

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Π.Μ.Σ. ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ»**

ΑΣΒΕΣΤΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2018

Ο/Η Νικόλαος Ασβεστάς βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

(υπογραφή)

Περίληψη

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο για την ελληνική εθνική οικονομία, για τα επίπεδα απασχόλησης στην Ελλάδα και για τη θέση της χώρας στην παγκόσμια ναυτιλία. Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε ανέκαθεν πολύ σημαντικός παίκτης στο διεθνή ναυτιλιακό ανταγωνισμό και μέχρι και σήμερα διατηρεί σε πολύ υψηλά επίπεδα την ανταγωνιστική του θέση στο παγκόσμιο γίγνεσθαι του συγκεκριμένου κλάδου. Παρά τις οικονομικές δυστοκίες και την αλληλεξάρτηση που είχε τόσο με την παγκόσμια όσο και με την ελληνική οικονομική κρίση, εφάρμοσε τακτικές και ακολούθησε στρατηγικές που έφεραν στην ελληνική ναυτιλία την οικονομική ανάκαμψη. Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναδεικνύεται η νευραλγική θέση που κατέχει ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος στην ελληνική οικονομική δομή και ερευνάται η ανταγωνιστική του θέση συγκριτικά με τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του κόσμου. Με τη χρήση του δείκτη Balassa υπογραμμίζεται τόσο η θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές περιβάλλον όσο και η δυναμική που ενέχει ο κλάδος ακόμη και σε περιόδους οικονομικής κρίσης.

Abstract

The shipping industry plays a very important role for the Greek national economy, for the levels of employment in Greece and for the country's position in the global shipping. The shipping industry has always been a very important factor in the maritime competition and it has also maintained its competitive position internationally. Despite the economic downturns and the interdependence, that the Greek shipping industry had had both with the global and the Greek economic crisis, it had pursued tactics and it had followed strategies that brought the economic recovery to the Greek shipping industry. The current thesis highlights the key position of the Greek shipping industry in the Greek economic structure. Its competitive position is also researched compared to other EU countries as well to some non-EU ones. For the purpose of the current research, the Balassa indicator is used, so that the position of the Greek shipping sector and its dynamics would be underlined in the international business environment.

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
Abstract	4
Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή	10
1.1. Ο σκοπός και οι στόχοι της διπλωματικής.....	12
1.2. Η μεθοδολογία	12
1.3. Η δομή της διπλωματικής	12
1.4. Η συνεισφορά της έρευνας	13
Κεφάλαιο 2. Η έννοια της ναυτιλίας.....	14
2.1. Εισαγωγή	14
2.2. Η ιστορική αναδρομή.....	14
2.3. Η ναυτιλία στην Ελλάδα	15
2.4. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.....	17
2.4.1. Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	17
2.4.2. Η ναυτιλιακή βιομηχανία	18
2.4.3. Το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης.....	19
2.4.4. Τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	21
2.5. Ο ελληνικός στόλος	23
2.5.1. Ο ελληνικός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο.....	25
2.5.2. Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου	26
2.6. Συμπεράσματα	28
Κεφάλαιο 3. Η ναυτιλία και η οικονομία	30
3.1. Εισαγωγή	30
3.2. Η σχέση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας	31
3.3. Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία	32
3.4. Η ελληνική ναυτιλία και το χρηματιστήριο	34

3.4.1. Οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις	36
3.5. Συμπεράσματα	37
Κεφάλαιο 4. Η ναυτιλία και η οικονομική κρίση	38
4.1. Εισαγωγή	38
4.2. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας	38
4.3. Η οικονομική κρίση και η διεθνής ναυτιλία	40
4.4. Η οικονομική κρίση και η ελληνική ναυτιλία	42
4.5. Συμπεράσματα	43
Κεφάλαιο 5. Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία	44
5.1. Εισαγωγή	44
5.2. Η επίδραση της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία	44
5.3. Η επίδραση της ναυτιλίας στην απασχόληση	45
5.4. Ο αντίκτυπος της ναυτιλίας στο οικογενειακό εισόδημα	48
5.5. Η επίδραση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	49
5.6. Το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία	51
5.7. Συμπεράσματα	53
Κεφάλαιο 6. Ο δείκτης Balassa και η ελληνική ναυτιλία.....	54
6.1. Εισαγωγή	54
6.2. Η μεθοδολογία της έρευνας	54
6.3. Περιορισμοί της έρευνας	55
6.4. Τα αποτελέσματα της έρευνας.....	56
6.5. Συμπεράσματα	62
Κεφάλαιο 7. Συμπεράσματα	63
Κεφάλαιο 8. Βιβλιογραφία	66
8.1. Ελληνική Βιβλιογραφία.....	66

8.2. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	66
8.3. Πηγές Ίντερνετ.....	67

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1. Διαχωρισμός πλοίων και των φορτίων τους.....	19
Πίνακας 2. Τα βασικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	22
Πίνακας 3. Η δύναμη και η χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων την τελευταία τριετία.....	23
Πίνακας 4. Το μερίδιο των 10 μεγαλύτερων εμπορικών στόλων.....	24
Πίνακας 5. Ανάλυση θεμάτων για την εισαγωγή στο χρηματιστήριο	35
Πίνακας 6. Ελληνικές ναυτιλιακές και στόλος.....	46
Πίνακας 7. Ο δείκτης Balassa των χωρών παγκοσμίως στον κλάδο της ναυτιλίας	56

Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1. Σύγκριση με τις χώρες της ευρωζώνης.....	58
Διάγραμμα 2. Σύγκριση με τις χώρες εκτός ευρωζώνης	59
Διάγραμμα 3. Σύγκριση με τη Ρωσία	59
Διάγραμμα 4. Σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.....	60
Διάγραμμα 5. Σύγκριση με την Κίνα.....	61
Διάγραμμα 6. Σύγκριση με την Ιαπωνία.....	61
Διάγραμμα 7. Σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου	62

Περιεχόμενα Σχημάτων

Σχήμα 1. Πυραμίδα του περιβάλλοντος της λειτουργίας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης	21
--	----

Πίνακας Γραφημάτων

Γράφημα 1. Οι 20 κορυφαίοι στόλοι παγκοσμίως σε μονάδες dwt.....	25
Γράφημα 2. Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων	26
Γράφημα 3. Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου.....	27
Γράφημα 4. Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου σε όρους χωρητικότητας (dwt).....	28

Γράφημα 5. Κέρδη συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία40

Πίνακας συντομογραφιών

Dwt dead weight tonnage (χωρητικότητα εκτοπίσματος)

LNG Liquefied natural gas (Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο)

IMO International Maritime Organization (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)

RCA Revealed Comparative Advantage

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

Σύμφωνα με τους μελετητές, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους, η Ελλάδα θεωρείται μία από τις πιο δυνατές ναυτικές χώρες (Ανδρεάδης, 1964). Στη διάρκεια του μεσοπολέμου, η Ελλάδα ήταν στη 10η θέση στον κόσμο, διατηρώντας το 2,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Έπειτα, μέχρι και τη δεκαετία του 1970 η ελληνική ναυτιλία γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη κυριαρχώντας στην παγκόσμια ναυτιλία. Μετά ήρθε μία περίοδος παρακμής λόγω των πολιτικών γεγονότων στη χώρα, η οποία συρρικνώθηκε σημαντικά, δίχως όμως αυτό να της αλλοιώσει το σημαντικό ρόλο που είχε στο παγκόσμιο εμπόριο.

Έτσι, λοιπόν, συγκριτικά με άλλες χώρες, το 1960 η Ελλάδα, ήταν στην 5η θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς διατηρούσε το 4,6% της χωρητικότητας των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 αναρριχήθηκε στην 3η θέση, με το 8,5% της παγκόσμια χωρητικότητας να της ανήκει. Την τριετία 1984 – 1986 διατηρήθηκε στην 4η θέση, έχοντας στην κατοχή της το 6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ την ακριβώς επόμενη τριετία ήταν 5η στην παγκόσμια ναυτιλία με 5,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας να ανήκει στην ελληνική ναυτιλία. Παρ' όλα αυτά, το 1990 συρρικνώθηκε, φτάνοντας στην 7η θέση, με ακόμα πιο μειωμένο ποσοστό κατοχής της παγκόσμιας χωρητικότητας, στα επίπεδα του μόλις 4,8%.

Από τις αρχές της νέας χιλιετίας, η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς, καθώς ο ελληνικής ιδιοκτησίας στόλος αποτελεί μία μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη. Την ίδια στιγμή δημιουργούνται οι ιδανικές συνθήκες για να αναπτυχθούν και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για τη λειτουργία της οικονομίας της χώρας. Υπάρχουν πολύ μεγάλες προοπτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές στο διεθνές προσκήνιο, αφού θεωρείται ο βασικότερος τρόπος μεταφοράς σε ξηρό και υγρό φορτίο. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές βρίσκουν εφαρμογή και στα εξειδικευμένα φορτία, τα οποία έχουν υψηλή αξία και αυτό επιτυγχάνεται με τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (container) (MENON Economics & DNV GL, 2017).

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί πυλώνα για την οικονομία της χώρας αφού οι επιχειρηματικές κινήσεις, που λαμβάνουν χώρα στον κλάδο και η διαρκής ανάπτυξη, που παρατηρείται, στηρίζουν την κοινωνία, απασχολώντας εργατικό δυναμικό, αποφέροντας έσοδα στα δημόσια ταμεία και διακινώντας υψηλά ποσοστά

συναλλάγματος. Με άλλα λόγια, θεωρείται ο πυλώνας του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα σύνθετος και πολυδιάστατος. Στην ουσία είναι ένας συνδυασμός πολλών αγορών όπου η κάθε μία έχει το δικό της τρόπο λειτουργίας και τους δικούς της κανόνες. Επίσης, διακρίνεται για τα υψηλά περιθώρια κέρδους που προσφέρει, τόσο από την επαγγελματική αμεροληψία όσο και από την ευαισθησία που έχει σε λανθασμένες αποφάσεις. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί πως οι τελευταίες έχουν αρνητικό αντίκτυπο όταν δεν παρθούν άμεσες αποφάσεις για διορθωτικές κινήσεις.

Ο κλάδος της ναυτιλίας θεωρείται από τους βασικότερους κλάδους της παγκόσμιας βιομηχανίας και έχει τη δυνατότητα να επιδρά άμεσα στην παγκόσμια οικονομία. Η αλληλεπίδραση της ναυτιλίας, με τις οικονομίες του κόσμου και τα πολιτικά δρώμενα, μπορεί να διαμορφώσει εξελίξεις. Σύμφωνα με τον Adam Smith, το 1776, η ναυτιλία θεωρείται καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Είναι η οικονομικότερη μεταφορά, λόγω οικονομιών κλίμακας που επιτυγχάνονται και ενώνει αγορές και κουλτούρες. Η ναυτιλία έχει βάλει και αυτή το δικό της λιθαράκι ώστε να επιτευχθεί η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου. Γενικότερα η πρόοδος της εμπορικής ναυτιλίας ενός κράτους επηρεάζεται από την επίδραση της οικονομίας αυτού του εκάστοτε κράτους στην παγκόσμια οικονομία. Βέβαια σε αυτό υπάρχουν και οι εξαιρέσεις, όπως είναι η Ελλάδα.

Τέλος, το μεγαλύτερο ποσοστό της ελληνικής αντήλιας, έχει αναπτυχθεί και λειτουργεί αυτόνομα, χωρίς να εξαρτάται από κρατικές παρεμβάσεις. Συνδέεται με τα οικονομικά του κράτους και της κοινωνίας, δίχως όμως να αποτελεί βάρος για αυτά. Επίσης, όταν αναφέρεται κανείς στην Ελλάδα είναι σύνηθες να την ταυτίζει με τη γεωργία και τον τουρισμό και να θεωρεί ότι αυτές είναι οι δύο κύριες πηγές χρηματοδότησης της ελληνικής οικονομίας. Αυτό αποδεικνύει τον αφανή ρόλο που έχει η εμπορική ναυτιλία στα εθνικά δρώμενα. Εν τούτοις παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο για την εθνική και κοινωνική οικονομία σε τέτοιο βαθμό που κατά τις τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της.

1.1. Ο σκοπός και οι στόχοι της διπλωματικής

Ο σκοπός αυτής της Διπλωματικής Εργασίας είναι να διερευνήσει τον αντίκτυπο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Για αυτόν τον σκοπό θα γίνει μία προσπάθεια να αναδειχθεί ο τρόπος που η ναυτιλία επηρεάζει την ελληνική οικονομία, στοχεύοντας να μελετηθούν όλες οι πτυχές του συγκεκριμένου ζητήματος.

Ένας ακόμη στόχος, που τίθεται στην συγκεκριμένη διπλωματική, είναι να διαπιστωθεί κατά πόσο η ελληνική ναυτιλία μπορεί να προσδώσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ελληνική οικονομία, αναφορικά με την εισροή κεφαλαίων από το εξωτερικό και γενικότερα με τα έσοδα που προκύπτουν για τα δημόσια ταμεία.

1.2. Η μεθοδολογία

Η μεθοδολογία της Διπλωματικής Εργασίας είναι ο δείκτης Balassa. Ο δείκτης Balassa, είναι ένας δείκτης με τον οποίο υπολογίζεται το συγκριτικό πλεονέκτημα μίας χώρας έναντι όλων χωρών σε συγκεκριμένους κλάδους (Balassa, 1965). Ο δείκτης συγκριτικού πλεονεκτήματος Balassa of RCA (Revealed Comparative Advantage) χρησιμοποιείται στην παρούσα έρευνα με συνδυασμό δεδομένων που αφορά τις εξαγωγές.

Για την εξαγωγή πιο αντικειμενικών συμπερασμάτων θα χρησιμοποιηθούν, εκτός από το δείκτη Balassa και άλλες δευτερογενείς πηγές δεδομένων, μέσα από την ελληνική και τη διεθνή βιβλιογραφία, την αρθρογραφία και το διαδίκτυο. Με αυτόν τον τρόπο δύναται για να διαμορφωθεί μία πλήρης προσέγγιση στις βασικότερες έννοιες του θέματος.

1.3. Η δομή της διπλωματικής

Η εργασία αποτελείται συνολικά από οχτώ κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αφορά την εισαγωγή της διπλωματικής εργασίας παραθέτοντας τον σκοπό και τους στόχους της διπλωματικής εργασίας, τη μεθοδολογία και την συνεισφορά της. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται η εισαγωγή στην έννοια της ναυτιλίας, όπου στην ουσία παρουσιάζεται η ελληνική ναυτιλία και ο ελληνικός στόλος καθώς και ο τρόπος που δραστηριοποιούνται. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται η σύνδεση την ελληνικής ναυτιλίας

με την ελληνική οικονομία. Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο η οικονομική κρίση έπληξε την ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο αλλά και στο εσωτερικό της χώρας. Το πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζει το πώς η ναυτιλία επιδρά στην ελληνική οικονομία και σε τομείς όπως η απασχόληση, το οικογενειακό εισόδημα και το δημόσιο τομέα. Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση του δείκτη Balassa, ο οποίος αποτελεί το βασικό εργαλείο για να εξεταστούν τα δεδομένα που είναι απαραίτητα. Επίσης, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας. Τέλος, στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο γίνεται η παρουσίαση των συμπερασμάτων.

1.4. Η συνεισφορά της έρευνας

Η έρευνα για την ελληνική ναυτιλία και για τον αντίκτυπο που έχει στην ελληνική οικονομία θα προσφέρει υπηρεσίες για τη μελλοντική πορεία της ναυτιλίας, σε μία περίοδο που ο ανταγωνισμός για σημαίες «ευκαιρίας» είναι πολύ έντονος. Τέτοια στοιχεία μπορούν να φανούν χρήσιμα ακόμη και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ως προς τη χάραξη της στρατηγικής τους. Τα συμπεράσματα, που θα προκύψουν από την έρευνα, είναι πιθανό να βοηθήσουν τους κρατικούς φορείς και τους ιδιωτικούς φορείς, που σχετίζονται με την ναυτιλία, ώστε να την προσεγγίσουν με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκομίσουν ακόμα μεγαλύτερα οφέλη.

Κεφάλαιο 2. Η έννοια της ναυτιλίας

2.1. Εισαγωγή

Με τη λέξη ναυτιλία ορίζεται ένα σύνολο από διάφορες μεθόδους, διαδικασίες και πράξεις, οι οποίες εκτελούνται με σκοπό ένα θαλάσσιο μέσο να ταξιδέψει για τον προορισμό του με ασφάλεια, συνέπεια και ταχύτητα. Επίσης, η ναυτιλία αφορά τη μελέτη χαρτών, δημιουργίας ναυτικής πορείας και τον έλεγχο της θέσης εντός της θάλασσας. Από τα βάθη της αρχαιότητας η θάλασσα και η μεταφορά μέσω αυτής, ήταν αυτή που έφερε τους λαούς σε επαφή, συνέδραμε στη διάδοση των πολιτισμών, ήταν μοχλός ανάπτυξης για το εμπόριο, συνετέλεσε στη διάδοση πνευματικών ιδεών και στην κατανόηση των λαών μεταξύ τους. Οι θαλάσσιοι δρόμοι αποτελούσαν ανέκαθεν δίαυλο επικοινωνίας με μακρινές περιοχές. Η γνώση της ναυτιλίας, ως επιστήμης για τη μελέτη χαρτών είναι αναγκαία, καθώς εξασφαλίζει την ασφάλεια των πλοίων αλλά και πολλές φορές την ταχύτερη διαδρομή. Θα μπορούσε κανείς να διακρίνει δύο κατηγορίες στην ναυτιλία:

Η πρώτη κατηγορία αφορά την ακτοπλοΐα και είναι η κατηγορία που ασχολείται με τον εντοπισμό του στίγματος ενός πλοίου. Μελετά τα φυσικά ή τα τεχνητά χαρακτηριστικά σημεία της στεριάς. Με τη βοήθεια των τελευταίων μπορεί κανείς να εντοπίσει τη θέση του και να γνωρίζει ακριβώς που βρίσκεται ανά πάσα στιγμή. Τον ακριβώς ίδιο ρόλο παίζουν και οι φάροι και διάφορα άλλα τεχνητά μέσα.

Η δεύτερη κατηγορία είναι η ωκεανοπλοΐα. Χρησιμοποιείτε για μεγάλα ταξίδια εκεί όπου η στεριά δεν εντοπίζεται συχνά ή είναι σε μεγάλη απόσταση. Ο ήλιος και τα άστρα χρησιμοποιούνται συνήθως για να υπολογιστεί η ακριβής θέση (αστροναυτιλία). Η επόμενη εναλλακτική λύση είναι τα ραδιοβοηθήματα ή τα δορυφορικά ηλεκτρονικά μέσα (ηλεκτρονική ναυτιλία) (E-Nautilia, 2014)

2.2. Η ιστορική αναδρομή

Η ελληνική ναυτιλία έχει τις ρίζες της στο 19^ο αιώνα, σχεδόν αμέσως μετά από την απελευθέρωση της χώρας. Το 1828 πραγματοποιήθηκε το πρώτο δρομολόγιο. Ήταν ένα ταχυδρομικό πλοίο, το οποίο μαζί με τη αλληλογραφία μετέφερε για πρώτη φορά επιβάτες και εμπορεύματα. Μέχρι εκείνη τη στιγμή, η μεταφορά επιβατών από ακτή σε ακτή γινόταν με καΐκια ή τρεχαντήρια.

