισεκατομμύρια τόνους. Η τάση ήταν σταθερή ανάμεσα στο 2002 και το 2007 ενώ μειώθηκε μεταξύ 2007 και 2008 λόγω των πρόωρων επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης. Στη συνέχεια, λόγω της κρίσης το συνολικό μεικτό βάρος μειώθηκε κατά 12% μεταξύ 2008 και 2009. Ανάμεσα στο 2009 και το 2010 η τάση αναστράφηκε και πάλι και το συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων αυξήθηκε από 3.4 σε 3.6 δισεκατομμύρια τόνους. Ωστόσο, οι επιπτώσεις της κρίσης ήταν πιο εμφανείς στα εισερχόμενα εμπορεύματα από ότι στα εξερχόμενα, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 2.3.

Διάγραμμα 2.3. Συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2002-2010 (σε χιλ. τόνους)

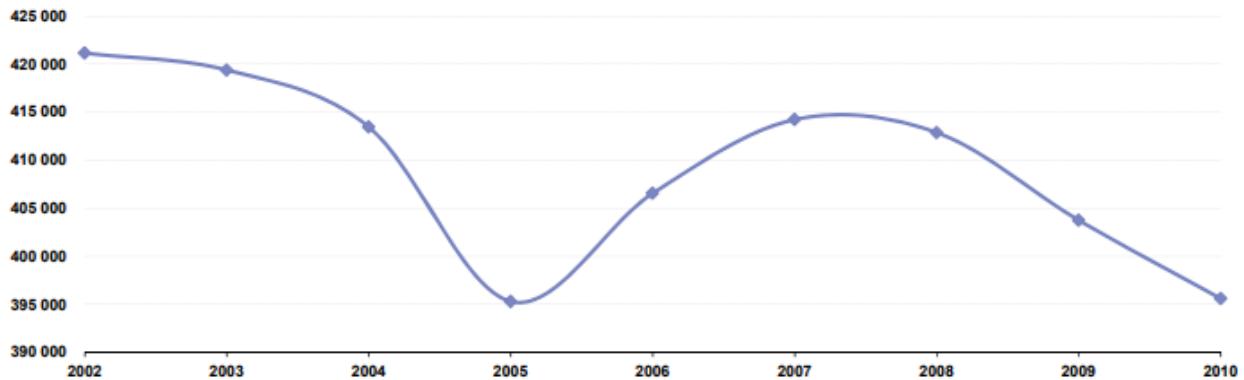


Πηγή: Eurostat, Gross weight of goods handled in all ports by direction - annual data, Last update: 17-07-2017

2.3.4. Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών

Μεταξύ 2002 και 2010 ο αριθμός των επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση ακολούθησε μια ανώμαλη πορεία, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 2.4.

Διάγραμμα 2.4. Αριθμός μετακινούμενων επιβατών δια θαλάσσης στην ΕΕ, 2002-2010 (σε χιλ. άτομα)



Πηγή: Eurostat, *Passengers embarked and disembarked in all ports by direction - annual data*, Last update: 17-07-2017

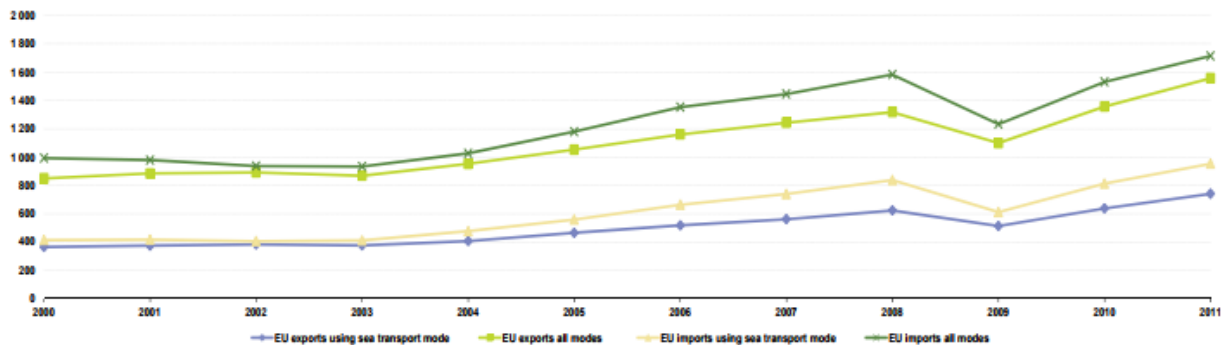
Ανάμεσα στο 2002 και 2005, υπήρξε μια πτώση στον αριθμό των επιβατών που διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια, από 421 εκατομμύρια, σε 395. Αυτή η μείωση εξηγείται από το άνοιγμα και την προοδευτική χρήση νέων εναλλακτικών διαδρομών, όπως οι γέφυρες ‘Χαρίλαος Τρικούπης’ (Ελλάδα) και ‘Great Belt’ (Δανία) και από την ανάπτυξη των πτήσεων χαμηλού κόστους.

Ανάμεσα στο 2005 και το 2007, τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατέγραψαν αύξηση, από 395 σε 414 εκατομμύρια επιβάτες. Κορυφαίες χώρες όπως η Ελλάδα και η Δανία επανέκαμψαν από την προηγούμενη περίοδο. Ανάμεσα στο 2007 και 2008, ο αριθμός των επιβατών που μετακινήθηκαν δια θαλάσσης μειώθηκε ξανά από 414 σε 395 εκατομμύρια, λόγω της κρίσης και του μεγαλύτερου ανταγωνισμού των εναλλακτικών διαδρομών.

2.3.5. Εξωκοινοτικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ανάμεσα στο 2000 και το 2011 το εξωκοινοτικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εισαγωγές και εξαγωγές), χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες μεταφορές, ακολούθησε το ίδιο μοτίβο όπως το εξωκοινοτικό εμπόριο συνολικά, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2.5.

Διάγραμμα 2.5. Εξωκοινοτικό Εμπόριο μέσω θαλάσσιων μεταφορών, 2000-2011



Πηγή: Eurostat

Ωστόσο, κατά της διάρκεια αυτής της περιόδου, οι μεταβολές (αυξήσεις και μειώσεις) στο εξωκοινοτικό εμπόριο της Ένωσης ήταν πιο έντονες. Μεταξύ 2003 και 2008, οι εξαγωγές αυξήθηκαν ετησίως κατά 10,6% κατά μέσο όρο και οι εισαγωγές κατά 8,7% (ετήσιος μέσος). Κατά την ίδια περίοδο, οι εξωκοινοτικές εξαγωγές μέσω θαλάσσης αυξήθηκαν με ετήσιο μέσο όρο κατά 11,1% και οι αντίστοιχες συνολικές εισαγωγές κατά 15,3%. Η κρίση επηρέασε έντονα το εξωκοινοτικό θαλάσσιο εμπόριο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικά τις εισαγωγές. Ανάμεσα στο 2008 και 2009, οι εξωκοινοτικές εισαγωγές μέσω θαλάσσιων μεταφορών έπεσαν απότομα κατά 27%, πέντε ποσοστιαίες μονάδες περισσότερο από ότι έπεσαν οι συνολικές εισαγωγές. Ανάμεσα στο 2009 και το 2011 η ανάκαμψη του εξωκοινοτικού εμπορίου μέσω θαλάσσιων μεταφορών ήταν πιο έντονη όμως από ότι στη συνολική αγορά. Οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά ετήσιο μέσο 24,8% και οι εξαγωγές κατά 20,1%, σε σύγκριση με το 17,9% και το 19,0% αντίστοιχα του συνόλου των εξωκοινοτικών εισαγωγών και εξαγωγών.

2.4. Οι αιτίες της ελληνικής κρίσης

Η αρθρογραφία γύρω από τις αιτίες που προκάλεσαν την οικονομική κρίση στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα εκτεταμένη και πλούσια. Για τον λόγο αυτό στην παρούσα μελέτη θα γίνει μια συνοπτική αναφορά στους κύριους λόγους που την προκάλεσαν και τη διαιωνίζουν μέχρι και σήμερα.

i. Υπό-αναφερόμενα ελλείμματα και κρυμμένα χρέη

Μετά την ένωση της Ελλάδας με την ευρωπαϊκή νομισματική ένωση υπό ιδιαίτερα χαλαρούς και ευέλικτους νομισματικούς κανόνες, η Ελλάδα επέδειξε εξαιρετική αμέλεια στη διαχείριση των οικονομικών της στοιχείων. Οι αμοιβές του δημόσιου τομέα αυξάνονται συνεχώς, Οι μεταβιβαστικές πληρωμές αυξήθηκαν επίσης περισσότερο από 3% του ΑΕΠ το 2000, ξεπερνώντας τις εισπράξεις. Η αδυναμία που επέδειξε η φορολογική διοίκηση της χώρας οδήγησε ευθέως στη μείωση των φορολογικών εσόδων του κράτους, ενώ ταυτόχρονα η φορολογική επιβάρυνση των Ελλήνων πολιτών εξακολουθεί να είναι άνισα κατανομημένη, με ένα μεγάλο μερίδιο αυτοαπασχολούμενων και μικρομεσαίων επιχειρήσεων, να βρίσκονται πολύ χαμηλότερα από τα αντίστοιχα εισοδήματά της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Χαρδούβελης, 2009). Έτσι, το 2008, πριν από το ξέσπασμα της κρίσης, η Ελλάδα παρουσίαζε ένα έλλειμμα 5% και το δημόσιο χρέος αυξήθηκε σε σχεδόν 100% του ΑΕΠ. Τον Οκτώβριο του 2009, η νέα κυβέρνηση που εξελέγη, αποκάλυψε ότι τα δημοσιονομικά στοιχεία ήταν σε μεγάλο βαθμό εσφαλμένα. Το έλλειμμα για το 2008 αναθεωρήθηκε από 5% του ΑΕΠ σε 10,2% του ΑΕΠ. Το προβαλλόμενο έλλειμμα για το 2009 αναθεωρήθηκε από 3,7% του ΑΕΠ σε 15,1% του ΑΕΠ (και το 2010 αναθεωρήθηκε προς τα πάνω ξανά, σε ποσοστό 11,2% του ΑΕΠ). Ο αντίστοιχος αριθμός δημόσιου χρέους διορθώθηκε επίσης από 100% του ΑΕΠ σε 115% του ΑΕΠ στα τέλη του 2009 (αργότερα ανήλθε περαιτέρω σε 129% του ΑΕΠ).

Πίνακας 2.1. Έλλειμμα/ Πλεόνασμα Γενικής Κυβέρνησης (ως % ΑΕΠ)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ευρωπαϊκή Ένωση	-0,9	-2,5	-6,6	-6,4	-4,6	-4,3	-3,3	-3,0	-2,4	-1,7
Ευρωζώνη	-0,6	-2,2	-6,3	-6,2	-4,2	-3,6	-3,0	-2,6	-2,1	-1,5
Ελλάδα	-6,7	-10,2	-15,1	-11,2	-10,3	-8,9	-13,1	-3,7	-5,9	0,7

Πηγή: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu>, updated on 30/4/2017

Πηγή των αναθεωρήσεων ήταν κυρίως τα καθυστερούμενα επιστροφής φόρου και των εφάπαξ πληρωμών προς τους δημοσίους υπαλλήλους που συνταξιοδοτήθηκαν. Οι μεγάλες φορολογικές αναθεωρήσεις ωστόσο, απεικόνισαν με πολύ ξεκάθαρο τρόπο, τη μεγάλη ανεπάρκεια στην κάλυψη των στοιχείων δημόσιου τομέα.

ii. Δημόσια Οικονομικά

Ένας άλλος παράγοντας που ώθησε τη χώρα μας στην κρίση και μεγέθυνε τις συνέπειές της ήταν επίσης και το ότι η κυβέρνηση παραποιούσε τα πραγματικά δεδομένα που αφορούσαν στα δημόσια οικονομικά της σε μια προσπάθεια να παραμείνει εντός των νομισματικών κατευθυντήριων γραμμών της ευρωζώνης. Η Eurostat, παρέθεσε παρατυπίες στα ελληνικά οικονομικά δεδομένα και αναθεώρησε προς τα πάνω τις προβλέψεις του για το έλλειμμα του προϋπολογισμού της Ελλάδα περισσότερες από μία φορές . Ο Επίτροπος Οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης Olli Rehn, δήλωσε ότι «η Ελλάδα έχει ιδιαίτερα επισφαλή δυναμική του χρέους και είναι το μόνο κράτος μέλος που εξαπατούσε με τα στατιστικά του για χρόνια και χρόνια» (Willis , 2010). Τον Ιανουάριο του 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια έκθεση σχετικά με το χειρισμό των στατιστικών στοιχείων του ελλείμματος και του χρέους της ελληνικής κυβέρνησης. Η έκθεση επιβεβαίωσε την παραπλάνηση και οι αγορές ομολόγων ξεκίνησαν μια φθίνουσα πορεία με τους οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας να κρίνουν ταυτόχρονα την Ελλάδα, «πιστοληπτικά αναξιόπιστη» και «αφερέγγυα».

