

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΟΙ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

Μαρίνης Γεώργιος

Διπλωματική Εργασία

Που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Μάιος 2012



ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εγώ, ο Μαρίνης Γεώργιος, υπεύθυνος για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας δηλώνω ότι φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του εκπαιδευτικού σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης, της φύσης του υλικού που χρησιμοποιήθηκε (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα. Εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιήθηκε σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Ο ΔΗΛΩΝ

ΜΑΡΙΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Βαλμά Ερασμία

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



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

...Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα Καθηγητή μου Κο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την εμπιστοσύνη στην ανάθεση του θέματος και τις καίριες συμβουλές του, όπως επίσης ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω και στα μέλη της Επιτροπής, Κο Γκιζιάκη Κωνσταντίνο και Βαλμά Ερασμία.

...Θερμές ευχαριστίες σε όλους του καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στην Ναυτιλία που μου έδωσαν τα απαραίτητα εφόδια να αποκτήσω ένα καλό επίπεδο πάνω στον τομέα της Ναυτιλίας...

...Θα ήταν άδικο να παραλείψω από τις ευχαριστίες τους συναδέλφους από την εργασία μου, για την υπομονή που κάνανε καθώς και για την συμπαράστασή τους, τόσο για την δημιουργία αυτής της εργασίας όσο και την υλοποίηση όλου του προγράμματος

...Θερμές ευχαριστίες στην οικογένειά μου και στα αγαπημένα μου πρόσωπα όπου με την αμέριστη συμπαράσταση και αρωγή τους συνέβαλαν στην προσπάθειά μου να φέρω εις πέρας την Διπλωματική μου Εργασία...

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την παρούσα Διπλωματική Εργασία στους γονείς μου



Πίνακας περιεχομένων

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
2	ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ.....	13
2.1	ΕΛΛΑΔΑ ΕΝΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΚΡΑΤΟΣ	13
2.2	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ	16
3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΩΣ	20
	ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	20
3.1	ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	20
3.2	Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	22
3.3	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	24
3.4	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΣ ΡΟΛΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	29
3.4.1	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΗΛΕΝΔΕΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	30
4	ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ	36
4.1	Η ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ	38
4.1.2	<i>ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΧΕΣΕΙΣ.....</i>	<i>40</i>
5	ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	42
5.1	ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	44
6	Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	50
6.1	Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ	53
6.1.2	<i>ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ</i>	<i>54</i>
6.2	Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ....	56
7	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	60
7.1	ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	62
7.2	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ.....	63
7.3.1	ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΜΙΑ ΚΑΘΑΡΗ ΚΑΙ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΗ ΕΙΣΡΟΗ	74



7.4	ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	76
7.5	ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ-ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2000-2010.....	85
	<i>7.5.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ</i>	<i>89</i>
8	ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	93
8.1	ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	94
8.3	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	101
9	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	104
10	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	106
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	109

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1 :	η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου.....	25
Διάγραμμα 2:	κύριες καταχωρίσεις σε dwt του Ελληνόκτητου στόλου.....	44
Διάγραμμα 3 :	Παγκόσμιος & Ελληνόκτητος Στόλος ανά τύπο & αριθμό πλοίων.....	46
Διάγραμμα 4:	Κατανομή Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων άνω των 100 Κοχ κατά ομάδες ηλικιών.....	47
Διάγραμμα 5	Εκατομμύρια Κοχ στο τέλος του Ιανουαρίου 2010 2011 & 2012.....	47
Διάγραμμα 6 :	Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (ευρώ να κάτοικο για το 2007).....	61
Διάγραμμα 7:	Η εισροή συναλλάγματος σε εκατομμύρια ευρώ 2000-2010.....	67
Διάγραμμα 8 :	εισπράξεις – πληρωμές από την Εμπορική Ναυτιλία.....	89
Διάγραμμα 9 :	Δομή Ισοζυγίου Θαλάσσιων υπηρεσιών.....	94



Διάγραμμα 10 : Καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές.....	95
Διάγραμμα 11: Η εξέλιξη του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης.....	95
Διάγραμμα 12 : Ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές.....	96
Διάγραμμα 13 : Μέση ηλικία ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου.....	98
Διάγραμμα 14 : Το μερίδιο ελληνόκτητου στόλου και ναυπηγήσεων ως ποσοστό των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών.....	99
Διάγραμμα 15 : Δομή Ελληνόκτητου Στόλου(Σε εκατομμύρια dwt).....	100
Διάγραμμα 16 : Ισοζύγιο θαλασσίων μεταφορών για το έτος 2007 σε εκατ. ευρώ.....	102



ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1 : Αριθμός πλοίων ανά σημαία.....	27
Πίνακας 2 : Το ΑΠΕ των δέκα μεγαλύτερων οικονομιών στο κόσμο (G-10).....	33
Πίνακας 3 : Το Ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster).....	34
Πίνακας 4 : Ο αριθμός των Ελληνικών πλοίων από το 1988 έως σήμερα.....	42
Πίνακας 5 : Αριθμός πλοίων ανά Χώρα.....	46
Πίνακας 6 : Δύναμη Ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, Ιανουάριος των ετών : 2010 , 2011 , και 2012.....	47
Πίνακας 7 : Χρηματοδότηση προς της Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.....	57
Πίνακας 8 : Η Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	65
Πίνακας 9 : Το έλλειμμα και χρέος της χώρας κατά την διάρκεια 2000-2010 (Σε ποσοστό % του ΑΕΠ).....	73
Πίνακας 10 : Το ποσοστό της Ναυτιλίας σε σχέση με το ΑΕΠ της Χώρας.....	77
Πίνακας 11 : το ισοζύγιο της Εμπορικής ναυτιλίας.....	79
Πίνακας 12 : Εισπράξεις – Πληρωμές θαλασσίων μεταφορών 2000-2010.....	85



Πίνακας 13 : Μακροοικονομικά μεγέθη των θαλασσίων μεταφορών.....	93
Πίνακας 14:Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών)Σε εκατομμύρια ευρώ.....	98
Πίνακας 15 : Μεριδίο ελληνόκτητου εν ενεργεία και υπό κατασκευή στόλου(Ως ποσοστό % των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών, με βάση τη χωρητικότητα dwt).....	98
Πίνακας 16 : Διαχρονική εξέλιξη του μεριδίου των ελληνικών μεταφορών και της ελληνικής ναυτιλίας επί των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών.....	101



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Κατά την έναρξη του παρόντος πονήματος πραγματοποιείται μια πρώτη αναφορά στην δημιουργία της ελληνικής ναυτιλίας τους λόγους και τις αφορμές που οδήγησαν να ασχοληθούν με την ναυτιλία καθώς επίσης και τον βαρυσήμαντο ρόλο τον οποίο έπαιξε στην άνθηση της ελληνικής οικονομίας.

Στο επόμενο μέρος γίνεται αναφορά στα οικονομικά στοιχεία των μεταφορών καθώς και στο πόσο σημαντική είναι πλέον η ναυτιλία για σύγχρονη οικονομία. Αλλά και στην σαφή διατύπωση του ότι η μεταφορά αποτελεί το μέσο με το οποίο πραγματοποιείτε η αξιοποίηση του πλούτου που παράγεται ανά το πλανήτη. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η σύγχρονη βιομηχανία και το εμπόριο εξαρτώνται σχεδόν ολοκληρωτικά από την μεταφορά.

Εν συνεχεία ακολούθησε ο τρόπος ο οποίος αντιμετωπίζει η πολιτεία την ελληνική εμπορική ναυτιλία από το νομοθετικό υπόβαθρο, τους νόμους και τις πολιτικές τις οποίες έχει χαράξει. Κάποιους από τους βασικούς πυλώνες προσελκύσεις επενδύσεων στην ελληνική εμπορική ναυτιλία με άμεσο σκοπό της αύξηση της εισροής του συναλλάγματος στη χώρα. Το πρωταγωνιστικό ρόλο που παίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στη ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, και κατά πόσο η ελληνική οικονομία επηρεάζεται από την ναυτιλία της. Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Και τέλος την επίδραση του έχει η ελληνική ναυτιλία μέσω των συναφών δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Βαίνοντας προς το τέλος του πονήματος αναλύεται το ισοζύγιο πληρωμών, τον τρόπο και το ποσοστό το οποίο επηρεάζεται η ελληνική οικονομία από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προσφέρει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στη χώρα. Και γενικότερα το βάρος και την μεγίστη επιρροή που έχει η ναυτιλία μέσω του συναλλάγματος στην οικονομία της Ελλάδος. Στην συνέχεια γίνεται εκτενή ανάλυση στις εισπράξεις όπου είχε η ελληνική οικονομία από την ναυτιλία της τα τελευταία χρόνια. Τα μακροοικονομικά των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας και τέλος η επίδραση των εισπράξεων από τα φορολογικά έσοδα από την ποντοπόρο ναυτιλία.



ABSTRACT

At the beginning of the present essay, a first reference to the creation of Greek shipping is made, as well as to the reasons and the motives that led the Greeks deal with shipping. In addition, the significant role it played in the blossoming of the Greek economy is also presented.

In the next part of the essay, the economic elements of transports as well as the importance of shipping for modern economy are pointed out. Another point which is formulated here is that the transport constitutes the means with which the exploitation of wealth produced around the world is realized. Furthermore, the absolute dependence of modern industry and trade on transport is another subject which is raised.

Afterwards a reference to the freight market, the course of the fares, and the boost they received because of the constant economic growth of the industrial sector and its economies is made. The place of Greek commercial fleet in the new millennium is also demonstrated, as well as the leading role of the Greek commercial shipping in the free lorry shipping, and the great extent to which the Greek economy is influenced by its shipping. Finally, the role of Greek shipping in the economic growth of the country and the effect of maritime cluster on the Greek economy is illustrated.

Then follows the way the State faces the Greek commercial shipping from the legislative background, the laws and the policies it has engraved. Here we can see some of the basic pillars attracting investments in the Greek commercial shipping with the aim of an increase in the surge of the exchange of the country.

Towards the end of the essay, a reference is made to the balance of payments, the way and the percentage the Greek economy is influenced by the shipping exchange that offers the Greek commercial shipping in the country. The importance and the great influence of the shipping via the exchange in the economy of Greece is also illustrated, as well as an extensive analysis in the income of the Greek economy from the shipping in the past few years. Lastly, the macroeconomics of the marine transports of the country and the effect on the income by the taxes of the seagoing shipping are analyzed.



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί ένα από τους βασικότερους ρυθμιστές της Ελληνικής οικονομίας. Η βιομηχανία της εμπορικής ναυτιλίας και η τουριστική βιομηχανία παράλληλα αποτελούν τους δύο βασικούς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας. Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να γίνει μια παρουσίαση της πραγματικής δύναμης που κατέχει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το κατά πόσο έχει βοηθήσει την Ελληνική οικονομία στο παρελθόν και συμπερασματικά κατά πόσο σωτήρια θα μπορούσε να είναι μια ενδεχόμενη αύξηση του για το μέλλον της χώρας. Θα αποτελούσε έλλειψη βέβαια αν δεν γινόταν ανάλυση ως αναφορά τις αλληλένδετες και παράπλευρες εργασίες οι οποίες συνδέονται άμεσα η Εμέσα με την εμπορική ναυτιλία.

Αναλυτικότερα, στο **κεφάλαιο δύο**, γίνεται μια πρώτη αναφορά στην ιστορία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τους λόγους τους οποίους οδήγησαν τους πρώτους άνθρωπος στον Ελλαδικό χώρο να ασχοληθούν με τον κλάδο μεταφοράς φορτίων δια θαλάσσης. Το ρόλο που έπαιξε η χωροταξική θέση της Ελλάδος από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του κράτους, για την ανάπτυξη μια ναυτιλιακής δύναμης σαν την Ελληνική.

Στο κεφάλαιο τρία, παρουσιάζονται τα οικονομικά στοιχεία των μεταφορών καθώς και το ποσοστό της αναγκαιότητας των μεταφορών στην σύγχρονη οικονομία και πιο συγκεκριμένα στην Ελληνική. Το ρόλο που παίζει στην οικονομική ανάπτυξη καθώς επίσης και στις υπηρεσίες τις οποίες περιέχει ένα ναυτιλιακό πλέγμα. Του μεγάλου αριθμού των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται μέσα από αυτή.

Στο κεφάλαιο τέσσερα, γίνεται αναφορά περί των νόμων οι οποίοι διέπουν την εμπορική ναυτιλία το ρόλο της κυβέρνησης στον ακρογωνιαίο λίθο της οικονομίας μας, και τον τρόπο τον οποίο προσπαθεί χώρα να προσελκύσει επενδύσεις στον κλάδο της ναυτιλίας, με βασικό στόχο την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, με γνώμονα πως το βασικό εργαλείο για την δημιουργία εισροής, του πολυπόθητου ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα είναι επί της ουσίας το πλοίο, γίνεται μια ανάλυση για τα είδη των πλοίων τα οποία αποτελούν κυρίως, τον Ελληνικό



εμπορικό στόλο. Ακόμα αναφέρεται το μέγεθος του και οι βασικότερες καταχωρίσεις των ελληνικών πλοίων.

Στο έκτο κεφάλαιο η μελέτη εξειδικεύεται στην ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς. Αναφέρεται στην γενικότερη δομή και λειτουργία της όπου δραστηριοποιείτε η εμπορική ναυτιλία της χώρας μας. Ακόμα γίνεται εκτενείς αναφορά στο ναυτιλιακό κύκλο και στα στάδια του.

Στο έβδομο κεφάλαιο της εργασίας αναλύεται το ισοζύγιο πληρωμών και η σχέση του με την Ελληνική εμπορική ναυτιλία. Κατά πόσο στηρίζει την ελληνική οικονομία με την εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα.

Στο όγδοο και κεφάλαιο γίνεται μια μακροοικονομική προσέγγιση με των εισπράξεων που επιτυγχάνονται από την ναυτιλία καθώς και κάποιες ουσιαστικές συγκρίσεις των θαλασσίων μεταφορών

Στο ένατο κεφάλαιο και πλέον τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα τα οποία παράχθηκαν από την παρούσα εργασία, τα οποία επικεντρώνονται στην σπουδαιότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία ήτο για χρονιές νούμερο ένα συναλλαγματοφόρος τομέας στην χώρα.



2 ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παραθέτονται ο λόγοι οι αιτίες και οι αφορμές όπου οδήγησαν στην δημιουργία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλιακής δύναμης. Το ότι η Ελλάδα αποτελεί αφετηρία του πλοίου, το μαρτυρούν αρχαιολογικά ευρήματα, οι αρχαίου συγγραφείς, ακόμα και οι μύθοι. Ο λόγος φυσικά δεν είναι άλλος από το γεγονός πως στην Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα στην Ελληνική θάλασσα υπάρχει μια πληθώρα από νησιά. Οι πρώτες αναφορές για την ύπαρξη πλεούμενων στον Ελλαδικό χώρο είναι γύρο στον 14 με 17 π.Χ. αιώνα.



2.1 ΕΛΛΑΔΑ ΕΝΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΡΑΤΟΣ

Οι Έλληνες, περισσότερο από κάθε άλλο λαό στον κόσμο, πάντοτε ήταν στενά συνδεδεμένοι με τη θάλασσα. Από πολύ γρήγορα, έχοντας συνειδητοποιήσει ότι η θάλασσα μπορούσε να τους προσφέρει τα αναγκαία προς το ζην, ανέπτυξαν την τέχνη της ναυτιλίας.

Η ναυτική τέχνη μπορούσε εύκολα να ανθίσει αν αναλογιστεί κανείς το περιβάλλον, τη γεωγραφική θέση, το κλίμα και την απέραντη ακτογραμμή της Ελλάδας. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, περίπου στη μέση της αρχαίας Μεσογείου, μεταξύ της Ασίας και της Ιταλίας, στο νότο κοντά στην Αίγυπτο και στη Λιβύη, και στο βορρά δίπλα στις άλλες βαλκανικές χώρες, την καθιστούσε το αρχαιότερο σταυροδρόμι στις θαλάσσιες οδούς

και αποτελούσε ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματά της. Οι Έλληνες, από τους προϊστορικούς κιόλας χρόνους, ασχολούνταν με τη ναυτιλία. Υπήρχαν περίπου 100 πόλεις που ασκούσαν ναυτιλιακό εμπόριο, η πρώτη από τις οποίες ήταν η Φαιστός και ακολουθούσε η Κνωσός. Η δύναμή τους αυξήθηκε, υπό την ηγεσία του βασιλιά Μίνωα, και οι Κρητικοί έγιναν πραγματικά κυρίαρχοι των θαλασσών. Άλλες εξίσου μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της προϊστορικής περιόδου ήταν οι πόλεις Τροίας και οι Μυκήνες ενώ ισχυροί στόλοι δημιουργήθηκαν και σε ορισμένες πόλεις της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η ιστορική εποχή που ανάγεται περίπου στο 1104 π.Χ., όταν οι Δωριείς κατέβηκαν στην Ελλάδα, όπου το γεγονός αυτό συνοδεύτηκε από την επιστροφή των Ελλήνων στην κυριαρχία των θαλασσών λόγω της ανάγκης αποικισμού, αλλά επιπλέον ενισχυμένης λόγω της φυσικής τους κλίσης στο θαλάσσιο εμπόριο, και της ελευθερίας του πνεύματος που τους διέκρινε.



Στην ιστορία της καθεμιάς πόλης-κράτους διαπιστώνει κανείς, τους λόγους για τους οποίους οι Έλληνες δημιούργησαν και καθιέρωσαν μια ναυτική τέχνη και παράδοση που, διαμέσου των αιώνων, φτάνει μέχρι και σήμερα.

Οι πιο διάσημες πόλεις για την επιτυχία των εμπορικών τους στόλων ήταν η Κόρινθος, τα Μέγαρα, η Χίος, η Σάμος, η Φώκεια, η Μίλητος, οι Συρακούσες και φυσικά η Αθήνα. Οι Συρακούσες μάλιστα, μία από τις εργατικές ελληνικές πόλεις, η οποία υπήρξε αποικία και ιδρύθηκε από την Κόρινθο και τα Μέγαρα περίπου το 850 π.χ., ήταν για πέντε αιώνες το κέντρο της ναυτιλίας με μια πολλή με ισχυρή ναυτιλιακή βιομηχανία και ένα από τα πιο επιτυχημένα ναυπηγεία για Τριήρεις.



Ένας άλλος παράγοντας για την επιτυχημένη ναυτική παράδοση των Ελλήνων ήταν οι Αμφικτιονίες, ένα είδος εμπορικής ένωσης που σχηματιζόταν από τις πόλεις-κράτη. Η Αθήνα βέβαια, αποτελούσε ίσως τη μεγαλύτερη επιρροή στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας από τους προϊστορικούς χρόνους και οι σημαντικές προσωπικότητες του Πεισίστρατου και του Θεμιστοκλή, μεταξύ 561-461 π.χ., ήταν καθοριστικές, για την επικράτηση της ναυτικής παράδοσης της Αθήνας. Κατά το Θεμιστοκλή το μέλλον της Αθήνας ήταν η θάλασσα, και αφιέρωσε τις ενέργειές του στην ασφάλεια της Αθήνας ως εμπορικό λιμάνι (Πειραιάς) και στην επέκταση της εμπορικής ναυτιλίας της. Όλες οι ενέργειες του Θεμιστοκλή αποδείχθηκαν εξαιρετικά επωφελείς, όχι μόνο για την Αθήνα, αλλά και για την ελληνική εμπορική ναυτιλία στο σύνολό της. Ο Πειραιάς έγινε το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο και σημείο διαπραγμάτευσης, όπου οι έμποροι έκαναν συμφωνίες για τη μεταφορά φορτίων. Οι θαλάσσιες πολιτικές της Αθήνας υπήρξαν οι πρώτες στην ιστορία για την παροχή κανονισμών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ειδικών νόμων, πολιτικών και οικονομικών μέτρων για την επέκταση και ενίσχυση της θαλάσσιας υπεροχής τους στη ναυτιλία και στο θαλάσσιο εμπόριο.

Οι κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου, άνοιξαν νέους ορίζοντες για τη ναυτιλία δεδομένου ότι η ελληνική επιρροή στην Ασία οργάνωσε το εμπόριο διά θαλάσσης από τις χώρες αυτές. Τα λιμάνια που δημιουργήθηκαν στην Ινδία, ήταν εφοδιασμένα με πολύ μεγάλες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις έτσι ώστε η παραγωγή των γύρω περιοχών να έχει τη δυνατότητα για μεταφόρτωση δια θαλάσσης. Σε γενικές γραμμές, μια νέα περίοδος για την ελληνική ναυτιλία προέκυψε, με το τέλος της κλασικής εποχής στην Ελλάδα. Άμεση συνέπεια αυτών των κατακτήσεων ήταν η παρακμή των πόλεων-κρατών. Τον Πειραιά διαδέχτηκε η Αλεξάνδρεια ως κέντρο για τη ναυτιλία.

Ο πρώτος φάρος για τη ναυτιλία χτίστηκε το 280 π.χ. στο νησί Φάρος, στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Στην ρωμαϊκή περίοδο οι πόλεις-κράτη μειώθηκαν παρόλο που οι Έλληνες συνέχισαν να εμπλέκονται στην εμπορική ναυτιλία. Η Ρώμη κατέκτησε όλο τον τότε γνωστό κόσμο, δεν στράφηκε όμως προς τη θάλασσα λόγω των ρωμαϊκών αυστηρών εθίμων. Έτσι, η Ρώμη είχε ανάγκη το ισχυρό εμπορικό ναυτικό των Ελλήνων για τη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου. Μεριμνήσαν για τη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών, μέσα από μια σειρά μέτρων, όπως η κατασκευή νέων λιμένων και η αναβάθμιση των ήδη υπάρχοντων, με το άνοιγμα καναλιών, την εγκατάσταση φάρων, και



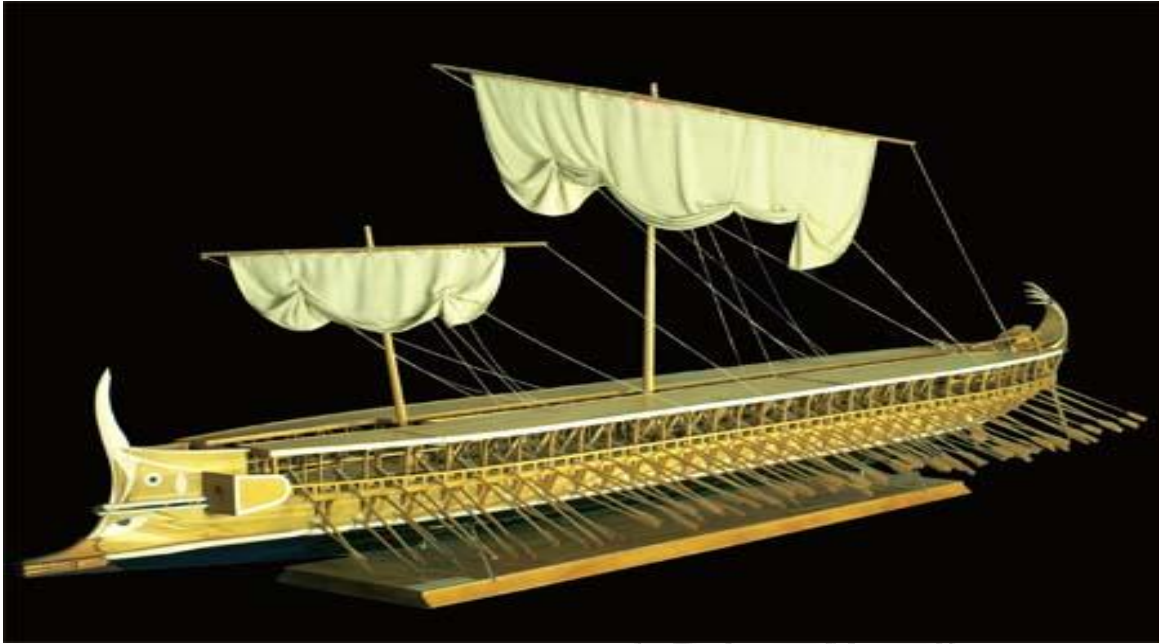
πάνω απ όλα, με την προστασία των εμπορικών πλοίων, κυρίως από τους πειρατές. Αξιοσημείωτο είναι ότι κατά τη ρωμαϊκή εποχή, έχουμε την εμφάνιση του επιβάτη και των τουριστικών συναλλαγών σε εμπορικά πλοία.

2.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ

Κατά την βυζαντινή εποχή, το έτος 330 μΧ , η Κωνσταντινούπολη γιορτάζεται ως η πρωτεύουσα του Βυζαντίου. Η Κωνσταντινούπολη, αν και ένα πολύ παλιό εμπορικό λιμάνι τελικά μετατράπηκε στη καρδιά του θαλάσσιου εμπορίου, μέσα στη Βυζαντινή αυτοκρατορία. Οι Έλληνες αποτελούσαν το μεγαλύτερο κομμάτι του πληθυσμού του Βυζαντίου, που είχε διατηρήσει την επιρροή του στο ανατολικό τμήμα της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Ήταν λοιπόν σε θέση να επεκτείνουν και να αναπτύξουν περαιτέρω τις δραστηριότητές τους στη ναυτιλία, χαράσσοντας μια μακρόχρονη ναυτική ιστορία.

Ο Αυτοκράτορας Νικηφόρος το 803 μΧ., ίδρυσε το πρώτο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο ασκούσε αναγκαίο έλεγχο στο εμπορικό ναυτικό, καθορίζοντας το ιδιοκτησιακό καθεστώς, το μητρώο των σκαφών και την τήρηση μητρώου των διαπιστευμένων καπεταναίων. Επίσης, στα βυζαντινά χρόνια καθιερώθηκαν η αμοιβαία ασφάλιση, οι νόμοι που αφορούσαν τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις, τα ναυτικά δάνεια, οι ευθύνες του πλοιοκτήτη, καθώς και οι κανονισμοί που διείπαν τη σχέση μεταξύ του ιδιοκτήτη και του πληρώματός του. Από τον 13ο αιώνα, το Βυζάντιο έχασε σημαντική δύναμη και επιρροή στις ιταλικές πόλεις και η ελληνική εμπορική ναυτιλία έφθασε σε ένα πολύ χαμηλό σημείο της ιστορίας της, αν και Έλληνες ναυτικοί συνέχισαν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο μέσω της εξυπηρέτησης των ξένων πλοίων. Μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης, το 1453, σημειώθηκε η πρωτοφανής επέκταση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Μωάμεθ του 11 (1451-1481), η Οθωμανική αυτοκρατορία επεκτάθηκε σε ολόκληρη την Βαλκανική χερσόνησο, γεγονός που διασφάλισε την ενότητα, την ειρήνη και την ασφάλεια μεταξύ των κρατών.





Μέχρι το τέλος του 15ου αιώνα, οι Έλληνες δραστηριοποιούνταν, όχι μόνο στο εσωτερικό εμπόριο, αλλά και στο διεθνές που εκτεινόταν από τη Μαύρη Θάλασσα, την Αδριατική και την Ιταλία, έως τη Μασσαλία, την Αμβέρσα και τη Μόσχα. Είναι σαφές, επομένως, ότι η εγκαθίδρυση των διαφόρων πολιτικών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ήταν ευεργετική για τους Έλληνες της εποχής και τους έδωσε την ευκαιρία να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ευρώπης.

Η αναβίωση της οικονομικής ζωής του Αιγαίου οδήγησε αναμφισβήτητα στην ταχεία ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η Συνθήκη του Κάρλοβιτς το 1699 αντιπροσώπευε το τέλος μιας εποχής και ένα σημείο καμπής στην ιστορία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Οι Έλληνες ήταν οι κύριοι προμηθευτές των πρώτων υλών του συνόλου της Βαλκανικής χερσονήσου, και έλεγχαν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου και της ναυτιλίας στην Αίγυπτο, στα νησιά του Αιγαίου και στην ηπειρωτική Ελλάδα. Πλέον αναλάμβαναν ρόλο ναυτιλιακών πρακτόρων, φροντίζοντας για τις απλές μεταφορές των τοπικών εμπορών μέχρι τη διακίνηση εμπορευμάτων στο εξωτερικό, δρούσαν ακόμη και ως εισαγωγείς και διανομείς των προϊόντων στις αγορές τους. Ο αποκλεισμός όλων των ξένων ναυτιλιακών από τη Μαύρη Θάλασσα συνέβαλε επίσης σημαντικά στην ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, και στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Οι Έλληνες βρέθηκαν παντού, από τη Μαύρη Θάλασσα προς την Αλεξάνδρεια ως ναυτικοί έμποροι, εφοπλιστές και κύριοι παράγοντες της ναυτιλίας. Το διεθνές εμπόριο εκείνη την εποχή ήταν ακόμα στα χέρια των άλλων Ευρωπαίων. Κατά



κανόνα, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό της οθωμανικής περιόδου δεν συμμετείχε μόνο στα μακρινά ταξίδια, αλλά περιοριζόταν στην ακτοπλοία του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας.

Το 1700 περίπου και, καθ' όλη τη διάρκεια του 18ου αιώνα, η εδραίωση της πολιτικής εξουσίας από τους Έλληνες βοήθησε στην επέκταση της ελληνικής εμπορικής δραστηριότητας. Ως χρηματοδότες, έμποροι, και τώρα ως πολιτικοί, ασκούσαν μεγάλη επιρροή, συμβάλλοντας σημαντικά στην αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας των Ελλήνων. Άλλοι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επέκταση του ελληνικού εμπορικού ναυτικού από τα μέσα του 18ου αιώνα, ήταν:

- η ύπαρξη πλεονάσματος των εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων
- η αυξανόμενη ζήτηση στη Δυτική Ευρώπη για τα εν λόγω γεωργικά προϊόντα από τα Βαλκάνια
- η συσσώρευση και οι επενδύσεις κεφαλαίων στο διαπεριφερειακό εμπόριο και
- η δυνατότητα επενδύσεων στον τομέα της ναυτιλίας στο πλαίσιο ανταγωνιστικών συνθηκών.

Οι Έλληνες του 18ου αιώνα ανέπτυξαν στενούς δεσμούς μεταξύ τους, κυρίως από ανάγκη, προκειμένου να καλύψουν τους πόρους τους και να χτίσουν ή να αγοράσουν πλοία από κοινού. Δημιουργήθηκαν έτσι ομάδες, που ζούσαν στην ίδια πόλη ή στο ίδιο νησί, και αποτελούνταν από ανθρώπους που συνδέονταν είτε με φιλικούς είτε με οικογενειακούς δεσμούς. Αυτοί ήταν οι άνθρωποι που αποτέλεσαν τη βάση των πλοιοκτητών που χτίστηκε και κατέληξε αργότερα στον 20ο αιώνα, με τις δικές του δυνάμεις, να κατέχει το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο. Η εκ νέου επανεμφάνιση και δημιουργία της ελληνικής ναυτιλίας είχε ολοκληρωθεί στις αρχές του 19ου αιώνα. Μέχρι εκείνη τη στιγμή το ανανεωμένο ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε κατασκευάσει 2.000 νέα πλοία. Το 1792, η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία ιδρύθηκε στην Τεργέστη, και ακολουθήθηκε από δύο άλλες το 1808 και το 1814 στην Οδησό.

Κάθε χρόνος που περνούσε, η πρόοδος ήταν ραγδαία. Οι Έλληνες ναυτικοί κέρδισαν πολλά χρήματα, αλλά επίσης απόκτησαν γνώσεις και εμπειρία, επιδιώκοντας παράλληλα να προωθήσουν και να τελειοποιήσουν τα πλοία τους, προβαίνοντας παράλληλα σε πολεμικές επιχειρήσεις εναντίον των πειρατών. Οι προσπάθειές τους απαιτούσαν θάρρος



και γενναιότητα, οδηγώντας συγχρόνως στην αφύπνιση της εθνικής υπερηφάνειας και εθνικής συνείδησης. Από την ανεξαρτησία της και έπειτα, η Ελλάδα έκανε χρόνια για να ανακάμψει. Με τον ελληνικό στόλο σχεδόν να έχει εξαλειφθεί, οι εμπορικοί στόλοι της Δύσης κυριάρχησαν στις θάλασσες. Το ελεύθερο πλέον ελληνικό κράτος, αναγνωρίζοντας τη σημασία της ναυτιλίας προς το έθνος, προσπάθησε να βοηθήσει. Τα παλιά ναυπηγεία στην Ύδρα, Σπέτσες, Άνδρο, Σκιάθο και Γαλαξίδι, προσπάθησαν να επανακάμψουν.

Με την εμφάνιση των ατμοκίνητων πλοίων, ο ελληνικός στόλος μειώθηκε κάπως, δεδομένης της έλλειψης χρημάτων που απαιτούνταν για την κατασκευή τους. Σε γενικές γραμμές πάντως, η έλλειψη πόρων είναι εμφανής. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η ελληνική ναυτιλία συνέχισε να αναπτύσσεται, αν και σοβαρά εμπόδια είχαν αναστείλει την πορεία της. Στις αρχές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, οι Έλληνες είχαν 475 ατμόπλοια και 884 ιστιοφόρα και στο τέλος του πολέμου, είχαν μόλις 205 πλοία. Στην αναδόμηση του στόλου συνετέλεσε η χορήγηση πόρων από ανακτήσεις ασφάλισης και ο δανεισμός από ξένες τράπεζες. Το ελληνικό κράτος, συνεισέφερε, για πρώτη φορά, στην οικονομική ανάκαμψη, με τη θεσμοθέτηση νόμων για την επιστροφή φόρων στους ιδιοκτήτες, υπό την προϋπόθεση ότι εντός ορισμένης προθεσμίας θα αγοράσουν ή θα παραγγείλουν νέα πλοία.

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η ελληνική κυβέρνηση έδωσε ορισμένες εγγυήσεις στους Έλληνες ιδιοκτήτες. Αυτή ήταν η αρχή της τελευταίας εκ νέου αναγέννησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς τα επόμενα 30 περίπου χρόνια, οι Έλληνες έφτασαν να έχουν το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο. Ένα πράγματι αξιοθαύμαστο επίτευγμα. Οι Έλληνες, περισσότερο από κάθε άλλο λαό στον κόσμο, παρέμειναν αδιαλείπτως ναυτικοί σε όλη την ιστορία τους, διατηρώντας μια αδιάκοπη σχέση με τη θάλασσα, αποτελώντας ένα αχώριστο ζευγάρι, δύο αναπόσπαστα στοιχεία της ζωής.



3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΩΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

3.1 ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η οικονομική χρησιμότητα της μεταφοράς προσώπων και αγαθών εξαρτάται από το οικονομικό αποτέλεσμα που επιδιώκεται και προσδοκείται από την εκτέλεση της. Η οικονομική δραστηριότητα αποβλέπει στην παραγωγή στην διανομή και στην ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών. Το σύνολο των οικονομικών αυτών λειτουργιών είναι αδύνατο να συντελεστεί χωρίς την μεταφορά και χωρίς αυτή δεν γίνεται δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας. Ο άνθρωπος παράγει αγαθά είτε για άμεση κατανάλωση από τον ίδιο, είτε ακόμα για αποθήκευση, είτε για να παράγει ο ίδιος. Το είδος των αγαθών που παράγει εξαρτάται αφενός μεν από τις ανάγκες του και αφετέρου, από την σύνθεση και το μέγεθος των συντελεστών παραγωγής που έχει στην διάθεση του. Έτσι, για παράδειγμα δεν παράγει όλα τα αγαθά που χρειάζεται για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του, εκτός αν κατορθώνει να έχει στην διάθεση του όλες τις απαραίτητες πρώτες ύλες καύσιμα και λοιπά αναγκαία μέσα για την παραγωγική διαδικασία.

Σε κάθε περίπτωση βασικό στοιχείο για την επίτευξη αυτού του σκοπού είναι η λειτουργία της μεταφορικής διαδικασίας. Μέσο της μεταφοράς επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών. Η μεταφορά είναι το μέσο το οποίο επιτυγχάνει την αξιοποίηση του πλούτου που παράγεται στα διάφορα μέρη του Γής, αφού καθιστά δυνατή την διακίνηση των παραγόμενων αγαθών στις αγορές τις οποίες εκδηλώνεται η αντίστοιχη ζήτηση.¹ Μέσω της διαδικασίας της μεταφοράς, η αγορά που είναι στην διάθεση κάθε πωλητή διευρύνεται και η ζήτηση των προϊόντων του αυξάνεται. Όσο περισσότερο αυξάνουν οι αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η μεταφορά, τόσο περισσότερο διευρύνεται η αγορά και το μέγεθος της ζήτησεως. Ανάλογα, εξάλλου αποτελέσματα δημιουργούνται και για το ν αγοραστή. Η επέκταση του δικτύου και των

¹ Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003



δυνατοτήτων της μεταφοράς διευρύνει τον κύκλο των πωλητών που διαθέτουν το αγαθό που χρειάζεται.

Με τον τρόπο αυτό, ο αγοραστής αποκτά την ευχέρεια της επιλογής των αγαθών στην προτιμότερη για αυτόν ποιότητα και τιμή η ακόμη και ως προς τους όρους και τρόπους πληρωμής.

Έτσι λοιπόν φτάσαμε στην σημερινή εποχή, όπου με την βοήθεια των τηλεπικοινωνιακών και των μεταφορικών μέσων, τα οποία καλύπτουν πρακτικά το σύνολο των κατοικημένων περιοχών του κόσμου, έχει δημιουργηθεί μια παγκόσμια αγορά για τα κυριότερα και βασικότερα αγαθά. Για το λόγο αυτό, υποστηρίζεται ότι στην σύγχρονη συναλλακτική οικονομία, σημασία των μέσων μεταφοράς είναι η μεγαλύτερη από εκείνη των μέσων παραγωγής αγαθών.