Το 1833 συνάπτεται σύμφωνο συνεργασίας μεταξύ της ελληνική κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη, ιδιοκτήτη ιστιοφόρων πλοίων. Η σύμβαση αφορούσε την εκτέλεση δρομολογίων για τη μεταφορά του ταχυδρομείου και των επιβατών από το Ναύπλιο στην Μασσαλία, στην Τεργέστη, στην Αλεξάνδρεια και στη Σμύρνη.

Το 1837 αρχίζουν να χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα, τα γαλλικά ατμόπλοια. Επίσης, μεσολάβησαν πολλές συμβάσεις σαν αυτή που προαναφέρθηκε μεταξύ της ελληνική κυβέρνησης και των ξένων εταιρειών.

Το 1857 αποφασίστηκε να ιδρυθεί η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή εταιρεία με έδρα τη Σύρο. Η σύμβαση, που έγινε με αυτή την εταιρεία, είχε διάρκεια 12 ετών και αποτελούσε την αποκλειστική εταιρεία ναυτιλιακών μεταφορών εντός της χώρας.

Την περίοδο από το 1830 έως το 1852 έγιναν μερικές άκαρπες προσπάθειες από Έλληνες ιδιώτες και από την Εθνική Τράπεζα για να ιδρύνουν ατμοπλοϊκές επιχειρήσεις μέσω των οποίων θα εκμεταλλεύονταν τα δρομολόγια εντός της χώρας και της ανατολικής Μεσογείου (Χαρλαυτή, 1993). Αξίζει να σημειωθεί πως έως τότε οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούνταν από ξένες εταιρείες.

2.3. Η ναυτιλία στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει μία από τις πιο κορυφαίες ναυτιλίες σε όλο τον κόσμο τα τελευταία 30 χρόνια (UNCTAD, 2016). Η χώρα έχει αποκτήσει πολύ μεγάλη φήμη στις θαλάσσιες μεταφορές λόγω της γεωπολιτικής της θέσης, η οποία αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα, έναντι των άλλων χωρών. Επίσης οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται εντός Ελλάδος, έχουν αποκτήσει τεχνογνωσία και εξειδίκευση στη διαχείριση των επιχειρήσεων και στο συνδυασμό μεταβλητών κόστους, οδηγούν τις επιχειρήσεις στη βιωσιμότητα τους και στις κορυφαίες του κόσμου.

Οι κύριες δραστηριότητες των ελληνικών ναυτιλιακών, είναι στο χύδην φορτίο (bulk shipping) και στην εγχώρια ναυτιλία με τοπικά ακτοπλοϊκά δρομολόγια. Επίσης, υπάρχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και στους δύο τομείς (Theotokas, 2006).

Τα κυριότερα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, που έχει αποκτήσει η ελληνική ναυτιλία, είναι η τεχνογνωσία της επιχειρησιακής στρατηγικής, που ακολουθούν οι

επιχειρήσεις και ο έλεγχος των χαρακτηριστικών που οδηγούν στη μείωση του κόστους λειτουργίας. Επίσης η τακτική των πλοιοκτητών να αγοράζουν πλοία σε χαμηλές τιμές, να συσσωρεύουν κέρδη και να επεκτείνονται σε νέες αγορές βοηθάει ώστε να καλύπτονται οι ζημιές σε περιόδους ύφεσης όπου η διακίνηση των εμπορευμάτων είναι σε χαμηλά επίπεδα.

Η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει πολύ μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Ενδεικτικό είναι ότι το 2016 η Ελλάδα ήλεγχε το 19,9% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας πλοίων. Την ίδια περίοδο η Ιαπωνία έλεγχε το 15,8%, η Γερμανία το 9,2% και η Κίνα το 8,6% (UNCTAD, 2016). Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, πως τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας θεωρούνται αυτά που ανήκουν σε ναυτιλιακή ελληνικών συμφερόντων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η έδρα της επιχείρησης και με ποια σημαία ταξιδεύουν αυτά τα πλοία. Το 68,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων λειτουργούν υπό ξένη σημαία ή «σημαία ευκαιρίας» (flag of convenience) (UNCTAD, 2016).

Τα πλοία ελληνικής σημαίας αποτελούν το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως καθώς η χωρητικότητα τους αντιστοιχεί σε 342,75 εκατομμύρια dwt. Η Κίνα έρχεται δεύτερη στην κατάταξη με 46 εκατομμύρια dwt. Βέβαια η Ελλάδα υστερεί σε αριθμό πλοίων από χώρες που ξεπερνάει σε μεταφορική ικανότητα. Η Ελλάδα έχει 4585 πλοία, γεγονός που αποδεικνύει ότι τα ελληνικά πλοία μεταφέρουν μεγαλύτερα ποσοστά εμπορευμάτων κατά μέσο όρο (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών). Η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι τα ελληνικά πλοία είναι κυρίως μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια και όχι πλοία γενικών φορτίων.

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, αυτές είναι κυρίως ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες είναι ιδιοκτήτριες των πλοίων είτε εταιρείες διαχείρισης στόλου. Συνήθως οι ναυτιλιακές έχουν την έδρα τους σε τρίτες χώρες (Theotokas & Harlaftis, 2009). Οι εταιρείες κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τα πλοία που διαχειρίζονται. Από 1 έως 4 πλοία είναι οι μικρές ναυτιλιακές, από 5 έως 15 είναι μεσαίου μεγέθους, ενώ από 16 πλοία και πάνω θεωρείται μεγάλη. Η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται κυρίως λόγω των πολλών εξαγωγών που κάνουν τα ελληνικά πλοία. Κατά τους Ikaza et al. (2011), η ελληνική ναυτιλία προσφέρει στο εγχώριο ΑΕΠ το 6% του συνόλου του, ενώ στους δείκτες απασχόλησης η ναυτιλία προσφέρει το 6% στις συνολικές θέσεις εργασίας με 400.000 θέσεις εργασίας να προέρχονται από δραστηριότητες γύρω από την ναυτιλία.

Σχετικά με τον κλάδο και τον τρόπο που είναι δομημένος, συμπεριλαμβάνονται σε αυτόν πλοιοκτήτριες εταιρείες, εταιρείες διαχείρισης πλοίων (χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων), πάροχοι υπηρεσιών σχετικές με τις θαλάσσιες μεταφορές, νομικές υπηρεσίες, ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες που παρέχουν θαλάσσιο εξοπλισμό και εταιρείες παροχής εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Στο κλάδο συμπεριλαμβάνονται επίσης επιχειρήσεις αλιείας, ακτοπλοΐας, λιμενικές αρχές και ναυπηγικές επιχειρήσεις αλλά καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό στο σύνολο του κλάδου.

Η γενικότερη εικόνα που εξάγεται από τα προαναφερθέντα είναι ότι ο συγκεκριμένος κλάδος είναι ιδιαίτερα σημαντικός και ισχυρός για την Ελλάδα και για την ελληνική οικονομία. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο ναυτιλιακός κλάδος επηρεάστηκε ελάχιστα από την οικονομική κρίση που έπληξε την χώρα τα τελευταία χρόνια και παρέμεινε ανταγωνιστικός σε σχέση με άλλα κράτη.

2.4. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Μία ναυτιλιακή επιχείρηση ορίζεται ως μια αυτόνομη μονάδα, η οποία λειτουργεί αυτοτελώς και είναι αρμόδια για τη οργάνωση των διαδικασιών και της διαχείρισης των συναλλαγών μέσω των οποίων αποσκοπεί στην μεγιστοποίηση της κερδοφορίας της και διατηρώντας της βιωσιμότητα της. Οι απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μία επιχείρηση για να μπορεί να σταθεί σαν οντότητα είναι:

- Να είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη μονάδα.
- Η παραγωγή της να απευθύνεται σε άγνωστο αγοραστικό κοινό.
- Να διαμορφώνεται και να λειτουργεί στο επιχειρηματικό περιβάλλον, επιδιώκοντας οικονομικά και όχι μόνο οφέλη.

2.4.1. Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η δομή που συναντάει κανείς στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι συγκεκριμένη και παρουσιάζει αρκετές διαφορές από τη δομή που κυριαρχεί σε άλλα επιχειρηματικά μοντέλα. Η μοναδικότητα και η ιδιαιτερότητα της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφαίνεται από δύο βασικά σημεία.

Αρχικά οι επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται ως «ελληνικών συμφερόντων» για να περιέχονται όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις των οποίων η έδρα βρίσκεται στην

Ελλάδα, παρόλο που τα πλοία τους μπορεί να φέρουν σημαία άλλου κράτους. Το δεύτερο σημείο είναι ότι μία ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι στην ουσία ένας όμιλος επιχειρήσεων και όχι μία μεμονωμένη επιχείρηση που αποτελεί από μόνη της ένα νομικό πρόσωπο. Κάθε πλοίο, αποτελεί μία μεμονωμένη επιχείρηση, η οποία λειτουργεί μέσα στο πλαίσιο του ομίλου.

Παραδείγματος χάριν αν ένας επιχειρηματίας που θέλει να ιδρύσει μία ναυτιλιακή επιχείρηση με 4 πλοία, είναι απαραίτητο να ιδρυθούν νομικά 5 επιχειρήσεις, οι 4 θα αφορούν τα πλοία και η 1 θα αφορά την ιδιοκτήτρια επιχείρηση. Είναι πολύ συνηθισμένο γεγονός να υπάρχει σε κάθε όμιλο και 1 επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται τις οικονομικές υποθέσεις του ομίλου και τέλος να ιδρύεται μια επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται το χαρτοφυλάκιο των ιδιοκτητηριών εταιρειών.

2.4.2. Η ναυτιλιακή βιομηχανία

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία περιέχονται ένα σύνολο από υπηρεσίες. Ο βασικότερος διαχωρισμός μπορεί να γίνει χωρίζοντας τους τύπους των πλοίων και τα φορτία όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1. Διαχωρισμός πλοίων και των φορτίων τους

Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping) <ul style="list-style-type: none">•Χύδην ξηρά φορτία•Ειδικά χύδην φορτία•Χύδην υγρά φορτία
Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) <ul style="list-style-type: none">•Χαλαρό φορτίο•Φορτίο σε παλέτες•Σαμπανιασμένο φορτίο•Υγρό φορτίο•Φορτίο μεταφερόμενο σε ψυγεία•Βαρέο και δυσκολοχειρίστο φορτίο
Επιβατηγός Ναυτιλία (Passengershiping) <ul style="list-style-type: none">•Αν και η οργάνωση της επιβατηγού ναυτιλίας είναι διαφορετική από την οργάνωση της φορτηγού ναυτιλίας, η αγορά και στις δύο περιπτώσεις δεν είναι ενιαία, αφού και οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της δεν κοινά χαρακτηριστικά

Πηγή: (Theotokas, 2006)

2.4.3. Το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια βιομηχανία, η οποία λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον που διακρίνεται από μία πολυπλοκότητα και μία δυναμικότητα. Όπως συμβαίνει με όλες τις επιχειρήσεις έτσι και οι ναυτιλιακές αλληλοεπιδρούν με το περιβάλλον τους. Οπότε η σχέση είναι αμφίδρομη, το περιβάλλον διαμορφώνεται από τις δράσεις των λειτουργιών και η επιχείρηση προσαρμόζεται ταυτόχρονα σε αυτό. Οι ναυτιλιακές μπορεί να λειτουργούν σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, αλλά ο ανταγωνισμός, που δέχονται, επηρεάζεται από τις αγορές όπου δραστηριοποιούνται. Συνεπώς, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αξιολογήσουν τις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης είναι επιβεβλημένο να υπολογίσουν τόσο τις συνθήκες που επικρατούν στο κλάδο τους όσο και τη δύναμη, που έχουν οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις. Έτσι. Θα μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες και να αποφύγουν τις απειλές. Βέβαια θα πρέπει να γνωρίζουν τις ικανότητες και τους πόρους (υλικούς, άυλους), που κατέχουν και με αυτά τα δεδομένα να γνωρίζουν ακριβώς που βρίσκονται σε σχέση με τον ανταγωνισμό (Θεοτοκάς, 2011).

Από την άλλη πλευρά και όσον αφορά το εξωτερικό περιβάλλον σε αυτό περιέχονται όλες οι δυνάμεις που βρίσκονται έξω από αυτήν και επηρεάζουν τη λειτουργία της επιχείρησης. Όταν αναφέρεται κανείς στο εξωτερικό περιβάλλον, εννοεί το πολιτικό περιβάλλον, το οικονομικό, το κοινωνικό, το τεχνολογικό, το περιβαλλοντικό και το νομικό περιβάλλον. Όλα αυτά λαμβάνονται υπόψιν και σε τοπικό επίπεδο, όπου εδρεύει η ναυτιλιακή, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, στο περιβάλλον δηλαδή που δραστηριοποιείται μία ναυτιλιακή. Τα μεγέθη των ναυτιλιακών είναι τέτοια, που ένας και μόνο παράγοντας είναι ικανός να έχει αρνητικό αντίκτυπο και να αλλάξει όλο το περιβάλλον που δραστηριοποιείται η ναυτιλιακή εάν μεταβληθεί (Θεοτοκάς, 2011).

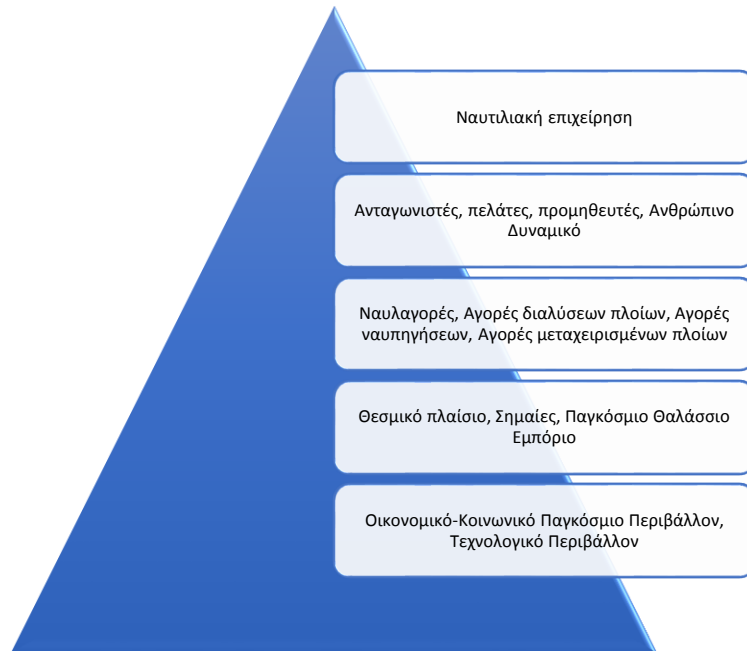
Πιο συγκεκριμένα, μια ναυτιλιακή θα πρέπει να αξιολογεί το περιβάλλον λειτουργίας της συνεχώς εστιάζοντας σε κρίσιμους παράγοντες όπως είναι το μακροοικονομικό περιβάλλον. Στο τελευταίο συμπεριλαμβάνονται το οικονομικό περιβάλλον, το κοινωνικό, το παγκόσμιο κλίμα και η πρόοδος της τεχνολογίας.

Στην συνέχεια πρέπει να ληφθεί υπόψιν το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Σε αυτή την περίπτωση σημαντικοί παράγοντες είναι οι σημαίες που νηολογούνται τα πλοία, οι οικονομικοί πόροι που αντλούνται από τα τραπεζικά ιδρύματα, και η ρευστότητα που παρέχεται από τις τράπεζες ή από τις ίδιες τις εταιρείες καθορίζοντας το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (Θεοτοκάς, 2011).

Προχωρώντας την ανάλυση του περιβάλλοντος μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι απαραίτητο να εξεταστούν οι αγορές πλοίων, είτε πρόκειται για ναυπηγήσεις είτε για μεταχειρισμένα πλοία, το κόστος απόσυρσης των πλοίων, οι αγορές ναύλων και το επίπεδο αυτών. Έτσι καθορίζονται τα πλαίσια της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Τέλος υπάρχει και το άμεσο περιβάλλον, στο οποίο περιλαμβάνονται οι πελάτες, οι προμηθευτές, οι ανταγωνιστές και το ανθρώπινο δυναμικό (Θεοτοκάς, 2011). Όλα τα παραπάνω μπορούν να τοποθετηθούν σε μία πυραμίδα (Σχήμα 1) με το περιβάλλον όπου λειτουργεί μία ναυτιλιακή επιχείρηση.

Σχήμα 1. Πυραμίδα του περιβάλλοντος της λειτουργίας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης



Πηγή: (Theotokas, 2006)

2.4.4. Τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μία ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας και για αυτόν το λόγο η ανάλυση της είναι μία περίπλοκη διαδικασία. Στην συνέχεια παρουσιάζονται στον Πίνακα 2, τα βασικά χαρακτηριστικά τα οποία κάνουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να διαφέρουν από τις υπόλοιπες κοινές επιχειρήσεις.

Πίνακας 2. Τα βασικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των αγορών

- Όπως προαναφέρθηκε η ναυτιλία είναι μία παγκόσμια βιομηχανία καθώς προσφέρει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμια κλίμακα. Αποτέλεσμα αυτού είναι η λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιβάλλον παγκόσμιου ανταγωνισμού. Μία ναυτιλιακή έχει την δυνατότητα να επιλέγει προσωπικό από όλο τον κόσμο, από όπου θα βρει φτηνότερο εργατικό δυναμικό. Πολύ σημαντικό στοιχείο είναι ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν κεφάλαια από την διεθνή αγορά κεφαλαίων σε αντίθεση με άλλες επιχειρήσεις που είναι υποχρεωμένες να αντλούν κεφάλαια από την εθνική αγορά.

Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας

- Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν κάτω από μία συγκεκριμένη στρατηγική με τις ναυλώσεις, με στόχο να διατηρούν ισχυρό χαρτοφυλάκιο το οποίο θα αξιοποιεί στο έπακρο τις συγκυρίες και ταυτόχρονα θα μειώνει τους κινδύνους που πιθανόν να προκύπτουν από την μικρή ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ο παράγοντας πρόβλεψη

- Μία ναυτιλιακή επιχείρηση λόγω της φύσης του περιβάλλοντος όπου λειτουργεί δεν είναι εφικτό να υπολογίσει με ακρίβεια την μελλοντική της πορεία που είναι και αυτός ένας παράγοντας διαφοροποίησης από άλλες επιχειρήσεις. Είναι λογικό να λειτουργούν με αυξημένο επιχειρηματικό κίνδυνο και να βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στους ανθρώπους που λαμβάνουν τις αποφάσεις.

Απόσταση παραγωγικής μονάδας-γραφείου

- Ως παραγωγική μονάδα μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι το πλοίο το οποίο βρίσκεται μακριά από την έδρα της επιχείρησης. Από μόνο του αυτό το χαρακτηριστικό θέτει σημαντικούς περιορισμούς στην διοίκηση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Συνύπαρξη & ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών

- Στην ναυτιλία παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συνύπαρξης και του ανταγωνισμού των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών και πολλές φορές διαφορετικών οργανωτικών και διοικητικών μεθόδων με διαφορετικές στρατηγικές, τακτικές και πολιτικές. Μία μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα πλοίο, μπορεί να ανταγωνίζεται όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία αντίστοιχου τύπου τα οποία κινούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους.