iii. Επιχειρηματικό Περιβάλλον

Φαίνεται ότι η Ελλάδα δεν είναι μια χώρα ιδιαίτερα φιλικά προσκείμενη προς τις επιχειρήσεις της και δείχνει να εμποδίζει την επιχειρηματικότητα και τις επενδύσεις. Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποίησαν οι ερευνητές της Παγκόσμιας Τράπεζας για να αξιολογήσουν το περιβάλλον και την επιχειρηματική δραστηριότητα διάφορων χωρών του κόσμου, η Ελλάδα είναι η χειρότερη από τα 27 μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα κατατάσσεται κάτω από χώρες όπως είναι η Αίγυπτος, η Ζάμπια και το Καζακστάν και αυτό γιατί χρειάζονται πολλές ημέρες προκειμένου μια επιχείρηση να αρχίσει τις δραστηριότητές της. Ο ιδιαίτερα αυξημένος αριθμός επίσης των

δημοσίων υπαλλήλων στην Ελλάδα, επέβαλε πολύπλοκα δίκτυα τελών, γραφειοκρατίας και φόρων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι το κόστος της αντιμετώπισης της κρατικής γραφειοκρατίας στην Ελλάδα, αποτελεί το 7 % του ΑΕΠ (Davis, 2010). Ακόμα τα στοιχεία του ΟΟΣΑ στις αρχές της κρίσης έδειξαν ότι η Ελλάδα ήταν από τους τελευταίους αποδέκτες των ξένων άμεσων επενδύσεων (FDI) στην Ευρώπη (OECD Factbook, 2010).

2.5. Επιπτώσεις στη ναυτιλία

Η μείωση της ζήτησης και η ακόλουθη πτώση των τιμών των εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου και την κατασκευή μεγαπλοίων που βασίστηκε στις αισιόδοξες προβλέψεις που γίνονταν προτού ξεσπάσει η κρίση, οδήγησε τους ναύλους σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις του δείκτη τιμών των ναύλων στα εμπορικά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (dry balt index) που βρέθηκε από τις 2.300 μονάδες περίπου τον Δεκέμβρη του 2014 να διακυμαίνεται γύρω από το 230 το 2016. Παρόμοια είναι και η εικόνα και στην αγορά των container που ο δείκτης σχεδόν υποδιπλασιάστηκε στη διάρκεια του 2015 (από 2.200 σε 1.300), ενώ ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου φαίνεται να έχει υποστεί τη μικρότερη (έως καμία) επίδραση, πέραν των ισχυρών διακυμάνσεων τις οποίες έχει εκδηλώσει.

Η κατάρρευση των ναύλων τροφοδοτείται επίσης και από τη μείωση της ζήτησης και των τιμών των μεταφορών πρώτων υλών από τη Κίνα και τις άλλες μεταποιητικές αναπτυσσόμενες χώρες όσο και από τη μείωση των εξαγωγών τους στις αναπτυγμένες και τελικά, από την καθίζηση της διεθνούς ζήτησης λόγω της εύθραυστης στασιμότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας και της έντονης αστάθειας στο παγκόσμιο περιβάλλον (Προσφυγικό, σύρραξη Ρωσίας – Τουρκίας κ.λπ.), που προκαλούν αβεβαιότητα στις αγορές και περιορισμό τόσο στις επιχειρηματικές όσο και στις καταναλωτικές δαπάνες. Οι προσπάθειες υπέρβασης της κρίσης μέσω περιοριστικών δημοσιονομικών και νομισματικών (στην περίπτωση της Ευρώπης) πολιτικών είναι εμφανείς. Η εξαίρεση των ΗΠΑ και ο ρυθμιστικός ρόλος των αποφάσεων της κεντρικής αμερικανικής τράπεζας στον χειρισμό των νομισματικών μεγεθών, έχει αποβεί ίσως ο κρισιμότερος παράγοντας

στην προσπάθεια αποκατάστασης της ομαλότητας στις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. Στο πλαίσιο αυτό, η ελληνική ναυτιλία διανύει μια συστημική κρίση.

Η πιο εμφανής ίσως επίδραση της οικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία, αφορά στην απαξίωση των πλοίων λόγω της μείωσης των εσόδων από τη λειτουργία τους. Η μείωση της παρούσας αξίας της απόδοσής τους παρασύρει προς τα κάτω τις τρέχουσες αποτιμήσεις τους, αφήνοντας σημαντικά υπόλοιπα σε σχέση με τις αρχικές αξίες αγοράς επί των οποίων έχουν εκδοθεί δάνεια. Αποτέλεσμα είναι οι τράπεζες να διεκδικούν την κάλυψη της διαφοράς με ίδια κεφάλαια, χωρίς βέβαια να κάνουν λόγο για ρυθμίσεις χωρίς την υπαγωγή στη συμφωνία περαιτέρω εξασφαλίσεων, ναυτικών εγγυήσεων και προσημειώσεων άλλων πλοίων. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα αυξημένο στην κρίση την οποία η Ελλάδα διανύει εφόσον καθίσταται πλέον αδύνατη κάθε σχεδόν μετάταξη των δανειακών υποχρεώσεων των εφοπλιστικών εταιρειών σε άλλες τράπεζες. Το αποτέλεσμα είναι η βίαιη απαίτηση από το δανειστή, αναπροσαρμογής του στόλου των εταιρειών. Ως συνέπεια, πραγματοποιούνται πωλήσεις πλοίων με μεγάλη ζημιά που συνηγορούν σε μια επιχειρηματική περιστολή και κατακερματίζουν οποιοδήποτε επενδυτικό σχέδιο.

Επιπτώσεις έχει επίσης η κρίση και στις υποστηρικτικές της ναυτιλίας δραστηριότητες που αφορούν στο 1/3 σχεδόν του ΑΕΠ που προέρχεται από τον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας και οι οποίες απορρόφησαν ένα μεγάλο μέρος των κλυδωνισμών στον ναυτιλιακό κλάδο μέσω του περιορισμού των δραστηριοτήτων τους.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η συμβολή της ναυτιλίας και των υποστηρικτικών της δραστηριοτήτων αποτελεί ένα μεγάλο ποσοστό του ΑΕΠ της χώρας, είναι ευνόητο ότι η κρίση στη ναυτιλία ασκεί περιοριστική επίδραση στις προσπάθειες ανάκαμψης, ενώ επιδεινώνει τις τάσεις ύφεσης.

Παρήγορο είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων από τη ναυτιλία (ναυτιλιακό συνάλλαγμα κ.λπ.) προέρχεται από τις δραστηριότητες των πετρελαιοφόρων πλοίων, των οποίων τα έσοδα παρουσιάζουν σταθερή εάν όχι ανοδική πορεία (Tsamourgelis, 2012).

Παρόλες τις δυσκολίες και τις αντιξοότητες που αντιμετωπίζει ο κλάδος λόγω της παρατεταμένης διάρκειας της ελληνικής κρίσης, η Ελλάδα συνεχίζει να διατηρεί την ηγετική της θέση στην

παγκόσμια αγορά παρότι το 2015, η επιβολή capital controls δημιούργησε τεράστια προβλήματα, που είχαν ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016 γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο 2015 ως «ένα άκρως επεισοδιακό έτος, λόγω της πολιτικής αστάθειας, της επιβράδυνσης της εθνικής οικονομίας και με το πρωτοφανές κλείσιμο των ελληνικών τραπεζών και την επακόλουθη επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων που παραμένουν ενεργοί έως σήμερα.»

2.5.1. Οι επιπτώσεις των Capital Controls

Ιδιαίτερα έντονη ήταν η πτώση στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα με την εφαρμογή των Capital Controls, που παρά τη σχετική εξομάλυνση μετά τους πρώτους μήνες από την επιβολή των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων, συνεχίζεται συγκριτικά με τις αντίστοιχες περιόδους προηγούμενων ετών. Σύμφωνα με την έκθεση, το 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση 2,13% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,29 δισεκατομμύρια ευρώ (Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2015-2016).

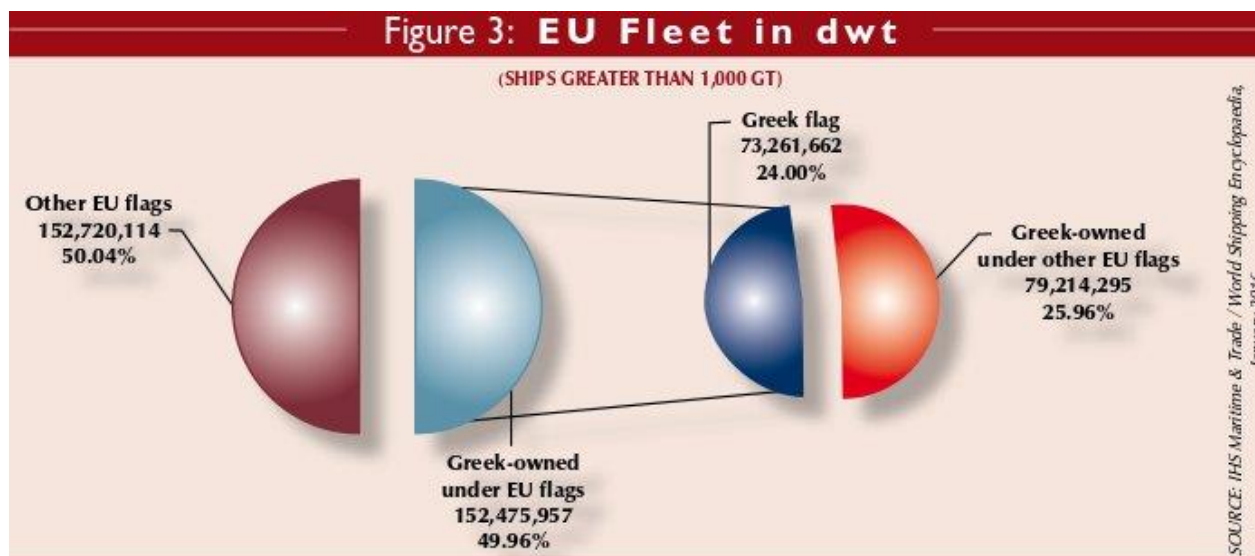
Στο διάστημα, όμως, Ιουλίου - Δεκεμβρίου 2015 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν μόνο σε 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση σχεδόν 50% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,84 δισεκατομμύρια ευρώ.

Η μείωση αυτή είναι αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων και της πολιτικοοικονομικής αστάθειας. Συνολικά, το 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 24% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 13,13 δισεκατομμύρια ευρώ. Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Η ελληνική πλοιοκτησία δια της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια.

