

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
στη  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Παγκοσμιοποίηση και Ναυτιλία:  
Παράλληλη πορεία και επιπτώσεις  
Σταύρος Παπαγεωργίου (ΜΝ 04026)**

Διπλωματική εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του  
Μεταπτυχιακού Διπλώματος ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

### **Δήλωση Αυθεντικότητας**

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα Διπλωματική Εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς ή σε άλλο εκπαιδευτικό ίδρυμα της Ελλάδας ή του εξωτερικού.

Ο Δηλών

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Η Επιτροπή αποτελείται από τα εξής μέλη:

*Ελευθέριος Θαλασσινός (επιβλέπων)*

*Ανδρέας Μερίκας*

*Σωτήριος Θεοδωρόπουλος*

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή της γνώμης του συντάκτη αυτής.

## Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται σε όλα τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής για τον χρόνο που διέθεσαν για τη μελέτη της παρούσας διπλωματικής, αλλά και για τις επικοδομητικές παρατηρήσεις που με προθυμία κατέθεσαν για τη βελτίωση του τελικού αποτελέσματος. Ιδιαίτερες ευχαριστίες εκφράζω προς τον επιβλέποντα καθηγητή για τη συνεχή παρουσία του καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Περίληψη

Οι εθνικές αγορές συγκροτήθηκαν ιστορικά σε ένα πλαίσιο όπου υπήρχε κρατική εξουσία και βάση για εθνικό νόμισμα. Το διεθνές εμπόριο είδε μεγάλη ανάπτυξη —μία πραγματική παγκοσμιότητα— στα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς τότε στηρίχθηκε σε ένα αυστηρό πλαίσιο ρυθμίσεων που συνοψίστηκαν στον θεμελιώδη κανόνα χρυσού, ο οποίος οροθετούσε τη συναλλαγματική σταθερότητα, τη συμπεριφορά κρατών και την κίνηση κεφαλαίων.

Σήμερα ζούμε μια νέα πρωτοφανή περίοδο παγκοσμιότητας της οικονομίας. Συγκροτείται ραγδαία η παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων, κεφαλαίων, τεχνολογίας, εργασίας. Εμφανίζεται όμως μια μεγάλη ασυμμετρία: Δεν υπάρχει παγκόσμιο κράτος που να αναλαμβάνει τον παλαιό ρυθμιστικό ρόλο του εθνικού κράτους στην ανάπτυξη της αγοράς. Η νέα παγκοσμιότητα αναπτύσσεται χωρίς «υποκείμενο διακυβέρνησης». Εκπορεύεται από την πελώρια πρόοδο στην τεχνολογία της πληροφορίας/επικοινωνίας, αλλά και από μια διεθνή πολιτική συναίνεση που διαμορφώθηκε σταδιακά επί τριάντα χρόνια, κυρίως στις ηγέτιδες του «πρώτου κόσμου». Μετά τις πετρελαϊκές κρίσεις, τις αποκανονικοποιήσεις των τραπεζικών αγορών (derregulation) και την κατάρρευση του σοβιετικού μπλοκ, η αρχή της ελευθέρωσης των αγορών έγινε η βάση οργάνωσης του διεθνούς οικονομικού συστήματος. Είναι σημαντικό ότι, ενώ παλαιότερα η «παγκοσμιοποίηση» στηριζόταν σε θεσπισμένους κανόνες σταθερότητας των νομισμάτων, τώρα τέτοιοι κανόνες δεν υπάρχουν. Γενικότερα, η σημερινή παγκοσμιότητα δεν διαθέτει επαρκείς υποδομές σταθερότητας.

Στην παρούσα μελέτη πρώτα θα συζητήσουμε τη σχέση «συμβίωσης» μεταξύ της παγκοσμιοποίησης και της ναυτιλίας, όπου η παγκοσμιοποίηση αύξησε τις απαιτήσεις της από τη ναυτιλία, ενώ η ναυτιλία έχει σχεδόν απολύτως ενεργοποιήσει την παγκοσμιοποίηση.

## **Abstract**

National markets historically are composed of within a frame where there was a state power and a base for national currency. International trade saw a big development -in a real global sense- by the end of 19th century up to the I World War. At that time the development of international market was based on a strict frame of regulations, summarized on the fundamental rule of gold, which specified foreign exchange stability, state behavior and capital movement.

Today, we are living an unprecedented period of financial globalism. There is a fastly unfolding recomposition of world trade market, capitals, know-how and labor. However, there is a large asymmetry emerging: there is not a single state overtaking the old regulatory role of national state, regarding market development.

New globalism is evolving without “a subject of governance”. It stems from the huge development in technology of information/communication, but also from an international political consensus, that was gradually shaped for thirty years from the world’s leading powers.

After oil crises, banking market deregulation and the collapse of the Soviet Block the principle of free market became the organizational base of the international financial system. It is significant that while previously “globalization” was based on institutionalized rules of currency stability, nowadays, there are no such rules. In general, present globalism does not provide adequate substructures of stability.

In the present study we will firstly discuss the relation of “cohabitation” between globalization and shipping industry, where globalization has increased the demands from shipping industry, while shipping industry has almost absolutely activated globalization.

## Περιεχόμενα

I. Εισαγωγή.....	1
II. Δομή της Μελέτης .....	5
III. Παγκοσμιοποίηση .....	7
1. Ορισμοί .....	7
2. Ιστορική αναδρομή.....	11
3. Παγκοσμιοποίηση – Διεθνοποίηση – Πολυεθνικοποίηση.....	16
4. Φάσεις Παγκοσμιοποίησης .....	17
5. Παγκοσμιοποίηση: Υπέρ και Κατά .....	20
6. Μέτρηση του βαθμού παγκοσμιοποίησης.....	22
7. Επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης .....	23
IV. Ναυτιλία και Παγκοσμιοποίηση .....	28
1. Διεθνοποίηση στη Ναυτιλία .....	30
2. Παγκοσμιοποίηση στο Παγκόσμιο Εμπόριο και τη Ναυτιλία .....	38
3. Επιπτώσεις της Παγκοσμιοποίησης στη Ναυτιλία.....	43
V. Επίλογος-Συμπέρασμα .....	56
VI. Βιβλιογραφία .....	59
Παράρτημα .....	64

## I. Εισαγωγή

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, ο συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας —λόγω των νέων παραγγελιών κατά την περίοδο 2004-2008— σημειώθηκε σχεδόν κατακόρυφη πτώση των ναύλων ιδιαίτερα μετά το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και κατ' επέκταση και σε κατακόρυφη πτώση των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων χύδην φορτίων, δηλαδή πετρελαίου, άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, και άλλων πρώτων υλών και καυσίμων, καθώς και τροφίμων, εμπορευμάτων και άλλων αγαθών. Ειδικότερα, κατά την πενταετία 2004-2008, οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα και οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια ειδικότερα γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω του ταχύτατου ρυθμού ανάπτυξης των αναδυόμενων οικονομιών (Κίνα, Ινδία, Βραζιλία, Ρωσία και άλλες χώρες της ΝΑ Ασίας), στις οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών όλων των ειδών. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής σ' αυτές τις χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (μεταφορές από τις χώρες παραγωγής που ήταν οι αναδυόμενες οικονομίες προς τις χώρες κατανάλωσης με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην περίοδο 2002-2007) και στην απότομη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.

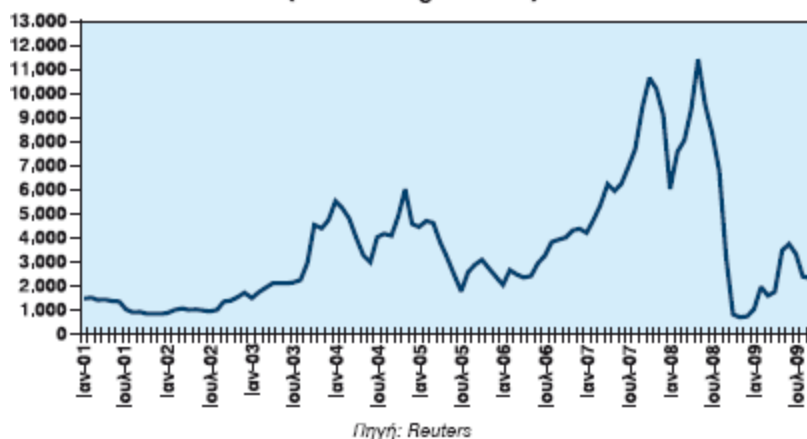


Από τη μία πλευρά οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (επί το πλείστον μηχανημάτων, μεταλλευμάτων, άνθρακα, πετρελαίου και βασικών τροφίμων) και από την άλλη σε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων (σε μεγάλο βαθμό με χρήση εμπορευματοκιβωτίων) από αυτές τις χώρες στις χώρες καταναλώσεως αυτών των εμπορευμάτων (δηλαδή στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ και σε όλο τον κόσμο).

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησης από την πλευρά της Κίνας και των άλλων αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες, τρόφιμα και μηχανήματα (αφενός για να καλύψουν τις ανάγκες της ολοένα αυξανόμενης παραγωγής και αφετέρου τις ίδιες ανάγκες) οδήγησε σε απότομη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων στην περίοδο 2002-2008. Ως εκ τούτου οι τιμές αυτές σημείωσαν πολύ υψηλό επίπεδο τον Ιούλιο του 2008, παρότι η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007 και ήδη είχε επιπτώσεις σε αρκετές οικονομίες του πλανήτη.

Φυσικά η αύξηση για ζήτηση των προαναφερόμενων πρώτων υλών και αγαθών δημιούργησε και την ανάλογη ζήτηση για τη διά θαλάσσης μεταφορά τους και την επακόλουθη αύξηση των ναύλων στην περίοδο από το 2003 έως τον Ιούνιο 2008, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1. Επιπλέον, οδήγησε στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως.

**Διάγραμμα 1. Εξέλιξη δείκτη ναύλων βασικών πρώτων υλών (Baltic Freight Index)**



**Πηγή:** Reuters, όπως αναφέρεται σε Alpha Bank/Οικονομικό Δελτίο (2009).

Φυσικά, αντίστοιχες μεταβολές σημειώθηκαν και στην πλευρά την προσφοράς. Τα έτοιμα προϊόντα από τις αναδυόμενες αγορές έπρεπε να μεταφερθούν στα σημεία κατανάλωσής τους, και αυτό έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, ο παγκόσμιος στόλος των containers, καθώς και το μέγεθος των πλοίων αυτών αυξήθηκε επίσης ταχύτατα με τα νεότευκτα containers να φθάνουν σε δυναμικότητα μεταφοράς έως και 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια, αλλά και χύδην φορτίων, μειώθηκε πάρα πολύ κι αυτό μείωσε κατά πολύ τη σημαντικότητα της παραμέτρου του τόπου εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων κοντά στα σημεία παραγωγής. Δηλαδή άλλαξε όλη τη φιλοσοφία επιλογής τόπων εγκατάστασης και παραγωγής διεθνώς.

Επιπλέον των ανωτέρω, η ταχεία ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών στην περίοδο 2002-2008 οδήγησε και σε μεγάλη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Η μεγάλη αυτή μεγάλη αύξηση της

μεταφορικής δυναμικότητας με την είσοδο στην αγορά νέων πλοίων, όπως προαναφέρθηκε, υπήρξε από τους βασικούς παράγοντες που σε συνδυασμό με τη χρηματοοικονομική κρίση οδήγησαν στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων. Έτσι η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην εκ βάθρων ανατροπή του γνωστού αναπτυξιακού σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, τουλάχιστον όπως αυτό ίσχυε έως τα μέσα του 2008.

Σε κάθε περίπτωση, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την πορεία του διεθνούς εμπορίου και της διεθνούς οικονομίας, οπότε μακροπρόθεσμα τουλάχιστον η πορεία της θα εξαρτηθεί από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας.

## II. Δομή της Μελέτης

*Στο Πρώτο Μέρος (Παγκοσμιοποίηση):*

- Δίδονται οι ορισμοί που αποδίδουν την έννοια της παγκοσμιοποίησης με βάση τη χρήση του όρου,
- Γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εμφάνιση της παγκοσμιοποίησης από όπου διαπιστώνεται ότι εμφανίζεται με διαφορετικό τρόπο από τους αρχαίους χρόνους.
- Γίνεται διάκριση των όρων «παγκοσμιοποίηση», «διεθνοποίηση» και «πολυεθνικοποίηση».
- Αναφέρονται οι φάσεις της πορείας της παγκοσμιοποίησης με βάση τρεις διαφορετικές οπτικές.
- Αναφέρονται επιγραμματικά τα επιχειρήματα των θιασωτών και των επικριτών της παγκοσμιοποίησης.
- Αναφέρονται οι μέθοδοι μέτρησης του βαθμού παγκοσμιοποίησης.
- Αναλύονται οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο.

*Στο Δεύτερο Μέρος (Ναυτιλία και Παγκοσμιοποίηση) αναζητώνται και ανευρίσκονται οι διασυνδέσεις παγκοσμιοποίησης και ναυτιλίας και συγκεκριμένα:*

- Διαφοροποιείται η φάση διεθνοποίησης της ναυτιλίας από αυτή της παγκοσμιοποίησης.

- Γίνεται μια αναδρομή της ιστορικής παράλληλης διαδρομής της παγκοσμιοποίησης στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία.
- Αναλύονται οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στη ναυτιλία.

Το Τρίτο Μέρος είναι αφιερωμένο στη συμπερασματική αναφορά όλων των προαναφερόμενων ενώ το Τέταρτο στη Βιβλιογραφία (σύστημα Χάρβαρντ).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### III. Παγκοσμιοποίηση

#### 1. Ορισμοί

Η παγκοσμιοποίηση, ως όρος, έχει διάφορους ορισμούς, αναλόγως με την έννοια που προσδιορίζει και τη χρήση του. Η συνηθέστερη χρήση του είναι στην οικονομική επιστήμη και εκεί ο ορισμός είναι μάλλον πιο απλός —ενοποίηση και διασύνδεση των αγορών διαφορετικών κρατών μέσω οικονομικών πράξεων και πέρα των γεωγραφικών συνόρων—, παρότι αυτή η μορφή της παγκοσμιοποίησης έχει τις σημαντικότερες επιπτώσεις και το μεγαλύτερο εύρος δράσης: εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, οικονομικά εργαλεία και μέθοδοι, ξένες άμεσες επενδύσεις, μόνιμη και προσωρινή μετακίνηση του εργατικού δυναμικού, έρευνα και ανάπτυξη στους τομείς τεχνολογίας και πληροφορικής. Ακόμη και σ' αυτές τις περιπτώσεις όμως, ο όρος «παγκοσμιοποίηση» δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί και αυτή ακριβώς η δυσκολία των επιστημόνων και των ερευνητών καταδεικνύει και το μέγεθος της σύγχυσης που επικρατεί.

Συνήθως η παγκοσμιοποίηση προβάλλεται ως μια διαδικασία της τελευταίας εικοσαετίας, η οποία θεμελιώθηκε στην οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη και στην εξέλιξη των μέσων μαζικής επικοινωνίας και ως εκ τούτου της διάχυσης της πληροφορίας με στόχο την ενημέρωση αλλά και τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης. Η ανάπτυξη των μέσων ενημέρωσης δημιουργεί εντελώς νέες κοινωνικές ομαδοποιήσεις και διαμορφώνει κατηγορίες συνειδήσεων με άλλα κριτήρια. Η

τεχνολογία από το άλλο μέρος μπορεί να διασπάσει τη στενότητα των αγαθών και να πάρει παγκόσμιες διαστάσεις (Αραβανής).

Στην πραγματικότητα ο πρώτος ορισμός για την «παγκοσμιοποίηση» είναι αυτός του Theodore Levitt, σύμφωνα με τον οποίο, παγκοσμιοποίηση είναι η αυτονόμηση της οικονομίας, της κουλτούρας, του πολιτισμού, των γραμμάτων και τεχνών, της επικοινωνίας και άλλων παραμέτρων, οι οποίες παλαιότερα ήταν προϊόν ενός κράτους μόνο. Ο όρος και οι επιρροές του άρχισαν να γίνονται αισθητά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, και χαρακτηρίζονται από διάφορα στοιχεία: ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, κινητικότητα ανθρώπων και χρήματος, άνθιση της τεχνολογίας και των επιστημών (Λυριστής, 2012).

Σύμφωνα με τον επίσημο ορισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Παγκοσμιοποίηση (globalization) είναι ο συνδυασμός τεχνολογικής προόδου, χαμηλότερου κόστους μεταφορών και απελευθέρωσης των πολιτικών τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και παγκοσμίως. Έχει οδηγήσει στην αύξηση των εμπορικών και χρηματοπιστωτικών ροών μεταξύ των χωρών με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία της οικονομίας. Η παγκοσμιοποίηση, παράλληλα με τα τεράστια οφέλη και τις ευκαιρίες που προσφέρει, υποχρεώνει την Ευρώπη να αντιμετωπίσει έντονο ανταγωνισμό τόσο από τις οικονομίες χαμηλού κόστους, όπως η Κίνα και η Ινδία, όσο και από οικονομίες που επικεντρώνονται στην καινοτομία, όπως οι ΗΠΑ.» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

Παρότι οι προαναφερόμενοι ορισμοί είναι σύγχρονοι, η παγκοσμιοποίηση έχει ιστορικό παρελθόν. Πρωτοεμφανίστηκε τον 19ο αιώνα (1860-1914), ενώ η παρούσα μετεμφάνισή της ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980. Οι διαφορές μεταξύ των δύο περιόδων παγκοσμιοποίησης αφορούν κυρίως τις αρχικές συνθήκες. Στην αρχή της πρώτης παγκοσμιοποίησης ο κόσμος ήταν αρκετά ομοιογενής — ομοιογενώς φτωχός και αγροτικός. Η σύγχρονη παγκοσμιοποίηση βρήκε τον κόσμο διαιρεμένο μεταξύ πλούσιων βιομηχανικών χωρών και φτωχών πρωτογενών παραγωγών. Αυτή η διαφορά συνεπάγεται μια βασική αλλαγή στην τυπολογία του διεθνούς εμπορίου που τώρα διαμορφώνεται γύρω από τις «υπηρεσίες», σε αντίθεση με την παγκοσμιοποίηση του 19ου αιώνα, που αφορούσε αποκλειστικά το εμπόριο υλικών αγαθών, δηλαδή εμπορευμάτων (commodities). Αυτή η μετεξέλιξη του διεθνούς εμπορίου έχει ως αποτέλεσμα επώδυνες ασυμμετρίες στα οφέλη της παγκοσμιοποίησης σε βάρος των αναπτυσσομένων χωρών.

Η ολοένα μεγαλύτερη παγκόσμια οικονομική ολοκλήρωση, ή παγκοσμιοποίηση όπως έχει καθιερωθεί να λέγεται, δημιουργεί πάμπολλες ευκαιρίες, καθώς διευκολύνει την πρόσβαση των επιχειρήσεων κάθε χώρας ή περιφέρειας ή/και ηπείρου ακόμη σε νέες και διευρυνόμενες αγορές και σε χρηματοδοτικούς και τεχνολογικούς πόρους, ενώ παράλληλα αυξάνει τις επιλογές των καταναλωτών από την άποψη της ποικιλίας προϊόντων και τιμών. Για να επιφέρει όμως τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα η παγκοσμιοποίηση, πρέπει να θεωρηθεί ως μέρος της ευρύτερης πολιτικής πρόκλησης των δυναμικών οικονομιών, δηλαδή της επιτυχούς αντιμετώπισης των διαρθρωτικών οικονομικών αλλαγών. Για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης θα πρέπει να υπάρξει μια διαδικασία



αναπροσαρμογών, καθώς οι συντελεστές παραγωγής, όπως το επενδυτικό κεφάλαιο, μετακινούνται από δραστηριότητες και επιχειρήσεις που δεν μπορούν να αντέξουν τις εντονότερες ανταγωνιστικές πιέσεις σε άλλες που αναπτύσσονται χάρη ακριβώς σ' αυτές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## **2. Ιστορική αναδρομή**

Η παγκοσμιοποίηση —ως έννοια και όχι ως όρος— δεν είναι σύγχρονη όπως προαναφέρθηκε και όπως μας αρέσει να θεωρούμε. Ο Πολύβιος, δύο αιώνες π.Χ. αναφέρει «Προηγούμενα, τα γεγονότα που εκτυλίσσονταν στον κόσμο δεν συνδέονταν μεταξύ τους. Στο εξής είναι όλα τους αλληλεξαρτώμενα», πράγμα που καταδεικνύει ότι η παγκοσμιοποίηση λειτουργούσε ως σύστημα και ως διαδικασία από τότε (Laidi, 1998). Δεν θα σταθούμε στις ανά τους αιώνες αναφορές που σηματοδοτούν τη σταθερή πορεία της παγκοσμιοποίησης, αλλά θα περιοριστούμε στην αναφορά του Βερέμη (2014), σύμφωνα με την οποία «Η έννοια 'παγκοσμιοποίηση' εμφανίζεται συχνά σαν νέο στοιχείο στην Ιστορία και μάλιστα ως ειδοποιός διαφορά ανάμεσα στη νεωτερικότητα και τη μετα-νεωτερικότητα. Στην πραγματικότητα η ιστορία των τελευταίων δύο χιλιετιών χαρακτηρίζεται από τις εναλλαγές σε εποχές διεθνοποίησης των διακρατικών σχέσεων και απομονωτισμού.»

Και πάλι σύμφωνα με τον Βερέμη (2014), όταν οι ΗΠΑ θέλησαν να επιστρέψουν στην αυτάρκεια μετά την εμπλοκή τους στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ανακάλυψαν ότι ο ρόλος τους ως πιστωτές της Ευρώπης είχε δημιουργήσει δίκτυα οικονομικών σχέσεων που δεν θα τους επέτρεπαν πλέον την πολυτέλεια της απομόνωσης. Η κατάρρευση του αμερικανικού χρηματιστηρίου μεταδόθηκε στους Ευρωπαίους σαν πανδημία. Το ένα μετά το άλλο τα ευρωπαϊκά κράτη ανακάλυψαν πόσο στενές σχέσεις είχαν συνάψει με την παγκόσμια αγορά.

Τα δίκτυα των διεθνών σχέσεων επαναφέρουν και εντατικοποιούν την ισχύ της αγοράς, η οποία ρυθμίζει τις οικονομικές σχέσεις των κρατών και πραγματοποιεί αστραπιαία τις εμπορικές τους συναλλαγές. Το 1947, το σύνολο του διεθνούς εμπορίου ανερχόταν σε 57 δισεκατομμύρια δολάρια. Πενήντα τρία χρόνια αργότερα ο όγκος του διεθνούς εμπορίου είχε ξεπεράσει τα 6 τρισεκατομμύρια δολάρια. Αν οι πόλεμοι αποτελούν εμπόδιο στην εμπορική παγκοσμιοότητα, η παρατεταμένη μεταπολεμική ειρήνη που γνώρισε η Ευρώπη οφείλει αρκετά στη διάχυση του πλούτου που προκάλεσαν οι αγορές.

Η παγκοσμιοποίηση, ως διαδικασία και συνθήκη αλλαγών, δεν έχει τον ίδιο χαρακτήρα σε όλο τον κόσμο (Λιάκος, 2008). Είναι διαφορετική στην Ευρώπη, όπου η ΕΕ παίζει ρυθμιστικό ρόλο, από άλλες περιοχές όπως λ.χ. η Άπω Ανατολή. Η περιφερειακότητα (π.χ. η Ευρώπη) αποτελεί όχι απλώς έναν ενδιάμεσο χώρο ανάμεσα στο εθνικό και στο παγκόσμιο, αλλά τον τρόπο με το οποίο το πρώτο εντάσσεται στο δεύτερο. Κανονικά δεν πρέπει να μιλάμε για παγκοσμιοποίηση στον ενικό αλλά στον πληθυντικό. Γιατί αποτελείται από ολοποιητικές διαδικασίες με διαφορετικό εύρος. Η μία επικάθεται ή, καλύτερα, κλειδώνει πάνω στην άλλη.

Σήμερα, πίσω από την παγκοσμιοποίηση των αγορών διακρίνεται μια σειρά νέων χαρακτηριστικών στον τρόπο οικονομικής λειτουργίας, όπως (Γιαννίτσης, 2008):

- Η μεγάλη έκταση των αλλαγών σε πολλαπλά επίπεδα της οικονομικής και κοινωνικής οργάνωσης.
- Η πρωτόγνωρη ταχύτητα και συχνότητα με την οποία οι αλλαγές αυτές συντελούνται ανατρέποντας αλλαγές που προηγήθηκαν.

- Η ανάδειξη της γνώσης και της έρευνας σε στοιχεία κλειδιά της αλλαγής και της επιτυχίας.
- Η συνεχής ανατροπή εθνικών, κλαδικών, επιχειρηματικών και κοινωνικών ιεραρχιών.
- Η δημιουργία νέων όρων για τη λειτουργία του κράτους.

Η «αλλαγή» ως διαδικασία «δημιουργικής καταστροφής» δεν είναι ιστορικά νέο φαινόμενο, άλλωστε έχει υποστηριχθεί και υποστηρίζεται σθεναρά ότι χωρίς αυτή τη διαδικασία δεν επέρχεται ουσιαστική αλλαγή. Σήμερα όμως έχει σημαντικά νέα χαρακτηριστικά, μερικά από τα οποία είναι ανησυχητικά, όπως η στρατηγική της συστηματικής ερευνητικής-τεχνολογικής ανάπτυξης και ένας αμείλικτος ανταγωνισμός για διαρκείς καινοτομίες και για πρόσκαιρο ή πιο μακροχρόνιο, μονοπωλιακό ή ολιγοπωλιακό, προβάδισμα, που έγιναν βασική επιλογή των πιο ανεπτυγμένων χωρών και επιχειρήσεων. Κι έτσι, αντί η συνεχής έρευνα να αποσκοπεί σε βελτίωση όρων ζωής, ή διευκόλυνση της καθημερινότητας και αντί η καινοτομία να επιδιώκεται με απώτερο στόχο το βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, έχουν μετατραπεί σε στόχους καθαυτούς. Και πιο συγκεκριμένα ο στόχος είναι μέσα από την παραγωγή νέων προϊόντων και από καινοτόμους παραγωγικές διαδικασίες να υπερισχύουν με διαφορά από τους ανταγωνιστές τους, αποσπώντας νέα ζήτηση, ανταγωνιστικές θέσεις υπεροχής, δημιουργώντας ολιγοπωλιακές μορφές αγοράς και πλεονάσματα κερδών, που θα επενδύονται εκ νέου σε νέα έρευνα και τεχνολογία αντί για αύξηση της ουσιαστικής ευημερίας των καταναλωτών.