Με την επίδραση των εξελίξεων αυτών και όσο αυξάνει η παραγωγή, αυξάνεται με το χρόνο και η εξάρτηση των περιοχών από τις υπερπόντιες μεταφορές τροφίμων, πρώτων υλών και καυσίμων. Η εξέλιξη αυτή επιτυγχάνεται και διευρύνεται, αφού μέσω της μεταφοράς διευκολύνεται και ενθαρρύνεται ο καταμερισμός της παραγωγής μεταξύ των διαφόρων περιοχών και χωρών του πλανήτη στην επιδίωξη τους για επιτάχυνση της οικονομικής τους ανάπτυξης. Μέσω του καταμερισμού, η παραγωγή κατά χώρα κα κατά τόπο εξειδικεύεται στους τομείς εκείνους τους που διατίθενται οι συντελεστές παραγωγής και οι άλλοι ειδικοί παράγοντες. Στις περισσότερες περιπτώσεις, μόνο ένα μέρος της πρωτογενούς ή της βιομηχανικής παραγωγής προορίζεται για την κάλυψη της εγχώριας ζήτησης και το υπόλοιπο εξάγεται. Σε πολλές περιπτώσεις την κατεύθυνση και την σύνθεση της παραγωγής, τις προσδιορίζουν οι προτιμήσεις στις υπερπόντιες αγορές στις οποίες προσφέρονται και πωλούνται τα παραγόμενα προϊόντα.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η σύγχρονη βιομηχανία και το εμπόριο εξαρτώνται σχεδόν ολοκληρωτικά από την μεταφορά. Στις οικονομικά προηγμένες κοινωνίες η μεταφορά ως τμήμα της τριτογενούς παραγωγής, συμμετέχει στην οικονομική δραστηριότητα και στην παραγωγή του εισοδήματος πολύ περισσότερο από ότι στις μη ανεπτυγμένες ή στις υπό ανάπτυξη κοινωνίες.



Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεθνούς Τράπεζας (World Bank), οι μεταφορές, όσον αφορά στις οικονομικά και βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες, καταλαμβάνουν ποσοστό 12-15% του ακαθάριστου εθνικού Προϊόντος (Α.Ε.Π.), χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος transit (προσωρινής και ενδιάμεσης στάσης). Σε περίπτωση μάλιστα συνυπολογισμού του χρόνου transit κατά τη διαδικασία μεταφοράς, το ανώτερο ποσοστό ανέρχεται και καλύπτει το 15-20% του Α.Ε.Π. των αναπτυγμένων χωρών. Αναφορικά μάλιστα με τις αναπτυσσόμενες χώρες, το ποσοστό αυτό είναι κατά πολύ μεγαλύτερο. Με λίγα λόγια στην σύγχρονη πραγματικότητα η μεταφορά έπαψε να αφορά μόνο στην διευκόλυνση της ανταλλαγής δευτερεύουσας σημασίας αγαθών και έχει εναχθεί σε οικονομικό μηχανισμό, από τν ομαλή λειτουργία του οποίου, εξαρτάται ολόκληρη η λειτουργία της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

3.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η συμβολή των διαφόρων μεταφορικών μέσων στην επίτευξη των οικονομικών αποτελεσμάτων, στα οποία αναφερθήκαμε πιο πριν δεν υπήρξε ποτέ ίσης σημασίας. Αντίθετα διαφοροποιείται με την συμβολή διαφόρων παραγόντων

- Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας, που από τους παλαιότερους χρόνους, έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από την θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα ποταμών διωρύγων η λιμνών.
- Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχιζαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων μεταφοράς της ξηράς στις συγκοινωνίες και στις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνηση τους. Η αεροπορική, τέλος μεταφορά εμφανίζεται



μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο κατά την περίοδο μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.²

- Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνον χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου, είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δεν όταν αναφερόμαστε σε χύδην φορτία, όπως λ.χ. πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά. Ως συνέπεια και επαλήθευση των παραγόντων που προαναφέραμε, τουλάχιστον τα τέσσερα πέμπτα του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται μέσω θαλάσσης.

Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους. Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα, (οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων) και τέλος η Τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα και στη σύγχρονη εποχή.

Αναλυτικότερα παρατηρούμε τις εξής εξελίξεις:

- Στην πρώτη περίοδο, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο, όσο και σε έκταση. Παρόλα αυτά, ο ρόλος της ήταν πάντα σημαντικός. Σε αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των μεσογειακών πολιτισμών από τους φοίνικες τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθούμε στα κωπήλατα σκάφη, τα οποία κατά τη διάρκεια των χρυσών εποχών της κλασικής Ελλάδας διαδραμάτισαν σπουδαίο ρόλο, όσον αφορά αφενός στην υποστήριξη του εμπορίου, αφετέρου στην διατήρηση των δεσμών ανάμεσα στον τότε γνωστό κόσμο. Μάλιστα, τα πανιά, ήδη γνωστά από το 3.500 π.χ., χρησιμοποιούνταν για περιορισμό του κόστους ταξιδιού.
- Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα, αντί να περιορίζονται στην ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ήταν.

² Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003



- Έτσι λοιπόν η μέχρι τον 19^ο αιώνα περίοδος της θαλάσσιας μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως μεγάλης σπουδαιότητας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου, διότι:

- Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της Γής μέχρι των σημερινών ορίων.

- Επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας.

- Η τελευταία περίοδος που ακολούθησε την βιομηχανική επανάσταση, χαρακτηρίζεται από την ταχύτητα αύξησης του μεγέθους του θαλασσίου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Με την βοήθεια της ποντοπόρου ναυτιλίας έγινε δυνατή η μαζική μεταφορά πληθυσμών, πράγμα απαραίτητο για την εξέλιξη των οικονομιών της Ευρώπης και όχι μόνο καθώς και με την εγκατάσταση τακτικών θαλάσσιων δρομολογιακών γραμμών πάνω στις οποίες στηρίχτηκε η ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου γενικών φορτίων με την μορφή που έχει σήμερα.

Το διεθνές εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Συμπερασματικά, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη

3.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυλαγορά μετά από λίγες περιστασιακές εξαιρέσεις τα τελευταία χρόνια συνέχισε μια γενικότερη ανοδική πορεία. Η σταθερή οικονομική ανάπτυξη του βιομηχανικού κλάδου, καθώς επίσης και η τρομερή άνοδος των οικονομιών της άπω ανατολής, οδήγησαν σε μια μακρά περίοδο καλών εργασιών. Λόγω του καλού αυτού κλίματος που είχε δημιουργηθεί ολοένα αυξανόταν και ο αριθμός των νέων παραγγελιών, με ως φυσικό επακόλουθό να

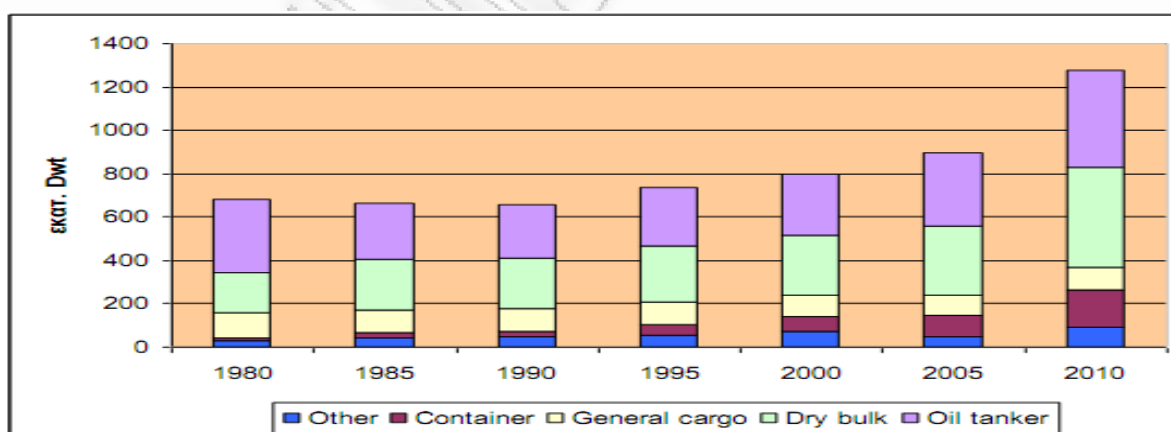


είναι πλέον ορατός ο κίνδυνος δημιουργίας μιας νέας κρίσης από την υπερπροσφορά χωρητικότητας που είχε πλέον δημιουργηθεί.

Η ανασφάλεια για το μέλλον των ναύλων που επικρατούσε μέχρι το 1996 μετατράπηκε σε αισιοδοξία. Η αγορά παρόλα αυτά δεν ήταν ικανή πλέον να ικανοποιήσει αυτόν τον υπερβολικά μεγάλο όγκο χωρητικότητας. Η κατάρρευση των οικονομιών της Απω ανατολής αποτέλεσε το βασικότερο παράγοντα που έπληξε το θαλάσσιο εμπόριο και φυσικά τους Έλληνες Εφοπλιστές. Σε ποσοστό γύρω στο 95% ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται από πλοία στην κατηγορία των χύδην φορτίων. Και μόλις το 5 % είναι πλοία που ασχολούνται με κρουαζιέρες, στην επιβατηγό ναυτιλία καθώς και στην ακτοπλοΐα.

Την κορυφαία θέση στο παγκόσμιο χάρτη, διατήρησε και στην νέα χιλιετία ο Ελληνικός Εμπορικός στόλος. Είναι στόλος αποτελούμενος γύρω από 3400 πλοία συνολικής μεταφορικής χωρητικότητας 190 εκατομμύρια τόνους (dwt). Η προσφορά του ελληνόκτητου στόλου στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο υπολογίζεται πως καλύπτει σε ποσοστό το 16,5%. γύρω στα 40 δισεκατομμύρια δολάρια είναι η συνολικό υπενδεδυμένο κεφάλαιο. Η απασχολήσει για τους Έλληνες ναυτικούς είναι περί τους 40.000 και γύρω στους 15.000 που εργάζονται στη στεριά. Ακόμα η υψηλή κερδοφορία και ρευστότητα που πραγματοποίησαν τα προηγούμενα χρόνια οι ναυτιλιακές εταιρίες οδήγησαν σε παραγγελίες καινούριων πλοίων, πράγμα το οποίο οδήγησε σε μια σημαντική μείωση του ορίου ηλικίας του στόλου.³

Διάγραμμα 1 : η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου



Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

³ Οικονομικό δελτίο Alpha Bank, Οκτώβριος, 2009



Στις αρχές του 2010 ο ελληνικών συμφερόντων - εμπορικός στόλος (πλοία 1.000 gt και άνω) αποτελούνταν από 3.150 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 186.095.162 dwt έναντι 3.064 πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 169.426.690 dwt στις αρχές του 2009. Το μερίδιο του ελληνικού στόλου ως σύνολο του παγκοσμίου έφθασε με όρους dwt το 15,96%, ενώ το 2009 ήταν 15,33%. Δεύτερη δύναμη με όρους dwt παραμένει η Ιαπωνία η οποία το 2009 είχε υπερκεράσει για λίγο την Ελλάδα ενώ στην τρίτη θέση αναρριχήθηκε η Κίνα, ξεπερνώντας την Γερμανία που βρέθηκε στην τέταρτη θέση. Ο ιαπωνικός στόλος αποτελείται από 3751 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 183 319 680 dwt και μερίδιο 15,73% ενώ ο στόλος κινεζικών συμφερόντων αποτελείται από 3.633 συνολικής μεταφορικής ικανότητας 104 452 389 dwt. Το μερίδιο της Κίνας αυξήθηκε στο 8,96% έναντι 8,40% το 2009. Με βάση την εκτίμηση Unctad το 2009 το θαλάσσιο εμπόριο ανήλθε στους 7,84 δις. τόνους. Στην έκθεση σημειώνεται ωστόσο ότι το 2010 σημειώθηκε ανάκαμψη η οποία όμως Ακόμη εξαρτάται από τις εύθραυστες συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή οικονομία. Ο κλάδος της ναυτιλίας και θαλασσιών μεταφορών θα χρειαστεί πιθανόν κάποιο χρόνο για να προσεγγίσει τα επίπεδα τα οποία είχε φτάσει τα προηγούμενα έτη.

Η εθνική οικονομία της Ελλάδος επηρεάζεται με πολύ μεγάλο βαθμό από την εμπορική της ναυτιλία. Καθώς ανήκει στο τριτογενή τομέα της οικονομίας και φυσικά αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών. Και τέλος όπως είναι φυσικό συμβάλει τα μέγιστα στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει στη διεθνή σκηνή πρωταγωνιστικό ρόλο κυρίως στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Εάν λάβουμε υπόψη και τα υπό ελληνική σημαία πλοία καθώς και αυτά που λειτουργούν υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδος είναι η μεγαλύτερη στο κόσμο. Και αν βέβαια υπολογίσει κάποιος το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου που πραγματοποιείτε δια θαλασσίας είναι εύκολο τότε να καταλάβει τον ουσιαστικό ρόλο που παίζει τόσο στην εξέλιξη. Θεωρώντας μεγίστη την βοήθεια της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική μας οικονομία παραθέτω τον παρακάτω συγκριτικό πίνακα με τις 35 μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες παγκόσμιος. Βλέπουμε ότι η Ελλάδα διατηρεί την πρώτη θέση και με φυσικά το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων να είναι υπό ξένη σημαία, γεγονός το οποίο σε περίπτωση που άλλαζε υπέρ της εθνικής μας σημαίας θα ήταν μάλλον σωτήριο λόγο και των τρεχουσών προβλημάτων των οποίων αντιμετωπίζει τελευταία η χώρα μας.



Πίνακας 1 : Αριθμός πλοίων ανά σημαία

Total major 10 open and international registries					Total national controlled fleet	Major 10 registries as % of total nationally controlled fleet	Country or territory of ownership
Number of vessels	% of vessels	1 000 dwt	% of dwt	Average vessel size	1 000 dwt		
2 208	16.32	120 554	19.46	54 599	186 095	64.8	Greece
2 572	19.01	148 629	24.00	57 787	183 320	81.1	Japan
710	5.25	32 959	5.32	46 421	104 452	31.6	China
2 692	19.89	80 125	12.94	29 764	103 896	77.1	Germany
378	2.79	25 640	4.14	67 830	44 883	57.1	Republic of Korea
592	4.37	23 426	3.78	39 572	41 291	56.7	United States
677	5.00	16 464	2.66	24 319	40 519	40.6	Norway
213	1.57	10 399	1.68	48 820	34 442	30.2	China, Hong Kong
242	1.79	4 058	0.66	16 768	33 198	12.2	Denmark
188	1.39	10 415	1.68	55 398	32 609	31.9	Singapore
406	2.99	19 092	3.08	47 140	29 491	64.7	China, Taiwan Province of
276	2.04	12 191	1.97	44 169	26 212	46.5	United Kingdom
158	1.17	5 788	0.93	36 634	22 454	25.8	Italy
278	2.05	12 291	1.98	44 211	19 432	63.3	Russian Federation
123	0.91	11 334	1.83	92 146	18 285	62.0	Canada
76	0.56	10 898	1.76	143 398	17 193	63.4	Bermuda
37	0.27	1 903	0.31	51 442	17 167	11.1	India
394	2.91	8 368	1.35	21 238	16 769	49.9	Turkey
80	0.59	12 584	2.03	157 294	13 693	91.9	Iran (Islamic Republic of)
50	0.37	11 272	1.82	225 434	13 206	85.4	Saudi Arabia
46	0.33	1 241	0.20	27 575	12 548	9.9	Belgium
43	0.32	496	0.08	11 544	12 439	4.0	Malaysia
209	1.54	6 956	1.12	33 284	9 224	75.4	United Arab Emirates
22	0.16	626	0.10	28 451	8 939	7.0	Indonesia
277	2.05	8 070	1.30	29 134	8 882	90.9	Cyprus
155	1.15	3 144	0.51	20 284	8 818	35.7	Netherlands
30	0.22	5 405	0.87	180 161	7 736	69.9	Brazil
82	0.61	1 699	0.27	20 721	7 386	23.0	France
42	0.31	1 932	0.31	46 007	7 023	27.5	Sweden
40	0.30	1 193	0.19	29 827	6 792	17.6	Viet Nam
15	0.11	889	0.14	59 263	6 603	13.5	Kuwait
88	0.65	2 164	0.35	24 594	5 245	41.3	Spain
30	0.22	4 752	0.77	158 390	4 823	98.5	Isle of Man
89	0.66	2 250	0.36	25 283	3 948	57.0	Switzerland
16	0.12	206	0.03	12 879	3 794	5.4	Thailand
13 532	100.00	619 412	100.00	45 774	1 112 804	55.7	Total of the 35 countries
39.4		55.7					Registry's market share among the 35 countries

Πηγή: Review of maritime transport 2010



Ακόμα ένα βασικό στοιχείο το οποίο συντελεί στην ενίσχυση της εθνικής μας οικονομίας είναι το γεγονός ότι η Ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι αυτοδύναμη ως αναφορά της ανάπτυξη της. Αυτό σημαίνει πως οι γενικότερες επενδύσεις στο κλάδο είτε πρόκειται για ναυπήγηση κάποιου νέου πλοίου ή η αγορά στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή ενός μόνο μέρους του εθνικού μας εισοδήματος (στο οποίο συμπεριλαμβάνουμε και το ακαθάριστο ναυτιλιακό συνάλλαγμα που κερδίζεται στο εξωτερικό), έτσι αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται μια ελάχιστη απώλεια συναλλάγματος και να περιορίζονται σε αρκετά μεγάλο βαθμό οι αρνητικές επιπτώσεις στο ισοζύγιο ναυτιλιακών συναλλαγών ή του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Συνεπώς, ενώ η συμβολή των περισσότερων (αν όχι όλων) των υπολοίπων τομέων της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας διαμορφώνεται από:

- Το μέγεθος της επένδυσης που πραγματοποιείται στον οποιοδήποτε κλάδο
- Καθώς και από την αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσεως, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας διαφοροποιείται απόλυτα.

Και ο λόγος δεν είναι άλλος περά από το ότι, η ελληνική ναυτιλία διαμορφώνει την δική της πορεία στο διεθνές εμπόριο χωρίς να επωμίζεται τις δυσμενείς συνθήκες που μπορεί να αντιμετωπίζει η εθνική μας οικονομία(κλασικό παράδειγμα την οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει τον τελευταίο καιρό η χώρα μας. Η αυτοδυναμία και η ανεξάρτητη δυναμική της ναυτιλίας δεν επηρεάζεται από τα δυσμενή της ελληνικής οικονομίας και εν κατακλείδι μόνο θετική μπορεί να είναι η επιρροή σε όλο αυτό που αντιμετωπίζουμε των τελευταίο καιρό εμείς οι έλληνες.⁴

Σε αυτό συντελεί το γεγονός πως τα κεφάλαια που απαιτούνται για τν πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών στο εξωτερικό καλύπτονται από τα εισοδήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν παραχθεί στο εξωτερικό(συνεπώς δεν βγαίνει τίποτα από την χώρα). 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.

⁴ Review of maritime transport 2011



3.4 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΣ ΡΟΛΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Όπως έχει γίνει αναφορά και σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας αυτής η εμπορική ναυτιλία σε αντίθεση με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας δεν απαιτεί πόρους από το κράτος, εκτός ενός μικρού ποσοστού το οποίο ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τον θαλάσσιο τουρισμό. Η γενικότερη ανάπτυξη και λειτουργία της είναι αυτοδύναμη. Στο σημείο αυτό είναι άξιο λόγου να αναφερθεί πως σε άλλες βιομηχανικά και ναυτιλιακά ανεπτυγμένες χώρες, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι επενδύσεις οι οποίες προορίζονται για την ναυτιλία δεν αντιπροσωπεύουν παρά ένα μικρό μόνον κομμάτι του ποσοστού των συνολικών εθνικών επενδύσεων

Όπως για παράδειγμα στην Μεγάλη Βρετανία το ποσοστό που αναλογεί στα κεφάλαια προς επένδυση στην ναυτιλιακή βιομηχανία είναι γύρω στα 7% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στην βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή, ενώ το ποσοστό αυτό θα μειωθεί ακόμα παραπάνω στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων του παγίου κεφαλαίου.

Στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος της χώρας η συμβολή που παρέχεται από το μέρος της εμπορικής ναυτιλίας είναι πραγματικά ιδιαίτερα σημαντική, και αυτό γιατί διότι πραγματοποιείται με τις καλύτερες προϋποθέσεις για το εθνικό κοινωνικό σύνολο. Η πραγματική θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία ισοδύναμη με τις δαπάνες λειτουργίας που απαιτούνται για την λειτουργία των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης των εθνικών μας λιμένων και της εμπορικής ναυτιλίας.

Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την από την εμπορική ναυτιλία. Παράλληλα με αυτό όμως πρέπει να αναφερθεί πως το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό. Σε κατηγορίες βέβαια οι όποιες είναι αναπόφευκτη η δαπάνη αυτή διότι αφορά α) νέες επενδύσεις (αγορά νέων η μεταχειρισμένων πλοίων) β) για την κάλυψη κόστους κίνησης των πλοίων και την αγορά υπηρεσιών (ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή συντήρηση κ.α.).όπως είναι κατανοητό εφόσον το πλοίο δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και οι παραπάνω εργασίες γίνονται εκεί είτε απλά δεν μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία.



Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας επηρεάζεται από αρνητικούς παράγοντες και ώστε να διαμορφωθεί το ακαθάριστο εθνικό εισόδημα, αυτοί οι παράγοντες είναι οι εξής :

- 1) Ανεξάρτητα από πού προέρχονται πραγματικά, το συνάλλαγμα το οποίο ευρωπαϊείται από τις αποταμιεύσεις των ναυτικών από το εξωτερικό και στο τέλος επενδύονται σε ακίνητα εντάσσονται στην κατηγορία της κίνησης κεφαλαίου. Από αυτά μονάχα τα ευρωπαϊημένα ποσά τα οποία προέρχονται από λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα σε ελληνικές τράπεζες εντάσσονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων, χωρίς αυτό να αποκλείει το γεγονός πως μπορούν να χαρακτηριστούν και ως μεταναστευτικό συνάλλαγμα.
- 2) Ένα μεγάλο μέρος χρημάτων το οποίο αποστέλλεται από τους ναυτικούς στις οικογένειες τους, αφού μετατραπούν σε ευρώ, κατατάσσονται στην κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος
- 3) Οι αγοραπωλησίες συναλλάγματος, οι οποίες πραγματοποιούνται δια μέσου τραπεζών, επηρεάζονται από το εθνικό νόμισμα της χώρας σε μια δεδομένη χρονική περίοδο αυτό είναι υπερτιμημένο η όχι έναντι των άλλων ξένων νομισμάτων.

3.4.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΗΛΕΝΔΕΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η ασυναγώνιστη θέση που διατηρεί εδώ και χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο η ελληνική εμπορική ναυτιλία δυστυχώς δεν συμβαδίζει με την εθνική οικονομία και ναυτιλιακή πολιτική που διατηρούταν μέχρι τα πρόσφατα χρόνια. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται όπως θα έπρεπε τα διάφορου περιεχομένου συναφή επαγγέλματα και γενικότεροι κλάδοι της οικονομίας.

Με τον όρο ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster), εννοούμε την εφαρμογή της μορφής οργάνωσης του clustering στη ναυτιλία. Πρόκειται για ένα σύστημα συνδεδεμένων μεταξύ τους επιχειρήσεων, ιδρυμάτων και θεσμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και χαρακτηρίζονται από γεωγραφική εγγύτητα (συνήθως σε κάποιο λιμάνι), ανταγωνιστικότητα, συμπληρωματικότητα και εξωτερικές οικονομίες. Ένα ναυτιλιακό cluster δύναται να εκτείνεται κάθετα (περιλαμβάνοντας προμηθευτές, πελάτες, κανάλια διανομής κλπ) και οριζόντια (επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου, παραγωγού συμπληρωματικών προϊόντων κλπ).





Όπως για παράδειγμα ο κλάδος της ασφάλισης, της ναυπήγησης καθώς και τραπεζικός κλάδος είναι κάποια παραδείγματα τα οποία για χρόνια δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.⁵

Παρόλα αυτά από την δεκαετία του 70 και μετά έχουν γίνει πραγματικά πολύ αξιόλογα βήματα προς την εξέλιξη των παραπάνω. Ως αποτέλεσμα της προόδου αυτής είναι φυσικά η εισροή ακόμα παραπάνω ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα λόγω των διαφόρων κινήτρων. Έτσι ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες δημιουργούνται στην χώρα με την παράλληλη διεύρυνση του κύκλου εργασιών των υπαρχόντων, σε υπηρεσίες εφοδιασμού πλοίων, ναυλομεσιτικών αγοραπωλησίες πλοίων και άλλων. Ο τραπεζικός κλάδος έχει κάνει σημαντικά βήματα αλλά σε σχέση με τις υπηρεσίες που προσφέρουν τράπεζες στο εξωτερικό συνεχίζει να υστερεί σημαντικά.

Και αυτό διότι δεν είναι σε θέση τόσο ο ελληνικός τραπεζικός κλάδος αλλά η ίδια η ελληνική οικονομία να μπορέσει να χρηματοδοτήσει τις απαιτούμενες από την ναυτιλία επενδύσεις.

Η εθνική ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας ακόμα κλάδος ο οποίος αν και αντιμετωπίζει προβλήματα στην ανάπτυξη του κυρίως λόγω του εξαιρετικά υψηλού ανταγωνισμού σε σχέση με άλλες χώρες με χαμηλότερα κόστος παραγωγής αλλά και έλλειψη τεχνολογικής ανάπτυξης. Παρόλα αυτά η πραγματικότητα είναι πως έχει δυνατότητες να ανεπτυχθεί και

⁵ Γ. Θεοτοκάς Ναυτιλία και επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα



να γίνει διεθνώς ανταγωνιστική αν εκμεταλλευτεί την εξαιρετική γεωγραφική θέση της. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να γίνει αναφορά και στα συναφή με την ναυτιλία επαγγέλματα και τους κλάδους που είναι έμμεσα συνδεδεμένοι με αυτήν. Ένα κομμάτι του ναυτιλιακού πλέγματος το οποίο είχε γνωρίσει μεγάλη άνθηση παγκόσμια τα προηγούμενα χρόνια, είναι αυτό της ναυπηγικής και της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Κυρίως λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης της οικονομίας της Κίνας αλλά και την γενικότερο αυξητικό ρυθμό ανάπτυξης των μεγαλύτερων οικονομιών της Γής. Όπως παρατηρούμε στο παρακάτω πίνακα οι ρυθμοί ανάπτυξης ήταν ιδιαίτερα ανοδικοί την τετραετία πριν από το έτος 2008 όπου αποτέλεσε και την έναρξη των αρνητικών ρυθμών. Δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστο το κλάδο αυτό της ναυτιλιακής βιομηχανίας για πολλούς λόγους, με πιο βασικό το ότι αποτελεί μια οικονομική μονάδα με καθαρά διεθνή χαρακτήρα. Ως φυσικό επακόλουθό και οι συναφή δραστηριότητες να λαμβάνουν και αυτές το κομμάτι της ζημίας που τους αναλογεί.

Πίνακας 2 : Το ΑΕΠ των δέκα μεγαλύτερων οικονομιών στο κόσμο (G-10)

COUNTRY	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
G 10 (YoY%)	2,88	2,33	2,75	2,5	-0,06	-3,89	2,78	1,31	1,22	1,84
United States (YoY%)	3,5	3,1	2,7	1,9	-0,3	-3,5	3	1,7	2,3	2,4
Euro Area (YoY %)	2,2	1,7	3,2	2,9	0,4	-4,2	1,9	1,5	-0,5	1
japan (YoY%)	2,38	1,3	1,7	2,18	-1	-5,53	4,43	-0,8	1,66	1,69
United Kingdom (YoY%)	3	2,1	2,6	3,5	-1,1	-4,4	2,1	0,9	0,5	1,7
Canada (YoY%)	3,12	3,02	2,83	2,2	0,7	-2,77	3,22	2,35	2	2,3
Australia (YoY%)	3,83	3,13	2,58	4,55	2,58	1,38	2,73	2	3,7	3,65
New Zealand (YoY%)	4,03	0,85	0,6	0,75	-0,53	0,45	0,43	2,1	3	3,15
Switzerland (YoY%)	2,53	2,65	3,65	3,63	2,13	-1,85	2,75	2	0,85	1,45
Denmark (YoY%)	2,3	2,43	3,38	1,6	-0,78	-5,83	1,33	1,2	1,4	--
Norway (YoY%)	3,95	2,6	2,43	2,65	0,08	-1,68	0,68	1,3	2,2	--
Sweden (YoY%)	3,7	3,15	4,58	3,43	-0,68	-5,1	5,35	4,2	1,6	2,6

Πηγή : Bloomberg



Ο κύκλος εργασιών των συναφών δραστηριοτήτων (maritime cluster) παρέχει σημαντικά έσοδα για τους φορείς του δημόσιου και κοινωνικής ασφάλισης με υπό την μορφή φόρων καθώς και ασφαλιστικών εισφορών. Η σημερινή εμπορική πραγματικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη και την δημιουργία ενός πλέγματος συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με την λειτουργία ενός κλάδου της οικονομίας. Το πλέγμα (cluster) συναφών δραστηριοτήτων ενός κλάδου, είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας (Porter, 1998). Το πλέγμα που αφορά συναφείς επιχειρήσεις μπορεί γεωγραφικά να επεκτείνεται σε περισσότερες από μία πόλεις ή τοπικές αγορές η ακόμα να ξεπερνά και εθνικά σύνορα.⁶

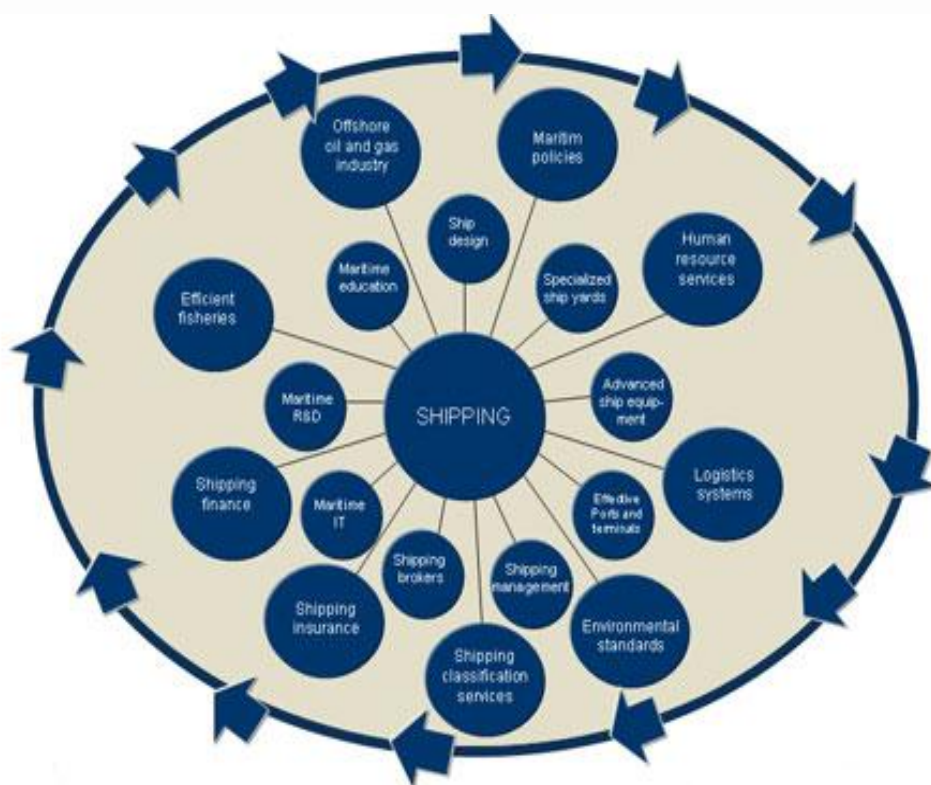
Σε χώρες οι οποίες είναι παραδοσιακά ναυτιλιακές είναι λογικό να έχουν και σημαντικά πλέγματα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Αυτό οδηγεί σε μια αύξηση του κύκλου εργασιών τους και η σημαντική προστιθέμενη αξία επίσης, αυξάνεται συνεχώς με εξαιρετικά σημαντικές επιπτώσεις για την οικονομία καθώς και την εμπορική ναυτιλία. οι συναφείς δραστηριότητες οι οποίες συγκροτούν ένα ναυτιλιακό πλέγμα παρουσιάζονται σχηματικά παρακάτω.

⁶ BRS Annual Review 2010, Shipping and Shipbuilding Markets



Πίνακας 3 : Το Ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster)



Συνεπώς Η διασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη με την εγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και με την αυξανόμενη χρηματοδότησή τους από τις ελληνικές τράπεζες. Επιπλέον τα έσοδα τα οποία αποκομίζει η Ελλάδα από την εμπορική ναυτιλία μπορούν να αυξηθούν σημαντικά εάν αυξηθούν σημαντικά οι υπηρεσίες οι οποίες προσφέρονται από την Ελλάδα για την εμπορική ναυτιλία. Τα έσοδα αυτά λοιπόν θα μπορούσαν να αυξηθούν με τους εξής τρόπους :

Στην περίπτωση την οποία η Ελλάδα κατάφερε να γίνει περισσότερο (η καλύτερα να γίνει πραγματικά) ανταγωνιστική στο τομέα της ναυπήγησης και της επισκευής των πλοίων καθώς και η γενικότερη εκμετάλλευση του πλεονεκτήματος που διαθέτει λόγω της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου, και της πρωτοπορίας της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο χώρο των μεταφορών δια θαλάσσης. Πράγμα βέβαια απλό αλλά δυστυχώς συνάμα τόσο δύσκολο όταν, μιλάμε για την χώρα μας, όπου λόγω των μη επικοινωνητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα, έχει ως άμεσο αποτέλεσμα, όχι την βελτίωση, αντιθέτως την ολοένα και μεγαλύτερη υποβάθμιση.



Η μείωση της γραφειοκρατίας, η δυσλειτουργία της Ελληνικής διοικήσεως αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα επιλογής της χώρας μας από πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Μια εντονότερη προσπάθεια καθιέρωσης λειτουργίας του λιμανιού του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου. Αποτελεί γεγονός το ότι υπάρχουν επενδύσεις στην ελληνική εμπορική ναυτιλία οι οποίες αποφέρουν σημαντικά κέρδη, θα μπορούσαν παρόλα αυτά να είναι ακόμα μεγαλύτερες, εάν η ελληνική οικονομία γίνει πιο ελκυστική για νέες εγχώριες αλλά και ξένες επενδύσεις. Δηλαδή μια μακροοικονομική σταθερότητα και διεθνής ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της χώρας είναι απαραίτητη για την προσέλκυση νέων κεφαλαίων.⁷

Ακόμα ένας παράγοντας είναι η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας στη ναυτιλία από τη χώρα μας να αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση σε πλοιάρχους και μηχανικούς, λόγω του ότι οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι λιγότεροι από τις θέσεις που χρειάζονται να καλυφτούν.

Έτσι η προσφορά εξειδικευμένης εργασίας για τη ναυτιλία στη χώρα μας, σύμφωνα με μελέτες ότι για το έτος 2009, ήταν ελλειμματική σε πλοιάρχους και μηχανικούς στον παγκόσμιο στόλο περί των τριάντα χιλιάδων, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση και υπολογίζεται να ανέλθει περί των σαράντα τριών χιλιάδων ο αριθμός μέχρι το 2013. Υπολογίζεται πως ο ελληνικός στόλος θα μπορούσε να καλυφτεί από έλληνες πλοιάρχους και μηχανικούς, στην περίπτωση όπου κάθε χρόνο για τα επόμενα δέκα χρόνια, ο αριθμός των αποφοίτων από τις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού από την χώρα μας θα ήταν σημαντικά αυξημένος.

⁷ Ναυτικό επιμελητήριο της Ελλάδος, πανεπιστήμιο Πειραιώς, διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική οικονομία. Ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επάνδρωσης του Ελληνικού πλοίου.



4 ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Με το γνώμονα πως η ναυτιλία όπως ήδη έχει αναφερθεί αποτελεί έναν από τους βασικότερους πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας είναι υψίστης σημασίας ο τρόπος που διαχειρίζεται το ίδιο το κράτος την Ελληνική εμπορική ναυτιλία. και ο λόγος είναι διότι η ναυτιλία επηρεάζει σημαντικά την εξωτερική οικονομία της χώρας και ως φυσικό επόμενο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρέει σε αυτή. Η πιο πρόσφατη ναυτιλιακή πολιτική που έχει χαράξει η Ελλάδα θεωρείται πως άρχισε νομοθετικά να υφίσταται από το 1953.

Τότε δημιουργήθηκε στην ουσία για πρώτη φορά το νομικό πλαίσιο της ναυτιλίας, το οποίο ισχύει μέχρι και σήμερα, φυσικά τροποποιημένο και συμπληρωμένο με τα απαιτούμενα. Το νομοθετικό διάταγμα το οποίο αναφέρεται πιο πριν, είναι το 2687/1953 μέσω του οποίου διαμορφώθηκε και στηρίχθηκε η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και απέκτησε την σημερινή της δυναμική. Αποτελεί στην ουσία τον σημαντικότερο νόμο για την ναυτιλία από την περίοδο μετά τον πόλεμο, μια χρονική περίοδο όπου στην ουσία η ελληνική σημαία απουσίαζε.