2.5.2. Στην πρώτη θέση διεθνώς

Η έκθεση που επικαλείται τις μελέτες του Boston Consulting Group (BCG) και του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2013), αναφέρει ότι η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), παρέχει απασχόληση σε 200.000 εργαζόμενους και καλύπτει περισσότερο από 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα και διεθνώς, η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς. Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) -αύξηση περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος- που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Διάγραμμα 2.6. Στόλος σε dwt, Ιανουάριος, 2016



Πηγή: IHS Maritime & Trade, January 2016

2.5.3. Η ελληνική ναυτιλία με αριθμούς

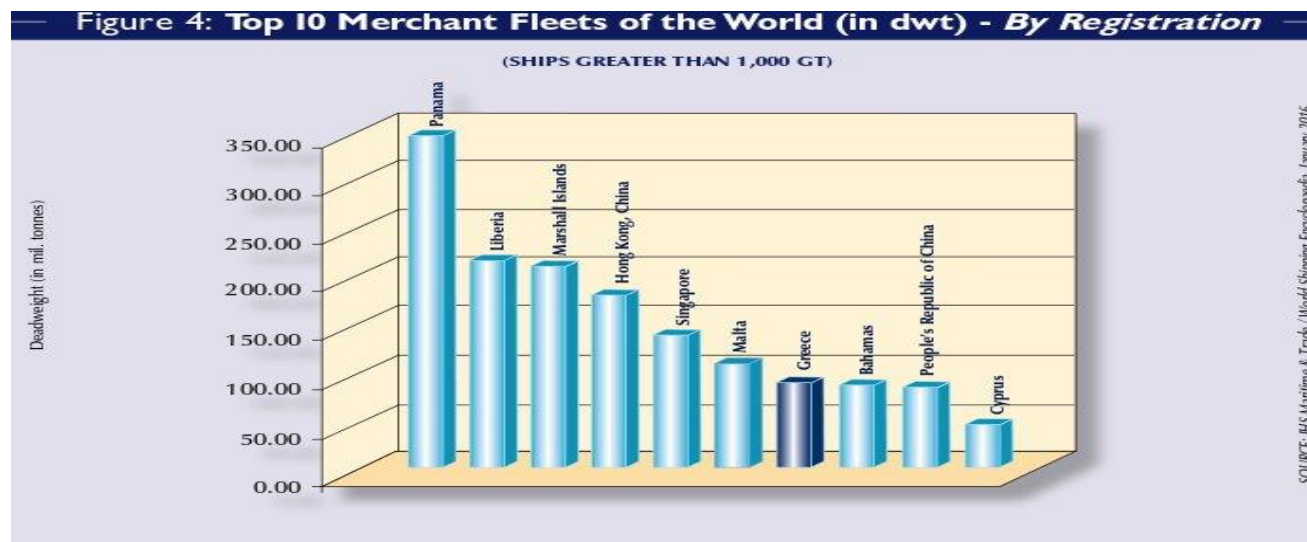
Το 2015 η ελληνική σημαία αριθμούσε 770 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,37 εκατομμυρίων gt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην

Ευρωπαϊκή Ένωση (σε dwt). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.

2.5.4. Παραγγελίες νεότευκτων πλοίων

Παρά τη μείωση της χρηματοδότησης και την αστάθεια στη ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 407 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 44,83 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 3.507 παραγγελιών χωρητικότητας 260,35 εκατομμυρίων dwt πέντε νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2015. Από αυτά τα πλοία, 221 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,88% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG LPG που ανέρχονται στο 19,72% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 14,39% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 6,12% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και τρία ακόμα σκάφη.

Διάγραμμα 2.7. Οι 10 κορυφαίοι Εμπορικοί Στόλοι Παγκοσμίως



Πηγή: IHS Maritime & Trade, January 2016

2.5.5. Ανανέωση στόλου

Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρά την κρίση προσπαθούν να ανανεώνουν το στόλο τους επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με μία γενική τάση προς μεγαλύτερα πλοία, όπως ειπώθηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

Κατά τη διάρκεια του 2015, οι Έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιήθηκαν επίσης και στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς συμμετείχαν σχεδόν στο 50% όλων των αναφερόμενων συναλλαγών σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά είτε ως αγοραστές, είτε ως πωλητές. Η παρατεταμένη περίοδος εξαιρετικά χαμηλών ναύλων, ειδικά στον τομέα πλοίων μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των παροπλισμένων πλοίων.

2.5.6. Αγοραπωλησίες και Παραδόσεις Πλοίων

Κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, οι αγοραπωλησίες πλοίων αποτέλεσαν μια τακτική συμπεριφορά των Ελλήνων πλοιοκτητών. Αμέσως μετά το ξέσπασμα της κρίσης, οι Έλληνες ιδιοκτήτες αντέδρασαν άμεσα και προέβησαν σε πωλήσεις των γηραιότερων πλοίων τους στα τέλη του 2008, λίγο πριν οι τιμές τους πέσουν αισθητά. Οι Έλληνες και οι Κινέζοι αποδεικνύονται οι πιο δραστήριοι σε ό,τι αφορά στην εκμετάλλευση των αγοραστικών ευκαιριών στην αγορά νεότευκτων πλοίων, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009. Σύμφωνα με την Allied Shipbroking, πάνω από 2,6 δις δολ. επενδύθηκαν έως τώρα για την αγορά 129 πλοίων, εκ των οποίων 95 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και 24 τάνκερ. Στο σύνολο των αγοραπωλησιών, οι Έλληνες βρίσκονται μακράν πρώτοι σε επενδύσεις, καθώς είχαν διαθέσει μέχρι και τα μέσα του Οκτωβρίου του 2009, 2,7 δις δολ. για πλοία όλων των τύπων, έναντι 2,1 δις δολ. που επένδυσαν οι Κινέζοι.

Παρόμοια ήταν η κατάσταση και το 2010, με την απόκτηση 263 πλοίων συνολικά. Έναντι μόλις 167 το 2009, επενδύοντας 6,5 δις δολ., έναντι 3,2 δις δολ. το προηγούμενο έτος. Οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, στην αγορά των μεταχειρισμένων, αντιπροσωπεύουν πάνω από το 25% των συνολικών επενδύσεων σε κεφάλαια της παγκόσμιας ναυτιλίας και το 20% των συνολικών επενδύσεων, με βάση τον αριθμό των πλοίων (Καραγεώργος, 2016).

Στις αρχές του 2014 και αφού η κρίση είχε προχωρήσει, οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν σε επενδύσεις άνω του 1,2 δισεκατομμυρίου δολαρίων.

Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο Golden Destiny (2017) οι εφοπλιστές προέβησαν τόσο σε νέες παραγγελίες επενδύοντας περισσότερα από 969,8 εκατομμύρια δολάρια όσο και σε αγορές-ευκαιρίες μεταχειρισμένων πλοίων επενδύοντας 309 εκατομμύρια δολάρια κάνοντας παραγγελίες σε ναυπηγεία για 19 πλοία, ανάμεσα τους και δύο ειδικά πλωτά ναυπηγήματα, πολύ μεγάλου κόστους.

Η πρώτη παραγγελία ειδικού ναυπηγήματος έγινε από την Golden Energy συμφερόντων του Ομίλου B. Ρέστη σε ναυπηγεία της Κίνας. Αφορούσε στην κατασκευή δύο πλατφορμών ανεφοδιασμού πλοίων με παράδοση το Νοέμβριο του 2015 και τον Φεβρουάριο του 2016. Το κόστος της επένδυσης ανήλθε στα 57 εκατομμύρια δολάρια. Η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα άσκησης επιλογής για δύο πλατφόρμες ακόμα.

Η άλλη παραγγελία έγινε από την ελληνικών συμφερόντων Central Mare Monaco σε ναυπηγεία της Κίνας για να κατασκευαστούν δύο εξέδρες γεώτρησης πετρελαίου, τεχνολογικά προηγμένες και σε θέση να λειτουργήσουν σε βάθος νερού περίπου 133 μέτρων (400 πόδια) ενώ το τρυπάνι θα μπορεί να κάνει γεώτρηση σε βάθος 11.667 μέτρων (35.000 πόδια). Η παράδοση έγινε στο τέλος του 2015 και στις αρχές του 2016. Το κόστος της επένδυσης ανήλθε στα 480 εκατομμύρια δολάρια.

Σε ότι αφορά τα πλοία, το 2014 τοποθετήθηκαν αρκετές ακόμα παραγγελίες από διάφορες ελληνικές ή ελληνικών συμφερόντων εταιρείες (Petrofin Research, 2015).

2.6. Επιπτώσεις στην απασχόληση και την εθνική οικονομία

Οι κοινωνικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, αποτυπώνονται εμφανώς στο επίπεδο απασχόλησης. Η μείωση της ρευστότητας, της κατανάλωσης και του επιπέδου παραγωγής της χώρας, οδήγησαν αναγκαστικά σε φαινόμενα έντονης και εκτεταμένης ανεργίας.

Η κρίση στον τομέα της ναυτιλίας και στις συναφείς δραστηριότητες, έχει οδηγήσει στη μείωση των επιπέδων απασχόλησης τόσο στα ποντοπόρα και τα επιβατικά πλοία, όσο και στα ναυπηγεία και στα ναυτιλιακά γραφεία. Τη μεγαλύτερη ζημιά την έχουν υποστεί οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, όπου η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων τους δεν είναι πλέον καθόλου εύκολη και η

εξασφάλιση ρευστότητας είναι σχεδόν αδύνατη. Παροπλισμοί πλοίων, ακυρώσεις νέων παραγγελιών, μειώσεις νέων κατασκευών, και ελάχιστες και τελείως απαραίτητες επισκευές, εκτόξευσαν το ποσοστό της ανεργίας στο ναυτιλιακό τομέα.

Εκτός από τις κοινωνικές διαστάσεις που εκλαμβάνει το θέμα της ανεργίας, προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι εθνικές οικονομίες, ειδικά η ελληνική, όπου η ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν ζωτικούς πνεύμονες παραγωγής και συνεισφοράς στο ΑΕΠ.

Σε ό,τι αφορά τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, το 2007 έφταναν τα 17δισ. ευρώ, δηλαδή στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Μέχρι και τις αρχές του 2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις ξεπερνούσαν τα 14δισ. ευρώ.

Με τη δεδομένη πλέον μείωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αναμένεται να μειωθεί το συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα, γεγονός που συνδράμει στη διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών, με άμεσο αποτέλεσμα την αποδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας. Σε τέτοιες περιπτώσεις αυξάνεται ο εξωτερικός δανεισμός και ως συνέπεια το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών εμφανίζει αύξηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

3.1 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας στην Ελλάδα πριν την κρίση

Τα τραπεζικά ιδρύματα που αναλάμβαναν παλιότερα τη χρηματοδότηση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνταν στο χώρο της ναυτιλίας, έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Αυτό σαφώς οφείλεται στη γενικότερη μείωση του αριθμού των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που προέκυψε λόγω του κύματος συγχωνεύσεων και εξαγορών στον τραπεζικό τομέα, αλλά και στην απομάκρυνση ορισμένων ιδρυμάτων από την αγορά (Νιάρχος, 2004).

Παραδείγματα ιδρυμάτων που αποφάσισαν να αποχωρήσουν είναι η JP Morgan, η Bank of New York και η Bank of Nova Scotia. Ωστόσο δεν υπήρξαν μόνο ενοποιήσεις ή αποχωρήσεις. Νέοι οργανισμοί και τραπεζικά ιδρύματα εισήλθαν στην αγορά, όπως για παράδειγμα η Αγροτική Τράπεζα, η οποία μαζί με ιδιώτες επενδυτές εξαγόρασε την Bank of Nova Scotia και δημιούργησε την First Business Bank (FBB), καθώς και η ίδρυση της AB Bank από τους παλιούς στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας, ιδιοκτήτες της Eurofinance και τον γερμανικό όμιλο της LB Kiel.

Παρά την αυξανόμενη ένταση των ανταγωνιστικών συνθηκών ωστόσο, τα ελληνικά τραπεζικά ιδρύματα κατάφεραν, σε έναν βαθμό, να διατηρήσουν τη θέση και την πελατεία του και να ενισχύσουν τη δύναμή τους στη ναυτιλιακή τραπεζική αγορά.

Πριν το ξέσπασμα της κρίσης, τράπεζες, μεταξύ των οποίων η HSBC, η Eurobank, η FBBank, ήδη διέθεταν μακρόχρονη εμπειρία στη ναυτιλιακή πίστη και κατείχαν εξέχουσες θέσεις μεταξύ των άλλων ελληνικών τραπεζών, κατέχοντας ένα ισχυρό χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους (Σαμπράκος, 2013).

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά την περίοδο 2006-2007 στιγματίστηκε από τη μεγάλη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο διεθνές εμπόριο. Το γεγονός αυτό είχε

θετικές επιπτώσεις στις ναυλαγορές των χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, όπως περιεγράφηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

Αρχικά, η αγορά φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κινήθηκε πτωτικά στο πρώτο εξάμηνο του 2006. Η εικόνα αναστράφηκε ωστόσο στο δεύτερο εξάμηνο οπότε και οι ναύλοι ακολούθησαν ανοδική πορεία. Η αύξηση των εισαγωγών ξηρών φορτίων από τη Κίνα και η συμφόρηση που παρατηρήθηκε σε λιμάνια της Αυστραλίας και Βραζιλίας οδήγησε σχεδόν πλήρη εμπορική εκμετάλλευση του υπάρχοντος στόλου αλλά και των νεότευκτων πλοίων που εισήλθαν στην αγορά. Η ίδια εικόνα παρατηρείται και κατά τη διάρκεια του 2007 όπου τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο οι συναλλαγές έφτασαν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Μέσα σε αυτό το, φαινομενικά εύρωστο, οικονομικό περιβάλλον, οι τράπεζες συνέχιζαν να αναπτύσσουν το χαρτοφυλάκιο τους και να λειτουργούν αποτελεσματικά, συνεχίζοντας να χρηματοδοτούν όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων. Μεγαλύτερο ενδιαφέρον εμφανιζόταν για πλοία που μπορούν να μεταπωληθούν εύκολα και λιγότερο για πλοία με υψηλή εξειδίκευση. Ωστόσο, ο παράγοντας αυτός δεν ήταν και ο μόνος που καθόριζε τη συνεργασία τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών καθώς το ρίσκο της δανειοδότησης ήταν ανάλογο και με τη χρονοναύλωση του πλοίου ή την καλή εταιρική υποστήριξη.