Στρατηγικές που οδηγούν σε άμεσες αποδόσεις

- Οι τιμές των ναύλων των πλοίων οι οποίες ακολουθούν τις μεταβολές της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Έτσι λοιπόν έχει παρατηρηθεί, ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές και να πωλούν τα πλοία τους όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές.

Ευελιξία στην αντιμετώπιση των συνθηκών της αγοράς

- Μια ακόμη ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνδέεται με την ευελιξία τους. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επηρεάζονται σημαντικά από περιόδους ύφεσης ή λοιπών αρνητικών οικονομικών διαταραχών οι οποίες επηρεάζουν την ζήτηση. Σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης λοιπών και εφόσον οι συνθήκες το επιτάσσουν, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την δυνατότητα είτε να μειώσει τα λειτουργικά της κόστη με αλλαγή σημαίας, είτε με αλλαγή του ναυτεργατικού της δυναμικού, είτε με μείωση της ταχύτητας του πλοίου ή και με άλλους τρόπους ή ακόμη και να παροπλίσει για ένα χρονικό διάστημα κάποιο ή κάποια πλοία της έως ότου η αγορά ανακάμψει και το πλοίο ξανά ριχθεί στην παραγωγική του δραστηριότητα

2.5. Ο ελληνικός στόλος

Είναι γεγονός πως ο ελληνικός στόλος βελτιώνεται και ισχυροποιείται σε παγκόσμιο επίπεδο. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι εν μέσω κρίσης, το 2016, οι Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν 288 νέα πλοία. Αυτό ισοδυναμούσε σε 29,06 εκατομμύρια dwt και πιο συγκεκριμένα, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία. Επίσης, συμπεριλαμβάνονται 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων, που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία. Άξιο αναφοράς είναι ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν στρέψει την προσοχή τους σε εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drillingships).

Πίνακας 3. Η δύναμη και η χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων την τελευταία τριετία

Δύναμη και χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορίες πλοίων, Ιανουάριος 2016 – 2018

Κατηγορίες Πλοίων	2016		2017		Μεταβολή % 2017/2016		2018		Μεταβολή % 2018/2017	
	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	ΚΟΧ
Φορτηγά	472	15.242.029	438	13.875.874	-7,2%	-9,0%	427	13.320.602	-2,5%	-4,0%
Δεξαμενόπλοια	521	27.796.747	527	29.401.685	1,2%	5,8%	519	29.274.438	-1,5%	-0,4%
Επιβατηγά	609	1.350.253	623	1.344.382	2,3%	-0,4%	647	1.362.284	3,9%	1,3%
Λοιπά	237	69.942	246	86.131	3,8%	23,1%	261	92.043	6,1%	6,9%
Σύνολο:	1.839	44.458.971	1.834	44.708.072	-0,3%	0,6%	1.854	44.049.367	1,1%	-1,5%

Πηγή: (Ναυτικά Χρονικά, 2018)

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding

(Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις το 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή το 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016 (Τσαμόπουλος, 2017). Η διακύμανση του ελληνικού στόλου σε μερίδιο αγοράς την τελευταία τετραετία αποτυπώνεται στον Πίνακα 4, σε σχέση με τους δέκα μεγαλύτερους εμπορικού στόλους.

Πίνακας 4. Το μερίδιο των 10 μεγαλύτερων εμπορικών στόλων

ΧΩΡΑ	ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ				
	2014	2015	2016	2017	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Ελλάδα	15,41%	16,05%	16,36%	16,72%	2,76%
Ιαπωνία	13,46%	13,19%	12,78%	12,12%	-3,45%
Κίνα	9,47%	8,74%	8,87%	8,95%	-1,87%
Γερμανία	7,56%	7,13%	6,65%	6,06%	-7,10%
Σιγκαπούρη	4,75%	4,97%	5,32%	5,65%	5,96%
Χονγκ Κονγκ (Κίνα)	4,15%	4,63%	4,88%	5,07%	6,89%
Νότιος Κορέα	4,60%	4,60%	4,40%	4,38%	-1,62%
ΗΠΑ	3,35%	3,45%	3,36%	3,63%	2,70%
Ηνωμένο Βασίλειο	2,73%	2,85%	2,88%	2,80%	0,79%
Βερμούδα	2,24%	2,43%	2,70%	2,60%	5,09%

Πηγή: (Καραγεώργου, 2018)

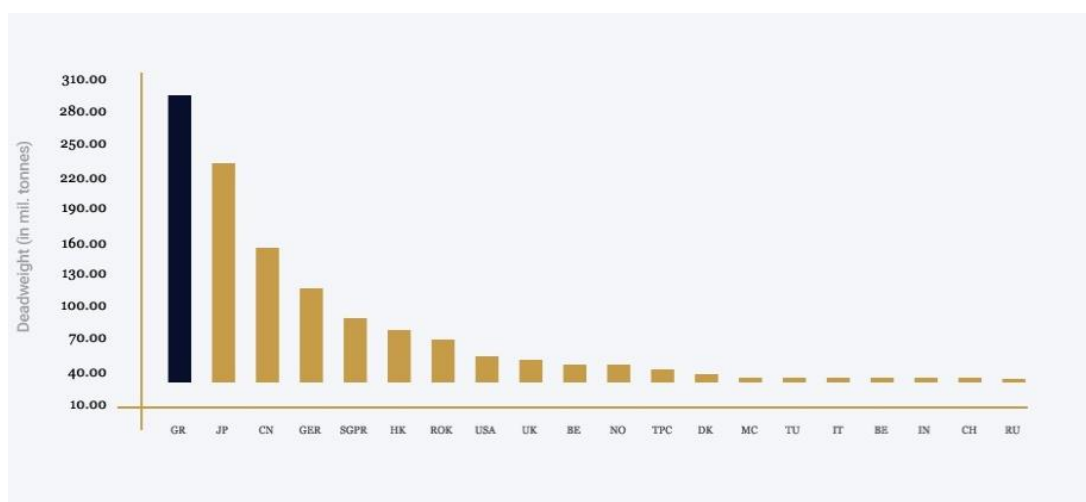
Σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας παρατηρήθηκε μια στροφή προς τα νεότερα πλοία, ενώ υπήρξε και μια αυξανόμενη κινητικότητα με στόχο την αύξηση του μεγέθους. Ο κάθε πλοιοκτήτης έχει συνειδητοποιήσει ότι οι μικροί και μεγάλης ηλικίας στόλοι εμφανίζουν μειονεκτήματα όσον αφορά τη χρηματοδότησή τους, τη συντήρηση, την ασφάλιση και την απασχόληση, σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους σε μέγεθος και νεότερους σε ηλικία στόλους.

2.5.1. Ο ελληνικός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο

Ο ελληνικός στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου. Το 2013 ο ελληνικός στόλος ήταν στην πρώτη θέση της παγκόσμια κατάταξης σε μονάδες χωρητικότητας.

Το 2014, ο ελληνικός στόλος παρουσίασε αύξηση 5,7%, με τον αριθμό των πλοίων να φτάνει στα 3.901. Το 2015 τα ελληνικά πλοία ήταν περίπου 4.300 και η χωρητικότητα τους ήταν περίπου 325 εκατομμύρια dwt. Το 2016 ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος (MENON Economics & DNV GL, 2017).

Γράφημα 1. Οι 20 κορυφαίοι στόλοι παγκοσμίως σε μονάδες dwt



Πηγή: (UNCTAD, 2016)

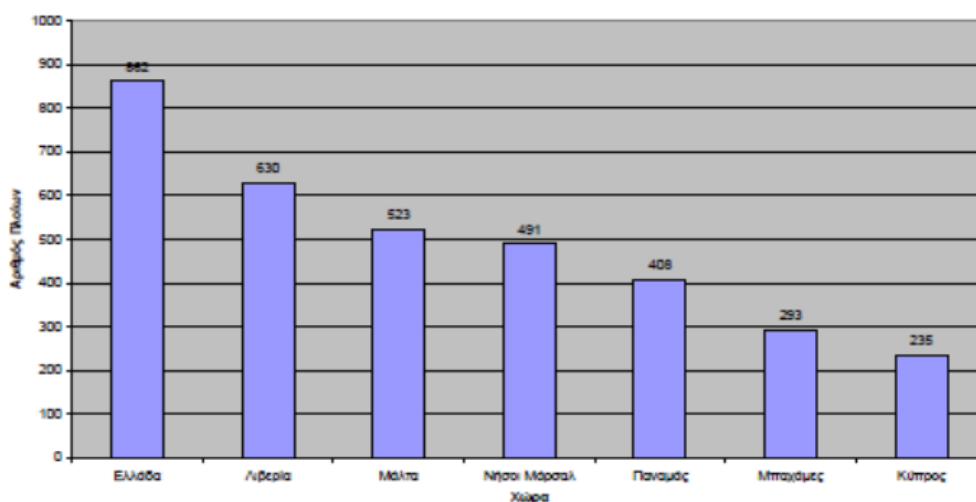
Λόγω του αβέβαιου πολιτικού και οικονομικού κλίματος, που είχε δημιουργηθεί στη χώρα εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης, πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες επέλεξαν να αλλάξουν σημαία στα πλοία τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα έτη 2014 και 2012. Το 2014 υπήρχαν 819 πλοία με ελληνική σημαία, ενώ το 2012 ταξίδευαν με ελληνική σημαία μόλις 862 πλοία. Σημαντικό ρόλο σε αυτή

την κίνηση έπαιξε ο νόμος που ψηφίστηκε για την αύξηση της φορολογίας των ελληνόκτητων πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Ελλάδα.

Η σημαία έχει ένα συμβολικό χαρακτήρα καθώς έτσι προβάλλεται η χώρα σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου. Επίσης είναι σημαντικός ο αντίκτυπος που έχει στην ελληνική οικονομία και στα έσοδα που αποφέρει στο ελληνικό δημόσιο. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει διατυπώσει την άποψη της η οποία είναι ότι η ελληνική κυβέρνηση πρέπει να δώσει κίνητρα ώστε τα πλοία να διατηρήσουν την ελληνική σημαία.

Πολλές χώρες ακολουθούν αυτή την τακτική, να δίνουν δηλαδή προνόμια σε πλοιοκτήτες ώστε να προσελκύσουν τα πλοία και να τα εντάξουν στο δικό τους νηολόγιο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επιλέγουν συνήθως την Κύπρο, την Λιβερία, τα νησιά Μάρσαλ και την Μάλτα για να εγγράψουν τα πλοία τους.

Γράφημα 2. Οι σημαίες νηολόγησης των ελληνόκτητων πλοίων



Πηγή: (Hellenic Shipping News, 2018)

2.5.2. Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου

Σύμφωνα με το ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος (Γράφημα 3), από το 2000 και έπειτα ο αριθμός των πλοίων παρουσιάζει αρκετές αυξομειώσεις αλλά τα τελευταία 4 έτη παρουσιάζει συνεχώς άνοδο και αυτό είναι θετικό στοιχείο για την ελληνική

ναυτιλία και την ελληνική οικονομία. Να σημειωθεί ότι τα έτη που παρατηρείται μεγάλη πτώση όπως το 2005 και το 2010, οι Έλληνες εφοπλιστές επέλεξαν να αλλάξουν σημαία στα πλοία τους.

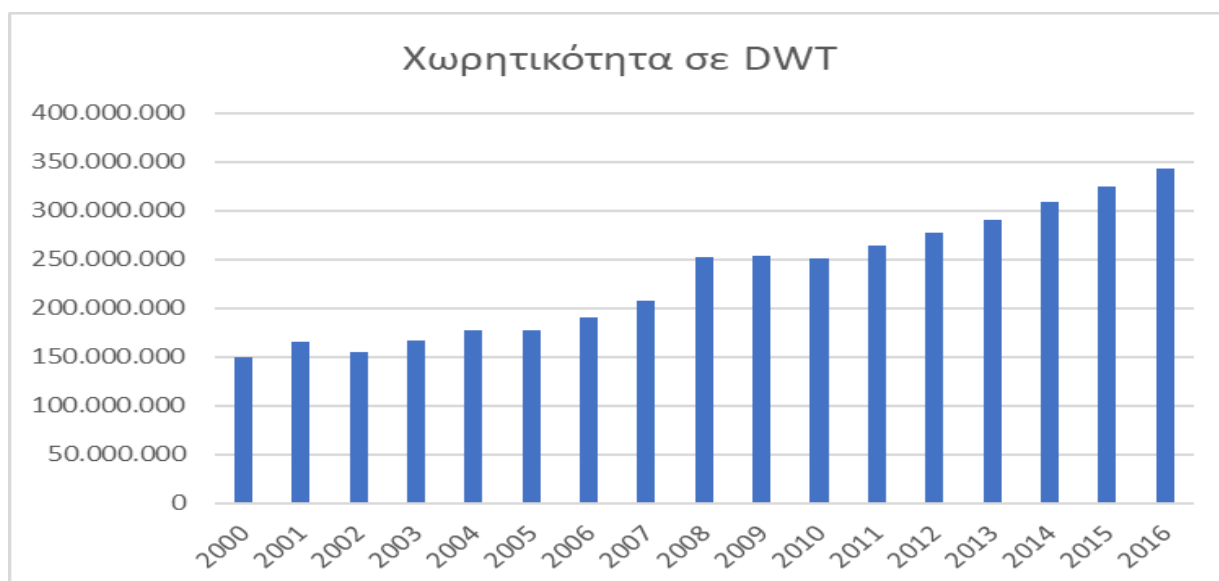
Γράφημα 3. Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου



Πηγή: (NEE, 2018)

Η αύξηση των πλοίων έχει επιφέρει και αύξηση στη συνολική χωρητικότητα που μπορούν να μεταφέρουν τα ελληνικών συμφερόντων πλοία. Το 2005 και το 2010 παρουσιάζεται μία σχετική πτώση αλλά όπως προαναφέρθηκε αυτό οφείλεται σε λόγους νηολόγησης.

Γράφημα 4. Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου σε όρους χωρητικότητας (dwt)



Πηγή: (NEE, 2018)

Από το Γράφημα 4, διαπιστώνει κανείς πως οι όροι χωρητικότητας από το 2012 έως το 2016, αυξήθηκαν από 265,3 εκατομμύρια dwt σε 342 εκατομμύρια. Αυτό συνέβη λόγω της ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου από τα νεότευκτα πλοία, με αποτέλεσμα να αυξηθούν και οι όροι χωρητικότητας.

2.6. Συμπεράσματα

Ο ελληνικός στόλος κατέχει μία εξαιρετικά σημαντική θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρά του ότι η ελληνική ναυτιλία αρχίνησε τα πρώτα της βήματα στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, έχει καταφέρει να βρίσκεται σε μία από τις πιο κορυφαίες θέσεις ναυτιλίας σε ολόκληρο τον κόσμο. Αξίζει να σημειωθεί πως τόσο η τεχνογνωσία όσο και η εξειδίκευση, που έχουν αποκτήσει οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς και οι τακτικές, που χρησιμοποιούν για τις αγορές πλοίων, έχει επιφέρει μεγάλα επίπεδα ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, ο ελληνικός στόλος έχει κρατηθεί σε υψηλά επίπεδα, παρά τις πολιτικές και οικονομικές δυστοκίες της ελληνικής πραγματικότητας και διατήρησε την πρώτη θέση σε μονάδες χωρητικότητας το 2013. Δεν είναι άξια προσοχής μόνο η μεγάλη φήμη των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί και στο μέγεθος του ελληνικού

στόλου που αποτελεί το μεγαλύτερο παγκοσμίως. Ακόμη και αν η ελληνική ναυτιλία υστερεί σε κάποιο βαθμό στον απόλυτο αριθμό πλοίων, ξεπερνάει σε μεταφορική ικανότητα. Επίσης, η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει τα μέγιστα στο ΑΕΠ και στην απασχόληση και για αυτόν το λόγο είναι ιδιαίτερα σημαντικός κλάδος για την Ελλάδα.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως μία ναυτιλιακή επιχείρηση αποτελεί μία αυτόνομη μονάδα και κινείται στο χώρο της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψιν τόσο τους παράγοντες του εξωτερικού της περιβάλλοντος, όσο και του άμεσου της. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή βιομηχανία διακρίνεται από πολυπλοκότητα, αλλά και δυναμικότητα και για αυτόν το λόγο αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας.

Κεφάλαιο 3. Η ναυτιλία και η οικονομία

3.1. Εισαγωγή

Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι ένας κλάδος, ο οποίος έχει παγκόσμια δραστηριότητα, με τους Έλληνες εφοπλιστές να δραστηριοποιούνται παραδοσιακά στο συγκεκριμένο κλάδο και να ανταγωνίζονται ναυτιλιακούς κολοσσούς από όλες τις χώρες. Το συγκριτικό πλεονέκτημα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απορρέει από τη μεγάλη παράδοση και την ισχυρή γνώση των χαρακτηριστικών του κλάδου. Αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι που κάνει τις ελληνικές ναυτιλιακές να διατηρούν μεγάλα μερίδια στην ποντοπόρο ναυτιλία και να παραμένουν στις κορυφαίες ναυτιλιακές παγκοσμίως.

Η ναυτιλία στη χώρα έπαιξε σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και γενικότερα στις θαλάσσιες μεταφορές. Ιδιαίτερα τα τελευταία 30 χρόνια παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη. Η επιχειρηματικότητα στην παγκόσμια ναυτιλία εμπεριέχει μεγάλους επιχειρηματικούς κινδύνους καθώς η δραστηριοποίηση τους γίνεται σε επιχειρηματικό περιβάλλον μεγάλης εμβέλειας και συνεπώς είναι πιο ευάλωτο σε οικονομικές κρίσεις ή άλλου είδους αλλαγές σε κοινωνικοπολιτικό επίπεδο. Η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα δρα μακριά από κρατικές παρεμβάσεις και καταφέρνει να διατηρεί την ηγετική της θέση στο παγκόσμιο εμπόριο, αυξάνοντας διαρκώς τη δυναμικότητα των πλοίων που ανήκουν σε ελληνικές ναυτιλιακές, κατατάσσοντας την Ελλάδα στην πρώτη θέση παγκοσμίως και καθιστά την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία έναν από τους αναμφισβήτητα βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, εάν όχι το βασικότερο (Θεοτοκάς, 2011).

Ταυτόχρονα δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για να υπάρξουν και να λειτουργήσουν τομείς και ειδικότητες, γύρω από την ναυτιλία, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για να αναπτυχθεί οικονομικά μία χώρα. Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Η κύρια δραστηριότητα είναι σαν πάροχος υπηρεσιών για τρίτες επιχειρήσεις ενώ σαν τομέας απασχόλησης απορροφά έναν πολύ μεγάλο αριθμό Ελλήνων στον τομέα της ναυτιλίας και σε άλλους υποστηρικτικούς κλάδους.

Με αυτόν τον τρόπο, το εισερχόμενο συνάλλαγμα από ναυτιλιακές δραστηριότητες, κυρίως εξαιτίας των θαλασσίων μεταφορών, διανέμεται στους υπόλοιπους τομείς της ελληνικής οικονομίας, προκαλώντας ανάπτυξη στο ΑΕΠ της

χώρας, αυξάνοντας τα εισοδήματα και προσελκύοντας κεφάλαια για επενδύσεις. Οι μακροοικονομικοί δείκτες επηρεάζονται άμεσα από τους επιμέρους κλάδους της ναυτιλίας. Το ποσοστό της συμβολής των παρεμφερών κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Η εμπορική ναυτιλία είναι ο πυλώνας όπου η οικονομία της Ελλάδας θα βασιστεί για το μέλλον και δικαίως είναι στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Στη σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία η οικονομία της χώρας στηρίζεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην εμπορική ναυτιλία.