Έτσι το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 είναι το περί «επένδυσης και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 13 του διατάγματος, αναφέρεται στην προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο το οποίο επρόκειτο να εισέρθει στην χώρα από το εξωτερικό που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500grt εάν νηολογηθούν υπό ελληνική σημαία.⁸ Κατά συνέπεια παραχωρείται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά πρόσωπα αλλά και νομικά να εγγράψουν τα πλοία άνω των 1500 grt στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο πως το 50% και άνω του μετοχικού της ναυτιλιακής εταιρίας ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα. Στόχος του άρθρου 13 αποτελεί η ισοσκελίση του εξωτερικού ισοζυγίου της χώρας μέσω της προσέλκυσης πλοίων τα οποία είναι κάτω από ελληνικά συμφέροντα αλλά λειτουργούσαν υπό ξένη σημαία να γυρίσουν στην ελληνική. Οι ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία προσφέροντας ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση συναλλάγματος.

Τα εισερχόμενα κεφάλαια εξωτερικού κατά τον νόμο είναι : α) συνάλλαγμα εξωτερικού β) μηχανήματα και υλικά γ) τεχνικοί μέθοδοι δ) εμπορικά και βιομηχανικά σήματα ε) εφευρέσεις. Συνεπώς στο σύνολο τους οι όροι του νομοθετικού διατάγματος 2687/53 του

⁸ Γ.Π. Βλάχος «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2007



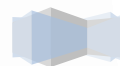
άρθρου 13 αναφέρονται σε φορολογικές κυρίως διευκολύνσεις σε ξένα προς επένδυση κεφάλαια στην χώρα μας. Στην αντίπερα όχθη με το άρθρο 5 του κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), έγινε μια προσπάθεια εμπόδισης εισροής ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. έτσι όλοι όσοι υποβάλλουν κάποια αίτηση για νηολόγηση πλοίου με βάση το ΝΔ, πρώτα ελέγχεται σχετικά το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρίας από την Ένωση Εφοπλιστών Ελλάδος (ΕΕΕ) και στην συνέχεια από το αρμόδιο υπουργείο τώρα είναι το υπουργείο θαλασσιών υποθέσεων, νήσων και αλιείας (ΥΘΝΑΛ). Για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνόκτητου στόλου στην διεθνή εμπορική ναυτιλία και στις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα δεν θα έπρεπε να εισέρχονται άλλα (ξένα) συμφέροντα πλην των ελληνικών στο ελληνικό νηολόγιο. Σύμφωνα με την παραπάνω άποψη είναι και άλλες χώρες διατηρώντας παρόμοιους κανονισμούς (Μ. Βρετανία, Γαλλία, Βέλγιο κ.α.).

Αυτό που προσπάθησε (και ως ένα βαθμό το έχει πετύχει) το ελληνικό κράτος σε μακροχρόνιο κυρίως ορίζοντα είναι η δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού στόλου ο οποίος θα λειτουργούσε υπό Ελληνική σημαία. Αυτό φυσικά ως φυσικό επακόλουθό θα είχε πολύπλευρα θετικά αποτελέσματα σε τομείς όπως η απασχόληση τα έσοδα από φορολογία και πάνω από όλα την εισροή ακόμα παραπάνω ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Παρόλα αυτά, η Ελλάδα ως κράτος μέλος της ευρωπαϊκής Ένωσης με το άρθρο 13 έρχεται σε αντιπαράθεση με την συνθήκη της Ρώμης διότι δημιουργούνται διακρίσεις με τα υπόλοιπα κράτη μέλη παράλληλα είναι σύμφωνο με το ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες τις ευρωπαϊκής ένωσης. Το ευρωπαϊκό δικαστήριο με απόφαση του θεώρησε πως η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί επιτρέποντας σε πλοία ξένων συμφερόντων να εγγράφονται στο Ελληνικό νηολόγιο. Στο σύνολο τους οι ναυτιλιακές εταιρίες και κυρίως αυτές όπου ασχολούνται με την ποντοπόρο ναυτιλία έχουν νηολογήσει τα πλοία τους σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53,⁹

παρόλα αυτά δεν είναι ο μοναδικός νόμος, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και την διαχείριση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Ναυτιλιακές εταιρίες κυρίως μικρού μεγέθους έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79 περί ναυτικής εταιρίας, ο οποίος έχει τη δομή μίας ανώνυμης εταιρίας αναβαθμισμένη όμως με μεγαλύτερη ευελιξία στην διαχείριση.

⁹ Γ.Π. Βλάχος «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2007



Με το πέρασμα των χρόνων έγιναν και άλλες προσπάθειες προσελκύσεις από πλευράς Ελλάδος με την παροχή κινήτρων, όπως με τον αναγκαστικό νόμο 89/67 όπου οι εταιρίες απαλλάσσονται της φορολόγησης των εσόδων. Ο συγκεκριμένος νόμος τροποποιήθηκε με τον Α.Ν.378/68 και τον 27/75 και αφορά τους όρους διαχειρίσεις των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα με την σημαία που φέρει το πλοίο. Τα πλοία αυτά θα πληρώνουν εισφορές στο ΝΑΤ καθώς και φόρο βάση του νόμου 27/75 και στην περίπτωση που είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται από πλην της φορολογίας εισοδήματος που ήδη αναφέρθηκε και σε οποιαδήποτε άλλη εισφορά προς το Ελληνικό δημόσιο, και επί πρόσθετος δεν τηρούν βιβλία σε στην ελληνική γλώσσα. Με τις παραπάνω διατάξεις των νόμων το Ελληνικό κράτος έδωσε την παροχή για εγκατάσταση σε αλλοδαπές εταιρίες να επωμίζονται των θετικών στοιχείων χωρίς να υπάρχει πραγματική δραστηριοποίηση των εταιριών αυτών και πιο βασικό χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερη εισροή συναλλάγματος από μέρους τους. Για αυτό ακριβώς το λόγο και θεσπίστηκε και ο νόμος 27/75 όπου αναφέρεται σε πλοία ελληνικών συμφερόντων άσχετα με την σημαία την οποία φέρει το πλοίο. Και συγκεκριμένα το άρθρο 25 του νόμου αναφέρει πως οι εταιρίες για να απολαμβάνουν τις φοροαπαλλαγές και οποιεσδήποτε άλλες ελαφρύνσεις θα έπρεπε κάθε χρόνο να δραχμοποιούν συνάλλαγμα του ύψους των 30.000\$ (τριάντα χιλιάδες δολάρια Αμερικής) τα οποία και θα διέθεταν για την αποκλειστική διαχείριση και λειτουργία των γραφείων τους.

4.1 Η ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε καμία άλλη εμπορική βιομηχανία (τουλάχιστον όχι στο βαθμό που ισχύει για την ναυτιλία) δεν είναι τόσο άμεση η παρέμβαση της κυβέρνησης στα οικονομικά θέματα όσο είναι αυτή στην περίπτωση της ναυτιλίας. Αυτό βέβαια παρατηρείται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, και ο λόγος είναι η επίδραση που έχει ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας στον εργασιακό τομέα και την γενικότερη δημιουργία θέσεων εργασίας, καθώς και στην ανάπτυξη του εμπορίου.

Από τα πιο διαδεδομένα μέτρα που λαμβάνουν οι κυβερνήσεις είναι η διαφύλαξη από χώρες του φορτίου για πλοία με εθνική σημαία, έτσι ώστε να διαφυλαχθεί η απασχόληση καθώς και η γενικότερη βελτίωση του εμπορίου. Σε χώρες όπως η Ελλάδα όπου αποτελεί μια κλασική παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, η φυγή ενός πλοίου από την εθνική σημαία



δημιουργεί εξαιρετικά δυσμενή στα οικονομικά της χώρας. Διότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει σε απώλεια θέσεων εργασίας, δημοσίου εισοδήματος, τεχνογνωσίας και σε συνεχεία απώλεια θέσεων εργασίας σε εταιρίες με συναφή αντικείμενο της ναυτιλίας με λίγα λόγια θα επηρέαζε όλο το ναυτιλιακό σύμπλεγμα (maritime cluster).

Έτσι οι κυβερνήσεις θα πρέπει με τις παρεμβάσεις τους να προσελκύουν όλο και περισσότερα πλοία και να διαφυλάσσουν ως κόρη οφθαλμού την εθνική μας σημαία. Επιπρόσθετος οι κυβερνητικές παρεμβάσεις οδηγούν σε διαστροφή της ναυτιλιακής αγοράς διότι επιχορηγούν την διάκριση των τιμών καθώς και την υπερπροσφορά χωρητικότητας (πράγμα βέβαια που δεν είναι πάντα ωφέλιμο διότι αναπόφευκτα κάποια στιγμή οδηγούμαστε στον κορεσμό της αγοράς).

Η Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ανταποκρινόμενη στον κοινωνικό της ρόλο και Αναγνωρίζοντας τη σημασία του Στρατηγικού Σχεδιασμού για μια αποτελεσματική Αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων, εκπόνησε το εν λόγω Στρατηγικό Σχέδιο Για την περίοδο 2010-2012, στο οποίο περιλαμβάνονται οι Στρατηγικοί της Στόχοι με βασικό όραμα μία σύγχρονη, Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής, με αναβαθμισμένες αρμοδιότητες, άρτια εξοπλισμένη και αποτελεσματική, με κοινωνικό πρόσωπο και στελέχη εκπαιδευμένα και ικανά να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους¹⁰

Η πολιτική αυτή στηρίζεται στους παρακάτω βασικούς πυλώνες :

- Αύξηση ναυτιλιακού συναλλάγματος, διαμέσου:
 1. της προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα.
 2. της προσέλκυσης περισσότερων πλοίων υπό ελληνική σημασία.
- Την ανάδειξη του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, με αναβάθμιση των Κάθε είδους παρεχόμενων υποστηρικτικών υπηρεσιών.

¹⁰ Υπουργείο οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ΥΠΟΙΑΝ, Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής πολιτικής(Γ.Γ.Ν.Π.) Δελτίο τύπου , Απρίλιος 2010



- Την αναβάθμιση των Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, καθώς επίσης και των υπηρεσιών Θαλασσιού Τουρισμού και Κρουαζιέρας.
- Την επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό, με προσέλκυση νέων στελεχών, αλλά και με παροχή κινήτρων για την παραμονή του υπάρχοντος στο ναυτικό επάγγελμα και τέλος με αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.
- Την ενίσχυση της ναυτλιακής πολιτικής , με ενεργότερο ρόλο στους διεθνείς οργανισμούς.
- Τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου, παράλληλα με την βελτίωση της θέσης του Έλληνα Ναυτικού.
- Την ενίσχυση των κανόνων της ποιοτικής ναυτιλίας.
- Την αποτελεσματική εφαρμογή των νέων διατάξεων ασφαλείας, τόσο για τα πλοία όσο και για τα λιμάνια.
- Το σχεδιασμό και την εφαρμογή μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής, μέσω της Αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής και του τρόπου λειτουργίας των λιμένων.
- Την δημιουργία επιπλέον ναυτλιακών υποδομών
- Την δημιουργία επιπλέον χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών στην Ναυτιλία

Έτσι λόγω του ότι , η ναυτιλία αποτελεί αιχμή του δόρατος τόσο της διεθνούς μας παρουσίας όσο και της αναπτυξιακής μας δυναμικής. Το Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καλείται να υπηρετήσει αυτόν το στόχο. Στην συνέχεια παραθέτω αναλυτική παρουσίαση των προγραμμάτων και των δράσεων.

4.1.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Βασικοί Στόχοι του Προγράμματος είναι:

- Η τήρηση των επιπέδων στελέχωσης των υπό Ελληνική σημαία πλοίων ανάλογα με την κατηγορία τους, ώστε να εξασφαλίζεται η ποιοτική ναυσιπλοΐα, η ομαλή δραστηριοποίηση τους και η κάλυψη των αναγκών διαβίωσης/ενδιαίτησης του συνόλου των επιβαινόντων του πλοίου.



- Η προστασία ναυτικών από τις συνέπειες παρατεταμένης ανεπαρκούς Προσφοράς θέσεων προς εργασία.
- Η διατήρηση της εργασιακής ειρήνης.
- Η εξασφάλιση ασφαλούς, απρόσκοπτης και οικονομικά αποδοτικής δραστηριοποίηση πλοίων όλων των κατηγοριών και πλόων.
- Η αξιόπιστη, έγκυρη και έγκαιρη εξυπηρέτηση του συναλλασσόμενου κοινού.
- Η αύξηση των υπό Ελληνική Σημαία πλοίων – Η αύξηση θέσεων εργασίας για τους Έλληνες Ναυτικούς – Η αύξηση των άδηλων πόρων (ναυτιλιακό συνάλλαγμα).
- Η προώθηση των ελληνικών θέσεων στα διεθνή ναυτιλιακά fora, τους Διεθνείς Οργανισμούς και στην Ε.Ε. , με στόχο την διασφάλιση των ναυτιλιακών συμφερόντων της χώρας μας .¹¹
- Η ουσιαστική συμβολή του ΥΠΟΙΑΝ στη μείωση ή ακόμα και την εξάλειψη του φαινομένου της μη έγκαιρης (ή της μη ορθής) ενσωμάτωσης και εφαρμογής της Κοινοτικής νομοθεσίας αντίστοιχα.
- Η διαμόρφωση καλύτερων όρων δραστηριοποίησης των υπό Ελληνική Σημαία Εμπορικών πλοίων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον η βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των υπηρετούντων σε αυτά ναυτικών.
- Η δημιουργία κινήτρου προσέλκυσης για τους πλοιοκτήτες να νηολογήσουν τα πλοία τους υπό την Ελληνική Σημαία, το οποίο συνεπάγεται αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, καθώς και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα .
- Η ύπαρξη και εφαρμογή σταθερού θεσμικού πλαισίου για την διατήρηση κλίματος εμπιστοσύνης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες (ή που επιθυμούν να εγκατασταθούν) στην Ελλάδα, το οποίο συντείνει στην ενίσχυση του ρόλου του Πειραιά ως Διεθνούς Ναυτιλιακού Κέντρου

¹¹ Υπουργείο οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ΥΠΟΙΑΝ, Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής πολιτικής(Γ.Γ.Ν.Π.) Δελτίο τύπου , Απρίλιος 2010



5 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία όπως είναι γνωστό επηρεάζει σημαντικά την εξωτερική οικονομία της χώρας μας, δια μέσου κατά κύριο λόγο του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Βασικός παράγοντας βέβαια αποτελεί ο αριθμός των πλοίων τα οποία απαρτίζουν των ελληνικό εμπορικό στόλο.

Διότι αναλογικά όσα περισσότερα είναι τα πλοία των ελληνικών συμφερόντων τόσα περισσότερα θα είναι και τα έσοδα για την ελληνική οικονομία από την βιομηχανία της εμπορικής ναυτιλίας. Και αυτό γιατί ένα πλοίο από μόνο του μπορεί να χαρακτηριστεί μια ξέχωρη μονάδα παραγωγής. Έτσι στο σημείο αυτό της εργασίας θα γίνει μια παρουσίαση, μέχρι τα πιο πρόσφατα έτη, όσο αναφορά στον αριθμό το είδος αλλά και τις σημαίες τις οποίες είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά.

Τα στατιστικά στοιχεία τα οποία θα παρουσιαστούν είναι από βασισμένα από τους Lloyd's Register – Fairplay Και αναφέρονται στου ελληνόκτητου στόλου πλοία, τα οποία είναι άνω των 1000gt εγγεγραμμένα τόσο υπό Ελληνική σημαία, όσο και σε άλλες σημαίες.

Πίνακας 4 : Ο αριθμός των Ελληνικών πλοίων από το 1988 έως σήμερα

ΕΤΗ	ΠΛΟΙΑ	D.W.	G.T.
1988	2.487	85.047.436	47.269.018
1989	2.428	81.928.296	45.554.429
1990	2.426	84.439.159	46.580.539
1991	2.454	87.102.785	47.906.852
1992	2.688	98.218.176	53.891.528
1993	2.749	103.958.104	56.918.268
1994	3.019	120.650.373	66.342.046
1995	3.142	126.128.352	71.666.943
1996	3.246	129.737.336	75.156.763
1997	3.204	127.782.567	74.982.110
1998	3.358	133.646.831	78.900.843
1999	3.424	139.255.184	83.454.890
2000	3.584	150.966.324	90.227.491



2001	3.618	168.434.370	100.220.348
2002	3.480	164.613.935	98.195.100
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929.135
2005	3.338	182.540.868	109.377.819
2006	3.397	190.058.534	113.603.803
2007	3.699	218.229.552	129.765.470
2008	4.173	260.929.221	154.599.274
2009	4.161	263.560.741	156.214.619
2010	3.996	258.121.898	152.616.046
2011	3.848	261.675.981	153.128.919

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping - Fairplay

Συγκρίνοντας τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, παρατηρούμε πως σε σχέση με το παρόν ο αριθμός των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί σε όρους αριθμού αλλά παράλληλα έχει αυξηθεί η χωρητικότητα τόσο σε deadweight (DW) όσο και σε gross tonnage (GT). Σύμφωνα με πιο πρόσφατα στοιχεία που είναι στη διάθεση μας στις 03-03-2011 τα πλοία ελληνικών συμφερόντων ήταν 3.848 από διάφορες κατηγορίες αυτό το νούμερο αντιστοιχεί σε 261.675.981 συνολικών DWT και 153.128.919 σε GT στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί πως στο σύνολο αυτό των πλοίων συμπεριλαμβάνονται και 621 πλοία τα οποία είναι υπό παραγγελία στα ναυπηγεία.

Αν δούμε τα στοιχεία του προηγούμενου έτους και τα συγκρίνουμε με τα φετινά παρατηρούμε μια μείωση στον αριθμό των πλοίων κατά 148 μονάδες και εν αντίθεση μια αύξηση στο DWT κατά 3.554.083 και στο GT 512.873. δυστυχώς ως αναφορά τα πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα υπό ελληνική σημαία ο αριθμός τείνει να μειώνεται και το γεγονός δεν είναι κάτι που μας προκαλεί έκπληξη ένα λάβουμε υπόψη τις τρέχουσες ανησυχίες σχετικά με την διοίκηση των σημαιών. Αυτό μπορεί να το αντιληφθεί κάποιος βλέποντας πως, από τους μεγαλύτερους Έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι και ισχυροί υποστηρικτές της ελληνικής σημαίας αρχίζουν να εγγράφουν πλοία τους σε άλλες σημαίες πέραν της Ελληνικής. Τώρα περιλαμβάνονται 917 πλοία χωρητικότητας 79.712.0501 DWT και 45.644.890 GT συμπεριλαμβανομένων 127 πλοίων τα οποία είναι υπό κατασκευή, ενώ το αντιστοιχώ χρονικό διάστημα το 2010 ήταν 969 πλοία (80.502.206 DT και 46.426.541 GT) συμπεριλαμβανομένων 189 σε παραγγελία.

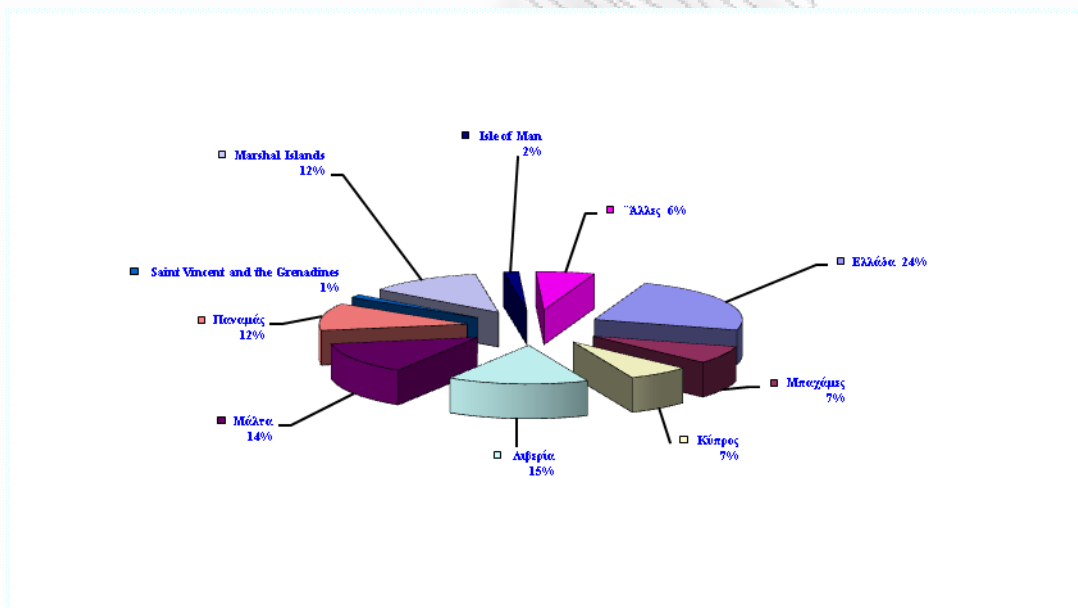


Παρατηρώντας τα στοιχεία αυτά βλέπουμε πως το μέλλον δεν είναι και τόσο ανθηρό για την ελληνική οικονομία της οποίας στόχος είναι αυξάνει και όχι να μειώνει τα πλοία στο νηολόγιο της στοχεύοντας στην αύξηση των εσόδων της μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος και μέσω αυτού την γενικότερη ισοσκέλιση των λογαριασμών του εξωτερικού ισοζυγίου.

5.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει με αργούς ρυθμούς αλλά σταθερούς να μειώνεται, τώρα αντιπροσωπεύει το 7,7% του παγκόσμιου συνολικού αριθμού πλοίων τόσο σε λειτουργία όσο και σε αυτά τα οποία είναι ακόμα υπό παραγγελία στα ναυπηγεία, σε ποσοστό 14,6% του παγκόσμιου στόλου ως αναφορά την αναλογία σε dead weight tone (DWT) ή το 12,7% εκφραζόμενο σε ποσοστό gross tons (GT), (τα ανάλογα ποσοστά του περασμένου χρονικού διαστήματος ήταν 8%, 14,9% και 13%

Διάγραμμα 2: κύριες καταχωρίσεις σε dwt του Ελληνόκτητου στόλου



Μια σύγκριση του παρακάτω πίνακα, που μας παρουσιάζει τον συνολικό αριθμό των πλοίων, το συνολικό ποσοστό σε deadweight (DW) και gross tonnage (GT) των Ελληνικών συμφερόντων πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε τόσο με στην Ελληνική αλλά και άλλες ξένες σημαίες. Τα στοιχεία είναι των τελευταίων χρόνων και μας δείχνουν πως η σημαία του Παναμά διατηρεί τις μεγαλύτερες απώλειες με το πραγματικά μεγάλο αριθμό των 117 πλοίων, στην συνέχεια ακολουθεί η Ελλάδα με 52 πλοία η



Κύπρος με 13 και saint Vincent and the grenadines με 10 πλοία εν αντιθέσει η Λιβερία κέρδισε 11 πλοία οι Μπαχάμες 7 και τα marshall islands 6 πλοία.

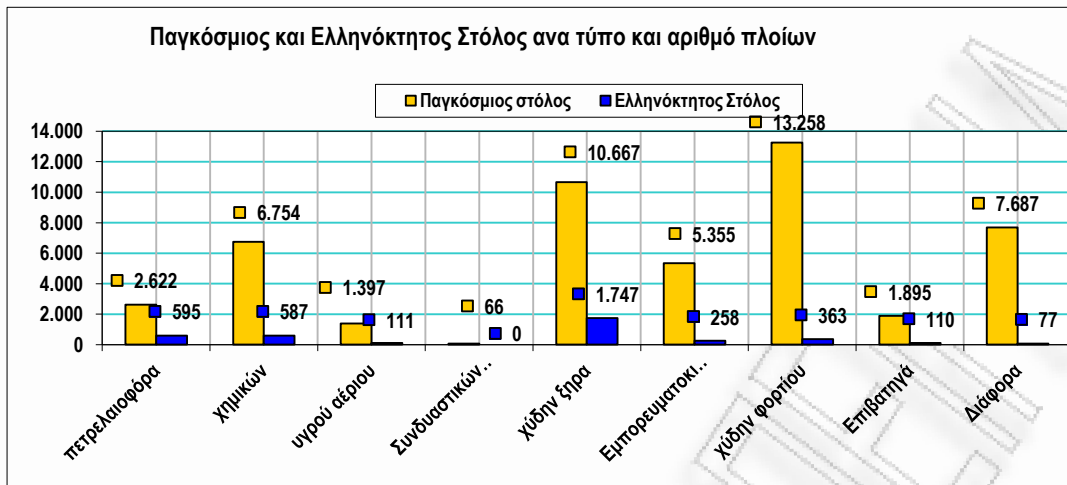
Πίνακας 5 : Αριθμός πλοίων ανά Χώρα

Χώρα	Αριθμός πλοίων απώλεια / κέρδος	DW Κέρδος / Απώλεια	GT κέρδος / απώλεια
Παναμάς	-117	-5.706.320	-3.486.668
Κύπρος	-13	-985.256	-674.215
Ελλάδα	-52	-790.156	-781.651
St. Vincent & the grenadines	-10	-464.505	-276.016
Μπαχάμες	7	544.445	140.732
Μάλτα	-6	1.034.765	349.502
Λιβερία	11	2.516.029	1.574.403
Marshall Islands	6	3.063.181	1.579.553

Συνεπώς μετά από την Ελλάδα με 917 πλοία εγγεγραμμένα στην σημαία της συνολικής χωρητικότητας 79.712.050 σε όρους DW ακολουθεί η Λιβερία με 592 πλοία και 41.217.018, Marshall islands με 476 πλοία 32.996.280 DW, η Μάλτα με 518 πλοία των 31.564.003 DW, ο Παναμάς με 441 πλοία των 23.207.685 DW, η Κύπρος με 258 πλοία των 16.031.432 DW, και τέλος οι Μπαχάμες με 286 πλοία των 15.953.287 DW.



Διάγραμμα 3 : Παγκόσμιος και Ελληνόκτητος Στόλος ανά τύπο και αριθμό πλοίων



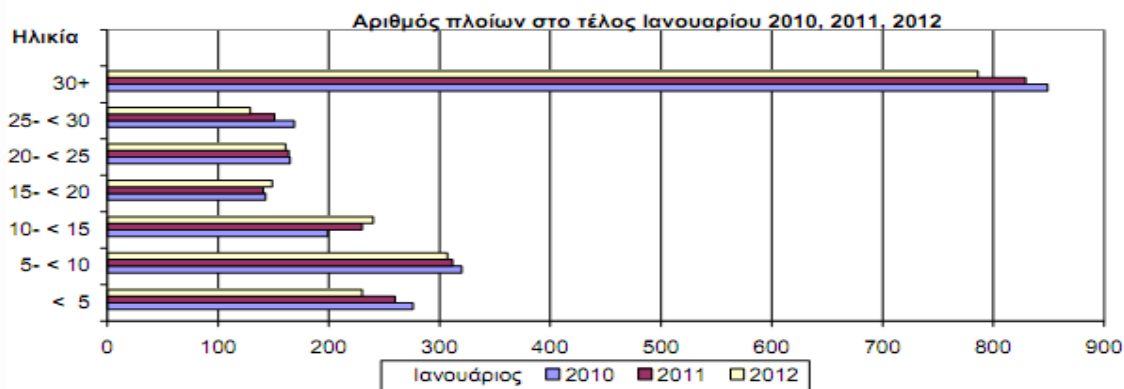
Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε πως τα πλοία ελληνικών συμφερόντων είναι αυτά τα οποία μεταφέρουν το μεγαλύτερο κομμάτι του παγκόσμιου χύμα φορτίου τόσο στο υγρό όσο και στο ξηρό.

Με βάση τα πλέον τρέχοντα στοιχεία που είναι διαθέσιμα από το δελτίο τύπου της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 Κοχ και άνω, το μήνα Ιανουάριο 2012 σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Ιανουαρίου 2011, παρουσίασε μείωση κατά 4,1%,¹²

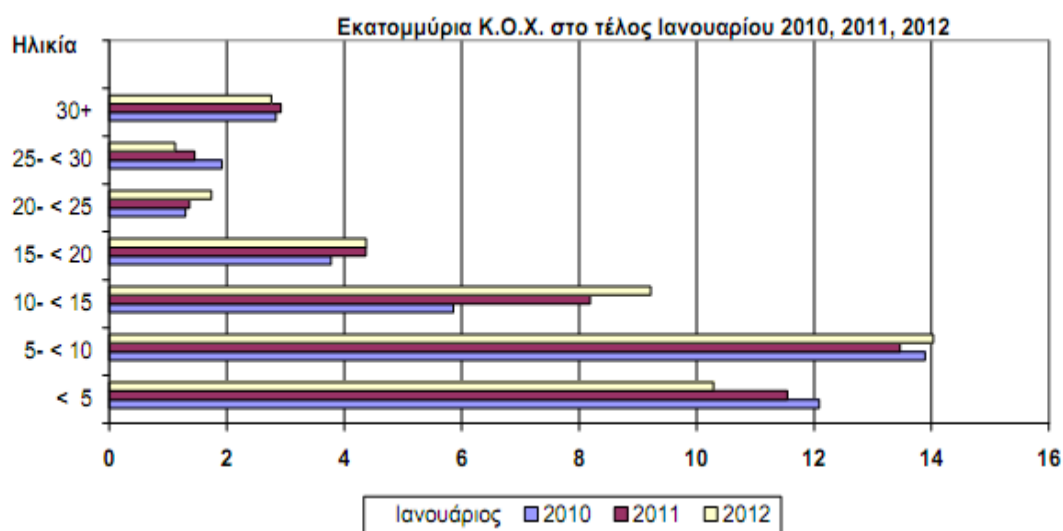
έναντι μείωσης 1,6% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2011 Προς το 2010

¹² Greek controlled shipping, An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, 2010

Διάγραμμα 4 : Κατανομή Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων άνω των 100 Κοχ κατά ομάδες ηλικιών



Διάγραμμα 5



Πηγή : Διεύθυνση Στατιστικών Τομέα Εμπορίου και Στατιστικών

Τμήμα εμπορικής ναυτιλίας¹³

¹³ Greek controlled shipping, An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, 2010

Πίνακας 6 : Δύναμη Ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, Ιανουάριος των ετών : 2010 , 2011 , και 2012

Κατηγορία πλοίων	2010		2011		2012	
	Αριθμός πλοίων	Χωρ/τα Κοχ	Αριθμός πλοίων	Χωρ/τα Κοχ	Αριθμός πλοίων	Χωρ/τα Κοχ
Σύνολο	2.121	41.675.144	2087	43.310.197	2.002	43.542.963
Φορτηγά	601	14.872.883	580	15.997.649	549	15.940.626
Δεξαμενόπλοια	559	25.107.668	545	25.705.210	537	26.042.772
Επιβατηγά	727	1.631.059	729	1.543.325	687	1.496.387
Λοιπά	234	63.534	233	54.013	229	63.178

Μεταβολή %					
	2011-2010		2012-2011		
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα Κοχ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα Κοχ	
Σύνολο	-1,6	3,9	-4,1	0,5	
Φορτηγά	-3,5	7,6	-5,3	-0,4	
Δεξαμενόπλοια	-2,5	2,4	-1,5	1,3	
Επιβατηγά	0,3	-5,4	-5,8	-3	
Λοιπά	-0,4	0,8	-1,7	-1,3	

Παρατηρώντας τους παραπάνω πίνακες, διακρίνουμε μια διαρκεί μείωση του απόλυτου αριθμού του Ελληνικού εμπορικού στόλου, αλλά παράλληλα μια αύξηση στην χωρητικότητα των πλοίων. Έτσι για το έτος 2010 -2011 ο συνολικός αριθμός των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου μειώθηκε κατά 1,6% ήτοι 34 πλοία αλλά παράλληλα



αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 3,9% ήτοι 1.635.053. Για το ίδιο έτος τα φορτηγά πλοία μειώθηκε ο αριθμός τους κατά 21 πλοία ποσοστό -3,5% και παράλληλα αυξήθηκε σημαντικά η χωρητικότητα κατά 1.124.766 ποσοστό 7,6%.Κάτι παρόμοιο ισχύει και για τα δεξαμενόπλοια τα οποία αποτελούν μαζί με τα φορτηγά πλοία την βασικότερη κατηγορία πλοίων την οποία δραστηριοποιούνται οι έλληνες, έτσι έχουμε μείωση του απόλυτου αριθμού των πλοίων κατά 14 πλοία σε ποσοστό -2,5% και παράλληλη αύξηση χωρητικότητας κατά 597542 μονάδες δηλαδή 2,4% μεγαλύτερη χωρητικότητα.¹⁴

Η τάση αυτή συνεχίζεται και το επόμενο έτος πιο συγκεκριμένα για το τρέχον έτος 2011 με 2012 παρατηρούμε μια σημαντική μείωση του συνολικού αριθμού των πλοίων κατά 4,1% και μια αύξηση (αν και μικρότερη) της χωρητικότητας κατά 0,5%. Ειδικότερα στα φορτηγά, διακρίνεται μείωση κατά 5,3% ήτοι 52 πλοία και για πρώτη φορά παρατηρούμε και μείωση στην χωρητικότητα κατά 0,4%. Τέλος ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων το έτος αυτό έχει μειωθεί κατά 1,5% η αλλιώς 8 πλοία αλλά η χωρητικότητα αυξάνεται κατά 1,3% η αλλιώς σε όρους χωρητικότητας Κοχ 337562. Η γενικότερη τάση που καλλιεργείτε είναι να έχουμε όλο και μεγαλύτερα πλοία έτσι ώστε να εκμεταλλευόμαστε τους οικονομίες κλίμακας όπου δημιουργούνται για να πετυχαίνουμε μεγαλύτερη απόδοση του μεταφορικού έργου με το μικρότερο δυνατό κόστος.

¹⁴ ¹⁴ Greek controlled shipping, An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, 2010



6 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του κλάδου της οικονομίας αυτού της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τότε που κατασκευάστηκαν τα πρώτα πλοία ατμού έως τις μέρες μας επρόκειτο για μια ιστορία γεμάτη από εφευρετικότητα, ευστροφία στο τρόπο αποκόμισης του κέρδους. Όπως και οι περισσότεροι οι κλάδοι της οικονομίας έτσι και η ναυτιλία υπόκειται στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Η ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ενιαία αλλά αποτελείται από επιμέρους ξεχωριστές αγορές, όπου η κάθε μια διαφοροποιείται ως προς το γεωγραφικό καταμερισμό, τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου. Το rochadale report του 1970 μας δίνει ένα ορισμό της Ναυτιλιακής βιομηχανίας παραθέτοντας ως εξής:

Η ναυτιλία αποτελεί μία περίπλοκη βιομηχανία μέσα από την οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα σε κάποιον άλλο. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδεις στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων. Ωστόσο παρόλο που μπορούμε να διαχωρίσουμε του τομείς και τις αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει την σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση μεταξύ τους. Ακόμα είναι συνετό να αναφερθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.

Οι θεμελιώδεις κανόνες προσέγγισης της Ναυτιλιακής Αγοράς πιο συγκεκριμένα μπορούν να διακριθούν στους εξής:

- ο Δίνεται έμφαση στην αναγνώριση των οικονομικών και εμπορικών διαφορών ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς. Ένα παράδειγμα αποτελεί η εντελώς διαφορετική οικονομική δομή και γενικότερα λειτουργία των δύο βασικών τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς, αυτή της ναυτιλίας γραμμών και της ναυτιλίας μεταφορών χύδην φορτίων. Ακόμα λόγω του ότι η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί κατά



κάποιο τρόπο μια ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών, και αφού οι εταιρίες μπορούν να δραστηριοποιούνται σε όποια αγορά επιθυμούν. Σε περιόδους ύφεσης της ναυλαγοράς οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να μεταφέρουν τα πλοία τους από μια αγορά σε κάποια άλλη, πράγμα όμως το οποίο μπορεί να προκαλέσουν σύγχυση στην ισορροπία της αγοράς με απώτερο σκοπό βέβαια το περιορισμό μιας ενδεχόμενης ζημίας. Τέλος η ναυτιλιακή αγορά δέχεται πολλές επιρροές από εξωγενείς παράγοντες αναγνωρίζοντας με αυτό τον τρόπο τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την επίδραση που ασκούν σε αυτή οικονομικές, πολιτικές αλλά ακόμα και κοινωνικές εξελίξεις τόσο σε παγκόσμιο όσο και εθνικό επίπεδο. Προχωρώντας σε μία πιο εκτενή αναφορά στην πολυπλοκότητα της ναυτιλιακής αγοράς, και τον τρόπο που διαμορφώνεται το επίπεδο των κερδών και κατ'επέκταση το συνάλλαγμα που θα εισρεύσει μέσω των ναυτιλιακών εταιριών, θα καταλήξουμε στο ότι είναι πολλές οι επιρροές που δέχεται από η ναυτιλιακή αγορά. Παραθέτοντας τους βασικότερους από αυτούς καταλήγουμε σε πέντε μεταβλητές που επηρεάζουν την ζήτηση και έξι αντίστοιχες μεταβλητές της προσφοράς.