Παρόλα αυτά, οι δανειακές χορηγήσεις των τραπεζών προς τις επιχειρήσεις ναυτιλίας περιλάμβαναν συνήθως μεγάλους αλλά και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακούς ομίλους. Ωστόσο, οι τράπεζες προσπαθούσαν παράλληλα να χρηματοδοτούν, επιλεκτικά, και μικρούς πλοιοκτήτες (United Nations Conference on Trade and Development, 2008).

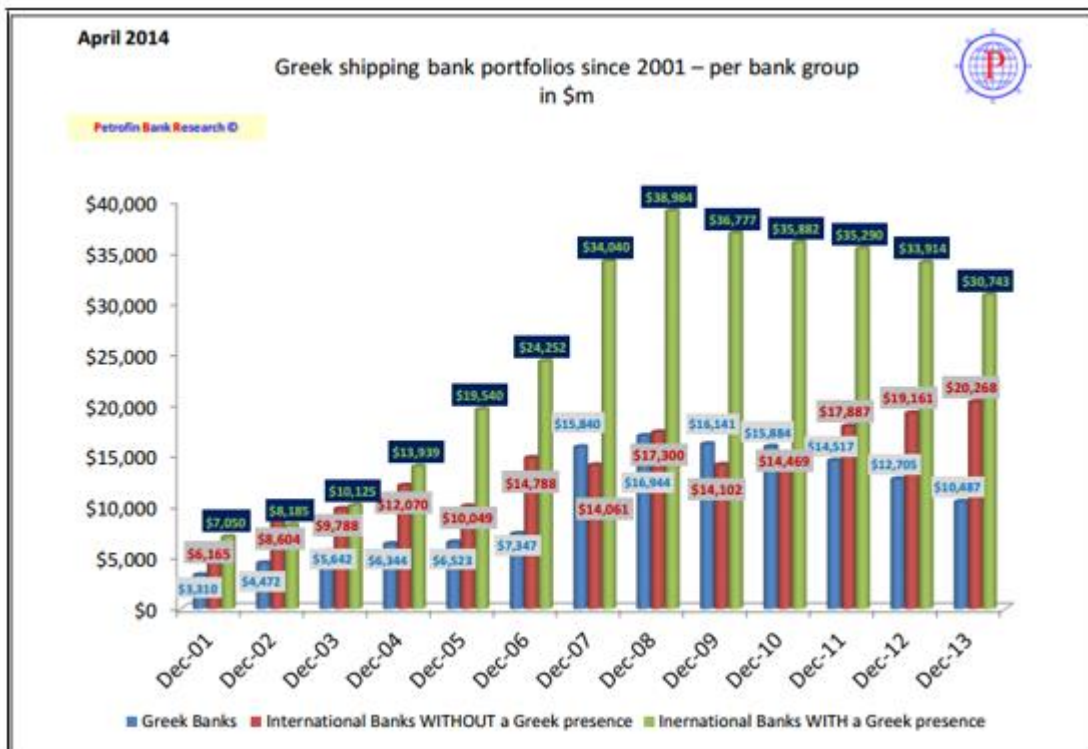
3.1.1. Μέγεθος Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων

Στην ενότητα αυτή θα γίνει μια σύντομη αναφορά στα μεγέθη που παρουσιάζονται στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ήλεγχαν το 18% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και η συνολική τους χρηματοδότηση, το Μάιο του 2004, ανερχόταν στο ποσό των 24,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, ενώ ο συνολικός τραπεζικός δανεισμός της παγκόσμιας ναυτιλίας ανερχόταν σε ποσό 150 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (ποσοστό 16% περίπου).

Οι ελληνικές τράπεζες που ασχολούνταν με την ναυτιλιακή χρηματοδότηση χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες. Στις Τράπεζες ελληνικών συμφερόντων, στις Τράπεζες ξένων συμφερόντων με έδρα στην Ελλάδα και σε Τράπεζες ξένων συμφερόντων που δεν έχουν καταστήματα εγκατεστημένα στην Ελλάδα. (Petrofin, 2014)

Από την έρευνα της εταιρείας Petrofin S.A. (2014) είναι προφανές το ενδιαφέρον που παρουσίαζε, προ κρίσης, η ελληνική ναυτιλία για τις ξένες και ελληνικές τράπεζες από το έτος 2001-2008 καθώς το χαρτοφυλάκιο τους από 7 δις \$ αυξήθηκε το 2008 σε 38 δις\$ ενώ από το 2009 μέχρι το 2013 το χαρτοφυλάκιο στις διεθνείς τράπεζες με ελληνική παρουσία άρχισε να μειώνεται και αντίθετα, στις διεθνείς τράπεζες χωρίς ελληνικά υποκαταστήματα υπήρξε σταδιακή αύξηση (Διάγραμμα 3.1).

Διάγραμμα 3.1. Ελληνικά χαρτοφυλάκια Ναυτιλιακών Τραπεζών από το 2001 (σε εκατ. \$)



Πηγή: Έκθεση της εταιρείας Petrofin S.A.-Petrofin Bank Research με θέμα «Key Developments in Greek Ship-Finance», April 2014

Το ενδιαφέρον των ξένων και των ελληνικών τραπεζών ενισχύθηκε την περίοδο εκείνη και από τη θετική πορεία και την εμπειρία των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και από τις αυξημένες ανάγκες για κεφάλαιο που εμφάνιζαν. Ενθαρρυντικό στοιχείο για τα τραπεζικά ιδρύματα είναι το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός νέων χρηματοδοτήσεων γίνεται για την κατασκευή νέων πλοίων (Βλάχος, 2004).

3.2. Ναυτιλιακοί κύκλοι

Ως ναυτιλιακός κύκλος ορίζεται μια σειρά εναλλασσόμενων φάσεων διαστολής και συστολής της οικονομικής δραστηριότητας από άποψη κέρδους και απασχόλησης και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ένας ναυτιλιακός κύκλος διέπεται από ορισμένα χαρακτηριστικά:

- Οι διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων χαρακτηρίζονται από μία κυκλική πορεία η οποία συμβαδίζει με αυτή του ευρύτερου οικονομικού κύκλου στον οποίο βρίσκεται η οικονομία, αλλά είναι πολύ εντονότερη.
- Κάθε προσπάθεια πρόβλεψης της πορείας του ναυτιλιακού κύκλου είναι παρακινδυνευμένη και σπανίως επαληθεύεται, καθώς υπάρχει και η πιθανότητα απρόβλεπτων γεγονότων.
- Δεν είναι λίγες οι φορές που έχουν καταγραφεί στην ιστορία σημαντικά πολεμικά γεγονότα στον ναυτιλιακό κύκλο, γεγονός το οποίο αυξάνει τις τιμές των ναύλων και δυσχεραίνει την ομαλή πορεία του και τον χρόνο που απαιτείται μέχρι την ανάκαμψή του.

Η σημαντικότητα των ναυτιλιακών κύκλων είναι αναμφισβήτητη για τη ναυτιλία, εφόσον πολλές αποφάσεις των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό, βασίζονται στην εμφάνιση και στην εξέλιξή τους, προκειμένου να καταφέρουν να μειώσουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο. Υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν τον ναυτιλιακό κύκλο και συνδέονται με την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας (Stopford, 1997). Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- i. Οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις που οδηγούν είτε σε αύξηση, είτε σε μείωση των διακινούμενων προϊόντων.
- ii. Η παραγωγή και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ανά ήπειρο.

- iii. Οι παραλαβές νέων πλοίων οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας.
- iv. Οι μεταβολές των τιμών των προϊόντων.
- v. Οι αποσύρσεις πλοίων οι οποίες οδηγούν σε μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Ωστόσο, κάθε ναυτιλιακός κύκλος διέρχεται πάντα από συγκεκριμένα στάδια εξέλιξης. Χρησιμοποιώντας ως βασικό κριτήριο την μέση τιμή των ναύλων, ένας ναυτιλιακός κύκλος χωρίζεται στα εξής στάδια:

1ο Στάδιο: Ύφεση: Το στάδιο χαρακτηρίζεται από πλεονάζουσα χωρητικότητα πλοίων. Τα πλοία συνωστίζονται στα λιμάνια αλλά μειώνεται η ταχύτητα πλεύσης τους σε μια προσπάθεια εξοικονόμησης καυσίμων. Στη συνέχεια, οι ναύλοι των λιγότερο αποδοτικών πλοίων κατέρχονται έτσι ώστε να καλύπτουν απλά το λειτουργικό κόστος και τα μη αποδοτικά πλοία παροπλίζονται.

2ο Στάδιο: Ανάκαμψη: Σε αυτό το στάδιο παρατηρείται μία αύξηση της τιμής των ναύλων η οποία καλύπτει οριακά το λειτουργικό κόστος των πλοίων και οι παροπλισμοί πλοίων περιορίζονται. Αυτή η μικρή αλλά σταθερή αύξηση της ρευστότητας έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι ανακάμπτει πλήρως η ψυχολογία της αγοράς καθώς επικρατεί ακόμα αστάθεια.

3ο Στάδιο: Κορύφωση: Σε αυτή την φάση έχει απορροφηθεί η πλεονάζουσα χωρητικότητα και υπάρχει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Το επίπεδο των ναύλων ξεπερνά κατά πολύ τα λειτουργικά κόστη και βρίσκεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Ο στόλος των πλοίων κινείται με την μέγιστη ταχύτητα πλεύσης και μόνο τα πλοία τα οποία κρίνονται μη αποδοτικά παροπλίζονται. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μεγαλύτερη ρευστότητα και οι τράπεζες παρέχουν πιο εύκολα δάνεια. Οι τιμές των μεταχειρισμένων, αλλά σε καλή κατάσταση, πλοίων ξεπερνούν την αξία τους και η αγορά τους είναι πιο συμφέρουσα από την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου. Επίσης και οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις εμφανίζουν σταθερά ανοδική πορεία.

4ο Στάδιο: Κατάρρευση: Όταν η προσφορά χωρητικότητας ξεπεράσει τη ζήτηση, η αγορά εισέρχεται στην φάση της κατάρρευσης. Σε αυτή τη φάση, τα πλοία μένουν ανενεργά στα λιμάνια και οι τιμές των ναύλων πέφτουν. Επίσης η ταχύτητα πλεύσης τους μειώνεται και παρόλο που οι πλοιοκτήτες διατηρούν ακόμα υψηλή ρευστότητα, στην αγορά υπάρχει κλίμα αβεβαιότητας.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση επειδή η τελευταία σχετίζεται άμεσα με την γενικότερη οικονομική δραστηριότητα, ακολουθώντας τις διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων.

3.3. Μορφές Χρηματοδότησης

Η απόκτηση ενός νέου πλοίου με σκοπό την ανανέωση του στόλου μιας ναυτιλιακής εταιρείας απαιτεί σαφώς πολύ μεγάλο ύψος κεφαλαίου. Οι βασικότερες και πιο συνήθεις πηγές άντλησης κεφαλαίων είναι:

1. Χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια (Equity)

Πρόκειται για τη χρησιμοποίηση αποθεμάτων που δημιουργήθηκαν από τη λειτουργία άλλων πλοίων της εταιρείας ή την εισφορά κεφαλαίων από τους μετόχους. Οι περισσότερες εταιρείες χρηματοδοτούν τουλάχιστον το 20% με 40% των επενδυτικών τους προγραμμάτων με εσωτερικά κεφάλαια, αλλά το ύψος αυτών των κεφαλαίων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διαφόρων πλοιοκτητών.

2. Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)

Η μορφή αυτή χρηματοδότησης κινείται μεταξύ της παραδοσιακής δανειοδότησης και της χρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια. Υλοποιείται από εξειδικευμένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς με συνήθη εξασφάλιση την εγγραφή υποθήκης δεύτερης σειράς επί του υπό χρηματοδότηση πλοίου ή την απόκτηση μετοχών του πλοίου.

Το μειονέκτημα αυτού του τρόπου χρηματοδότησης είναι ότι η δημιουργία ενός ικανού, σταθερού και θετικού ταμειακού προγράμματος είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι το ύψος της χρηματοροής θα πρέπει να είναι ικανό να εξυπηρετήσει τόσο το κύριο χρέος, όσο και το ενδιάμεσο. Συνεπώς για την υλοποίηση μιας τέτοιας μορφής χρηματοδότησης, συνήθως, είναι απαραίτητη η εξασφάλιση μακροχρόνιου συμβολαίου χρονοναύλωσης για το χρηματοδοτούμενο πλοίο, το οποίο εξασφαλίζει την αποπληρωμή των υποχρεώσεων.

3. Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)

Στην περίπτωση αυτή το πλοίο πωλείται σε μία εταιρεία, για παράδειγμα σε μια τράπεζα, σε έναν μεγάλο οργανισμό ή μια ασφαλιστική εταιρεία, επαναμισθώνεται από αυτήν κάτω από μια μακροπρόθεσμη συμφωνία, η οποία δίνει στον πλοιοκτήτη απόλυτο έλεγχο λειτουργίας του περιουσιακού στοιχείου αλλά αφήνοντας την ιδιοκτησία στην εταιρεία χρηματοδότησης. Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι ότι δίνει τη δυνατότητα στην εταιρεία χρηματοδότησης να επωφεληθεί από τα διάφορα διαθέσιμα φορολογικά κίνητρα. Για παράδειγμα, μέχρι το 1985 στην Μεγάλη Βρετανία, η κυβέρνηση επέτρεπε σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις να αποσβένουν πλήρως τα έσοδα που προέκυπταν από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση που θα αγοράσει πλοίο με χρηματοδοτική μίσθωση, απολαμβάνει πλήρη κάλυψη του κόστους αγοράς με μακροπρόθεσμους όρους αποπληρωμής, η οποία μπορεί να φτάσει και τα 50 χρόνια. Το αποτέλεσμα είναι ότι έχει την δυνατότητα μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα να αποκτήσει ένα μεγάλο κεφάλαιο κίνησης, από τα έσοδα λειτουργίας του πλοίου. Επίσης, εφόσον ουσιαστικά το πλοίο αφήνεται στον ισολογισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης σαν αγορά ή περιουσιακό στοιχείο, η επιχείρηση απολαμβάνει τις φορολογικές ελαφρύνσεις του ενοικιαστή/ναυλωτή, με αποτέλεσμα να μειώνει ακόμη περισσότερο τα έξοδά της.

Ωστόσο, η μέθοδος αυτή παρουσιάζει και ορισμένα μειονεκτήματα. Ένα από αυτά είναι το ότι ο δανειστής φέρει τον κίνδυνο να μην καταβάλει ο δανειζόμενος το συμφωνηθέν μίσθωμα, ενώ πρέπει να έχει γίνει πρόβλεψη για την περίπτωση που αλλάξει η φορολογική νομοθεσία και μεταβληθούν οι συνθήκες σχετικά με τις φοροαπαλλαγές.

4. Τραπεζικά Εμπορικά Δάνεια (Senior Dept)

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας, πάντα έδειχναν προτίμηση στη χρησιμοποίηση των τραπεζικών δανείων, ως πηγή εύρεσης κεφαλαίων. Αυτό οφείλεται στο ότι με τη μέθοδο αυτή, πετυχαίνουν τη συγκέντρωση κεφαλαίου ενώ ταυτόχρονα διατηρούν τον πλήρη έλεγχο της ιδιοκτησίας των πλοίων τους. Ο δανεισμός μιας πλοιοκτήτριας εταιρίας μπορεί να πραγματοποιηθεί με τις παρακάτω μορφές:

→ Με ομολογίες (bonds): Οι εταιρείες με καλή κατάταξη από τους αξιολογικούς οίκους (π.χ. Standard & Poors) , μπορούν να εξασφαλίσουν κεφάλαια από το χρηματιστήριο εκδίδοντας ομολογίες. Την υλοποίηση της έκδοσης και τη διαπραγμάτευση των ομολογιών αναλαμβάνει μια επενδυτική τράπεζα και η απόφαση της έκδοσης του δανείου εξαρτάται από τη κατάταξη της εταιρείας στη ταξινόμηση. Όπως αναφέρει ο Τσαμουργκέλης (2000) η έκδοση ομολογιακού δανείου είναι επιτυχής όταν η εταιρεία λάβει κατά την ταξινόμηση τουλάχιστον το βαθμό B ή ίσως είναι και μεγαλύτερο, αλλά πάντα μικρότερο του βαθμού BBB. Το πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι τη λήξη του δανείου, που μπορεί να φθάσει και τα 10 χρόνια. Επιπλέον η εξόφληση του δανείου γίνεται με εφάπαξ πληρωμή στη λήξη του, γεγονός που επιτρέπει τη συσσώρευση κερδών από τον πλοιοκτήτη. Τα μειονεκτήματα αυτής της μορφής είναι το υψηλό κόστος και το γεγονός ότι η οργάνωση του ομολογιακού δανείου χρειάζεται αρκετό χρόνο προετοιμασίας (Ευθύμογλου, 1999).

→ Με πιστώσεις από τα ναυπηγεία (shipyards credits): Τα ναυπηγεία προκειμένου να προσελκύσουν νέες παραγγελίες, δημιουργούν χρηματοδοτικά προγράμματα τα οποία απευθύνονται στις δυνατότητες των πλοιοκτητών και τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις της κατασκευής που επιθυμούν. Συνήθως το ποσοστό χρηματοδότησης ανέρχεται περίπου στο 68% του κόστους κατασκευής του πλοίου, βαρύνεται με επιτόκιο 8% και αποπληρώνεται εντός 10 χρόνων εκ των οποίων τα πρώτα 2 χρόνια αφορούν σε περίοδο χάριτος. Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης είναι ότι σε αυτά τα δάνεια συνομολογείται σταθερό επιτόκιο, ενώ στα μειονεκτήματα περιλαμβάνεται η περιορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία ο δανειζόμενος πρέπει να εξοφλήσει το δάνειο και ο συναλλαγματικός κίνδυνος.

→ Με ιδιωτικές τοποθετήσεις (private placements): Σε αυτή τη περίπτωση ο δανεισμός πραγματοποιείται όχι από τράπεζες αλλά από συνταξιοδοτικά ταμεία, ασφαλιστικές εταιρείες ή εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι ότι η χρηματοδότηση έχει μακροχρόνια διάρκεια, σταθερό επιτόκιο και δεν

προϋποθέτει την υποθήκη επί του πλοίου. Τα μειονεκτήματα ωστόσο αυτής της μεθόδου είναι το υψηλό κόστος κεφαλαίου.

→ Με δάνεια από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (term loans)

Πρόκειται για την πιο δημοφιλή μορφή χρηματοδότησης, την οποία οι νέοι ή και οι παλιοί πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν προκειμένου να προβούν στην απόκτηση ενός ή και περισσότερων ποντοπόρων πλοίων (Erol, 2011). Το δάνειο μιας εμπορικής τράπεζας με σκοπό τη χρηματοδότηση αγοράς πλοίου, πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη ότι η εξυπηρέτηση του εν λόγω δανείου θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου (project financing) (Γεωργαντόπουλος, 2003).

3.4. Προβλήματα Χρηματοδότησης λόγω Κρίσης

Η ναυτιλία, ως επιχειρηματικός κλάδος, παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες που καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Οι ιδιαιτερότητες αυτές είναι οι εξής:

- Η ναυτιλία, ως κλάδος εντάσεως κεφαλαίου παρουσιάζει υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησεως σε περίπου 70%.
- Οι οικονομικοί κύκλοι στον τομέα της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα έντονοι, εφόσον ο κλάδος επηρεάζεται άμεσα από τις μεταβολές στον όγκο και την ένταση του διεθνούς εμπορίου και από τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση συνεπώς και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να μειώσουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων των εταιρειών του ναυτιλιακού τομέα.
- Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης των πλοίων και της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών δεδομένου ότι η έδρα πολλών εξ αυτών, βρίσκεται σε άλλες χώρες.
- Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιρειών είναι ανώνυμες.

Παρά τις ιδιαιτερότητες αυτές, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007 οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών από το διεθνές τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 (με διαθέσιμα κεφάλαια της τάξεως των \$ 200 δις.), οπότε οι πλοιοκτήτες είχαν την άνεση να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου τους. Σύμφωνα μάλιστα με αναγνωρισμένους ναυλομεσιτικούς κύκλους, η απόσβεση της αξίας των πλοίων στην περίοδο 2003 -2007 μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε λίγα έτη. Αυτό, σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και μακρά πορεία των Ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς εμπορίου, προσέλκυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στον κλάδο (π.χ. από private equity funds) και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με στοιχεία της Petrofin S.A., το 2008 τα συνολικά δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία ανήλθαν στα \$ 73,2 δις. (+9,4% σε ετήσια βάση), έναντι \$ 66,9 δις. 2007 (+ 44,3% σε ετήσια βάση) και \$ 46,4 δις. το 2006. Ο ρυθμός αυξήσεως των υπολοίπων των δανείων έπεσε σε μονοψήφιο ποσοστό το 2008. Ειδικότερα, η αγορά των κοινοπρακτικών δανείων μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό, από \$ 86 δις. το 2007 σε \$ 71 δις. το 2008 (17,4%).

Όσον αφορά τον ρόλο των ελληνικών τραπεζών στον ναυτιλιακό κλάδο, σημειώνεται η σημαντική αύξηση του ύψους των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία, από \$ 3,3 δις. το 2001, σε \$ 16,9 δις. το 2008 (παρακάτω Πίνακας).

Ωστόσο, με τις πρώτες ενδείξεις της οικονομικής κρίσης στις ΗΠΑ το 2008, ναυτιλιακές εταιρείες με μετοχές εισηγμένες στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ ή του Ηνωμένου Βασιλείου, προχώρησαν στην ακύρωση αγοράς συμβολαίων ναυπηγήσεως, προκειμένου να διασφαλίσουν τη ρευστότητά τους. Η διατήρηση υψηλής ρευστότητας απέκτησε πλέον μεγάλη σημασία για αυτό και οι πλοιοκτήτες αναζητούν εναλλακτικές δυνατότητες άντλησης κεφαλαίων με σκοπό να καλύψουν τις μεγάλες κεφαλαιακές τους ανάγκες. Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρεάζει τη χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας ως σύνολο. Η μεγάλου όγκου χρηματοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας όλα αυτά τα χρόνια, οδήγησε μεν στην αλματώδη ανάπτυξη της τόσο σε

αύξηση του αριθμού και του μεγέθους πλοίων όσο και στον εκσυγχρονισμό τους, παρόλα αυτά όμως, η κρίση του τραπεζικού τομέα που επηρέασε κυρίως τις τράπεζες του δυτικού κόσμου, επηρέασε δυσμενώς τον τομέα χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς οι Ευρωπαϊκές τράπεζες αντιπροσώπευαν πάνω από το 75% της συνολικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Έτσι, η χρηματοδότηση πλοίων παρουσίασε πτώση ύψους 8,48% μεταξύ των ετών 2009 και 2010. Έξι από τις πιο δραστήριες στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων τράπεζες, που αντιπροσώπευαν το 47,55% των ελληνικών δανείων των πλοίων το 2010, ακολούθησαν μια πολιτική μείωσης της χρηματοδότηση πλοίων, η οποία επηρέασε σημαντικά τον τομέα ελληνικής ναυτιλίας.

3.4.1. Διαχείριση δανείων

Η πτώση στις τιμές των ναύλων, οι μικρές δανειακές εγγυήσεις και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιούργησαν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα δάνεια τελούν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδιαρθρώνεται η εξόφλησή τους με τη βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες το χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές.