Κι ενώ το θετικό της παγκοσμιοποίησης είναι το ότι εκατοντάδες εκατομμύρια άτομα κατάφεραν να ξεφύγουν από καταστάσεις κοινωνικής αθλιότητας και να περάσουν σε μια τροχιά ανάπτυξης που τους ανοίγει μια πρωτόγνωρη στην ιστορία τους βελτίωση του βιοτικού και κοινωνικού επιπέδου τους, το αρνητικό είναι ότι οι ανατροπές στις οποίες οδήγησαν οι παραπάνω εξελίξεις άνοιξαν τον δρόμο σε μια «δυναμική χασμάτων» μεταξύ πολλών κοινωνιών, αλλά και στο εσωτερικό πολλών κοινωνιών. Στη σημερινή φάση τα χάσματα ανάπτυξης και ευημερίας δημιουργούν έντονες ανισότητες σε όρους δύναμης, ευημερίας, ευκαιριών, επιλογών και προοπτικών (Γιαννίτσης, 2008).

Στη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης μπορούν να εμπλέκονται ιδιώτες, εμπόριο και συναλλαγές μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται διεθνώς και κυβερνήσεις. Γι' αυτό και θα ήταν χρήσιμο στο σημείο αυτό να διαχωρίσουμε τις πηγές δημιουργίας προϋποθέσεων παγκοσμιοποίησης, τα κανάλια μέσω των οποίων διενεργούνται αυτές οι συναλλαγές και τις επιπτώσεις που εμφανίζονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο μετά από αυτές τις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης.

Σύμφωνα με τους Ashkenas, Ulrich, Jick & Kern (1995) οι κυριότερες αιτίες για παγκοσμιοποίηση αναφέρονται ως εξής.

- Η επιβίωση σ' ένα ανταγωνιστικό κόσμο μέσω μείωσης κόστους, αύξησης περιθωρίων κέρδους, οικονομικών κλίμακας και κάλυψης τοπικών προτιμήσεων.
- Επιθυμία διασποράς ή εξόδων για διάφορες επενδύσεις εντάσεως κεφαλαίου.

- Επιθυμία ή ανάγκη δημιουργίας κέρδους, εφόσον οι πρώτες εταιρείες που θα μπουν σε μια αγορά θα πάρουν τη μερίδα του λέοντος, ενώ οι άλλες τα υπόλοιπα.
- Επέκταση σε νέα εδάφη/περιοχές.
- Όφελος που προέρχεται από την επιτυχή κατάργηση και αποτελεί γενεσιουργό αιτία και για άλλα οφέλη.
- Η επιδίωξη καινοτομίας και η υιοθέτηση νέας τεχνολογίας η οποία καταργεί γεωγραφικά σύνορα και εμπόδια χρόνου.
- Σύγκριση πρακτικής εργασιών μιας εταιρείας με τις άλλες από όπου προκύπτει η ανάγκη μίμησης ή αναγκαίας υιοθέτησης των πρακτικών της άλλης εταιρείας
- Απόφαση να ακολουθηθεί ένας πελάτης σε άλλη χώρα.

### **3. Παγκοσμιοποίηση – Διεθνοποίηση – Πολυεθνικοποίηση**

Οι όροι «παγκοσμιοποίηση», «διεθνοποίηση» και «πολυεθνικοποίηση» φαίνονται όμοιοι, αλλά είναι απλώς συνώνυμοι και περιγράφουν τις προσπάθειες της παγκόσμιας κοινότητας να ενισχύσει τη διασυνοριακή οικονομική συνεργασία. Επιπλέον χρησιμοποιούνται λανθασμένα με την ίδια έννοια δημιουργώντας σύγχυση για το φαινόμενο που περιγράφουν (Μουρδουκούτας, 2004)<sup>1</sup>.

Οι όροι «διεθνοποίηση» και «πολυεθνικοποίηση» θεωρούνται πλέον κατάλληλοι για να περιγράψουν την κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, όταν η ολοκλήρωση της παγκόσμιας οικονομίας συναντούσε ως εμπόδια τις ρυθμίσεις του προστατευτισμού και του δύο παγκοσμίου πολέμου. Ενώ ο όρος «παγκοσμιοποίηση» περιγράφει καλύτερα την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, ιδιαίτερα τις δύο τελευταίες δεκαετίες αυτού.

---

<sup>1</sup> Μια ενδιαφέρουσα προσέγγιση σχετικά με την έννοια και όχι τη χρήση των όρων «διεθνοποίηση» και «παγκοσμιοποίηση» δίνει ο Μπαμπινιώτης (2001).

#### 4. Φάσεις Παγκοσμιοποίησης

Όταν οι επιστήμονες μελετούν ένα φαινόμενο τέτοιας διάρκειας, εμβέλειας και επιρροών είναι φυσικό για την καλύτερη ανάλυση να διαχωρίζουν την εξέλιξή του σε φάσεις. Και πάλι όμως έχουμε διαφορετικές απόψεις σχετικά με τη διάρκεια και τον αριθμό των φάσεων της παγκοσμιοποίησης. Στην παρούσα μελέτη, επιλέγουμε να παρουσιάσουμε τρεις διαφορετικές προσεγγίσεις, αντιπροσωπευτικές ως προς τον αριθμό των φάσεων, τη διαδικασία που καθορίζει την παγκοσμιοποίηση και το κριτήριο επιλογής χρονικών ορίων που καθορίζουν τη συγκεκριμένη φάση.

Η παγκοσμιοποίηση περιλαμβάνει την αυξημένη διεθνή διασύνδεση και αλληλεξάρτηση μεταξύ αγορών, επιχειρήσεων, ακόμη και πολιτισμών. Πρακτικά βασίζεται στην αποδοχή από όλους κοινών «κανόνων του παιχνιδιού» στις οικονομικές σχέσεις, κανόνων που στηρίζονται στο τρίπτυχο «ελεύθερες αγορές, ελεύθερο εμπόριο και *laissez-faire*».

Σύμφωνα με τον Scholte, η παγκοσμιοποίηση εμφανίζεται με πέντε όρους και αντίστοιχους ορισμούς ως εξής:

1. *Internationalisation* (Διεθνοποίηση): Η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο του όρου αυτού εννοεί την ανάπτυξη στις διεθνείς συναλλαγές και την αλληλεξάρτηση των χωρών.
2. *Liberalisation* (Φιλελευθεροποίηση): Η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο του όρου αυτού εννοεί τη διαδικασία εξάλειψης των περιορισμών στις



συναλλαγές μεταξύ των κρατών και τη δημιουργία μιας χωρίς σύνορα παγκόσμιας οικονομίας.

3. *Universalisation (Γενικοποίηση)*: Η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο του όρου αυτού εννοεί τη διαδικασία διάχυσης εμπειριών/γνώσεων και διακίνησης προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο.
4. *Westernisation/Modernisation (Εκδυτικοποίηση/Εκμοντερνισμός)*: Η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο αυτού του όρου εννοεί τη διαδικασία εξάπλωσης των δομών του εκμοντερνισμού, αλλά και καταστροφής όποιας υφιστάμενης δομής και κουλτούρας.
5. *Deterritorialisation*: Η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο αυτό εννοεί την απεικόνιση του κοινωνικού χώρου εκτός γεωγραφικού χώρου.

Σύμφωνα με τον Robertson (1992), η παγκοσμιοποίηση διέρχεται πέντε βασικές φάσεις:

1. *Φάση Γέννησης/Δημιουργίας (αρχές 15<sup>ου</sup>-μέσον 18<sup>ου</sup> αι.)*: Το φεουδαλικό οικονομικό και πολιτικό σύστημα αντικαθίσταται από ενιαία συγκεντρωτικά κράτη με σύγχρονη εμφάνιση της έννοιας του έθνους.
2. *Εναρκτήρια Φάση (μέσον 18<sup>ου</sup> αι.-1870)*: Τα νέα συγκεντρωτικά εθνικά κράτη κυριαρχούν και οι διεθνείς σχέσεις διαμορφώνονται. Στη νέα κατάσταση κυριαρχεί η Ευρώπη (με την έννοια της ηπείρου).
3. *Φάση Απογείωσης (1870-δεκαετία 1920)*: Η παγκοσμιοποίηση με τη γνωστή σε μας μορφή της εμφανίζεται με την αύξηση των ειδών επικοινωνίας, παγκόσμιες δραστηριότητες, εξάπλωση οικονομικού ανταγωνισμού.

4. *Διεκδίκηση Παγκόσμιας Ηγεμονίας (δεκαετία 1920-μέσον δεκαετίας 1960):*

Τα φαινόμενα της προηγούμενης περιόδου ενταντικοποιούνται, η ευρωπαϊκή ήπειρος χάνει την ηγεμονία (Μεγάλη Βρετανία) από τη νέα ήπειρο (ΗΠΑ). Ιδρύονται διεθνείς οργανισμοί για να συμβάλλουν στη διευθέτηση ζητημάτων που προκύπτουν από το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης.

5. *Φάση Αβεβαιότητας (μέσον δεκαετίας 1960-1990):* Σημειώνεται ρευστότητα του παγκόσμιου συστήματος και των διεθνών οργανισμών, επικρατούν παγκόσμια δίκτυα επικοινωνίας, τέλος του Ψυχρού Πολέμου.

Σύμφωνα με τον Τόμας Φρίντμαν (Φρίντμαν, 2007), ο οποίος εμφανίζεται πιο «απλός», έχουν μέχρι στιγμής υπάρξει τρεις μεγάλες εποχές παγκοσμιοποίησης ως εξής:

1. *Παγκοσμιοποίηση 1.0 (1492 – 1800):* την εγκαινίασε ο Χριστόφορος Κολόμβος εγκαθιδρύοντας συναλλαγές μεταξύ του παλαιού και του νέου κόσμου.
2. *Παγκοσμιοποίηση 2.0 (1800 – 2000):* διαδικασία παγκόσμιας ενοποίησης μέσω των πολυεθνικών όπως και γέννηση/ωρίμανση παγκόσμιας οικονομίας (οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι θεωρούνται περίοδοι διακοπής της παγκοσμιοποίησης).
3. *Παγκοσμιοποίηση 3.0 (2000 – σήμερα):* παρέχεται και στα άτομα (ή σε πολυσυλλεκτικές ομάδες ατόμων) η δυνατότητα να διαδραματίσουν ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο και όχι μόνον οι εταιρείες.

### **5. Παγκοσμιοποίηση: Υπέρ και Κατά**

Για ένα τέτοιο ζήτημα παγκόσμιας εμβέλειας και σημασίας υπάρχουν φυσικά υποστηρικτές αλλά και πολέμιοι. Τουλάχιστον τις δύο τελευταίες δεκαετίες με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, συνειδητά ή ασυνείδητα ο καθένας τίθεται υπέρ ή κατά της παγκοσμιοποίησης, ενώ μικρότερο ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού επιλέγει μια πιο μετριοπαθή θέση.

Επιγραμματικά, τα υπέρ της παγκοσμιοποίησης συνοψίζονται ως εξής (Αραβανής, 2012, Λυριστής, 2012) :

- Η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων πολλαπλασιάζει τις επενδύσεις, την παραγωγή και τις πωλήσεις.
- Το διεθνές εμπόριο συμβάλλει στη διακίνηση πρώτων υλών, προϊόντων και υπηρεσιών με αποτέλεσμα την ανακατανομή του πλούτου.
- Η παγκοσμιοποίηση θα μπορούσε ιδανικά να φέρει την επιστημονική γνώση και την τεχνολογία κοντά σε όλους τους λαούς.
- Η αρμονική συνύπαρξη των λαών μέσω της αλληλεξάρτησης των κρατών είναι και πολιτισμική και ανθρώπινη.

Αντιστοίχως τα επιχειρήματα κατά της παγκοσμιοποίησης συνοψίζονται ως εξής (Αραβανής, 2012, Λυριστής, 2012):

- Πιθανή η εξαφάνιση της διαφορετικότητας των λαών. Κίνδυνος εξαφάνισης εθίμων, κουλτούρας, παραδόσεων.

- Μείωση εθνικής κυριαρχίας και της ετερότητας ως βασικών γνωρισμάτων του κοινωνικού γίνεσθαι.
- Προώθηση του καταναλωτισμού και ενίσχυση των ανισοτήτων στην οικονομική ανάπτυξη με αποτέλεσμα να υπάρχει κοινωνικός αποκλεισμός.
- Εξάντληση φυσικών πόρων λόγω αύξησης καταναλωτισμού.
- Καταστροφή περιβάλλοντος που οφείλεται στην αλόγιστη παραγωγή αγαθών και ρύπων.
- Αύξηση κοινωνικής ανισότητας, ασθενειών, ανεργίας.

## **6. Μέτρηση του βαθμού παγκοσμιοποίησης**

Η μέτρηση του βαθμού παγκοσμιοποίησης μιας χώρας γίνεται βάσει δεικτών (Θεοδωρόπουλος, 2010). Ένας από τους πλέον διαδεδομένους δείκτες μέτρησης του βαθμού παγκοσμιοποίησης είναι ο A.T. Kearney/Foreign Policy Magazine Globalization Index (the KFP index).

Ένας άλλος γνωστός δείκτης μέτρησης του βαθμού παγκοσμιοποίησης, είναι ο KOF Index of Globalization (the KOF Index) του Ελβετικού Ινστιτούτου για την Έρευνα των Οικονομικών Κύκλων του Ομοσπονδιακού Ινστιτούτου Τεχνολογίας. Ο Δείκτης μετρά τρεις βασικές διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης —οικονομική, κοινωνική, πολιτική— και αντλεί τα στοιχεία του από 207 χώρες σε ετήσια βάση.

Επιπλέον, η Παγκόσμια τράπεζα εκτιμά τον βαθμό ολοκλήρωσης των επιμέρους χωρών στην παγκόσμια οικονομία με τη χρήση διαφόρων επιμέρους δεικτών που αναφέρονται στο διεθνές εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, τις διεθνείς χρηματοοικονομικές ροές, τις διασυνοριακές κινήσεις ατόμων και τη μεταξύ των χωρών διάδοση της τεχνολογίας και της γνώσης.

## **7. Επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης**

Στον δημόσιο διάλογο των τελευταίων δύο δεκαετιών τουλάχιστον ένα από τα θέματα που διατηρεί σταθερά υψηλή θέση στην ατζέντα είναι αυτό της παγκοσμιοποίησης, αλλά και των συνεπειών αυτής σε διάφορα επίπεδα: οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό.

Ο ρόλος του κράτους σ' αυτή τη διαδικασία που εξ ορισμού υπερβαίνει το κράτος είναι κάτι που επίσης επανεξετάζεται και ορίζεται εξαρχής. Πολλοί αναλυτές θεωρούν ότι σε μια εποχή μεγάλης κινητικότητας κεφαλαίων, επαναστατικών τεχνολογικών αλλαγών και έντονης διεθνοποίησης των οικονομικών συναλλαγών ο ρόλος του κράτους, και κυρίως ο ρόλος του ως μοχλού αναδιανομής εισοδήματος, μειώνεται σημαντικά (Ράπανος, 2008).

Παρότι η παγκοσμιοποίηση με την «απλοϊκή» προσέγγιση φαίνεται να θεωρείται κυρίως οικονομικό φαινόμενο και ως τέτοιο να ξεκίνησε (διενέργεια παγκόσμιου εμπορίου, δημιουργία παγκόσμιας οικογένειας), άρα και οι επιπτώσεις της θα πρέπει να καταγράφονται σε οικονομικό επίπεδο, εντούτοις οι επιδράσεις της εξαπλώνονται σε πολλά επίπεδα — κοινωνικό, πολιτικό, πολιτιστικό, επικοινωνιακό. Στην παρούσα μελέτη, και αφού επιγραμματικά αναφέρουμε το σύνολο των επιπτώσεων, θα εστιάσουμε κυρίως στις επιδράσεις της σε οικονομικό επίπεδο, όπως οι άμεσες ξένες επενδύσεις, η βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, η λειτουργία των πολυεθνικών εταιρειών.

Ο Γιαννίτσας (2008) δίνει μια ενδιαφέρουσα άποψη για την εξάπλωση της παγκοσμιοποίησης και εκτός των αγορών και τονίζει ότι σήμερα δεν βρισκόμαστε αντιμέτωποι μόνο με μια παγκοσμιοποίηση των αγορών. Σήμερα είναι πολύ ορατή και η πολιτική πτυχή της παγκοσμιοποίησης, η «πολιτική παγκοσμιοποίηση». Αν η παγκοσμιοποίηση των αγορών χαρακτηρίστηκε από την ανατροπή σημαντικών κανόνων που αφορούσαν την παραγωγή, τη διανομή εισοδήματος ή τη λειτουργία του κράτους, η «πολιτική παγκοσμιοποίηση» χαρακτηρίζεται από μια κατ' αναλογία ανατρεπτική λογική καθιερωμένων κανόνων και σχέσεων. Οργανωμένα συστήματα και θεσμοί, το διεθνές δίκαιο, διεθνείς συμβατικοί κανόνες, κρατικές οντότητες και η υπόστασή τους στο διεθνές σύστημα αμφισβητούνται, υποκαθίστανται ή συμπληρώνονται από νέα σχήματα, δημιουργώντας ισχυρές πηγές έντασης, ανασφάλειας ή και συγκρούσεις. Βεβαίως όλα αυτά είναι η ουσία της άσκησης πολιτικής εξουσίας μέσα από αιώνες ιστορίας και συγκρούσεων. Ακριβώς αυτά τα χαρακτηριστικά καθιστούν την πολιτική παγκοσμιοποίηση και όχι την οικονομική ως τον πλέον επικίνδυνο παράγοντα για τη δημοκρατία και τα ανθρώπινα δικαιώματα. Οι νέες τεχνολογίες και η παγκοσμιοποίηση των αγορών γίνονται τα εργαλεία της πολιτικής παγκοσμιοποίησης, μια έκφραση της οποίας είναι και οι πολιτικές «σοκ» σήμερα σε θεμελιώδη πεδία των πολιτικών και κοινωνικών δικαιωμάτων.

Ο ρόλος του κράτους και ιδιαίτερα του κράτους πρόνοιας, όπως αυτό αναπτύχθηκε μεταπολεμικά κυρίως στη Βόρεια Ευρώπη, είναι κάτι που επανεξετάζεται σαφώς στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης. Πολλοί υποστηρίζουν ότι αυτό δεν μπορεί να

διατηρηθεί πλέον με τη μορφή που το ξέρουμε στην εποχή της παγκοσμιοποίησης. Το κράτος πρόνοιας είναι αναγκασμένο να κάνει την εργασία τόσο ακριβή ώστε τα παραγόμενα προϊόντα να μην μπορούν να επιβιώσουν στον διεθνή ανταγωνισμό που επιβάλλεται από την παγκοσμιοποίηση μακροχρόνια. Τα ίδια προϊόντα παράγονται φθηνότερα σε άλλες περιοχές και επομένως οι περιοχές με χαμηλότερο κράτος πρόνοιας και άρα με μικρότερη φορολογική επιβάρυνση αποτελούν το πρότυπο στο οποίο πρέπει να προσαρμοστούμε, αν δεν θέλουμε να έχουμε αυξημένη ανεργία και περιθωριοποίηση της χώρας στον διεθνή καταμερισμό εργασίας.

Αν δεχθούμε αυτό το επιχειρήμα, τότε οι χώρες έχουν τις εξής επιλογές (Ράπανος, 2008):

- Υποχωρούν στις πιέσεις του ανταγωνισμού, κάνουν περικοπή στο κόστος του κράτους πρόνοιας, μειώνουν τη φορολογία του κεφαλαίου και της εργασίας και με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους.
- Δεν υποχωρούν στις πιέσεις του ανταγωνισμού και ως συνέπεια έχουν την απώλεια θέσεων εργασίας επειδή τα προϊόντα τους δεν είναι ανταγωνιστικά διεθνώς. Αποτέλεσμα, η αύξηση της ανεργίας, που με τη σειρά της αποδυναμώνει το κράτος πρόνοιας.

Από την άλλη πλευρά, οι υποστηρικτές του κράτους πρόνοιας αναφέρουν ότι το αυξημένο κόστος παραγωγής αντισταθμίζεται από την αυξημένη παραγωγικότητα της εργασίας και από τα προϊόντα υψηλής ποιότητας που παράγουν. Αυτό



επιτυγχάνεται μέσα από το καλά εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, τις καλές υποδομές, τα υπεύθυνα συνδικάτα και τις ειρηνικές εργασιακές σχέσεις. Οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν έχουν αυτά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, γι' αυτό προσπαθούν να τα αντισταθμίσουν με μικρότερο εργασιακό κόστος, χαμηλότερες τιμές στα ακίνητα και μικρότερη προστασία του περιβάλλοντος. Συμπερασματικά, ο Ράπανος (2008) προτείνει να πάψει το ζητούμενο να είναι ο περιορισμός του κράτους πρόνοιας και να γίνει η αναδιάρθρωσή του με τρόπο αποτελεσματικό και διαρθρωτικές αλλαγές σε άλλους τομείς που αυξάνουν την παραγωγικότητα.

Σύμφωνα με τον Παπαγιαννούλη (2002), οι σημαντικότερες επιπτώσεις από την παγκοσμιοποίηση είναι οι εξής:

- Βασική επιδίωξη των επιχειρήσεων θα είναι η ανταγωνιστικότητα σε πλαίσιο διεθνές και όχι εθνικό. Για να το επιτύχουν αυτό θα πρέπει να μειώνουν το λειτουργικό κόστος και θα ασκούν πιέσεις προς την κυβέρνηση για ανάλογη εισοδηματική, φορολογική και κοινωνική (πρόνοιας) πολιτική. Οι χώρες με ελλιπή συστήματα πρόνοιας και κοινωνικής ασφάλισης αλλά και μη θωρακισμένη περιβαλλοντική πολιτική θα υστερούν και μακροπρόθεσμα θα χειροτερεύει η κοινωνική θέση του εργατικού δυναμικού.
- Δημιουργία προβλημάτων στην εθνική πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά και σε όρους μόλυνσης.
- Συνεχής υποβάθμιση του οικολογικού συστήματος του πλανήτη, αύξηση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, εξάντληση πόρων γης λόγω αύξησης πληθυσμού, κακής χρήσης πόρων, ανεξέλεγκτης βιομηχανικής/τουριστικής ανάπτυξης.

- Αύξηση ανεργίας λόγω υπερπροσφοράς αγαθών και υπηρεσιών που θα μειώνει τη ζήτησή τους.
- Χειροτέρευση όρων εργασίας λόγω απειλής μετεγκατάστασης της παραγωγικής μονάδας της επιχείρησης.
- Διατάραξη κοινωνικής ισορροπίας λόγω του ότι οι τεχνολογικές καινοτομίες αυξάνουν την ανεργία, μειώνουν τις αμοιβές, μειώνουν το επίπεδο της κοινωνικής ασφάλισης
- Αύξηση κινδύνου κρίσεων λόγω ανεπαρκούς ρυθμιστικού πλαισίου παγκόσμια λόγω παγκοσμιοποίησης χρηματοπιστωτικών αγορών.

#### IV. Ναυτιλία και Παγκοσμιοποίηση

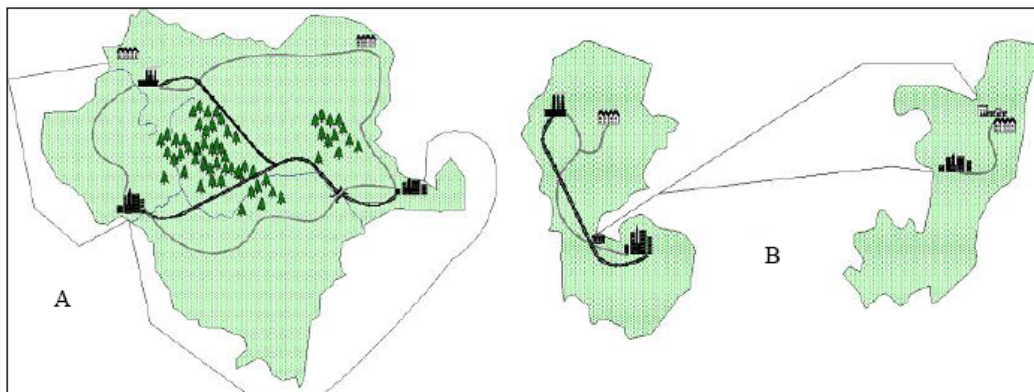
Η ναυτιλία υπήρξε, είναι και θα είναι μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του ανθρώπου, εφόσον η παγκόσμια ευημερία εξαρτάται πρωτίστως από το διεθνές και διαπεριφερειακό εμπόριο. Στην πραγματικότητα, οι μεταφορές εθεωρούντο ένας από τους 4 πυλώνες της παγκοσμιοποίησης, μαζί με τις τηλεπικοινωνίες, τη διεθνή τυποποίηση και τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου (Kumar and Hoffmann, 2002, όπως αναφέρεται σε Corbet & Vinebrake, 2008).

Χάρης στις τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικο-πολιτιστικές εξελίξεις, κάποιες χώρες σημείωσαν εκπληκτική οικονομική μεγέθυνση στο πρόσφατο παρελθόν χάρις στην επιθυμία τους να ανοίξουν τα σύνορα και τις αγορές τους σε ξένες επενδύσεις και το εμπόριο. Η αυξημένη ροή γνώσεων, πηγών, προϊόντων και υπηρεσιών μεταξύ των κρατών ονομάζεται «παγκοσμιοποίηση» και επισήμως ορίζεται ως «η ανάπτυξη μιας όλο και περισσότερο ενοποιημένης διεθνούς οικονομίας η οποία διακρίνεται ιδίως από το ελεύθερο εμπόριο, την ελεύθερη ροή κεφαλαίου και τη διατήρηση ξένων αγορών εργασίας».

Οι μεταφορές γενικώς και η ναυτιλία ειδικότερα υπήρξαν και είναι παράγοντες ενδυνάμωσης της παγκοσμιοποίησης. Στην πραγματικότητα, η ναυτιλία «μεταποίησε» την τεχνολογία και το ανθρώπινο δυναμικό της τις τελευταίες δεκαετίες για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της παγκοσμιοποίησης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένα ολοκληρωμένο τμήμα της διεθνούς οικονομίας, αν και μερικές φορές αυτό δεν είναι αμέσως αντιληπτό. Το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα δίκτυο εξειδικευμένων πλοίων, λιμένων φόρτωσης/εκφόρτωσης, και υποδομών μεταφοράς από τα σημεία παραγωγής σε τερματικούς σταθμούς και σε σημεία διανομής στις αγορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένα απαραίτητο συστατικό και μερικές φορές υποκατάστατο για άλλους τρόπους μεταφοράς.

**Διάγραμμα 2: Θαλάσσιες μεταφορές ως υποκατάστατες (A) και ως συμπληρωματικές (B) για τους άλλους τρόπους μεταφοράς**



Source: First published in the IMO Study of Greenhouse Gases from Ships (Skjølsvik *et al.*, 2000).

### **1. Διεθνοποίηση στη Ναυτιλία**

Η βιομηχανία της ναυτιλίας πρώτα πέρασε από το στάδιο της διεθνοποίησης (internationalization) και κατόπιν βρέθηκε στο στάδιο της παγκοσμιοποίησης (globalisation) (Γουλιέλμος, 2000).