Η ζήτηση λοιπόν επηρεάζεται από : την παγκόσμια οικονομία (world economy), Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων (seaborne commodity trades), η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul), τα πολιτικά γεγονότα (Political events) και οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors) Και τέλος το κόστος μεταφοράς (transport cost). οι αντίστοιχες μεταβλητές της προσφοράς είναι: οι ομάδες λήψης αποφάσεων (decision makers), η χωρητικότητα το παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων (world fleet capacity) , οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (shipbuilding deliveries), οι διαλύσεις πλοίων (scrapping) και οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις των ναύλων (freight rate expectations). θα ήταν συνετό να κάνουμε μια αναφορά στην λειτουργία των αναγκαίων μηχανισμών της αγοράς αυτής. Εάν εξετάσουμε την παγκόσμια οικονομία θα παρατηρήσουμε πως από όλους τους κλάδους της βιομηχανίας, η ναυτιλιακή είναι μια καθαρά διεθνής παγκόσμια βιομηχανία. Υπό μια έννοια το θαλάσσιο εμπόριο θα μπορούσαμε να πούμε πως αποτελεί την κορυφή της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Το άκουσμα κάποιου παγκόσμιου γεγονότος κατά πάσα πιθανότητα θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην αγορά της ναυτιλίας.



Έτσι οι άνθρωποι οι οποίοι αποτελούν κομμάτι του κλάδου πρέπει να αντιδράσουν άμεσα ώστε να πετύχουν το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος. Δεν αποτελεί υπερβολή το πώς έχουν δημιουργηθεί μεγάλες περιουσίες από πολιτικές συγκρούσεις ανά τον κόσμο. Όπως για παράδειγμα το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ τις δεκαετίες 1950-1960. Η κάποια πυρηνική καταστροφή, όπως για παράδειγμα το πρόσφατο γεγονός αυτό στην Φουκουσίμα της Ιαπωνίας.

Έτσι δεν θα μπορούσε να επηρεάζεται παρά μόνο στο έπακρο μια από της μεγαλύτερες ναυτιλίες στον κόσμο, αυτή δηλαδή της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε οπουδήποτε τυχαίο διεθνές γεγονός όπως αυτά που προαναφέρθηκαν. Παρόλα αυτά πέρα από τα τυχαία γεγονότα, είναι και κάποιοι άλλα στοιχεία που διαμορφώνουν τις κινήσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας και τους τρόπους που θα κινηθούν για να επιτύχουν τα μέγιστα δυνατά κέρδη για τις επιχειρήσεις τους και παράλληλα την εισροή του πολύ ποθητού ναυτιλιακού συναλλάγματος στο εσωτερικό της χώρας.

Ένα βασικό στοιχείο αποτελεί ο ναυτιλιακός, αποτελεί ένα από τα κυρίαρχα στοιχεία της ναυτιλιακής αγοράς, καθώς ένας σημαντικός αριθμός από αποφάσεις που αφορούν την πορεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τόσο στην χώρα μας όσο και στον υπόλοιπο κόσμο, βασίζονται στην εξέλιξη του. Έτσι οποιαδήποτε διακύμανση στην ναυτιλιακή αγορά εστιάζει το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών και όχι μόνο. Ο ναυτιλιακός κύκλος γενικότερα αποτελεί το «βαρόμετρο» των διεθνών οικονομικών εξελίξεων καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία υπόκειται σε ευρύτατες και απότομες διακυμάνσεις.

Η σχέση ανάμεσα στους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς και τον επιχειρηματικό κίνδυνο είναι άμεση. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται ο κύκλος, αποτελεί κυρίαρχο και προσδιοριστικό στοιχείο του επιχειρηματικού κίνδυνου. Ανάλογα με τις διακυμάνσεις των ναύλων και της αξίας των πλοίων, συνδέονται ένα σύνολο αποφάσεων οι οποίες εμπεριέχουν το στοιχείο του κινδύνου και οι άνθρωποι της ναυτιλίας καλούνται να πάρουν εκείνες τις αποφάσεις με τις οποίες θα επιτευχθεί το μεγαλύτερο δυνατό οικονομικό κέρδος και να αποφευχθεί η επικείμενη ζημία. Ειδικότερα για εμπορική ναυτιλία, ο κίνδυνος αποκτάει ευρύτερες διαστάσεις, καθώς χαρακτηρίζεται ως μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Επομένως οι επιχειρηματικές αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται σε κάθε φάση του ναυτιλιακού κύκλου αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης.



6.1 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

Για τον κλάδο αυτό της οικονομίας που λέμε ναυτιλιακή βιομηχανία, δεν θα μπορούσε να λείπουν και να μην αποτελούν βασικό κομμάτι της οι ναυτιλιακοί κύκλοι. Έτσι κρίνεται απαραίτητη η οικονομική ανάλυση αυτού του ιδιαίτερου φαινομένου. Και αυτό γίνεται εύκολα κατανοητό, αν υπολογιστούν τα ποσά τα οποία συναλλάσσονται στο χώρο της ναυτιλίας. Συνεπώς οι αποφάσεις αυτών που επιχειρούν σε αυτό το κλάδο είναι καθοριστικές, όπου σε αυτές βασικό ρόλο διαδραματίζουν οι ναυτιλιακοί κύκλοι.

Οι περιοδικά επαναλαμβανόμενες διακυμάνσεις των βασικών οικονομικών μεταβλητών, όπως η παραγωγή, η απασχόληση, οι πιστώσεις και το επίπεδο τιμών, συνθέτουν το φαινόμενο του οικονομικού κύκλου. Παράλληλα Ανάλογα με την χρονική διάρκεια εξαφάνισης των διακυμάνσεων, ο οικονομικός κύκλος διακρίνεται ως εξής:

1. Μακροχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kondratieff. Εξελίσσεται σε ένα χρονικό ορίζοντα 50 χρόνων, ο οποίος περιλαμβάνει 20 χρόνια οικονομικής ανόδου, στην συνέχεια ακολουθεί μία χρονική περίοδος 10 ετών, οικονομικής σταθερότητας σε υψηλό σημείο, ενώ στην τελευταία φάση του περιλαμβάνει 20 χρόνια οικονομικής ύφεσης.
2. Μεσοπρόθεσμος κύκλος ή κύκλος του Juglar. Αποτελείται από μια χρονική περίοδο 10 ετών και συνήθως αναφέρεται ως επενδυτικός κύκλος.
3. Βραχυχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kitchin. Αναφέρεται ως εμπορικός κύκλος και η εξέλιξη του διαρκεί 3 με 4 χρόνια. Με βάση μια δεύτερη άποψη, ο οικονομικός κύκλος αναφέρεται ως εμπορικός κύκλος και θεωρείται η διακύμανση (εναλλαγή) της Οικονομικής κράσης μίας Οικονομίας, που εκφράζεται συνήθως με το ύψος του Εθνικού Εισοδήματος, κατά τρόπο συνεχή.

Η θεωρία του οικονομικού κύκλου επεκτείνεται και στην ναυτιλιακή βιομηχανία, συνθέτοντας το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου. Ο ναυτιλιακός κύκλος αναλύει τις κυκλικές μεταβολές των ναυλαγορών, λαμβάνοντας υπόψη και άλλους παραμέτρους της ναυτιλιακής οικονομικής και ειδικότερα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ο ναυτιλιακός κύκλος ορίζεται ως ο μηχανισμός που αποσκοπεί στην αποτροπή των ανισοροπιών που παρουσιάζονται ανάμεσα στην προσφορά και ζήτηση για πλοία. Επίσης σύμφωνα με ένα δεύτερο ορισμό, ο ναυτιλιακός κύκλος προσδιορίζεται ως εξής: εξωτερικοί παράγοντες, σημαντικές διακυμάνσεις στο επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας, και εσωτερικοί παράγοντες όπως οι αλλαγές στην ενεργή προσφορά χωρητικότητας,



επιδρούν στις μεταβολές των τιμών των ναύλων, έχοντας ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός οικονομικού κύκλου γνωστού ως ναυτιλιακός κύκλος.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού κύκλου είναι:

1. Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται στο επίπεδο τιμών των ναύλων χαρακτηρίζονται από μια κυκλική αλληλοδιαδοχή η οποία εντάσσεται στα πλαίσια των διακυμάνσεων της ευρύτερης οικονομικής δραστηριότητας. Όπως έχει διαπιστωθεί οι διακυμάνσεις του ναυτιλιακού κύκλου συμβαδίζουν με εκείνες του ευρύτερου οικονομικού κύκλου, εκδηλώνονται όμως με μεγαλύτερη οξύτητα.¹⁵
2. Ο ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται ως «απρόβλεπτος» και «μη κανονικός». Αν και συμβαίνουν μια σειρά από γεγονότα (π.χ. αύξηση του επιπέδου του διεθνούς εμπορίου, αύξηση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, αύξηση του επιπέδου των ναύλων, νέες ναυπηγήσεις πλοίων), κάθε προσπάθεια πρόβλεψης της εξέλιξης του είναι ιδιαίτερα παρακινδυνευμένη. Στην κατεύθυνση αυτή συντελούν και παράμετροι οι οποίοι είναι αδύνατο να ποσοτικοποιηθούν όπως το «κλίμα ψυχολογίας» που επικρατεί στην ναυτιλιακή αγορά.
3. Σε μερικές περιπτώσεις έχει αναφερθεί η επίδραση σημαντικών γεγονότων, πολεμικών ή πολιτικών, στον ναυτιλιακό κύκλο. Συνήθως τα γεγονότα αυτά δημιουργούν μια αύξηση του επιπέδου των ναύλων. Όμως οι επιδράσεις των πολεμικών ή πολιτικών γεγονότων μπορεί να είναι μονάχα οριακές διότι μακροπρόθεσμα δεν εγγυώνται το ομαλό ανοδικό μέλλον της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, αλλά μάλλον το αντίθετο

6.1.2 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

Πρώτο στάδιο, Ύφεση

Το στάδιο αυτό διακρίνεται από τρία βασικά χαρακτηριστικά, η χωρητικότητα είναι πλεονάζουσα, υπάρχει συνωστισμός στα λιμάνια και γενικά στα σημεία φόρτωσης και

- ¹⁵ Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη 2^η έκδοση 2006



πλέον χρησιμοποιείται η οικονομική ταχύτητα πλεύσης. Οι ναύλοι οι οποίοι και αποτελούν το βασικό έσοδο για τους πλοιοκτήτες πέφτουν δραματικά, σε επίπεδο λειτουργικού κόστους τα λιγότερο αποδοτικά πλοία παροπλίζονται στα λιμάνια. Η συνεχείς δυσμενής οικονομική κατάσταση με την διαρκεί παραμονή των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα οδηγεί και στο κλείσιμο της <<στρόφιγγας>> παροχής ρευστότητας από πλευράς τραπεζών. Πλέον οι πλοιοκτήτες δεν έντονες πιέσεις και οδηγούνται στη λύση της πώλησης των πλοίων σε τιμές ανάγκης, διότι σε μια τέτοια οικονομική συγκυρία οι αγοραστές είναι πολύ λίγοι σε αριθμό.

Δεύτερο στάδιο, ανάκαμψη

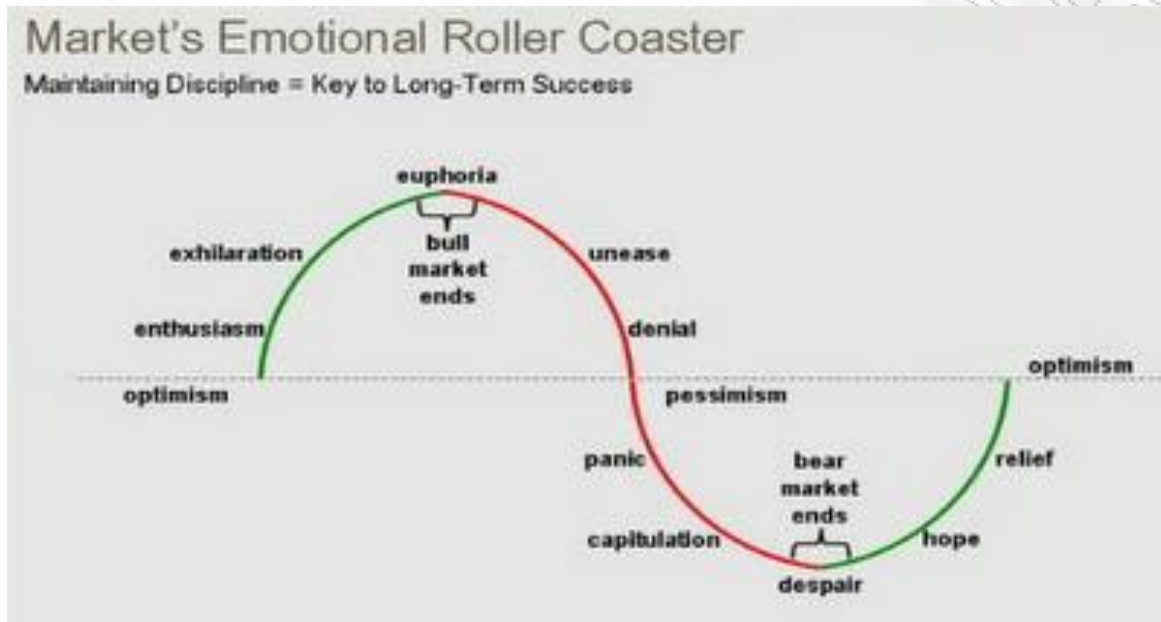
Προσφορά και ζήτηση τείνουν να εξισορροπηθούν, οι πρώτες θετικές ενδείξεις διαμορφώνονται με την αύξηση των τιμών των ναύλων, σε επίπεδα μεγαλύτερα από αυτά του λειτουργικού κόστους για τα πλοία, καθώς και εκείνα τα οποία είναι παροπλισμένα λαμβάνουν δράση. Παρόλο που η αγορά δείχνει τις πρώτες θετικές ενδείξεις υπάρχει ακόμα έντονη επιφυλακτικότητα για το άμεσο μέλλον της αγοράς. Με την αύξηση των ναύλων η οποία οδηγεί στην αύξηση της ρευστότητας οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνεται και σιγά-σιγά η ψυχολογία της αγοράς σταθεροποιείται.

Τρίτο στάδιο, Κορύφωση στο στάδιο αυτό πλέον οι βασικές δυνάμεις όπου καθορίζουν την πορεία της αγοράς, η ζήτηση και η προσφορά είναι σε πλήρη ισορροπία. Οι ναύλοι έχουν εκτοξευτεί στα ύψη όπου στις περισσότερες των περιπτώσεων ξεπερνούν δύο και τρεις φορές το λειτουργικό κόστος του πλοίου, πράγμα που σημαίνει σημαντικά έσοδα για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Δύσκολα υπάρχουν παροπλισμένα πλοία. Και με την ρευστότητα των πλοιοκτητών στα ύψη οι τράπεζες είναι πρόθυμες να συνάψουν νέα δάνεια. Η αγορά είναι στο ζενίθ όπου ακόμα και τα μεταχειρισμένα πωλούνται σε μεγαλύτερη τιμή από τα νεότευκτα διότι αυτά είναι έτοιμα για χρήση. Παράλληλα οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων αυξάνονται ραγδαία.

- ο Το τέταρτο και τελευταίο στάδιο είναι αυτό της κατάρρευσης. Η προσφορά ξεπερνά την ζήτηση. Παράγοντας επιδείνωσης της φάσης αυτή αποτελεί η κακή ψυχολογία της αγοράς. Αν και η φάση αυτή είναι το αποτέλεσμα θεμελιωδών παραγόντων, όπως ο οικονομικός κύκλος, η πλεονάζουσα εισαγωγή νέων πλοίων στην αγορά λόγω της ιδιαίτερα θετικής περιόδου που βίωσε η αγορά λίγο πριν. Τα πλοία αποσύρονται σιγά –



σιγά , οι ναύλοι δέχονται μεγάλες μειώσεις. Οι ρευστότητα των πλοιοκτητών παραμένει σχετικά υψηλά αλλά βραχυπρόθεσμα θα επηρεαστεί πράγμα όπου θα οδηγήσει τις τράπεζες να είναι πιο φειδωλές στην έγκριση νέων δανείων.



Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε πως ένας ναυτιλιακός κύκλος είναι αποτέλεσμα μιας γενικότερης αλληλεπίδρασης μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς μέσα με μία ναυτιλιακή αγορά. Συνεπώς δεν υπάρχουν κάποιοι βασικοί κανόνες από τους οποίους θα προκύψει ένας ναυτιλιακός κύκλος (η διαδοχική πραγματοποίηση των τεσσάρων βημάτων όπου προαναφέραμε). Έτσι ολοκληρώνοντας την αναφορά μας στους ναυτιλιακούς κύκλους καταλήγουμε στο ότι δεν υπάρχει κάποια διαδικασία την οποία θα μπορούσε θεωρητικά κάποιος να ακολουθήσει έτσι ώστε να προκύψει μια πρόβλεψη του επικείμενου ναυτιλιακού κύκλου. Το κάθε ένα από τα τέσσερα στάδια ενός ναυτιλιακού κύκλου μπορεί να κρατήσει για ένα πολύ μεγαλύτερο διάστημα και αντιστρόφως για ένα σύντομο διάστημα, καθώς επίσης και τα βήματα είναι πολύ πιθανόν να παραπεμφθούν κάποιες φορές και έτσι για παράδειγμα από μία φάση ύφεσης να πάμε σε κορύφωση και τα λοιπά.

6.2 Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφή και αυτό λόγω της ειδικότητας του κλάδου, όπου δεν μπορεί να καταστεί δυνατή η βάση ενός μοντέλου



αξιολόγησης ναυτιλιακών δανείων. Και αυτό γίνεται λόγω των χαρακτηριστικών που παραθέτονται παρακάτω:

- Η ναυτιλία ως γνωστόν αποτελεί ένα κλάδο εντάσεως κεφαλαίου, συνεπώς οι ιδιαίτερα υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις σε συνδυασμό με το ποσοστό του ενδεχόμενου δανεισμού προς την αξία του πλοίου μπορεί να ανέρχεται κατά την διάρκεια της χρηματοδότησης σε ποσοστό περί τα εβδομήντα τα εκατό.
- Οι οικονομικοί κύκλοι οι οποίοι αναφέρθηκαν λίγο πιο πριν, στην ναυτιλία είναι αρκετά έντονοι, και αυτό διότι επηρεάζονται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου. Πράγμα που θα σήμαινε μια ενδεχόμενη μείωση των ναύλων πράγμα που με τη σειρά του θα οδηγούσε σε μια σημαντική επίπτωση και στη αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. αυτό βεβαία είναι απόλυτα λογικό γιατί έτσι επηρεάζονται αρνητικά οι χρηματοροές των ναυτιλιακών εταιριών, με αποτέλεσμα την μη σωστή εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων τους.
- Η δομή των ίδιων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσκολεύει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχειρίσεις των χρηματοδοτούμενων πλοίων καθώς και της κατάστασης των ναυτιλιακών εταιριών, και αυτό λόγω του ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες(αν όχι οι περισσότερες) οι έδρα τους βρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες. Τέλος το γεγονός ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες οι μετοχές τους είναι ανώνυμες αποτελεί ακόμα ένα παράγοντα δυσκολίας χρηματοδοτήσεως.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες παρ όλες τις παραπάνω δυσκολίες χρηματοδότησης, λόγω βέβαια και της γενικότερης οικονομικής συγκυρίας πέτυχαν την τετραετία 2003 με 2007 μια μεγάλη επίτευξη χρηματοδότησης από το τραπεζικό σύστημα .Πράγμα όπου οδήγησε σε σημεία ρεκόρ την ρευστότητα των εταιριών, σε ποσά της τάξεως των 200 δισεκατομμυρίων δολαρίων.¹⁶

- ο Η άσχημη οικονομική συγκυρία σε συνδυασμό με τον ολοένα αυξανόμενο αριθμό νέων πλοίων οδήγησαν μέχρι πρόσφατα ναυτιλιακές εταιρίες σε ακυρώσεις παραγγελιών, κίνηση η οποία αποσκοπεί σε μια θωράκιση της ρευστότητας. Στις σημερινές συνθήκες,

¹⁶ Οικονομικό δελτίο Alpha Bank, Οκτώβριος, 2009



η διατήρηση υψηλής ρευστότητας αποκτά μεγάλη σημασία για αυτό και οι πλοιοκτήτες αναζητούν νέες δυνατότητες αντλήσεως κεφαλαίων με σκοπό να καλύψουν τις μεγάλες κεφαλαιακές τους ανάγκες.

Πινάκας 7 : Χρηματοδότηση προς της Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες
Σε δις δολάρια

Από	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ελληνικές τράπεζες	3,31	4,47	5,64	6,34	6,52	7,35	15,84	16,94
ετήσια % αύξηση		35,11	26,16	12,44	2,82	12,63	115,6	6,97
Ξένες τράπεζες	7,05	8,18	10,12	13,94	19,54	24,25	34,04	38,98
ετήσια % αύξηση	6,16	8,6	9,79	12,07	10,05	14,79	140,16	17,3
Σύνολο ξένων	13,21	16,79	19,91	26,01	29,59	39,04	174,2	56,28
ετήσια % αύξηση		27,5	18,61	30,61	13,76	31,94	346,21	-67,69

- Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση έχει επηρεάσει γενικότερα τον τρόπο τον οποίο το τραπεζικό σύστημα χρηματοδοτεί, πράγμα που έχει επωμιστεί και η ναυτιλία. Ωστόσο οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στην πλειονότητα τους δείχνουν να έχουν λάβει δάνεια πριν από την περίοδο της κρίσης και συνεπώς τα νεοτευκτά πλοία έχουν ήδη παραδοθεί σε αυτές και έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση για το κύριο μέρος των συμβολαίων ναυπηγήσεως. Η έξοδος της Ελληνικής ναυτιλίας από αλλά και της παγκόσμιας παράλληλα που αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη, θα εξαρτηθεί από την γενικότερη πορεία και ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά και από τον παράγοντα της προσφοράς. Το πόσες θα είναι υλοποιήσεις νέων πλοίων το ποσοστό των ακυρώσεων που έχει ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο.¹⁷

¹⁷ Περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τεύχος 118 04/2009





Ολοκληρώνοντας η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών και η ομαλή λειτουργία τους σε παγκόσμιο επίπεδο, θα σημάνει και την αποκατάσταση των δυνατοτήτων χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών και την γενικότερη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Τελειώνοντας πρέπει να επισημάνουμε πως το πρόβλημα της υπερπροσφοράς που έχει δημιουργηθεί δεν θα μπορέσει να το ξεπεράσει εύκολα η εμπορική ναυτιλία ακόμα σε μια ενδεχόμενη ανασυγκρότηση της παγκόσμιας οικονομίας, πολύ δύσκολα θα επιστρέψουμε στις χρόνιες ρεκόρ κερδοφορίας και ρευστότητας των ναυτιλιακών εταιριών.

Κλείνοντας το παρόν κεφάλαιο θα ήταν συνετό να αναφερθεί πως σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία τα όποια είναι διαθέσιμα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται να διατηρούν σημαντική ρευστότητα, σε σύγκριση πάντα με άλλους ευρωπαϊούς επιχειρηματίες του ιδίου κλάδου. Και σε συνάρτηση της ελληνικής ναυτιλιακής παράδοσης, η οποία μας έχει αποδείξει και στο παρελθόν πως, πάντα βρίσκει τρόπους να ελίσσεται και να επιβιώνει σε κάθε δύσκολη συγκυρία και αντί αυτού να βγαίνει κερδισμένη στην επόμενη φάση του ναυτιλιακού κύκλου.



7 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Το ισοζύγιο πληρωμών είναι ένας λογαριασμός στον οποίο καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μιας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο, μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όπως για παράδειγμα ένας χρόνος. Το ισοζύγιο πληρωμών λοιπόν η αλλιώς εξωτερικό ισοζύγιο αποτελείται από επιμέρους λογαριασμούς που ο καθένας τους έχει ιδιαίτερη σημασία. Μελετώντας την εξέλιξη του ισοζυγίου μπορεί κάποιος να εντοπίσει τους εκείνους τους τομείς της οικονομίας οι οποίοι αντιμετωπίζουν πρόβλημα καθώς και να αντλήσει χρήσιμες πληροφορίες και συμπεράσματα για την πορεία της οικονομίας μιας χώρας. Το ισοζύγιο πληρωμών αποτελείται από τρεις βασικούς επί μέρους λογαριασμούς, και αυτοί είναι οι εξής : το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (CA από το current account), το ισοζύγιο κεφαλαίου (KA) και το ισοζύγιο Επίσημων Συναλλαγών (ΔOR το Δ συμβολίζει την μεταβολή και το OR είναι τα αρχικά των Official Reserves).

Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών περιλαμβάνει το Εμπορικό Ισοζύγιο (TB από Trade Balance) και το ισοζύγιο Αδήλων πόρων. Στο εμπορικό ισοζύγιο καταγράφονται οι εισπράξεις και πληρωμές από εισαγωγές και εξαγωγές αντίστοιχα αγαθών. Η ιδιαίτερη σημασία του προέρχεται από την εποχή του δόγματος της εμποροκρατίας. Πάντα η προσοχή ήταν στραμμένη στην υπεροχή των εξαγωγών σε σχέση με τις εισαγωγές. Ο λογαριασμός αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι μας δείχνει το πώς εξελίσσεται ο παραδοσιακός πρωτογενής τομέας και ο τομέας της μεταποίησης μίας χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Στην παρούσα εργασία θα μας απασχολήσει κυρίως το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών διότι στον λογαριασμό αυτόν καταγράφεται η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας στην χώρα.

Στο ισοζύγιο άδηλων πόρων καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές από πηγές οι οποίες δεν είναι και τόσο φανερές, όσο τουλάχιστον είναι οι εισαγωγές και οι εξαγωγές των αγαθών σε μια χώρα. Στην κατηγορία αυτή λοιπόν καταγράφονται τα έξοδα και τα έσοδα των υπηρεσιών, όπως είναι οι μεταφορές οι οποίες μελετάμε στην εργασία αυτή αλλά φυσικά και άλλες κατηγορίες όπως ο τουρισμός, οι εισπράξεις και οι πληρωμές από τόκους, μερίσματα καθώς και οι μεταβιβάσεις από την Ε.Ε. και τα μεταναστευτικά εμβάσματα. Σύμφωνα με την νέα μεθοδολογία καταγραφής των συναλλαγών στο ισοζύγιο στο ισοζύγιο πληρωμών που εφαρμόζεται από το 1999 με υπόδειξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, το ισοζύγιο άδηλων πόρων έχει πλέον αντικατασταθεί



από τρεις επί μέρους λογαριασμούς, το ισοζύγιο υπηρεσιών, το ισοζύγιο εισοδημάτων και το ισοζύγιο μεταβιβάσεων.



Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών το οποίο αποτελείται από το άθροισμα των δύο επιμέρους ισοζυγίων που προαναφέρθηκαν είναι ο σημαντικότερος λογαριασμός του ισοζυγίου πληρωμών και ο λόγος είναι για τους εξής λόγους :

1. παρουσιάζει την οικονομική δύναμη της χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο
2. επηρεάζει τις διακυμάνσεις του Εθνικού Εισοδήματος Y , διότι όπως θα δούμε και πιο κάτω $Y = C + I + G + CA$. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από την σχέση αυτή ένα πλεόνασμα (ή ένα έλλειμμα) του CA επηρεάζει δραματικά θετικά (ή αρνητικά) την οικονομική δραστηριότητα μίας χώρας
3. μας δείχνει κατά πόσο η οικονομία της χώρας μπορεί να λειτουργεί χωρίς δανεισμό από το εξωτερικό, πράγμα που απασχολεί ιδιαίτερα την χώρα μας την τρέχουσα περίοδο που αντιμετωπίζει πρόβλημα δανεισμού.

Έτσι η ναυτιλία αποτελεί ένα βασικό έσοδο για την χώρα μας μέσω των υπηρεσιών μεταφοράς που παρέχει και αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους ανασταλτικούς παράγοντες περιορισμού του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

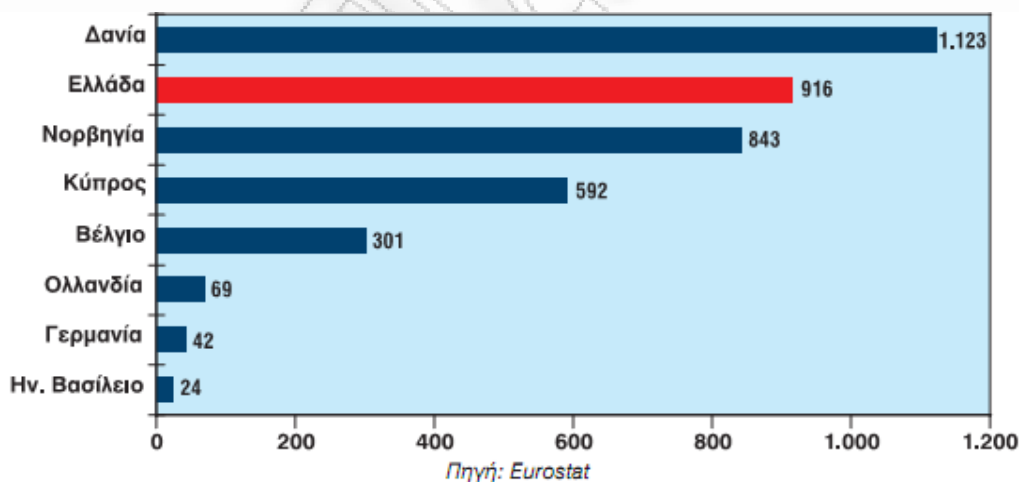


7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Τα τελευταία 13 χρόνια οι ελληνικές εξαγωγές υπηρεσιών αυξάνονταν (σε σταθερές τιμές) με μέσο ετήσιο ρυθμό 10%, ενώ την ίδια περίοδο οι εξαγωγές εμπορευμάτων αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% (δηλαδή περίπου όσο και το ΑΕΠ). Και μόνο από το στοιχείο αυτό φαίνεται πόσο υπερέχει, από πλευράς εξωστρέφειας, ο τομέας των υπηρεσιών σε σύγκριση με τους άλλους τομείς της οικονομίας, χάρη κυρίως στη δραστηριότητα της ναυτιλίας και του τουρισμού. Ενώ η Ελλάδα συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί το 17% του παγκόσμιου στόλου. Και οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών καλύπτουν περίπου το ένα τέταρτο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Το 2007 οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα πλησίασαν τα 16 δισ. ευρώ. Αντιπροσώπευαν δηλαδή το 7% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 ήταν μόλις 1%. Οι εισπράξεις ανά κάτοικο ανήλθαν σε 1.400 ευρώ στην Ελλάδα, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος στο σύνολο της Ε.Ε.-27 ήταν περίπου 200 ευρώ

Διάγραμμα 6 : Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές

Ευρώ ανά κάτοικο για το 2007



7.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της Ελληνικής οικονομίας αποτελεί το ελλειμματικό ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας όπου διαμορφώνεται από τον λογαριασμό εισαγωγών-εξαγωγών. Το ποσοστό αυτό από την μεταπολεμική περίοδο και μετά κυμαίνεται περίπου μεταξύ του 35-40%. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να επιτευχθεί η κάλυψη η έστω ο μετριασμός του ελλείμματος αυτού που δημιουργείται, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μεσοπρόθεσμα.

Η κάλυψη λοιπόν του ελλείμματος μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση στον Ελλαδικό χώρο, είτε από την αύξηση των άδηλων πόρων και ιδιαίτερα με την αύξηση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος και τέλος από τον εξωτερικό δανεισμό. Όσο και αν ο εξωτερικός δανεισμός αναπόφευκτα μπορεί να οδηγήσει στο κίνδυνο αύξησης της καταναλωτικής, καθώς και να δημιουργήσει και μεγαλύτερη επιβάρυνση στο ισοζύγιο πληρωμών, είναι κάτι που παράλληλα είναι απαραίτητο για τόσο για την ανάπτυξη σε επενδύσεις παραγωγικού όσο και αναπτυξιακού χαρακτήρα. Οι άδηλοι πόροι διαμορφώνονται από τρία βασικά ποσά :

- το ναυτιλιακό συνάλλαγμα
- το ταξιδιωτικό
- κα το μεταναστευτικό

Από το ναυτιλιακό και το ταξιδιωτικό προκύπτουν από εισπράξεις από προσφορά υπηρεσιών. Πιο αναλυτικά η διαμόρφωση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά σειρά μεγέθους είναι :

- 1) Εμβάσματα εφοπλιστών
- 2) Εμβάσματα ναυτιλλομένων
- 3) Εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία (Ν.Α.Τ. κ.α.)
- 4) Ανεφοδιασμός και επισκευές
- 5) Φορολογία εφοπλισμού
- 6) Άλλες κατηγορίες



Ένα τμήμα ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισάγεται από τις ναυτιλιακές εταιρίες και καταγράφεται ως εφοπλιστικό και προορίζεται για την κάλυψη δαπανών όπως :

- Δαπάνες συντήρησης, επισκευής και εφοδιασμού των πλοίων σε ελληνικούς λιμένες.
- Καταβολή χρηματικών ποσών στις οικογένειες των ναυτικών
- Εξόφληση υποχρεώσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών ή πληρωμή φορολογικών υποχρεώσεων τους.
- Άλλες τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας των εταιριών.

Θα πρέπει να αναφέρουμε πάντως πως παρόλη την εξαιρετική προσπάθεια και συμβολή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην εισροή συναλλάγματος στην χώρα, η τελική διαμόρφωση των πραγματικών εισπράξεων παρουσιάζει κάποια βασικά μειονεκτήματα, κάποια από αυτά παρουσιάζονται παρακάτω.

❖ Εκμηδενίζονται ουσιαστικά τα κρατικά έσοδα από την φορολόγηση της ναυτιλίας εμφανίζοντας τον συγκεκριμένο τομέα της ελληνικής οικονομίας ως απαλλαγμένο από τα φορολογικά βάρη. στην ουσία παρόλα αυτά καταβάλλονται στο δημόσιο το μεγαλύτερο μέρος του φορολογικού βάρους των πλοίων από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούν εισαγόμενο συνάλλαγμα

❖ Υπερεκτιμάτε ο βαθμός των υπηρεσιών που παρέχεται από την Ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία. Για παράδειγμα εργασίες συντήρησης και επισκευές των πλοίων, εφοδιασμού, τραπεζικών, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών εργασιών κ.α.

❖ Υπερεκτιμούνται τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών. Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα κατά κανόνα κινούνται παράλληλα προς : α) τον αριθμό των ασφαλισμένων κατά βαθμούς και ειδικότητα, β) την κίνηση των μισθών γ) το ύψος των εισφορών εργοδοτών και ασφαλισμένων, που μόνο μακροχρόνια είναι μεταβλητό και δ) την αυξητική κίνηση της ειδικής εισφοράς φόρου που βαρύνει τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία υπό ξένες σημαίες. Με βάση το ότι τα παραπάνω μεγέθη κινούνται αυξητικά οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα λογικά θα πρέπει ομοίως και αυτές να κινηθούν προς την ίδια κατεύθυνση χωρίς να προκύπτουν ιδιαίτερες βραχυχρόνιες διακυμάνσεις.¹⁸

¹⁸ Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003



❖ Εμφανίζεται πως το μεγαλύτερο ποσοστό των οικονομικών αποδοχών των πληρωμάτων δαπανάται η αποταμιεύεται στο εξωτερικό σε βάρος του επιπέδου διαβίωσης των οικογενειών των ναυτικών.

Συνεπώς η κατάταξη αυτή δεν μας δίνει μια ξεκάθαρη και σαφή εικόνα για το ότι το κυρίως μέρος των εισπράξεων δεν πραγματοποιούνται για την πληρωμή υπηρεσιών που προκύπτουν από την παροχή της ελληνικής οικονομίας προς την ελληνικά ναυτιλία.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις το συνολικό κόστος της ελληνικής ναυτιλίας διαρθρώνεται σε ποσοστιαίες μονάδες ως εξής:

1. Πληρώματα	33,1%
2. Εισιτήρια πληρωμάτων	3,0%
3. Ασφάλιστρα	13,0%
4. Ανταλλακτικά	4,6%
5. Διάφορα (λιπαντικά κ.α.)	5,5%
6. Φορολογία πλοίων	1,4%
7. N.A.T.	3,1%
8. Τροφοδοσία	4,2%
9. Επισκευές	9,2%
10. Εφόδια	6,0%
11. Έξοδα Διοίκησης	16,9%
Σύνολο	100%

Όπως είναι γενικά αποδεκτό από πολλούς μελετητές του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το ποσοστό των παραπάνω δεν εισρέουν σε όλο τους το ποσοστό στην χώρα μας αλλά μονάχα ένα μέρος από αυτά. Σε μία προσπάθεια να εκφραστεί αυτό το ποσοστό κατά την πηγή από την οποία εισρέει, φτάνουν στα εξής αποτελέσματα.