Λόγω της δυσκολίας αυτής, είναι πιο εύκολα κατανοητή η τάση των επιχειρηματιών της ναυτιλίας να προβαίνουν σε συγχώνευση των εταιρειών τους, καθώς μια εταιρική αναδόμηση και ο επαναπρογραμματισμός αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια υγιή ανάκαμψη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει ο τομέας της ναυτιλίας στην έξοδο από την κρίση, δεν έχει γίνει ακόμα αντιληπτός και δεν έχει αξιολογηθεί επαρκώς. Το γεγονός αυτό έγκειται στο ότι το ενδιαφέρον της αναπτυξιακής προοπτικής της ελληνικής οικονομίας από πλευράς των πολιτικών και εργαλείων τόνωσης της εξωστρέφειας, στρέφεται κυρίως στην αύξηση των εξαγωγών (αγροτικών και βιομηχανικών) και στον τουριστικό τομέα.

Ενώ είναι αποδεδειγμένη η διαρκής στο χρόνο συνεισφορά της ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, στην απασχόληση, στις επενδύσεις και στην άμβλυση των ανισορροπιών του ισοζυγίου πληρωμών, η αποσαφήνιση του αριθμού των δραστηριοτήτων των συναφών με τη ναυτιλία και η συμβολή των διασυνδεδεμένων με αυτήν κλάδων, δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο συστηματικής μελέτης. Ακόμα πιο πολύ έχει αγνοηθεί το δυναμικό, ανεκμετάλλευτο δυναμικό που μπορεί να φέρει η ναυτιλία στην ελληνική οικονομία στην προσπάθεια οικονομικής ανάταξης που επιχειρείται ακόμα και στις μέρες μας (IOBE, 2013).

Κατά συνέπεια, η καταγραφή και η παρουσίαση προτάσεων που μπορεί να μεγιστοποιήσουν τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία κρίνεται στη σημερινή συγκυρία εξαιρετικά σκόπιμη.

4.1. Προτάσεις πολιτικής

Στόχος οποιασδήποτε πολιτικής σαφώς είναι η προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών και γραφείων στην Ελλάδα, με κάθε τρόπο ώστε να ευνοηθεί κατά το δυνατόν η ελληνική οικονομία, σε μια περίοδο εντεινόμενης κρίσης, αλλά και στο απώτερο μέλλον. Για το παραπάνω απαιτείται η δημιουργία ενός συγκεκριμένου στρατηγικού πλαισίου πολιτικής στην Ελλάδα το οποίο θα επιτρέπει στην ποντοπόρο ναυτιλία να λειτουργεί ανταγωνιστικά στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον χωρίς περαιτέρω εμπόδια (IOBE, 2013).

4.1.1. Δημιουργία κινήτρων για προσέλκυση εφοπλιστών

Η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού εφοπλιστών στην ελληνική αγορά απαιτεί (όπως κάθε άλλη επένδυση εντάσεως κεφαλαίου) σε κάθε περίπτωση, πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Πέραν των άλλων, απαραίτητος κρίνεται ο χειρισμός της ναυτιλιακής πολιτικής σε μια ενιαία ατζέντα, που θα είναι ανεξάρτητη από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων. Μέσα από ενδεδειγμένες μελέτες, μπορούν να απομονωθούν οι καλύτερες πρακτικές που εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο και λαμβάνοντας υπόψη το ειδικό ελληνικό περιβάλλον, να τροποποιηθούν με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου προς τόνωση της ναυτικής επιχειρηματικότητας και της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας στη χώρα. Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό μέσω μετεγκατάστασης της ξένης ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα μας, αναμένεται να έχει ευεργετική επίδραση στην ελληνική οικονομία.

4.1.2. Ικανοποίηση της ζήτησης για αναλώσεις της ναυτιλίας από εγχώριες πηγές

Η μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην ελληνική οικονομία μπορεί να επιτευχθεί από την ικανοποίηση της ναυτιλιακής ζήτησης από εγχώριες πηγές με την ενίσχυση του εγχώριου συστήματος που στηρίζει τη ναυτιλία. Με τον τρόπο αυτό θα περιορισθεί σημαντικά η εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την πληρωμή υπηρεσιών που δεν παρέχονται στην εγχώρια αγορά. Βέβαια, για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, απαιτούνται καινοτόμα συστήματα και διαδικασίες, τα οποία να παρέχουν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες, ελεύθερα από τις προστασίες και τα εμπόδια του αποτυχημένου αναπτυξιακού προτύπου της ελληνικής οικονομίας. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών ναυπήγησης/επισκευών, ο οποίος με την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας στην ελληνική οικονομία εξαιτίας της αύξησης ζήτησης από τους Έλληνες αλλά και τους ξένους εφοπλιστές.

4.1.3. Δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών

Η ύπαρξη δεξαμενής εκπαιδευμένων νέων Ελλήνων ναυτικών αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την προσέγγιση περισσότερων εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ, η είσοδος νέων Ελλήνων εκπαιδευμένων ναυτικών στον κλάδο είναι σημαντικά περιορισμένη, οδηγώντας σε φαινόμενα «λειψανδρίας». Ο μέσος όρος εισαγωγής

υποψηφίων στις σχολές ναυτικών ετησίως δεν ξεπερνούσε (σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης το 2013) τα 1.350 άτομα. Τα προβλήματα στην υλικοτεχνική υποδομή των σχολών, οι ελλείψεις στο εκπαιδευτικό προσωπικό (οι περισσότερες σχολές λειτουργούν με έκτακτο προσωπικό), αλλά και η απουσία διασύνδεσης των σχολών με την αγορά και τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι μόνο μερικά από τα ζητήματα που τοποθετούν την επιλογή της ναυτικής εκπαίδευσης χαμηλά στις προτιμήσεις των υποψηφίων, με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να στρέφονται σε αλλοδαπούς, ακόμα και στις θέσεις εργασίες που απαιτούν εξειδίκευση, για την κάλυψη της ζήτησης στα πλοία. Χώρες με σαφώς μικρότερη επίδραση στην παγκόσμια ναυτιλία έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην εκπαίδευση, δημιουργώντας έτσι στέρεες βάσεις για μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου. Ειδικότερα μέσα από ένα πλάνο στρατηγικής εκπαίδευσης, στο Ηνωμένο Βασίλειο διπλασιάστηκαν οι νέοι που επιλέγουν τις ναυτικές ακαδημίες κατά τη χρονική περίοδο 2000-2012. Η απουσία επαρκούς ειδικευμένου εργατικού δυναμικού για την επάνδρωση του εμπορικού στόλου αναμένεται να δημιουργήσει σειρά προβλημάτων στο άμεσο μέλλον. Ξεκινώντας από το φορέα ασφάλισης, η μείωση στην είσοδο/πρόσληψη ναυτικών οδηγεί σε μείωση των εσόδων του ταμείου από τις ασφαλιστικές εισφορές, με αποτέλεσμα να αδυνατεί να καλύψει τα έξοδα (πχ. συντάξεις, νοσοκομειακές καλύψεις κτλ). Σημαντικά αναμένονται να είναι τα προβλήματα και στα ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία αδυνατώντας να καλύψουν τις οργανικές θέσεις με έμπειρους ναυτικούς (που θα στελεχώσουν τμήματα διαχείρισης, ναυλώσεων και τεχνικών) θα αναγκαστούν να μεταφέρουν την έδρα τους σε χώρες που η προσφορά εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού είναι αυξημένη, με ευρύτερες απώλειες για την ελληνική οικονομία.

Είναι γενικώς αποδεκτό πως για να αποκτήσουν οι νέοι ναυτική συνείδηση, σημαντικό βήμα πριν την εισαγωγή τους στις ναυτικές ακαδημίες είναι η δημιουργία πλαισίου δράσης τόσο από την Πολιτεία όσο και από τον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τις εξής δράσεις:

- 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.

4.1.4. Ανάπτυξη και Προώθηση του Κέντρου Ναυτιλίας Αττικής

Οι παραπάνω προτάσεις απαιτούν σθεναρά βήματα για μια νέα ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική. Η δημιουργία ενός διεθνούς αναπτυγμένου ναυτιλιακού κέντρου στην Αττική θα μπορούσε να συμβάλλει σημαντικά προς την παραπάνω κατεύθυνση. Η συγκέντρωση όλων των υπηρεσιών στην ευρύτερη ζώνη του Πειραιά για παράδειγμα, θα μετέτρεπε την περιοχή σε πυρήνα ναυτικής επιχειρηματικότητας με αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα για την ελληνική οικονομία αλλά και για τον ίδιο τον κλάδο. Σημαντικά θεμέλια για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής ως ναυτιλιακού κέντρου έχουν ήδη τοποθετηθεί από τους πυρήνες γνώσης που λειτουργούν, τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών (ναυτικές σχολές) όσο και στην κατάρτιση νέων στελεχών του χώρου. Αξιοσημείωτα ωστόσο θα είναι τα οφέλη και για τους απόφοιτους των παραπάνω (και όχι μόνο) ιδρυμάτων, καθώς η αύξηση της ναυτικής επιχειρηματικότητας θα τονώσει σημαντικά την απορρόφησή τους στην αγορά εργασίας. Περαιτέρω, η προσέλκυση της ναυτιλίας στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster), καθώς θα αυξηθεί η ζήτηση για υπηρεσίες που σχετίζονται με την ποντοπόρο ναυτιλία. Η εγκατάσταση περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών στην περιοχή, θα βελτιώσει σημαντικά τον τζίρο των κατασκευαστικών εταιρειών αλλά και του κλάδου διαχείρισης ακίνητης περιουσίας γενικότερα (μέσα από τις αγοραπωλησίες, τα ενοίκια κλπ).

Τα πλεονεκτήματα της ανάπτυξης ενός ναυτιλιακού κέντρου έχουν ήδη αποτυπωθεί σε ναυτιλιακά αναπτυγμένα κράτη, όπως η Σιγκαπούρη. Ο φορέας διαχείρισης λιμένος και θαλάσσιων υπηρεσιών της Σιγκαπούρης ιδρύθηκε το 1996 με στόχο να μετατρέψει το λιμάνι σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω ενός «οικοσυστήματος ναυτιλιακών υπηρεσιών». Για την προσέλκυση επιχειρήσεων και εφοπλιστών στη χώρα, το ίδιο το κράτος, παρέχει ξεκάθαρο και φιλικό προς το επιχειρείν θεσμικό πλαίσιο, πρόσβαση σε αμερόληπτο σύστημα δικαιοσύνης και δεσμεύσεις περί ορθής πολιτικής διακυβέρνησης. Το πλαίσιο ενίσχυσης της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας ολοκληρώνεται από ένα ελκυστικό φορολογικό καθεστώς, το οποίο καλλιεργεί περαιτέρω το επιχειρηματικό περιβάλλον. Τα παραπάνω συνδυάζονται με τον αυξανόμενο ρυθμό ινστιτούτων ανώτερης ναυτιλιακής εκπαίδευσης παρέχοντας ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ναυτικών και στελεχών διαθέσιμων, τόσο για την επάνδρωση του στόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όσο και για την ικανοποίηση της ζήτησης στην ξηρά. Παράλληλα λειτουργεί σημαντικός αριθμός προγραμμάτων που στοχεύει στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ενώ τέλος υπάρχουν σημαντικά χρηματικά κίνητρα για την ενίσχυση της ναυτιλιακής καινοτομίας σε κάθε επίπεδο (εκπαίδευση, επιχειρήσεις) (IOBE, 2013).

4.2. Προοπτικές Ελληνικής Ναυτιλίας

Κρίσιμο είναι εδώ να υπενθυμιστεί πως η διεθνής ναυτιλία και η ναυλαγορά κυρίως αναφέρεται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες πλοίων: στα φορτηγά ξηρού φορτίου (bulk carriers), στα δεξαμενόπλοια (tankers) και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers).

Κάθε μια από τις ανωτέρω κατηγορίες πλοίων έχει κατά περιόδους, όπως ήδη περιεγράφηκε, τη δική της δυναμική και τάση και συνεπώς δεν μπορούμε κανείς να αναφέρεται γενικά στην αγορά ή την τάση των τιμών των πλοίων χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά που έχει η κάθε κατηγορία.

Ωστόσο, ο κύριος άξονας που επηρεάζει όλες τις κατηγορίες πλοίων είναι οι διάφορες γεωπολιτικές αποφάσεις και εξελίξεις οι οποίες ανατρέπουν πολλές φορές τις οποιεσδήποτε προβλέψεις.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Golden Destiny (2017) και για το 2017 και έπειτα, τα πλοία ξηρού φορτίου εμφανίζουν μια τάση ανάκαμψης η οποία υποστηρίζεται από τη σταθερή έως αυξημένη ροή εξαγωγών πρώτων υλών (σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, σιτηρά, κ.ά.) με θαλάσσιες μεταφορές, συνεπικουρούμενη από τη δραματική μείωση στις παραγγελίες και την παράδοση (κυρίως μετά το πρώτο τρίμηνο του 2017) νέων πλοίων καθώς επίσης και την αύξηση των πλοίων που αποσύρονται από την αγορά, με τη διάλυσή τους.