Σύμφωνα με τον Μεταξά (1988), «διεθνοποίηση σημειώνεται όταν η «εθνικότητα» των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών αναγκαίων συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας, είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη. Ο ορισμός δεν περιορίζεται μόνο στην «εθνικότητα» του κεφαλαίου (προέλευση χρηματοδότησης του πλοίου) και του εργατικού δυναμικού γραφείου και πλοίου, ούτε και μόνο στο ποια είναι η χώρα εγκατάστασης του γραφείου μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Επεκτείνεται και στους λοιπούς παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπως (Γουλιέλμος, 2008): (α) η «εθνικότητα» των φορτίων, (β) η χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης κ.ο.κ. σημαίας, (γ) η χρησιμοποίηση ξένων λιμένων και (δ) η εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών τρίτων χωρών .

Η διεθνοποίηση είναι ένα φαινόμενο που μπορεί να υφίσταται σε μικρό, μέτριο ή μεγάλο βαθμό. Για παράδειγμα, η ελληνική ναυτιλία στο σύνολο της μεταπολεμικής της πορείας χρησιμοποίησε ελληνικά πληρώματα μόνο σε ποσοστό 75%, το οποίο και μειώθηκε σταδιακά στο 70% (1983), στο 60% πειραματικά (1986) και επισημοποιήθηκε σε αυτό το ποσοστό το 1990. Σε ό,τι αφορά την εθνικότητα του

πλοιοκτήτη, το 50% και άνω της ιδιοκτησίας του πλοίου ή της εταιρείας έπρεπε να ανήκει σε Έλληνες, διότι αυτή ήταν η σχετική απαίτηση του νόμου (Γουλιέλμος, 1996). Τα χρηματικά κεφάλαια σε ποσοστό 95% ανήκουν σε αλλοδαπές τράπεζες (Γουλιέλμος, β, 1996). Τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία σχεδόν όλα ανήκουν σε αλλοδαπούς. Ποσοστό 10% των στελεχών των ναυτιλιακών γραφείων των εταιρειών του Ν. 89/67 είναι αλλοδαπό (Γουλιέλμος, α, 1996). Η χρήση της ελληνικής σημαίας ποικίλλει στον χρόνο και σε κοχ από 38% (1997) σε 77% (1980) (Goulielmos, 1997). Το ίδιο φαινόμενο παρουσιάστηκε και στις πρακτικές των ναυλώσεων στις αρχές και στα μέσα της δεκαετίας του 1980 (Μεταξάς, 1988).

Επομένως, η εξάρτηση της ναυτιλιακής επιχείρησης από διεθνείς παράγοντες υπόκειται σε βαθμιαία αύξηση (Μεταξάς, 1988) και η πατροπαράδοτη σχέση εθνικής οικονομίας και των συντελεστών παραγωγής της ναυτιλιακής επιχείρησης υφίσταται βαθμιαία εξασθένηση. Πράγματι, κανένα έθνος δεν είναι σήμερα σε θέση να οργανώσει και να διατηρήσει μια ανταγωνιστική ναυτιλία, αν βασιστεί μόνο στις δικές του πλουτοπαραγωγικές πηγές.

Οι επιπτώσεις της διεθνοποίησης όμως ήταν μάλλον θετικές, διότι με τη διεθνοποίηση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διέγραψαν επιτυχημένη πορεία. Οι πιο επιτυχείς ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι αυτοί που εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και συνάπτουν ναυλώσεις σε διεθνή βάση, ενώ η έννοια της εθνικής ναυτιλίας στη δεκαετία 1980-90 ήταν ήδη μια έννοια σίγουρα αναχρονιστική (Lawrence S.A., 1972).

Επίσης, σε μεγάλο βαθμό οι διεθνοποιημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν εξαρτώνται από πολυεθνικές επιχειρήσεις, αλλά είναι ανεξάρτητες. Έτσι, λοιπόν, η διεθνοποίηση υφίσταται στον βαθμό που η εθνικότητα των συντελεστών της παραγωγής και των συντελεστών δράσης των «εθνικών» ναυτιλιακών επιχειρήσεων υποχωρεί ή μειώνεται ή ελαχιστοποιείται, ενώ αυξάνει, αντίστοιχα, ο ρόλος των συντελεστών που διαμορφώνονται και δρουν στον διεθνή χώρο. Η εθνικότητα του πλοιοκτήτη (και όχι η εθνικότητα του διαχειριστή) είναι απαραίτητη, όπως ήδη αναφέραμε πιο πάνω, σε κάποιο ποσοστό για να υπάρχει το στοιχείο της «εθνικής» ναυτιλίας.

Η έξαρση του φαινομένου της διεθνοποίησης οφείλεται, πρώτον, στον βαθμό που τα φορτία από εθνικά έγιναν διεθνή και από τη στιγμή που τα εθνικά πλοία (πλοία που φέρουν την εθνική σημαία) έπαψαν να εξυπηρετούν τα εθνικά φορτία κατ' αποκλειστικότητα (πλεονάζουσα προσφορά χωρητικότητας, αλλά και η ύπαρξη ανταγωνισμού με άμβλυση των μέτρων προστατευτισμού). Το φαινόμενο αυτό ορισμένοι το αποδίδουν στην αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, που από τη φύση του και εξ ορισμού είναι διεθνές. Η διεθνοποίηση του εμπορίου είναι ο ένας από τους παράγοντες που οδήγησαν στη διεθνοποίηση της ναυτιλίας. Δεύτερον, όταν διεθνοποιήθηκαν οι πηγές της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, τότε οι επιχειρηματίες της ναυτιλίας πολλαπλασίασαν τις δυνατότητες εξεύρεσης κεφαλαίων. Τρίτον, πολλαπλασιάστηκαν επίσης τα διάφορα διεθνή νηολόγια και οι διαθέσιμες σημαίες (Goulielmos, 1997).

Άλλοι παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην πορεία της διεθνοποίησης ήταν και οι αυξημένες ανάγκες ανά πλοίο σε χρηματικά κεφάλαια, οι οποίες υπερέβαιναν τη δυνατότητα του κάθε εθνικού τραπεζικού συστήματος. Οι αυξημένες αυτές ανάγκες δημιουργήθηκαν:

- Από την αύξηση της μέσης αξίας των πλοίων στο χρόνο (Metaxas and Parker, 1980).
- Από την πλέον ακριβή τεχνολογία και την ειδίκευση των πλοίων.
- Από την άνοδο του μέσου μεγέθους των πλοίων ως συνέπεια των οικονομιών κλίμακας, της βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και των οικολογικών πλοίων.
- Από τον έλεγχο μεγάλου βάρους φορτίων (κυρίως πρώτες ύλες) από διεθνείς βιομηχανικούς μεταφορείς ή διεθνείς εταιρείες πετρελαίου μέσα από τα συμβόλαια (μεγάλου χρόνου) εργολαβικής μεταφοράς τα οποία απαιτούσαν μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και άλλες ενώσεις επιχειρήσεων (Μεταξάς, 1988).

Με αφορμή τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, ως συνέπεια των οικονομιών κλίμακας στη ναυτιλία, παρατηρήθηκε το ίδιο φαινόμενο και στους ναυτιλιακούς συνασπισμούς. Σύμφωνα με την ΕΕ «ναυτιλιακοί συνασπισμοί είναι επιχειρήσεις κοινού κινδύνου (joint ventures) μεταξύ πλοιοκτητών, που θέτουν σε κοινή διάθεση (pool) πλοία ομοίου τύπου, κάτω από μια κεντρική διοίκηση, με μάρκετινγκ μίας ενιαίας επιχείρησης, με διαπραγματευτική δράση σε ναυλώσεις (κατά ταξίδι ή χρονοναυλώσεις) και σε συμβόλαια εργολαβικών μεταφορών, με κοινή είσπραξη των εσόδων και μετέπειτα διανομή στους πλοιοκτήτες». Η δημιουργία των



ναυτιλιακών συνασπισμών έχει ως αντικειμενικό σκοπό την κοινή ανάληψη μεγάλων εργολαβικών συμβολαίων μεταφοράς φορτίων. Η στρατηγική των συνασπισμών είναι η οικοδόμηση/συγκρότηση στόλου πολλών και διαφόρων πλοιοκτητών (κατά τεκμήριο πολλών εθνικοτήτων) ο οποίος κάτω από μια αποδοτική διοίκηση θα αποκτήσει την αναγκαία «κρίσιμη μάζα». Αυτή θα καταστήσει τον συνασπισμό ικανό να δίδει προσφορές, να απολαμβάνει οικονομίες κλίμακας, να κάνει το όλο σχήμα ορατό στους φορτωτές μέσω του μεγέθους και των προτύπων και μέσω της διασποράς κινδύνου και αγορών. Πρόσθετα, να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση του επενδεδυμένου κεφάλαιο (Haralambides, 1996).

Η γενεσιουργός αιτία των ναυτιλιακών επιχειρηματικών συνασπισμών ήταν η αντίστοιχη διεθνοποίηση της ζήτησης χωρητικότητας, που έλαβε τη μορφή μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών συγκεντρώσεων (conglomerates) και καθιέρωσε την πρακτική των ναυλώσεων με τη μορφή συμβολαίων (ναυλοσυμφώνων) εργολαβικής μεταφοράς (μεγάλες ποσότητες φορτίων, τακτά δρομολόγια, χρόνιες ναυλώσεις).

Οι συνασπισμοί τείνουν να επιτύχουν το άριστο μέγεθός τους<sup>2</sup> μέσω της συγκέντρωσης χωρητικότητας, αλλά και της εξασφάλισης απασχόλησης στις

---

<sup>2</sup> Κατά τον Stigler δεν υπάρχει ένα και μόνο άριστο μέγεθος επιχειρήσεων, αλλά αυτό εξαρτάται από τους πόρους που η επιχείρηση χρησιμοποιεί. Το άριστο μέγεθος μιας επιχείρησης ορίζεται αρχικά ως εκείνο το μέγεθος που εξασφαλίζει ένα ελάχιστο μακροχρόνιο μέσο κόστος. Η μεταβολή, όμως, των διαθέσιμων πόρων σε κάθε επιχείρηση μακροχρόνια θα δημιουργήσει διαφορετικά επίπεδα μακροχρόνιων μέσων δαπανών. Ο βασικός όμως ορισμός της επιχείρησης που έχει άριστο μέγεθος είναι αυτός που την καθιστά συνεχώς ικανή να ανταγωνίζεται τις επιχειρήσεις άλλων μεγεθών.

υπηρεσίες των πλοίων, οι οποίες έχουν το χαρακτηριστικό ότι όταν παράγονται και δεν «καταναλίσκονται», χάνονται.

Η πιο πάνω ανάλυση περιγράφει τους συνασπισμούς στον χώρο της ναυτιλίας χύμα φορτίων, που ιστορικά έκαναν την εμφάνισή τους στη δεκαετία του 1960 (Haralambides, 1996). Η κατάσταση όμως της διεθνοποίησης ήταν έντονη στις ναυτιλιακές γραμμές, ειδικότερα με την εμφάνιση της λεγόμενης κιβωτοποίησης. Διαπιστώθηκε παράλληλα και ό,τι αποκλήθηκε «συγκέντρωση ναυτιλιακού κεφαλαίου» σε μεγαλύτερη από ό,τι πριν τον πόλεμο έκταση στην περίοδο 1950-1973. Αυτή η διεθνοποίηση πραγματοποιήθηκε μέσα είτε από τις συγχωνεύσεις ναυτιλιακών εταιρειών είτε από την ταχεία ανάπτυξη των ήδη μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών.

Στις ναυτιλιακές γραμμές παρατηρήθηκε η συνεργασία εταιρειών με σκοπό την παροχή υπηρεσίας μέσα από τη συγκέντρωση των στόλων διαφόρων εταιρειών σ' ένα ενιαίο στόλο (ναυτιλιακά consortia).

Η επιλογή της σημαίας (Γουλιέλμος, γ, 1996) συστατικά αποτελεί το πολυεθνικό στοιχείο στη ναυτιλία. Η ναυτιλία δεν έχει λόγο να μεταβάλλει τον «τόπο εγκατάστασης» των (πλωτών) εργοστασίων της, εφόσον αυτά ούτως ή άλλως κινούνται στον διεθνή θαλάσσιο χώρο. Αλλάζουν όμως νομικό καθεστώς/έννομη τάξη με την επιλογή της σημαίας του πλοίου, δηλαδή στην ουσία αλλάζουν χώρα εγκατάστασης κάθε φορά που αλλάζουν την εθνική σημαία με άλλη. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι επομένως πολυεθνικές, και όχι υπερεθνικές

(transnational), επιχειρήσεις διότι οι αποφάσεις λαμβάνονται συνήθως σε μία χώρα, σε αυτή δηλαδή που είναι εγκατεστημένο το επιτελικό γραφείο (head office) της ναυτιλιακής εταιρείας.

Η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας μπορεί να χωριστεί σε τέσσερα μέχρι σήμερα στάδια (Sletmo and Holste, 1993):

- *Στάδιο πρώτο:* Η μακρά περίοδος πριν από την εκβιομηχάνιση των κρατών, που σχετίζεται με τις θαλάσσιες εξερευνήσεις. Συμπίπτει με την ανάπτυξη των περιφερειακών (regional) θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων (Sletmo, 1987). Η εποχή αυτή χαρακτηρίστηκε από την ανακάλυψη και τη δημιουργία αποικιών και από τη μεταφορική σύνδεση μητρόπολης και αποικίας.
- *Στάδιο δεύτερο:* Της θαλάσσιας εμπορικής ηγεμονίας που ανέδειξε τη ναυτιλία σε ένα σημαντικό παγκόσμιο βιομηχανικό κλάδο παροχής υπηρεσιών. Για τη Μ. Βρετανία, λ.χ., ο έλεγχος της ναυτιλίας ισοδυναμούσε με τον έλεγχο του τότε κόσμου. Με τον τρόπο αυτό η Μ. Βρετανία και αργότερα η Γερμανία και η Γαλλία αναδείχθηκαν σε ναυτικές δυνάμεις, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι αποτελούσαν και όργανο οικονομικής και πολιτικής δύναμης. Στη διεθνοποίηση/υπερεθνικοποίηση της ναυτιλίας οι επιστήμονες (Μεταξάς και άλλοι) πιστεύουν ότι συνεισέφερε τόσο η πρακτική των σημαιών ευκαιρίας, όσο και η πρακτική αλλαγής της εθνικής σημαίας (flagging out). Επιταχύνθηκε έτσι η διεθνοποίηση της ναυτιλίας διότι έγινε εφικτός ο συνδυασμός εξεύρεσης χρηματικών κεφαλαίων από τις αναπτυσσόμενες χώρες και πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

- *Στάδιο τρίτο:* Η απόκτηση της τεχνογνωσίας του πλοιοκτήτη από τις αναπτυσσόμενες χώρες, η οποία επιτεύχθηκε σταδιακά.
- *Στάδιο τέταρτο:* Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας που θα εξετασθεί στην επόμενη ενότητα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## **2. Παγκοσμιοποίηση στο Παγκόσμιο Εμπόριο και τη Ναυτιλία**

Το κύριο χαρακτηριστικό των παγκοσμιοποιημένων ή υπερεθνικών επιχειρήσεων είναι το πολυεθνικό στοιχείο, αλλά με αποκεντρωμένη τη λήψη αποφάσεων που πραγματοποιείται στην καθεμία αλλοδαπή χώρα (Robins, 1994). Ο κόσμος φυσικά τείνει να γίνει μία παγκόσμια αγορά και αυτό το χαρακτηριστικό, αυτή η φιλοσοφία παγκοσμιοποιεί τις εταιρείες.

Η παγκοσμιοποίηση επομένως είναι το επόμενο στάδιο από τη διεθνοποίηση και οι παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις σκέπτονται ως πωλητές διάθεσης των προϊόντων τους σε όλο τον κόσμο. Η διοίκηση των επιχειρήσεων προέρχεται από πολλές χώρες, οι προμήθειες και τα διάφορα συστατικά μέρη στην παραγωγή αγοράζονται από εκεί που μπορούν ν' αγοραστούν στη χαμηλότερη τιμή και οι επενδύσεις γίνονται εκεί που αναμένονται οι μεγαλύτερες αποδόσεις (Kotler, 1994). Μια στρατηγική παγκόσμιας φιλοσοφίας μεταχειρίζεται τον κόσμο σαν μία και μόνη (ενιαία) αγορά.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο. Μεταφέρει πάνω από το 90% όλης της πρώτης ύλης και βιομηχανοποιημένων προϊόντων που ζητούν οι πολίτες του κόσμου. Η παγκοσμιοποίηση δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την ναυτιλία, και αυτό έχει συμβάλει στη βελτίωση των προτύπων διαβίωσης για εκατομμύρια ανθρώπους σε όλο τον κόσμο, καθώς επίσης και τη δημιουργία πλούτου.

Στον χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση επέρχεται, όπως προαναφέρθηκε, ως το τέταρτο στάδιο (Sletmo, 1993). Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας είναι φαινόμενο των αρχών της δεκαετίας του 1970 και οφείλεται μεν στο θεσμό του ship management, αλλά η βαθύτερη αιτία είναι η ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους μέσω του εντοπισμού φθηνών συντελεστών της παραγωγής. Ο θεσμός των ship managers (Spruyt, 1994) ανήκει σε διαχειριστές πλοίων πλοιοκτησίας τρίτων, οι οποίοι μπορούν να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν σε οποιοδήποτε «πρόσφορο» περιβάλλον, ακόμη και στα λεγόμενα «νέα ναυτιλιακά κέντρα», σε σύγκριση με τα «παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα».

Ειδικότερα στον θεσμό αυτό η εταιρεία (ship management) εγκαθίσταται εκεί όπου βρίσκονται οι πελάτες-πλοιοκτήτες, παρά η τεχνολογία της πληροφορικής. Εγκαθίσταται μάλιστα εκεί όπου μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη και η στελέχωση των πλοίων και η εκπαίδευση των πληρωμάτων. Το χαρακτηριστικό αυτό έχει αναγκάσει το ship management να γίνει πολυεθνικό, αλλά ταυτόχρονα επιβάλλει και τη σχετική μεταφορά της τεχνολογίας. Το περιβάλλον που θα δεχθεί το επιτελικό γραφείο μιας ship management εταιρείας πρέπει να είναι πρόσθετα φιλικό (φορολογία, κόστος κοινωνικής ασφάλισης, απουσία περιορισμών σε θέματα απασχόλησης), να παρέχει καλές δυνατότητες τηλεπικοινωνιών και το κόστος λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μην είναι υπερβολικό (Perry, 1994).

Όπως υποστηρίχθηκε από τον Charman (1994), στην έρευνα που ο ίδιος εκπόνησε για τον *Lloyd's Shipping Manager* με τίτλο «The global analysis of ship ownership

and ship management», η ναυτιλιακή βιομηχανία «μετακινείται» σε περιοχές στις οποίες βρίσκονται οι τελευταίες γνώσεις για το μάνατζμεντ και η τελευταία τεχνολογία. Βέβαια, η ναυτιλία αλλά και ο θεσμός ship management προχώρησαν και στην παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας από το γεγονός ότι η ευθύνη που ανατέθηκε στους πλοίαρχους αυξήθηκε (Charman, 1994). Στην ουσία οι πλοίαρχοι είναι οι «κατά τόπους» διευθυντές/managers εκεί όπου βρίσκεται το πλοίο. Η εγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα στα νέα ναυτιλιακά και άλλα κέντρα είναι και αυτό χαρακτηριστικό των εξελίξεων στο ship management (Γουλιέλμος, 2003)

Η ναυτιλία γραμμών ήταν ο πρώτος κλάδος της ναυτιλίας (1875) που υλοποίησε διάφορων ειδών και βαθμών επιχειρηματικές συνεργασίες. Πρώτα βέβαια υπήρξε το στάδιο του καταστρεπτικού ανταγωνισμού, της πλεονάζουσας χωρητικότητας και της αστάθειας ναύλων και χωρητικότητας. Στη διετία 1994-1995 εμφανίστηκε έντονα το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης στη ναυτιλία των κιβωτιαγωγών πλοίων, όπου μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που είχαν το όραμα ενός πολυεθνικού εμπορίου αποφάσισαν να παρέχουν υπηρεσίες είτε σε όλο τον κόσμο, είτε να έχουν παρουσία σε όλα ή στα περισσότερα εμπορία σε όλο τον κόσμο. Επομένως, οι συνεργασίες επεκτείνονται σε πολλαπλά αντί μονά εμπορία. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται από το μεγάλο αριθμό και μέγεθος των πλοίων που διοικούν οι alliances (συμμαχίες επιχειρήσεων), ώστε να απολαμβάνουν οικονομίες κλίμακας και να παρέχουν καλλίτερες υπηρεσίες.

Το φαινόμενο της παγκοσμιότητας εμφανίστηκε στη δεκαετία του 1980 με την παροχή των υπηρεσιών «σε όλο τον κόσμο» (round the world) και με την έννοια του πολλαπλού εμπορίου.

Όσον αφορά τη ναυτιλία ειδικότερα, η πολυεθνική ναυτιλιακή επιχείρηση διατηρεί σημαντικές λειτουργίες παραγωγής σε πολλές χώρες, αλλά τις διοικεί από τη βάση που είναι η «εθνική» χώρα, όπου στην προκειμένη περίπτωση οι χώρες είναι οι σημαίες. Η διεθνική επιχείρηση είναι όμοια με την πολυεθνική, αλλά αποκεντρώνει τη διοίκηση στη χώρα εγκατάστασής της. Για τη ναυτιλία αυτό θα ήταν ο πλοίαρχος = εφοπλιστής.

Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία, η πορεία της είναι κάπως διαφορετική από την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας, διότι (Γουλιέλμος, 1997):

- Ως προς την τεχνογνωσία υπήρξε ελληνική.
- Ως προς τις σημαίες είχε μία πορεία με διακυμάνσεις.
- Ως προς τη χρηματοδότηση και την εξεύρεση φορτίων ήταν σχεδόν πάντοτε διεθνής.
- Ως προς τα πληρώματα υπήρξε κατά μεγαλύτερο ποσοστό (60%) ελληνική μέχρι την προηγούμενη δεκαετία, ενώ σήμερα η κατάσταση αυτή έχει αντιστραφεί.
- Ως προς την ανταγωνιστικότητα υπήρξε πρώτη.
- Ως προς την ανάθεση της διοίκησης σε εταιρείες ship management υπήρξε και είναι τελευταία.



- Ως προς την ταύτιση ιδιοκτησίας και management υπήρξε στο ίδιο ή στα ίδια πρόσωπα.
- Ως προς την εγκατάσταση των πολυεθνικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπήρξε και αυτή με διακυμάνσεις.

Σύμφωνα με τον Σκορδίλη (2014), Σήμερα ολοένα και περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, στην προσπάθειά τους να εκμεταλλευθούν δυναμικά τις συνθήκες, επιλέγουν να μετατραπούν από private σε public εταιρείες μέσω της εισόδου τους στα ξένα χρηματιστήρια. Αυτή η διαδρομή αλλάζει τη φυσιογνωμία της διαχείρισης και την παίρνει από τα χέρια του εφοπλιστή για να την παραδώσει σε έναν μάνατζερ. Τις περισσότερες φορές οι ίδιοι οι εφοπλιστές προσπαθούν να ενδυσθούν και τον μανδύα του μάνατζερ, μια κίνηση την οποία κανείς θα μπορούσε περισσότερο να εκλάβει ως την τελευταία γραμμή άμυνας που διαθέτουν παρά ως ένδειξη ελέγχου της κατάστασης.

Εξάλλου στο παραδοσιακό μοντέλο διαχείρισης οι ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως είχαν δυνητικά απέναντί τους ναυτικούς, ιδιαίτερα εκείνους που κινούνταν έντονα πάνω στον άξονα των σταθερών και συνεχών διεκδικήσεων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες όμως που είναι εισηγμένες στα ξένα χρηματιστήρια δεν έχουν πλέον μόνο τους ναυτικούς εν δυνάμει αντιπάλους, αλλά και τα ξένα ισχυρά funds, από τα οποία πάντοτε κινδυνεύουν, αν κάτι δεν πάει καλά.

Και το ερώτημα που ανακύπτει είναι μήπως τελικά η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία ανοίγει τον ασκό του Αιόλου επιλέγοντας να εκτεθεί δημόσια κατά

αυτόν τον τρόπο αντί του να αναπτύσσεται συνεχώς μέσω της διαδρομής αυτής, όπως υποστηρίζουν οι θιασώτες της. Μήπως όλα αυτά τα κέρδη που αποκτήθηκαν στη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας τόσο σε επίπεδο ναύλων όσο και σε επίπεδο δυναμικής κινδυνεύουν να χαθούν μέσα στη σκοτεινή πλευρά της παγκοσμιοποίησης;

### **3. Επιπτώσεις της Παγκοσμιοποίησης στη Ναυτιλία**

Η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό τομέα της θαλάσσιας οικονομίας (θαλάσσιες μεταφορές, λιμένες, ναυπηγεία, ενέργεια από τη θάλασσα, αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, παράκτιες ζώνες, νέοι πόροι, γαλάζια βιοτεχνολογία κ.ά.). Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, είτε αφορά σε ολιστικά συστήματα των μεταφορών (door to door), είτε σε αυτοτελή θαλάσσια μεταφορά (όπως αυτές των tramps), είναι ένα πολυσχιδές και πολυεπίπεδο διεθνοποιημένο, τεχνοοικονομικό οικοδόμημα. Αποτελείται δηλαδή από ένα πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων γύρω από και για τις θαλάσσιες μεταφορές. Κατά το παρελθόν, οι θαλάσσιες μεταφορές συνέθεταν μια κατά βάση αυτορρυθμιζόμενη αγορά. Για παράδειγμα, μεταξύ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έως και τη δεκαετία του 1990, ο κόσμος της ναυτιλίας γνώρισε αρκετές κρίσεις με πολλές χρεοκοπίες ναυτιλιακών γιγάντων, χωρίς να οδηγούν σε κρίσεις που να ανατρέπουν δεδομένα σε ολοκληρωμένα συστήματα θαλάσσιων μεταφορών, όπως βλέπουμε σήμερα (Χλωμούδης, 2011).

Το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, λειτουργώντας χωρίς ρυθμίσεις, δημιούργησε πολλά προβλήματα, είτε σε τοπικό, είτε σε παγκόσμιο επίπεδο. Ζητήματα όπως το περιβάλλον, η ασφάλεια των εργαζομένων, των επιχειρηματιών και των πολιτών που εμπλέκονται στη μεταφορική διαδικασία, η ανισότητα στη διανομή του πλούτου και η αύξηση της φτώχειας και άλλα, δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς μέσω αυτορρύθμισης. Για αυτούς και πολλούς άλλους λόγους δεν μπορεί πλέον να υποστηριχθεί η λειτουργία της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας χωρίς μια παράλληλη εξέλιξη, για διαμόρφωση κανόνων διακυβέρνησης αυτής της παγκοσμιοποίησης (Χλωμούδης, 2012).

Βρισκόμαστε λοιπόν στη φάση της ανάγκης για αντιμετώπιση των αρνητικών επιδράσεων της ανεξέλεγκτης παγκοσμιοποίησης στη λειτουργία της ναυτιλίας, των μεταφορών και εντέλει της οικονομίας.