3.2. Η σχέση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας

Από την παραγωγή των προϊόντων έως την κατανάλωσή τους, μεσολαβεί το στάδιο της μεταφοράς. Οι μεταφορές είναι ένας κλάδος, ο οποίος θεωρείται παραγωγικός και χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες τις χερσαίες μεταφορές, τις αεροπορικές και τις θαλάσσιες. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που ικανοποιούν το μεγαλύτερο ποσοστό των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο (UNCTAD, 2013). Οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ΑΕΠ. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ. Οποιαδήποτε αυξομείωση στο παραγωγικό επίπεδο έχει αντίκτυπο και στην εμπορική ναυτιλία. Στο παραπάνω λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός. Στο παραπάνω οικονομικό περιβάλλον δραστηριοποιείται η ελληνική ναυτιλία και ο ελληνικής ιδιοκτησίας στόλος (Λύρας, 2002).

Ως διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές νοούνται οι μεταφορές από τη συγκεκριμένη χώρα ή προς αυτή τη χώρα μέσω θαλασσίων οδών, ή αλλιώς οι θαλάσσιες εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας περιορίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών. Θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού είναι οι μεταφορές που εκτελούνται εντός της επικράτειας μιας χώρας. Σε αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται οι μεταφορές που διενεργούνται μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές για την Ελλάδα

παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου της. Το πρόβλημα είναι ότι ο όγκος των εσωτερικών μεταφορών δεν είναι αρκετός για να συντηρήσουν όλο τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Παρόλα αυτά δεν είναι αμελητέα η ποσότητα και αποτελούν σημαντικό παράγοντα της ελληνικής οικονομίας και για το συγκεκριμένο λόγο η ελληνική πολιτεία στοχεύει να διατηρήσει την αποκλειστικότητα αυτών των μεταφορών να διενεργούνται κάτω από την ελληνική σημαία στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας είναι τέτοια που δεν επιτρέπει, τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές να τις παραχωρήσουν σε ξένες επιχειρήσεις. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαρότατων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων σημαιών (Λύρας, 2002).

Κάπου εδώ πρέπει να γίνει αναφορά στη σημαντική συμβολή που έχει η ροή των χρημάτων στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας. Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει τα μέγιστα στην ελληνική οικονομία καθώς με τις δραστηριότητες της παράγει εισοδήματα, θέσεις εργασίας και κεφάλαια κίνησης. Η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό. Τα κέρδη από τη δραστηριότητα της ναυτιλίας στο εξωτερικό προέρχονται από τις θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς στα πλοία, τις αμοιβές σε άλλες θέσεις εργασίας ή άλλους κλάδους. Τα κέρδη προκύπτουν από τους τόκους και τις αποσβέσεις. Από την άλλη πλευρά, τα κέρδη από τη δραστηριότητα της ναυτιλίας στο εσωτερικό της χώρας προκύπτουν από την επίδραση των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, τις εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας (Λύρας 2002).

3.3. Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία

Η ναυτιλία κατατάσσεται στον τριτογενή τομέα και είναι ένας από τους κυριότερους φορείς στον κλάδο των μεταφορών και έχει άμεσο αντίκτυπο στην οικονομία της χώρας, ενώ τα έσοδα του κλάδου υπολογίζονται στο ισοζύγιο εθνικών συναλλαγών. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί η ελληνική ναυτιλία θεωρείται από τις

πλέον ισχυρές σε όλο τον κόσμο. Συνυπολογίζοντας τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία, είτε αυτά που ταξιδεύουν με ελληνική σημαία, είτε με σημαία άλλους κράτους, τότε προκύπτει ότι η ελληνική ναυτιλία είναι πρώτη στον κόσμο. Είναι ακόμη πολύ σημαντικό το γεγονός ότι μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μεταφέρεται ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, άρα γίνεται αντιληπτή η σημαντικότητα της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο αλλά και σε εθνικό επίπεδο στον τομέα της οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει μία ιδιαίτερα σημαντική θέση στο διεθνές εμπόριο και αυτό το στοιχείο την κάνει να έχει δημιουργήσει ένα ισχυρό «brand name», το οποίο της δίνει την δυνατότητα να διεκδικεί θέσεις και απόψεις σε διεθνείς οργανισμούς και να επηρεάζει τον κλάδο. Το κομμάτι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας που δραστηριοποιείται εκτός χώρας έχει συνεχής ανάπτυξη και δε δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία, καθώς δε δαπανώνται οικονομικοί πόροι από τον προϋπολογισμό του κράτους. Η προσφορά της ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, διότι γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες.

Η επιβάρυνση που έχει το ελληνικό δημόσιο από την εμπορική ναυτιλία, προκύπτει από τα έξοδα λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών που είναι συναφείς με τη ναυτιλία και των λιμένων. Το μεγαλύτερο ποσοστό του καθαρού εθνικού εισοδήματος, που προέρχεται από το συναλλαγές του εξωτερικού, προκύπτει από τη δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Παράλληλα, το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων της ναυτιλίας ξοδεύεται σε χώρες του εξωτερικού για επενδύσεις σε πλοία, σε υπηρεσίες, είτε γιατί είναι εξειδικευμένα, είτε επειδή το πλοίο ταξιδεύει στο εξωτερικό (Ορφανός, 2002).

Η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει απρόσκοπτα τη λειτουργία της στο εξωτερικό, δίχως να έχει επηρεαστεί από το φαινόμενο της οικονομικής κρίσης και τις συνέπειες της. Η ανεξάρτητη δραστηριότητα της ναυτιλίας, είναι αυτή που την έκανε να παραμείνει σε υψηλά επίπεδα και να είναι ανταγωνιστική στο διεθνές περιβάλλον.

Σε αυτό συμβάλλει το γεγονός πως οι οικονομικοί πόροι που είναι απαραίτητοι για τις επενδύσεις και ειδικά αυτών που γίνονται στο εξωτερικό, καλύπτονται από τα κεφάλαια των επιχειρήσεων που είναι ήδη στο εξωτερικό. Συνεπώς, η Ελλάδα δεν επιβαρύνεται με κάποιον τρόπο. Έτσι δεν υφίσταται το πρόβλημα επιλογής των ναυτιλιακών επενδύσεων με βάση την οριακή χρησιμότητα, όπως συμβαίνει σε άλλες

χώρες αλλά ούτε και οι επενδύσεις χρειάζονται από το κοινωνικό σύνολο ιδιαίτερες θυσίες από μέρους τους (UNCTAD, 2011).

3.4. Η ελληνική ναυτιλία και το χρηματιστήριο

Το χρηματιστήριο αποτελεί μία εξαιρετικά σημαντική πηγή χρηματοδότησης για ένα μεγάλο αριθμός επιχειρήσεων. Η εκάστοτε επιχείρηση εκδίδει μετοχές οι οποίες πωλούνται σε ενδιαφερόμενους και κατά κάποιο τρόπο είναι ένα άτοκο δάνειο. Θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει πως το χρηματιστήριο αποτελεί πηγή εξεύρεσης υψηλών κεφαλαίων με χαμηλό κόστος, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν την ελληνική κεφαλαιαγορά για να αντληθούν οικονομικοί πόροι. Ειδικότερα, στη ναυτιλία αυτό είναι ευρέως διαδεδομένο, καθώς οι ανάγκες χρηματοδότησης συντήρησης, ανανέωσης και επέκτασης των στόλων είναι πολύ μεγάλες. Κάπου εδώ όμως πρέπει να αναφερθούν κάποια πολύ σοβαρά θέματα προς εξέταση (Πίνακας 5).

Πίνακας 5. Ανάλυση θεμάτων για την εισαγωγή στο χρηματιστήριο

Θεσμικό πλαίσιο

- Ο νόμος 2843/2000 που διέπει το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηρίστηκε από τους Έλληνες πλοιοκτήτες ως φέρων μία τελείως διαφορετική φιλοσοφία από την δική τους ή ότι υιοθετεί μία τελείως διαφορετική προσέγγιση από την δική τους. Ο νόμος από την πλευρά του θέλει να επιβάλλει την μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και οι πλοιοκτήτες από την πλευρά τους θέλουν από τον νόμο να εφεύρει τρόπους να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά τους και τη κερδοφορία τους. Το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας έκανε μία πρόταση έξι σημείων και προέκυψε ο τροποποιητικός νόμος του 2002. Οι εταιρείες που θέλουν να εισηγηθούν στο ΧΑΑ θα έχουν μία ονομασία της Εταιρείας Επενδύσεως στην Ποντοπόρο Ναυτιλία(Ε.Ε.Π.Ν). Οι νομοθέτες κατάλαβαν το πόσο αυστηροί ήταν στον πρώτο νόμο γύρω από τους τρόπους διαχείρισης του κεφαλαίου και των αποθεματικών των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και το τρόπο διανομής των μετοχών όπου λογικό είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες να μην θέλουν να χάσουν την ελευθερία που έχουν με το υπάρχον καθεστώς στο θέμα της φορολογίας τους. Το μεγαλύτερο λουπόν «αγκάθι» για τους Έλληνες πλοιοκτήτες στο να εισέλθουν στο ελληνικό χρηματιστήριο είναι η επιβολή φορολογίας στα κέρδη τους όπου μέχρι τώρα είναι αφορολόγητα αφού διέπονται από τον νόμο '89 περί των ναυτιλιακών εταιρειών.

Διαχωρισμός πλοιοκτήτη από το management της ίδιας της εταιρείας

- Ακόμα και αν βρεθεί μία «χρυσή τομή» ανάμεσα στην κεφαλαιαγορά και τους πλοιοκτήτες για το θέμα της φορολογίας ένα άλλο πολύ βασικό εμπόδιο είναι η μορφή που θα πρέπει να λάβει η ναυτιλιακή εταιρεία ώστε να μπορεί να πληροί τις προϋποθέσεις για την εισαγωγή της στο ΧΑΑ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι μαθημένοι να είναι οι κυρίαρχοι μέσα στην εταιρεία τους να είναι εκείνοι που έχουν την τελευταία λέξη από το πιο μικρό πράγμα στη διαχείριση της εταιρείας έως και το πιο μεγάλο. Είναι οι λεγόμενες πατροπαράδοτες ναυτικές «οικογένειες». Είναι λοιπόν δύσκολο να τους ζητηθεί μετά από τόσα χρόνια λειτουργίας κάτω από το ίδιο μοτίβο να κάνουν τις εταιρείες τους με κάποια μορφή που θα μοιάζει με ΑΕ όπου θα υπάρχει δηλαδή κάποιος γενικός διευθυντής που θα μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις, θα υπάρχουν ελεγκτικά όργανα και γενικές συνελεύσεις μετόχων, που οι αποφάσεις τους μπορεί και να έρχονται σε σύγκρουση με τις αποφάσεις και τα πιστεύω του πλοιοκτήτη.

Μεγάλη μεταβλητότητα των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών

- Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα για την εισαγωγή των ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ είναι η επικινδυνότητα που έχουν. Οι εταιρείες αυτές λόγω του ναυτιλιακού κύκλου έχουν μεγάλη μεταβλητότητα στα κέρδη λόγω των περιόδων χαμηλών και υψηλών κερδών. Από την άλλη οι επενδυτές προτιμούν σταθερά κέρδη κάθε χρόνο στο μετοχικό τους κεφάλαιο. Για παράδειγμα αυτή την εποχή η ναυτιλία γνωρίζει μια τεράστια άνθηση λόγω της Κίνας κυρίως και βρίσκεται σε μεγάλη κορύφωση. Κανείς όμως δε μπορεί να προβλέψει πια θα είναι η κατάσταση της ναυτιλίας μετά από 1 χρόνο ή ακόμα και μετά από ένα 6-μηνο. Στο παρελθόν υπήρξαν παραδείγματα μεγάλων εταιρειών που εξαιτίας των μεγάλων δανειακών ανοιγμάτων που είχαν κάνει σε περιόδους άνθησης δεν άντεξαν και διαλύθηκαν όταν ήρθε η περίοδος της κρίσης.

Μικρή κεφαλαιαγορά

- Είναι γνωστά ότι τα τεράστια ποσά που κινούνται στη ναυτιλία σε περιόδους ειδικά άνθησης, κάτι που καθιστά σχεδόν αδύνατο η ελληνική κεφαλαιαγορά να μπορεί να «σηκώσει» τόσα μεγάλα ποσά σε περιπτώσεις εισαγωγής αυτών των εταιρειών. Για αυτό κυρίως το λόγο και για τους προαναφερθέντες οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κάνει τα ανοίγματα τους στα διεθνή χρηματιστήρια με κύριο αυτό της Νέας Υόρκης.

3.4.1. Οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Παρακάτω αναφέρονται οι μεγαλύτερες και οι πιο γνωστές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο.

- **OSG Ship Management (ex Stelmar)**

Η Stelmar εξαγοράστηκε από την Overseas με τη μετοχή της να έχει ανοδικές τάσεις. Οι επενδυτές είδαν τις αποδόσεις τους να είναι ικανοποιητικές πέραν του αναμενόμενου. Με τη συγκεκριμένη εξαγορά έχει δημιουργηθεί η δεύτερη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων και τρίτη σε χωρητικό dwt. Η μετοχή της από τα 38\$ είχε άνοδο στα 48\$ σε μία μόνο εβδομάδα.

- **Tsakos Energy Navigation**

Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή ανήκει στον όμιλο Τσάκου και διαθέτει έναν από του πληρέστερους και σύγχρονους στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο με 45 πλοία σχεδόν και 4,25 τόνους χωρητικότητα σε dwt. Η συγκεκριμένη εταιρεία έκανε ρεκόρ κεφαλαιοποίησης το 2004 καθώς σε σχέση με το 2003, αυξήθηκε κατά 99%.

- **Excel Maritime Carriers**

Η κεφαλαιοποίηση της Excel Maritime Carriers φθάνει τα 280 εκατομμύρια αμερικανικά δολάρια. Το 2016 παρουσίασε σημαντική άνοδο στα έσοδα της καθώς έκλεισε την χρονιά με 37 εκατομμύρια δολάρια, έναντι 21 εκατομμυρίων δολαρίων το 2015.

- **Top tankers**

Είναι μία σχετικά νέα εταιρεία από ιδρύθηκε το 2003, αλλά από τον Ιούλιο του ίδιου έτους εισήλθε στο χρηματιστήριο της Wall Street. Τα κέρδη της άγγιξαν 16,64 εκατομμύρια δολάρια την πρώτη χρονιά λειτουργίας της και το 2004 ανήλθαν σε 46 εκατομμύρια δολάρια. Έκτοτε η Top Tankers συνεχίζει την ανοδική της πορεία.

- **General Maritime**

Και αυτή η ναυτιλιακή παρουσιάζει πολύ θετική εικόνα στο χρηματιστήριο της Wall street. Ενδεικτικό είναι ότι το 2016 τα έσοδα της ήταν 380 εκατομμύρια δολάρια περισσότερα από το 2015 όπου είχε έσοδα 250 εκατομμύρια δολάρια.

Οι παραπάνω ναυτιλιακές έχουν αποδόσεις οι οποίες ξεπερνούν το 60% σε σχέση πάντα με τις αρχικές τους εγγραφές (IPO's). Μία από τις πιο πρόσφατες εισόδους στο χρηματιστήριο ήταν η Dry Ships αλλά δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία για να παρατεθούν (Ξηραδάκης, 2009).

3.5. Συμπεράσματα

Όπως έχει υποστηριχθεί και στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν παράγοντα παραγωγής πλούτου για την εθνική οικονομία. Παρ' όλο που οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται ναυτικούς κολοσσούς, το ισχυρό «know – how» των ελληνικών ναυτιλιακών, προσφέρει στις ίδιες, αλλά και στον κλάδο ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Πολλοί παράγοντες συνέβαλαν σε αυτό το αποτέλεσμα. Παραδείγματος χάριν, η περιορισμένη κρατική παρεμβατικότητα στη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα και η σημαντική συμβολή της τελευταίας στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορικών προϊόντων αποτέλεσαν δύο πολύ σημαντικά στοιχεία για να την αναδείξουν ως πυλώνα της εθνικής οικονομίας. Εν συνεχεία, η παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επισημαίνει την αξία της ελληνικής συμβολής στο διεθνές εμπόριο.

Επίσης, υφίσταται μεγάλη ανάμειξη της ελληνικής ναυτιλίας στη ροή των χρημάτων στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας. Ο κλάδος προσφέρει κέρδη τόσο από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα όσο και από τόκους και τις αποσβέσεις. Την ίδια στιγμή αυξάνεται η απασχόληση, προσελκύονται επενδύσεις και ενισχύεται το nation brand name. Επίσης, δεν υπάρχει επιβάρυνση των δημοσίων ταμείων πέραν των δημοσίων υπηρεσιών που είναι συναφείς με τη ναυτιλία και των λιμένων.

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί η σημαντική σχέση του χρηματιστηρίου και της ναυτιλίας. Η σχέση αυτή βασίζεται στη συνεχή ανάγκη για χρηματοδότηση των αναγκών του κλάδου και για αυτό το λόγο το χρηματιστήριο μπορεί να καλύψει με το βέλτιστο δυνατό τρόπο ανάγκες όπως συντήρηση, ανανέωση και επέκταση των στόλων.

Κεφάλαιο 4. Η ναυτιλία και η οικονομική κρίση

4.1. Εισαγωγή

Παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φάνηκε πως διατήρησαν ικανοποιητικά επίπεδα ρευστότητας σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και συνέχισαν τις επενδυτικές τους δαπάνες και τις παραγγελίες τους για νεότευκτα πλοία. Η ελληνική ναυτιλία διερχόμενη μια από τις μεγαλύτερες περιόδους δοκιμασίας της αντιστάθηκε καλύτερα από ότι ήταν αναμενόμενο, επιδεικνύοντας για ακόμη μια φορά την εξαιρετική αντοχή της, χαρακτηριστικό του παραδοσιακού επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα εξεταστεί η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας την χρονική περίοδο της οικονομικής κρίσης και ο βαθμός που αυτή επηρεάστηκε. Επίσης θα εξεταστούν σε διαφορετικές υπό-ενότητες οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και της Ελλάδας μεμονωμένα.

4.2. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας

Η παγκόσμια οικονομική κρίση ήταν ένα φαινόμενο που επηρέασε πολλούς κλάδους σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι Έλληνες εφοπλιστές φάνηκε ότι κατάφεραν να ανταπεξέλθουν στην δύσκολη αυτή συγκυρία καθώς διατήρησαν σε υψηλά επίπεδα την ρευστότητα τους σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά κράτη. Επίσης οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνέχισαν να επενδύουν και να αγοράζουν καινούργια πλοία. Παραδοσιακά στη χώρα οι επιχειρηματίες του κλάδου φάνηκε ότι γνώριζαν να διαχειρίζονται δύσκολες καταστάσεις και να μπορούν να διοικούν ικανοποιητικά τις επιχειρήσεις τους. Με στόχο την εξασφάλιση των υψηλών κερδών και τη διατήρηση της ναυτιλίας σε υψηλά επίπεδα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, έχουν φανεί έτοιμοι να αξιοποιήσουν την άνοδο του ναυτιλιακού κλάδου. Η παράδοση ήταν αυτή που βοήθησε του εφοπλιστές της χώρας να επιβιώσουν, να διαχειριστούν και να αφομοιώσουν τις αλλαγές στον ναυτιλιακό κλάδο.