1. Αμοιβές πληρωμάτων	80%
2. N.A.T.	100%
3. Έξοδα Ταξιδιού	70%



4. Τροφοδοσία	50%
5. Ασφάλιστρα	10%
6. Επισκευές	50%
7. Εφόδια	50%
8. Έξοδα Διοίκησης	65%
9. Φορολογία πλοίων	100%

Έτσι σύμφωνα πάντα με τις προβλέψεις της τραπεζικής της Ελλάδος η διαμόρφωση της αύξησης των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές σε 4,6% του ΑΕΠ το 2005, από το 2,5% του ΑΕΠ το 1999, οφείλεται κυρίως στην άνοδο της τιμής των ναύλων και δευτερευόντως από την βελτίωση της ποιότητας του ελληνόκτητου στόλου. Παρόλα αυτά η σταδιακή μείωση των ελληνικών ναυτικών εκτιμάται πως έχει περιορίσει σημαντικά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Πίνακας 8 : Η Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος

(Σε εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Εισαγωγή	Εξαγωγή	Καθαρές εισπράξεις
2000	8.641	4.458	4.182
2001	9.113	5.351	3.762
2002	8.253	5.030	3.494
2003	9.569	4.924	4.646
2004	13.307	5.728	7.579
2005	13.871	6.238	7.633
2006	14.325	6.991	7.334
2007	16.939	7.771	9.168
2008	19.188	9.316	9.872
2009	13.552	7.073	6.479
2010	15.418	8.155	7.263

Πηγή: Εφημερίδα Ναυτεμπορική Ημ. Δημοσίευσης 08-07-2011



Στο γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζεται λεπτομερώς η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος από το 2000 μέχρι το 2010 βάση των στοιχείων που έχει δημοσίευση η εφημερίδα Νηματαμπορική στοιχεία που αναρτήθηκαν στις 08-07-2011. Παρατηρούμε πως κατά την έναρξη του 2000 η αύξηση των εισαγωγών είναι μικρότερη σε σχέση με την εξαγωγή συνεπώς έχουμε μείωση στις καθαρές εισπράξεις κατά 420 εκατομμύρια ευρώ. η τάση αυτή διατηρείται και για το επόμενο έτος, έτσι καταλήγουμε με το 2001 με καθαρές εισπράξεις ακόμα χαμηλότερα στα 3.494 εκατομμύρια ευρώ. Τα επόμενα όμως έτη διακρίνουμε μια έκρηξη αύξησης στα καθαρές εισπράξεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος και αυτό οφείλεται στο σχεδόν υπερδιπλάσιο ποσό αύξησης της εισαγωγής του συναλλάγματος σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο των εξαγωγών.

Έτσι από τα 9.569 εκατομμύρια ευρώ εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος το 2003 οδηγούμαστε στην κορύφωση το 2009 με το εκπληκτικό ποσό των 19.188 εκατ. ευρώ. είναι πραγματικά αξιοθαύμαστη αυτή η αύξηση πράγμα βέβαια το οποίο συμβαδίζει απόλυτα και καθόλου τυχαία με την ανάπτυξη των μεγαλύτερων οικονομιών (βλέπε, Πίνακα 3 : Το ΑΠΕ των δέκα μεγαλύτερων οικονομιών στο κόσμο (G-10)). Ως ναυτιλία ως βασικός μεταφορέας των πλουτοπαραγωγικών μονάδων δεν θα μπορούσε να παραμείνει ένας απλός παρατηρητής. Θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου, το οποίο δεν θα ήταν άλλο αυτό της κορύφωσης. Και η εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος βέβαια στο ανάλογο χρονικό διάστημα διακρίνεται από μια αύξηση αλλά με πολύ μικρότερη τάση με καταλήγοντας το 2008 στα 7.073 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η κατάσταση έχει ως αποτελέσματα οι καθαρές εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα να φτάνει για το ίδιο έτος τα 9.872 εκατ. ευρώ.

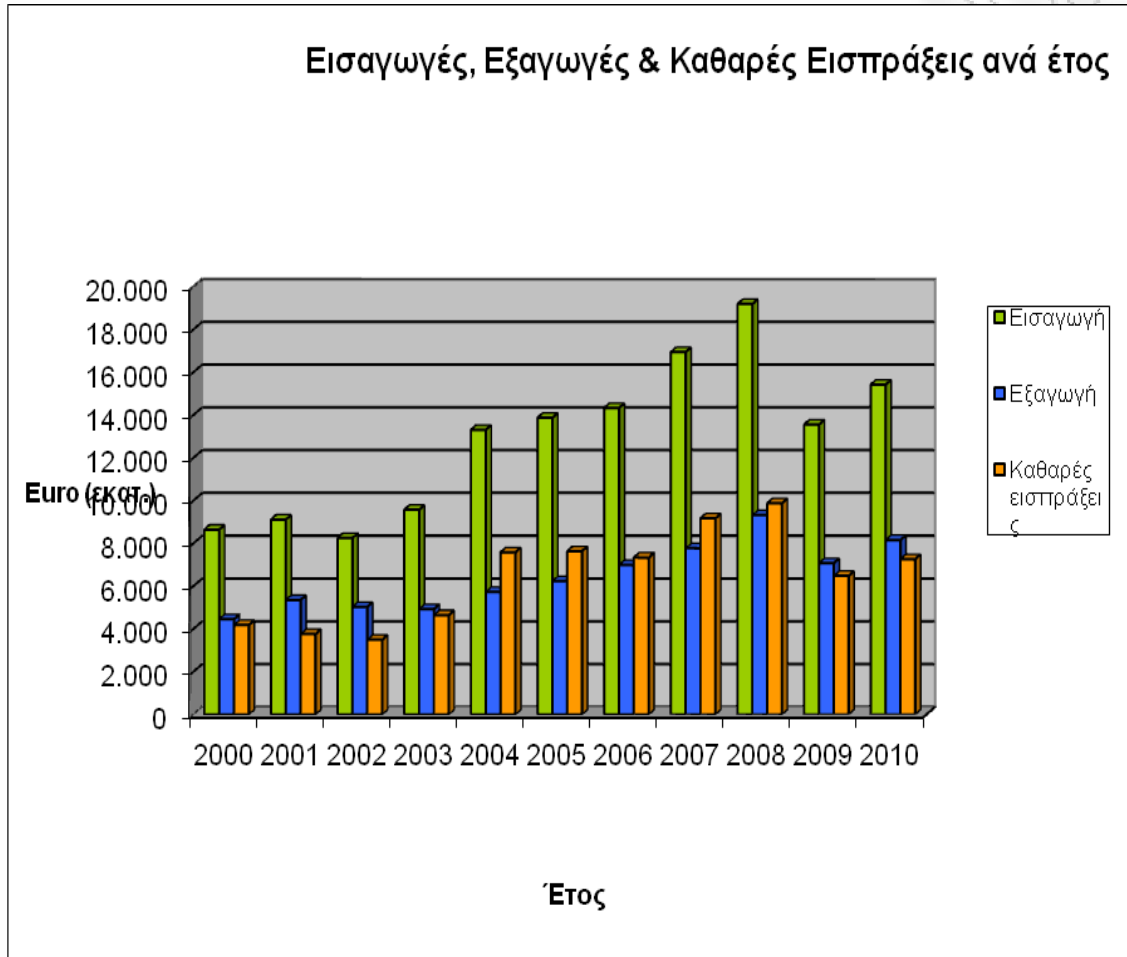
Από το σημείο αυτό κα έπειτα όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον πίνακα πως, οι αγορές δείχνουν να φτάνουν σε ένα κορεσμό, και σε συνδυασμό με πολλά άλλα διεθνή οικονομικά δρώμενα τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την ναυτιλία άλλα και λάθος χειρισμοί από την πλευρά των ανθρώπων της ναυτιλίας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το επόμενο έτος δέχεται μια ισχυρή μείωση της τάξεως των 5.636 εκατ. ευρώ ανάλογη είναι και η μείωση στην εξαγωγή όπου θα φτάσει το 2009 τα 7.073 εκατ. ευρώ, δίνοντας καθαρές εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα 6.479 εκατ. ευρώ.

Το επόμενο έτος λόγω της απότομης διόρθωσης των ποσοστών του συναλλάγματος το οποίο εισαγόταν με αυξητικούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μία σημαντική



αύξηση της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο σε όρους καθαρών εισπράξεων θα φτάσει τα 7.263 εκατ. ευρώ.

Διάγραμμα 7: Η εισροή συναλλάγματος σε εκατομμύρια ευρώ 2000-2010



Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στο ακαθάριστο εισόδημα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μέσα στον ελληνικό χώρο παρουσιάζουν ανελαστικότητα η οποία δημιουργείται από τους εξής παράγοντες :

- Η εξέχουσα θέση που διατηρεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο μεταφοράς χύδην φορτίων τόσο των υγρών όσο και των ξηρών της επιτρέπει να υφίσταται των επιπτώσεων της διακύμανσης τόσο στην προσφορά όσο και στην ζήτηση.

- Οι γενικότερες δραστηριότητες της ελληνικής οικονομίας και στις υπηρεσίες του πλοίου έχουν βελτιωθεί αρκετά (βέβαια έχουν ακόμα περιθώριο εξέλιξης μέχρι να είναι πραγματικά ανταγωνιστικές σε σχέση με τις ανάλογες υπηρεσίες του κλάδου άλλων



χωρών). Όπως για παράδειγμα οι επισκευαστικές και μετασκευαστικές εργασίες, οι ασφαλιστικές και ναυλομεσιτικές εργασίες, η τραπεζική εξυπηρέτηση.

- Πολλές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες επαναπατρίζονται καθώς και η ανάπτυξη των μονάδων αυτών που ήδη δραστηριοποιούνται στον ελλαδικό χώρο, συμβάλλουν στην αύξηση των δαπανών διοίκησης πράγμα που οδηγεί στην συμβολή του οφέλους της ελληνικής οικονομίας.
- Ο παροπλισμός πλοίων στην ελληνική επικράτεια οδηγεί στην ανάγκη αύξησης δαπανών διαχείρισης και διοίκησης και αυξάνει αντίστοιχα τις συναλλαγματικές ανάγκες που αφορούν κυρίως σε: α) εκτέλεση εργασιών που χρειάζονται για την διατήρηση θέσης σε κατάσταση παροπλισμού, β) η γενικότερη συντήρηση των πλοίων που βρίσκονται σε παροπλισμό, επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης και πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και τέλος η επικείμενη προετοιμασία για επανεκκίνηση όταν αρχίσει η ανάκαμψη της οικονομίας.
- Σε περιπτώσεις κάμψης της οικονομίας όπου τα περιθώρια εργασίας στενεύουν, οι ναυτικοί οι οποίοι μένουν άνεργοι οδηγούνται στην εναλλακτική επιλογή και αν προχωρήσουν σε ευρωπαϊκή των αποταμιεύσεων τους όπου βρίσκονται στο εξωτερικό. Προκειμένου να διασφαλίσουν την ποιότητα ζωής σε αυτούς καθώς και στις οικογένειες τους.
- Η διεύρυνση της κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία τα οποία λειτουργούν υπό ξένη σημαία αν και αυξάνει το μέγεθος του εισοδήματος των ασφαλιστικών ταμείων παρόλα αυτά δεν υπόκειται σε μεγάλες διακυμάνσεις
- Εκτός από τις μακρόχρονης διάρκειας κρίσεις που μπορούν να βιώσουν οι αγορές, σε οποιαδήποτε άλλη κάμψη που μπορεί να πραγματοποιηθεί λόγω των κύκλων της οικονομίας, οι η οργάνωση και η γενικότερη δομή των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιριών δεν μεταβάλλεται.



7.3 ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝΑΣ ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΤΟΥ «ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ» ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΙΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ

Το ισοζύγιο υπηρεσιών των μεταφορών όντας πλεονασματικό συνήθως, επηρέαζε θετικά περιορίζοντας το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Παρόλα αυτά ήταν πραγματικά καθοριστική η συμβολή του για τα έτη 2000-2008 διότι κάλυψε πάνω από το 20% του συνεχώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Στις εισπράξεις τού ισοζυγίου υπηρεσιών μεταφορών η σημαντικότερη συνιστώσα (σε ποσοστό γύρω στο 93%) είναι οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες παρουσίασαν μια πραγματικά σημαντική ταχύτερη αύξηση την παραπάνω περίοδο.

Πιο συγκεκριμένα οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό 16,3% την περίοδο 2004-2008 έναντι 3,6% την χρονική περίοδο 2000-2003. Η επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου των καθαρών εισπράξεων από την ναυτιλία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ναύλων από το 2004 και μετά λόγω της υψηλότερης απαίτησης για θαλάσσιες μεταφορές από την Κίνα.

Ισοζύγιο υπηρεσιών – παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

Όταν μιλάμε για υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών αναφερόμαστε κυρίως στις παρακάτω δραστηριότητες

1. Μεταφορά αγαθών, η οποία διακρίνεται σε υπηρεσίες για :

α) μεταφορά αγαθών από και προς την χώρα αναφοράς και β) διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οποίες προσφέρονται σε τρίτες χώρες

2. Μεταφορά προσώπων

3. Λοιπές η βοηθητικές προς την ναυτιλία υπηρεσίες, δηλαδή ελλιμενισμός, πλοήγηση κ.α.

Για την περίοδο 2000-2008, οι εισπράξεις από μεταφορά αγαθών – προερχόμενες σχεδόν αποκλειστικά από το διαμετακομιστικό εμπόριο – αντιστοιχούν σε περίπου ενενήντα πέντε τοις εκατό των συνολικών εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Αντίθετα, οι πληρωμές για βοηθητικές προς την ναυτιλία υπηρεσίες αποτελούν την σημαντικότερη εκροή. όμως, τόσο οι θαλάσσιες μεταφορές για διαμετακομιστικό εμπόριο



όσο και οι σχετιζόμενες με αυτές πληρωμές για λιμενικά τέλη και συναφείς υπηρεσίες συνδέονται με τις δραστηριότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Κατά την τελευταία δεκαετία οι εξωτερικές ανισορροπίες της ελληνικής οικονομίας έχουν επιδεινωθεί ραγδαία αντικατοπτρίζοντας διαρκείς δημοσιονομικές ανισορροπίες και μία έντονη επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας. Αυτές οι υψηλές και επίμονες εξωτερικές ανισορροπίες αντικατοπτρίζονται και στο αυξανόμενο ακαθάριστο χρέος της χώρας. Η παραπάνω κατάσταση αποτελεί αποτέλεσμα της ολοένα και μεγαλύτερης διαφοράς μεταξύ των αποταμιεύσεων και των επενδύσεων, συνδυασμός ταυτόχρονης αύξησης των επενδύσεων και μείωση των αποταμιεύσεων. Σύμφωνα με την παραπάνω άποψη η δημοσιονομική επέκταση θα σημάνει και χαμηλότερη εγχώρια αποταμίευση, αυτό μεταφράζεται και ως έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Εάν υπολογίσουμε την ιδιωτική κατανάλωση, τις ιδιωτικές επενδύσεις συνάρτηση με τη τάση για εισαγωγές, τότε οδηγούμαστε σε αυτό που λέγεται διπλό έλλειμμα.

Κάτι τέτοιο βασίζεται σε μία φιλοσοφία, του ότι το δημόσιο έλλειμμα οδηγεί το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και παράλληλα συνδέεται με την λογιστική των εγχώριων αποταμιεύσεων των επενδύσεων και του εμπορικού ισοζυγίου. Σύμφωνα με αυτή την θεωρία, $(X-M)$ είναι ίσο με το υπόλοιπο του κρατικού προϋπολογισμού $(T-G)$, προσαυξημένο κατά τη διαφορά μεταξύ της ιδιωτικής εγχώριας αποταμίευσης και των επενδύσεων $(S-I)$. Αυτό δηλώνει πώς το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (CA) ισούται με την εγχώρια αποταμίευση (S) μειώνοντας τις εγχώριες επενδύσεις (I) . Με βάση την παραπάνω διαφορά $(S-I)$, εξαρτάται από τις καθαρές αποταμιεύσεις του ιδιωτικού τομέα καθώς και την δημοσιονομική θέση η οποία παρουσιάζεται από κρατική ισορροπία, έτσι οδηγούμαστε στο εξής $S-I = (S_p - I_p) + (S_g - I_g)$ το οποίο μπορούμε να το μεταφράσουμε και ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ). Ο παραπάνω τρόπος υπολογισμού εκφράζει την συνολική εγχώρια παραγωγή μίας χώρας σε συνάρτηση με την συνολική εγχώρια κατανάλωση.¹⁹

Σχετικά με τη σχέση μεταξύ δημοσιονομικής πολιτικής και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, πολλές μελέτες έχουν βρει αποδείξεις για τη σύγκλιση των διδύμων

¹⁹ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” of the Greek economy»



ελλειμμάτων, αν και το μέγεθος της συσχέτισης διαφέρει. Οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν είναι διάφοροι όπως ο οικονομικός κύκλος το επίπεδο ανάπτυξης της εκάστοτε χώρας καθώς και το φορολογικό της σύστημα. Σύμφωνα με αυτό μέσω μιας πραγματικής και ουσιαστικής δημοσιονομικής εξυγίανσης είναι δυνατό να οδηγηθούμε σε ένα κλείσιμο της απόκλισης μεταξύ αποταμιεύσεων - επενδύσεων και συνεπώς να επιτευχθεί η μείωση των ελλειμμάτων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Σε χώρες οι οποίες αντιμετωπίζουν εξωτερικές ανισορροπίες, μία δημοσιονομική επέκταση είναι δυνατό αντί να ομαλοποιήσει να οξύνει το πρόβλημα. Σε μια άλλη διαφορετική προσέγγιση του θέματος η δημοσιονομική πολιτική δεν παίζει κανένα ή τουλάχιστον ένα εξαιρετικά μικρό ρόλο στην επίπτωση του ελάσματος των τρεχουσών συναλλαγών. Ακόμα παρατηρείται μια διπλή απόκλιση παρά ένα διπλό έλλειμμα, πράγμα το οποίο σημαίνει πως ένας κλονισμός του κρατικού ελλείμματος θα μπορούσε να παρουσιάσει μια βελτίωση στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, με την παράλληλη αύξηση των πραγματικών επιτοκίων η οποία με την σειρά τους θα οδηγούσε, σε ένα πλήθος από ιδιωτικές επενδύσεις και δια μέσου μιας πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας.

Στην περίπτωση της Ελλάδας η επιδείνωση του εξωτερικού ελλείμματος του ισοζυγίου συναλλαγών αντανακλά ένα αυξανόμενο χάσμα μεταξύ της εγχώριας ζήτησης και της παραγωγής. Με απλά λόγια η χώρα καταναλώνει περισσότερα από όσα παράγει. Σε όλη την διάρκεια της παραπάνω κατάστασης ο ιδιωτικός τομέας σε συνδυασμό με τον δημόσιο εναλλάσσονται για το ποιος θα είναι ο ηγέτης της λανθασμένης για την χώρα πορεία. Η σημερινή κρίση είναι το άμεσο αποτέλεσμα το οποίο αντανακλά το διπλό έλλειμμα, τόσο το δημοσιονομικό όσο και αυτό του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, και το διπλό χρέος, το δημόσιο δηλαδή και το εξωτερικό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το ποσοστό του ελλείμματος να παραμένει ε υψηλά επίπεδα πάνω από τα συμφωνηθέντα από την ευρωπαϊκή ένωση, έτσι για όλη την περίοδο είναι πάνω από το στόχο του 3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας. Έτσι κατέληξε μαζί με μία πραγματική «έκρηξη» του χρέους, όπου συνέβαλε στα τεράστια χρέη να έχει σήμερα μία μεγάλη αρνητική πρωτιά μέσα στην Ευρωπαϊκή ένωση με τα υψηλότερα ποσοστά χρέους.

Εν συγκρίσει με κάποιες άλλες χώρες με υψηλό χρέος εντός και εκτός της ζώνης του ευρώ όπως η Ιαπωνία και η Ιταλία, χώρες οι οποίες έχουν παρόμοια προβλήματα με τα εθνικά τους χρέη, τα οποία χρηματοδοτούνται κυρίως από την υψηλή σχετικά αποταμίευση, στην



περίπτωση της Ελλάδος οι αποταμιεύσεις δεν μπορούν να βοηθήσουν τα υψηλά επίπεδα του χρέους. Συνέπεια αυτού, είναι η ανάγκη για περαιτέρω αύξηση δανεισμού, δημιουργώντας ταυτόχρονα ένα σημαντικό εξωτερικό δημόσιο χρέος.

Την ίδια στιγμή ο ιδιωτικός τομέας της χώρας τείνοντας ολοένα να αυξάνει τις επενδύσεις αλλά και την κατανάλωση με ιδιαίτερα έντονους ρυθμούς ανάπτυξης, οδήγησε επίσης σε μία περαιτέρω μείωση των καταθέσεων. Ένας ιδιαίτερα αρνητικός συνδυασμός με τις ολοένα αυξανόμενες ζημιές λόγω της ανταγωνιστικότητας των διαθρωτικών παραγόντων, όπως για παράδειγμα η δυσλειτουργία των εγχώριων αγορών αλλά επίσης και ο διπλασιασμός του κόστους εργασίας ανά μονάδα από το μέσο όρο της ευρωζώνης, το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αυξήθηκε όλο το χρόνο ώσπου έφτασε τα επίπεδα ρεκόρ το έτος 2007 και το 2008. Έτσι η ανάγκη για εξωτερική χρηματοδότηση η οποία προκύπτει από την ανεπαρκή αποταμίευση της χώρας για την κάλυψη του χρηματοδότησης του αυξανόμενου ιδιωτικού χρέους, συνέβαλαν ακόμη περισσότερο στην εξωτερική συσσώρευση του εθνικού χρέους.

Πίνακας 9 : Το διπλό έλλειμμα και χρέος της χώρας κατά την διάρκεια 2000-2010 (Σε ποσοστό % του ΑΕΠ)

Έτος	Δημόσιο έλλειμμα	Δημόσιο χρέος	Σύνολο εθνικών αποταμ/εων	Σύνολο επενδ/ων	Ισοζύγιο τρεχ/σών συναλ/ών	Συνολικό εξωτερικό χρέος
2001	4,9	103,7	11,8	21,6	-7,2	76,7
2002	4,9	101,7	9,6	22,5	-6,5	91,8
2003	5,6	97,4	12,2	23,3	-6,6	93,9
2004	7,4	98,6	12,4	22	-5,8	101
2005	5,2	100	9,3	20	-7,5	114
2006	5,7	106,1	8,9	20,9	-11,1	120
2007	6,4	105,6	7,6	20,9	-14,2	136
2008	9,4	110,3	7,1	19,1	-14,3	151
2009	15,4	126,8	5	17,1	-11	171
2010	9,5	148		14,7	-10,5	

Πηγή: τράπεζα της Ελλάδος



7.3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΜΙΑ ΚΑΘΑΡΗ ΚΑΙ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΗ ΕΙΣΡΟΗ

Ένα ακόμα βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και παράλληλα το διαχωρίζει από τις άλλες κατηγορίες συναλλαγμάτων (αυτό του ταξιδιωτικού και το συνάλλαγμα από εξαγωγές) είναι τα εξαιρετικά οφέλη που προσφέρει στην ελληνική οικονομία.

Στην περίπτωση του ταξιδιωτικού συναλλάγματος για να επιτευχτεί η εισροή απαιτούνται δαπάνες για την εισαγωγή τεχνικού και άλλου εξοπλισμού από το εξωτερικό, δηλαδή εκροή συναλλάγματος προς το εξωτερικό, καθώς επίσης οι χρηματικές απαιτήσεις για την προβολή της χώρας μέσω των διαφημίσεων στο εξωτερικό.²⁰

Παρόμοια είναι και τα μειονεκτήματα στην περίπτωση του συναλλάγματος που προορίζεται στις εξαγωγές προϊόντων και μεταποίησης και ο λόγος δεν είναι άλλος από το ότι και στην περίπτωση αυτή το μεγαλύτερο μέρος του τεχνολογικού εξοπλισμού πράγμα απαραίτητο για την λειτουργία και παραγωγή της εγχώριας βιομηχανίας εισάγεται από το εξωτερικό. Στην περίπτωση όμως αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος, μιλάμε για καθαρή εισροή συναλλάγματος στην χώρα.

Στην ουσία η μοναδική εκροή συναλλάγματος που απαιτείται αφορά την λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό καθώς επίσης και το συνάλλαγμα που αποστέλλεται για την συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των εφοπλιστών. Θα πρέπει να αναφερθεί παρόλα αυτά πως η εκροή αυτή σε σχέση με την εισροή που πραγματοποιείται από την ναυτιλία είναι εξαιρετικά μικρή, σε ποσοστό αναλογεί σε λιγότερο από 1% του συνολικού ναυτιλιακού συναλλάγματός.

Επιπλέον το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό το χαρακτηρίζει μια σταθερότητα. Η ανελαστικότητα αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας επιβάλλει την ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας στα υποδείγματα της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης. Και

○ ²⁰ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy»



αυτό διότι οι εξελίξεις των εισπράξεων σε συνάλλαγμα από την ναυτιλία επηρεάζονται από δύο βασικούς παράγοντες, και είναι οι εξής:

α) Τον εγχώριο ρυθμό πληθωρισμού

Ένα βασικό μέρος του εισοδήματος της ναυτιλίας εισάγεται στην Ελλάδα με την μορφή συναλλάγματος και προορίζεται για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών που αφορούν κυρίως την συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των υπηρεσιών που παρέχονται από την ίδια την χώρα για λογαριασμό της ναυτιλίας. Ο εγχώριος πληθωρισμός όμως οδηγεί αναπόφευκτα σε αύξηση των υπηρεσιών ή σε μείωση αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών, με αποτέλεσμα τη αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα.

β) Την εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος

Σε περίπτωση μιας ενδεχόμενης υποτίμησης του νομίσματος, λόγω της ανελαστικότητας των δαπανών που καλύπτονται από το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, οδηγεί σε μια κάποια μείωση του κόστους παροχής των υπηρεσιών που η χώρα παρέχει καθώς και μείωση στο πραγματικό εισόδημα σε αυτούς τους οποίους εργάζονται στο εξωτερικό. Επίσης οι Έλληνες λόγω του ότι αμείβονται σε δολάρια ότι έχει να κάνει με το πραγματικό εισόδημα, ακόμα και με μικρότερο ποσό συναλλάγματος θα διατηρούν σε ίδιο επίπεδο την αγοραστική δύναμη στο εισόδημα τους.

Σημαντικός είναι ο παράγοντας της εμπορικής ναυτιλίας όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κατά πόσο επηρεάζει την ελληνική οικονομία. Παρακάτω παρουσιάζονται πίνακες όπου αναφέρεται η επιρροή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μας στο εμπορικό ισοζύγιο στο ισοζύγιο πληρωμών και τέλος στο ισοζύγιο υπηρεσιών, για τα τελευταία χρόνια.



7.4 ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η Ελλάδα είναι ένα έθνος το οποίο έχει παράδοση στην πλοιοκτησία, με ηγετική θέση τόσο μέσα στα όρια της Ευρώπης όσο και στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Λόγο αυτού η σημαντικότητα της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και ειδικότερα στις εξωτερικές ανισορροπίες παίζει σημαντικό ρόλο. Οι εισπράξεις από την ναυτιλία έχουν διαχρονικά περιορίσει το έλλειμμα του στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών, συμβάλλοντας σημαντικά στην ευημερία της χώρας.

Κατά την διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών, η οποία αποτέλεσε μία περίοδο υψηλών αποδόσεων για την παγκόσμια οικονομία καθώς και για το διεθνές εμπόριο. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπέρ αποδίδοντας σε ένα δύσκολο οικονομικό περιβάλλον κατάφερε να διατηρήσει μία ισχυρή θέση κατέχοντας το 17% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και παράλληλα μεταφέροντας το 16% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Διατηρώντας ταυτόχρονα ένα ισχυρό μερίδιο στην αγορά των νεότευκτων πλοίων κατά την ίδια χρονική περίοδο, μειώνοντας έτσι το μέσο όρο ηλικίας των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στην ελληνική σημαία και αυτών τα οποία είναι ελληνικών συμφερόντων. Ως επενδυτική κίνηση από πλευράς της ελληνικής ναυτιλίας, αυτό οδηγεί σε βελτίωση της ποιότητας το στόλου πράγμα απαραίτητο για την καλύτερη των μελλοντικών προοπτικών της.

Η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου αποτελεί το βασικό παράγοντα, το οποίο σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών των ναύλων παγκοσμίως, υπόσχεται μια συνεχή αύξηση των μελλοντικών εισπράξεων από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η χωρητικότητα λοιπόν του στόλου σε συνδυασμό με τους ναύλους θα αποτελέσουν τους βασικούς παράγοντες των συνολικών εσόδων της ναυτιλίας τα οποία θα κερδίσει από την ναυτιλιακή αγορά. Ένα μεγάλο μέρος της αύξησης αυτής, το οποίο αποκτήθηκε στο εξωτερικό από την ελληνική ναυτιλία, εισέρευσε στην χώρα.

Το μέγεθος της εισροής αυτής καθορίζεται μακροπρόθεσμα από τις γενικότερες εξελίξεις τόσο στις τιμές των ναύλων όσο και από τα ποσά από τα δάνεια που εκκρεμούν. Οι ναύλοι παίζουν βαρυσήμαντο ρόλο στην εισροή των εσόδων, ποσοστό το οποίο θα μεταφραστεί δια μέσου των καθαρών ποσών από τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιριών, έως



46% του συνόλου. Από την αντίπερα όχθη οι εκροές καθορίζονται από τις διαφοροποιήσεις στα ποσά των ανεξόφλητων δανείων.

Η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από τις εμπορικές τράπεζες καθώς και τα ανεξόφλητα δάνεια για την αποπληρωμή των επενδύσεων στην ναυτιλία, αποτελούν επίσης ένα κύριο παράγοντα σε ποσοστό 54% της εισροής των κερδών που προέρχονται από το εξωτερικό. Θα ήταν σωστό να αναφερθεί πως σε ποσοστό άνω του 95% των εσόδων από την εμπορική ναυτιλία, αποκτήθηκαν στο εξωτερικό από το διεθνές εμπόριο και την ποντοπόρο ναυτιλία.²¹

Το έτος 2007 επενδύθηκαν στη εγχώρια αγορά ένα μέρος των καθαρών εισόδων εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές, η σε ποσοστό περί το 1% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, σε διάφορους τομείς όπως οι κατασκευές αλλά και σε διάφορες δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με την ναυτιλία. ο ναυτιλιακός τομέας ο οποίος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας της χώρας είναι προσανατολισμένος στην διεθνή παραγωγή υπηρεσιών κρατώντας την ανταγωνιστικότητα σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Σε ακριβώς αυτό το σημείο η οικονομία της Ελλάδας δείχνει να μην μπορεί να ακολουθήσει άλλα ούτε και να παράσχει τα απαραίτητα μέσα στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Οι παραπάνω λόγοι λοιπόν οδηγούν στην αναγκαιότητα την ελληνική ναυτιλία να κάλυψη από μόνη της τους απαραίτητους παράγοντες που χρειάζεται για να λειτουργήσει και να επενδύσει σε κάποια νέα χωρητικότητα. Κλασικό παράδειγμα της παραπάνω καταστάσεως, αποτελεί το γεγονός ότι αν και η συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην χώρα στα έσοδα από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών ως οικονομική δραστηριότητα φέρνει την Ελλάδα στην πρώτη θέση μεταξύ των χωρών της ευρωζώνης, η συμβολή των διαφόρων άλλων κατηγοριών τα οποία σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολύ περιορισμένη. Κατά συνέπεια λόγω αυτών οι διασυνδέσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά περιορισμένες.

Αντίθετος, άλλες δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με την ναυτιλία αλλά και το τουρισμό είναι περισσότερο συνδεδεμένες με την υπόλοιπη οικονομία. Ο τομέας της

ο ²¹ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy»



τουριστικής βιομηχανίας καταλαμβάνει την δεύτερη θέση όσον αφορά τα καθαρά έσοδα τα οποία προσφέρει στην ελληνική οικονομία, με τις διασυνδέσεις όπου δημιουργούνται σε όλη την διαδικασία, δημιουργώντας έμμεση επίδραση στην οικονομία της χώρας, φθάνοντας βέβαια σε συνολική προσφορά το 17% του ΑΕΠ της χώρας. Το αντίστοιχο ποσοστό της ναυτιλίας ανέρχεται στο 4,2% αλλά υπολογίζοντας και την επίδραση των έμμεσων συναφών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας η συνολική συνεισφορά φτάνει το 6% του ΑΕΠ για την Ελλάδα.

Πίνακας 10 : Το ποσοστό της Ναυτιλίας σε σχέση με το ΑΕΠ της Χώρας

Έτη	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
% του ΑΕΠ	2,8	2,6	3	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,5
% του ισοζυγίου πληρωμών	38,9	39,3	45,7	73,9	56,3	34,9	31,4	32	28,1	33,6
% του εμπορικού ισοζυγίου	19,1	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	28,6
% του ισοζυγίου υπηρεσιών	45	37,2	44,7	51,2	54	53,8	61,8	65	59,1	61,1

Πηγή: τράπεζα της Ελλάδος

Από τον παραπάνω πίνακα ως αναφορά το ποσοστό που επηρεάζει η ναυτιλία το ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας παρατηρούμε πώς ξεκινάει το 2001 με ένα χαμηλό σχετικά ποσοστό της τάξεως του 2,8% αλλά στην συνέχεια αυτό αυξάνεται σταδιακά κάθε χρόνο φθάνοντας ένα ανώτατο όριο το 2005 με ποσοστό 4.3% στη συνέχεια παρατηρείται μια μικρή κάμψη για το 2006 και συνεχίζει με αύξηση φθάνοντας το μέγιστο σημείο το 2008 στο 4,7% πολύ μεγάλο ποσοστό την περίοδο εκείνη ήταν



πραγματικά μια από της καλύτερες χρόνιες για την ελληνική αλλά και γενικά την παγκόσμια ναυτιλία.²²

Από τα τέλη του 2008 αρχές του 2009 και έπειτα παρατηρούμε μια απότομη μείωση της τάξεως του 1,6% και φτάνει στο 3,1% του ΑΕΠ της χώρας. Αυτό είναι ένα από τα φυσικά επακόλουθα λόγω της οικονομικής κρίσης και την κρίση των τραπεζών στις Ηνωμένες πολιτείες της Αμερικής. Στο σημείο αυτό είναι σωστό να αναφερθεί πως σχεδόν όλες οι άλλες κρίσης που έχουν σημειωθεί στο παρελθόν (στο κόλπο του περσικού, διάφοροι πόλεμοι ανά τον κόσμο, κλείσιμο διώρυγας κ.τ.λ.) αποτελούσαν στοιχεία άκρως θετικά για την εμπορική ναυτιλία, λόγω του ότι επηρεάζονταν ανοδικά οι τιμές των ναύλων.

Στην προκειμένη όμως περίπτωση λόγω της σχέσης που υπάρχει μεταξύ της ναυτιλίας και των τραπεζών λόγω του ότι χάθηκε η εμπιστοσύνη πλέον προς αυτές άλλα και για άλλους λόγους βέβαια κυρίως εμπορικούς, επηρέασε ιδιαίτερα αρνητικά την ναυτιλία και συνεπώς μειώθηκε και το ποσοστό που αυτή επηρεάζει το ΑΕΠ.

Το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, ξεκινώντας με ένα πολύ καλό ποσοστό γύρο στο 38,9% αυξάνεται τόσο ώστε να φτάσει το 2004 στο εξαιρετικά υψηλό σημείο του 73,9% σχεδόν τα τρία τέταρτα του ισοζυγίου πληρωμών καλύπτεται από την εμπορική ναυτιλία.

Στην συνέχεια παρατηρούμε πως το ποσοστό αυτό μειώνεται το 2005 στο 56,3% και συνεχίζεται η μείωση αυτή μέχρι το 2007 που φτάνει στο 31,4% για τα επόμενα χρόνια παρατηρούμε μια αυξομείωση ανά το χρόνο. Το εμπορικό ισοζύγιο το 2001 ήταν στο 19,1% και μετά από μια μικρή μείωση το επόμενο στο 17,6% παρατηρούμε μια αύξηση τα επόμενα δύο χρόνια καταλήγοντας το 2005 στο 31,1%, τα επόμενα χρόνια μέχρι το 2010 μεσολαμβάνουν αυξομειώσεις με ένα μέσο όρο στο ποσοστό για τα έτη αυτά γύρο στο 25%. Τέλος στο ισοζύγιο υπηρεσιών η εμπορική ναυτιλία ξεκινά με 45% όπου αυτό μειώνεται άμεσα τον επόμενο χρόνο κατά 7,8% στην συνέχεια αυξάνεται πάλι και φτάνει πάλι σχεδόν στα αρχικά επίπεδα στο 44,7% η αυξητική αυτή τάση θα κρατήσει και για τα επόμενα 2 χρόνια όπου το 2006 θα μειωθεί το ποσοστό οριακά κατά 0,2% πηγαίνοντας στο 53,8%, έπειτα αυξάνεται για 2 έτη φτάνοντας στο ανώτατο σημείο στην δεκαετία με ποσοστό 65% για τα επόμενα χρόνια σταθεροποιείται γύρο στο 60%.

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“twin crisis” of the Greek economy»



Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνολικά το ισοζύγιο της εμπορικής ναυτιλίας σε όρους δισεκατομμυρίων. Αναγράφοντας τόσο τα κέρδη όσο και τις πληρωμές, νέες επενδύσεις στο κλάδο αλλά και οι πωλήσεις.

Πίνακας 11 : το ισοζύγιο της Εμπορικής ναυτιλίας

Δις ευρώ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ισοζύγιο Ναυτιλιακών Απολαβών	4,119	4,0655	5,143	7,918	8,306	8,2557	10,25	11,131	7,472	8,088
Έσοδα	8,451	7,997	8,9611	12,404	12,95	13,25	15,68	17,623	12,247	14,013
Πληρωμές	4,331	3,9915	3,8179	4,486	4,646	5,0245	5,247	6,4866	4,7897	5,925
Εμπορικό ισοζύγιο των ναυτιλιακών μεταφορών	2,161	0,4345	0,1365	0,1355	-0,723	-3,3905	-5,52	-4,7055	-3,357	-3,521
Πωλήσεις πλοίων	-	0,531	0,2605	1,2914	1,602	1,6318	2,275	1,582	0,7717	0,7986
Αγορές πλοίων	-	-0,961	-0,1242	-1,1558	-2,325	-50,233	-7,796	-6,2869	-4,129	-4,3199
Συνολικό κέρδος από την ναυτιλία	1,958	4,44	5,2796	8,0539	7,553	4,865	4,731	6,434	4,1151	4,567

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Το έτος 2001 είναι μία χρονιά όπου τα έσοδα είναι σχεδόν τα διπλά από τις πληρωμές συνεπώς με τα 8,451 δις έσοδα και πληρωμές 4,331 δις το ισοζύγιο απολαβών είναι γύρο στα 4,119 δις ευρώ. Το εμπορικό ισοζύγιο της χρονιάς είναι στα 2,161 δις, όσο για τις πωλήσεις πλοίων δεν υπάρχει τίποτα όσο και για τις επενδύσεις σε νέα. Έτσι η συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία για το έτος είναι στα 1,958 δις ευρώ.