Καταρχάς, οι αιτίες της κρίσης στη ναυτιλία, σε μεγάλο βαθμό, έχουν ρίζες στην παθογένεια του τομέα καθαυτόν (διακυμάνσεις προσφοράς και ζήτησης, τιμών νέων κατασκευών, κ.λπ.). Θα ήταν όμως μεγάλο λάθος να αγνοηθεί η καταλυτική επίδραση των φαινομένων της επιρροής και των άλλων τομέων της θαλάσσιας οικονομίας και η αδύναμη, ως προς τη θεσμική της συγκρότηση, συνέργεια και κοινός σχεδιασμός αυτών προς την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων από τις δυσλειτουργίες της παγκοσμιοποίησης (Χλωμούδης, 2012).

Το 1940, ο τρόπος των παγκόσμιων μεταφορών άλλαξε από τον τύπου αποικιακό σε τύπου παγκοσμιοποιημένο, και αυτή η αλλαγή δημιούργησε σημαντικές αλλαγές

στο εμπόριο και ως εκ τούτου στη ναυτιλία. Αυτές οι αλλαγές οδήγησαν σε δύο δεκαετίες πολύ υψηλών επενδύσεων σε παραγγελίες νέων πλοίων διαφορετικών δυνατοτήτων, γεγονός που με τη σειρά του οδήγησε στη διαφοροποίηση του χαρακτήρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως επίσης αποτέλεσαν και τους λόγους έναρξης ενός τεράστιου ναυτιλιακού κύκλου (δεκαετία 1980 έως δεκαετία 2000) (Storford, 2009).

Οι αλλαγές που έφεραν το τέλος του αποικιακού τύπου εμπορίου αντικατόπτριζαν τη διαφοροποιημένη προσέγγιση και τις διαφοροποιημένες κυβερνητικές πολιτικές μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Κατά τη διάρκεια της Μεγάλης Ύφεσης της δεκαετίας του 1930 οι κυβερνήσεις αντιμετώπισαν τα προβλήματα του προστατευτισμού δηλαδή την πολιτική προστασίας και επίλυσης των προβλημάτων που ανέκυψαν από τη Μεγάλη Ύφεση. Επιπροσθέτως η πολιτική των ΗΠΑ άρχισε να λαμβάνει υπόψη της περισσότερο τα διεθνή προβλήματα και οι αμερικανικές επιχειρήσεις (πολλές από τις οποίες άρχισαν να μετατρέπονται σε πολυεθνικές) άρχισαν να διαπιστώνουν τους περιορισμούς που έθετε αυτός καθαυτός ο παλιός αποικιακός κόσμος στη δική τους προσπάθεια για την ανακάλυψη νέων αγορών.

Η έναρξη μιας νέας εποχής επισφραγίστηκε με το Bretton Woods Conference, το 1944, κατά τη διάρκεια του οποίου ο αμερικανός υπουργός οικονομικών Χένρι Μοργκεντάου πρότεινε ένα σχέδιο ανάπτυξης μιας νέας οικουμενικής οικονομίας (global economy) τη βάση του οποίου συμφώνησαν μέχρι το τέλος της σύσκεψης το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (International Monetary Fund/IMF), η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank ) και η Γενική Συμφωνία Εμπορίου και Δασμών (General

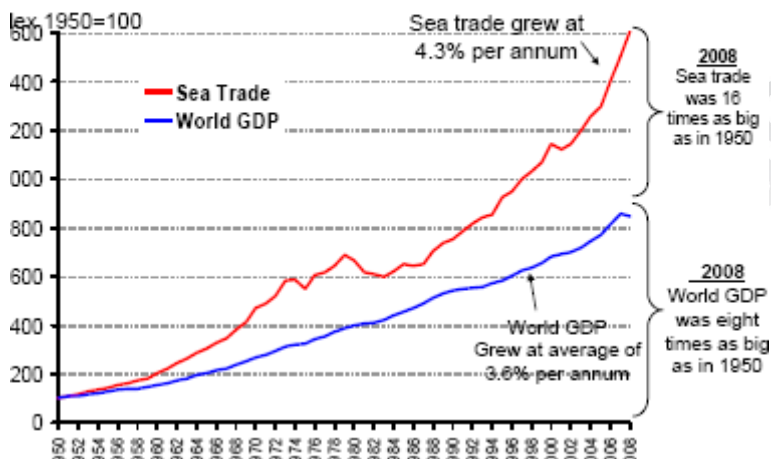
Agreement on Trade and Tariffs/GATT). Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 οι αποικίες σύντομα αποσυνδέθηκαν από τον βασικό άξονα της χώρας κυριαρχίας τους και μπήκαν οι βάσεις για μια εξαιρετική ανάπτυξη μιας παγκόσμιας οικονομίας, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 3,6% ανά έτος για τα επόμενα 50 χρόνια.

Οι εξελίξεις του συνέβαλαν κατά πολύ σ' αυτή την ανάπτυξη ήταν τέσσερις:

- *Πρώτον*, η επανάσταση στις τηλεπικοινωνίες που άνοιξαν τον δρόμο για το παγκόσμιο εμπόριο: οι απευθείας τηλεφωνικές επικοινωνίες, το τέλεξ, το φαξ, το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και το διαδίκτυο έφεραν τον κόσμο πιο κοντά και διευκόλυναν τις εμπορικές συναλλαγές και την επιχειρηματικότητα.
- *Δεύτερον*, η εισαγωγή των αεροπλάνων τζετ που συνέβαλε επιτρέποντας στα υψηλόβαθμα στελέχη να ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο μέσα σε 24 ώρες αντί για 24 ημέρες.
- *Τρίτον*, νέες πηγές ενέργειας και πρώτων υλών που άνοιξαν με τους νέους εμπορικούς δρόμους ειδικά για το πετρέλαιο.
- *Τέταρτον*, καθώς τα περιουσιακά στοιχεία εκπεφρασμένα σε δολάρια ΗΠΑ αυξάνονταν εκτός των ΗΠΑ κατά τη δεκαετία του 1950 πρόσφεραν μια εξωχώρια πηγή κεφαλαίων για τις πολυεθνικές εταιρείες.

Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας με ρυθμό 3,6% παγκοσμίως, όπως προαναφέρθηκε, ενώ το εμπόριο διά θαλάσσης αυξανόταν με ταχύτερο ρυθμό ίσο με 4,3% ανά έτος για μια χρονική περίοδο 58 ετών.

**Διάγραμμα 3: Η ανάπτυξη του διά θαλάσσης εμπορίου ακολούθησε διαφορετική διαδρομή από το ΑΕΠ**



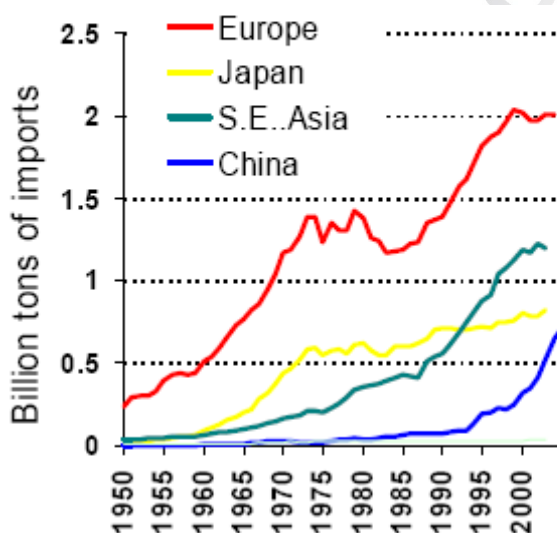
Πηγή: Stopford, 2009

Το πρόβλημα για τη ναυτιλία ήταν ότι αυτή η παγκοσμιοποίηση δεν ήταν μια τόσο ομαλή και τόσο ομοιογενής διαδικασία. Γιατί δεν παγκοσμιοποιούνταν με τον ίδιο ρυθμό, ούτε συγχρόνως, όλα τα κράτη του πλανήτη. Αντιθέτως, η παγκοσμιοποίηση γινόταν ανά κύματα, αρχίζοντας με την αναδόμηση της Ευρώπης τη δεκαετία του 1950, την οποία ακολούθησε η Ιαπωνία τη δεκαετία του 1960. Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ιαπωνία τη δεκαετία του 1960 ήταν τόσο εντυπωσιακή όσο και ήταν για τη δεκαετία του 2000 η ανάπτυξη της Κίνας. Για την περίοδο 1967-1972 η Ιαπωνία σημείωσε αύξηση κατά 2/3 στο εμπόριο ξηρού φορτίου η οποία είναι όμοια με την αντίστοιχη αύξηση της Κίνας την τελευταία δεκαετία.

Το πρόβλημα για τη βιομηχανία της ναυτιλίας ήταν ότι η πίεση που επιβαλλόταν στους διεθνείς πόρους οδήγησαν στην κρίση ενέργεια και αγαθών στις αρχές της

δεκαετίας του 1970 και η ανάπτυξη διακόπηκε βίαια, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 3 που απεικονίζει τις εισαγωγές της Ευρώπης και της Ιαπωνίας κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Μετά την ορμητική ανάπτυξη της δεκαετίας 1963-1973 το εμπόριο «κόλλησε» για περίπου μία δεκαετία. Αλλά δυστυχώς η ναυτιλία είχε ήδη καταστρώσει τα επενδυτικά πλάνα της με βάση τον ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης κι έτσι η αργή μείωση της ζήτησης ήρθε σε άσχημη περίοδο.

Διάγραμμα 4: Κύκλοι τοπικής ανάπτυξης (1950-2005)



Πηγή: Stopford, 2009

Από την πλευρά της ζήτησης, η παγκοσμιοποίηση οδήγησε τη ναυτιλία σε δύο περιόδους τεράστιας επέκτασης μέσω δύο παραγόντων: ταχέως αυξανόμενο εμπόριο και ανάγκη για ένα νέο σύστημα μεταφοράς για να εξυπηρετηθεί το αναδυόμενο δίκτυο εμπορίου.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, οι εταιρείες liner και tramp, οι οποίες εξυπηρετούσαν τις αποικίες επίσης δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τον νέο όγκο

εμπορίου. Η εξειδίκευση, η αυτοματοποίηση των συστημάτων και οι οικονομίες κλίμακας έγιναν απαραίτητα και οι ναυλωτές πήραν την εξουσία. Έτσι, οι εταιρείες liner και tramp αντικαταστάθηκαν από τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, που χρησιμοποιούσαν πολύ μεγαλύτερα πλοία και αυτοματοποιημένα λιμάνια, το σύστημα μεταφοράς κοντέινερ μηχανοποιήθηκε και εμφανίστηκε μια νέα σειρά εξειδικευμένων πλοίων για χημικά, δασικά προϊόντα, μηχανοκίνητα οχήματα κ.ά. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας οι εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες εξαφανίστηκαν για να αντικατασταθούν από ανεξάρτητους εφοπλιστές, ανήσυχους και παθιασμένους να ανακαλύψουν το αίσθημα ελευθερίας της θάλασσας και την ελευθερία μετακίνησης κεφαλαίων.

Οι αλλαγές στο νομικό και χρηματοοικονομικό πλαίσιο συνέβαλαν στο να επέλθει ολοκληρωτικά αυτή η αλλαγή. Η είσοδος της Λιβερίας και του Παναμά στο Συμβούλιο του IMCO Maritime Safety Committee (MSC), το 1959, έδωσε επίσημη αναγνώριση στις σημαίες ευκαιρίας. Από αυτό το σημείο και μετά οι ανεξάρτητοι επιχειρηματίες που διαχειρίζονταν εταιρείες του ενός πλοίου επέλεξαν σημαία εξωχώριου κράτους και επωφελούνται από την ιδιωτικότητα, το πολύ χαμηλό λειτουργικό κόστος και φθηνότερη χρηματοδότηση από νέες αναδυόμενες ναυτιλιακές τράπεζες. Επίσης η νέα γενιά ναυτιλιακών τραπεζών αντλούσαν κεφάλαια από τις αναδυόμενες αγορές ευρώδολαρίων και δάνειζαν στους εφοπλιστές έναντι εξασφαλίσεων μικρότερων κι από την αξία ενός πλοίου με χρονοναύλωση.

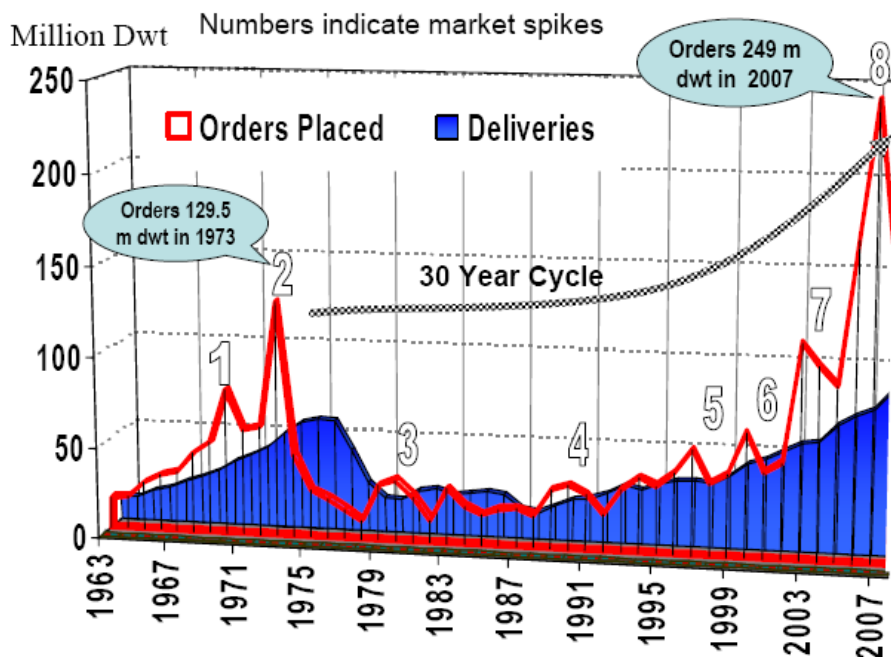


Καθώς το σύστημα μεταφορών γινόταν όλο και πιο μηχανοποιημένο, η προώθηση για επενδύσεις σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια προήλθε από τους ιδιοκτήτες φορτίων. Εισήγαγαν νέες πηγές προσφοράς για σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, πετρέλαιο και ορυκτά σε απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη και οι οικονομίες αυτών των περιοχών αποκτούσαν όλο και περισσότερη εξάρτηση από τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων. Για να πείσουν τους εφοπλιστές να παραγγείλουν τέτοια μεγάλα πλοία ήταν προετοιμασμένοι ακόμη και να προσφέρουν μεγαλύτερης διάρκειας ναυλοσύμφωνα και στις αρχές της δεκαετίας του 1960 η χρονική διάρκεια των ναυλώσεων αυξήθηκε από τα 5 έτη κατά μέσο όρο στα 15 έως και 20 έτη σε μερικές περιπτώσεις. Αλλά αυτό που άρχισε ως μια υψηλής απόδοσης και καλά ισορροπημένη πρωτοβουλία για παροχής φθηνών ναύλων για την παγκοσμιοποιημένη οικονομία, μετατράπηκε στα τέλη του 1960 σε μια θεαματική φούσκα νέων παραγγελιών κυρίως για την αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου αλλά και σε ασυνήθιστο βαθμό και στην αγορά των δεξαμενοπλοίων.

Η παραγγελία νέου πλοίου ήταν ο ιδανικός τρόπος για προσφορά μεγάλου πλοίου, φθηνού ναύλου, χαμηλού λειτουργικού κόστους, πολύ ανταγωνιστικών όρων χρηματοδότησης και οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες ήταν πρόθυμες να αναλάβουν το ρίσκο. Αλλά στα τέλη του 1960 οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές έγιναν πιο τυχοδιώκτες και άρχισαν να παραγγέλλουν πλοία για λογαριασμό τους, χωρίς να δεσμεύονται εκ των προτέρων με ναυλώσεις. Οι ναυτιλιακές εταιρείες τους υποστήριζαν γιατί οι υποθήκες των πλοίων φαίνονταν να αποτελούν αρκετή εξασφάλιση καθώς οι τιμές των πλοίων συνεχώς ανέβαιναν. Αυτό διέρρηξε τη

σύνδεση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και οδήγησε σ' αυτή την εντυπωσιακή φούσκα νεότευκτων που έφτασε στο υψηλότερο σημείο της το 1973.

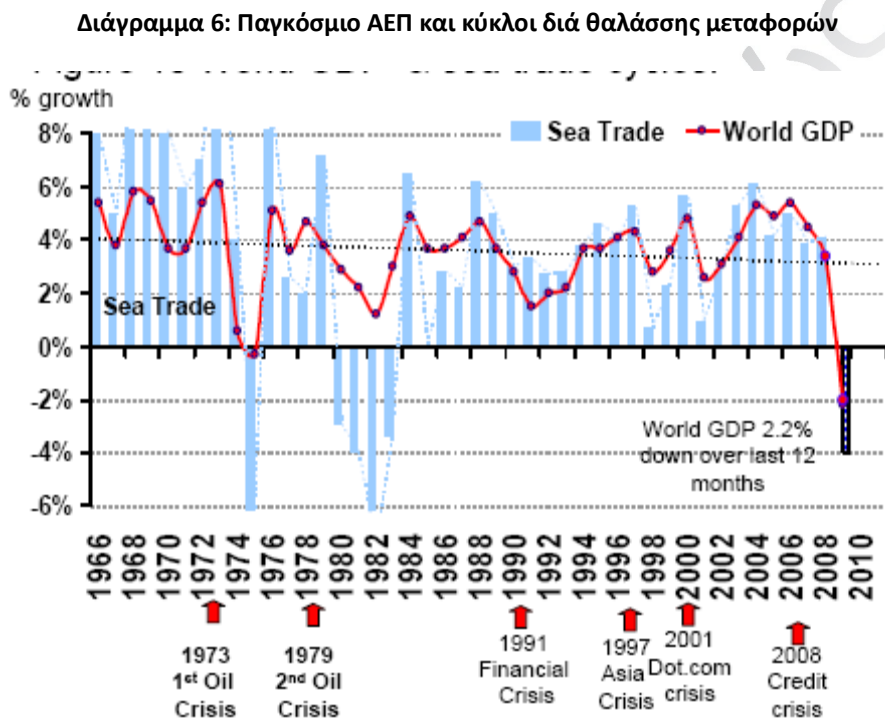
Διάγραμμα 5: Η επέκταση των ναυπηγείων στις δεκαετίες 1970 και 2000



Πηγή: Stopford, 2009

Φτάνοντας στο σήμερα και προσπαθώντας να προβλέψουμε το αύριο, αρχίζουμε λέγοντας ότι η χρηματοπιστωτική κρίση έχει ήδη σημειώσει 6 έτη επιπτώσεων στην παγκόσμια οικονομία. Στη ναυτιλία η κατάσταση μοιάζει κάπως με αυτή που δημιουργήθηκε εξαιτίας της εξάρθρωσης του εμπορίου που εμφανίστηκε μετά το μπουμ του 1973. Σε παγκόσμια κλίμακα η οικονομία βρίσκεται σε μεταβατική φάση. Το οικονομικό σοκ υπήρξε πολύ ισχυρό και προκάλεσε μείωση του παγκόσμιου ακαθάριστου προϊόντος και της βιομηχανικής παραγωγής σε μεγαλύτερη κλίμακα από αυτή των αρχών της δεκαετίας του 1970 (Διάγραμμα 5). Μετά από 6 χρόνια που σημειώθηκε η ταχύτερη οικονομική ανάπτυξη από τη δεκαετία του 1960, οι

προβλέψεις για το ύψος του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος είναι ακόμη μάλλον δυσοίωνες. Είναι η μεγαλύτερη μείωση για τα τελευταία 30 χρόνια περίπου η οποία επιφέρει την ανάλογη μείωση στο δια θαλάσσης εμπόριο.



Πηγή: Stopford, 2009

Στον βιομηχανικό τομέα η παγκόσμια παραγωγή μειώθηκε λίγο λιγότερο από το ποσοστό της δεκαετίας του 1930 όταν η αμερικανική βιομηχανική παραγωγή μειώθηκε 29%. Οι περισσότερες εταιρείες είχαν καλά χρηματοοικονομικά αποθέματα, αλλά η ανεργία αυξήθηκε και οι κυβερνήσεις είχαν να αντιμετωπίσουν τα μειωμένα φορολογικά έσοδα ενώ το αυξανόμενο κόστος στήριξης του τραπεζικού συστήματος έφεραν τα κράτη σε δύσκολη κατάσταση.

Η παραγωγή σιδήρου μειώθηκε όπως και η ζήτηση πετρελαίου. Οι αγορές γενικώς περιέπεσαν σε κατάσταση «λήθαργου». Από την πλευρά της προσφοράς η ναυτιλιακή αγορά περιήλθε σε οικτρή κατάσταση. Στις αρχές του μεγάλου ναυτιλιακού μπουμ του 2003 το βιβλίο παραγγελιών ήταν το 13% του στόλου, αλλά το 2008 έφτασε το 48%. Η τιμή παραγγελίας πολλών πλοίων φαινόταν τελείως παράλογη για τις νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν, οπότε δεν ήταν αρκετή για να καλύψει την υποθήκη του δανείου, γεγονός που δυσκόλευε ή απαγόρευε ίσως τη μετέπειτα χρηματοδότηση. Όμως οι νέες παραγγελίες έγιναν στη βάση της καλής εμπορικής πίστης και τα ναυπηγεία στηρίζονταν σ' αυτές.

Η εμπορική στασιμότητα διατάραξε όλη τη ναυτιλιακή αγορά. Οι χαμηλές αποδόσεις, το υψηλό κόστος καυσίμων και τα προβλήματα στη διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης υπέδειξαν εξ αρχής ότι θα ακολουθούσε μια δεκαετία στην οποία θα είχε ιδιαίτερη σημασία ο έλεγχος του κόστους και ότι θα χρειαζόταν μια στρατηγική προσεκτικού επενδυτικού ορισμού. Καθώς η δανειοδότηση παραμένει δύσκολη, όπως και η πρόσβαση σε ίδια κεφάλαια, για μία ακόμη φορά η συσσωρευμένη ρευστότητα αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τις μεσαίου μεγέθους και μικρότερες ναυτιλιακές μονάδες.

Οι μακροπρόθεσμες προοπτικές επάρκειας του πετρελαίου για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών του πλανήτη παραμένουν αρνητικές, ενώ η υποκατάστασή του από άλλες μορφές ενέργειας θα καθυστερήσει για δεκαετίες, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών. Έτσι, υφίστανται οι ακόλουθες στοιχειώδεις μεν, υπαρκτές δε, συσχετίσεις (Κορρές):

- Φθηνή μεταφορά+κατάργηση δασμών=ραγδαία επέκταση της παγκοσμιοποίησης
- Παγκοσμιοποίηση = αύξηση εξαγωγών από Ανατολή / αύξηση εισαγωγών στη Δύση
- Αύξηση εισαγωγών στη Δύση = μείωση εγχώριας παραγωγής
- Μείωση εγχώριας παραγωγής = αύξηση αριθμού ανέργων
- Αύξηση αριθμού ανέργων = μείωση κατανάλωσης
- Μείωση κατανάλωσης = μείωση εισαγωγών
- Μείωση εισαγωγών Δύσης = μείωση εξαγωγών Ανατολής = περιστολή παγκοσμιοποίησης

Ενώ όλες οι προηγούμενες κρίσεις, θα φανούν σε αντίθεση με την τελευταία, σύντομες χρονικά, λιγότερο βίαιες, λιγότερο θεαματικές ίσως, όχι όμως λιγότερο τρομακτικές, η σημερινή θα διαρκέσει περισσότερο και με διαφορετικό βαθμό οδυνηρότητας από όσα γνωρίσαμε στο παρελθόν για τις διαφορετικές ναυλαγορές. Κρίση όμως που θα επηρεάσει το σύνολο των ναυλαγορών, όσο κι αν η εξειδίκευση των αγορών αφήνει περιθώρια για διασπορά των κινδύνων τής κρίσης στον τομέα. Θα επιδρά συνολικά εφόσον θα έχει μεγαλύτερη, από όσο στο παρελθόν, διάρκεια. Τις δύο όμως τελευταίες δεκαετίες, η χρηματοοικονομική σφαίρα στο ναυτιλιακό τομέα διογκώθηκε υπερβολικά. Τόσο όσο να ήταν και να είναι, αδύνατον να εποπτευθεί. Οι θεσμοί αγοράς και διοίκησης αποδείχθηκαν ότι ήταν ανεπαρκείς, ουσιαστικά δεν λειτούργησαν αποτελεσματικά, ιδιαίτερα στους τομείς της εποπτείας τού επιπέδου της χρηματοδότησης του χτισίματος νέων πλοίων.

Ίσως έχει έρθει η ώρα να προσπαθήσουν οι παγκόσμιοι παίκτες (κυβερνητικοί οργανισμοί εθνικοί και διεθνικοί, εργατικές ενώσεις και διεθνείς οργανώσεις, εκπρόσωποι μεγάλων επιχειρηματικών συμφερόντων, μη κυβερνητικές οργανώσεις, εταιρείες κ.λπ.), να αναπτύξουν μια πολιτική διακυβέρνησης της παγκοσμιοποίησης, δια μέσω ρυθμίσεων, που να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## V. Επίλογος-Συμπέρασμα

Η παγκοσμιοποίηση σίγουρα έχει πάρα πολλά θετικά όπως και αρνητικά στοιχεία — πελώριες ευκαιρίες αλλά και κινδύνους αστάθειας, μεγάλες αβεβαιότητες και πεδία οικονομικής αναρχίας. Σε τομείς όπως το εμπόριο και οι τηλεπικοινωνίες, τα αποτελέσματα και η επιτυχία της είναι εμφανή. Ιδιαίτερα το διαδίκτυο έχει δώσει απίστευτη ώθηση στις επικοινωνίες και έχει φέρει την ανθρωπότητα πολύ κοντά. Το άνοιγμα των συνόρων βοήθησε και βοηθά πάρα πολύ την ανθρωπότητα, προσφέροντας οικονομικά, πολιτιστικά και επιστημονικά κέρδη. Από την άλλη, αγορά κεφαλαίων βρίσκεται στην αιχμή της παγκοσμιότητας. Αντίθετα από την κίνηση εργασίας και εμπορευμάτων- κινήσεις που απαιτούν χρόνο και κόστος- η κίνηση του κεφαλαίου είναι ακαριαία. Αυτό σημαίνει ότι οι κάτοχοι κεφαλαίων μπορούν να προεξοφλούν άλλες κινήσεις και να δημιουργούν πλαίσιο αναφοράς για τη γενικότερη λειτουργία των οικονομιών. Για παράδειγμα, υποτίμηση του νομίσματος Χ στην αγορά συναλλάγματος δημιουργεί παραμέτρους για το εμπόριο, τα εισοδήματα και την παραγωγή. Αυτή είναι η δεύτερη ασυμμετρία της παγκοσμιότητας: η μεγάλη διαφορά ταχύτητας με την οποία αντιδρά το κεφάλαιο σε εξελίξεις, κρίσεις και καινοτομίες (Λυριστής, 2012).