Η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να ξεπεράσει μια από τις μεγαλύτερες κρίσεις στην ιστορίας της και ανταπεξήλθε ικανοποιητικά, επιδεικνύοντας εξαιρετική αντοχή της, χαρακτηριστικό του παραδοσιακού επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία. Η αξιοσημείωτη αυτή αντοχή συνδυάζεται και

οφείλεται εν πολλοίς στην έγκαιρη και σε βάθος ανανέωση του στόλου, που ήταν το αποτέλεσμα της ευφορίας της ναυλαγοράς και επάρκειας χρηματοδότησης της προηγούμενης περιόδου.

Τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία βρέθηκαν το 2009 στη δεύτερη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο με 2974 πλοία και με συνολική χωρητικότητα 173,54 εκατομμύρια dwt. Τα ελληνικά πλοία αντιπροσώπευαν το 14,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dwt. Η ελληνική σημαία ήταν πέμπτη στη παγκόσμια κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τόνους dwt. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα ελληνική ιδιοκτησίας πλοία αποτελούν το 39,7% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Οι Έλληνες εφοπλιστές διατήρησαν υπό την ιδιοκτησία τους το 20,28 % του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 17,42% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt (Δαγκαλίδης, 2013).

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου στις 1.300 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες απασχολούν πάνω από 200.000 προσωπικό άμεσα ή έμμεσα σε παρεμφερείς τομείς.

Το 2016 αποτέλεσε μια δύσκολη οικονομική χρονιά για τη χώρα και είχε αντίκτυπο και στην ελληνική ναυτιλία. Η δυσχερής οικονομική κατάσταση της χώρας και η καθυστέρηση που παρατηρήθηκε σε κρατικές διαδικασίες και δημόσιους φορείς δημιούργησαν ένα αρνητικό επενδυτικό περιβάλλον στην χώρα. Τα capital controls που επιβλήθηκαν τον Ιούλιο του 2015, είχαν αρνητικές συνέπειες στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και ειδικά στα έσοδα που προέκυψαν από το ξένο συνάλλαγμα από την εμπορική ναυτιλία. Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών).

Παρόλο που η ελληνική ναυτιλία δεν ήταν ποτέ μέρος της οικονομικής κρίσης της χώρας, η ίδια επηρεάστηκε αρνητικά από τον περιορισμένο όγκο κεφαλαίων. Πολλές ναυτιλιακές αναγκάστηκαν να μεταφέρουν κεφάλαια από τα έσοδα των πλοίων σε τραπεζικά ιδρύματα του εξωτερικού, ώστε να είναι συνεπείς στις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Ως θετικό στοιχείο καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο

διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι εισροές από τη ναυτιλία τα δύο τελευταία χρόνια (2015-2016) σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων (Γράφημα 5).

Γράφημα 5. Κέρδη συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία



Πηγή: (Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017)

4.3. Η οικονομική κρίση και η διεθνής ναυτιλία

Η ναυτιλία αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του παγκόσμιου εμπορίου. Το παγκόσμιο εμπόριο παρουσιάζει συνεχείς μεταβολές, θετικές ή αρνητικές, και αυτό έχει αντίκτυπο στη παγκόσμια ναυτιλία. Η μεταβολή του όγκου που διακινείται στο παγκόσμιο εμπόριο σε συνδυασμό με το οικονομικό περιβάλλον, συμβάλλουν και αυτά στην παγκόσμια ναυτιλία. Επίσης, η περιορισμένη ρευστότητα των τραπεζικών ιδρυμάτων έχει δυσκολέψει ακόμη περισσότερο τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων

και ειδικά των ναυτιλιακών παρόλο που αξιολογούνται ως αξιόπιστοι πελάτες λόγω της μεγάλης πιστοληπτικής ικανότητας που κατέχουν. Η παγκόσμια ναυτιλία επηρεάστηκε αρνητικά από την οικονομική κρίση καθώς μειώθηκε το παγκόσμιο εμπόριο και αυτό είχε ως συνέπεια τη μικρότερη ζήτηση σε υπηρεσίες μεταφορών. Ένα ενδεικτικό παράδειγμα είναι η κίνηση στους λιμένες της Σιγκαπούρης και της Σανγκάης – τους δύο μεγαλύτερους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο – η οποία μειώθηκε κατά 13.5% και 11% αντίστοιχα κατά το έτος 2009. Παρ' όλο που μειώθηκε η ζήτηση, οι παραγγελίες για νέα πλοία είχαν ήδη δοθεί και αυτό είχε ως συνέπεια να αυξηθεί η χωρητικότητα του στόλου. Η πληθώρα διαθέσιμων πλοίων οδήγησε σε μείωση τιμών στους ναύλους και με την ταυτόχρονη μείωση του εμπορίου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρουσίασαν ζημίες (UNCTAD, 2013).

Από όταν εκδηλώθηκε η οικονομική κρίση στις ΗΠΑ το 2007, αυξήθηκε η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ενώ το αναμενόμενο ήταν να παρουσιάσει πτώση. Το παγκόσμιο ΑΕΠ και οι εξαγωγές προϊόντων παρουσίασαν άνοδο 3,8% και 5,5% αντίστοιχα. Παράλληλα ανάλογη αύξηση παρατηρήθηκε και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες λόγω του ότι πολλές ναυτιλιακές επέλεξαν να δραστηριοποιηθούν εκεί λόγω χαμηλότερων φορολογικών συντελεστών και φτηνότερου εργατικού δυναμικού. Την ίδια στιγμή, οι εξαγωγές μεταλλευμάτων και ορυκτών καυσίμων παρουσίασαν ανοδική τάση λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης και των ευνοϊκότερων όρων εμπορίου.

Οι παραπάνω παράγοντες βοήθησαν τη ναυτιλία να αντέξει στην αύξηση των τιμών της ενέργειας, στα αυξανόμενα κόστη μεταφοράς, στη μειωμένη οικονομική ρευστότητα και στην πτωτική αξία του δολαρίου. Μέχρι τις αρχές του 2008, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αυξήθηκε κατά 7,2% εξαιτίας του υψηλού επιπέδου αύξησης της ζήτησης για ναυτιλιακή χωρητικότητα. Η αυξημένη αξία των πλοίων αντανάκλυνε τη συνεχή υψηλή ζήτηση. Επιπλέον οι δείκτες κλειδιά έδειξαν πως η λειτουργική παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου παρέμεινε υψηλή.

Η μείωση της ζήτησης, της παραγωγής και η ζήτηση για ενέργεια, επηρέασε ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας. Οι προβλέψεις τόνιζαν ότι το μέλλον της ναυτιλίας και του παγκοσμίου εμπορίου, θα ήταν δυσοίωνο καθώς εκτός από οικονομικούς παράγοντες, που επηρέαζαν την κατάσταση, οι επιχειρήσεις του κλάδου θα έπρεπε να προσαρμοστούν στα νέα απαιτούμενα για την κλιματική αλλαγή και τα νέα πρότυπα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Έτσι παρά τις όποιες αισιόδοξες προβλέψεις για ανάκαμψη

της διεθνούς ναυτιλίας για το 2010, οι θετικοί ρυθμοί ανάπτυξης παρατηρήθηκαν από τα τέλη του 2011 και έπειτα (UNCTAD, 2013).

4.4. Η οικονομική κρίση και η ελληνική ναυτιλία

Παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να είναι σε υψηλό επίπεδο στην παγκόσμια ναυτιλία. Τρανταχτό παράδειγμα αποτελεί ότι πάνω από το 50% των εισηγμένων ναυτλιακών στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, είναι ελληνικών συμφερόντων. Ο γενικός γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών δήλωσε ότι η Ελλάδα δε θα διέτρεχε κανένα κίνδυνο αν οι κυβερνήσεις κατάφερναν να εκμεταλλευτούν τη δυναμική της ναυτιλίας και ανέπτυσαν τους υποστηρικτικούς κλάδους της ναυτιλίας. Αν είχε επιτευχθεί κάτι τέτοιο τα οφέλη θα ήταν πολλαπλάσια από τα 140 δισεκατομμύρια ευρώ που έχει εισπράξει το ελληνικό κράτος από τη ναυτιλία τα τελευταία έτη (Ελληνική Ένωση Εφοπλιστών, 2017).

Κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2003-2008 σημειώθηκε μεγάλη αύξηση των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα το 2008 να φθάσουν το ύψος των € 19,2 δισ. (7,9% του ΑΕΠ).

Τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές ναυτλιακές έχουν επενδύσει σε πλοία ή άλλες ναυτλιακές υπηρεσίες πάνω από 930 δισεκατομμύρια δολάρια. Τα υπό κατασκευή πλοία αγγίζουν σε χωρητικότητα τους 77,8 εκατομμύρια κόρους, δηλαδή το 8,4% των νέων πλοίων που έχει παραγγελθεί σε παγκόσμια κλίμακα. Τα δάνεια που έχουν να εξοφλήσουν οι ναυτλιακές στα τέλη του 2014 ήταν περίπου στα 75 δισεκατομμύρια δολάρια αυξημένα κατά 47% με προηγούμενα έτη. Επίσης, είναι άξιο αναφοράς ότι κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, κάθε χρόνο οι ελληνικές ναυτλιακές ναυπηγούν κατά μέσο όρο 19 πλοία και αγοράζουν 7, με τα ποσά να ανέρχονται κοντά στα 1,5 δισεκατομμύριο δολάρια, στοιχεία, που αποδεικνύουν τη δυναμική της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (Ελληνική Ένωση Εφοπλιστών, 2017).

Τα καθαρά έσοδα από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας είναι κοντά στα 18 δισεκατομμύρια ευρώ ανά έτος, δηλαδή 7,8% του ΑΕΠ, ποσό που αντιστοιχεί στο 30% σχεδόν του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Λαμβάνοντας υπόψιν τις επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6,8% και η

απασχόληση στο 4,2% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006 -2016. Μία κρίση στη ναυτιλία σημαίνει αυτομάτως πτώση των καθαρών εσόδων από τη δραστηριότητα του κλάδου της ναυτιλίας. Η ετήσια μέση μείωση ισούται με 10% ενώ σε πραγματικά ποσά, συμπεριλαμβανομένων και των υποστηρικτικών κλάδων, αυτά ανέρχονται σε 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ ανά έτος.

Εν κατακλείδι, θα πρέπει να σημειωθεί πως τα ποσοστά είναι αρνητικά και οι δείκτες έχουν πτωτική τάση λόγω του ότι από 2008 έως 2012 υπήρχε μεγάλη πτώση στην ελληνική ναυτιλία και την ελληνική οικονομία. Από εκεί και έπειτα οι δείκτες έχουν αρχίσει να ανακάμπτουν και να επανέρχονται σε προ κρίσης τιμές (Ηλεκτρονικό Περιοδικό Mediashipping).

4.5. Συμπεράσματα

Η παγκόσμια οικονομική κρίση, που ξεκίνησε στις ΗΠΑ το 2007, δεν αφορούσε το κλάδο της ναυτιλίας. Παρ' όλα αυτά, επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και εθνικό. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατήρησαν ικανοποιητικά επίπεδα ρευστότητας και ανταπεξήλθαν στις αντιξοότητες της κρίσης με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Παρά τις δυστοκίες της κρίσης, η αγορά πλοίων συνεχίστηκε κατά την περίοδο της κρίσης, η ήδη υπάρχουσα δυναμική αποτέλεσε μεγάλο πλεονέκτημα για τους πρωταγωνιστές του κλάδου και η διατήρηση μιας μακράς παράδοσης έκανε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιβιώσουν. Παραδείγματος χάριν, παράγοντες όπως τα capitals controls και οι κυβερνητικές παρεμβάσεις στην οικονομία, έφεραν ζημίες και οικονομική πτώση στις εισροές ξένου συναλλάγματος. Αξίζει, όμως, να αναφερθεί πως η ελληνική ναυτιλία διατήρησε υψηλές θέσεις τόσο στην παγκόσμια κατάταξη κατοχής πλοίων και συνολικής χωρητικότητας, όσο και σε ευρωπαϊκά επίπεδα. Συνεπώς, μπορεί να γίνει αντιληπτή η σημαντικότητα του συγκεκριμένου κλάδου για την εθνική οικονομία στο σύνολό της.

Τέλος, σε παγκόσμια κλίμακα, η περιορισμένη ρευστότητα των τραπεζικών ιδρυμάτων, η διαθέσιμων πλοίων, η μείωση τιμών στους ναύλους και η ταυτόχρονη μείωση του εμπορίου επέφερε ζημίες. Ανεξάρτητα από την άνοδο της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και δραστηριοποίηση πολλών ναυτιλιακών σε χώρες με χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές ή φτηνό εργατικό δυναμικό, η ανάκαμψη της διεθνούς ναυτιλίας επιτευχθεί από τα τέλη του 2011 και μετέπειτα.

Κεφάλαιο 5. Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

5.1. Εισαγωγή

Λαμβάνοντας υπόψιν όσα έχουν προαναφερθεί παραπάνω, γίνεται αντιληπτό πως η ναυτιλία έχει μεγάλη επίδραση στη οικονομία της χώρας. Από το 2000 έως το 2010 τα προερχόμενα έσοδα από την ελληνική ναυτιλία άγγιξαν τα 140 δισεκατομμύρια ευρώ. Το ύψος αυτού του ποσού ισούται με το μισό δημόσιο χρέος που είχε η χώρα το 2009 (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

Στους παρακάτω τομείς παρατηρείται ανάπτυξη από την ελληνική ναυτιλία:

- Η εισροή συναλλάγματος.
- Η συμμετοχή των εσόδων στο ΑΕΠ.
- Οι θέσεις εργασίας.
- Τα άμεσα έσοδα που προκύπτουν από την φορολογία.
- Ο μεγάλος όγκος συναλλαγών με επιχειρήσεις εκτός ναυτιλιακού κλάδου (Τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία).
- Η επίδραση σε συναφείς κλάδους της οικονομίας.

5.2. Η επίδραση της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία

Έχει διαπιστωθεί πως η ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό κλάδο, που βοηθά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με μελέτη του I.O.B.E. το ποσοστό συνεισφοράς της ναυτιλίας στο εγχώριο ΑΕΠ για το 2017 ήταν στο 7,5%. Το ποσοστό αυτό είναι ιδιαίτερα υψηλό και αυξάνεται ακόμη περισσότερο, όταν οι συνθήκες είναι ευνοϊκές. Επίσης, σε ένα ευνοϊκό πλαίσιο λειτουργούν περισσότερες ναυτιλιακές και δραστηριοποιούνται περισσότερες επιχειρήσεις γύρω από τον κλάδο της ναυτιλίας. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα του IOBE, οι μεταφορές, που εκτελούνται από τη θαλάσσια οδό, προσδίδουν στην προστιθέμενη αξία σχεδόν 4,5% στο σύνολο του ΑΕΠ. Παράλληλα αν σε αυτό προστεθούν και οι υπόλοιποι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας, που επηρεάζονται από τη ναυτιλία, σκιαγραφείται μία συνολική εικόνα αναφορικά με τη σημαντικότητα της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Μπορεί, λοιπόν, να γίνει αντιληπτό πως η ναυτιλία και η αλληλεπίδραση της με άλλους κλάδους αυξάνει την εγχώρια προστιθέμενη αξία στο

6,1% του ΑΕΠ. Ενδεικτικά τα καθαρά έσοδα, που προέκυψαν από τον κλάδο της ναυτιλίας για το 2016, άγγιξαν τα 18 δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία αντιστοιχούσαν στο 8% του ΑΕΠ₂₀₁₆, συνεισφέροντας το 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Το 2016 αποτέλεσε μία χρονιά με ανοδική τάση καθώς η παγκόσμια ζήτηση για μεταφορές ήταν αυξημένη και αυτό είχε σαν επακόλουθο την αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου. Το γεγονός αυτό είχε άμεσο αντίκτυπο στη οικονομική δραστηριότητα του κλάδου. Σε όρους προστιθέμενης αξίας ανήλθε σε 4,8% του ελληνικού ΑΕΠ₂₀₁₆ και αντιστοιχούσε περίπου στο 2,6% της απασχόλησης. Από την άλλη πλευρά, στον τομέα των παραδοσιακών επαγγελμάτων του κλάδου έχει υπάρξει σημαντική μείωση των απασχολούμενων. Παραδείγματος χάριν, επαγγέλματα, όπως τα πληρώματα, οι αξιωματικοί και ο ναυπηγό-επισκευαστικός τομέας δεν είχαν ανοδική πορεία. Παρόλα αυτά υπήρξε σημαντική αύξηση στην απασχόληση σε άλλους κλάδους και παρεχόμενες υπηρεσίες υποστηρικτικές στο ναυτιλιακό κλάδο όπως η τροφοδοσία, οι νομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες και τα logistics.

Η προσφορά της ναυτιλίας γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνυπολογιστούν οι επιδράσεις στην οικονομία από την επένδυση των κερδών, των ναυτιλιακών σε άλλες επιχειρήσεις είτε ναυτιλιακές είτε σε άλλο κλάδο όπως η αγορά ακινήτων και οι επενδύσεις σε πάγιο εξοπλισμό. Για να υπολογιστεί η αξία αυτών των επενδύσεων δεν υπάρχει κάποια αξιόπιστη και ακριβής μέθοδος. Αλλά με έναν υπολογισμό η συγκεκριμένη αξία για το 2016 άγγιξε τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή το 1% του ΑΕΠ, ανεβάζοντας το ποσοστό την συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας κατά 9%. Συνεκτιμώντας τις εισροές και τις εκροές που πηγάζουν από την αλληλεπίδραση της ναυτιλίας με άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) 15 δισεκατομμύρια ευρώ εγχώρια προστιθέμενη αξία για το έτος 2017, ήτοι περίπου 6,6% του ΑΕΠ της χώρας (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

5.3. Η επίδραση της ναυτιλίας στην απασχόληση

Ανάλογα με το μέγεθος της ναυτιλίας της χώρας, κινείται και ο αριθμός των εργαζομένων σε αυτήν. Η παρουσία πλοίων με ξένες σημαίες, για φορολογικούς

λόγους, δημιουργεί μία θολή εικόνα γύρω από την έννοια του εθνικού εμπορικού πλοίου. Η παραπάνω θολή εικόνα μπορεί να παρουσιάζει μειωμένο αριθμό πλοίων με εθνική σημαία, παρόλα αυτά δημιουργεί αύξηση της απασχόλησης του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού και ειδικά σε εξειδικευμένα επαγγέλματα. Συνεπώς, εκτός από τα πληρώματα που εργάζονται σε πλοία που ταξιδεύουν με ελληνική σημαία, υπάρχουν και πολλά πλοία ξένης σημαίας που προσλαμβάνουν ελληνικά πληρώματα αφ' ενός λόγω των προσόντων των Ελλήνων ναυτικών και αφ' ετέρου λόγω του ναυτιλιακού εθνικισμού.