Το επόμενο έτος δεν υπάρχει σημαντική διακύμανση στο ισοζύγιο των απολαβών έτσι κυμαίνεται στα 4,0655 δις ευρώ, λόγω της μικρής μείωσης τόσο στα κέρδη όσο και στις πληρωμές όπου είναι 7,997 δις και 3,9915 δις αντίστοιχα. Το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα 0,4345 δις, οι πωλήσεις των παλαιών πλοίων ξεκινάν και είναι στα 0,531 δις οι επενδύσεις θα μειωθούν παρόλα αυτά κατά 0,0961 και τέλος το συνολική πρόσοδος είναι στα 4,44 δις ευρώ. Το 2003 είναι αποτελεί έτος αφετηρία για μια σταθερά ανοδική πορεία της ναυτιλίας, τα κέρδη αυξάνονται στα 8,9611 και οι πληρωμές μειώνονται στα 3,8179 δις με

αποτέλεσμα το ισοζύγιο των απολαβών να είναι στα 5,143 δις ευρώ, το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα 0,1365 δις, οι πωλήσεις είναι στα 0,2605 και οι επενδύσεις συνεχίζουν αρνητικά στα -1,1558 δις και η συνολική πρόσοδος στα 5,2796 δις ευρώ. Το επόμενο έτος έχουμε μία σημαντική αύξηση των κερδών λόγω της καλής περιόδου για την τιμή των ναύλων, έτσι το ισοζύγιο των απολαβών αυξάνεται κατά 2,055 δις και φτάνει τα 7,918 με τα κέρδη να εκτοξεύονται στα 12,404 δις ευρώ οι πληρωμές και αυτές αυξάνονται στα 4,486 δις. Στις πωλήσεις παρατηρείται μια αξιοσημείωτη αύξηση και φτάνουν τα 1,2914 δις ευρώ, έτσι ο χρόνος κλείνει με την συνολική πρόσοδο στα 8,0539 δις ευρώ.²³

Η εξαιρετική αυτή περίοδος για την ναυτιλία θα συνεχιστεί με αλληπάλληλες μεγάλες αυξήσεις στα κέρδη και μια δυσανάλογα μικρή αύξηση στις πληρωμές, αυτό θα συνεχιστεί μέχρι το 2008 έτος που από πολλούς ανθρώπους του χώρου της ναυτιλίας έχει αποκαλεστεί χρυσή χρονιά για την ναυτιλία και πως δεν θα ήταν φυσικά αφού το ισοζύγιο απολαβών για έχει φτάσει στα 11,131 δις ευρώ και με τα κέρδη να έχουν εκτοξευτή πλέον στα 17,472 δις ευρώ όπου είναι ένα ιδιαίτερα μεγάλο ποσό, οι πληρωμές είναι στα 6,4866 δις το εμπορικό ισοζύγιο είναι στα -4,7055 δις οι πωλήσεις έχουν αυξηθεί και αυτές και είναι στα 1,582 δις ευρώ αν και η χρονιά όπου είχαν φτάσει στην κορυφή ήταν το 2007 με τις πωλήσεις πλοίων να είναι στα 2,2754 δις οι επενδύσεις είναι στο -6,2869 και τέλος το συνολικό κέρδος από την ναυτιλία είναι στα 6,434 δις ευρώ.

Το 2009 είναι μια χρόνια διόρθωσης για τον ισχυρό κλάδο της ναυτιλίας, και αυτό είναι φυσικό διότι μετά από μια διαρκή περίοδο ανόδου επέρχεται κάποια στιγμή και μια διόρθωση. Αυτό βέβαια οφείλεται σε διάφορους παράγοντες από την χώρο της ναυτιλίας, όπως η συνεχής αύξηση των εταιριών και κατ επέκταση των πλοίων που εισέρχονταν στην βιομηχανία όπου κάποια στιγμή θα οδηγούσε σε μια κατάσταση υπερπροσφοράς με αποτέλεσμα την μείωση των ναύλων γεγονός που θα οδηγούσε στην μείωση της τιμής του ναύλου, άλλα και έξω από αυτόν (βλέπε τραπεζική κρίση στην Αμερική). Έτσι για το έτος τα κέρδη μειώθηκαν κατά 5,376 δις και διαμορφώνονται πλέον στα 12,247 δις ευρώ παράλληλα μειώθηκαν και οι πληρωμές και είναι στα 4,7897 δις ευρώ το εμπορικό ισοζύγιο είναι στο -3,3569 η πωλήσεις των πλοίων όπως ήταν φυσικό μειώθηκαν κατακόρυφα και είναι πλέον στο 0,7717 δις και λόγω και αυτού του γεγονότος τα η

²³ Οικονομικό δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος Αθήνα Ιούλιος 2010



συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία παρόλα αυτά μειώθηκε μόλις 2,3289 δις και διαμορφώνεται πλέον στα 4,1151 δις ευρώ.

Τέλος ο πίνακας ολοκληρώνεται με το 2010 όπου μετά από την απότομη διόρθωση που πραγματοποιήθηκε στο προηγούμενο έτος είναι η σειρά να επανέλθουν οι δείκτες σε μια αυξητική ροπή έτσι το ισοζύγιο απολαβών αυξάνεται στα 8,088 δις ευρώ, τα κέρδη αυξάνονται και αυτά στα 14,013 δις ευρώ οι πληρωμές είναι επίσης στα 5,925 δις το εμπορικό ισοζύγιο βρίσκεται στο -3,521 δις μια αμυδρή αύξηση παρατηρείται στις πωλήσεις των πλοίων και είναι στα 0.7986 δις και ολοκληρώνοντας η συνολική πρόσοδος από την ναυτιλία για το έτος ήταν 4,567 δις ευρώ.

Στο τέλος της περιόδου που αναφέρθηκε παραπάνω, η αυξητική τάση των εξωτερικών ανισορροπιών, στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης καταδεικνύει τις εξαιρετικά αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τη χρηματοδότηση του μεγάλου ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών του οποίου έχει δημιουργηθεί αλλά και στο εξωτερικό χρέος. Η διαρκής και σχεδόν καθημερινή αύξηση του κινδύνου από τις αγορές όσον αναφορά τη βιωσιμότητα της συσσώρευσης του εξωτερικού χρέους, οδήγησε σε αύξηση των επιτοκίων και την δυναμική ανατροφοδότηση του ελλείμματος των τρεχουσών συναλλαγών και στη συσσώρευση χρέους. Σε χώρες με υψηλό χρέος που βασίζονται σε μεγάλο βαθμό από την εξωτερική χρηματοδότηση, η αύξηση των επιτοκίων στις αποδόσεις των κρατικών ομολόγων μπορεί να οφείλεται τουλάχιστον εν μέρει, στην αύξηση των ασφαλιστρών κινδύνου και όχι απαραίτητα λόγω της μείωσης των αποταμιεύσεων. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη σημασία του ασφάλιστρο κινδύνου σε σχέση με τις αποταμιεύσεις.

Οι διαφορές στις αποδόσεις των ομολόγων των διαφόρων χωρών εντός της ευρωπαϊκής ένωσης μπορούν να εξηγηθούν από μία σειρά παραγόντων οι οποίοι βασίζονται σε εκτιμήσεις οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τον πιστωτικό κίνδυνο (credit risk) τα ποσοστά της ρευστότητας αλλά και με τις αλλαγές αποστροφής του κινδύνου. Άλλοι παράγοντες οι οποίοι κρίνονται βαρυσήμαντοι αποτελούν οι αξιολογήσεις που έχουν να κάνουν με τον πιστωτικό κίνδυνο της χώρας, οι οποίες παράγονται με βάση τις προοπτικές που έχει μια χώρα, τα μακροοικονομικά μεγέθη, όπως για παράδειγμα το δημόσιο χρέος αλλά και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.



Ένας εξαιρετικά αρνητικός συνδυασμός υψηλού κινδύνου και μεγάλων ελλειμμάτων στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, δημιουργούν την τάση για ολοένα και μεγαλύτερες (αρνητικές) αποδόσεις στα κρατικά ομόλογα τους δια μέσου των δημοσιονομικών τους προβλημάτων των οικονομιών τους. Βάση εκτιμήσεων οι χώρες οι οποίες διατηρούν υψηλά ελλείμματα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών τους, το οποίο αυτό ορίζεται ως το μεγαλύτερο από το μέσο όρο μέσα στα όρια της ζώνης του ευρώ, βιώνουν μια αύξηση της τάξεως των 11 μονάδων βάσης στις αποδόσεις των κρατικών ομολόγων τους, επιπλέον επιδείνωση του ποσοστού του δημόσιου ελλείμματος

Μια κατάσταση σαν και αυτή μπορεί να έχει πρόσθετες επιρροές από την αγορά, όπου σύμφωνα με την οποία τα υψηλά ελλείμματα στα ισοζύγια τρεχουσών συναλλαγών, μπορεί να βάλουν σε περιπέτειες πρόσθετων προβλημάτων ως αναφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας των δημοσιονομικών μιας χώρας, χωρίς να τίθεται σε δεύτερη μοίρα η γενικότερη ανάπτυξη της. Αυτό μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα μια τάση για αύξηση των ασφαλιστηρίων κινδύνου και ταυτόχρονη αύξηση τόσο των κρατικών όσο και των ιδιωτικών ομολόγων. Ακόμα, αυτό έχει άμεσο αντίκτυπο στην επιβίωση του ιδιωτικού τομέα δια μέσου των εμποδίων που προκαλούν οι κατά τα άλλα απαραίτητοι φόροι.

Η δημοσιονομική πολιτική η οποία θα ακολουθήσει μια χώρα, στην χρονική περίοδο μετά την περίοδο της κρίσης, όπου η προσαρμογή των τρεχουσών συναλλαγών θα παίζει σημαντικό ρόλο στην επέκταση της. Έτσι μία ενδεχόμενη μείωση των επιτοκίων θα ήταν ως άμεσος αντίκτυπος λόγω της γενικότερης βελτίωσης των εξωτερικών παραγόντων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών σε συνδυασμό με την εισροή κεφαλαίων, λόγω του ότι η ζήτηση μπορεί να ικανοποιηθεί και με ξένα κεφάλαια.

Στην περίπτωση της Ελλάδος η οποία μπήκε σε πρόσφατα στο φαύλο κύκλο της οικονομικής κρίσης, όπου τα ιδιαίτερα υψηλά δημοσιονομικά ελλείμματα, το χρέος, η μεγάλη εξάρτηση από τον εξωτερικό δανεισμό, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα σχεδόν σε όλους τους επιχειρηματικούς τομείς, σε συνδυασμό με τον διαρκεί υψηλό πληθωρισμό (ο οποίος υπερέβαινε σχεδόν πάντα το μέσο όρο της ευρωζώνης) είναι κάποιιοι από τους παράγοντες οι οποίοι δημιουργούσαν μεγάλες ανησυχίες τόσο για την μακροχρόνιες δημοσιονομικές αλλά και εξωτερικές ανισορροπίες.



Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια με το κόστος δανεισμού από τις διεθνείς χρηματαγορές είναι μεγάλης ζωτικής σημασίας και αυτό διότι τα χαμηλά επιτόκια δανεισμού έχουν άμεσο αντίκτυπο την οικονομική ανάπτυξη, αντιθέτως στην περίπτωση όταν μία χώρα δανείζεται με υψηλά επιτόκια αυτό δυσχεραίνει εξαιρετικά την οικονομική της δραστηριότητα. Ένας ιδιαίτερα αρνητικός συνδυασμός επιδείνωσης των οικονομικών και παράλληλης αδυναμίας των πολιτικών δυνάμεων της χώρας για την εύρεση ουσιαστικών λύσεων και την λείπει των απαραίτητων μέτρων, πράγμα που συνέβη και σε άλλες χώρες της ευρωζώνης, οι αγορές αντέδρασαν τάχιστα με την αύξηση των μονάδων βάσης (spreads) των ελληνικών ομολόγων και με παράλληλες συνεχείς υποβαθμίσεις από όλους τους οίκους αξιολόγησης.²⁴

Η παραπάνω κατάσταση οδήγησε την χώρα στην απομόνωση από τις χρηματοπιστωτικές αγορές, λόγω της καταγραφής εξαιρετικά υψηλών μονάδων βάσης των ομολόγων, φτάνοντας σε δυσβάσταχτα όρια το κόστος δανεισμού. Έτσι δημιουργήθηκε η ανάγκη δραστικών μέτρων στήριξης για την αντιμετώπιση του προβλήματος δανεισμού. Συνεπώς όσο το πρόβλημα της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα διογκωνόταν, προκειμένου να μην οδηγηθεί η χώρα σε χρεοκοπία με τραγικές επιπτώσεις και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (domino effect) και την παράλληλη διατήρηση της θέσεως της Ελλάδας ως μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης, πραγματοποιήθηκε ένα αναγκαίο βήμα. Αυτό ήταν ένας διεθνής μηχανισμός στήριξης, ο οποίος δημιουργήθηκε σε συνδυασμό της ευρωπαϊκής ένωσης του διεθνή νομισματικού ταμείου (ΔΝΤ) και την ευρωπαϊκής κεντρικής τράπεζας (ΕΚΤ)

Τα διαρθρωτικά μέτρα τα οποία εμπεριέχονται στο μνημόνιο συνεννόησης με αυστηρούς κανόνες είναι μια προσπάθεια αλλαγών, στα χρόνια προβλήματα τα οποία οδηγούσαν σε ανισορροπίες σε εσωτερικές και εξωτερικές ανισορροπίες οι οποίες εκφράζονται στην κρίση του διπλού ελλείμματος. Οι διαρθρωτικές αλλαγές αυτές είναι απαραίτητες, για την επανάκτηση της εμπιστοσύνης των αγορών, προκειμένου να είναι σε θέση να βγει από την κρίση το συντομότερο δυνατό και να φτάσει το χρέος σε βιώσιμα επίπεδα και την παράλληλη μείωση των αναγκών εξωτερικής χρηματοδότησης. Ακόμα αποτελεί επείγουσα και επιτακτική ανάγκη να αποκατασταθεί η άμεση πρόσβαση στις αγορές

²⁴ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy»



ιδιωτικών κεφαλαίων για την χώρα αλλά και για τον ακρογωνιαίο λίθο της οικονομίας τον τραπεζικό κλάδο.²⁵

7.5 ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ-ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2000-2010

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα δεδομένα από τα οποία προκύπτουν ανάλογα το κάθε έτος, την τελευταία δεκαετία 2000 – 2010 τόσο οι πληρωμές όσο και οι εισπράξεις και τέλος το πως προκύπτει το τελικό σύνολο. Γίνεται αναφορά σε όλες θαλάσσιες μεταφορές, προσώπων αγαθών, cross trading, και οι λοιπές μεταφορές.

Πίνακας 12 : Εισπράξεις – Πληρωμές θαλασσιών μεταφορών 2000-2010

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Πληρωμές	3593,2	4331,71	3991,50	3817.87	4485,98	4646,9
προσώπων	6,4	12,94	18,18	7,07	6,84	5,2
αγαθών	200,9	274,42	184,49	153,41	188,06	192,3
cross trading	54,8	151,63	82,22	51,52	16,69	11,3
λοιπές υπηρεσίες	3331,1	3,892,71	3,706,62	3,605.87	4,274,39	4438
Εισπράξεις	8193,9	8451,44	7997,01	8961.1	12404,2	12953
προσώπων	47,4	67,05	100,76	66,8	76,1	96,1
αγαθών	98,2	118,13	51,94	43,8	51,4	34,3
cross trading	7096,2	7312,31	7,318,15	8,448.1	11,828,6	12692
λοιπές υπηρεσίες	952,2	942,51	526,16	402,5	448,2	130,6
Σύνολο έτους	4600,7	4119,73	4005,5	5143.3	7918,3	8306,1
προσώπων	41	54,11	82,58	59,7	69,2	90,9
αγαθών	-102,8	-156,29	-132,55	-109,6	-136,6	-158
cross trading	7041,4	7,160,29	7,235.93	8,396.5	11,811,9	12680,7
λοιπές υπηρεσίες	-2378,9	-2,9502	-3,18046	-3,2033	-3,8262	-4307,5

Ποσά σε εκατ. Ευρώ

- ο ²⁵ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy»



Έτος	2006	2007	2008	2009	2010
Πληρωμές	5024,5	5426,7	6484,6	4789,7	3485,8
προσώπων	5,3	5,4	11,1	14,2	10,3
αγαθών	179,8	204,9	221,7	176,9	103,8
cross trading	15,5	11,9	24,9	42,9	25,1
λοιπές υπηρεσίες	4823,9	5201,6	6226,9	4555,8	3346,6
Εισπράξεις	13280,2	15678,6	17623,6	12261,7	8391,4
προσώπων	73,5	99	114,4	82,2	42,3
αγαθών	38,4	65,5	62,9	43,2	21,4
cross trading	13029,2	15392,4	17323,1	12008,7	8273,1
λοιπές υπηρεσίες	138,9	121,4	123,2	127,6	54,6
Σύνολο έτους	8255,7	10251,9	11139	7472	4905,6
προσώπων	68,2	93,6	103,3	68	32
αγαθών	-141,5	-139,4	-158,8	-133	-82,4
cross trading	13014	15380,6	17298,2	11965,8	8248
λοιπές υπηρεσίες	4685	-5080,1	-6103,7	-4428,2	3291,9

Ποσά σε εκατ. Ευρώ

Πηγή: τράπεζα της Ελλάδος

Το εναρκτήριο έτος 2000 οι πληρωμές διαμορφώθηκαν στα 3593,3 εκατ. ευρώ και οι εισπράξεις στα 8193,9 εκατ. έτσι το σύνολό ήταν θετικό. Πιο συγκεκριμένα για τις μεταφορές των προσώπων οι πληρωμές ήταν 6,4 εκατ. και οι εισπράξεις στα 47,4 άρα τα καθαρά ήταν 41 εκατ. οι μεταφορές αγαθών 200,9 εκατ. και οι ανάλογες εισπράξεις 98,1 εκατ. συνεπώς ο χρόνος έκλεισε αρνητικά στα -102,8 εκατ. ευρώ, για το cross trading οι πληρωμές ήταν 54,8 και οι εισπράξεις 7096,2 και το σύνολο ήταν στα 7041,4 εκατ. ευρώ όπου αποτέλεσαν και το βασικό παράγοντα για να κλείσει θετικά το ισοζύγιο για συγκεκριμένο έτος και τέλος οι λοιπές υπηρεσίες ήταν 3331,1 οι πληρωμές και οι εισπράξεις 952,2 εκατ., ευρώ συνεπώς και εδώ έχουμε αρνητικό πρόσημο στα -2378,9 εκατ. ευρώ.

Το 2001 οι συνολικές πληρωμές αυξάνονται στα 4331,71 εκατ. και οι εισπράξεις επίσης στα 8451,44 εκατ., πιο συγκεκριμένα για τις μεταφορές προσώπων απαιτήθηκαν 12,94 εκατ. και οι εισπράξεις ήταν 67,05 στο 54,11 το σύνολο. για τα αγαθά οι πληρωμές ήταν



274,42 εκατ. και 118,13 συνεπώς σε αυτή την περίπτωση είχαμε αρνητικό σύνολο - 156,29. Για το cross trading απαιτήθηκαν 151,63 εκατ. και οι ανάλογες εισπράξεις έφτασαν τα 7312,31 εκατ. άρα το συνολικό ήταν 7160,68 εκατ. και τέλος οι λοιπές υπηρεσίες οι πληρωμές του για το έτος ήταν 3892,71 και οι εισπράξεις 942,51 εκατ. άρα το σύνολο αρνητικό κατά 2950,20 εκατ. ευρώ.

Οι πληρωμές το επόμενο έτος θα μειωθούν στις 3991,50 και οι εισπράξεις επίσης στα 7997,01 εκατ. και έτσι για το 2002 θα διαμορφωθούν ως εξής οι πληρωμές προσώπων στα 18,18 εκατ. και οι εισπράξεις 100,76 εκατ. άρα 82,58 στο σύνολο για τα αγαθά 184,49 και 51,94 με το συνολικό να κινείται αρνητικά στα -132,55 εκατ. ως αναφορά το cross trading οι πληρωμές είναι 82,22 για το έτος και οι εισπράξεις 7318,15 εκατ. και οι για τις λοιπές υπηρεσίες οι πληρωμές είχαν μια μικρή μείωση στα 3706,62 και οι ανάλογες εισπράξεις ήταν μόλις 526,16 εκατ. ευρώ μεγάλη η διαφορά με αρνητικό πρόσημο στα -3180,46 εκατ. ευρώ. Το επόμενο έτος επίσης έχουμε μια μείωση στις πληρωμές σε σχέση με το προηγούμενο έτος και έτσι διαμορφώθηκαν στα 3817,87 αλλά οι ανάλογες εισπράξεις διαμόρφωσαν αύξηση στα 8961,1 εκατ. ευρώ άρα το σύνολο του έτους έκλεισε στα 5143,3 εκατ. ευρώ.

Πιο συγκεκριμένα οι πληρωμές από τις μεταφορές προσώπων ήταν 7,07 εκατ. και οι εισπράξεις 66,8 στο συν 59,7 εκατ. ευρώ, για τα αγαθά οι πληρωμές ήταν για το έτος στα 153,41 εκατ. και εισπράξεις 43,8 εκατ. αρνητικό το σύνολο λοιπόν για αυτό το έτος, για το cross trading απαιτήθηκαν μόλις 51,52 εκατ. ευρώ και οι εισπράξεις έφτασαν τα 8448,1 εκατ. ευρώ και τέλος οι λοιπές υπηρεσίες χρειάστηκαν 3605,87 εκατ. και εισπράχθηκαν 402,5 εκατ. άρα στο -3203,3 το σύνολο για το έτος.

Το 2004 είναι μια σημαντική χρονιά διότι έχουμε την πρώτη έντονη αύξηση τόσο στις εισπράξεις όσο βέβαια και στις πληρωμές, όπου οι πρώτες φτάνουν τις 12404,2 εκατ. ευρώ και οι πληρωμές να αυξάνονται στα 4485,98 εκατ. Πιο συγκεκριμένα οι πληρωμές από τις μεταφορές προσώπων ήταν 6,84 εκατ. και οι εισπράξεις στα 76,1 εκατ. άρα το σύνολο ήταν θετικό στα 69,2 εκατ. για τα αγαθά χρειάστηκαν 188,69 εκατ. και εισπράχθηκαν μόλις 51,4 εκατ. άρα εδώ είναι αρνητικό το πρόσημο στα -136,6 εκατ. ευρώ για το cross trading χρειάστηκαν μόλις 16,69 εκατ. και κερδήθηκαν 11828,6 εκατ. ευρώ άρα στο συνολικό είναι θετικό στα 11811,9 εκατ. ευρώ και τέλος για τις λοιπές υπηρεσίες οι πληρωμές ήταν 4274,39 και οι εισπράξεις 448,2 εκατ. άρα εδώ είναι αρνητικό το αποτέλεσμα του συνόλου στα -3826,3 εκατ. ευρώ.



Και για το 2005 παρατηρούμε μια διατήρηση στην αύξηση των εισπράξεων μικρότερη βέβαια, έτσι οι εισπράξεις για το έτος θα ανέρθουν στα 12953 εκατ. ευρώ, αντιθέτως οι πληρωμές θα μειωθούν στα 4646,9 εκατ. συνεπώς θα έχουμε αύξηση και στο σύνολο όπου θα διαμορφωθεί πλέον στα 8306,1 εκατ. ευρώ. Πιο συγκεκριμένα στο έτος για τις μεταφορές προσώπων απαιτήθηκαν 5,2 εκατ. και εισπράχθηκαν 96,1 οπότε 90,9 εκατ. τα καθαρά, για τις μεταφορές των προσώπων ήταν 192,3 και 34,3 εκατ. ευρώ. Για το cross trading οι πληρωμές ήταν 11,3 και οι εισπράξεις 12692 εκατ. ευρώ άρα στα 12680,7 τα καθαρά κέρδη τέλος οι λοιπές υπηρεσίες είχαν αρνητικό σύνολο -4307,5 εκατ. με τις εισπράξεις στα 130,6 και τις πληρωμές στα 4438, εκατ. ευρώ.

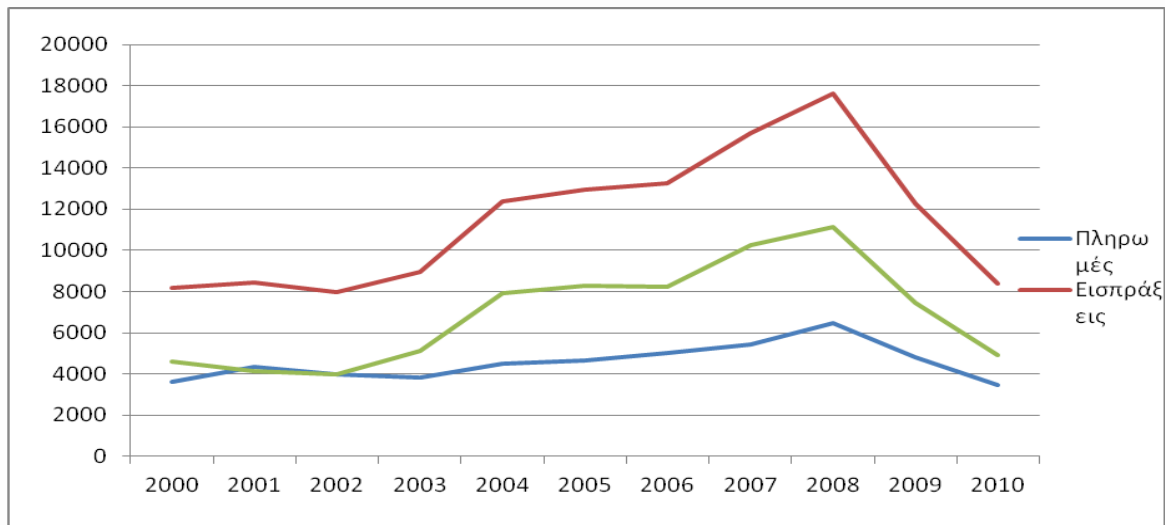
Το 2005 αποτελεί μια χρονιά η οποία δεν έχει μεγάλες διακυμάνσεις πιο συγκεκριμένα, οι πληρωμές αυξήθηκαν ελαφρώς και επέκταση οι μεταφορές προσώπων στα 5,3 εκατ. ενώ οι πληρωμές μειώθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος στα 73,5 εκατ. έτσι το σύνολο διαμορφώθηκε στα 68,2 εκατ. για τις μεταφορές αγαθών χρειάστηκαν 179,8 εκατ. και κερδήθηκαν μόλις 38,4 εκατ. άρα στα -141,5 εκατ. το σύνολο, για το cross trading οι πληρωμές ήταν 15,5 εκατ. και οι εισπράξεις 13029,9 εκατ. τέλος για τις λοιπές υπηρεσίες τα ποσά ήταν 4823,9 και 138,9 εκατ. αντίστοιχα και το σύνολο τους αρνητικό στα -4685 εκατ. ευρώ.²⁶

Η έντονη αυξητική τάση τόσο των εισπράξεων όσο και των πληρωμών σε μικρότερη κλίμακα θα συνεχιστεί και για τα επόμενα δύο έτη. Όπου οι εισπράξεις θα φτάσουν στο ανώτατο σημείο των 17623,6 εκατ. ευρώ και 6484,6 εκατ. οι πληρωμές αντίστοιχα. Πρωταγωνιστικό ρόλο στον καθορισμό των αποτελεσμάτων είναι το cross trading με τις απαιτούμενες πληρωμές στα 24,9 και τις ανάλογες εισπράξεις στα 17323,1 εκατ. ευρώ συνεπώς τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 17298,2 εκατ. ευρώ. οι υπόλοιπες κατηγορίες δεν επηρέασαν ιδιαίτερα τα αποτελέσματα, όπου το σύνολο των πληρωμών ήταν στα 6484,6 εκατ. και οι εισπράξεις στα 17623,6 εκατ. άρα το σύνολο των καθαρών κερδών διαμορφώθηκε στα 11139 εκατ. ευρώ.

²⁶Οικονομικό δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος Αθήνα Ιούλιος 2010



Διάγραμμα 8 : εισπράξεις – πληρωμές από την Εμπορική Ναυτιλία



Από το σημείο αυτό κα έπειτα μέχρι τα τρέχοντα στοιχεία τα αποτελέσματα είναι όλο και πιο μειωμένα, με το σύνολο των εισπράξεων να διαμορφώνεται στα 12261,7 εκατ. ευρώ και το σύνολο των πληρωμών στα 4789,7 εκατ. ευρώ και συνεπώς το έτος να κλείνει με μείωση στα καθαρά κέρδη κατά 3667 εκατ. από το προηγούμενο έτος δηλαδή στα 7472 εκατ. ευρώ. Η τάση για μείωση των κερδών συνεχίζεται και μέχρι τα τελευταία δεδομένα που έχουμε στην διάθεση μας και αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό, λόγω του ότι η ναυτιλία αποτελεί μια από τις βαριές βιομηχανίες της Ελλάδας και βασική πηγή εισροής συναλλάγματος για την χώρα.

7.5.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στην σημερινή κρίση χρέους με την οποία είναι αντιμέτωπη η Ελλάδα σήμερα ο ρόλος της ναυτιλίας στην επιλύσει του προβλήματος είναι κάτι παραπάνω από σημαντικός, διότι μπορεί να συμβάλει σε πολλά σημεία της προσπάθειας της διαδικασίας προσαρμογής της χώρας.

Οι χώρες κράτη μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης με μεγάλα ποσοστά εξωτερικών ελλειμμάτων πιθανότατα να αντιμετωπίσουν περεταίρω δυσκολίες για την χρηματοδότηση τα ολοένα αυξανόμενα επίπεδα χρέους, και αυτό διότι δεν είναι σε θέση λόγω της κοινής νομισματικής πολιτικής να βασιστούν σε μια προσαρμογή της συναλλαγματικής τους ισοτιμίας τόσο για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας τους όσο και για την επανάκτηση της θέσης τους στο τομέα των εξαγωγών. Ειδικά στην περίπτωση της Ελλάδας η εξωτερική ακαθάριστη ανάγκη χρηματοδότησης λόγω της



διπλής κρίσης, έχει πλέον φτάσει σε μη βιώσιμα επίπεδα και είναι αδύνατο να καλυφθεί. Έτσι δια μέσου ενός πολυετούς προγράμματος, πρέπει να επιτευχτεί η μείωση κάλυψης αναγκών μέσω της εξωτερικής χρηματοδότησης ως ένα μέρος της διαδικασίας προσαρμογής του εξωτερικού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Στην προσπάθεια αυτή, οι εισπράξεις από τη εμπορική ναυτιλία, λόγω της φύσης του μεγέθους της αλλά και της ανεξαρτησίας της από την εγχώρια κατάσταση, συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη του στόχου του προγράμματος προσαρμογής και επίσης να μειώσει το μήκος του αναγκαίου χρόνου στη διαδικασία προσαρμογής.



Η προσαρμογή του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών, αναπόφευκτα θα οδηγήσει σε αρνητικές συνέπειες για στον κρατικό προϋπολογισμό. Η διαδικασία προσαρμογής σημαίνει μια περίοδο αποπληθωρισμού που μπορεί να παραταθεί για ένα χρονικό διάστημα ως αναφορά την προσαρμογή των τιμών, τη χαμηλότερη ανάπτυξη και μείωση των φορολογικών εσόδων. Οι Εισπράξεις από την εμπορική Ναυτιλία, με τη μείωση του εξωτερικού ελλείμματος, μπορεί να αποκαταστήσει τη δημοσιονομική βιωσιμότητα, χωρίς να μειωθεί περαιτέρω η οικονομική ανάπτυξη. Με τον τρόπο αυτό μπορεί να συμβάλει άμεσα και έμμεσα στη διόρθωση των διπλού ελλείμματος.²⁷

Οι εισπράξεις της Ναυτιλίας, μπορούν να προσφέρουν κάποια περιθώρια ελιγμών για τις κατάλληλες προσπάθειες της πολιτικής της χώρας με στόχο να ξεπεραστεί η σημερινή κρίση. Καταρχήν Με τη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών που σηματοδοτούν την ικανότητα της χώρας να μπορεί να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις της στους ξένους δανειστές, και ταυτόχρονα την μείωση του κινδύνου της χώρας στην έκθεση να μην επιτύχουν οι δημοσιονομικοί στόχοι των πολιτικών επιλογών. Μαζί με άλλες οικονομικές παραμέτρους, που δημιουργούν τα δημοσιονομικά περιθώρια της χώρας, που καθορίζουν την κατάλληλη πολιτική απάντηση στην οικονομική κρίση καθώς

- ²⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy»



και την ικανότητα να τρέξει μια δημοσιονομική πολιτική, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των δημοσίων οικονομικών της. Το ακαθάριστο δημόσιο χρέος και το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, είναι οι κυριότεροι παράγοντες που περιλαμβάνονται στο σύνθετο δείκτη δημοσιονομικής προσαρμογής που ποικίλλει ευρέως μεταξύ των κρατών μελών, γεγονός που αντικατοπτρίζει τις διαφορές στο περιθώριο για δημοσιονομικούς ελιγμούς και σύμφωνα με την ανάγκη διαφοροποίησης της δημοσιονομικής πολιτικής.

Σπουδαίος παράγοντας της οικονομίας της χώρας αποτελεί η μείωση των πιέσεων που δέχονται από τον δανεισμό τους σε συνδυασμό με τον ταυτόχρονο περιορισμό της ρευστότητας τους, λόγω του αποκλεισμού της χώρας από τις χρηματοπιστωτικές αγορές. Στο σημείο αυτό έρχεται η ναυτιλία όπου με την εισροή των εσόδων επηρεάζει εξαιρετικά θετικά το όλο σύστημα της ρευστότητας των εγχώριων τραπεζών.

Σε συνθήκες μείωσης της ανταγωνιστικότητας της χώρας σήμερα και του γενικότερου δύσκολου επιχειρηματικού περιβάλλοντος που επικρατεί, το οποίο επιδεινώνεται από την ιδιόζουσα κρίση χρέους, και τις πολιτικές προσαρμογής, ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας ξέχωρα από τις συνθήκες που επικρατούν στο εσωτερικό της χώρας παραμένει ανταγωνιστικός σε διεθνές επίπεδο. Έχοντας καθιρύσει για μεγάλο χρονικό διάστημα μια ηγετική και ισχυρή ανταγωνιστική θέση στο τομέα των παγκόσμιων ναυτιλιακών μεταφορών, επωφελούντο και πάλι από την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου παράλληλα. Όπου όπως προκύπτει φαίνεται να είναι ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας ο οποίος αύξησε τα έσοδα από την εξαγωγή υπηρεσιών, αλλά με μία πολύ σημαντική διαφορά, χωρίς να επηρεάζει της εισαγωγές καλύπτοντας τα απαραίτητα για την λειτουργία της παραγωγής της από το εξωτερικό. Έτσι παρά της στέρησης κάποιων σημαντικών διασυνδέσεων με την υπόλοιπη οικονομία της χώρας, και πολλές έμμεσες επιπτώσεις σε άλλους παραγωγικούς τομείς, οι εισπράξεις από την ελληνική εμπορική ναυτιλία βγήκαν κερδισμένες από τις διεθνείς ανταγωνιστικές αγορές, απαρτίζοντας ένα πολύ σημαντικό παράγοντα περισσότερο από ποτέ, και ταυτόχρονα μια πηγή διόρθωσης των εξωτερικών ανισορροπιών

Τα κέρδη που αποκτήθηκαν από την εμπορική ναυτιλία στο εξωτερικό και εν συνεχεία εισρεύσανε ελληνική οικονομία, μπορεί να εκφραστεί ως μια ένδειξη εμπιστοσύνης προς τις ενδεχόμενες προοπτικές βιωσιμότητας της εθνικής οικονομίας. Μέσα στον υψηλό βαθμό αβεβαιότητας που αντιμετωπίζει το τελευταίο καιρό η χώρα, το εύθραστο οικονομικό περιβάλλον και την γενικότερη στάση και αντίληψη την οποία διατηρούν οι αγορές, σχετικά με την ικανότητα της χώρας να καταφέρει να ξεπεράσει την οικονομική κρίση, τα έσοδα από την ναυτιλία μπορεί να αποτελέσουν παράγοντα ζωτικής σημασίας για να αναστραφεί η αρνητική στάση και παράλληλα αποκατάσταση της εμπιστοσύνης για μια θετική μελλοντική πορεία και προοπτική της χώρας. Αυτή η ζωτικής σημασίας επίδραση της εμπιστοσύνης, μπορεί να έχει θετικές επιπτώσεις ακόμα και για τις αξιολογήσεις των οίκων αξιολόγησης ως αναφορά την διαβάθμιση του κινδύνου της χώρας, επηρεάζοντας θετικά τα ιστορικά υψηλά επιτόκια δανεισμού.