Αυτό που οφείλει η παγκόσμια κοινότητα να πράξει είναι να εξαλείψει τα μειονεκτήματα, με τη λογική της συνδιαμόρφωσης, προκειμένου ακόμη και οι πιο φανατικοί εχθροί της παγκοσμιοποίησης να δουν τα θετικά που συμβάλλουν στην καλύτερευση του τρόπου ζωής (Λυριστής, 2012).

Η ναυτιλία υπήρξε, είναι και θα είναι μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του ανθρώπου, εφόσον η παγκόσμια ευημερία εξαρτάται πρωτίστως από το διεθνές και διαπεριφερειακό εμπόριο. Στην πραγματικότητα, οι μεταφορές εθεωρούντο ένας από τους 4 πυλώνες της παγκοσμιοποίησης, μαζί με τις τηλεπικοινωνίες, τη διεθνή τυποποίηση και την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου (Kumar and Hoffmann, 2002).

Αυτή η θετική και συναρπαστική διαδικασία απέχει πολύ όμως από την κατάσταση που δημιουργείται σε πολλές περιοχές του πλανήτη όπου η οικονομία έχει πολύ δρόμο μέχρι να φτάσει σε επίπεδο μιας κάποιας ευημερίας για τους κατοίκους τους. Σίγουρα η μετάβαση στην επόμενη φάση της παγκοσμιοποίησης δεν θα είναι τόσο ομαλή και χωρίς προστριβές όπως τη φαντάζονταν οι θιασώτες της. Όμως οι διά θαλάσσης μεταφορές θα παίξουν επίσης σημαντικό ρόλο στη μελλοντική εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η παγκοσμιοποίηση οδήγησε τη ναυτιλία σε ένα κυκλικό μονοπάτι δύσκολο και ριψοκίνδυνο. Το μεγάλο μπουμ των δεκαετιών 1950 και 1960 έφτασε στο ανώτερο σημείο το 1973 και ακολούθησε μια καθοδική πορεία που διήρκεσε μέχρι το 1990 περίπου. Από το 1997 η ναυτιλία εισήλθε σε ανοδική φάση, η οποία άγγιξε το ανώτερο σημείο της το 2008. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποτελούν σχετίζονται με τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης. Η ακυβέρνητη εξέλιξη της παγκοσμιοποίησης στις μεταφορές τελικά κοστίζει στην οικονομία αλλά και στους ανθρώπους της ναυτιλίας. Βρισκόμαστε λοιπόν στη φάση της ανάγκης για αντιμετώπιση των αρνητικών επιδράσεων της ανεξέλεγκτης παγκοσμιοποίησης στη λειτουργία της ναυτιλίας, των μεταφορών και εντέλει της



οικονομίας. Να ορίσουμε τη φάση αυτή ως Μετα-Παγκοσμιοποίηση για την οικονομία (Χλωμούδης, 2011). Ορίζεται η φάση διακυβέρνησης της παγκοσμιοποίησης με κανόνες, ώστε ο ανταγωνισμός να μη δημιουργεί εξωτερικά κόστη τα οποία θα χρεώνονται σε μη ωφελημένους από τη σχετική οικονομική δραστηριότητα. Η ίδια όμως η υπερεθνική φύση τής ναυτιλίας, αναδεικνύει την ανάγκη, οι όποιες ρυθμίσεις να εξελίσσονται με στόχο την παγκοσμιοποίηση των όποιων παρεμβάσεων. Η ιδιοσυστασία των θαλάσσιων μεταφορών οδηγεί σε ένα επιχειρησιακό περιβάλλον με υπερεθνικό χαρακτήρα, γεγονός το οποίο, πολλές φορές, γίνεται συνθετότερο λόγω της αυξημένης ανάγκης για πληροφόρηση αλλά και της ανάγκης για σύγκλιση των διαφορετικών νοοτροπιών, αντιλήψεων και συνθηκών λειτουργίας των εμπλεκόμενων παραγόντων (Χλωμούδης, 2011).

## VI. Βιβλιογραφία

### Ξενόγλωσση

- Ashkenas, R., Ulrich, D., Jick, T., & Kerr, S. (1995), *The Boundaryless Organization*, Jossey-Bass Inc., San Francisco.
- Bauman, Z. (2004), *Παγκοσμιοποίηση: Οι συνέπειες για τον άνθρωπο*, μτφρ. Χρ. Βαλλιάνος, Πολύτροπον, Αθήνα.
- Chapman, S.E. (1994), «Ship management under pressure», *International Ship Management-4*.
- Corbett, J.J. and Winebrak, J. (2008), “The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity, Lecture during the Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World: Past trends and future perspectives”, 10-12 November, Guadalajara, Mexico, available at: [www.theguardian.com/commentisfree/2010/aug/04/globalisation-destroying-historic-shipping-industry](http://www.theguardian.com/commentisfree/2010/aug/04/globalisation-destroying-historic-shipping-industry) [14/10/2014].
- Goulielmos, A.M. (1997), «Flagging out and the need for a new Greek maritime policy», IAME 5th International Conference, London, 22-24 Sept., City University, available at *Transport Policy*, 1998.
- Haralambides, H.E. (1996), «The economics of bulk shipping pools», *Maritime Pollution and Management*, Vol. 23, No 3.
- Kotler, P. (1994), *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control*, 8th ed., Prentice Hall.
- Lawrence, S.A. (1972), *International Sea Transport: The years ahead*, Lexington Books.
- Metaxas, B.N. and Parker, W.N. (1980), «Towards estimated the values of ships over time», *Maritime Pollution and Management*.
- Perry, G. (1994), «The right place at the right price - locations for ship management», *International Ship Management*, No 7.
- Robbins, S.P. (1994), *Management*, 4th ed. Prentice Hall.

- Scholte, J.A. (2007) “Defining Globalization”, *Clm.economía*, 10, 15-63, available at: [www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/scholte.pdf](http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/scholte.pdf) [16/11/2014].
- Robertson, R. (1992), *Globalization: Social Theory and Global Culture*, Sage.
- Stopford, M. (2009), *Globalization & the Long Shipping Cycle*, Guest lecture for 2009 President’s Invitation Lecture (sponsored by ABS), Royal Institute of Naval Architects, 11th November.
- Sletmo, G.K. and Holste, S. (1993) «Shipping and the competitive advantage of nations: the role of international ship registers», *Maritime Pollution and Management*, Vol. 20, No 3.
- Sletmo, G.K. (1989), «Shipping’s fourth wave: ship management and trade cycles», *Maritime Pollution and Management*, Vol. 16, No 4.
- Spruyt, J. (1994), *Ship Management*, 2nd ed., Lloyd’s of London Press, London.
- Wallerstein, I. (1974), *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Academic Press, New York.
- Wallerstein, I. (1980), *The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Academic Press, New York.
- Wallerstein, I. (1989), *The Modern World-System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840*, Academic Press, New York.

### Ελληνική

- Alpha Bank/Οικονομικό Δελτίο, (2009), *Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται*, διαθέσιμο σε [https://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon\\_deltio\\_110.pdf](https://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf) [05/11/2014].
- Αραβανής, Γ. (χ.χ.) «Η παγκοσμιοποίηση στη διαπολιτισμική διάσταση της εκπαιδευτικής διαδικασίας», διαθέσιμο ηλεκτρονικά σε [www.pee.gr/wp-content/uploads/praktika\\_synedrion\\_files/pr\\_syn/s\\_nay/c/2/arabanis.htm](http://www.pee.gr/wp-content/uploads/praktika_synedrion_files/pr_syn/s_nay/c/2/arabanis.htm) [13/11/2014].

- Βερέμης, Θ. (2014), «Παγκοσμιοποίηση και νέες διεθνείς εξελίξεις», *Η Καθημερινή*, 4 Μαΐου, διαθέσιμο σε [www.kathimerini.gr/765387/opinion/epikairothta/politikh/pagkosmioipoihsh-kai-nees-die8neis-e3eli3eis](http://www.kathimerini.gr/765387/opinion/epikairothta/politikh/pagkosmioipoihsh-kai-nees-die8neis-e3eli3eis), [12/1/2014].
- Γιαννίτσης, Τ. (2008), «Παγκοσμιοποιημένες αγορές και πολιτική», *ΒΗΜΑ Ιδεών*, 4 Ιανουαρίου, διαθέσιμο σε: [www.vimaideon.gr](http://www.vimaideon.gr) 014/11/2014]
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (1996, α), «Ανάλυση της ζήτησης και προσφοράς στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Ημερίδα Λέσχης «Ωκεανός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2/5.
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (1996, β), «Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας», διάλεξη Ημερίδας «Ωκεανού», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 5/12/96.
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (1996, γ), «Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», J+J Hellas, Πειραιάς.
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (1997), «Η εμπορική ναυτιλία σαν κινητήρια δύναμη ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα», Συνέδριο Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, 10-11/4.
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (1996, δ), *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Σταμούλης, Αθήνα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Οικονομικές και Χρηματοδοτικές Υποθέσεις (2014), *Παγκοσμιοποίηση* (τελευταία ενημέρωση 09/10/2014), διαθέσιμο σε [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/international/globalisation/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/international/globalisation/index_el.htm)
- Θεοδωρόπουλος, Π. (2010), BRIC: Γεωοικονομία και Διεθνές Νόμισμα, Ιανουάριος διαθέσιμο σε [www.economica.gr/files/theodoropoulos\\_BRIC.pdf](http://www.economica.gr/files/theodoropoulos_BRIC.pdf) [15/11/2014].
- Θωμαδάκης, Σ. (2008), «Παγκοσμιοποίηση και νέα ρυθμιστικά πρότυπα», *ΒΗΜΑ Ιδεών*, 4 Ιανουαρίου, διαθέσιμο σε: [www.vimaideon.gr](http://www.vimaideon.gr) 014/11/2014]
- Κορρές, Α. «Παγκοσμιοποίηση, διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η προστασία του περιβάλλοντος», διαθέσιμο σε [www.academia.edu/2489802/Globalization\\_in\\_sea\\_transport](http://www.academia.edu/2489802/Globalization_in_sea_transport).

- Κοτζιάς, Ν. (2003), *Παγκοσμιοποίηση: Η ιστορική θέση, το μέλλον και η πολιτική σημασία*, Καστανιώτης, Αθήνα.
- Λαϊντί, Ζ. (1998), «Ο Όρος Παγκοσμιοποίηση», (μτφ. Θ. Γιαλκέτση), *Ελευθεροτυπία*, 12/04, διαθέσιμο σε:  
[www.diapolis.auth.gr/.../Pagkosmioiisi\\_Laidi.doc](http://www.diapolis.auth.gr/.../Pagkosmioiisi_Laidi.doc)
- Λιάκος, Α. (2008), «Εθνικό κράτος εναντίον παγκοσμιοποίησης;», *ΒΗΜΑ Ιδεών*, 4 Ιανουαρίου, διαθέσιμο σε: [www.vimaideon.gr](http://www.vimaideon.gr) 014/11/2014]
- Λυριστής, Μ. (2012), «Παγκοσμιοποίηση: Τα θετικά και τα αρνητικά της», διαθέσιμο στο μπλογκ Efaltirio, <http://efaltirio.wordpress.com> [14/11/201].
- Μεταξάς, Β.Ν.(1985), *Η οικονομική των Σημειών Ευκολίας*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Μουρδουκούτας, Π. (2004), *Η Παγκόσμια Επιχείρηση*, Σταμούλης, Αθήνα.
- Παπαγιαννούλης, Ν.Ν. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και η Διεθνής Οικονομία*, Σταμούλης, Αθήνα.
- Ράπανος, Β. (2008), «Η αναδιάρθρωση αναγκαία προϋπόθεση για ένα πιο αποτελεσματικό κράτος», *ΒΗΜΑ Ιδεών*, 4 Ιανουαρίου, διαθέσιμο σε:  
[www.vimaideon.gr](http://www.vimaideon.gr) 014/11/2014]
- Σκορδίλης, Γ. (2014), «Η παγκοσμιοποίηση ενέχει και «φουρτούνες» για τη ναυτιλία», διαθέσιμο σε [www.tovima.gr/opinions/article/?aid=241920](http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=241920) [13/11/2014].
- Χλωμούδης, (2012), «Η Μετα-Παγκοσμιοποίηση και η Αναδιαπραγμάτευση για Ρυθμίσεις στη Ναυτιλία», 31 Μαΐου.
- Μεταξάς, Β. (1988), *Αρχές Ναυτιλιακής Πολιτικής*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Μπαμπινιώτης, Γ. (2001), «Παγκοσμιοποίηση η Διεθνοποίηση;», *Το Βήμα*, 3 Ιουνίου, διαθέσιμο σε: [www.tovima.gr/opinions/article/?aid=133859](http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=133859) [15/11/2014]
- Φρίντμαν, Τ.Λ. (2007), *Ο κόσμος είναι επίπεδος*, Ωκεανίδα, Αθήνα.
- <http://www.vlioras.gr/Philologia/Composition/Pagkosmioiisi.htm>
- Χλωμούδης, Κ. (2011), «Διλήμματα: Ρύθμιση και Αυτορρύθμιση στις Θαλάσσιες Μεταφορές με Στόχο την Ποιότητα και Ασφάλεια», διαθέσιμο σε:  
<http://chlomoudis.capitalblogs.gr/showArticle.asp?id=35028&blid=536>

### Ιστότοποι

- <http://andros.cycladesisland.gr/andros/naytilia/79-2011-07-11-13-22-35>,  
Από τους караβοκύρηδες στην Παγκοσμιοποίηση
- Clarkson Research Services Limited CRSL, [www.crsi.com](http://www.crsi.com)
- International Tankers Owners, [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)
- [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods/el](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/International_trade_in_goods/el)
- <http://www.efoplistesnews.gr/συνεντεύξεις/557-πολέμης>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Παράρτημα

### Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2013 (Πηγή: ΤτΕ)

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2013 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.Τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
	2013	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.915,23 €	65,96 €	56.297,04 €	31,70 €	148,38 €	1.690,11 €	415,63 €	3.769,44 €	1.220,15 €	8.564,74 €	311,64 €	25,20 €	21,13 €	5.365,84 €	268,15 €	3.951,81 €	1.921,47 €
exp	AT	0,00 €	1.776,26 €	201,34 €	38.947,59 €	129,18 €	396,64 €	1.990,82 €	498,37 €	6.089,50 €	832,18 €	8.368,03 €	192,44 €	157,41 €	45,67 €	2.034,98 €	276,59 €	5.359,53 €	2.508,01 €
imp	BE	2.018,11 €	0,00 €	142,90 €	45.758,47 €	235,72 €	315,44 €	6.524,47 €	1.983,01 €	35.812,76 €	11.822,45 €	10.556,42 €	2.295,27 €	165,08 €	43,85 €	69.496,18 €	1.438,34 €	845,48 €	179,08 €
exp	BE	3.439,54 €	0,00 €	203,40 €	59.744,82 €	318,68 €	1.252,93 €	8.495,97 €	1.950,54 €	55.222,76 €	1.632,02 €	15.551,70 €	5.999,60 €	286,05 €	140,29 €	43.413,01 €	1.642,52 €	928,02 €	511,07 €
imp	CY	34,36 €	175,30 €	0,00 €	315,87 €	0,74 €	1.120,37 €	207,96 €	11,96 €	299,40 €	13,95 €	334,78 €	3,17 €	2,76 €	5,19 €	295,83 €	12,36 €	9,99 €	4,82 €
exp	CY	8,28 €	12,59 €	0,00 €	40,83 €	1,57 €	268,51 €	5,39 €	3,50 €	11,65 €	2,55 €	29,20 €	0,06 €	1,55 €	5,96 €	18,48 €	0,85 €	6,60 €	3,00 €
imp	DE	39.096,33 €	56.724,94 €	191,29 €	0,00 €	537,38 €	1.739,80 €	23.625,54 €	5.759,57 €	67.857,93 €	6.722,93 €	47.454,07 €	3.739,18 €	622,81 €	504,91 €	125.216,40 €	5.047,58 €	12.772,81 €	4.699,37 €
exp	DE	56.190,77 €	42.221,88 €	863,18 €	0,00 €	1.680,79 €	4.722,16 €	31.323,39 €	8.149,07 €	100.232,17 €	5.351,93 €	53.205,08 €	5.566,98 €	1.422,87 €	357,36 €	70.976,72 €	6.346,23 €	10.647,00 €	4.094,03 €
imp	EE	116,94 €	243,35 €	7,80 €	1.424,05 €	0,00 €	6,60 €	130,71 €	1.999,23 €	264,80 €	36,58 €	323,43 €	11,67 €	1.257,06 €	1,57 €	439,94 €	9,98 €	61,48 €	27,53 €
exp	EE	35,30 €	274,62 €	52,62 €	557,09 €	0,00 €	7,20 €	107,93 €	1.973,36 €	196,19 €	26,33 €	147,33 €	0,78 €	1.270,40 €	5,75 €	280,99 €	9,06 €	57,14 €	7,37 €
imp	EL	433,64 €	1.312,48 €	390,39 €	4.539,99 €	6,32 €	0,00 €	1.380,46 €	132,20 €	2.191,47 €	281,00 €	3.770,33 €	89,27 €	9,19 €	114,51 €	2.175,81 €	128,56 €	124,73 €	139,39 €
exp	EL	205,96 €	297,10 €	1.223,59 €	1.794,68 €	10,36 €	0,00 €	579,98 €	146,41 €	647,94 €	36,95 €	2.455,66 €	3,63 €	18,97 €	88,53 €	431,51 €	120,17 €	62,15 €	168,95 €
imp	ES	1.794,36 €	8.113,41 €	18,79 €	30.872,14 €	46,05 €	1.069,74 €	0,00 €	869,55 €	29.746,85 €	3.363,43 €	15.887,66 €	442,63 €	45,08 €	74,43 €	12.703,17 €	10.440,51 €	1.092,50 €	238,46 €
exp	ES	1.935,21 €	6.269,21 €	202,37 €	24.157,19 €	148,92 €	1.517,58 €	0,00 €	726,81 €	38.563,95 €	861,87 €	16.835,40 €	220,90 €	173,26 €	128,41 €	6.979,59 €	17.914,07 €	669,71 €	471,10 €
imp	FI	676,97 €	1.786,76 €	4,48 €	8.157,39 €	1.775,94 €	134,61 €	791,58 €	0,00 €	1.806,86 €	451,30 €	1.438,31 €	53,14 €	262,76 €	5,68 €	4.831,98 €	229,26 €	144,70 €	57,36 €
exp	FI	369,63 €	1.920,53 €	164,06 €	5.429,04 €	1.678,93 €	118,82 €	790,99 €	0,00 €	1.826,32 €	100,44 €	1.312,12 €	22,69 €	502,54 €	2,94 €	3.459,55 €	112,49 €	100,86 €	60,06 €
imp	FR	5.844,72 €	57.144,68 €	75,63 €	98.284,39 €	229,71 €	569,81 €	34.058,34 €	1.827,45 €	0,00 €	5.271,60 €	38.063,48 €	2.342,89 €	181,07 €	152,45 €	37.420,97 €	5.132,35 €	2.740,43 €	1.192,66 €
exp	FR	3.620,29 €	33.578,38 €	347,85 €	70.940,74 €	294,94 €	2.318,05 €	29.342,77 €	1.565,42 €	0,00 €	2.436,21 €	30.716,92 €	2.176,46 €	290,41 €	609,65 €	17.705,77 €	4.067,90 €	2.111,26 €	771,24 €
imp	IE	209,70 €	1.148,81 €	2,55 €	4.212,29 €	9,22 €	27,30 €	692,95 €	94,29 €	1.948,52 €	0,00 €	853,66 €	46,16 €	20,31 €	10,60 €	3.079,03 €	120,11 €	36,01 €	14,32 €
exp	IE	446,62 €	11.219,85 €	31,69 €	6.276,29 €	22,01 €	272,28 €	2.681,80 €	346,35 €	3.964,59 €	0,00 €	2.307,35 €	58,85 €	43,37 €	23,56 €	3.667,04 €	319,59 €	61,05 €	34,75 €
imp	IT	9.001,01 €	15.041,34 €	53,94 €	52.954,77 €	83,21 €	2.269,15 €	16.176,47 €	1.330,15 €	30.331,75 €	3.058,50 €	0,00 €	1.097,89 €	101,42 €	212,26 €	20.677,70 €	1.561,03 €	2.871,29 €	2.490,56 €
exp	IT	8.463,05 €	11.407,46 €	418,91 €	48.425,38 €	405,47 €	3.737,24 €	17.149,92 €	1.464,81 €	42.225,89 €	973,68 €	0,00 €	484,43 €	439,24 €	1.549,29 €	9.068,70 €	3.015,79 €	2.289,88 €	3.564,70 €
imp	LU	110,92 €	6.319,30 €	9,61 €	4.871,80 €	1,44 €	2,59 €	134,69 €	29,35 €	2.188,25 €	91,59 €	398,03 €	0,00 €	8,89 €	0,64 €	929,92 €	45,57 €	31,39 €	11,81 €
exp	LU	194,95 €	2.198,70 €	19,86 €	3.137,75 €	8,47 €	49,99 €	370,37 €	42,80 €	2.204,89 €	42,95 €	1.003,54 €	0,00 €	9,83 €	1,12 €	551,35 €	32,57 €	43,15 €	30,49 €
imp	LV	171,13 €	213,49 €	31,84 €	1.550,01 €	1.112,83 €	10,51 €	186,51 €	599,87 €	341,11 €	32,76 €	538,40 €	21,59 €	0,00 €	0,97 €	518,44 €	16,82 €	118,05 €	40,12 €
exp	LV	39,93 €	122,99 €	86,37 €	757,74 €	1.284,51 €	11,79 €	58,86 €	265,52 €	150,98 €	20,67 €	129,72 €	9,27 €	0,00 €	5,34 €	224,21 €	11,59 €	55,94 €	7,58 €
imp	MT	19,02 €	83,78 €	6,34 €	299,35 €	0,91 €	131,66 €	141,88 €	2,81 €	265,01 €	18,69 €	1.295,47 €	0,60 €	1,32 €	0,00 €	183,34 €	8,12 €	3,83 €	4,41 €
exp	MT	4,71 €	8,54 €	1,39 €	327,96 €	0,06 €	64,53 €	33,55 €	2,24 €	184,44 €	6,10 €	145,79 €	0,34 €	0,16 €	0,00 €	29,13 €	8,21 €	5,57 €	9,58 €
imp	NL	2.019,05 €	37.482,30 €	93,49 €	63.888,92 €	232,79 €	488,73 €	6.568,52 €	3.474,10 €	17.635,95 €	5.182,81 €	8.076,11 €	746,25 €	566,06 €	80,27 €	0,00 €	1.786,06 €	1.533,72 €	350,17 €
exp	NL	6.085,21 €	64.848,61 €	509,93 €	127.471,82 €	803,64 €	2.360,81 €	13.372,84 €	4.842,93 €	43.129,70 €	3.574,78 €	22.408,78 €	1.312,20 €	577,69 €	243,87 €	0,00 €	3.170,82 €	1.708,23 €	746,77 €
imp	PT	273,97 €	1.422,54 €	5,52 €	6.473,58 €	28,18 €	121,02 €	18.375,22 €	131,99 €	3.837,85 €	548,45 €	2.940,03 €	81,45 €	4,03 €	20,23 €	2.824,24 €	0,00 €	127,69 €	43,11 €
exp	PT	256,65 €	1.349,81 €	24,32 €	5.521,01 €	29,67 €	192,53 €	11.202,92 €	217,42 €	5.501,34 €	145,55 €	1.558,53 €	67,81 €	19,35 €	17,52 €	1.907,31 €	0,00 €	89,09 €	28,80 €
imp	SK	5.764,54 €	788,03 €	87,46 €	11.225,41 €	86,78 €	60,32 €	621,04 €	117,85 €	1.984,32 €	121,51 €	2.072,43 €	74,97 €	46,66 €	7,11 €	1.606,34 €	105,35 €	0,00 €	923,48 €
exp	SK	3.962,16 €	990,86 €	75,59 €	13.504,88 €	58,52 €	149,09 €	1.187,41 €	161,84 €	3.230,72 €	86,71 €	2.916,51 €	115,11 €	136,36 €	17,13 €	1.500,96 €	135,46 €	0,00 €	486,26 €
imp	SL	2.520,67 €	426,98 €	13,05 €	4.244,17 €	6,16 €	104,88 €	382,60 €	46,77 €	963,29 €	39,42 €	3.469,03 €	72,62 €	9,78 €	14,28 €	667,29 €	93,50 €	348,55 €	0,00 €
exp	SL	2.085,82 €	246,30 €	20,39 €	4.989,38 €	28,39 €	64,57 €	274,64 €	47,41 €	1.178,05 €	24,36 €	2.941,61 €	33,10 €	34,84 €	3,40 €	398,46 €	50,89 €	1.042,59 €	0,00 €
imp	TOTAL	70.105,44 €	191.342,72 €	1.201,04 €	395.369,64 €	4.425,08 €	8.320,91 €	111.689,05 €	18.825,78 €	201.245,56 €	38.277,12 €	146.036,38 €	11.430,39 €	3.329,48 €	1.270,08 €	288.432,42 €	26.443,65 €	26.814,46 €	12.338,12 €
exp	TOTAL	87.344,08 €	178.743,69 €	4.446,86 €	412.024,19 €	6.904,11 €	17.504,72 €	118.969,55 €	22.404,80 €	304.561,08 €	16.155,28 €	162.033,27 €	16.264,65 €	5.384,30 €	3.245,79 €	162.647,76 €	37.234,80 €	25.237,77 €	13.503,76 €

**Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2012 (Πηγή:ΤτΕ)**

		Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2012 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε ( πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																	
	2012	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.844,52 €	34,73 €	57.643,94 €	36,03 €	148,21 €	1.619,42 €	498,65 €	3.696,72 €	501,63 €	8.978,00 €	371,30 €	21,83 €	12,43 €	5.407,04 €	248,11 €	4.185,83 €	1.853,44 €
exp	AT	0,00 €	1.789,51 €	104,73 €	39.378,33 €	112,89 €	402,68 €	1.933,08 €	500,96 €	5.831,07 €	406,06 €	8.694,52 €	187,57 €	144,09 €	34,70 €	1.981,23 €	317,05 €	4.733,16 €	2.333,22 €
imp	BE	1.982,82 €	0,00 €	121,61 €	48.115,89 €	194,68 €	363,52 €	6.415,65 €	1.802,72 €	35.754,70 €	14.811,99 €	10.235,98 €	2.385,75 €	126,80 €	81,73 €	70.363,92 €	1.621,00 €	839,17 €	188,48 €
exp	BE	3.273,90 €	0,00 €	219,23 €	60.542,21 €	334,55 €	1.305,24 €	8.163,30 €	2.038,43 €	53.886,84 €	1.471,05 €	14.907,60 €	6.022,45 €	259,76 €	108,95 €	43.357,57 €	1.633,30 €	916,65 €	479,31 €
imp	CY	45,36 €	139,41 €	0,00 €	400,69 €	1,08 €	1.216,80 €	214,66 €	15,90 €	338,63 €	15,49 €	471,21 €	6,41 €	2,53 €	7,71 €	382,57 €	15,56 €	15,68 €	5,13 €
exp	CY	7,61 €	10,05 €	0,00 €	32,28 €	1,39 €	288,24 €	7,24 €	2,40 €	10,49 €	1,91 €	39,63 €	0,15 €	2,04 €	4,82 €	16,63 €	0,90 €	5,24 €	1,05 €
imp	DE	38.858,07 €	57.134,69 €	211,89 €	0,00 €	508,19 €	1.767,64 €	23.230,86 €	5.841,07 €	66.635,35 €	7.246,84 €	48.055,73 €	3.379,08 €	765,03 €	344,39 €	125.845,76 €	4.922,16 €	12.539,73 €	4.676,03 €
exp	DE	56.591,23 €	43.822,20 €	668,76 €	0,00 €	1.581,58 €	4.737,63 €	31.047,45 €	8.034,46 €	102.910,73 €	4.658,45 €	55.528,72 €	5.601,72 €	1.433,33 €	323,20 €	70.380,83 €	6.153,92 €	10.340,22 €	3.851,12 €
imp	EE	117,87 €	269,78 €	7,49 €	1.411,74 €	0,00 €	5,85 €	103,18 €	1.923,99 €	246,79 €	37,11 €	303,79 €	9,46 €	1.187,98 €	0,31 €	518,92 €	10,14 €	61,73 €	32,66 €
exp	EE	41,81 €	230,90 €	9,09 €	564,45 €	0,00 €	6,35 €	137,56 €	1.819,72 €	168,61 €	17,26 €	179,28 €	1,02 €	1.097,99 €	7,04 €	306,32 €	8,60 €	57,03 €	7,96 €
imp	EL	415,87 €	1.341,25 €	572,62 €	4.657,90 €	4,67 €	0,00 €	1.348,00 €	143,40 €	2.131,44 €	276,84 €	4.036,26 €	120,23 €	7,77 €	35,48 €	2.275,65 €	236,79 €	115,24 €	163,05 €
exp	EL	171,45 €	327,14 €	1.423,26 €	1.766,83 €	8,00 €	0,00 €	543,63 €	156,03 €	674,72 €	22,90 €	2.126,00 €	7,44 €	8,84 €	97,76 €	442,99 €	126,26 €	62,91 €	221,37 €
imp	ES	1.894,92 €	7.839,87 €	17,01 €	30.841,24 €	93,07 €	824,17 €	0,00 €	890,94 €	29.895,10 €	3.450,04 €	17.472,25 €	425,26 €	45,24 €	82,85 €	14.021,49 €	9.532,30 €	938,80 €	202,15 €
exp	ES	1.926,35 €	6.413,47 €	292,10 €	24.430,59 €	130,61 €	1.480,63 €	0,00 €	640,37 €	37.436,66 €	722,31 €	17.192,22 €	163,03 €	164,84 €	249,73 €	7.142,07 €	16.193,63 €	618,11 €	388,09 €
imp	FI	664,90 €	1.892,24 €	3,75 €	8.231,92 €	1.651,30 €	167,72 €	675,83 €	0,00 €	1.707,12 €	504,84 €	1.578,82 €	51,53 €	277,14 €	2,88 €	4.767,42 €	251,14 €	155,44 €	55,09 €
exp	FI	415,23 €	1.730,36 €	19,91 €	5.254,71 €	1.709,71 €	112,33 €	829,20 €	0,00 €	1.689,69 €	115,32 €	1.339,58 €	19,10 €	482,60 €	3,37 €	3.557,46 €	116,53 €	119,11 €	63,24 €
imp	FR	5.684,84 €	58.105,83 €	64,11 €	100.018,84 €	187,60 €	640,13 €	34.074,73 €	1.827,29 €	0,00 €	5.470,93 €	39.329,73 €	2.398,84 €	215,89 €	253,46 €	37.835,13 €	4.830,11 €	2.877,70 €	1.148,10 €
exp	FR	3.691,99 €	32.480,55 €	437,48 €	72.235,95 €	334,10 €	2.301,99 €	29.655,40 €	1.655,90 €	0,00 €	2.247,05 €	32.463,64 €	2.112,43 €	274,16 €	406,63 €	18.494,67 €	3.675,51 €	2.048,76 €	881,78 €
imp	IE	205,99 €	1.135,25 €	2,98 €	3.634,24 €	10,10 €	19,69 €	609,37 €	115,24 €	1.741,96 €	0,00 €	722,31 €	49,19 €	31,05 €	8,63 €	2.661,17 €	115,20 €	39,63 €	7,21 €
exp	IE	380,19 €	13.610,82 €	33,38 €	7.237,03 €	22,02 €	253,89 €	2.743,30 €	356,71 €	4.312,22 €	0,00 €	2.651,78 €	61,93 €	57,80 €	23,18 €	3.280,53 €	379,60 €	61,36 €	24,42 €
imp	IT	8.985,75 €	14.545,09 €	113,84 €	55.129,70 €	101,17 €	2.095,07 €	16.974,14 €	1.528,27 €	31.579,53 €	2.858,16 €	0,00 €	1.014,70 €	106,95 €	216,01 €	20.544,48 €	1.605,95 €	2.677,48 €	2.603,13 €
exp	IT	8.675,13 €	10.341,13 €	566,00 €	48.832,55 €	406,42 €	4.207,05 €	18.309,82 €	1.664,29 €	43.236,69 €	978,54 €	0,00 €	501,10 €	436,58 €	1.723,23 €	9.284,66 €	3.021,52 €	2.354,97 €	4.157,67 €
imp	LU	113,70 €	6.593,20 €	9,31 €	4.980,20 €	1,48 €	2,55 €	130,82 €	20,26 €	2.208,35 €	88,29 €	399,78 €	0,00 €	1,88 €	0,04 €	1.097,29 €	39,28 €	36,50 €	7,49 €
exp	LU	192,48 €	2.167,61 €	28,04 €	3.030,16 €	7,27 €	115,87 €	276,33 €	62,59 €	2.284,91 €	57,58 €	837,55 €	0,00 €	7,49 €	3,06 €	579,88 €	29,64 €	40,18 €	29,88 €
imp	LV	157,31 €	223,01 €	55,13 €	1.552,86 €	1.018,39 €	8,77 €	208,92 €	582,67 €	319,49 €	47,75 €	609,82 €	11,12 €	0,00 €	0,42 €	459,08 €	15,95 €	130,48 €	36,37 €
exp	LV	29,48 €	127,14 €	92,27 €	801,77 €	1.299,87 €	5,95 €	54,91 €	270,56 €	141,08 €	30,61 €	112,99 €	2,09 €	0,00 €	6,27 €	277,56 €	5,60 €	55,46 €	7,30 €
imp	MT	22,12 €	74,86 €	9,84 €	323,78 €	2,80 €	100,61 €	212,27 €	2,68 €	367,88 €	19,91 €	1.980,39 €	0,27 €	1,54 €	0,00 €	197,34 €	6,30 €	4,06 €	2,98 €
exp	MT	7,30 €	15,06 €	2,03 €	357,47 €	0,05 €	12,23 €	48,63 €	7,89 €	295,09 €	7,55 €	172,34 €	0,38 €	0,16 €	0,00 €	97,37 €	8,83 €	3,22 €	0,72 €
imp	NL	1.890,84 €	38.067,16 €	92,95 €	62.930,32 €	252,16 €	456,70 €	6.878,54 €	3.508,75 €	18.055,76 €	5.150,50 €	7.961,04 €	715,46 €	607,26 €	105,44 €	0,00 €	1.707,70 €	1.388,86 €	338,46 €
exp	NL	6.262,55 €	68.099,28 €	496,58 €	132.384,02 €	650,80 €	2.267,98 €	13.872,65 €	5.009,00 €	43.689,61 €	3.326,88 €	22.442,54 €	1.702,75 €	442,74 €	273,40 €	0,00 €	3.049,97 €	1.601,15 €	714,67 €
imp	PT	278,50 €	1.409,19 €	2,68 €	6.407,96 €	13,49 €	113,70 €	17.945,91 €	142,98 €	3.709,44 €	546,03 €	2.944,87 €	81,82 €	15,70 €	21,24 €	2.710,98 €	0,00 €	121,19 €	36,29 €
exp	PT	256,53 €	1.425,50 €	24,90 €	5.607,46 €	23,07 €	215,30 €	10.170,85 €	227,95 €	5.347,92 €	136,24 €	1.659,97 €	60,20 €	17,29 €	13,75 €	1.873,51 €	0,00 €	84,09 €	39,28 €
imp	SK	4.702,39 €	753,37 €	52,64 €	10.956,23 €	39,03 €	53,82 €	655,77 €	156,51 €	1.983,07 €	132,64 €	2.319,08 €	86,82 €	53,08 €	9,49 €	1.442,40 €	95,66 €	0,00 €	685,06 €
exp	SK	4.135,42 €	922,18 €	60,16 €	13.275,85 €	51,46 €	151,40 €	1.061,40 €	175,98 €	3.336,66 €	84,92 €	2.884,34 €	74,14 €	165,49 €	20,12 €	1.407,19 €	138,73 €	0,00 €	467,87 €
imp	SL	2.585,84 €	437,87 €	18,89 €	4.056,35 €	6,14 €	127,25 €	398,92 €	55,72 €	947,96 €	46,39 €	4.108,06 €	82,46 €	4,89 €	2,54 €	675,61 €	37,65 €	347,37 €	0,00 €
exp	SL	1.962,01 €	238,48 €	31,91 €	4.996,09 €	32,68 €	61,02 €	248,35 €	55,78 €	1.190,87 €	18,88 €	2.994,80 €	32,15 €	34,36 €	6,98 €	470,08 €	43,82 €	833,75 €	0,00 €
imp	TOTAL	68.607,09 €	192.806,59 €	1.391,47 €	401.293,80 €	4.121,38 €	8.112,20 €	111.696,99 €	19.057,04 €	201.319,25 €	41.205,38 €	151.507,12 €	11.189,70 €	3.472,56 €	1.185,05 €	291.206,25 €	25.291,00 €	26.474,89 €	12.041,12 €
exp	TOTAL	88.020,66 €	183.751,38 €	4.509,83 €	420.727,75 €	6.706,47 €	17.925,78 €	119.103,10 €	22.679,02 €	306.443,86 €	14.303,51 €	166.227,50 €	16.549,65 €	5.029,56 €	3.306,19 €	162.950,55 €	34.903,41 €	23.935,37 €	13.668,95 €



**Το ενδοεταιρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2011 (Πηγή:ΤτΕ)**

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2011 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
	2011	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.663,27 €	97,44 €	58.095,50 €	47,52 €	158,78 €	1.657,67 €	436,30 €	3.877,42 €	516,59 €	9.136,92 €	408,49 €	25,77 €	12,48 €	5.489,57 €	265,67 €	4.115,86 €	1.755,37 €
exp	AT	0,00 €	1.779,61 €	124,87 €	39.829,24 €	104,80 €	451,18 €	2.048,42 €	482,47 €	5.207,97 €	222,81 €	9.684,60 €	158,65 €	121,26 €	32,08 €	2.029,60 €	320,06 €	3.372,22 €	2.317,10 €
imp	BE	2.000,01 €	0,00 €	87,96 €	49.462,29 €	129,28 €	333,22 €	6.499,82 €	1.657,93 €	35.432,77 €	14.696,17 €	9.643,57 €	2.286,90 €	82,74 €	69,85 €	65.355,01 €	1.497,95 €	790,20 €	183,83 €
exp	BE	3.258,26 €	0,00 €	235,82 €	61.904,36 €	268,42 €	1.602,23 €	9.022,17 €	2.121,96 €	56.155,11 €	1.748,20 €	15.151,84 €	6.146,75 €	214,28 €	113,42 €	41.603,95 €	1.692,07 €	843,70 €	494,26 €
imp	CY	40,34 €	165,31 €	0,00 €	506,82 €	5,30 €	1.338,30 €	197,67 €	18,94 €	348,90 €	20,16 €	505,81 €	1,72 €	1,35 €	4,26 €	282,06 €	22,52 €	15,14 €	5,67 €
exp	CY	6,85 €	12,10 €	0,00 €	66,62 €	1,21 €	331,47 €	7,35 €	3,26 €	12,08 €	2,38 €	40,16 €	0,00 €	1,66 €	5,14 €	17,55 €	1,05 €	6,33 €	6,51 €
imp	DE	39.468,37 €	58.211,70 €	328,58 €	0,00 €	524,13 €	1.904,79 €	22.424,95 €	6.303,66 €	68.236,80 €	6.958,34 €	48.068,93 €	3.684,44 €	649,41 €	426,93 €	124.313,70 €	4.704,73 €	11.225,54 €	4.512,15 €
exp	DE	57.670,87 €	46.976,25 €	741,75 €	0,00 €	1.551,82 €	5.073,11 €	34.811,10 €	8.448,99 €	101.444,27 €	4.472,26 €	62.043,60 €	6.185,18 €	1.322,38 €	323,19 €	69.422,81 €	7.025,71 €	10.377,15 €	3.954,23 €
imp	EE	101,62 €	234,30 €	7,13 €	1.292,03 €	0,00 €	6,58 €	80,15 €	1.584,22 €	209,83 €	32,46 €	277,49 €	8,07 €	1.072,18 €	0,48 €	453,16 €	9,43 €	49,66 €	27,93 €
exp	EE	47,21 €	144,16 €	9,32 €	550,14 €	0,00 €	7,17 €	163,55 €	1.807,82 €	315,51 €	7,90 €	193,26 €	1,20 €	954,09 €	3,31 €	319,42 €	7,10 €	19,74 €	5,40 €
imp	EL	450,29 €	1.625,99 €	706,22 €	4.964,26 €	5,35 €	0,00 €	1.436,04 €	224,29 €	2.409,87 €	312,76 €	4.549,83 €	99,01 €	7,89 €	189,75 €	2.595,56 €	132,47 €	127,81 €	159,65 €
exp	EL	207,15 €	305,45 €	1.558,95 €	1.909,19 €	7,45 €	0,00 €	481,27 €	163,44 €	694,96 €	26,45 €	2.302,78 €	16,87 €	9,43 €	128,67 €	493,86 €	135,22 €	62,44 €	147,91 €
imp	ES	2.173,30 €	8.966,02 €	15,81 €	34.611,48 €	106,86 €	585,75 €	0,00 €	1.046,18 €	31.627,60 €	3.575,35 €	19.004,31 €	608,63 €	132,34 €	107,64 €	13.629,27 €	9.978,72 €	1.040,17 €	230,07 €
exp	ES	1.949,45 €	6.275,65 €	239,96 €	22.863,53 €	104,14 €	1.597,97 €	0,00 €	805,18 €	38.364,33 €	716,56 €	18.103,88 €	186,43 €	117,43 €	225,35 €	6.549,03 €	18.124,20 €	613,40 €	454,76 €
imp	FI	684,34 €	1.921,47 €	5,81 €	8.351,27 €	1.626,82 €	190,52 €	693,00 €	0,00 €	1.804,13 €	504,75 €	1.491,81 €	66,96 €	466,68 €	3,61 €	4.506,01 €	254,13 €	153,92 €	65,62 €
exp	FI	418,42 €	1.583,62 €	17,18 €	5.626,31 €	1.338,72 €	149,27 €	987,78 €	0,00 €	1.761,73 €	120,72 €	1.346,74 €	26,12 €	442,60 €	19,38 €	3.851,81 €	153,97 €	111,16 €	86,98 €
imp	FR	5.153,83 €	56.892,11 €	60,26 €	97.107,87 €	176,92 €	732,21 €	33.338,76 €	1.786,02 €	0,00 €	6.067,63 €	39.060,78 €	2.099,45 €	127,33 €	300,55 €	38.103,59 €	4.857,27 €	2.890,86 €	1.312,83 €
exp	FR	3.823,75 €	31.035,17 €	396,63 €	70.589,68 €	245,19 €	2.776,53 €	31.024,44 €	1.786,94 €	0,00 €	2.143,87 €	34.636,36 €	2.055,16 €	232,64 €	397,83 €	18.189,98 €	4.052,83 €	1.988,79 €	1.010,84 €
imp	IE	181,54 €	1.287,92 €	2,13 €	3.715,77 €	4,44 €	33,10 €	600,25 €	113,72 €	1.830,31 €	0,00 €	800,77 €	69,54 €	14,50 €	9,72 €	2.752,36 €	108,39 €	30,37 €	11,43 €
exp	IE	291,29 €	13.551,63 €	24,52 €	6.014,52 €	21,17 €	305,04 €	3.021,14 €	296,52 €	4.916,63 €	0,00 €	2.939,19 €	58,45 €	42,63 €	23,50 €	3.085,76 €	451,84 €	59,05 €	24,63 €
imp	IT	9.439,13 €	14.568,41 €	90,64 €	62.388,15 €	161,36 €	2.111,89 €	18.111,19 €	1.402,76 €	33.603,24 €	3.112,03 €	0,00 €	847,80 €	103,56 €	263,86 €	21.036,98 €	1.558,40 €	2.837,71 €	2.536,33 €
exp	IT	8.723,69 €	9.632,93 €	669,90 €	49.267,29 €	376,10 €	4.782,17 €	19.890,05 €	1.542,67 €	43.593,34 €	937,39 €	0,00 €	520,80 €	374,27 €	1.456,63 €	9.119,11 €	3.318,05 €	2.395,58 €	3.988,56 €
imp	LU	131,44 €	6.551,81 €	10,43 €	5.316,92 €	1,44 €	3,37 €	118,76 €	19,60 €	2.174,84 €	82,98 €	425,16 €	0,00 €	1,60 €	0,24 €	1.179,51 €	42,71 €	44,14 €	5,76 €
exp	LU	292,38 €	2.042,27 €	18,47 €	3.120,04 €	6,77 €	79,59 €	260,22 €	83,99 €	2.289,91 €	97,13 €	832,34 €	0,00 €	4,42 €	1,84 €	615,45 €	38,42 €	38,24 €	34,41 €
imp	LV	133,46 €	212,60 €	33,23 €	1.372,02 €	847,21 €	8,72 €	135,73 €	508,19 €	365,00 €	27,08 €	519,32 €	10,13 €	0,00 €	0,88 €	423,09 €	11,10 €	89,02 €	31,73 €
exp	LV	31,22 €	91,42 €	28,18 €	717,56 €	1.162,74 €	7,05 €	64,88 €	260,81 €	123,59 €	21,81 €	131,25 €	1,90 €	0,00 €	8,47 €	199,21 €	4,20 €	30,41 €	4,32 €
imp	MT	24,74 €	70,24 €	6,17 €	309,29 €	2,24 €	67,34 €	164,96 €	6,12 €	373,48 €	21,63 €	1.436,20 €	0,67 €	2,66 €	0,00 €	131,66 €	18,51 €	4,27 €	4,19 €
exp	MT	7,17 €	11,31 €	3,69 €	323,44 €	0,05 €	180,25 €	34,99 €	4,82 €	243,50 €	7,65 €	170,98 €	0,55 €	0,17 €	0,00 €	25,87 €	9,38 €	2,18 €	2,55 €
imp	NL	1.955,77 €	36.797,58 €	114,77 €	61.960,25 €	439,64 €	485,55 €	6.864,83 €	3.915,73 €	17.313,33 €	5.100,67 €	7.917,26 €	747,30 €	575,85 €	53,92 €	0,00 €	1.608,71 €	1.352,05 €	297,41 €
exp	NL	6.326,21 €	65.660,69 €	490,64 €	124.081,75 €	413,24 €	2.497,06 €	14.318,86 €	4.765,63 €	43.614,08 €	3.130,64 €	22.368,17 €	1.644,69 €	416,95 €	257,73 €	0,00 €	3.029,85 €	1.459,71 €	810,70 €
imp	PT	301,28 €	1.505,05 €	3,99 €	7.306,60 €	9,26 €	126,28 €	19.155,84 €	151,84 €	4.009,06 €	575,95 €	3.222,70 €	64,03 €	3,91 €	19,37 €	2.818,25 €	0,00 €	115,71 €	38,77 €
exp	PT	235,66 €	1.350,10 €	34,34 €	5.800,91 €	15,78 €	131,83 €	10.667,22 €	246,66 €	5.206,68 €	127,66 €	1.571,95 €	60,91 €	13,15 €	24,47 €	1.672,61 €	0,00 €	88,31 €	25,83 €
imp	SK	3.373,44 €	752,88 €	57,19 €	10.668,35 €	15,72 €	57,10 €	530,16 €	154,44 €	2.026,53 €	144,06 €	2.261,07 €	103,03 €	85,21 €	14,93 €	1.348,80 €	101,95 €	0,00 €	865,08 €
exp	SK	4.055,40 €	946,04 €	59,45 €	11.481,00 €	36,14 €	148,78 €	1.195,63 €	180,92 €	3.605,84 €	65,49 €	2.816,23 €	98,41 €	117,44 €	11,86 €	1.369,46 €	141,69 €	0,00 €	418,78 €
imp	SL	2.608,55 €	442,19 €	74,86 €	4.191,24 €	4,99 €	159,35 €	460,37 €	93,43 €	1.056,60 €	41,26 €	4.068,09 €	64,86 €	2,86 €	3,03 €	728,35 €	27,81 €	333,01 €	0,00 €
exp	SL	1.912,07 €	246,82 €	77,97 €	4.969,42 €	28,16 €	60,00 €	256,24 €	60,07 €	1.433,07 €	19,46 €	2.973,30 €	30,64 €	26,23 €	2,96 €	486,05 €	56,63 €	980,91 €	0,00 €
imp	TOTAL	68.221,45 €	192.868,85 €	1.702,62 €	411.620,11 €	4.108,48 €	8.302,85 €	112.470,15 €	19.423,37 €	206.699,71 €	41.789,87 €	152.390,02 €	11.171,03 €	3.355,84 €	1.481,50 €	285.146,93 €	25.200,47 €	25.215,44 €	12.043,82 €
exp	TOTAL	89.257,05 €	181.645,22 €	4.731,64 €	409.115,00 €	5.681,90 €	20.180,70 €	128.255,31 €	23.062,15 €	308.982,60 €	13.868,38 €	177.306,63 €	17.192,71 €	4.411,03 €	3.035,83 €	159.051,53 €	38.562,27 €	22.449,32 €	13.787,77 €

### Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2010 (Πηγή: ΤτΕ)