Σε όρους απασχόλησης υπολογίζεται ότι η απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας με άμεσο ή έμμεσο τρόπο φτάνει τις 200.000 προσωπικό. Προκύπτει ότι για κάθε 1.000 ευρώ που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου 1.575 ευρώ σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων της ελληνικής οικονομίας. Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας καθώς τα επίπεδα της απασχόλησης παίζουν καθοριστικό ρόλο στα οικονομικά μεγέθη της χώρας. Με άλλα λόγια, όσο περισσότεροι εργάζονται στην ναυτιλία τόσο θετικότερα επηρεάζεται και η οικονομία της χώρας.

Πίνακας 6. Ελληνικές ναυτιλιακές και στόλος

Αριθμός πλοίων	2000	2005	2010	2015
25+	23	26	31	35
16 έως 24	22	36	33	39
9 έως 15	85	52	80	67
5 έως 8	140	131	103	113
3 έως 4	189	157	171	170
1 έως 2	376	288	340	353
Σύνολο εταιρειών	835	690	758	777

Πηγή: (Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, 2016)

Στον Πίνακα 6 παρουσιάζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες και ο αριθμός των πλοίων που διατηρούν μέχρι το 2015. Θα μπορούσε κανείς, λοιπόν, να παρατηρήσει πως τόσο ο αριθμός των ναυτιλιακών όσο τα πλοία ιδιοκτησίας τους είναι αρκετά μεγάλα. Αν υπολογιστούν και οι επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τα πλοία, οι εταιρείες

διανομής τους πετρελαίου, οι ναυπηγοεπισκευαστικές και οι εταιρείες παροχής προσωπικού για την επάνδρωση πλοίων, καθώς και πολλές άλλες, συμπεραίνεται πως η εμπορική ναυτιλία αποτελεί έναν ισχυρό κλάδο απορρόφησης των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων. Για παράδειγμα στην αρχή της οικονομικής κρίσης απασχολούνταν περίπου 27.000 εργαζόμενοι, από τους οποίους οι 16.000 ήταν Έλληνες και οι 11.000 αλλοδαποί, σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανεξαρτήτου σημαίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι περισσότεροι Έλληνες εργάζονται στα πλοία ελληνικής σημαίας, ενώ στα πλοία με ξένη σημαία εργάζεται προσωπικό άλλων εθνικοτήτων σε ποσοστό 65%.

Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους Έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνική ιδιοκτησίας πλοία στελεχώνεται από ελληνικό προσωπικό, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται προχωρώντας σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας. Στα πλοία, που ανήκουν σε ελληνικές ναυτιλιακές και ταξιδεύουν με ξένη σημαία, εργάζονται περισσότεροι αλλοδαποί ναυτικοί, περίπου στα 37.000 άτομα. Επίσης, εκτιμάται πως οι Έλληνες ναυτικοί, που εργάζονται ως μόνιμο προσωπικό στα παραπάνω πλοία, ανέρχονται κοντά στους 4.000. Αν σε αυτούς συνυπολογιστούν οι εποχιακοί ναυτικοί, οι οποίοι εργάζονται με σύμβαση ορισμένου χρόνου τότε το παραπάνω νούμερο φτάνει κοντά στις 7.000. Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα (15.800) καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο δειγματοληψίας της έρευνας λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (11.122), το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικά πλοία ξεπερνά τις 31.000. Υπολογίζεται ότι σε κάθε πλοίο ο μέσος όρος πληρώματος ανέρχεται στα 20 άτομα και το μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι αλλοδαποί. Έτσι προκύπτει ότι οι συνολικές θέσεις εργασίας που προσφέρει η ελληνική ναυτιλία είναι πάνω από 65.000 (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

Παράλληλα αυξάνεται η προσφερόμενη εργασία και σε κλάδους, οι οποίοι λειτουργούν υποστηρικτικά στη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα στις μεταφορές απασχολούνται περίπου 28.500 εργαζόμενοι, στις συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες 11.200 άτομα και στο λιανικό εμπόριο 4.500 εργαζόμενοι. Μικρότερη είναι η επίδραση της ναυτιλίας σε άλλους κλάδους, αλλά καθόλου αμελητέα, όπως είναι ο αγροτικός κλάδος με 1.200 θέσεις εργασίας, ο τραπεζικός κλάδος με 1.000 θέσεις

εργασίας και στον κλάδο των καυσίμων με σχεδόν 1.000 θέσεις. Κατά συνέπεια, εκτιμάται ότι η ναυτιλία προσφέρει σημαντική τόνωση και του ιδιωτικού εισοδήματος με τη συνολική επίδραση στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων να υπολογίζεται σε 3 δισεκατομμύρια ευρώ, το 46,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση. Συνολικά η άμεση και η έμμεση εργασία γύρω από τον κλάδο της ναυτιλίας και τους συναφείς γύρω από αυτήν ξεπερνάει τις 550.000 θέσεις εργασίας (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

5.4. Ο αντίκτυπος της ναυτιλίας στο οικογενειακό εισόδημα

Ως εθνικό εισόδημα ορίζεται το σύνολο των συντελεστών παραγωγής κατά τη διάρκεια ενός οικονομικού έτους, υπολογίζοντας τα ποσά που καταβλήθηκαν για αμοιβές για τη συμβολή των παραπάνω συντελεστών σε όλη την παραγωγή. Στον υπολογισμό του οικονομικού μεγέθους του ετήσιου εθνικού εισοδήματος συνυπολογίζονται και τα εισοδήματα που παρουσιάζονται από τον ιδιωτικό τομέα αλλά και εκείνα που παρουσιάζονται από το δημόσιο τομέα.

Το αποτέλεσμα των παραπάνω είναι πως η ναυτιλία συνεισφέρει στο εθνικό εισόδημα μέσω των αμοιβών του ιδιωτικού τομέα. Αυτό προκύπτει από τον υπολογισμό των αμοιβών των ναυτικών, των αμοιβών από άλλου κλάδους και των αμοιβών του δημόσιου τομέα από εργαζόμενους σε δημόσιους φορείς και δημόσιες υπηρεσίες που λειτουργούν προς όφελος της ναυτιλίας. Ο προσδιορισμός των παραπάνω μεγεθών προκύπτει από τους εργαζόμενους στον κλάδο της ναυτιλίας και από τη μεταχείριση του κράτους προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους ναυτικούς. Είναι ευκόλως εννοούμενο ότι οποιαδήποτε θετική μεταβολή των δεικτών αυτών, ειδικότερα αυτών που είναι σχετικοί με τον ιδιωτικό τομέα, έχει θετική επίπτωση στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος. Επίσης, παρατηρείται εξίσου σημαντικός αντίκτυπος στο εισόδημα από εργασία, λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης που προκαλείται από τη ναυτιλία. Το προβλεπόμενο εισόδημα από την εργασία αναμένεται να ξεπεράσει τα 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ, όπου το 30,5% αντιστοιχεί σε αμοιβές των πληρωμάτων των πλοίων και το υπόλοιπο ποσοστό αναλογεί σε αμοιβές από έμμεσες εργασίες (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

Οι τομείς της ελληνικής οικονομίας, στους οποίους παρατηρείται να ευνοείται το εισόδημα, είναι εκείνοι που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τις παρεχόμενες

υπηρεσίες προς αυτήν. Οι υπόλοιποι κλάδοι, οι οποίοι είναι σχετικοί με την εξυπηρέτηση των πολιτών και επηρεάζονται έμμεσα από την ιδιωτική κατανάλωση είναι ο κλάδος των ξενοδοχείων και της εστίασης, ο κλάδος των τραπεζικών προϊόντων, το εμπόριο των αυτοκινήτων και ο κλάδος των τροφίμων και ποτών.

Οι φόροι, που προκύπτουν από τη ναυτιλία, είτε είναι άμεσοι, είτε έμμεσοι αποτελούν βασική πηγή εσόδων για τα κρατικά ταμεία. Το γεγονός ότι στη ναυτιλία φορολογείται το πλοίο ως αντικείμενο και ενώ παράλληλα υπάρχουν οι σημαίες ευκαιρίας οδήγησε πολλές χώρες να περιορίζουν τη φορολογία των πλοίων με σκοπό την ενίσχυση της οικονομίας τους. Βέβαια, παρά τις απαλλαγές και τους περιορισμούς των φορολογικών συντελεστών, εξακολουθούν να προκύπτουν δημόσια έσοδα από τη φορολογία των πλοίων. Ταυτόχρονα προκύπτουν έσοδα από έμμεσες φορολογίες στη ναυτιλία, μέσω των φόρων από εισιτήρια των επιβατών και μέσω του φόρου κύκλου εργασιών.

Σύμφωνα με την ένωση εφοπλιστών η δυνητική εισφορά της ναυτιλίας στα έσοδα του κράτους μέσω της φορολογίας υπολογίζεται να κυμανθεί περίπου στα 1,7 δισεκατομμύρια έως 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι εισροές και εκροές αποδεικνύουν τη σημαντικότητα της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Πρόσφατα οι Έλληνες εφοπλιστές αποφάσισαν εθελοντικά, να διπλασιάσουν για μερικά χρόνια τους φόρους που αποδίδουν στο ελληνικό κράτος για να βοηθήσει περισσότερο την ελληνική οικονομία εν μέσω της οικονομικής κρίσης (Ντάντσεβ & Ντεμιάν, 2013).

5.5. Η επίδραση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το συνάλλαγμα που προκύπτει από τις ναυτιλιακές συναλλαγές υπολογίζεται στις μεταφορές και θεωρείται από τις μεγαλύτερες εισφορές του ισοζυγίου υπηρεσιών. Το μεγαλύτερο μέρος του συναλλάγματος, που προκύπτει από τις μεταφορές, αντιστοιχεί σε μεγάλο ποσοστό στη διεθνή ναυτιλία και προέρχεται από τις συναλλαγές των ελληνόκτητων πλοίων. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον όγκο του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι διεθνείς και εγχώριοι όπως για παράδειγμα η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του ελληνικού στόλου, η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων, η προσφορά εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, οι μηνιαίες αποδοχές και η καταβολή των ασφαλιστικών εισφορών στα

ασφαλιστικά ταμεία, τα αργούντα πλοία, η προσέλκυση του ελληνόκτητο στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής.

Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να γίνει μία αναφορά, η οποία ενισχύει ακόμη περισσότερο τις θετικές επιδράσεις της εμπορικής ναυτιλίας στο ελληνικό οικονομικό γίγνεσθαι. Ένα ποσοστό από το σύνολο του εθνικού εισοδήματος αφορούν επενδύσεις στον κλάδο της ναυτιλίας. Αυτές οι επενδύσεις μπορεί να είναι ναυπηγήσεις, αγορές πλοίων, τεχνολογίας, μηχανών και μηχανημάτων στο εξωτερικό ή υλικών για τη ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό. Τα παραπάνω έχουν σαν αποτέλεσμα να προκαλείται αντίκτυπος στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών με τη μορφή της εκροής συναλλάγματος. Στην Ελλάδα βέβαια υπάρχει μία ιδιομορφία καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν υποχρεούνται να εισάγουν το ακαθάριστο εισόδημά τους από το εξωτερικό και παράλληλα δεν υπάρχει ροή των χρημάτων προς το εξωτερικό για την κάλυψη των υποχρεώσεων τους ή για διενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Η κατάσταση αυτή έχει δημιουργηθεί διότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναπτύσσονται και λειτουργούν στο εξωτερικό λόγω της μικρής ζήτησης εθνικών φορτίων, έτσι δημιουργούν εισόδημα στο εξωτερικό, αφού παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε τρίτες χώρες και για αυτόν το λόγο το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των εισοδημάτων παραμένουν σε τραπεζικά ιδρύματα του εξωτερικού.

Η εισαγωγή, των κεφαλαίων αυτών, μέσω τραπεζικών συναλλαγών στην ελληνική οικονομία αποτελεί καθαρή εισροή συναλλάγματος που χρησιμοποιείται για τους παρακάτω λόγους:

- Κάλυψη των υποχρεώσεων εντός της χώρας και απέναντι στο ελληνικό δημόσιο (φόροι, ασφαλιστικές εισφορές κ.α.).
- Πληρωμή των παρόχων υπηρεσιών στον κλάδο της ναυτιλίας (τράπεζες, επισκευαστικές, ασφαλιστικές κ.α.).
- Κάλυψη των αποδοχών των Ελλήνων ναυτικών που αποτελούν μέλη πληρωμάτων.

5.6. Το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία

Η αποτελεσματική λειτουργία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο και η υψηλή ρευστότητα που διέθεταν οδήγησαν στην αύξηση των παραγγελιών για καινούρια πλοία.

Ο πιο διαδεδομένος τρόπος υπολογισμού του ποσοστού ενός προϊόντος ή μίας υπηρεσίας, το οποίο εξάγεται, στην παγκόσμια οικονομία είναι το κλάσμα των εξαγωγών του συγκεκριμένου προϊόντος ή της υπηρεσίας, προς το σύνολο των εισαγωγών σε παγκόσμιο επίπεδο. Δυστυχώς στο θαλάσσιο εμπόριο τα στοιχεία αυτά δεν είναι εύκολα να συλλεχθούν λόγω της ιδιομορφίας του κλάδου.

Συνεπώς, βάσει υπολογισμένων στοιχείων οι ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονται στο 2,8% της παγκόσμιας οικονομίας την περίοδο 2000-2016. Ταυτόχρονα η ελληνικής ιδιοκτησίας ναυτιλία υπολογίζεται μέσω της μεταφορικής ικανότητας και χωρητικότητας σε όρους dwt, σε συνδυασμό με το πλήθος των μεταφορών που διενεργήθηκαν μέσω θαλάσσης σε παγκόσμιο επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι ο ελληνικός στόλος μετέφερε πάνω από το 17% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου για το έτος 2016, παρά τις καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν από τις ελληνικές ναυτιλιακές στο να ναυπηγήσουν νέα πλοία.

Η ανανέωση των πλοίων των ελληνικών ναυτιλιακών και συνεπώς του ελληνικού στόλου είχε ως αποτέλεσμα την ποιοτική αναβάθμισή του. Παραδείγματος χάριν, ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνικών πλοίων στα τέλη της δεκαετίας του 1990 είχε 4 χρόνια διαφορά από το μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Τα τελευταία χρόνια η ψαλίδα έχει μικρύνει και η διαφορά είναι περίπου στους 5 μήνες.

Τα χρήματα που εισπράττουν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις από την παροχή θαλάσσιων μεταφορών αποτυπώνονται στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας και είναι σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση τα έσοδα από τη ναυτιλία δεν ξεπερνούν το 2% του ΑΕΠ ενώ στην Ελλάδα είναι 6,9%. Συγκριτικά θα αναφερθεί ότι η Δανία το 2015 είχε τα περισσότερα έσοδα στην ΕΕ με 25 δισεκατομμύρια ευρώ, δεύτερη ήταν η Γερμανία με 20,5 δισεκατομμύρια ευρώ και η Ελλάδα τρίτη με 17,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αν τα παραπάνω ποσά συγκριθούν με το ΑΕΠ κάθε χώρας στη Δανία ήταν το 10,9%, στην Γερμανία το 1,1% και στην Ελλάδα το 7,1%. Αυτό συμβαίνει λόγω του μεγέθους που έχουν άλλες χώρες σε σχέση με την Ελλάδα. Τα καθαρά έσοδα από τις θαλάσσιες

μεταφορές ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν στο 4,9% για την Ελλάδα, 2,9% για την Δανία, 2,8% για την Κύπρο και 1,6% για την Νορβηγία, ενώ ο μέσος όρος στην Ε.Ε. ήταν πολύ χαμηλός μόλις 0,2% για το έτος 2015. Το ίδιο έτος, το 98% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα προέρχονταν από τις μεταφορές αγαθών.

Τα τελευταία χρόνια η ελληνική ναυτιλία συνεργάζεται με μεγάλες επιχειρήσεις από Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Κίνα και Ευρωπαϊκή Ένωση και καταφέρνει να μεταφέρει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από το συνολικό όγκο του παγκόσμιου εμπορίου. Η δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας προσδίδει στην χώρα κύρος, ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και τη δυνατότητα να δημιουργεί στρατηγικές συμμαχίες καθ' όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης.

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στην κατοχή τους περισσότερα από 4.500 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων τα 3.800 υπολογίζεται ότι είναι ποντοπόρα και σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνικός στόλος είναι πρωτοπόρος στην παγκόσμια ναυτιλία. Όσον αφορά τις ναυτιλιακές, που έχουν εισαχθεί σε χρηματιστήρια, αποτελούν πάνω από το 50% του συνόλου των επιχειρήσεων του κλάδου, εκπροσωπώντας και το μεγαλύτερο ποσοστό των ελληνικών επιχειρήσεων που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια.

Αναλύοντας την πορεία του ελληνικού στόλου παρατηρεί κανείς ότι έχει παρουσιάσει σημαντική αύξηση από το 1990 έως το 2010 και σε αριθμό πλοίων αλλά και σε χωρητικότητα. Τα τελευταία χρόνια ο ελληνικός στόλος παρουσιάζει συνεχώς εξέλιξη και άνοδο κάνοντας τον έναν από τους ισχυρότερους στον κόσμο. Αυτό είναι ένα γεγονός που αποδεικνύει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές είναι ευέλικτοι και έχουν προσαρμοστεί στα νέα οικονομικά δεδομένα. Η ελληνική ναυτιλία διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι Έλληνες εφοπλιστές να έχουν λόγο και να επηρεάζουν τα κέντρα λήψης αποφάσεων και γενικότερα να επηρεάζουν το διεθνές καθεστώς που διέπει τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές (νομικό πλαίσιο, συμβάσεις, προδιαγραφές, προστασία της ακτοπλοΐας-cabotage, κ.λπ.). Λόγω αυτής της σημαντικότητας των Ελλήνων εφοπλιστών, η Ελλάδα εκλέγεται ως μόνιμο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, IMO) στην κατηγορία των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων. Σε αυτά τα πλαίσια ο καθοριστικός ρόλος που παίζει η ελληνική ναυτιλία στο διεθνές εμπόριο, παρά τη διεθνή οικονομική κρίση και το μεταβαλλόμενο επιχειρηματικό περιβάλλον, προσδίδει στην Ελλάδα κύρος, αξιοπιστία και οικονομικούς πόρους.

Οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν στην κατοχή τους το 25% περίπου, του παγκοσμίου στόλου στα δεξαμενόπλοια, το 20% του συνολικού παγκοσμίου στόλου φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων σε χωρητικότητα dwt και το 15% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt. Είναι άξιο αναφοράς ότι οι Έλληνες εφοπλιστές από το 2008 και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης παρουσιάζουν μία τάση διαφοροποίησης προς εξειδικευμένα πλοία και υπηρεσίες όπως τα πλοία μεταφοράς LNG, πλατφόρμες off shore και πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drilling ships). Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2016 ήταν 10 έτη, με το 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών και του ελληνόκτητου στόλου τα 10,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,7 έτη.

5.7. Συμπεράσματα

Η συνολική εικόνα των παραπάνω δεδομένων οδηγούν στην εξαγωγή συγκεκριμένων συμπερασμάτων. Η ελληνική ναυτιλία πρωτοπορεί, διατηρεί και κυριαρχεί σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο αναλογικά με το μέγεθος της. Την ίδια στιγμή προσφέρει τα μέγιστα στην ελληνική οικονομία τόσο στα επίπεδα του ΑΕΠ και στον όγκο των συναλλαγών, όσο και στο ύψος των θέσεων εργασίας που ζητάει από το ανθρώπινο δυναμικό. Με άλλα λόγια ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί έναν ισχυρό κλάδο απορρόφησης ανθρώπινων πόρων. Οι θέσεις καλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από Έλληνες εργαζόμενους ανάλογα με τη θέση και τα καθήκοντα της εργασίας.