Όσο η έκρηξη της οικονομίας της Κίνας διατηρεί ηγετικό ρόλο στην έξοδο της παγκόσμιας οικονομίας και συνάμα του παγκόσμιου εμπορίου, τα υψηλά ποσοστά της ναυτιλίας θα ανακτηθούν και πάλι, δημιουργώντας εξαιρετικά θετικές προοπτικές για την εμπορική ναυτιλία. παρά το γεγονός ότι ένας πραγματικά μεγάλος αριθμός νέας παραγωγικής ικανότητας εισέρχεται σιγά-σιγά στην μέσα στην αγορά, οι ναύλοι παρόλα αυτά τείνουν να ανακτήσουν και να προσεγγίσουν κατά μέσο όρο τα επίπεδα που είχαν την προ κρίση περίοδο. Η γεωγραφική κατανομή αλλά και ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου, φαίνεται να ενισχύουν τις καλές προοπτικές των εσόδων από την εμπορική ναυτιλία.

Οι προοπτικές αυτές είναι πιο αισιόδοξες στην περίπτωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας η οποία αποτελεί την μεγαλύτερη δύναμη τόσο μέσα στα όρια της ευρωπαϊκής ένωσης όσο και παγκόσμια. Στις τάσεις αυτές αντικατοπτρίζεται η σημαντική αύξηση των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για το έτος 2010 κατά ποσοστό 14%, ύστερα από μία έντονη πτώση τα προηγούμενα δύο έτη. Ακόμα πρέπει να αναφερθεί πως είναι σημαντική η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας η οποία παρείχε ένα τέτοιο ποσοστό, είναι ο μοναδικός τομέας της ελληνικής οικονομίας όπου βγήκε κερδισμένος από την παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη.

Η σημασία του γεγονότος αυτού αποκτά ακόμα μεγαλύτερη αξία, αν αναλογιστεί κάποιος, ότι η χώρα αντιμετωπίζει την χειρότερη κατάσταση από οικονομική κρίση του πολέμου. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία τον τελευταίο καιρό έχει επενδύσει ένα μεγάλο ποσό σε νέα χωρητική ικανότητα, έτσι παραμένει ο ηγέτης της αγοράς με ποσοστό πάνω από 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενισχύοντας και διατηρώντας σε πολύ υψηλά επίπεδα την ανταγωνιστικότητας της. Η αύξηση σύμφωνα με τον δείκτη Clarkson ως αναφορά την τιμή των ναύλων, αντανακλάται λιγότερο στην αύξηση των εσόδων από την ναυτιλία, και συνάμα με χρονική καθυστέρηση περίπου δύο μηνών.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η εισροή των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία, είναι μόνο μέρος του συνόλου που αποκτήθηκαν στο εξωτερικό στην παγκόσμια αγορά. Η εισροή εσόδων της ελληνικής ναυτιλίας, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν από την τράπεζα της Ελλάδα, υποτιμά το ελληνικό μερίδιο στην αγορά. Αυτό αντανακλά μυστικότητα όσον αφορά τον κύκλο εργασιών ναυτιλίας που είναι θρυλικό, όταν η Δανία παράγει το ίδιο με κύκλο εργασιών με ποσοστό 2,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αποκαλύπτει επίσης το ανεκμετάλλευτο δυναμικό και παρέχει χώρο για την ανάληψη δράσης από τις κατάλληλες πολιτικές, με στόχο να αυξηθεί η εισροή των εσόδων της ναυτιλίας και αντιμετώπιση των σημερινών ανισοροπιών.



8 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Συγκρίνοντας το επίπεδο των εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με την εξέλιξη των ναύλων παρατηρείται πως η άνοδος των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές συνδέεται άμεσα με την αύξηση των ναύλων, όπως αυτή προσδιορίζεται από το Clarksea Index. Πιο συγκεκριμένα την περίοδο 2000-2008, η μέση ετήσια αύξηση. Πράγμα το οποίο παρατηρούμε στο παρακάτω διάγραμμα 9. Οι ναύλοι για την περίοδο ήταν 9% ενώ παράλληλα των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές ανήλθε σε 18%. Πιο συγκεκριμένα για την χρονική περίοδο 2004-2008, όπου και καταγράφηκαν ιστορικά υψηλά επίπεδα στις τιμές των ναύλων, η μέση ετήσια αύξηση των τιμών τους ήταν 12%, και των καθαρών εισπράξεων 23%.

Πίνακας 13 : Μακροοικονομικά μεγέθη των θαλασσιών μεταφορών

Καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000 - 2008	2000 - 2003	2000 - 2004
Ως % επί του ΑΕΠ	3,4	2,8	2,6	3	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,8	2,9	4,3
Ως % του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών	43,3	38,9	39,3	45,7	73,9	56,3	34,9	31,4	32	28,1	40	41,9	39,4
Ως % του εμπορικού ισοζυγίου	21	19,1	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	24,3	20,1	26,4
Ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες	52,8	45	37,2	44,7	51,2	54	53,8	61,8	65	59,1	53,1	44,5	57,4
Ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών	110	109,5	114,7	110,7	104,5	108,8	112,6	111,8	112,8	115,3	110,5	111,1	110,3

Πηγή : τράπεζα Ελλάδος

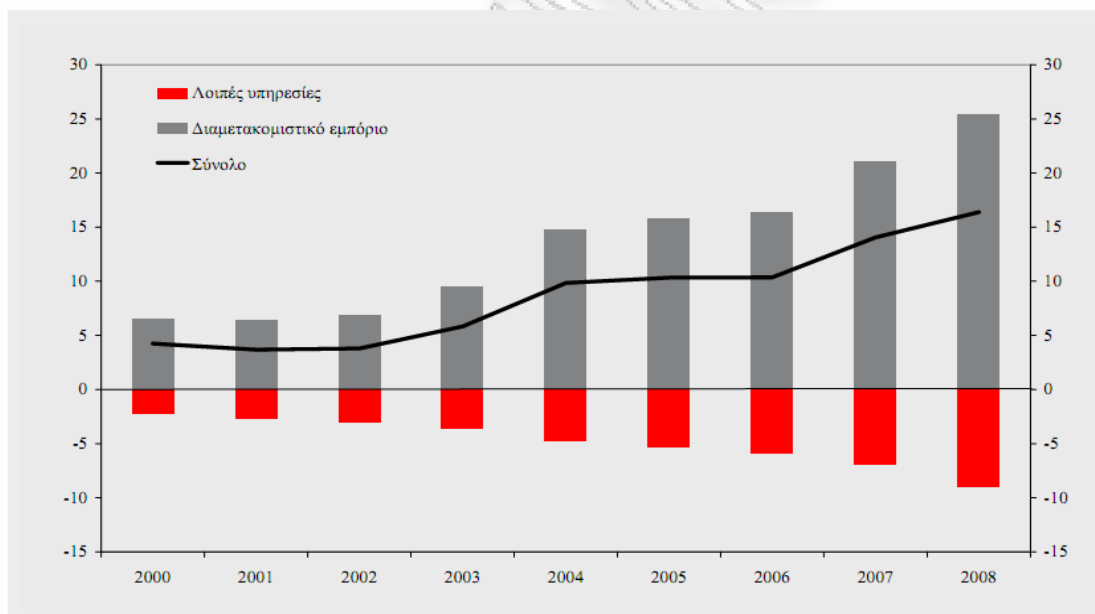
Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως το έτος 2009 λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, οι ναύλοι σημείωσαν πτώση κατά 63% και οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές κατά 40% σε σύγκριση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2008.

8.1 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στο σημείο αυτό θα πραγματοποιήσουμε μια αξιολόγηση των εισπράξεων από υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών , και πιο συγκεκριμένα οι παρακάτω υψίστης σημασίας παράμετροι :

- Το επίπεδο των ναύλων στις διεθνής ναυλαγορές
- Το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου

Διάγραμμα 9 : Δομή Ισοζυγίου Θαλάσσιων υπηρεσιών

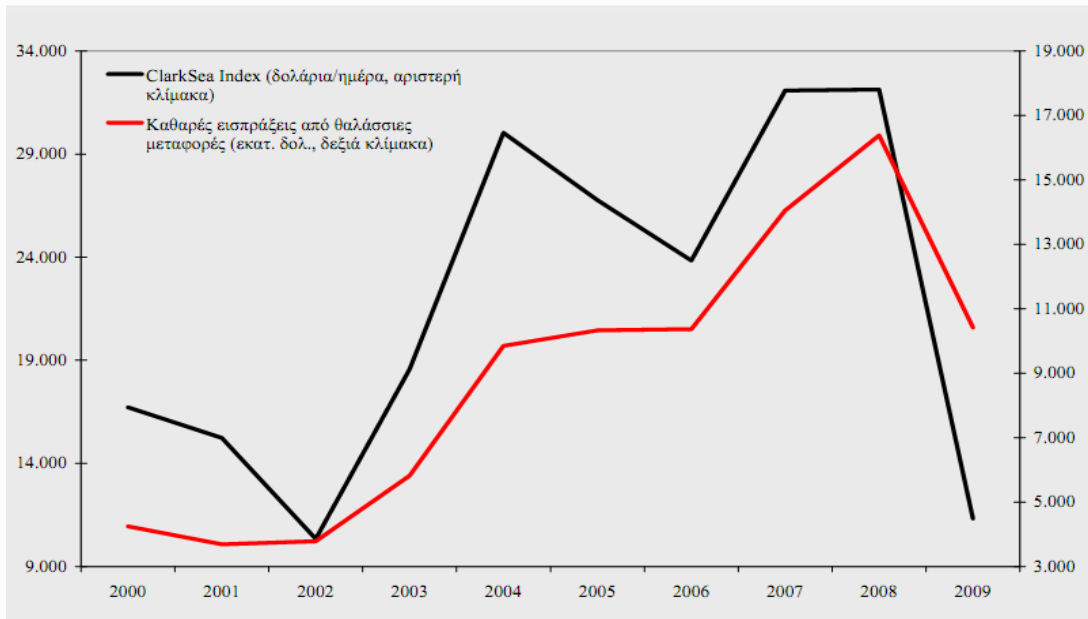


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το σύνολο περιλαμβάνει επιπλέον τις εισπράξεις από και τις πληρωμές για υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών και προσώπων, οι οποίες, λόγω του μικρού μεγέθους τους, δεν εξαφανίζονται ξεχωριστά στο διάγραμμα.



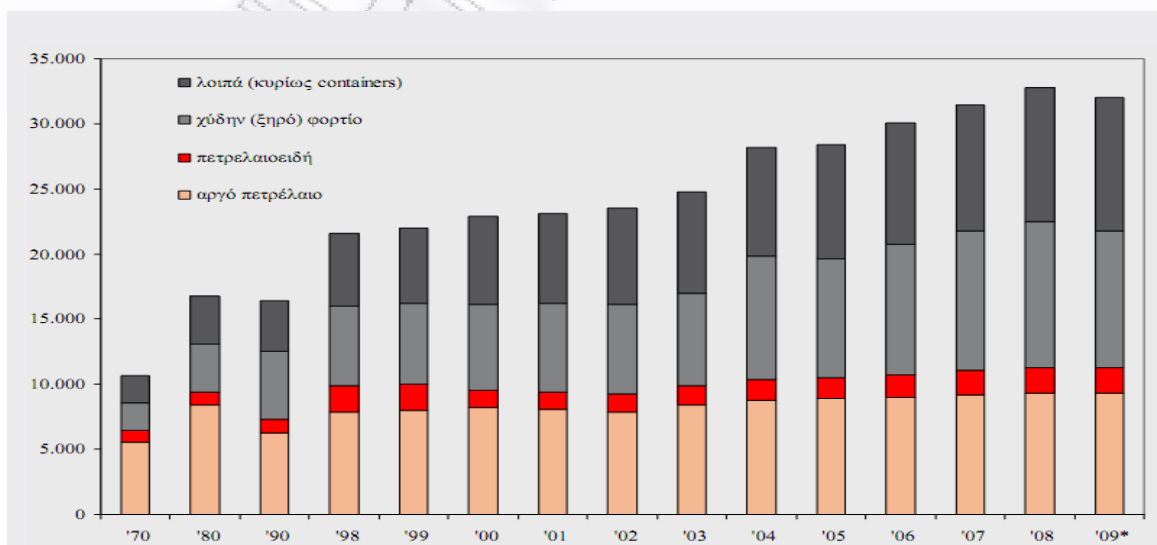
Διάγραμμα 10 : Καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές



Πηγή : Clarkson index και τράπεζα της Ελλάδος

1. Ναυλαγορά

Την περίοδο 2000-2008, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου που διεκπεραιώνεται δια θαλάσσης(σε τονομύλια) ανήλθε σε 4,6%. Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής των χύδην-ξυρών φορτίων (όπως είναι το σιδηρομετάλλευμα, και ο άνθρακας και τα σιτηρά) ανήλθε σε 6,8% και των εμπορευματοκιβωτίων σε περίπου 5,3%. Αντίθετα, σχετικά μικρός ήταν ο ετήσιος ρυθμός για τα αργού πετρελαίου και ανήλθε σε 1,6%. **Διάγραμμα 11: Η εξέλιξη του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης.**

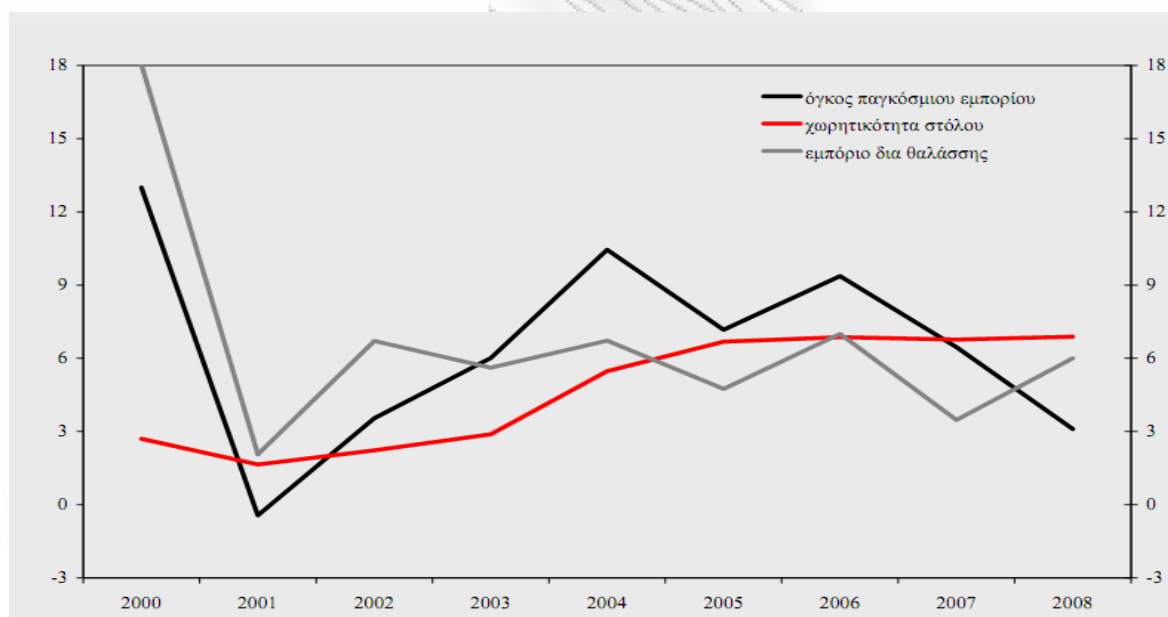


Από την πλευρά της προσφοράς, ο παγκόσμιος στόλος αυξανόταν με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως την περίοδο 2002-2005 (βλέπε διάγραμμα 12). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με συγκυριακούς παράγοντες, συνετέλεσε στην περαιτέρω ανισορροπία μεταξύ προσφερόμενων και ζητούμενων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία οφείλονται τα ιστορικός χαμηλά επίπεδα ναύλων που σημειώθηκαν (πρωτίστως στο κλάδο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτιού).

2. Ελληνόκτητος στόλος

Η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών των τελευταίων ετών παγκόσμιος και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε κα από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες (βλ πίνακα 13). Ρυθμός μεταβολής όγκου παγκόσμιου εμπορίου, εμπορίου δια θαλάσσης και χωρητικότητας παγκόσμιου στόλου

Διάγραμμα 12 : Ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές



Πηγή: ΔΝΤ, UNCTAD, Clarkson Research services

Clarkson Research Services, Autumn 2009



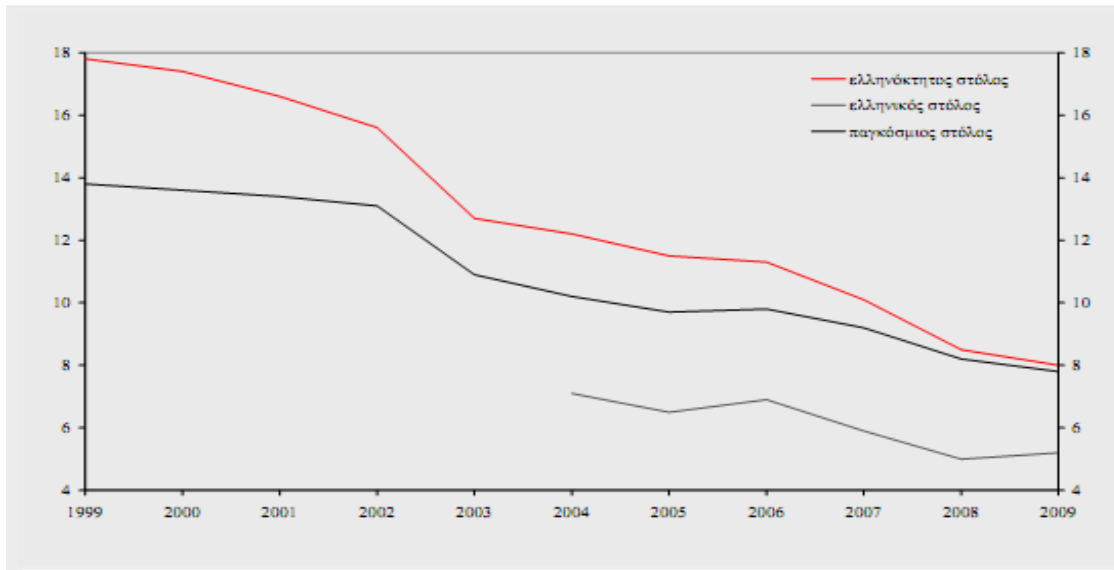
Πίνακας 14 : Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) Σε εκατομμύρια ευρώ

Έτη	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	4.440	5.279,60	8.053,90	7583,1	4.865,20	4.731,40	6.434,10	4.115,10
Εμπορικό Ισοζυγίου Θαλάσσιων Μεταφορών	434,5	136,3	135,6	-723	-3.390,50	-5.520,30	-4.705	-3.356,90
εξαγωγές πλοίων (πωλήσεις)	531	260,5	1291,4	1602,2	1631,8	2275,4	1582	771,7
εισαγωγές πλοίων (αγορές)	96,5	124,2	1.155,80	2.325,20	5.022,30	7.795,70	6.286,90	4.128,60
Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών	4005,5	5143,3	7918,3	8306,1	8.255,70	10.251,70	11.139	7.472,00
Εισπράξεις	7997	8961,1	12404,2	12953	13.280,20	15.678,50	17623,6	12.261,70
Πληρωμές	3991,5	3817,9	4486	4646,9	5.024,50	5.426,80	6484,6	4.789,70

Η διαδικασία ανανέωσης του ελληνικού στόλου συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμιση του όπως αυτό αποτυπώνεται στην μείωση της μέσης ηλικίας του. Συγκεκριμένα, ενώ το 1999 η διαφορά της μέσης σταθμισμένης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου από αυτή του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στα 4 έτη, σήμερα είναι οριακή και ανέρχεται μόλις σε 3 μήνες (διάγραμμα 13). Αξίζει να σημειωθεί ότι η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου ήταν 5,2 έτη το πρώτο τρίμηνο του 2009, δηλαδή σημαντικά μικρότερη από εκείνη τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνόκτητου στόλου.



Διάγραμμα 13 : Μέση ηλικία ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου



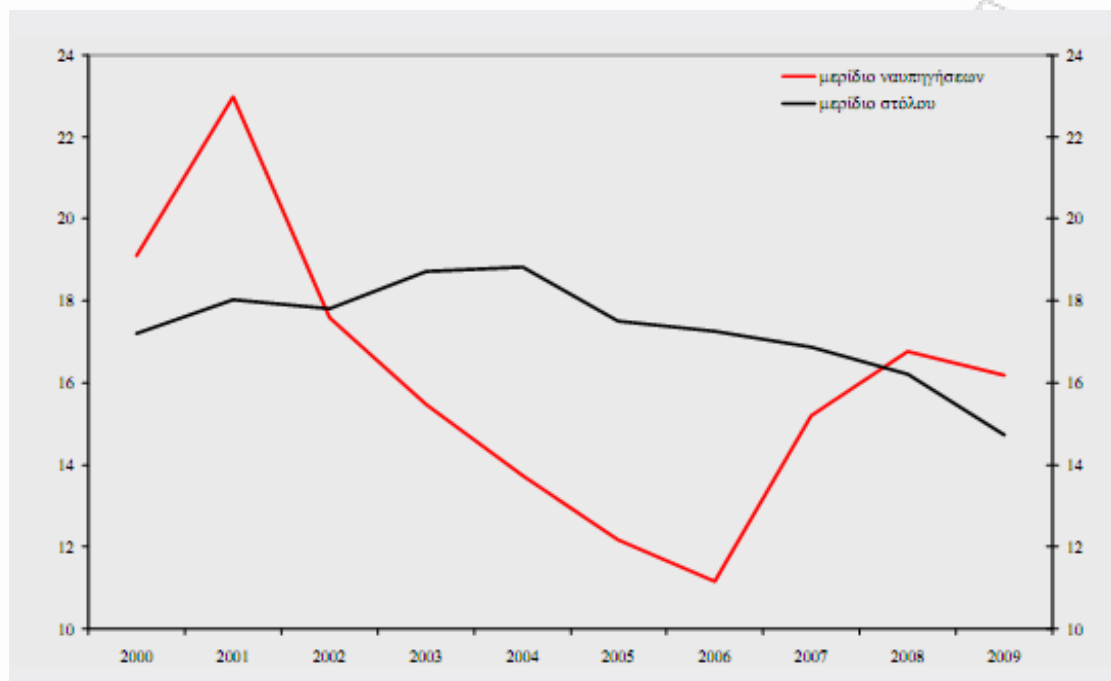
Την δεκαετία 2000-2009, ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχούσε στο 17% του παγκόσμιου, αν και διαχρονικά παρατηρείται μείωση του μεριδίου του. Συγκεκριμένα, ο ελληνόκτητος στόλος (ως ποσοστό του παγκόσμιου) εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση στους κλάδους των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (24% του παγκόσμιου συνόλου) και των πετρελαιοφόρων (21%), ενώ υπολείπεται σημαντικά στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (6%).

Πίνακας 15 : Μεριδίο ελληνόκτητου εν ενεργεία και υπό κατασκευή στόλου(Ως ποσοστό % των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών, με βάση τη χωρητικότητα dwt)

Έτη	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ελληνόκτητος εν ενεργεία	17,2	18	17,8	18,7	18,8	17,5	17,3	16,9	16,2	14,7
Ελληνόκτητος υπό ναυπήγηση	19,1	23	17,6	15,5	13,8	12,2	11,2	15,2	16,8	16,2

πηγή: Lloyds Registry faiplay

Διάγραμμα 14 : Το μερίδιο ελληνόκτητου στόλου και ναυπηγήσεων ως ποσοστό των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών



πηγή: Lloyds Registry - fairplay

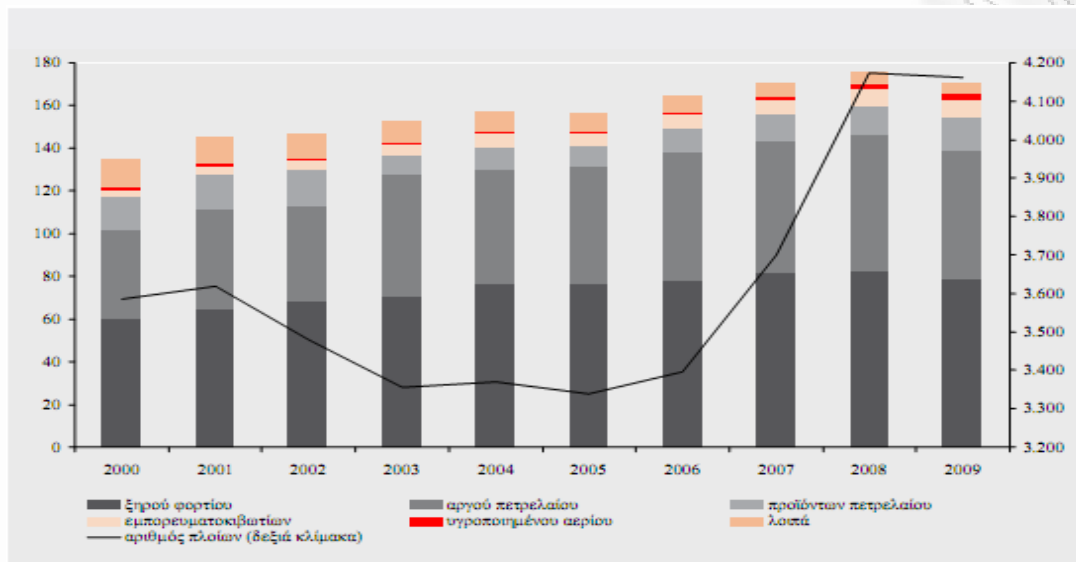
Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί στο μικρότερο μέγεθος παραγγελιών για νέα πλοία - ως ποσοστό του παγκόσμιου παραγγελιών- συγκριτικά με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου. Δηλαδή, κάθε έτος (από το 2002 μέχρι το 2008) το μερίδιο των υπό κατασκευή ελληνόκτητων πλοίων ήταν μικρότερο από το μερίδιο των ενεργεία ελληνόκτητων πλοίων. Από το 2008 όμως και μετά, το μερίδιο του υπό κατασκευή ελληνόκτητου στόλου ήταν μεγαλύτερο από αυτό του εν ενεργεία. Το γεγονός αυτό εξηγεί και την αναμενόμενη ανάκαμψη του μεριδίου της ελληνόκτητης ναυτιλίας από το 2011 κα εξής.

Αναφορικά με την δομή του ελληνόκτητου στόλου, τα πλοία μεταφοράς χύδην – ξυρού φορτίου αποτελούν το 47% και τα πετρελαιοφόρα το 35% αυτού, χωρίς να έχουν σημειωθεί σημαντικές μεταβολές των εν λόγω μεριδίων στην διάρκεια της εξεταζόμενης δεκαετίας. Αντίθετα, το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς εμποροκυβωτιδίων (container vessels) στο σύνολο του ελληνόκτητου διπλασιάστηκε από το 2,4% το 2000 σε 4,9% το 2009, κατά αντιστοιχία με την μεταβολή του μεριδίου των πλοίων container στον παγκόσμιο στόλο. Το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων του πετρελαίου, μετά τα σημαντική μείωση που κατέγραψε το 2003 (κατά 5,5 εκατοστιαίες μονάδες), επανέκαμψε και πλέον αντιστοιχεί στο 9,3% του στόλου. Συνολικά, την



περίοδο 2000-2009, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,6% ενώ υπό ελληνική σημαία κατά 1,1%.

Διάγραμμα 15 : Δομή Ελληνόκτητου Στόλου (σε εκατ. dwt)



Πηγή : τράπεζα της Ελλάδος

8.2 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο πιο συχνά χρησιμοποιούμενος τρόπος για να υπολογίσει το μερίδιο ενός εξαγωγίμου προϊόντος στην παγκόσμια οικονομία είναι ο λόγος των εξαγωγών – εισπράξεων από το προϊόν ή την υπηρεσία προς το σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών- πληρωμών. Στην περίπτωση όμως των εισπράξεων και πληρωμών από/για υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών, τα σχετικά στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνεπώς, με βάση τα σχετικά μεγέθη για τις υπηρεσίες μεταφορών, την περίοδο 2000-2006 το μερίδιο των ελληνικών υπηρεσιών μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία ανέρχεται στο 2,3%, έχοντας σημειώσει τη μέγιστη τιμή του το 2004 (βλ πινάκα 15).

Παράλληλα όμως το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας μπορεί να προσεγγιστεί μέσω της μεταφορικής ικανότητας βάσει της χωρητικότητας (σε όρους dwt), σε συνδυασμό με τον όγκο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών (σε όρους τόνων-μιλίων- ton-mile's). Συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι ο ελληνόκτητος στόλος μετέφερε το 2008 άνω του 15% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Η πτώση από το 18,2% το 2003 σε 15,3% το 2008 μπορεί να αποδοθεί στην καθυστέρηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών να προβούν σε παραγγελίες νέων πλοίων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω.



Πίνακας 16 : Διαχρονική εξέλιξη του μεριδίου των ελληνικών μεταφορών και της ελληνικής ναυτιλίας επί των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2000 - 2008
Μερίδιο Ελληνικών Μεταφορών	1,9	2	1,9	2,2	2,7	2,5	2,4	2,4	2,4	2,3
Μερίδιο Ελληνόκτητης Ναυτιλίας	17,3	17,5	17,6	18,2	18,1	17	16,7	16,4	15,3	17,1

Πηγή: ΟΟΣΑ, ΔΝΤ, UNCTAD

Η σημαντική αυτή απόκλιση μεταξύ των παραπάνω δύο εναλλακτικών μεθόδων υπολογισμού του μεριδίου των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών συνδέεται με την δομή της παγκόσμιας ναυτιλίας, ιδίως με την δραστηριοποίηση της μέσω υπεράκτιων (offshore) εταιριών. Παράλληλα όμως αποτελεί ένδειξη των πιθανών αποτελεσμάτων που θα είχε μια εθνική στρατηγική για την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών και εταιριών παροχής επικουρικών προς αυτές υπηρεσιών, καθώς και για τη δημιουργία ναυτιλιακής συστάδας (maritime cluster).

8.3 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που καταγράφονται στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας ανέρχονται σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης των 27. Συγκεκριμένα, στο σύνολο της ΕΕ-27, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1%, ενώ στην Ελλάδα υπερβαίνουν το 6%. Το 2007, η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις στην ΕΕ-27 (23,1 δισεκατομμύρια ευρώ), ακολουθούμενη από την Γερμανία (19,5 δισ. εκ. Ευρώ) και την Ελλάδα (15,7 δισεκ. ευρώ).

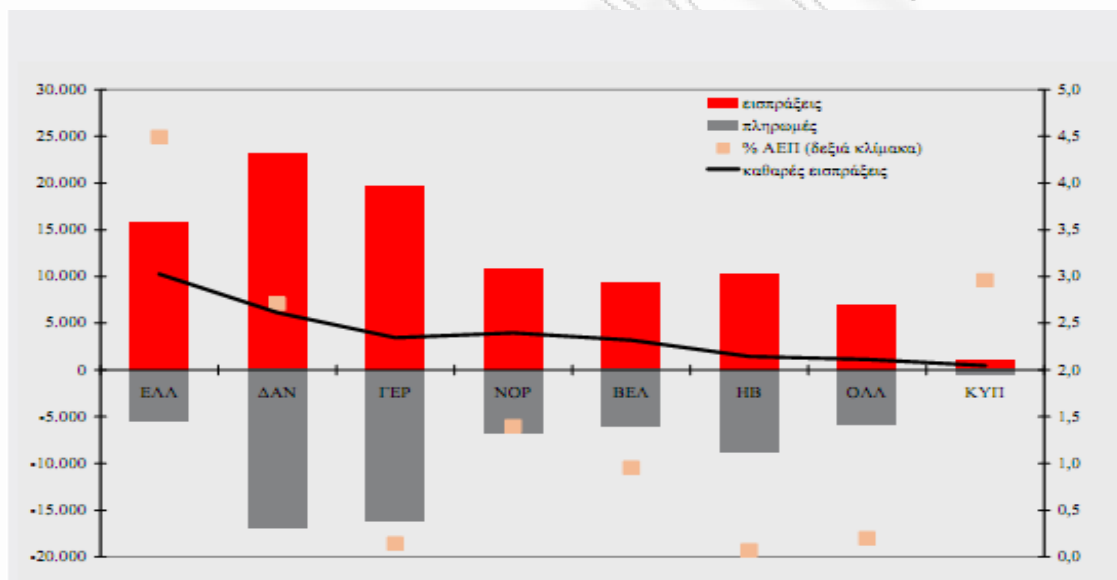
Ως ποσοστό όμως του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για την Δανία διαμορφώθηκαν στο 10,2% και στην Γερμανία στο 0,8% (λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας) και για την Ελλάδα στο 6,9%. Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών ως



ποσοστό του ΑΕΠ ήταν σημαντικές στην Ελλάδα (4,5%), στην Δανία (2,7%), στην Κύπρο (3,0%) και στην Νορβηγία (1,4%), ενώ για την ΕΕ-27 διαμορφώθηκαν μόλις στο 0,1% το 2007. Το 2007, το 99% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα προέρχονταν από τις μεταφορές αγαθών.²⁸

Σε αντίστοιχο επίπεδο διαμορφώθηκαν οι μεταφορές και στην Δανία, ενώ στην Γερμανία και στην Σουηδία ανήλθαν σε περίπου 92%. Το αντίστοιχο μέγεθος για το σύνολο των χωρών της ΕΕ-27 ήταν 85%. Αντίθετα, στην περίπτωση της Κύπρου, περίπου το 64% των εισπράξεων προήλθε από λοιπές υπηρεσίες, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος ήταν για την Ιταλία 45% την Ολλανδία 26% και το Βέλγιο 28%.

Διάγραμμα 16 : Ισοζύγιο Θαλασσίων μεταφορών έτους 2007 (σε εκατ. ευρώ)



Πηγή : Eurostat και Τράπεζα της Ελλάδος

Οικονομική ανάλυση προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών

Από την οικονομική ανάλυση προέκυψε ότι το επίπεδο των ναύλων και το υπόλοιπο των πιστώσεων προς το κλάδο της ναυτιλίας αποτελούν στατιστικά σημαντικούς

²⁸ National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2009



προσδιοριστικούς παράγοντες των εισπράξεων από την παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών για διαμετακομιστικό εμπόριο. Συγκεκριμένα:

i. Ο συντελεστής μετάδοσης (pass through rate) των μεταβολών των τιμών των ναύλων στις εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών είναι της τάξεως του 43% με χρονική υστέρηση έως δύο μήνες. Δηλαδή μια μεταβολή του δείκτη clarksea index κατά 10% το μήνα t θα οδηγήσει σε μεταβολή κατά 4,3% των σχετικών (ακαθάριστων) εισπράξεων τους μήνες $t+1$ και $t+2$. Συνεπώς, τόσο η άνοδος όσο και η πτώση των ναύλων αντικατοπτρίζονται στις εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών με χρονική υστέρηση έως δύο μήνες και μικρότερη ένταση από αυτή των ναύλων.

ii. Η ελαστικότητα των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές ως προς το υπόλοιπο των πιστώσεων προς το κλάδο της ναυτιλίας είναι της τάξεως του 74%. Η εισαγωγή του υπόλοιπου των πιστώσεων των εγχώριων τραπεζών προς τη ναυτιλία στην εξίσωση που εκτιμήθηκε αποτελεί μια προσεγγιστική μεταβλητή (proxy variable) και αποσκοπεί στον έλεγχο της δυναμικής την οποία δημιουργεί για τις εισπράξεις του ισοζυγίου πληρωμών από θαλάσσιες μεταφορές η ανάπτυξη των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών που συνδέονται με την χρηματοδότηση της ναυτιλίας, καθώς η χορήγηση δανείων αυξάνει το μέρος των ναύλων που διακανονίζεται μέσω των ελληνικών τραπεζών. Σύμφωνα με τη πιο πάνω εκτίμηση μια αύξηση των πιστώσεων κατά 10% θα αυξήσει τις εισπράξεις κατά 7,4%. Ακριβώς αυτή η υψηλή τιμή της ελαστικότητας αντανακλά το ότι αυξάνεται διαρκώς το μέρος των εισπράξεων ναύλων που διακανονίζεται μέσω των ελληνικών τραπεζών, λόγω των δανείων που έχουν χορηγήσει στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στο πλαίσιο της ανανέωσης του Ελληνόκτητου στόλου. Εκτιμάται όμως ότι με την ολοκλήρωση των προγραμμάτων ναυπήγησης νέων πλοίων και ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, η προαναφερθείσα ελαστικότητα θα μειωθεί.



9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Καταλήγοντας, διαπιστώνουμε ότι η ναυτιλία αποτελεί έναν ζωτικής σημασίας οικονομικούς τομείς και πόλους έλξης κεφαλαίων από το εξωτερικό. Μαζί με τον τουρισμό αποτελεί μία από της «βαριές βιομηχανίες» της χώρας, όπου τείνει χρόνο με το χρόνο να μειώνεται η δύναμη της, ως αναφορά την απόδοση της για την ελληνική οικονομία. Μια σειρά λανθασμένων πολιτικών έχουν οδηγήσει στην σημερινή άσχημη κατάσταση, όπου επί της ουσίας ο μεγάλος χαμένος δεν είναι άλλος από την Ελληνική οικονομία. Διότι η ναυτιλία ως μια οικονομική δραστηριότητα, καθαρά διεθνούς χαρακτήρα επιχειρεί (και διαπρέπει) εκτός συνόρων. Επί δεκαετίες η ελληνική ναυτιλία πετυχαίνει υψηλές διεθνείς επιδόσεις, με βασική κινητήρια δύναμη τις διοικητικές ικανότητες και τα επιχειρηματικά προτερήματα των φορέων της. Δηλαδή προτερήματα όπως η εξωστρέφεια, η διορατικότητα, η μεθοδική και εμπνευσμένη αξιολόγηση των εκάστοτε δεδομένων και, προπαντός, η ρεαλιστική χάραξη και η ευέλικτη υλοποίηση επιχειρηματικών σχεδίων, με βασικό γνώμονα και πυξίδα την αμεσότητα προσαρμογής στην εκάστοτε οικονομική συγκυρία. Για κάθε επιχείρηση, σε οποιονδήποτε κλάδο δραστηριότητας, οι ικανότητες αυτές είναι θεμελιώδεις για την επιτυχή αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αξιοποίηση των ευκαιριών.