Τα δεξαμενόπλοια έχοντας περάσει μια περίοδο υψηλών ναύλων και αποδόσεων εισήλθαν σε μια πτωτική τάση με όλες τις προαναφερθείσες, σε αυτή τη μελέτη, συνέπειες, αν και τους τελευταίους μήνες η αγορά στον κλάδο έδειξε σημάδια ανάκαμψης κάτι που μπορεί να αποδοθεί και στην εποχικότητα του βασικού προϊόντος διακίνησης (αργό πετρέλαιο). Το μέλλον στον κλάδο της ναυτιλίας είναι άμεσα συνυφασμένο με την τιμή του πετρελαίου και τη συνεπακόλουθη παγκόσμια παραγωγή, ενώ και σε αυτόν τον κλάδο οι παραγγελίες νέων πλοίων μπορούν να παίξουν καθοριστικό ρόλο είτε προς θετική είτε προς αρνητική κατεύθυνση.

Τέλος τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εδώ και αρκετό διάστημα βρίσκονται σε μια φάση πολύ χαμηλής αποδόσεως και δυστυχώς η προοπτική για τα αμέσως επόμενα έτη δεν είναι καθόλου ενθαρρυντική. Βέβαια αυτός είναι ο γενικός κανόνας ο οποίος έχει τις εξαιρέσεις του ανάλογα με τα μεγέθη και τις υποκατηγορίες των πλοίων.

Επιπρόσθετα αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της κρίσεως των τελευταίων ετών έχει επέλθει μεγάλη ανατροπή στο χρηματοδοτικό πεδίο της ναυτιλίας με μεγάλο αριθμό τραπεζών να έχουν υποστεί τις συνέπειες των λανθασμένων – βάσει αποτελεσμάτων– χρηματοδοτικών τους πολιτικών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, τράπεζες με μεγάλα χαρτοφυλάκια στη ναυτιλία (μεταξύ αυτών Βρετανικές και Γερμανικές) να έχουν αποτραβηχτεί από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, πολλές φορές προσπαθώντας να εκκαθαρίσουν μεγάλο ποσοστό του χαρτοφυλακίου τους. Ως αποτέλεσμα αυτού είναι η παρουσίαση νέων μοντέλων ναυτιλιακής χρηματοδότησης κυρίως υπό την μορφή funds, τα οποία μαζικά προσεγγίζουν τον χώρο της ναυτιλίας, χωρίς ωστόσο να έχουν ακόμα προσαρμόσει τη στρατηγική τους στη μέχρι τώρα ναυτιλιακή πρακτική. Για τον λόγο αυτό οι εμπορικές τους επιτεύξεις είναι περιορισμένες – τουλάχιστον στην ελληνική ναυτιλία, καθώς η πλειοψηφία των προτάσεων αυτών είναι μη ανταγωνιστικές σε σχέση με τις (έστω και περιορισμένες) αντίστοιχες των τραπεζών που εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στον κλάδο.

Είναι ευνόητο ότι η "επένδυση" δεν αποτελεί πανάκεια για τον πλοιοκτήτη αλλά μάλλον πρόκληση στην οποία προσβλέπει όταν οι βασικοί οροί της εξίσωσης προσδίδουν θετικό πρόσημο.

Η ναυτιλία ήταν, είναι και θα είναι μία διεθνοποιημένη δραστηριότητα ανεξαρτητοποιημένη από εγχώριες ρυθμίσεις ή παρεμβάσεις, γεγονός που την καθιστά έναν διαχρονικά δελεαστικό χώρο επενδύσεων για επενδυτές εντός και εκτός ναυτιλίας.

4.3. Προοπτικές Παγκόσμιας Ναυτιλίας

Η παγκόσμια οικονομία, ακόμα και σήμερα, παραμένει αδύναμη καθώς παρατηρείται έλλειψη επενδύσεων διεθνώς με τις συνέπειες στη ναυτιλία να είναι αναπόφευκτες. Στη διάρκεια όλων των ετών που ακολούθησαν μετά την οικονομική κρίση του 2008, ακολουθήθηκαν διεθνώς πολλές πρακτικές επανάκαμψης. Η οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης προχωράει ακόμη με αργό ρυθμό, έχοντας ακόμα να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα όπως το BREXIT, η κρίση στις Ιταλικές Τράπεζες, η Αξιολόγηση του Ελληνικού Προγράμματος, η Μετανάστευση και μια σειρά από εκλογικές διαδικασίες το 2017-2018 σε αρκετές χώρες-μέλη, στοιχεία που αποτελούν τα συστατικά του εκρηκτικού μείγματος που απειλούν την συνοχή της Ευρώπης.

Όπως προβλέπεται, η νέα πολιτική γραμμή στις ΗΠΑ θα σε ενός είδους απομόνωση της χώρας από το παγκόσμιο σκηνικό, εφόσον ήδη γίνονται προσπάθειες τόνωσης της εγχώριας οικονομίας και των εγχώριων θέσεων εργασίας. Η επιβολή δασμών σε εισαγόμενα προϊόντα από την Ασία αλλά και η υψηλή φορολογία στις αμερικανικές εταιρείες που εδρεύουν σε χώρες με φθηνά εργατικά χέρια, αναδεικνύουν τις ΗΠΑ σε μία χώρα εσωστρέφειας. Παράλληλα, η ταυτόχρονη αποχώρηση των ΗΠΑ από τις Trans Pacific Partnership αλλά και τη NAFTA (North Atlantic Free Trade Agreement, ισχύει από το 1994), αφήνει πλέον ανοικτό τον δρόμο για την οικονομική και εμπορική ολοκλήρωση της Κίνας σε τοπικό και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Κίνα, για πρώτη φορά στα χρονικά, το 2017 συμμετείχε στο Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ του Davos, όπου και φρόντισε δια στόματος του προέδρου της, Xi Jinping, να ξεκαθαρίσει την οικονομική της φιλοσοφία και τον προσανατολισμό της στα οφέλη που απορρέουν από την παγκοσμιοποίηση. Το συμπέρασμα το οποίο προκύπτει είναι ότι η παγκόσμια οικονομία κινείται

σε αχαρτογράφητα νερά, οπότε το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλίας σκιαγραφείται το ίδιο αβέβαιο και για τα επόμενα έτη.

Τα χαρακτηριστικά κάθε τομέα της ναυτιλίας, τα οποία θα καθορίσουν και τη μελλοντική του πορεία είναι:

→ Dry Bulk

Η Ναυτιλία των Χύδην Ξηρών Φορτίων κατέγραψε την χειρότερη της επίδοση το 2016, με το ιστορικό χαμηλό του δείκτη BDI στις 290 μονάδες. Για τα αμέσως επόμενα έτη αναμένεται μία ελαφρώς καλύτερη πορεία των επιμέρους ναυλοδεικτών, οι οποίοι θα καθορίζονται από φαινόμενα εποχικότητας και βραχύχρονα peaks διάρκειας μικρότερη του μηνός. Η Κίνα θα παραμείνει στο επίκεντρο της ζήτησης κυρίως για φορτία σιδηρομεταλλεύματος ενώ η Ινδία με την ενεργειακή της ανάγκη για άνθρακα θα αποτελέσει δεύτερο πιο σημαντικό παίκτη στις εισαγωγές χύδην ξηρών φορτίων. Το Μάιο του 2017 η BIMCO εξέδωσε την αναφορά «Road to Recovery» επισημαίνοντας δύο στρατηγικές κλειδιά που, εφόσον εφαρμοστούν, ο κλάδος μπορεί υπό προϋποθέσεις να επανέλθει σε υγιή επίπεδα το 2019, το scrapping και την αποστασιοποίηση από νέες παραγγελίες στο τρέχον έτος.

Είναι γεγονός ότι τη περίοδο 2014 έως και το πρώτο μισό του 2016 αρκετά «Cape Sizes» ηλικίας 15-20 ετών οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια (συνολικά 73 εκ dwt, το 66% των παγκόσμιων διαλύσεων αφορούσε bulkers). Στο δεύτερο μισό του 2016, το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για διαλύσεις πλοίων μειώθηκε. Η ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων εισήλθε στο 2017, έχοντας προηγηθεί διαλύσεις ύψους 33 εκ. dwt, παραδόσεις πλοίων ύψους 50 εκ. dwt, με μια επέκταση του στόλου της τάξης του 1.6% – 1.9%, ή αλλιώς 15 εκ dwt προστιθέμενη χωρητικότητα. Όσον αφορά τις νέες παραγγελίες, το ήταν περιορισμένες κατά τη διάρκεια του 2016, αφού η μόνη παραγγελία που ξεχώρισε ήταν αυτή των 30 VLOC's από κινεζικές εταιρείες.

→ Tankers

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων προσέφερε υψηλή κερδοφορία στους πλοιοκτήτες ιδιαίτερα μετά το 2014 και την πτώση των τιμών του πετρελαίου παγκοσμίως. Μέσω του χαμηλού ανεφοδιαστικού κόστους αλλά και τη στρατηγική της Κίνας, να εισάγει πετρέλαιο όταν η τιμή βρίσκεται κάτω από

50\$/βαρέλι, η αγορά των δεξαμενόπλοιων διήγαγε ένδοξες ημέρες σε αντίθεση με τους υπόλοιπους τομείς που καταστρέφονταν από την υπερπροσφορά. Με το τελευταίο μεγάλο κύμα διαλύσεων να χρονολογείται στο 2010 (μονοπύθμενα κλπ) αλλά και τις παραγγελίες οι οποίες δόθηκαν στα πλαίσια της ευφορίας του κλάδου, δημιουργήθηκε ένα μεγάλο κύμα παραδόσεων για το οποίο οι ειδικοί είχαν προειδοποιήσει ότι θα βρισκόταν αντιμέτωπη η ναυτιλία τα έτη 2016-2017. Πράγματι, από τον Ιανουάριο του 2014 μέχρι τα τέλη του 2016, ο στόλος των πετρελαιοφόρων (VLCC's, Suezmaxes, Aframaxes) παρουσίασε μια καθαρή αύξηση του στόλου της τάξης του 7.3%, ή αλλιώς 24.3 εκ dwt. Η αύξηση αυτή αφορούσε κυρίως τα VLCC's (20.7 εκ dwt). Σύμφωνα με στοιχεία της BIMCO, τα προηγούμενα δύο χρόνια διαλύθηκαν crude tankers χωρητικότητας μόλις 7.3 εκ dwt (VLCC's and Afra's το 85%) όταν ο παγκόσμιος στόλος των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου ανέρχεται στα 358 εκ dwt. Ακόμη χαμηλότερα είναι τα επίπεδα διαλύσεων των πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, στα 3.2 εκ dwt. Οι παραδόσεις νεότευκτων θα συνεχιστούν και για την επόμενη περίοδο και συγκριμένα μέχρι τα τέλη του 2017, όπου η BIMCO προβλέπει fleet growth 3% για τα crude και 2.5% για τα πλοία μεταφορών αγαθών.

Παράλληλα, η πρόσφατη απόφαση των χωρών μελών του OPEC για μείωση της παραγωγής θέτει νέα δεδομένα στην εξίσωση των πετρελαϊκών μεταφορών, το Ιράν παραμένει στο παιχνίδι με αυξημένα μερίδια αγοράς και η Ασία θα συνεχίσει να είναι το επίκεντρο των εισαγωγών. Τέλος, επικρατεί διάχυτη πεποίθηση ότι οι πρόσφατες νομοθεσίες για το Ballast Water Treatment και το Global Sulphur Cap στο 2.5% έως το 2020, οι οποίες επιβάλλονται από τον IMO (International Maritime Organization), θα επισπεύσουν τη διάλυση αρκετών μη αποδοτικών πλοίων, αρκετοί διαβλέπουν το νέο μεγάλο κύμα διαλύσεων, το πρώτο μετά το 2010. Τα παραπάνω όμως δεν θα καταστήσουν αναπόφευκτη τη πτώση στα ναύλα των δεξαμενόπλοιων.