Επιπλέον, το όφελος, που προκύπτει από τις δραστηριότητές της ελληνικής ναυτιλίας, δεν αφορά μόνο το συγκεκριμένο κλάδο, αλλά και πλήθος επαγγελματιών που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με αυτήν. Συνεπώς, συνεισφέρει στο εθνικό εισόδημα τόσο στο προσωπικό των ναυτιλιακών όσο και σε τομείς που σχετίζονται με αυτόν. Τέλος, η αξία του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου μπορεί να εντοπιστεί όχι μόνο στα θετικά επακόλουθα που επιφέρει στην εθνική οικονομία, αλλά και σε ευρωπαϊκή ή διεθνή κλίμακα, καθώς και στη θέση που κατέχει η χώρα μας σε διεθνείς οργανισμούς και διεθνή φόρα εξαιτίας της δραστηριότητας του ναυτιλιακού κλάδου.

Κεφάλαιο 6. Ο δείκτης Balassa και η ελληνική ναυτιλία

6.1. Εισαγωγή

Ο δείκτης Balassa αποτελεί το βασικό ερευνητικό εργαλείο για την παρούσα έρευνα. Η σύγκριση των εξαγωγών ενός κλάδου μιας χώρας με το σύνολο των εξαγωγών του κλάδου μιας άλλης χώρας για μια δεδομένη χρονική στιγμή μπορεί να φανερώσει την ύπαρξη ή μη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, όταν η τιμή είναι μεγαλύτερη της μονάδας. Το στοιχείο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό και για αυτόν το λόγο, αλλά και για την ικανοποίηση των σκοπών της παρούσας συγγραφής ερευνάται μέσω του δείκτη Balassa η περίπτωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Συνεπώς σε αυτήν την ενότητα ερευνάται η θέση της ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με άλλες χώρες και η συγκεκριμένη έχει ιδιαίτερη βαρύτητα εξαιτίας της ανάλυσης των αποτελεσμάτων της ερευνητικής διαδικασίας.

6.2. Η μεθοδολογία της έρευνας

Στη συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία επιλέχθηκε να εφαρμοστεί το μοντέλο Balassa index. Ο δείκτης Balassa, είναι ένας δείκτης με τον οποίο υπολογίζεται το συγκριτικό πλεονέκτημα μίας χώρας έναντι όλων χωρών σε συγκεκριμένους κλάδους (Balassa, 1965). Ο δείκτης συγκριτικού πλεονεκτήματος Balassa of RCA (Revealed Comparative Advantage) χρησιμοποιείται στην έρευνα μας με συνδυασμό δεδομένων που αφορά τις εξαγωγές.

Ο τύπος υπολογισμού του δείκτη Balassa of RCA είναι:

$$RCA_{ij} = 100(X_{ij}/X_{wj})/(X_{it}/X_{wt})$$

- i = η χώρα η οποία εξετάζεται
- j = ο εξεταζόμενος κλάδος
- w = η παγκόσμια οικονομία
- X_{ab} = οι εξαγωγές ανά χώρα και ανά κλάδο
- t = το σύνολο των αγαθών (total for all goods)

Ο συγκεκριμένος δείκτης υπολογίζει τις εξαγωγές της χώρας σε έναν κλάδο, και τον συγκρίνει με το σύνολο των εξαγωγών όλων των κλάδων της χώρας αλλά και του κόσμου σε δεδομένη χρονική στιγμή. Από τα αποτελέσματα που προκύπτουν από το συγκεκριμένο δείκτη διαπιστώνεται αν μια χώρα εξειδικεύεται ή όχι στην εξαγωγή ενός προϊόντος. Θα πρέπει το ποσοστό της στην αγορά για ένα προϊόν ή μία υπηρεσία να είναι πάνω από το μέσο όρο ή αν η σημαντικότητα του προϊόντος ή της υπηρεσίας των εξαγωγών της χώρας είναι μεγαλύτερη από τη σημαντικότητα των εξαγωγών του κλάδου. Μία χώρα εμφανίζει συγκριτικά πλεονεκτήματα όταν η τιμή του δείκτη Balassa είναι μεγαλύτερη από 1. Ξεπερνώντας αυτή την τιμή φαίνεται ότι οι εξαγωγές των αγαθών είναι μεγαλύτερες από την προσδοκώμενη ζήτηση, στο σύνολο των εξαγωγών του κλάδου. Σε αντίθετη περίπτωση ο κλάδος έχει συγκριτικό μειονέκτημα. Ο δείκτης παρουσιάζει μια σαφή εικόνα για το ποια χώρα έχει ή όχι συγκριτικό πλεονέκτημα και σε ποιους κλάδους.

Στην προκειμένη περίπτωση όπου εξετάζεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία, το ζητούμενο είναι να εξεταστεί η περίοδος από την είσοδο της Ελλάδας στην Οικονομική Νομισματική Ένωση, από το 2001 έως σήμερα. Σκοπός της έρευνας είναι να φανεί αν η Ελλάδα έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων χωρών και πόσο πιο ανταγωνιστική είναι στο διεθνές περιβάλλον στον κλάδο της ναυτιλίας.

6.3. Περιορισμοί της έρευνας

Στη συνέχεια κρίνεται απαραίτητο να παρουσιαστούν οι δυσκολίες που παρουσιάστηκαν κατά την εκπόνηση της εργασίας. Αρχικά, υφίσταται περιορισμός στη βιβλιογραφία που υπάρχει για την εμπορική ναυτιλία και ειδικά στην ελληνική βιβλιογραφία. Έπειτα οι πληροφορίες, που αφορούν το κλάδο της ναυτιλίας, είναι ιδιαίτερα πολλές και να υπάρχει μία σύγχυση και ένας αποπροσανατολισμός αν δεν υπάρχει η δέουσα προσοχή. Τέλος ήταν αρκετά δύσκολο να συλλεχθούν τα οικονομικά στοιχεία που αφορούν το ΑΕΠ της ναυτιλίας και περιέχονται δεδομένα για τους υποστηρικτικούς κλάδους γύρω από την ναυτιλία και το ΑΕΠ της ναυτιλίας που αφορούν οικονομικές δραστηριότητες, δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

6.4. Τα αποτελέσματα της έρευνας

Στον Πίνακα 7 απεικονίζονται τα αποτελέσματα από το δείκτη Balassa. Προτού γίνει ο υπολογισμός του, έγινε η ομαδοποίηση και ο διαχωρισμός των χωρών. Συνεπώς, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίστηκαν στις χώρες που έχουν ενταχθεί στην ευρωζώνη και σε αυτές που δεν έχουν ενταχθεί ακόμη. Έπειτα επιλέχτηκε να γίνει άμεση σύγκριση με τις μεγάλες χώρες που είναι ισχυρές στον κλάδο της ναυτιλίας, όπως είναι η Ρωσία, οι Η.Π.Α, η Κίνα και η Ιαπωνία. Αφού εξετάστηκε ένα μεγάλο μέρος της παγκόσμιας ναυτιλίας, οι υπόλοιπες χώρες του κόσμου συγκεντρώθηκαν και εξετάστηκαν όλες μαζί.

Πίνακας 7. Ο δείκτης Balassa των χωρών παγκοσμίως στον κλάδο της ναυτιλίας

Έτος	Χώρες Ευρωζώνης	Χώρες εκτός ευρωζώνης	Ελλάδα	Ρωσία	Η.Π.Α	Κίνα	Ιαπωνία	Υπόλοιπος Κόσμος	Μέσος όρος
2001	1,1	1,3	1	0,7	0,5	0,4	0,5	1,4	0,8625
2002	1,2	1,4	0,9	0,6	0,4	0,4	0,3	1,5	0,8375
2003	1,1	1,2	0,8	0,8	0,5	0,3	0,4	1,3	0,8
2004	1,3	1,4	0,9	0,5	0,6	0,4	0,6	1,6	0,9125
2005	1,2	1,3	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	1,4	0,8375
2006	1,4	1,5	0,8	0,7	0,4	0,4	0,6	1,3	0,8875
2007	1,3	1,5	0,7	0,6	0,4	0,4	0,5	1,3	0,8375
2008	1,3	1,3	0,6	0,5	0,3	0,3	0,4	1	0,7125
2009	1,2	1,3	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3	0,9	0,675
2010	1,1	1,2	0,7	0,3	0,3	0,4	0,3	1	0,6625
2011	1,3	1,3	0,8	0,4	0,4	0,5	0,4	1,1	0,775
2012	1,5	1,4	0,7	0,4	0,5	0,4	0,4	1,3	0,825
2013	1,6	1,6	0,8	0,5	0,6	0,5	0,5	1,4	0,9375
2014	1,4	1,7	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6	1,3	0,9125
2015	1,5	1,8	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	1,5	0,925
2016	1,4	1,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	1,4	0,875
2017	1,7	1,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	1,3	0,9375
Μέσος όρος	1,329411765	1,441176471	0,7411765	0,541176	0,452941	0,423529	0,46470588	1,294117647	0,836029412

Πηγή: (Υπολογισμοί Συγγραφέα)

Η γενικότερα εικόνα που προκύπτει είναι ότι η Ελλάδα έχει θετικές τιμές στο δείκτη Balassa σε ολόκληρο το φάσμα που έγινε η έρευνα. Η ιδανική τιμή, όπως προαναφέρθηκε, είναι στη μονάδα, μιας και σε αυτήν την τιμή η ανταγωνιστικότητα μιας χώρας κρίνεται ιδιαίτερα υψηλή.

Συνεπώς, για το 2001 – το πρώτο έτος όπου η Ελλάδα εντάχθηκε στην Οικονομική Νομισματική Ένωση – ο δείκτης έχει θετικές τιμές και πάνω από την

ιδανική τιμή, για τις χώρες εντός του ευρώ, για τις χώρες που δεν έχουν ενταχθεί στην ευρωζώνη και για τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου με τιμές 1,1, 1,3 και 1,4 αντίστοιχα. Αντίθετα η χώρα φαίνεται να είναι ανταγωνιστική προς την Ρωσία, τις Η.Π.Α, την Κίνα και την Ιαπωνία αλλά με τιμές που απέχουν ελάχιστα από την ιδανική τιμή και με το μέσο όρο των τιμών που παίρνει ο δείκτης να είναι στο 0,84.

Στα επόμενα χρόνια, έως το 2008, η ναυτιλία της Ελλάδας παραμένει σε υψηλά επίπεδα, με μικρές διακυμάνσεις είτε ανοδικές, είτε καθοδικές, αλλά χωρίς να χάνει την ανταγωνιστικότητά της.

Το 2008 αρχίζουν να είναι εμφανείς οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που ξεκίνησε από τις ΗΠΑ και παρέσυρε πολλές χώρες και οικονομικά συστήματα, όπου εξαίρεση δε θα μπορούσαν να αποτελούν η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ευρωζώνη. Οι επιπτώσεις ήταν μεγαλύτερες στις χώρες που είχαν αδύναμες οικονομίες όπως η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ιταλία, η Κύπρος, η Ιρλανδία και η Ελλάδα. Στην Ελλάδα αναδείχθηκαν δημοσιονομικές αδυναμίες. Μέσα στους τομείς που επηρεάστηκαν άμεσα από την οικονομική κρίση ήταν και ο τομέας της ναυτιλίας. Έτσι λοιπόν στον Πίνακα 7 φαίνεται ότι τα οικονομικά έτη 2008 έως 2011 η ελληνική ναυτιλία χάνει ποσοστά από την ανταγωνιστικότητά της και ο μέσος όρος κινείται από 0,72 έως 0,77. Από εκεί και έπειτα η ναυτιλία σταθεροποιείται και επανέρχεται στα προ κρίσης επίπεδα και μάλιστα τα τελευταία χρόνια είναι σταθερά ανοδική και πιο ανταγωνιστική.

Στα επόμενα διαγράμματα αποτυπώνεται η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και οι διακυμάνσεις της ανά ομάδα σύγκρισης. Αρχικά παρουσιάζεται το Διάγραμμα 1 για τις χώρες της ευρωζώνης, έπειτα για τις χώρες εκτός ευρωζώνης, Στη συνέχεια ακολουθούν διαγράμματα για τη Ρωσία, για τις Η.Π.Α, για την Κίνα, για την Ιαπωνία και τέλος για τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου.

Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η ανταγωνιστικότητα της χώρας σε σχέση με τις χώρες εντός ευρωζώνης. Το 2001 όπου γίνεται η είσοδος της Ελλάδας στην ΟΝΕ, η ανταγωνιστικότητα βρίσκεται λίγο πάνω από τη μονάδα. Έπειτα, ακολουθούν κάποιες διακυμάνσεις ανοδικές και καθοδικές, ενώ παρατηρεί κανείς ότι το έτος του 2008, η οικονομική κρίση κάνει την εμφάνισή της στη χώρα. Επίσης, έως το 2010 η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας έχει καθοδική πορεία ως το 2011 όπου παρατηρείται μία σχετική ανάκαμψη. Από το 2012 έως το 2013 συνεχίζει την ανοδική της πορεία και

τα έτη 2014 μέχρι και το 2016 παρουσιάζει μία μικρή διακύμανση. Από εκεί και έπειτα επιστρέφει πάλι σε ανοδική πορεία σημειώνοντας τις υψηλότερες τιμές στην ιστορία της διαμορφώνοντας το μέσο όρο στο 1,32.

Διάγραμμα 1. Σύγκριση με τις χώρες της ευρωζώνης



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Στο Διάγραμμα 2 παρουσιάζονται οι διακυμάνσεις της ανταγωνιστικότητας σε σύγκριση με τις χώρες εκτός της ευρωζώνης. Οι διακυμάνσεις εξακολουθούν να είναι μικρές, χωρίς να έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι όταν έγινε η είσοδος της Ελλάδας στην ευρωζώνη ο δείκτης ανταγωνιστικότητας ήταν στην τιμή του 1,3 όπου και είχε ανοδική αύξηση αγγίζοντας το 1,5 το οικονομικό έτος 2007. Από το 2008 παρουσιάζει μία πτώση εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και επανέρχεται σε υψηλά επίπεδα από το 2012 και μετά. Έως το 2017 ο δείκτης ανταγωνιστικότητας άγγιξε το 2017, με το μέσο όρο του δείκτη όλα αυτά τα χρόνια να διαμορφώνεται στο 1,44.

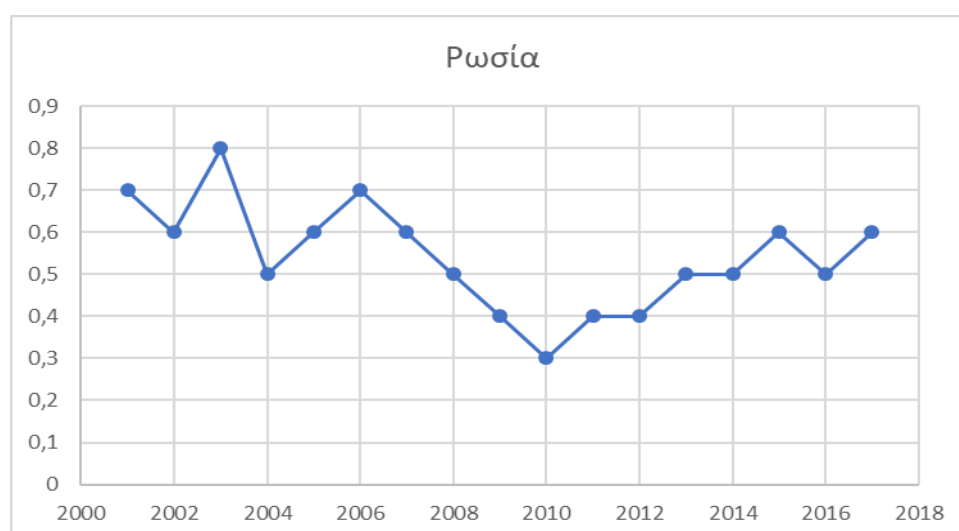
Διάγραμμα 2. Σύγκριση με τις χώρες εκτός ευρωζώνης



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Σε σχέση με τη ναυτιλία της Ρωσίας η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει μειωμένη ανταγωνιστικότητα αλλά δεν μπορεί κανείς να χαρακτηριστεί ως αμελητέα. Και σε αυτήν την περίπτωση ο δείκτης ανταγωνιστικότητας είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα, με μικρές διακυμάνσεις έως το 2008 όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη κάμψη λόγω της οικονομικής κρίσης. Έπειτα από λίγα χρόνια, η τιμή του δείκτη ανακάμπτει και επανέρχεται στα προ κρίσης επίπεδα. Ο μέσος όρος του δείκτη ανταγωνιστικότητας είναι στο 0,54.

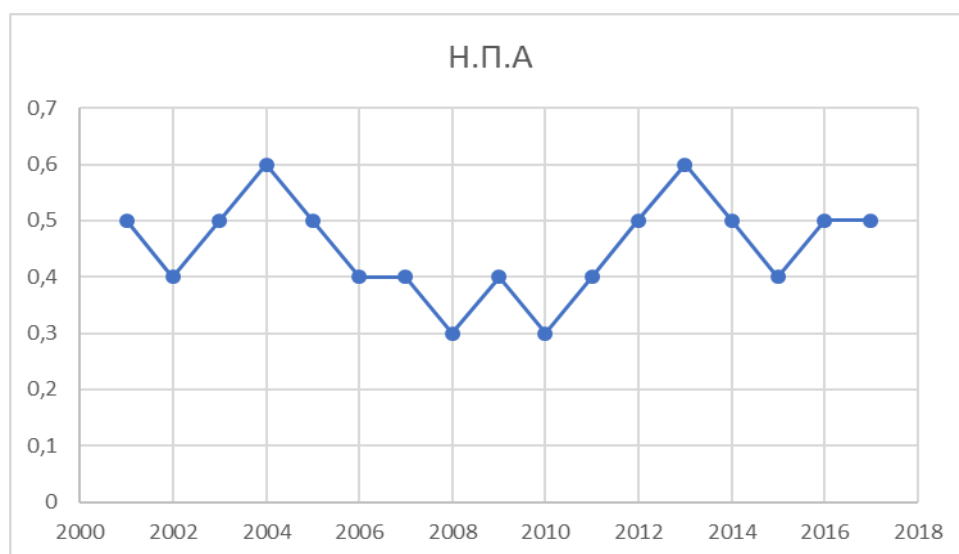
Διάγραμμα 3. Σύγκριση με τη Ρωσία



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Ο δείκτης ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με τη ναυτιλία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής είναι, όπως και με τη Ρωσία, σε χαμηλότερα επίπεδα από τις χώρες της Ευρώπης, αλλά είναι σε σταθερό ικανοποιητικό επίπεδο. Η τιμή του δείκτη είναι σε σταθερά επίπεδα ακόμα και την περίοδο της οικονομική κρίσης και με τις μικρότερες διακυμάνσεις. Ο μέσος όρος του δείκτη για την περίοδο που εξετάζεται είναι στο 0,45.