Η ελληνική ναυτιλία όντας, ο πιο εξωστρεφής και δυναμικός τομέας της οικονομίας μας, αποτελεί έναν τομέα του οποίου η πρόοδος και η ανάπτυξη δεν βασίστηκαν σε κρατικές ενισχύσεις, αφού με τις δικές του και μόνο δυνάμεις πρωτοπορούσε ανέκαθεν σε αυτό που ονομάζουμε σήμερα «παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας». Με τις εξαιρετικές ικανότητες τις οποίες διαθέτει, σε κάθε οικονομική συγκυρία όπου απαιτείται ιδιαίτερη διαχείριση για την αντιμετώπιση της, η ελληνική ναυτιλία στα τόσα χρόνια επιτυχημένης πορείας στο διεθνές επιχειρείν, έχει την γνώση αλλά και την εμπειρία να δώσει τις σωστές λύσεις. Ενώ η Ελλάδα συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί το 17% του παγκόσμιου στόλου. Και οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών καλύπτουν περίπου το ένα τέταρτο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, εκεί οφείλεται η παράμιλλη διεθνής θέση της εμπορικής ναυτιλίας μας και η σημαντική συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας, στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.



Η κατάσταση αυτή αποτελούσε μέχρι πρότινος την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας με άμεσο αντίκτυπο την ελληνική οικονομία δια μέσου του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο απλόχερα πρόσφερε στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Και αυτό διότι το έτος 2009 (με την έναρξη της οικονομικής κρίσης από την Αμερική) και έπειτα, αποτέλεσε την αρχή της χειρότερης οικονομικής κατάστασης από το 1930. Το χρηματοπιστωτικό σύστημα καθώς και η παγκόσμια οικονομία θα βρεθεί αντιμέτωπη με την επιδείνωση των χρηματοπιστωτικών αγορών καθώς και η επιδείνωση στην πραγματική οικονομία αλληλεπιδρούν με τρόπο ιδιαίτερα μη παραγωγικό. Η επίδραση αυτή βοηθά την καλλιέργεια ενός πρωτόγνωρα αρνητικού κλίματος και αβεβαιότητας, καταστάσεις οι οποίες συντηρούν τα ήδη αρνητικά αποτελέσματα της κρίσης.

Η κρίση των προηγμένων οικονομιών η οποία ξεκίνησε όπως προαναφέρθηκε από την Αμερική έχει πλέον επηρεάσει και τις αναδυόμενες οικονομίες οι οποίες αποτελούσαν μέχρι πρότινος το καύσιμο της παγκόσμιας οικονομίας. Συνεπώς λόγω της δραματικής μείωσης της ζήτησης από τις προηγμένες οικονομίες για νέες εισαγωγές επηρεάζονται οι αναδυόμενες οικονομίες και σαν φυσικό επακόλουθό της παραγωγικής διαδικασίας της οποίας μέρος αποτελεί και η μεταφορά των προϊόντων, είναι και η κάμψη της εμπορικής ναυτιλίας. Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε πως, επί της ουσίας τα άμεσα οφέλη για την ελληνική οικονομία και τις εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών μπορούν να προκύψουν μέσω της προσέλκυσης νέων ναυτιλιακών εταιριών στην χώρα ή της διεύρυνσης των σχετιζόμενων με την ναυτιλία δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής συστάδας (maritime cluster). Καθώς επίσης και με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της συστάδας των ελληνικών τραπεζών που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλιακής πίστης (maritime finance cluster).



A. ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

A.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003
- Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη 2^η έκδοση 2006
- Γ.Π. Βλάχος «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2007
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος , «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” –“ twin crisis” of the Greek economy», Τμήμα ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστήμιου Πειραιώς , 2011
- Γ. θεοτοκάς Ναυτιλία και επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα
- Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής Αθήνα Ιούλιος 2010
- Οικονομικό δελτίο Alpha Bank, Οκτώβριος, 2009
- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Γ.Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 1997
- Περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τεύχος 118 04/2009
- Περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τεύχος 119 03/2009
- Υπουργείο οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ΥΠΟΙΑΝ, Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής πολιτικής(Γ.Γ.Ν.Π.) Δελτίο τύπου , Απρίλιος 2010
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο τύπου, Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, Ιανουάριος 2012



- Ναυτικό επιμελητήριο της Ελλάδος, πανεπιστήμιο Πειραιώς, διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική οικονομία. Ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επάνδρωσης του Ελληνικού πλοίου, Πειραιάς, Δεκέμβριος 2005

A.2 ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- BRS Annual Review, Shipping and Shipbuilding Markets, 2010
- Clarkson Research Services, Autumn 2009
- BRS Annual Review 2010, Shipping and Shipbuilding Markets
- John Platsidakis, Piraeus : The hub of shipping Knowledge, 2006
- World marine Markets, οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος
- Petrofin bank Research, April 2011
- De langen Peter w. , the performance of seaport ousters, 2003
- National bank of Greece : Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, may 2006
- Review of maritime 2011
- Ocean Shipping consultants ltd ‘LPG & Shipping – Global prospects’
- Mc Conville j. , Economics of maritime transport (theory and practice)’ London wither by 1999
- Clarkson Research services , Spring 2010



- Greek controlled shipping, An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, 2010

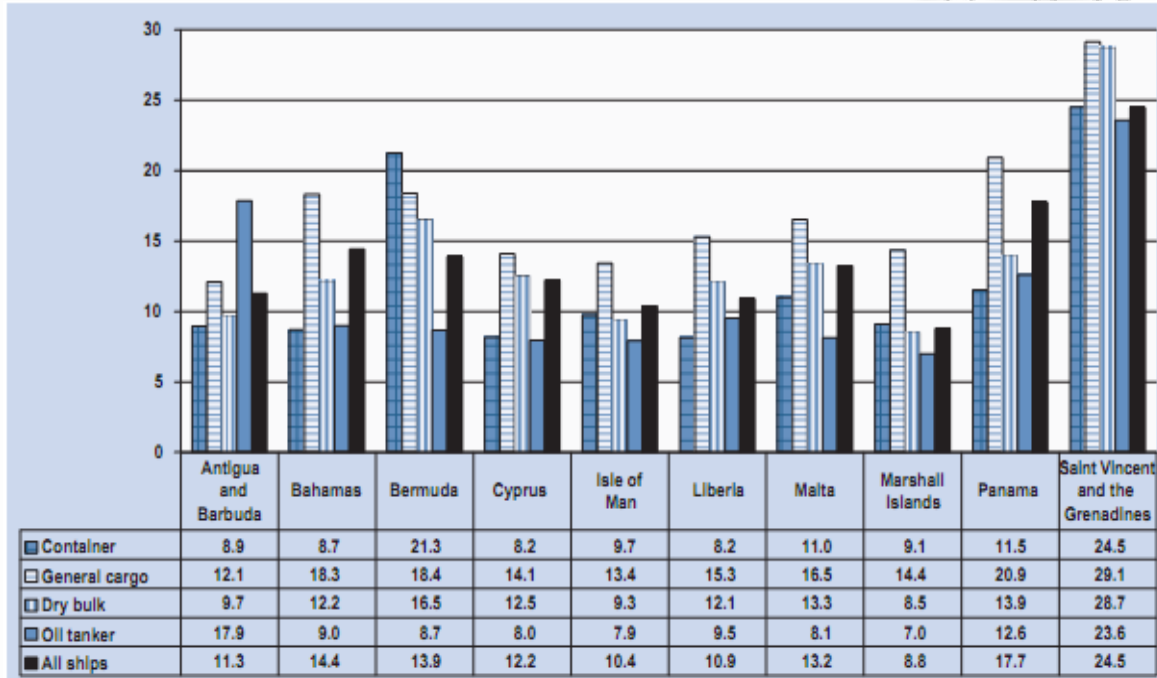
B. ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΥΚΤΙΟΥ

- <http://www.theseanation.gr>
- <http://shipchartering.com>
- <http://www.petrofin.gr>
- www.bimco.org
- <http://www.bankofgreece.gr>
- <http://www.capital.gr>
- www.greekshippingnews.gr
- <http://www.ships.gr>
- <http://www.marinetalk.com>
- www.unctad.org
- www.poten.com
- www.reporter.gr
- <http://www.tenn.gr/>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Average age per ship, by vessel type, 10 major open registries (beginning of 2011, in years)

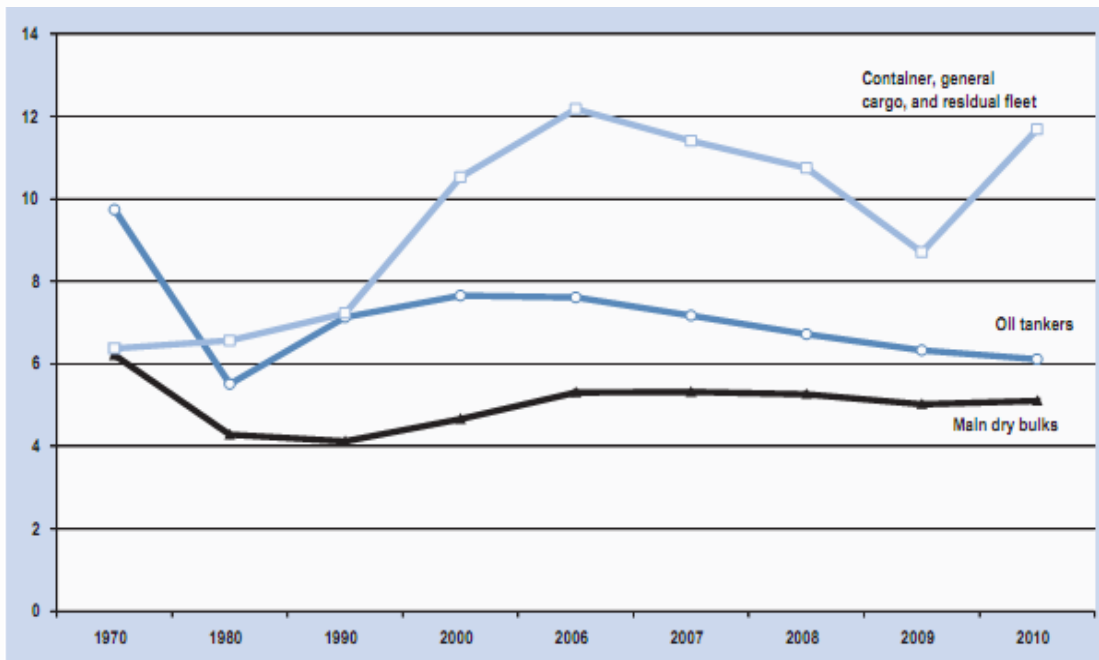


Source: Compiled and calculated by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

The 35 countries and territories with the largest owned fleets (dwt), as at January 2011

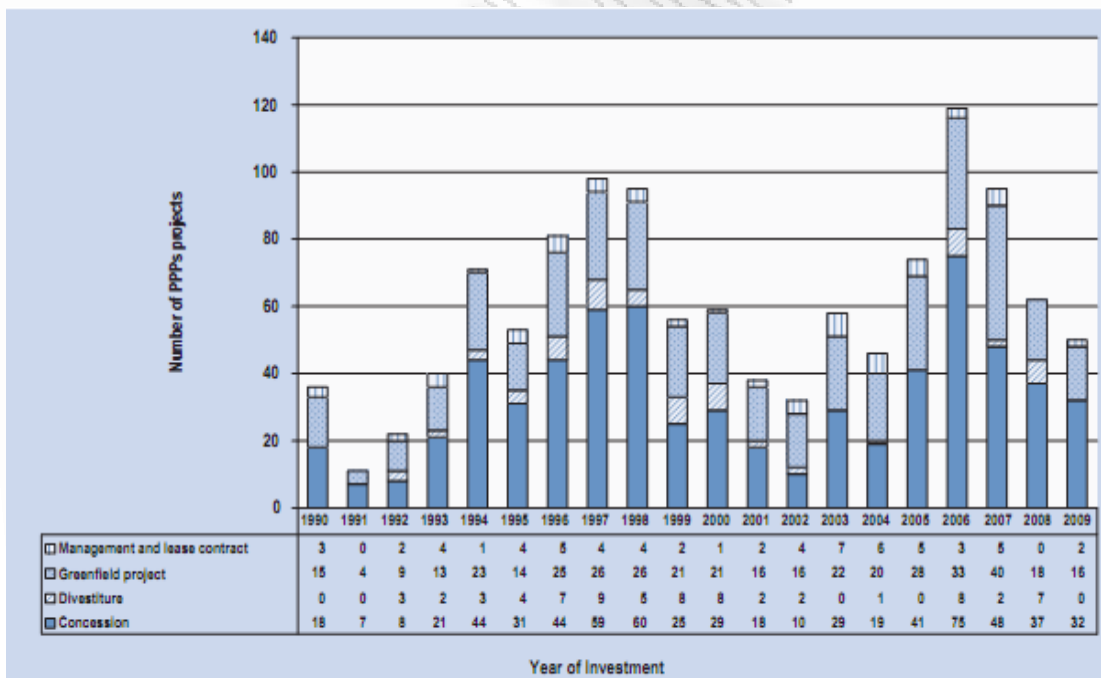
Country or territory of ownership ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag ^c	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2011
Greece	758	2 455	3 213	64 659 201	137 728 951	202 388 152	68.05	16.17
Japan	724	3 071	3 795	18 942 573	178 287 143	197 229 716	90.40	15.76
Germany	442	3 356	3 798	17 149 221	97 623 425	114 772 646	85.06	9.17
China	2 044	1 607	3 651	46 207 468	61 762 042	107 969 510	57.20	8.63
Republic of Korea	736	453	1 189	18 135 391	29 317 780	47 453 171	61.78	3.79
United States	971	1 001	1 972	24 363 690	22 011 225	46 374 915	47.46	3.71
Norway	818	1 166	1 984	14 850 693	28 127 239	42 977 932	65.45	3.43
China, Hong Kong SAR	399	313	712	24 102 438	13 080 401	37 182 839	35.18	2.97
Denmark	383	592	975	13 998 073	21 113 253	35 111 326	60.13	2.81
China, Taiwan Province of	97	565	662	4 096 790	28 863 160	32 959 950	87.57	2.63
Singapore	659	362	1 021	18 693 547	12 939 490	31 633 037	40.90	2.53
Bermuda	17	268	285	2 297 441	28 252 207	30 549 648	92.48	2.44
Italy	616	220	836	16 556 782	6 774 107	23 330 889	29.03	1.86
United Kingdom	366	412	778	8 927 892	13 395 899	22 323 791	60.01	1.78
Turkey	551	648	1 199	7 869 898	11 914 688	19 784 586	60.22	1.58
Russian Federation	1 406	485	1 891	5 548 938	13 952 473	19 501 411	71.55	1.56
Canada	210	226	436	2 474 401	16 654 836	19 129 237	87.06	1.53
India	460	74	534	14 679 913	3 445 887	18 125 800	19.01	1.45

Tons carried per deadweight ton (dwt) of the world fleet, selected years



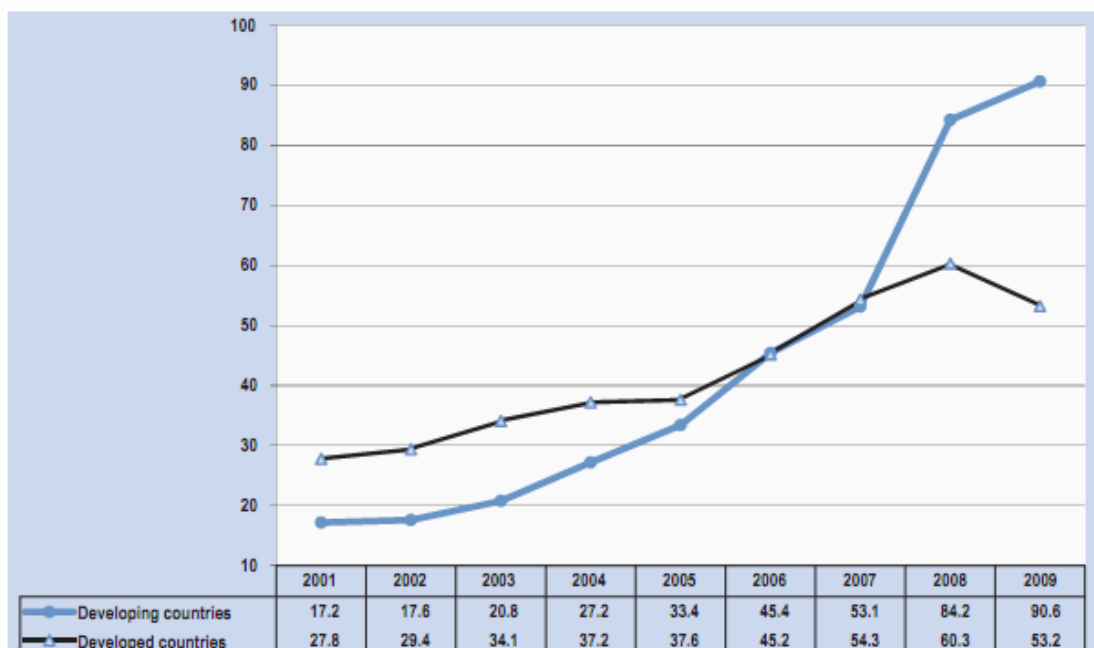
Source: UNCTAD secretariat.

Investment projects in transport (1990-2009)



Source: Private Participation in Infrastructure Project Database. Available from <http://ppi.worldbank.org>.

Exports value of ships, boats and other floating structures (in billions of dollars)



Source: International Trade Centre, Trade Map, http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx (accessed in September 2011).

Top 20 economies for shipbuilding, 2010 deliveries (percentage of built tonnage)

Rank		Tankers	Bulk carriers	Other dry cargo/passenger	Offshore	Others	Total 1000 dwt	Accumulated market share percentage	Number of ships
1	China	23.8	65.7	9.7	0.4	0.3	61 499	41.1	1 413
2	Republic of Korea	40.6	34.7	23.0	1.6	0.0	46 924	72.4	526
3	Japan	29.7	59.2	11.0	0.0	0.0	32 598	94.2	580
4	Philippines	12.5	64.2	23.4	0.0	0.0	1 859	95.4	34
5	Romania	12.7	60.0	16.8	9.6	0.8	897	96.0	43
6	Viet Nam	1.9	75.4	20.8	0.9	1.1	840	96.6	132
7	Denmark	0.0	97.0	3.0	0.0	0.0	751	97.1	8
8	Taiwan Province of China	0.0	0.0	99.3	0.0	0.7	661	97.5	21
9	Croatia	67.5	19.6	11.8	0.0	1.0	531	97.9	16
10	Germany	7.1	6.3	82.3	2.3	2.0	524	98.2	36
11	Turkey	58.6	18.7	16.8	4.6	1.2	497	98.6	94
12	United States	71.3	0.0	1.0	25.7	2.0	332	98.8	76
13	Russian Federation	87.6	0.0	7.5	3.3	1.5	252	98.9	30
14	Spain	15.5	0.0	19.0	21.5	44.0	225	99.1	56
15	Indonesia	12.8	27.7	13.8	40.3	5.4	180	99.2	135
16	Netherlands	2.5	0.0	49.9	16.6	31.1	174	99.3	29
17	India	29.7	41.8	21.4	1.2	5.9	136	99.4	37
18	Poland	0.0	0.0	27.8	47.1	25.1	116	99.5	52
19	Italy	3.8	0.0	68.5	22.9	4.7	116	99.6	34
20	Bulgaria	4.8	70.0	25.1	0.0	0.0	103	99.7	6
-	World	30.1	53.1	15.3	1.2	0.3	149 746	100.0	3 748

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

* Seagoing propelled merchant ships of 100 gross tons and above.

Top 20 ship order books by country of ownership, 1 Ιανουαρίου 2011

Rank		Number of ships	Value (billions of dollars)	Gross tonnage (millions of GT)	GT, world percentage	GT, accumulated world percentage	GT, ownership rank	GT orderbook as a % share of the owned fleet
1	Greece	715	42.3	39.2	13.6	13.6	1	28.2
2	China	801	36.0	36.7	12.7	26.4	4	45.0
3	Japan	535	31.2	26.7	9.3	35.6	2	19.5
4	Germany	714	33.8	24.9	8.6	44.3	3	29.4
5	Republic of Korea	310	17.3	17.2	6.0	50.3	7	42.8
6	Taiwan Province of China	179	13.6	11.7	4.1	54.3	10	50.7
7	Norway	322	20.7	8.7	3.0	57.3	5	17.5
8	Turkey	251	10.2	8.1	2.8	60.2	16	52.8
9	Italy	168	9.4	6.9	2.4	62.6	8	21.3
10	Brazil	106	12.1	6.9	2.4	65.0	27	108.1
11	Denmark	201	10.0	6.7	2.3	67.3	9	22.0
12	China, Hong Kong SAR	150	6.6	6.6	2.3	69.6	11	20.0
13	Singapore	281	7.5	6.5	2.3	71.8	12	28.8
14	United States	181	20.2	6.3	2.2	74.0	6	14.4
15	Israel	81	6.9	6.2	2.2	76.2	13	39.2
16	India	138	5.4	5.1	1.8	77.9	17	41.0
17	France	132	4.8	2.6	0.9	78.8	23	28.6
18	United Arab Emirates	102	4.0	2.5	0.9	79.7	25	31.0
19	Canada	58	3.2	2.3	0.8	80.5	14	14.6
20	Netherlands	204	3.9	1.9	0.7	81.2	20	19.9
-	World	7456	376.8	287.9	100.0	100.0	-	-

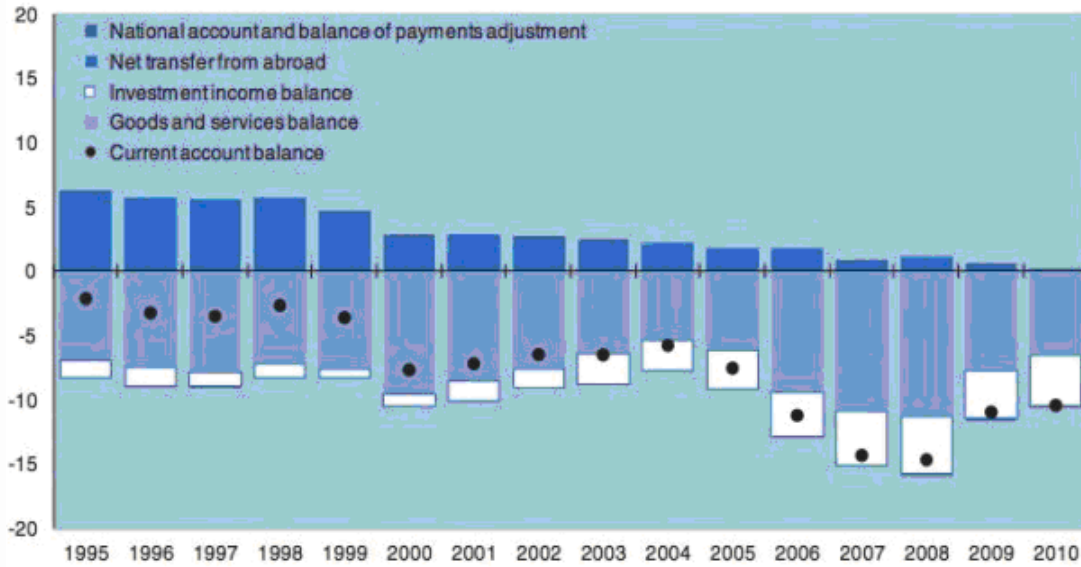
Source: Clarkson Research Services. *World Fleet Monitor*. As at 1 January 2011. Seagoing cargo-carrying vessels only.

BALTIC DRY INDEX 2010-2011



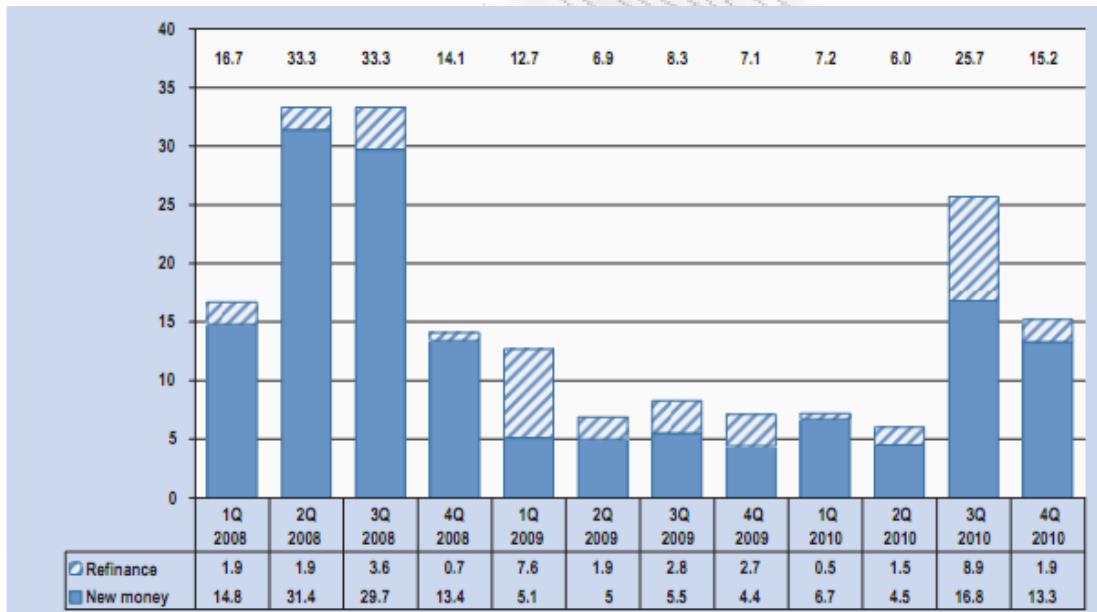
Πηγή: UNCTAD

Decomposition of Greece's current account (σε % του ΑΕΠ)



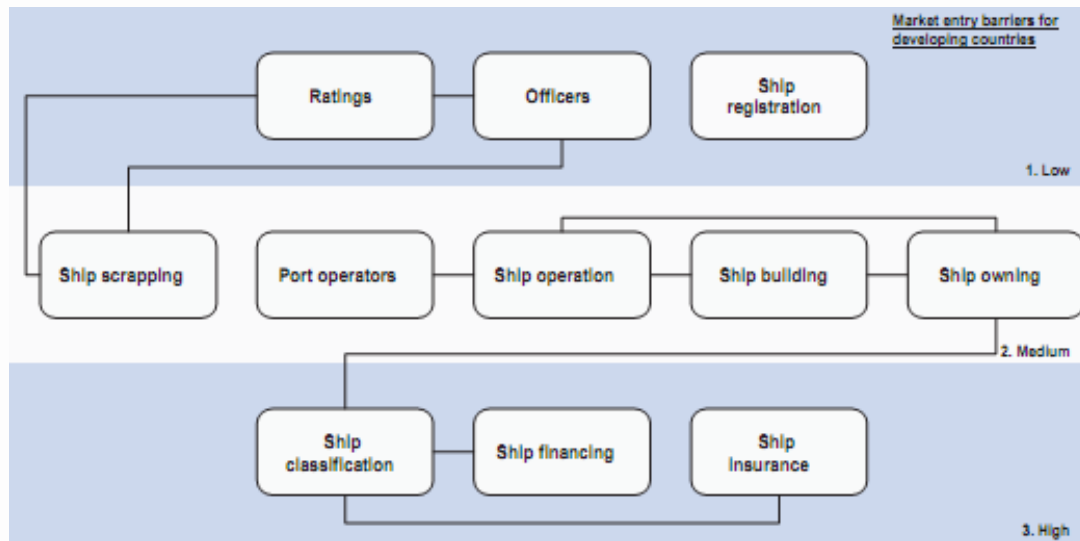
Πηγή: Eurostat OECD, calculations.

Παγκόσμιος δανεισμός από ναυτιλία (σε δις ευρώ)



Πηγή: data received from dialogic holdings plc

Η διασύνδεση μεταξύ των τομέων της ναυτιλίας



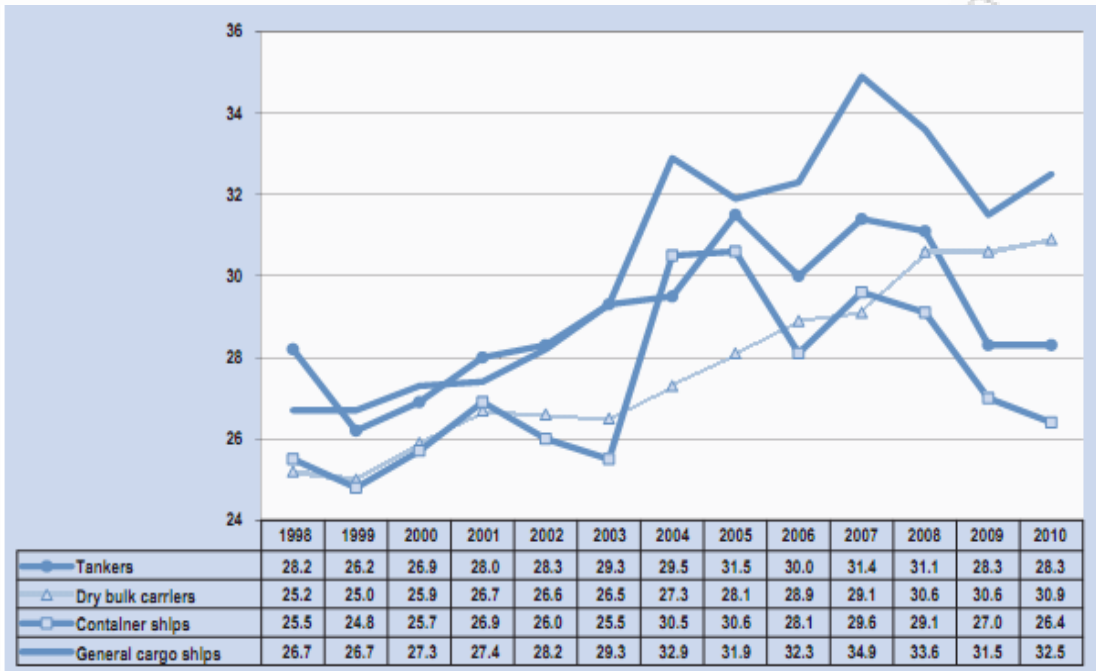
Πηγή: UNCTAD

Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2007-2011

Region/country	1991–2004 Average	2007	2008	2009	2010 ^a	2011 ^c
WORLD	2.9	4.0	1.7	-2.1	3.9	3.1
Developed economies	2.6	2.6	0.3	-3.6	2.5	1.8
<i>of which:</i>						
United States	3.4	2.1	0.4	-2.6	2.9	2.3
Japan	1.0	2.4	-1.2	-6.3	4.0	-0.4
European Union (27)	2.3	3.0	0.5	-4.2	1.8	1.9
<i>of which:</i>						
Germany	1.6	2.7	1.0	-4.7	3.6	3.0
France	2.1	2.4	0.2	-2.6	1.5	2.1
Italy	1.5	1.5	-1.3	-5.0	1	0.9
United Kingdom	2.9	2.7	-0.1	-4.9	1.3	1.3
Developing economies	4.7	8.0	5.4	2.5	7.4	6.3
<i>of which:</i>						
China	9.9	14.2	9.6	9.1	10.3	9.4
India	5.9	9.6	5.1	7.0	8.6	8.1
Brazil	2.6	6.1	5.2	-0.6	7.5	4.0
South Africa	2.5	5.5	3.7	-1.8	2.8	4.0
Least Developed Countries (LDCs)	4.6	8.5	6.7	4.5	4.8	5.2
Transition economies	-1.0	8.6	5.4	-6.7	4.1	4.4
<i>of which:</i>						
Russian Federation	-1.0	8.5	5.6	-7.9	4.0	4.4

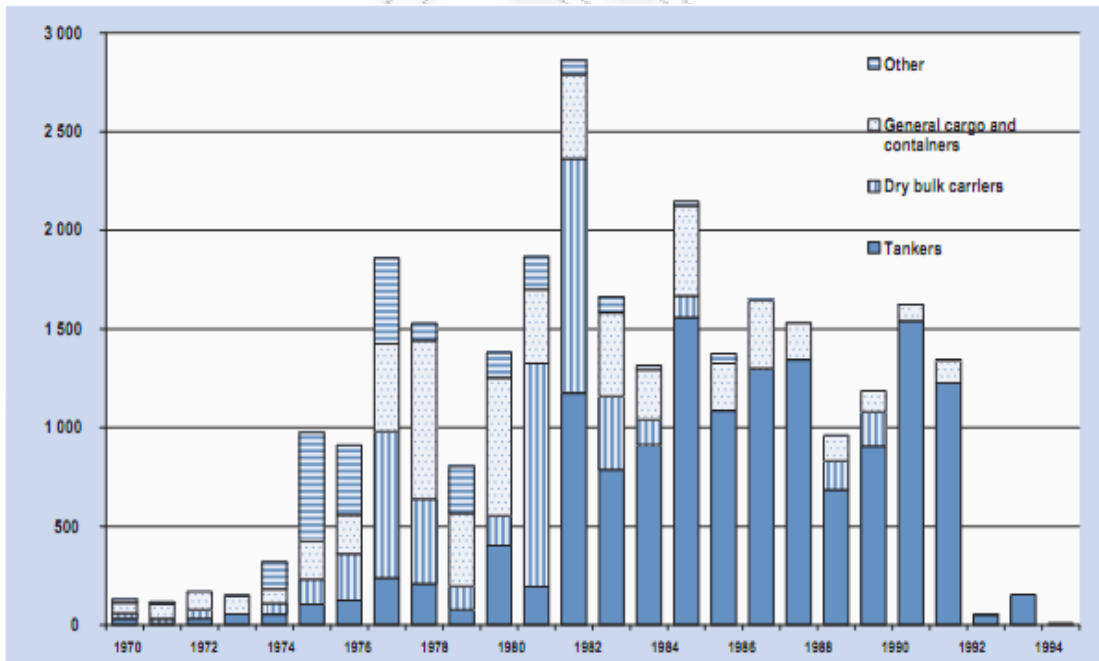
Πηγή : UNCTAD

Average age of broken – up ships , by tipe 1998 to 2010



πηγ

ή : institute of shipping Economics and Logistics



Πηγή : HIS fairplay

World tonnage on order 2000 – 2010 (in millions of dwt)

Beginning of month	Tankers			Bulk carriers			General cargo ships		
	1 000 dwt	Number of ships	Average vessel size, dwt	1 000 dwt	Number of ships	Average vessel size, dwt	1 000 dwt	Number of ships	Average vessel size, dwt
December 2000	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 968	446	8 892
March 2001	44 361	319	139 081	27 221	439	62 007	3 963	441	8 966
June 2001	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
September 2001	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
December 2001	51 894	399	130 080	22 184	353	62 845	3 826	372	10 266
March 2002	47 636	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
June 2002	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
September 2002	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
December 2002	47 591	468	97 523	26 841	391	73 251	2 832	257	11 018
March 2003	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
June 2003	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
September 2003	57 656	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
December 2003	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
March 2004	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 663
June 2004	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
September 2004	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
December 2004	71 563	701	102 067	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
March 2005	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
June 2005	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
September 2005	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
December 2005	70 847	724	97 655	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
March 2006	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
June 2006	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
September 2006	106 912	987	106 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
December 2006	118 008	1 078	109 470	79 364	968	80 328	8 004	737	10 860
March 2007	120 819	1 113	106 553	100 256	1 204	83 269	9 561	843	11 342
June 2007	122 429	1 107	110 595	143 795	1 657	86 781	10 782	885	12 164
September 2007	124 758	1 149	106 580	183 574	2 137	85 903	12 042	956	12 597
December 2007	124 845	1 134	110 093	221 808	2 573	86 206	13 360	1 035	12 908
March 2008	126 126	1 139	112 492	243 600	2 804	86 876	15 097	1 195	12 633
June 2008	142 333	1 202	116 413	262 452	3 009	87 222	15 911	1 255	12 676
September 2008	151 423	1 245	121 625	288 959	3 316	87 141	16 787	1 332	12 603
December 2008	140 504	1 154	121 754	292 837	3 347	87 492	17 649	1 374	12 991
March 2009	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795
June 2009	119 709	986	121 409	280 102	3 194	87 696	16 684	1 296	12 874
September 2009	114 460	934	122 548	269 558	3 050	88 380	16 354	1 264	12 939
December 2009	109 310	884	123 654	258 343	2 918	88 534	15 018	1 179	12 738
March 2010	104 062	849	122 570	250 363	2 890	86 638	14 199	1 139	12 466
June 2010	103 245	824	125 297	257 229	2 951	87 167	13 480	1 095	12 311
September 2010	106 599	791	134 765	252 924	2 867	87 608	12 361	1 023	12 063
December 2010	100 442	741	135 549	239 696	2 823	84 980	13 487	969	13 637
Percentage of total, December 2010	23.6	9.5		58.9	36.1		3.2	12.6	

Πηγή : UNCTAD.