→ Containerships

Ο πλέον συνήθης όρος που θα συναντήσει κανείς στα ναυτιλιακά άρθρα που σχετίζονται με την συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων είναι ο εξής: Ενοποίηση. Το 2016 έμεινε στην ιστορία ως το έτος διαρθρωτικών αλλαγών για τα δεξαμενόπλοια, με την πτώση της Hanjin να κυριαρχεί. Οι πλοιοκτήτες στο σύνολο τους δοκίμασαν όλες τις διαθέσιμες στρατηγικές προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις δυσκολίες της αγοράς, εφάρμοσαν πολιτικές αργής πλεύσης, παροπλισμό των πλοίων τους, όμως από το τελευταίο τρίμηνο του 2016 αναγκάστηκαν να επιταχύνουν τις

διαδικασίες ενοποίησης με την οχύρωση τους πίσω από συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες. Τα παραδείγματα πολλά, της HMM που αναζήτησε καταφύγιο στη 2M, η συγχώνευση τριών Ιαπωνικών εταιρειών (NYK, MOL, K-Line) και άλλα αντίστοιχα γεγονότα. Αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί και στην επόμενη περίοδο. Επιπλέον, η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα συνειδητοποιεί ότι τα πλοία τύπου Panamax πλέον είναι ξεπερασμένα. Μετά και τη διαπλάτυνση της Διώρυγας του Παναμά, η κατηγορία αυτή των πλοίων «συμπιέστηκε» ανάμεσα στα feeders και τα ULCV's.

Το 2016, η καθαρή αύξηση των δεξαμενόπλοιων ανήλθε μόλις στο 1.5% (8.1% το 2015) με τη παγκόσμια χωρητικότητα όμως να ξεπερνά τα 20.27 εκ. TEU's στα τέλη του έτους. Σύμφωνα με στοιχεία της Alphaliner, τα επίπεδα διαλύσεων έκλεισαν το 2016 με ετήσια αύξηση 240%, στα 654.900 TEU's, κάτι που αποτελεί ρεκόρ (192 Containerships – τα περισσότερα Panamaxes δεκαετίας). Οι αντίστοιχες παραδόσεις μειώθηκαν κατά 46%, φτάνοντας στα 934.500 TEU's. Οι αδύναμες προοπτικές απασχόλησης των containerships, ώθησαν τους πλοιοκτήτες να καθυστερήσουν τις παραδόσεις για σχεδόν 60 πλοία χωρητικότητας 400.000 TEU's, ενώ για 18 πλοία χωρητικότητας 57.000 TEU's, ακυρώθηκαν οι παραγγελίες τους. Οι δε παραγγελίες για το 2016 κυμάνθηκαν σε ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο (μόλις 82), χωρητικότητας 291.922 TEU's. Αυτό που πρέπει να επισημανθεί για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο είναι ότι έγιναν βήματα προς την σωστή κατεύθυνση.

Ανακεφαλαιώνοντας, εντοπίζουμε ότι στο τέλος του 2017 οι παίκτες στις τρεις κύριες ναυτιλιακές αγορές θα πρέπει να κινηθούν μετριοπαθώς στην τοποθέτηση νέων παραγγελιών και να επισπεύσουν τις διαλύσεις, εκμεταλλευόμενοι τις περιβαλλοντικές επιταγές του IMO και να διαχειριστούν αποτελεσματικά το υψηλό κύμα των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων (Στρατάκης, 2017).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία αποτελεί ζωτικό και καθοριστικό παράγοντα στην ανάπτυξη της οικονομίας καθώς είναι από τα κυρίαρχα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων και συντελεί σαφώς με αυτόν τον τρόπο στην ανάπτυξη του εμπορίου. Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών διακινείται παράλληλα και ένα μεγάλο ποσοστό του όγκου των συναλλαγών ενώ επίσης, μέσω της ναυτιλίας, αναπτύσσονται και άλλες συναφείς οικονομικές δραστηριότητες, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυλώσεις και ο κλάδος των ασφαλίσεων (Γκιζιάκης, 2006).

Η Ελληνική ναυτιλία ειδικότερα, χαρακτηρίζεται ως η «βαριά βιομηχανία» της χώρας διατηρώντας ηγετική θέση στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα. Ήδη, από την αρχαιότητα οι Έλληνες, λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, ανέπτυξαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η συμμετοχή της Ελληνικής ναυτιλίας στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία και οι καθαρές εισπράξεις διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα κατατάσσοντας την Ελλάδα σε 2η θέση στην Ε.Ε όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο. Κατά την περίοδο 1998-2007 και πριν το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, παρατηρήθηκε μια σημαντική αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου ανέρχονταν στις 725 καθώς και αυτών που είχαν στην κατοχή τους μεγάλο στόλο (πάνω από 16 πλοία). Βέβαια, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων κατείχε από ένα έως δύο πλοία. Επίσης, παρατηρείται εκείνη την περίοδο, μείωση της ηλικίας των πλοίων λόγω της αγοράς νεότευκτων πλοίων. Έχουμε δηλαδή μια άνθηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η άνθηση αυτή ήταν στα πλαίσια της γενικότερης ανάπτυξης της παγκόσμιας ναυτιλίας, η οποία οφειλόταν κυρίως στους ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης των αναδύομενων οικονομιών, όπως είναι η Κίνα, η Βραζιλία, η Ρωσία και κατά συνέπεια στην αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Όλα αυτά οδήγησαν στην αύξηση του ναύλου μεταφορών, στον αριθμό και στη χωρητικότητα των πλοίων. Επίσης, υπήρξε μια κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων.

Η παγκόσμια κρίση που ξεκίνησε στις αρχές του 2008 οδήγησε σε μείωση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών λόγω της μείωσης της ζήτησης πετρελαίου και της πτώσης του διεθνούς εμπορίου αγαθών. Η πτώση αυτή σε συνδυασμό με την υπερβάλλουσα δυναμικότητα λόγω εισόδου νέων

πλοίων έριξαν κατακόρυφα τους ναύλους. Η κρίση αυτή δεν άφησε ανεπηρέαστη και την ελληνική ναυτιλία, όπου κατά την περίοδο 2008-2010 παρατηρήθηκε σημαντική μείωση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος, μείωση του ελληνόκτητου στόλου και της χωρητικότητας και υποστολή της ελληνικής σημαίας σε αρκετά πλοία. Σε όλα αυτά προστίθεται και το πρόβλημα της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας από τις τράπεζες, λόγω της σοβαρής χρηματοπιστωτικής κρίσης. Εν κατακλείδι, η έξοδος της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση είναι μια διαδικασία που απαιτεί και χρειάζεται σωστούς χειρισμούς. Η ανάκαμψη θα εξαρτηθεί τόσο από την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και από την αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

1. Alpha Bank (2009), *Οικονομικό Δελτίο*, Τεύχος 108, Φεβρουάριος, Αθήνα
2. Βερναρδάκης, Δ. (2001), *Καποδίστριας και Όθων*, Πολιτεία
3. Βισβίκης, Η. (2009), Η επίδραση της κρίσης στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές, Καθημερινή, 30/08
4. Βλάχος, Γ., Νικολαΐδης, Ε. (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Πειραιάς, Τζέι & Τζέι Ελλάς
5. Βλάχος, Γ.Π. (2004) *Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική και Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων*, Εκδόσεις ΤΖΕΙ&ΤΖΕΙ Ελλάς
6. Γεωργαντόπουλος, Ε.- Βλάχος, Γ.Π. (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις ΤΖΕΙ &ΤΖΕΙ Ελλάς, 2η Έκδοση
7. Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι., Πλωμαρίτου, Ε.Η., (2006) *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλης, β' Έκδοση
8. Γουλιέλμος, Α.Μ. (2003) *Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλης
9. Γράτσος, Γ. (2013), *Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική*, Ναυτικό Επιμελητήριο
10. Ευθύμογλου, Π., (1999) *Θέματα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης*, Εκδόσεις Ευθύμογλου Πρόδρομος
11. ΙΟΒΕ, 2013, Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ). Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών σ. 71-80
12. Καραγεώργος Λ., «Έλληνες εφοπλιστές: πρώτοι σε αγορές πλοίων από δεύτερο χέρι», *Οικονομία*, 9/12/16
13. Μυλωνόπουλος, Δ. (1999), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
14. Νιάρχος, Ν., *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*, Εκδόσεις Κριτική
15. Σαμπράκος, Ε. (2013) *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδόσεις Σταμούλη

16. Τσαμουργκέλης, Γ., (2000). Το μέλλον της Τραπεζικής και Χρηματιστηριακής Αγοράς. Εισήγηση στο 11ο Συνέδριο American-Hellenic Chamber of Commerce, Αθήνα: ΑΗCC.
17. Χαρδούβελης Γ. (2009), «Η χρηματοοικονομική κρίση και το μέλλον της παγκόσμιας οικονομίας», Eurobank EFG Economic Research: Η κρίση του 2007-2009: Τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές, 4, 8.
18. Χαρλαύτη, Τ. (2001) *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Εκδόσεις Νεφέλη

Ξενόγλωσση

19. BIMCO's "Road to Recovery" for the dry bulk market issued May 2016
20. Davis, B., Moffett, S., Granitsas, A., & Skrekas, N. (2010, May 29). World news: The word on IMF's task in Greece: Herculean. *Wall Street Journal* (Eastern Ed.), p. A8. Retrieved from ABI/INFORM Global
21. Developments in International Seaborne Trade, 2008. United Nations Conference on Trade and Development. <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legalintseabornetrade.htm>
22. Erol, M., Apak, S., Atmaca, M. & Uztürk, S. (2011): "Management measures to be taken for the enterprises in difficulty during times of global crisis: An empirical study", published by Elsevier, Procedia Social and Behavioral Sciences.
23. Hale, J.R., (2009) *Lords of the sea: the epic story of the Athenian Navy and the birth of democracy* (New York: Viking, 2009).
24. OECD Factbook (2010), Economic, Environmental and Social Statistics, OECD
25. Petrofin Research/ July 2015
26. Petrofin Research/April 2014
27. Petrofin Research/July 2011
28. Petrofin Research/June 2007
29. Polemis, S.M. (2007) "The History of Greek Shipping". Greece.org.
30. PwC Research, 2011, «Global Shipping Benchmarking 2011», www.pwc.com
31. Smith, A. (1776), *The Wealth of Nations: A Translation into Modern English*, Industrial Systems Research.

32. Stopford M. (1997), *Maritime Economics*, 2nd ed., Routledge
33. Summers, L.H., (2000), “International Financial Crises: Causes, Prevention, and Cures”, *The American Economic Review*, 90, 2, Papers and Proceedings of the One Hundred Twelfth Annual Meeting of the American Economic Association (May).
34. Tsamourgelis I., (2007). “Employment Practices and Greek Shipping Competitiveness” in A.A. Pallis AA (ed) “Maritime Transport: The Greek Paradigm”, *Research in Transport Economics* No 21, pp 121-170, London: Elsevier.
35. Tsamourgelis I., 2012. An integrated model for shipping with investment adjustment costs. *The Journal of management sciences and regional development*, 8, p. 5-21.

Διαδικτυακές Πηγές

36. <http://ec.europa.eu/eurostat>
37. <http://www.allied-shipbroking.gr/research-valuations>
38. <http://www.goldendestiny.com/consulting.php>
39. http://www.huffingtonpost.gr/2015/09/27/naytilia-erwthseis-apanthseis_n_8201128.
40. <http://www.kathimerini.gr/56410/article/oikonomia/epixeirhseis/bcg-h-ellhnikh-naytilia-exei-th-megalyterh-syneisfora-sthn-ellhnikh-oikonomia-meta-ton-toyrismo>
41. http://www.pronews.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/439075_i-elliniki-naytilia-krataei-gera-paramenei-sti-pagkosmia-koryfi
42. <http://www.protagon.gr/epikairota/i-krisi-tis-naftilias-sti-ellada-tis-krisis->
43. <http://www.statistics.gr/>
44. <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=378822>
45. <https://www.pwc.com/gx/en/research-insights.html>
46. <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/147>
47. United Nations Conference on Trade and Development, 2008, http://unctad.org/en/docs/wir2008_en.pdf
48. <http://www.capital.gr/me-apopsi/3184160/ti-fernei-to-2017-gia-tin-pagkosmia-nautilia>
49. <http://libertypress.gr/oi-prooptikes-tis-nautilias-gia-to-2017/>
50. <http://www.damengreen.com/en/bwt?gclid=CKSVqard7dUCFcO4GwodgkUAuw>