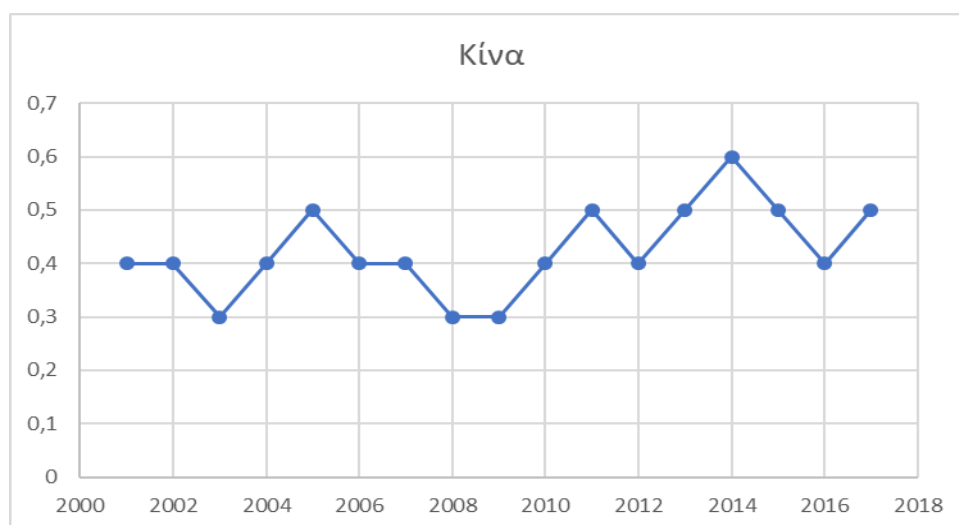
Διάγραμμα 4. Σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Συγκριτικά με τη ναυτιλία της Κίνας, ο δείκτης ανταγωνιστικότητας έχει τις χαμηλότερες τιμές, ξεκινώντας από το 2001 με τιμή στο 0,4 φτάνοντας εν μέσω κρίσης στο 0,3. Έπειτα ακολουθεί μία μακρά περίοδος με θετική πορεία φτάνοντας και στο 0,6. Ο μέσος όρος των τιμών του δείκτη κυμαίνεται στο 0,42.

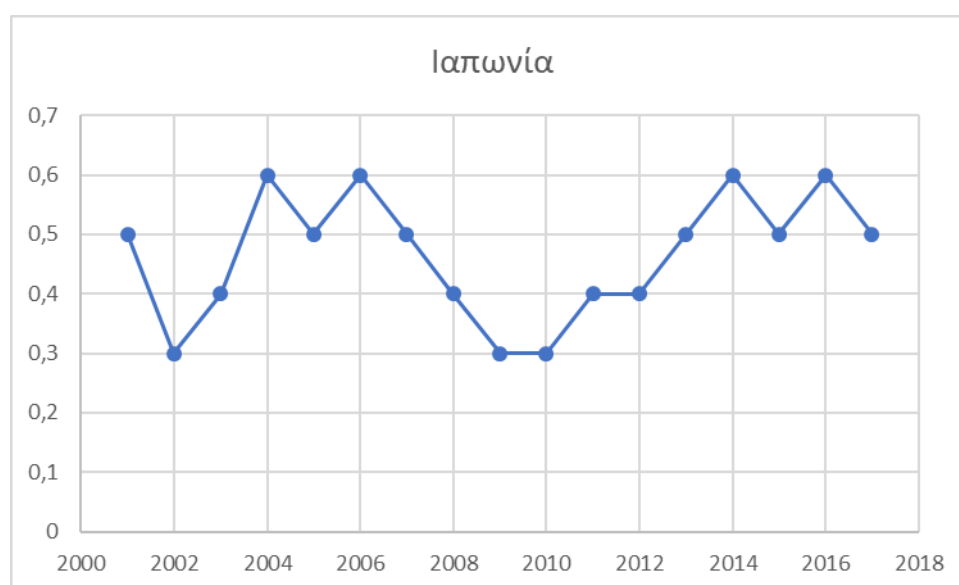
Διάγραμμα 5. Σύγκριση με την Κίνα



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Όσον αφορά τη ναυτιλία της Ιαπωνίας, με την ένταξη στην ONE ο δείκτης ανταγωνιστικότητας ήταν σε αρκετά υψηλό επίπεδο, έπειτα πέρασε μία δύσκολη περίοδο όπου έχασε ποσοστό ανταγωνιστικότητας και το 2004 επανήλθε στο 0,6 όπου και διατηρήθηκε σε αυτό το επίπεδο μέχρι το 2008 που επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Σιγά σιγά, όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις, από το 2011 και μετά ο δείκτης ανταγωνιστικότητας έχει ανοδική τάση και επανήλθε το 2017 σε αρκετά υψηλά επίπεδα. Ο μέσος όρος τιμών του δείκτη ανταγωνιστικότητας είναι στο 0,46.

Διάγραμμα 6. Σύγκριση με την Ιαπωνία



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

Τέλος, παρατηρεί κανείς ότι η ελληνική ναυτιλία συγκρινόμενη με τη ναυτιλία των υπόλοιπων χωρών του κόσμου είναι στο υψηλότερο ανταγωνιστικότητας από τις προαναφερθείσες ομάδες που εξετάστηκαν. Ξεκίνησε στο 1,4 με την είσοδο της χώρας στην ευρωζώνη και έφτασε στο υψηλότερο σημείο του το 2006, με 1,6. Έπειτα ακολουθεί μια καθοδική πορεία έως το 2011 και από εκεί και πέρα έχει μόνο άνοδο φτάνοντας το 2017 σε τιμές του 2006, δηλαδή το 1,6. Ο μέσος όρος είναι στο 1,31.

Διάγραμμα 7. Σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου



Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018)

6.5. Συμπεράσματα

Μετά τις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν αναφορικά με τη βιβλιογραφία και την εξεύρεση ορθών οικονομικών δεδομένων, πραγματοποιήθηκε η παραπάνω έρευνα και αναδείχθηκε η σημαντική θέση που κατέχει η Ελλάδα στον κλάδο της ναυτιλίας συγκριτικά με άλλες χώρες. Η γενική κατάσταση για την Ελλάδα είναι θετική μέσα από τα αποτελέσματα, που προκύπτουν από τη χρήση του δείκτη Balassa. Το σημαντικό συμπέρασμα της έρευνας είναι πως διατηρούνται τα υψηλά επίπεδα ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου παρά τις όποιες διακυμάνσεις παρουσιάζει. Η ανταγωνιστική θέση της χώρας κρατείται σε σημαντικά επίπεδα ακόμη και αν πέρασε μία δύσκολη περίοδο στην περίοδο της κρίσης. Συνεπώς, το συμπέρασμα μπορεί να συνοψιστεί σε αυτό το συνολικό αποτέλεσμα.

Κεφάλαιο 7. Συμπεράσματα

Ο στόχος της Διπλωματικής Εργασίας ήταν να εξεταστεί κατά πόσο η ελληνική ναυτιλία λειτουργεί ως παράγοντας ισχύος της ελληνικής οικονομίας. Μέσα από τη μελέτη του τρόπου που λειτουργεί η ναυτιλία και πως επηρεάζει ορισμένους κλάδους της ελληνικής οικονομίας εξαχθήκαν ασφαλή συμπεράσματα για να απαντηθούν τα κύρια ερωτήματα της έρευνας.

Αρχικά αποδείχθηκε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω του ότι τα ελληνικά πλοία αυξάνονται διαρκώς σε αριθμό και σε χωρητικότητα. Όταν αναφέρεται κανείς στον ελληνικό στόλο συμπεριλαμβάνει και τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας αλλά και τα πλοία που ταξιδεύουν με ξένες σημαίες.

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μία από τις κορυφαίες βιομηχανίες σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι ένας οικονομικός κλάδος ο οποίος απορροφά μεγάλο εργατικό δυναμικό τόσο μέσα στον ίδιο τον κλάδο αλλά και από έμμεσα υποστηρικτικούς κλάδους όπως είναι ο τραπεζικός και ο ασφαλιστικός.

Η ελληνική ναυτιλία έχει πολλαπλό αντίκτυπο στην οικονομία της χώρας και αυτό αποδεικνύεται από το ποσοστό του ΑΕΠ που καλύπτει η ναυτιλία και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Καθώς αυξάνεται ο ελληνικός στόλος, παρασύρει και άλλες συναφείς εργασίες προς τα πάνω και έτσι συνεισφέρει στη μείωση της ανεργίας, στην αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος και στη γενικότερη διακίνηση χρημάτων, μέρος των οποίων καταλήγει στα δημόσια τομέα μέσω της άμεσης και έμμεσης φορολογίας.

Επίσης το συνάλλαγμα που διακινείται μέσω της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί μία από τις κύριες πηγές χρηματοδότησης της ελληνικής οικονομίας διαχρονικά, αλλά από το 2009 και έπειτα οι εισροές συναλλάγματος έχουν αυξηθεί κατά πολύ μεγάλο ποσοστό. Ακόμη σημαντικός παράγοντας είναι οι επενδύσεις που γίνονται από τους Έλληνες πλοιοκτήτες και στον κλάδο της ναυτιλίας και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας, επενδύοντας τα κεφάλαια που κερδίζουν από τη δραστηριοποίηση τους στη ναυτιλία. Τα παραπάνω κεφάλαια αφομοιώνονται με τις επενδύσεις που γίνονται από ξένα funds και λογίζονται ως εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Την περίοδο της οικονομικής κρίσης τα έσοδα από την ελληνική εμπορική ναυτιλία έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στο εμπορικό ισοζύγιο της Ελλάδας, αφού κάλυπταν το 1/3

σχεδόν του συγκεκριμένου ισοζυγίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία έτη τα καθαρά έσοδα από την εμπορική ναυτιλία αντιστοιχούν με 7% του ΑΕΠ της χώρας.

Η ναυτιλία είναι, ίσως, ο πιο εξωστρεφής κλάδος της ελληνικής οικονομίας η οποία την άνοδο και την εξέλιξη της όλα αυτά τα χρόνια την οφείλει κυρίως στους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο και λιγότερο σε κρατικές επιχορηγήσεις, αφού η κύρια δράση της είναι στο παγκόσμιο εμπόριο. Η χώρα συμμετέχει μόνο στο 1% σχεδόν του παγκόσμιου εμπορίου και ο ελληνικός στόλος αποτελεί το 18% του παγκόσμιου στόλου. Αυτό από μόνο του δημιουργεί τις συνθήκες μέσα στις οποίες η ελληνική ναυτιλία έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων χωρών και οικονομιών.

Εφαρμόζοντας το δείκτη Balassa έγινε η προσπάθεια να εξεταστεί ο βαθμός ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με άλλες χώρες οι οποίες ομαδοποιήθηκαν είτε κατά γεωγραφικό προσδιορισμό, είτε ως μέγεθος. Έτσι, λοιπόν, προέκυψαν επτά ομάδες σύγκρισης. Η ομαδοποίηση που προέκυψε ήταν:

- Οι χώρες εντός ευρωζώνης
- Οι χώρες εκτός ευρωζώνης
- Η Ρωσία
- Οι Η.Π.Α
- Η Κίνα
- Η Ιαπωνία
- Οι χώρες του υπόλοιπου κόσμου

Από την εξέταση των δεδομένων προέκυψε ότι σε σχέση με τις χώρες που έχουν ενταχθεί στην ευρωζώνη ο μέσος όρος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας είναι στο 1,32, αρκετά υψηλότερα από τη μονάδα που θεωρείται ικανοποιητικό επίπεδο. Όσον αφορά την σύγκριση με τις χώρες που είναι εκτός ευρωζώνης, ο μέσος όρος του δείκτη ανταγωνιστικότητας είναι υψηλότερος από τις χώρες εντός ευρωζώνης με το μέσο όρο να κινείται στο 1,44.

Στη συνέχεια εξετάστηκαν τέσσερις χώρες: η Ρωσία, οι Η.Π.Α, η Κίνα και η Ιαπωνία. Ο λόγος ήταν ότι οι συγκεκριμένες χώρες έχουν μεγάλες οικονομίες, οι οποίες στηρίζονται στη βιομηχανική παραγωγή και έχουν μεγάλο εμπορικό στόλο. Απέναντι σε αυτές τις χώρες φάνηκε ότι ναι μεν η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει ανταγωνιστικότητα, από την άλλη δε αυτή είναι χαμηλότερη από την ιδανική τιμή.

Αυτό σημαίνει ότι μπορεί η Ελλάδα να έχει μεγάλο στόλο και αυξημένο όγκο ναυτιλιακών υπηρεσιών αλλά στο δείκτη Balassa, που υπολογίζονται και άλλες παράμετροι, η χώρα φαίνεται να χάνει στο δείκτη ανταγωνιστικότητας.

Τελευταία ομάδα που εξετάστηκε ήταν το σύνολο των υπόλοιπων χωρών του κόσμου. Εκεί προέκυψε ότι η ελληνική ναυτιλία υπερέχει από πολλές χώρες και έτσι προκύπτει η τιμή του δείκτη ανταγωνιστικότητας ο οποίος είναι ο υψηλότερος από τις εφτά ομάδες που εξετάστηκαν με μέση τιμή το 1,31.

Λαμβάνοντας υπόψιν τους δείκτες, που αναφέρθηκαν στις επιπτώσεις της ναυτιλίας και τον υπολογισμό του δείκτη Balassa, προκύπτει ότι η ελληνική ναυτιλία λειτουργεί ως παράγοντας ισχύος της ελληνικής οικονομίας.

Παρόλα αυτά κρίνεται ότι η ελληνική ναυτιλία δεν έχει εξαντλήσει ακόμα στο έπακρο τη δυνατότητα επίδρασης και συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία. Αντίθετα πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι παρουσιάζεται ένα μεγάλο πεδίο επί του οποίου θα μπορούσε να αναπτυχθεί μία ακόμη μεγαλύτερη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Παράλληλα πρέπει να τονιστεί ότι για να καταστεί δυνατή η μέγιστη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της ώστε η ναυτιλία να στηρίξει την ελληνική οικονομία, θα πρέπει οι αρμόδιοι φορείς του δημοσίου να εστιάσουν στην επίλυση των προβλημάτων της ναυτιλίας. Η μη επαρκής στήριξη από τους δημόσιους φορείς έχει ως αποτέλεσμα να είναι περιορισμένη η δυναμική ικανότητα στην οικονομία της χώρας, από αυτή που πραγματικά προσδίδει. Ακόμη είναι απαραίτητο να τεθούν οι κατάλληλες θεσμικές παρεμβάσεις στην εμπορική ναυτιλία με σκοπό την ενίσχυση της συνεισφοράς της στην εθνική οικονομία. Τέλος η εμπορική ναυτιλία δύναται, σε περιορισμένο βαθμό να συνεισφέρει στην αύξηση των εσόδων στα δημόσια ταμεία με άμεσο και έμμεσο τρόπο.

Κεφάλαιο 8. Βιβλιογραφία

8.1. Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ανδρεάδης, Σ. (1964). *Η Ναυτιλία των Ελλήνων*, Συνέδριον, Αθήνα.
- Δαγκαλίδης, Α. (2013). *Πετρελαιοφόρα (Oil & Products Tanker)*, Κλαδική Μελέτη 21, Οικονομική Ανάλυση και Αγορές.
- Θεοτοκάς, Γ. (2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
- Λύρας, Γ. (2002). *Η ποντοπόρος Ναυτιλία Στηρίζει την Ελληνική Οικονομία*, Εκδόσεις Κέρδος, Αθήνα.
- Ντάντσεβ, Σ. & Ντεμιάν Η. (2013). *Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Επιδόσεις & Προοπτικές IOBE.
- Ξηραδάκης, Γ. (2009). *Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στα διεθνή χρηματιστήρια*, Αθήνα
- Ορφανός, Δ. (2002). ‘Τα Πολλαπλά Οφέλη της Χώρας μας από την Εμπορική Ναυτιλία’, *Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.)*, Τεύχος 26, Αθήνα.
- Παμπούκης, Κ., & Τουντόπουλος Β. (2009). *Ναυτιλία και Χρηματιστήριο*, Εκδόσεις Σακκούλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη.
- Τσαμόπουλος, Μ. (2017). ‘Παραμένει Παγκόσμια Ξέγτιδα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία’, *Newmoney.gr*, 04 Ιουλίου, <https://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/327277-paramenei-pagkosmia-igetida-i-ellinoktiti-nautilia>
- Χαρλαυτή, Τ. (1993). ‘Εμπόριο και Ναυτιλία τον 19ο αιώνα: Το Επιχειρηματικό Δίκτυο των Ελλήνων της Διασποράς. Η «Χιώτικη» Φάση (1830-1860)’. *Μνήμων*, 15, 69-127.

8.2. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Balassa, B., (1965). *Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage*, The Manchester School of Economic and Social Studies World Bank, Online Database.

- MENON Economics & DNV GL. (2017). ‘The Leading Maritime Capitals of the World’, No. 28, *MENON Publication*.
- Theotokas, I. & Harlaftis, G. (2009). *Leadership in World Shipping: Greek Family Firms in International Business*, Palgrave Macmillan, London.
- Theotokas, I. (2007). *On Top of World Shipping: Greek Shipping Companies, Organization and Management. Maritime Transport: The Greek Paradigm*, Research in Transportation Economics
- Theotokas, I., & Kaza, V. (2006). ‘Quality Management and Environmental Responsibility in Greek Shipping Companies’, *International Conference ‘Shipping in the era of social responsibility’*, Cephalonia, Greece.
- Theotokas, J., & Progoulaki, M. (2004). ‘Managing Multicultural Teams: The Case of Greek-owned Shipping’, *Proceedings of Conference of International Association of Maritime Economists (IAME)*, Izmir.
- United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) *Review of Maritime Transport 2011*
- United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) *Review of Maritime Transport 2013*
- United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) *Review of Maritime Transport 2016*.
- Icaza, L., Sandro, M., Popa, T., Sahbaz, U. & Saravelos, G. (2009). *The Greek Shipping Cluster*, Harvard Business School.

8.3. Πηγές Ίντερνετ

- E-Nautilia, (2014). ‘Συστήματα επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται στο χώρο της Ναυτιλίας’, 14 Δεκεμβρίου, <http://www.e-nautilia.gr/sustimata-eoikoinonias-pou-xrisimopoiountai-sto-xoro-tis-nautilias/>
- Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, (2016) www.ugs.gr
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2018) Δημοσιονομικά Στοιχεία για τις περιόδους 2000-2018. <http://www.statistics.gr>
- Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. (2017). *Ετήσια Έκθεση*, <https://www.ugs.gr/media/13460/annual-report-2017.pdf>
- Επίσημη Ιστοσελίδα Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. www.ugs.gr

- Καραγεώργου, Λ. (2018). ‘Μεγάλωσε το Μερίδιο του Ελληνόκτητου Στόλου’, *Naftemporiki*, 22 Ιανουαρίου, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1313841/megalose-to-meridio-tou-ellinoktitou-stolou>
- Ναυτικά Χρονικά. (2018). ‘Σε τι Επίπεδα Κυμαίνεται η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου;’ 21 Μαρτίου, <https://www.naftikachronika.gr/2018/03/21/se-ti-epipeda-kymainetai-i-dynami-tou-ellinikou-emporikou-stolou/>
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
 - NEE. (2018). Greek Flag Fleet, nee.gr/στατιστικά/greek-glag-fleet/
 - NEE. (2018). Greek Controlled Shipping, nee.gr/στατιστικά/greek-controlled-shipping/