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2010 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. €)																			
	2010	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.465,23 €	78,78 €	52.207,90 €	31,03 €	117,78 €	1.423,62 €	408,93 €	3.342,04 €	579,50 €	8.091,05 €	299,48 €	28,09 €	16,32 €	4.912,28 €	219,49 €	3.261,31 €	1.508,24 €
exp	AT	0,00 €	1.568,42 €	97,51 €	36.103,59 €	78,42 €	530,63 €	2.074,06 €	515,64 €	4.732,68 €	212,36 €	8.885,94 €	136,46 €	97,95 €	33,34 €	1.839,55 €	345,90 €	3.019,16 €	2.318,73 €
imp	BE	1.841,15 €	0,00 €	64,60 €	47.389,12 €	112,73 €	253,13 €	6.147,30 €	1.663,42 €	32.542,13 €	14.937,89 €	8.910,38 €	2.106,79 €	63,27 €	78,51 €	54.872,79 €	1.087,97 €	720,38 €	157,02 €
exp	BE	3.003,76 €	0,00 €	212,86 €	57.071,89 €	189,16 €	1.689,02 €	9.152,76 €	2.009,31 €	51.046,84 €	1.713,44 €	14.052,19 €	5.390,42 €	160,86 €	102,65 €	36.576,18 €	1.786,79 €	763,14 €	447,96 €
imp	CY	29,36 €	133,76 €	0,00 €	583,62 €	2,32 €	1.218,98 €	179,15 €	22,31 €	328,16 €	176,52 €	604,56 €	4,55 €	1,26 €	101,14 €	290,54 €	34,22 €	14,66 €	6,77 €
exp	CY	8,18 €	8,14 €	0,00 €	105,70 €	1,00 €	241,77 €	5,22 €	2,39 €	13,03 €	3,13 €	25,34 €	0,06 €	1,01 €	4,04 €	18,35 €	0,64 €	0,89 €	1,15 €
imp	DE	34.899,67 €	52.501,89 €	279,37 €	0,00 €	432,19 €	1.895,63 €	20.552,05 €	5.760,18 €	62.628,54 €	7.226,77 €	42.245,74 €	3.285,75 €	566,29 €	270,49 €	106.483,79 €	3.992,38 €	9.498,43 €	3.650,28 €
exp	DE	52.156,29 €	45.039,23 €	707,62 €	0,00 €	1.189,05 €	5.845,94 €	34.222,04 €	7.643,61 €	89.581,82 €	4.154,52 €	58.588,72 €	5.505,90 €	959,82 €	417,16 €	62.978,26 €	7.768,52 €	8.714,51 €	3.590,26 €
imp	EE	70,95 €	154,95 €	3,53 €	1.046,26 €	0,00 €	7,01 €	69,16 €	1.378,08 €	164,44 €	31,43 €	221,51 €	7,55 €	1.012,19 €	0,57 €	308,53 €	6,26 €	17,80 €	24,27 €
exp	EE	33,55 €	112,26 €	10,38 €	454,57 €	0,00 €	6,69 €	64,65 €	1.487,62 €	214,74 €	14,16 €	80,60 €	0,49 €	776,76 €	1,92 €	203,14 €	6,39 €	14,76 €	4,31 €
imp	EL	572,85 €	1.703,87 €	573,88 €	5.505,27 €	5,13 €	0,00 €	1.607,06 €	284,06 €	2.489,89 €	420,97 €	5.185,94 €	158,60 €	7,60 €	107,53 €	2.659,51 €	124,44 €	127,89 €	147,31 €
exp	EL	173,16 €	264,25 €	1.451,79 €	1.960,39 €	6,60 €	0,00 €	414,38 €	148,24 €	662,29 €	28,61 €	1.953,80 €	12,23 €	10,30 €	170,39 €	434,35 €	120,37 €	56,60 €	93,32 €
imp	ES	2.004,32 €	8.212,16 €	14,82 €	31.421,29 €	39,39 €	601,82 €	0,00 €	1.097,88 €	28.903,27 €	3.817,26 €	18.274,49 €	569,44 €	82,47 €	134,99 €	13.617,03 €	9.448,24 €	1.305,00 €	210,39 €
exp	ES	1.621,43 €	5.509,98 €	319,80 €	20.464,22 €	80,47 €	1.715,63 €	0,00 €	597,11 €	35.470,37 €	756,49 €	17.238,67 €	178,06 €	83,81 €	163,27 €	6.141,18 €	17.188,85 €	476,95 €	421,27 €
imp	FI	690,65 €	1.688,43 €	5,70 €	7.554,83 €	1.335,26 €	126,67 €	596,78 €	0,00 €	1.862,72 €	393,16 €	1.376,35 €	68,01 €	241,39 €	15,24 €	4.231,35 €	279,10 €	119,48 €	55,41 €
exp	FI	377,54 €	1.422,97 €	20,98 €	5.275,93 €	1.130,45 €	186,22 €	1.059,60 €	0,00 €	1.780,34 €	167,35 €	1.349,69 €	19,90 €	306,35 €	22,12 €	3.334,85 €	160,47 €	117,09 €	71,76 €
imp	FR	4.835,29 €	51.152,84 €	54,97 €	87.727,00 €	141,54 €	598,16 €	30.381,85 €	1.870,50 €	0,00 €	5.573,90 €	36.037,51 €	1.959,04 €	122,30 €	378,00 €	34.314,75 €	4.118,23 €	2.666,57 €	1.335,90 €
exp	FR	3.387,62 €	29.471,75 €	349,19 €	63.795,22 €	179,58 €	2.721,83 €	29.364,64 €	1.902,87 €	0,00 €	2.107,77 €	31.646,90 €	2.038,82 €	222,74 €	516,76 €	16.231,42 €	4.210,32 €	1.786,50 €	1.020,07 €
imp	IE	165,07 €	1.216,71 €	5,82 €	3.441,48 €	2,67 €	32,97 €	597,89 €	179,56 €	1.720,14 €	0,00 €	706,26 €	32,83 €	10,81 €	9,98 €	2.552,49 €	82,99 €	28,45 €	13,24 €
exp	IE	311,58 €	13.515,87 €	31,20 €	6.041,30 €	22,09 €	306,28 €	3.347,59 €	290,71 €	4.462,74 €	0,00 €	2.706,48 €	75,97 €	24,36 €	30,18 €	3.085,16 €	425,01 €	58,87 €	46,41 €
imp	IT	8.452,21 €	13.358,64 €	167,89 €	58.985,53 €	86,30 €	1.878,75 €	16.736,98 €	1.454,01 €	32.170,58 €	3.133,42 €	0,00 €	1.055,21 €	96,40 €	250,57 €	19.964,94 €	1.385,77 €	2.552,09 €	2.163,83 €
exp	IT	8.002,00 €	8.678,18 €	771,31 €	43.928,02 €	295,74 €	5.472,65 €	19.594,94 €	1.428,57 €	39.236,74 €	921,66 €	0,00 €	507,61 €	301,79 €	1.127,67 €	8.368,19 €	3.474,20 €	2.028,46 €	3.589,89 €
imp	LU	111,51 €	5.726,13 €	12,32 €	4.742,96 €	1,05 €	6,24 €	120,49 €	13,09 €	2.183,13 €	70,82 €	388,36 €	0,00 €	1,27 €	0,07 €	1.122,44 €	39,59 €	29,34 €	12,45 €
exp	LU	230,94 €	1.827,85 €	8,85 €	3.293,64 €	6,31 €	100,01 €	344,80 €	64,51 €	2.310,87 €	89,13 €	1.057,96 €	0,00 €	4,13 €	6,13 €	592,93 €	51,11 €	46,28 €	33,79 €
imp	LV	116,10 €	148,63 €	24,77 €	1.004,20 €	623,42 €	7,98 €	115,69 €	417,14 €	279,55 €	131,42 €	348,13 €	12,28 €	0,00 €	0,88 €	344,37 €	10,19 €	60,60 €	26,24 €
exp	LV	22,12 €	81,59 €	46,37 €	585,15 €	900,33 €	6,84 €	75,64 €	210,20 €	107,70 €	26,51 €	130,72 €	2,47 €	0,00 €	1,88 €	151,31 €	3,92 €	21,83 €	4,70 €
imp	MT	18,03 €	68,41 €	6,27 €	294,87 €	0,39 €	58,10 €	108,76 €	20,28 €	338,34 €	22,84 €	1.053,49 €	0,70 €	0,39 €	0,00 €	156,87 €	6,93 €	2,80 €	3,39 €
exp	MT	7,64 €	9,98 €	80,17 €	281,56 €	0,06 €	36,37 €	20,83 €	5,97 €	221,94 €	8,06 €	157,54 €	0,10 €	0,30 €	0,00 €	21,99 €	14,26 €	1,77 €	5,38 €
imp	NL	1.817,21 €	32.208,45 €	110,02 €	59.838,18 €	244,94 €	395,55 €	7.339,04 €	3.196,87 €	14.795,98 €	4.284,96 €	7.281,65 €	652,77 €	175,49 €	90,87 €	0,00 €	1.443,19 €	1.279,58 €	289,62 €
exp	NL	5.979,60 €	55.674,78 €	409,06 €	111.895,59 €	337,87 €	2.667,70 €	14.804,38 €	4.269,46 €	39.539,89 €	3.018,85 €	21.076,85 €	1.558,57 €	319,96 €	251,89 €	0,00 €	3.461,78 €	1.706,15 €	645,39 €
imp	PT	310,61 €	1.574,57 €	1,33 €	8.134,38 €	11,71 €	109,63 €	18.815,21 €	157,78 €	4.231,45 €	534,38 €	3.334,45 €	54,20 €	3,47 €	22,45 €	3.018,78 €	0,00 €	114,68 €	40,28 €
exp	PT	209,75 €	967,32 €	47,72 €	4.851,54 €	15,70 €	110,95 €	10.065,47 €	243,86 €	4.473,67 €	101,18 €	1.378,22 €	56,71 €	10,65 €	20,12 €	1.440,62 €	0,00 €	77,66 €	22,85 €
imp	SK	2.310,19 €	666,06 €	44,94 €	8.920,08 €	14,69 €	76,53 €	444,41 €	143,43 €	1.870,69 €	102,84 €	1.950,39 €	81,78 €	62,32 €	1,55 €	1.189,07 €	90,48 €	0,00 €	543,58 €
exp	SK	3.354,91 €	778,24 €	60,43 €	9.293,93 €	25,84 €	179,40 €	1.239,29 €	158,31 €	3.295,10 €	48,11 €	2.672,76 €	48,60 €	91,40 €	7,07 €	1.410,47 €	141,53 €	0,00 €	358,59 €
imp	SL	2.406,58 €	430,16 €	6,95 €	3.666,85 €	3,88 €	80,95 €	454,27 €	77,85 €	1.090,80 €	88,77 €	3.541,41 €	78,05 €	2,97 €	6,28 €	657,30 €	24,53 €	313,06 €	0,00 €
exp	SL	1.644,78 €	222,77 €	9,26 €	4.257,02 €	27,47 €	63,60 €	244,21 €	43,82 €	1.509,18 €	22,60 €	2.656,36 €	37,74 €	25,22 €	3,34 €	426,71 €	58,30 €	726,42 €	0,00 €
imp	TOTAL	60.651,75 €	173.410,89 €	1.455,96 €	382.463,82 €	3.088,64 €	7.465,88 €	105.689,71 €	18.145,37 €	190.941,85 €	41.526,85 €	139.551,67 €	10.427,03 €	2.477,98 €	1.485,44 €	250.696,83 €	22.394,00 €	22.112,12 €	10.188,22 €
exp	TOTAL	80.524,85 €	165.153,58 €	4.634,50 €	369.659,26 €	4.486,14 €	21.881,53 €	126.094,50 €	21.022,20 €	278.659,94 €	13.393,93 €	165.658,74 €	15.570,11 €	3.397,41 €	2.879,93 €	143.254,66 €	39.218,36 €	19.617,04 €	12.675,83 €

Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2009(Πηγή: ΤτΕ)

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2009 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε ( πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
	2009	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.109,09 €	24,38 €	46.320,41 €	30,85 €	115,75 €	1.255,89 €	434,24 €	3.065,43 €	533,08 €	6.911,14 €	212,82 €	32,97 €	14,18 €	4.093,42 €	194,28 €	2.253,74 €	1.194,13 €
exp	AT	0,00 €	1.483,72 €	72,78 €	30.468,59 €	55,38 €	610,90 €	1.812,63 €	441,66 €	3.868,02 €	243,38 €	7.885,17 €	103,33 €	70,95 €	30,82 €	1.715,19 €	400,59 €	2.112,45 €	2.187,98 €
imp	BE	1.541,50 €	0,00 €	36,30 €	42.674,52 €	92,31 €	236,45 €	5.147,77 €	1.426,64 €	29.333,07 €	15.435,71 €	8.269,50 €	1.888,96 €	121,32 €	68,75 €	45.519,32 €	891,02 €	624,30 €	147,35 €
exp	BE	2.667,45 €	0,00 €	196,07 €	51.351,71 €	191,63 €	1.945,84 €	8.661,59 €	1.624,79 €	47.531,60 €	1.438,22 €	12.554,46 €	4.584,49 €	125,76 €	72,27 €	31.551,58 €	1.691,04 €	577,39 €	400,39 €
imp	CY	33,14 €	182,16 €	0,00 €	490,02 €	0,39 €	1.131,85 €	203,63 €	21,29 €	223,59 €	24,92 €	606,01 €	2,88 €	0,91 €	78,72 €	270,66 €	22,78 €	5,22 €	3,86 €
exp	CY	6,28 €	10,24 €	0,00 €	81,86 €	0,78 €	220,28 €	3,38 €	2,19 €	8,35 €	4,40 €	18,30 €	0,02 €	1,26 €	3,65 €	12,82 €	0,73 €	0,34 €	0,88 €
imp	DE	29.012,91 €	47.843,10 €	207,91 €	0,00 €	352,58 €	1.704,76 €	18.851,87 €	5.143,76 €	54.864,46 €	6.390,45 €	37.536,28 €	3.239,28 €	479,72 €	325,02 €	86.007,96 €	3.459,47 €	7.487,53 €	2.917,23 €
exp	DE	45.557,09 €	41.763,79 €	634,60 €	0,00 €	846,37 €	6.517,97 €	31.202,33 €	7.048,76 €	81.233,25 €	3.654,96 €	50.482,01 €	4.417,20 €	805,81 €	295,70 €	53.037,16 €	6.192,46 €	6.577,18 €	3.048,76 €
imp	EE	55,10 €	153,01 €	3,10 €	774,31 €	0,00 €	5,99 €	71,14 €	1.047,16 €	186,79 €	23,65 €	163,92 €	7,90 €	764,67 €	2,29 €	257,43 €	6,01 €	16,23 €	23,46 €
exp	EE	25,62 €	122,97 €	3,90 €	395,42 €	0,00 €	7,94 €	41,49 €	1.201,44 €	149,51 €	9,55 €	73,51 €	0,52 €	613,32 €	2,82 €	160,50 €	7,01 €	10,98 €	5,27 €
imp	EL	645,13 €	1.999,58 €	683,38 €	6.470,85 €	7,13 €	0,00 €	1.898,73 €	423,96 €	2.820,84 €	493,86 €	6.000,57 €	178,14 €	4,64 €	4,90 €	2.798,07 €	116,54 €	112,11 €	88,21 €
exp	EL	150,73 €	248,49 €	1.195,17 €	1.798,57 €	5,26 €	0,00 €	392,27 €	70,66 €	591,60 €	47,12 €	1.800,48 €	5,68 €	6,39 €	161,30 €	424,53 €	109,15 €	44,67 €	107,83 €
imp	ES	1.780,97 €	8.014,31 €	21,45 €	29.524,15 €	73,03 €	432,75 €	0,00 €	1.067,84 €	26.883,03 €	4.354,13 €	15.482,78 €	522,35 €	93,91 €	81,84 €	11.359,64 €	8.675,91 €	793,62 €	181,14 €
exp	ES	1.406,71 €	4.545,31 €	225,59 €	18.436,80 €	67,13 €	1.795,49 €	0,00 €	460,80 €	31.546,63 €	637,80 €	13.825,10 €	205,27 €	82,47 €	161,48 €	5.056,61 €	14.965,33 €	413,67 €	403,86 €
imp	FI	402,67 €	1.444,91 €	3,43 €	6.909,30 €	1.050,14 €	98,76 €	484,73 €	0,00 €	1.842,57 €	357,01 €	1.094,67 €	91,81 €	151,38 €	16,75 €	3.052,60 €	170,09 €	97,40 €	47,15 €
exp	FI	313,68 €	1.230,80 €	206,14 €	4.657,88 €	879,63 €	234,43 €	1.025,13 €	0,00 €	1.658,80 €	170,56 €	1.365,37 €	13,74 €	191,27 €	25,20 €	2.645,11 €	310,27 €	99,39 €	73,20 €
imp	FR	3.702,25 €	47.105,74 €	33,94 €	78.968,61 €	121,41 €	498,07 €	26.929,41 €	1.535,57 €	0,00 €	5.487,22 €	32.219,64 €	2.274,70 €	93,94 €	262,17 €	28.942,49 €	3.584,27 €	2.402,62 €	1.262,03 €
exp	FR	2.972,99 €	25.842,10 €	303,18 €	55.520,71 €	176,20 €	3.152,17 €	27.031,05 €	1.817,69 €	0,00 €	2.208,67 €	28.427,40 €	1.641,01 €	158,55 €	368,03 €	13.850,47 €	4.375,84 €	1.734,53 €	959,06 €
imp	IE	194,26 €	1.039,56 €	13,56 €	3.054,08 €	18,18 €	22,10 €	518,37 €	215,23 €	2.147,42 €	0,00 €	814,33 €	31,92 €	9,67 €	5,73 €	2.641,60 €	83,50 €	21,09 €	9,69 €
exp	IE	322,64 €	14.104,34 €	47,62 €	5.797,13 €	20,64 €	360,23 €	3.238,55 €	272,20 €	4.491,70 €	0,00 €	2.782,51 €	139,57 €	12,22 €	20,18 €	2.841,70 €	406,39 €	61,04 €	25,85 €
imp	IT	7.189,28 €	11.955,43 €	43,13 €	49.700,83 €	78,09 €	1.487,25 €	13.141,07 €	1.445,74 €	26.352,56 €	3.144,30 €	0,00 €	1.030,42 €	64,09 €	224,11 €	16.917,69 €	1.128,01 €	2.192,62 €	1.776,76 €
exp	IT	6.960,80 €	8.032,37 €	741,01 €	36.942,49 €	203,15 €	6.134,56 €	16.680,06 €	1.195,27 €	33.984,50 €	920,84 €	0,00 €	432,02 €	209,07 €	1.053,86 €	7.111,04 €	3.877,56 €	1.606,87 €	2.861,34 €
imp	LU	94,85 €	4.937,75 €	9,24 €	4.117,91 €	0,45 €	2,04 €	135,14 €	41,78 €	1.611,41 €	64,58 €	367,87 €	0,00 €	0,98 €	0,25 €	906,39 €	38,83 €	14,92 €	7,11 €
exp	LU	206,62 €	1.740,60 €	11,79 €	3.077,37 €	7,40 €	119,71 €	603,07 €	96,20 €	2.526,90 €	38,94 €	1.158,53 €	0,00 €	3,83 €	4,42 €	690,25 €	111,68 €	53,29 €	31,05 €
imp	LV	79,16 €	106,82 €	31,94 €	795,55 €	548,11 €	5,70 €	98,17 €	262,90 €	216,35 €	17,80 €	275,98 €	9,97 €	0,00 €	0,61 €	281,71 €	7,51 €	44,61 €	22,58 €
exp	LV	36,83 €	61,02 €	39,40 €	450,50 €	751,15 €	7,12 €	54,44 €	145,67 €	95,30 €	22,97 €	83,56 €	2,61 €	0,00 €	1,25 €	131,70 €	4,65 €	20,36 €	4,00 €
imp	MT	14,75 €	60,30 €	5,80 €	272,36 €	0,24 €	31,81 €	119,73 €	17,57 €	338,91 €	20,20 €	843,10 €	1,65 €	0,60 €	0,00 €	177,39 €	6,19 €	3,55 €	3,88 €
exp	MT	6,23 €	5,24 €	55,63 €	222,00 €	0,05 €	1,48 €	17,94 €	14,96 €	187,40 €	9,91 €	105,19 €	0,03 €	0,16 €	0,00 €	20,31 €	6,25 €	2,08 €	1,74 €
imp	NL	1.691,13 €	27.720,64 €	82,91 €	53.379,28 €	345,88 €	394,18 €	4.973,69 €	2.677,89 €	14.047,96 €	3.305,98 €	6.416,96 €	718,74 €	153,49 €	43,83 €	0,00 €	1.091,35 €	1.140,91 €	228,62 €
exp	NL	4.773,46 €	44.984,19 €	348,62 €	92.027,09 €	272,06 €	2.720,87 €	12.258,47 €	3.111,41 €	32.931,00 €	2.834,27 €	18.043,29 €	1.140,31 €	247,25 €	251,38 €	0,00 €	2.932,17 €	1.286,45 €	558,01 €
imp	PT	411,54 €	1.465,02 €	1,70 €	6.789,99 €	10,09 €	105,44 €	16.844,73 €	380,71 €	4.288,21 €	512,81 €	2.988,68 €	97,28 €	3,95 €	13,28 €	2.738,03 €	0,00 €	102,65 €	31,88 €
exp	PT	182,57 €	783,84 €	34,34 €	4.106,44 €	12,08 €	110,77 €	8.623,73 €	135,55 €	3.931,69 €	119,01 €	1.187,01 €	53,29 €	7,04 €	11,85 €	1.146,86 €	0,00 €	51,84 €	15,25 €
imp	SK	2.051,22 €	562,15 €	36,24 €	6.927,97 €	11,38 €	76,91 €	425,47 €	173,47 €	1.787,58 €	86,54 €	1.729,91 €	98,47 €	70,23 €	1,84 €	961,25 €	55,61 €	0,00 €	381,90 €
exp	SK	2.397,29 €	662,38 €	48,79 €	7.857,77 €	18,16 €	257,95 €	943,05 €	113,14 €	3.082,93 €	30,99 €	2.393,07 €	25,17 €	65,02 €	8,14 €	1.284,71 €	137,45 €	0,00 €	261,00 €
imp	SL	2.243,01 €	388,05 €	5,19 €	3.136,13 €	5,67 €	134,35 €	464,04 €	65,92 €	946,88 €	65,20 €	3.027,93 €	62,06 €	2,97 €	2,83 €	566,95 €	20,80 €	238,29 €	0,00 €
exp	SL	1.360,48 €	186,04 €	9,41 €	3.644,28 €	24,14 €	77,12 €	206,19 €	48,47 €	1.381,15 €	16,07 €	2.119,98 €	17,89 €	20,94 €	2,05 €	289,70 €	52,09 €	532,80 €	0,00 €
imp	TOTAL	51.142,87 €	157.087,62 €	1.243,60 €	340.306,27 €	2.745,93 €	6.484,16 €	91.563,58 €	16.381,67 €	170.957,06 €	40.317,44 €	124.749,27 €	10.469,35 €	2.049,44 €	1.147,10 €	207.492,60 €	19.552,17 €	17.551,41 €	8.326,98 €
exp	TOTAL	69.347,47 €	145.807,44 €	4.174,04 €	316.836,61 €	3.531,21 €	24.274,83 €	112.795,37 €	17.800,86 €	249.200,33 €	12.407,66 €	144.304,94 €	12.782,15 €	2.621,31 €	2.474,40 €	121.970,24 €	35.580,66 €	15.185,33 €	10.945,47 €

**Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2008 (Πηγή: ΤτΕ)**

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2008 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε ( πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
2008	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL	
imp	AT	0,00 €	2.579,41 €	61,24 €	55.703,72 €	36,97 €	131,38 €	1.312,24 €	573,85 €	3.845,33 €	605,74 €	8.814,32 €	230,98 €	27,48 €	11,19 €	5.179,92 €	232,28 €	2.488,78 €	1.422,61 €
exp	AT	0,00 €	1.785,37 €	77,20 €	36.340,54 €	134,00 €	787,65 €	2.900,13 €	630,59 €	4.574,33 €	283,12 €	10.545,92 €	160,73 €	145,74 €	43,10 €	2.194,60 €	400,75 €	2.718,72 €	2.697,58 €
imp	BE	1.866,39 €	0,00 €	68,93 €	54.411,42 €	79,57 €	241,78 €	6.094,55 €	1.770,73 €	34.691,42 €	12.569,53 €	10.006,03 €	2.909,30 €	71,48 €	44,69 €	61.188,70 €	1.094,92 €	656,06 €	167,25 €
exp	BE	3.204,34 €	0,00 €	202,20 €	63.369,98 €	255,54 €	2.267,81 €	10.531,73 €	2.313,18 €	56.013,88 €	1.964,20 €	15.021,26 €	6.044,71 €	200,75 €	95,71 €	39.223,34 €	1.987,12 €	860,93 €	529,72 €
imp	CY	40,56 €	155,09 €	0,00 €	601,60 €	0,44 €	1.228,53 €	261,63 €	21,98 €	294,42 €	26,83 €	769,76 €	3,80 €	0,99 €	146,67 €	295,25 €	36,60 €	9,50 €	6,94 €
exp	CY	5,25 €	14,21 €	0,00 €	67,11 €	1,04 €	228,53 €	21,12 €	2,86 €	11,31 €	8,28 €	36,23 €	0,14 €	0,97 €	4,08 €	16,47 €	0,75 €	1,08 €	0,80 €
imp	DE	34.938,76 €	58.184,23 €	235,89 €	0,00 €	407,61 €	2.026,57 €	20.537,34 €	7.412,59 €	64.776,97 €	7.596,34 €	47.087,00 €	4.208,96 €	537,83 €	620,08 €	100.055,09 €	4.031,61 €	8.653,58 €	3.738,16 €
exp	DE	54.642,45 €	49.898,64 €	760,04 €	0,00 €	1.522,70 €	7.724,35 €	42.578,02 €	9.623,60 €	93.668,58 €	5.535,27 €	61.910,68 €	5.288,87 €	1.409,75 €	351,94 €	65.623,69 €	8.131,84 €	8.738,64 €	4.310,03 €
imp	EE	85,11 €	218,95 €	4,83 €	1.455,66 €	0,00 €	8,88 €	81,65 €	1.540,12 €	220,62 €	49,98 €	282,91 €	11,17 €	987,60 €	0,34 €	362,20 €	10,83 €	29,82 €	22,23 €
exp	EE	37,86 €	101,22 €	2,34 €	429,14 €	0,00 €	14,29 €	58,51 €	1.557,94 €	114,99 €	13,07 €	104,90 €	2,69 €	843,89 €	0,68 €	194,06 €	10,06 €	19,69 €	4,63 €
imp	EL	837,17 €	2.253,27 €	735,60 €	7.946,82 €	8,50 €	0,00 €	2.294,37 €	612,73 €	3.367,92 €	546,19 €	7.597,49 €	173,64 €	5,26 €	8,49 €	3.145,18 €	154,82 €	122,04 €	94,35 €
exp	EL	159,04 €	249,28 €	1.343,05 €	2.078,51 €	7,04 €	0,00 €	556,98 €	134,38 €	740,60 €	68,86 €	2.195,73 €	12,10 €	21,76 €	225,89 €	478,72 €	143,86 €	51,32 €	254,67 €
imp	ES	2.492,92 €	9.601,78 €	37,97 €	41.950,39 €	39,16 €	422,03 €	0,00 €	1.951,15 €	34.302,49 €	4.078,01 €	22.793,62 €	978,57 €	358,44 €	73,40 €	13.320,90 €	9.780,66 €	831,09 €	259,19 €
exp	ES	1.479,10 €	5.747,82 €	330,27 €	20.167,73 €	111,24 €	2.632,39 €	0,00 €	603,17 €	35.087,96 €	918,25 €	15.444,66 €	236,37 €	116,65 €	123,06 €	6.034,17 €	17.366,28 €	478,35 €	498,37 €
imp	FI	552,30 €	1.921,01 €	3,12 €	9.776,05 €	1.432,36 €	154,79 €	663,48 €	0,00 €	1.997,48 €	419,83 €	1.685,25 €	135,27 €	231,82 €	30,62 €	3.950,09 €	261,22 €	325,23 €	70,18 €
exp	FI	420,09 €	1.637,15 €	183,51 €	6.559,69 €	1.437,77 €	330,56 €	1.887,82 €	0,00 €	2.290,29 €	300,71 €	2.157,84 €	39,46 €	405,00 €	5,43 €	3.371,76 €	313,50 €	141,88 €	124,84 €
imp	FR	4.340,29 €	56.547,03 €	45,29 €	93.296,61 €	153,34 €	627,99 €	32.866,50 €	2.327,63 €	0,00 €	5.677,91 €	39.513,27 €	2.980,35 €	161,83 €	359,88 €	32.007,77 €	4.073,72 €	2.414,45 €	1.216,43 €
exp	FR	3.702,92 €	31.248,62 €	308,15 €	65.797,61 €	257,33 €	3.705,57 €	34.129,24 €	1.880,85 €	0,00 €	2.728,78 €	35.913,93 €	2.052,79 €	248,27 €	510,71 €	17.060,04 €	5.181,52 €	2.067,24 €	1.184,87 €
imp	IE	196,17 €	1.496,55 €	30,33 €	4.900,96 €	4,59 €	32,74 €	867,15 €	320,74 €	2.256,11 €	0,00 €	1.238,53 €	69,21 €	32,62 €	7,22 €	3.221,04 €	115,93 €	24,15 €	19,07 €
exp	IE	389,07 €	12.539,03 €	32,07 €	5.920,88 €	47,25 €	361,34 €	3.570,35 €	334,96 €	4.988,99 €	0,00 €	3.004,79 €	145,26 €	14,57 €	17,68 €	3.025,34 €	421,53 €	69,76 €	28,00 €
imp	IT	8.999,11 €	14.201,33 €	124,31 €	61.185,59 €	102,05 €	1.852,32 €	16.633,50 €	2.307,56 €	32.872,61 €	3.041,37 €	0,00 €	1.534,43 €	80,68 €	292,93 €	20.518,73 €	1.404,95 €	2.496,16 €	2.273,32 €
exp	IT	8.802,75 €	9.930,83 €	1.102,44 €	47.110,45 €	363,25 €	7.842,56 €	24.123,20 €	1.705,31 €	41.458,95 €	1.417,40 €	0,00 €	463,63 €	360,55 €	1.228,84 €	8.678,31 €	3.593,64 €	2.045,39 €	3.980,80 €
imp	LU	124,95 €	6.105,18 €	6,15 €	5.193,21 €	0,29 €	2,75 €	156,25 €	48,59 €	2.250,05 €	72,19 €	344,98 €	0,00 €	0,44 €	0,28 €	1.046,95 €	36,79 €	14,97 €	15,06 €
exp	LU	260,81 €	1.773,98 €	11,69 €	3.750,06 €	12,63 €	128,68 €	847,74 €	144,85 €	3.022,13 €	49,89 €	1.196,11 €	0,00 €	10,31 €	2,64 €	1.037,74 €	159,67 €	87,46 €	45,93 €
imp	LV	190,04 €	189,24 €	41,63 €	1.411,86 €	772,15 €	10,10 €	123,34 €	473,43 €	281,69 €	26,45 €	390,70 €	14,68 €	0,00 €	0,74 €	394,05 €	21,51 €	108,10 €	24,85 €
exp	LV	27,27 €	62,71 €	66,90 €	522,12 €	901,24 €	5,18 €	95,00 €	195,71 €	117,54 €	71,86 €	112,16 €	2,62 €	0,00 €	1,69 €	151,00 €	2,78 €	33,96 €	4,19 €
imp	MT	36,12 €	64,92 €	7,70 €	267,55 €	0,11 €	37,28 €	143,03 €	16,37 €	381,43 €	20,30 €	1.027,37 €	1,42 €	1,51 €	0,00 €	147,40 €	7,40 €	3,13 €	2,55 €
exp	MT	8,01 €	6,35 €	5,54 €	270,43 €	0,04 €	6,86 €	16,98 €	19,50 €	237,25 €	8,84 €	114,61 €	0,05 €	0,46 €	0,00 €	21,30 €	5,58 €	0,58 €	0,75 €
imp	NL	2.061,89 €	34.249,78 €	82,45 €	65.577,97 €	155,80 €	468,95 €	6.350,05 €	3.618,39 €	17.384,21 €	3.702,20 €	8.076,91 €	1.203,68 €	205,03 €	19,08 €	0,00 €	1.309,06 €	1.186,94 €	274,65 €
exp	NL	5.988,42 €	59.494,22 €	398,96 €	110.608,43 €	384,41 €	3.175,73 €	14.852,08 €	3.928,05 €	38.670,74 €	3.674,04 €	22.418,43 €	1.419,62 €	459,31 €	182,28 €	0,00 €	3.069,65 €	1.626,65 €	726,18 €
imp	PT	382,16 €	1.848,08 €	4,47 €	8.594,93 €	16,87 €	121,10 €	19.786,69 €	388,75 €	5.198,57 €	591,10 €	3.452,83 €	179,88 €	3,43 €	5,09 €	3.025,24 €	0,00 €	95,02 €	26,41 €
exp	PT	195,13 €	966,88 €	43,23 €	4.954,30 €	16,83 €	153,73 €	10.826,06 €	252,55 €	4.579,74 €	235,62 €	1.432,52 €	62,70 €	18,66 €	29,61 €	1.277,00 €	0,00 €	52,52 €	26,26 €
imp	SK	2.530,84 €	861,73 €	25,40 €	9.908,72 €	25,00 €	65,20 €	538,13 €	157,83 €	1.872,29 €	88,76 €	1.954,70 €	134,61 €	48,41 €	6,95 €	1.128,97 €	61,57 €	0,00 €	511,08 €
exp	SK	2.812,68 €	831,38 €	46,31 €	9.429,48 €	47,84 €	277,42 €	1.122,04 €	640,45 €	3.211,76 €	93,91 €	2.730,21 €	26,36 €	159,85 €	6,53 €	1.546,88 €	164,10 €	0,00 €	361,18 €
imp	SL	2.830,49 €	482,98 €	4,12 €	4.318,17 €	6,18 €	258,46 €	602,86 €	101,13 €	1.176,90 €	42,64 €	4.159,63 €	72,26 €	2,83 €	13,78 €	751,32 €	34,39 €	309,26 €	0,00 €
exp	SL	1.738,98 €	207,57 €	13,11 €	4.331,98 €	19,50 €	85,54 €	283,30 €	59,34 €	1.312,17 €	27,18 €	2.704,12 €	26,90 €	25,08 €	4,29 €	361,34 €	56,55 €	564,37 €	0,00 €
imp	TOTAL	62.505,27 €	190.960,56 €	1.519,43 €	426.501,23 €	3.240,99 €	7.690,85 €	109.312,76 €	23.643,57 €	207.170,51 €	39.155,37 €	159.195,30 €	14.842,21 €	2.757,68 €	1.641,43 €	249.738,80 €	22.668,26 €	19.768,28 €	10.144,33 €
exp	TOTAL	83.874,17 €	176.495,26 €	4.927,01 €	381.708,44 €	5.519,65 €	29.728,19 €	148.400,30 €	24.027,29 €	290.101,21 €	17.399,28 €	177.044,10 €	15.985,00 €	4.441,57 €	2.834,16 €	150.295,76 €	41.009,18 €	19.558,54 €	14.778,80 €

**Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2007 (Πηγή: ΤτΕ)**

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2007 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. €)																			
	2007	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.591,57 €	72,94 €	54.135,64 €	35,74 €	147,53 €	1.300,76 €	652,92 €	3.719,65 €	510,69 €	8.430,83 €	257,77 €	35,22 €	11,94 €	5.143,93 €	219,25 €	2.332,54 €	1.366,85 €
exp	AT	0,00 €	1.708,88 €	64,15 €	35.609,90 €	140,58 €	759,71 €	3.374,54 €	571,62 €	4.284,42 €	328,82 €	10.542,23 €	172,74 €	180,09 €	47,11 €	2.145,29 €	478,75 €	2.365,48 €	2.550,08 €
imp	BE	1.658,53 €	0,00 €	108,51 €	53.129,97 €	111,25 €	284,24 €	5.490,11 €	1.709,14 €	33.313,80 €	14.501,50 €	11.245,90 €	2.224,49 €	46,75 €	23,06 €	52.507,89 €	1.074,99 €	641,65 €	148,55 €
exp	BE	3.190,03 €	0,00 €	187,39 €	61.251,67 €	237,42 €	2.178,06 €	11.401,32 €	2.050,91 €	52.357,47 €	2.200,37 €	16.275,46 €	5.396,33 €	228,38 €	88,08 €	37.320,22 €	1.948,60 €	825,33 €	499,00 €
imp	CY	38,92 €	142,07 €	0,00 €	589,34 €	0,59 €	1.109,13 €	224,12 €	22,74 €	338,30 €	24,14 €	644,35 €	3,54 €	0,40 €	35,66 €	256,12 €	28,51 €	9,92 €	4,89 €
exp	CY	4,83 €	15,79 €	0,00 €	66,88 €	1,51 €	215,96 €	5,98 €	2,33 €	8,62 €	15,62 €	29,50 €	0,23 €	1,30 €	3,55 €	16,42 €	0,57 €	5,44 €	1,32 €
imp	DE	33.801,05 €	57.841,52 €	645,86 €	0,00 €	427,34 €	2.021,91 €	20.322,51 €	8.111,66 €	64.594,56 €	8.622,81 €	44.791,94 €	3.769,10 €	491,45 €	383,15 €	92.077,10 €	4.051,27 €	8.915,47 €	3.567,93 €
exp	DE	52.786,28 €	50.657,74 €	858,80 €	0,00 €	1.544,29 €	7.489,09 €	47.522,22 €	10.271,41 €	91.604,72 €	6.237,01 €	64.393,43 €	4.701,29 €	1.741,99 €	369,46 €	62.666,18 €	8.331,75 €	8.492,24 €	4.121,51 €
imp	EE	119,64 €	226,88 €	3,92 €	1.477,96 €	0,00 €	8,89 €	79,85 €	1.772,22 €	230,95 €	45,66 €	314,61 €	12,69 €	851,20 €	0,24 €	389,12 €	10,58 €	34,04 €	19,94 €
exp	EE	51,60 €	81,93 €	1,83 €	418,38 €	0,00 €	14,08 €	46,07 €	1.421,97 €	108,07 €	29,09 €	85,20 €	1,61 €	924,47 €	1,01 €	215,46 €	8,02 €	18,12 €	5,19 €
imp	EL	771,40 €	2.280,54 €	724,59 €	7.806,95 €	12,25 €	0,00 €	2.188,74 €	578,13 €	3.347,74 €	565,58 €	7.220,01 €	162,69 €	4,59 €	3,74 €	2.924,23 €	131,62 €	198,62 €	92,52 €
exp	EL	168,24 €	285,37 €	1.249,99 €	2.198,69 €	9,14 €	0,00 €	607,80 €	103,19 €	788,43 €	62,96 €	2.071,49 €	5,31 €	13,99 €	89,29 €	396,56 €	125,81 €	49,61 €	212,47 €
imp	ES	2.812,61 €	10.022,96 €	31,00 €	45.650,29 €	45,48 €	730,93 €	0,00 €	1.891,89 €	36.505,40 €	3.859,03 €	24.740,99 €	802,83 €	241,69 €	27,88 €	13.645,29 €	9.442,38 €	728,75 €	397,58 €
exp	ES	1.399,60 €	5.217,30 €	215,27 €	19.891,68 €	121,09 €	2.210,64 €	0,00 €	805,12 €	34.782,96 €	1.041,38 €	16.474,83 €	237,72 €	116,50 €	139,72 €	6.041,53 €	16.002,64 €	519,04 €	482,51 €
imp	FI	523,68 €	1.733,65 €	3,21 €	9.388,20 €	1.297,41 €	191,36 €	841,13 €	0,00 €	2.049,15 €	516,40 €	1.884,37 €	85,82 €	217,64 €	71,24 €	4.039,90 €	208,48 €	163,87 €	74,96 €
exp	FI	467,10 €	1.596,49 €	29,78 €	7.161,70 €	1.750,49 €	368,91 €	1.799,10 €	0,00 €	2.330,64 €	231,12 €	1.842,12 €	34,71 €	473,39 €	5,79 €	3.649,99 €	232,49 €	120,32 €	106,27 €
imp	FR	4.133,72 €	52.311,82 €	30,99 €	88.792,52 €	236,24 €	623,65 €	32.668,10 €	2.461,75 €	0,00 €	5.922,22 €	38.825,10 €	2.653,60 €	163,80 €	274,87 €	32.153,53 €	4.180,24 €	1.722,09 €	1.165,72 €
exp	FR	3.668,31 €	29.944,38 €	372,81 €	62.446,82 €	288,20 €	3.774,32 €	37.911,35 €	2.008,54 €	0,00 €	2.938,09 €	36.331,33 €	1.915,30 €	271,57 €	724,53 €	16.633,05 €	5.019,68 €	1.874,92 €	1.214,51 €
imp	IE	184,28 €	1.477,92 €	27,28 €	5.942,41 €	6,84 €	38,78 €	953,21 €	220,46 €	2.545,95 €	0,00 €	1.316,91 €	62,80 €	40,31 €	6,01 €	3.043,57 €	128,36 €	24,19 €	17,46 €
exp	IE	508,39 €	12.777,28 €	34,25 €	6.538,13 €	40,55 €	418,03 €	3.253,92 €	415,35 €	5.156,33 €	0,00 €	3.170,09 €	158,23 €	10,29 €	16,60 €	3.530,55 €	414,68 €	73,48 €	29,64 €
imp	IT	9.376,47 €	15.998,20 €	68,88 €	63.721,31 €	75,98 €	2.033,81 €	16.201,11 €	2.019,80 €	34.048,02 €	3.477,14 €	0,00 €	1.681,63 €	75,76 €	180,91 €	20.595,59 €	1.522,16 €	2.582,19 €	2.306,23 €
exp	IT	8.844,98 €	10.751,47 €	850,22 €	47.253,95 €	392,38 €	7.767,28 €	27.369,20 €	1.977,70 €	41.991,09 €	1.738,95 €	0,00 €	593,52 €	426,41 €	878,14 €	8.657,67 €	3.552,83 €	1.932,16 €	3.809,75 €
imp	LU	134,08 €	5.648,10 €	7,63 €	4.855,79 €	0,96 €	4,14 €	150,98 €	39,95 €	1.969,27 €	78,64 €	400,78 €	0,00 €	0,60 €	0,27 €	998,98 €	34,45 €	11,98 €	19,08 €
exp	LU	268,01 €	1.678,84 €	38,03 €	3.475,63 €	11,84 €	97,54 €	822,30 €	132,04 €	2.706,96 €	61,60 €	1.213,22 €	0,00 €	11,67 €	2,23 €	876,09 €	159,29 €	72,36 €	45,89 €
imp	LV	164,71 €	213,17 €	34,69 €	1.740,09 €	899,82 €	12,01 €	154,59 €	567,55 €	256,73 €	22,03 €	408,29 €	18,01 €	0,00 €	0,30 €	358,00 €	24,10 €	71,30 €	19,82 €
exp	LV	32,41 €	59,71 €	19,20 €	504,29 €	831,13 €	12,78 €	81,13 €	181,47 €	90,41 €	63,31 €	88,43 €	2,55 €	0,00 €	5,69 €	122,06 €	6,17 €	20,77 €	4,04 €
imp	MT	29,56 €	68,36 €	4,71 €	290,47 €	0,10 €	28,32 €	98,37 €	4,18 €	420,08 €	21,35 €	902,73 €	2,79 €	0,33 €	0,00 €	107,94 €	8,42 €	1,82 €	6,01 €
exp	MT	5,70 €	14,57 €	3,38 €	306,71 €	0,00 €	2,26 €	14,32 €	48,04 €	271,29 €	9,06 €	90,79 €	0,01 €	0,23 €	0,00 €	12,49 €	7,83 €	1,56 €	17,38 €
imp	NL	1.910,41 €	33.378,28 €	78,24 €	63.663,76 €	232,27 €	391,32 €	6.355,17 €	3.625,75 €	15.733,67 €	3.944,71 €	7.804,46 €	996,33 €	180,84 €	17,03 €	0,00 €	1.225,89 €	1.293,04 €	246,75 €
exp	NL	5.793,55 €	54.508,03 €	326,57 €	98.174,15 €	453,96 €	2.938,44 €	14.518,48 €	4.100,55 €	34.023,49 €	3.735,16 €	20.264,76 €	1.309,94 €	374,17 €	162,75 €	0,00 €	2.874,33 €	1.364,07 €	688,58 €
imp	PT	524,17 €	1.746,17 €	7,30 €	8.367,51 €	6,27 €	109,36 €	18.618,89 €	267,39 €	5.207,37 €	476,89 €	3.299,46 €	165,10 €	4,22 €	8,28 €	2.838,41 €	0,00 €	99,97 €	36,55 €
exp	PT	198,64 €	982,35 €	30,12 €	4.957,53 €	17,02 €	144,70 €	10.978,89 €	234,83 €	4.822,90 €	185,27 €	1.580,37 €	104,03 €	27,48 €	11,32 €	1.324,20 €	0,00 €	50,99 €	27,79 €
imp	SK	2.358,04 €	765,26 €	73,29 €	9.489,08 €	14,95 €	79,80 €	565,09 €	133,21 €	1.829,91 €	94,48 €	1.749,20 €	102,51 €	40,41 €	4,25 €	983,36 €	68,85 €	0,00 €	274,29 €
exp	SK	2.473,92 €	901,84 €	42,14 €	8.917,00 €	55,09 €	256,59 €	1.299,07 €	258,24 €	2.755,20 €	99,53 €	2.657,69 €	29,16 €	123,19 €	2,37 €	1.502,59 €	135,35 €	0,00 €	336,58 €
imp	SL	2.691,50 €	494,89 €	4,83 €	4.177,85 €	4,19 €	169,36 €	529,44 €	83,01 €	1.151,61 €	42,32 €	3.927,57 €	62,68 €	1,92 €	0,97 €	762,11 €	37,12 €	283,41 €	0,00 €
exp	SL	1.631,12 €	190,95 €	9,70 €	4.097,85 €	20,60 €	72,09 €	371,21 €	63,13 €	1.297,95 €	28,28 €	2.725,22 €	47,72 €	28,01 €	4,73 €	336,48 €	63,48 €	464,98 €	0,00 €
imp	TOTAL	61.232,77 €	186.941,36 €	1.927,85 €	423.219,13 €	3.407,68 €	7.984,53 €	106.742,17 €	24.161,76 €	207.262,16 €	42.725,58 €	157.907,48 €	13.064,39 €	2.397,12 €	1.049,81 €	232.825,07 €	22.396,67 €	19.114,86 €	9.765,14 €
exp	TOTAL	81.492,72 €	171.372,90 €	4.333,64 €	363.270,95 €	5.915,29 €	28.720,49 €	161.376,90 €	24.646,44 €	279.380,94 €	19.005,62 €	179.836,17 €	14.710,37 €	4.953,12 €	2.552,37 €	145.446,83 €	39.362,28 €	18.250,87 €	14.152,53 €

**Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2006 (Πηγή: ΤτΕ)**

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2006 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
	2006	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.557,68 €	77,36 €	49.662,70 €	23,23 €	118,78 €	1.226,04 €	662,56 €	3.456,18 €	526,36 €	7.625,59 €	278,21 €	19,48 €	7,49 €	4.464,37 €	197,38 €	1.761,01 €	1.251,77 €
exp	AT	0,00 €	1.726,06 €	52,62 €	32.749,84 €	100,93 €	608,46 €	3.029,68 €	569,55 €	4.096,14 €	358,80 €	9.795,76 €	194,43 €	160,92 €	215,41 €	1.968,74 €	445,97 €	1.850,05 €	2.008,85 €
imp	BE	1.771,71 €	0,00 €	64,98 €	48.460,72 €	81,18 €	240,67 €	5.149,18 €	1.571,58 €	31.017,16 €	16.023,63 €	9.374,40 €	1.715,02 €	41,13 €	18,71 €	50.947,94 €	1.054,90 €	390,26 €	140,17 €
exp	BE	2.959,88 €	0,00 €	175,19 €	57.333,66 €	205,88 €	1.853,02 €	10.687,35 €	1.869,99 €	49.112,84 €	2.356,04 €	15.029,15 €	5.469,23 €	165,02 €	75,89 €	34.851,77 €	1.734,90 €	662,56 €	410,20 €
imp	CY	34,64 €	120,85 €	0,00 €	494,54 €	0,42 €	968,70 €	159,59 €	52,04 €	236,78 €	25,79 €	629,98 €	2,55 €	0,32 €	3,21 €	236,87 €	25,72 €	9,04 €	2,82 €
exp	CY	4,95 €	14,50 €	0,00 €	51,51 €	1,03 €	149,39 €	7,04 €	2,27 €	83,50 €	12,03 €	37,33 €	0,08 €	0,82 €	3,61 €	16,22 €	0,75 €	3,68 €	1,43 €
imp	DE	31.193,63 €	52.892,63 €	410,36 €	0,00 €	357,78 €	1.977,54 €	19.201,72 €	7.507,60 €	62.079,41 €	8.332,14 €	40.983,63 €	3.544,75 €	485,52 €	296,37 €	86.120,65 €	4.004,02 €	7.324,03 €	3.018,53 €
exp	DE	49.062,88 €	46.458,73 €	730,11 €	0,00 €	1.302,62 €	6.639,35 €	41.476,02 €	9.149,85 €	84.579,43 €	5.770,48 €	58.857,37 €	4.319,67 €	1.353,76 €	335,89 €	55.768,62 €	7.321,00 €	7.613,93 €	3.447,81 €
imp	EE	119,14 €	188,91 €	5,01 €	1.339,67 €	0,00 €	7,93 €	70,17 €	1.939,31 €	195,95 €	23,19 €	269,86 €	13,05 €	608,74 €	0,73 €	379,92 €	8,37 €	22,18 €	16,27 €
exp	EE	37,93 €	77,90 €	2,54 €	385,58 €	0,00 €	13,28 €	46,62 €	1.391,11 €	103,19 €	37,50 €	55,82 €	0,35 €	699,57 €	0,68 €	182,72 €	5,68 €	9,01 €	1,82 €
imp	EL	617,18 €	1.839,94 €	411,11 €	6.946,40 €	6,99 €	0,00 €	1.922,24 €	604,16 €	3.117,45 €	464,67 €	6.437,27 €	310,18 €	6,30 €	3,35 €	2.800,89 €	123,45 €	147,53 €	92,57 €
exp	EL	146,95 €	230,02 €	973,20 €	2.089,24 €	8,57 €	0,00 €	746,15 €	102,66 €	821,65 €	71,56 €	2.034,84 €	5,16 €	13,26 €	26,05 €	386,95 €	101,71 €	30,84 €	205,52 €
imp	ES	2.192,82 €	9.266,28 €	19,16 €	38.737,42 €	134,88 €	669,46 €	0,00 €	1.590,34 €	35.032,01 €	3.842,19 €	21.608,42 €	792,88 €	203,81 €	17,70 €	12.840,60 €	8.687,05 €	718,53 €	248,18 €
exp	ES	1.407,25 €	4.978,56 €	193,79 €	18.590,80 €	113,67 €	1.907,66 €	0,00 €	730,69 €	31.891,61 €	1.047,26 €	14.528,06 €	179,79 €	84,06 €	90,88 €	5.633,66 €	15.172,74 €	450,23 €	441,87 €
imp	FI	483,92 €	1.618,85 €	3,11 €	8.629,42 €	1.296,68 €	131,62 €	699,26 €	0,00 €	1.804,50 €	550,99 €	1.690,92 €	57,46 €	130,46 €	57,01 €	3.573,85 €	264,71 €	150,62 €	63,06 €
exp	FI	470,58 €	1.410,49 €	50,97 €	6.945,94 €	1.773,03 €	322,22 €	1.530,56 €	0,00 €	2.064,54 €	229,38 €	1.955,08 €	41,22 €	468,60 €	14,41 €	3.155,81 €	200,06 €	106,82 €	111,48 €
imp	FR	3.775,12 €	47.927,14 €	144,42 €	81.605,92 €	284,94 €	755,99 €	30.140,93 €	2.139,27 €	0,00 €	5.766,02 €	36.019,50 €	2.647,73 €	246,96 €	340,07 €	29.241,79 €	3.957,91 €	978,91 €	1.004,15 €
exp	FR	3.689,16 €	28.620,81 €	395,34 €	61.391,41 €	311,31 €	3.293,53 €	37.973,53 €	1.910,20 €	0,00 €	2.709,66 €	35.095,05 €	1.824,71 €	228,05 €	578,05 €	15.879,14 €	4.886,56 €	1.107,27 €	1.296,93 €
imp	IE	165,50 €	1.436,27 €	16,55 €	5.609,79 €	18,61 €	41,00 €	879,10 €	267,33 €	2.120,83 €	0,00 €	1.382,70 €	63,49 €	60,28 €	1,89 €	2.681,61 €	142,19 €	12,35 €	17,88 €
exp	IE	420,80 €	12.304,76 €	29,61 €	6.741,12 €	24,94 €	370,53 €	3.247,55 €	455,25 €	5.049,85 €	0,00 €	3.612,77 €	153,22 €	5,58 €	14,66 €	3.386,28 €	421,31 €	45,76 €	23,68 €
imp	IT	9.232,29 €	14.862,90 €	50,32 €	59.103,62 €	66,47 €	1.988,43 €	15.010,08 €	2.233,73 €	32.738,54 €	3.757,42 €	0,00 €	1.248,05 €	64,91 €	199,59 €	19.729,49 €	1.584,45 €	2.107,20 €	1.960,69 €
exp	IT	8.250,83 €	9.558,07 €	842,37 €	43.936,12 €	340,30 €	6.834,49 €	24.470,84 €	1.608,09 €	39.120,67 €	1.728,90 €	0,00 €	584,20 €	337,63 €	883,96 €	7.985,81 €	3.736,39 €	1.622,88 €	3.157,79 €
imp	LU	131,81 €	5.698,74 €	4,71 €	4.378,02 €	0,37 €	4,33 €	127,55 €	52,37 €	1.851,61 €	84,27 €	467,40 €	0,00 €	1,39 €	0,52 €	905,32 €	33,38 €	13,41 €	15,44 €
exp	LU	428,67 €	1.600,61 €	190,00 €	3.489,76 €	10,87 €	81,16 €	955,07 €	156,43 €	2.926,61 €	60,02 €	1.594,94 €	0,00 €	10,78 €	15,31 €	822,40 €	594,87 €	52,48 €	45,85 €
imp	LV	141,26 €	156,11 €	16,10 €	1.419,68 €	709,58 €	9,10 €	85,96 €	521,39 €	224,57 €	23,52 €	311,39 €	17,29 €	0,00 €	0,28 €	296,02 €	22,51 €	61,20 €	16,17 €
exp	LV	20,59 €	66,62 €	13,84 €	477,23 €	601,93 €	4,74 €	54,75 €	138,11 €	82,25 €	69,08 €	97,18 €	0,61 €	0,00 €	8,58 €	111,12 €	9,25 €	12,27 €	3,29 €
imp	MT	23,90 €	58,92 €	4,57 €	262,95 €	0,13 €	21,75 €	107,99 €	12,75 €	405,36 €	15,59 €	966,07 €	0,78 €	0,49 €	0,00 €	119,32 €	8,99 €	0,76 €	2,76 €
exp	MT	7,88 €	24,01 €	3,55 €	282,87 €	0,39 €	2,84 €	15,72 €	44,54 €	326,67 €	3,29 €	81,24 €	0,01 €	0,04 €	0,00 €	20,20 €	45,63 €	1,07 €	0,36 €
imp	NL	1.767,54 €	31.306,78 €	120,99 €	56.692,90 €	286,61 €	343,66 €	5.758,38 €	3.256,50 €	15.073,43 €	3.772,14 €	7.347,32 €	862,82 €	158,20 €	25,01 €	0,00 €	1.279,35 €	873,85 €	160,11 €
exp	NL	5.180,49 €	51.523,56 €	291,07 €	94.023,96 €	537,17 €	2.678,49 €	13.335,63 €	3.939,13 €	31.644,75 €	3.335,60 €	18.881,88 €	1.390,37 €	338,55 €	154,99 €	0,00 €	2.730,79 €	787,14 €	654,37 €
imp	PT	361,74 €	1.576,44 €	6,27 €	8.054,47 €	5,31 €	89,77 €	17.386,81 €	221,28 €	4.790,96 €	507,39 €	3.333,82 €	154,69 €	5,58 €	7,95 €	2.683,10 €	0,00 €	37,53 €	29,41 €
exp	PT	187,66 €	1.118,93 €	21,53 €	4.646,75 €	10,32 €	130,91 €	10.136,28 €	259,67 €	4.464,74 €	185,72 €	1.444,33 €	41,27 €	26,03 €	8,19 €	1.331,62 €	0,00 €	47,80 €	29,29 €
imp	SK	1.992,47 €	613,25 €	12,06 €	8.116,36 €	10,02 €	59,52 €	415,48 €	121,41 €	1.166,34 €	90,29 €	1.559,29 €	53,87 €	21,42 €	0,95 €	824,98 €	53,48 €	0,00 €	190,01 €
exp	SK	2.007,34 €	608,65 €	33,41 €	7.659,35 €	30,23 €	179,02 €	949,66 €	349,72 €	1.420,65 €	75,30 €	2.147,94 €	31,41 €	67,18 €	0,96 €	1.391,49 €	59,70 €	0,00 €	285,31 €
imp	SL	2.245,24 €	414,91 €	4,60 €	3.743,43 €	1,51 €	209,09 €	498,15 €	72,35 €	1.128,82 €	39,82 €	3.416,99 €	56,28 €	2,21 €	0,33 €	689,37 €	36,75 €	259,02 €	0,00 €
exp	SL	1.559,23 €	204,75 €	3,91 €	3.538,40 €	17,02 €	60,87 €	331,27 €	53,12 €	1.156,22 €	25,64 €	2.289,08 €	56,11 €	19,15 €	2,98 €	243,18 €	60,11 €	305,27 €	0,00 €
imp	TOTAL	56.249,90 €	172.536,60 €	1.371,67 €	383.258,01 €	3.284,72 €	7.637,34 €	98.838,63 €	22.825,97 €	196.439,92 €	43.845,40 €	143.424,56 €	11.819,09 €	2.057,19 €	981,15 €	218.536,09 €	21.484,62 €	14.867,41 €	8.229,98 €
exp	TOTAL	75.843,07 €	160.527,03 €	4.003,03 €	344.333,58 €	5.390,21 €	25.129,95 €	148.993,74 €	22.730,38 €	258.945,31 €	18.076,26 €	167.537,82 €	14.291,82 €	3.979,00 €	2.430,48 €	133.135,75 €	37.527,43 €	14.709,06 €	12.125,83 €

**Το ενδοεταρικό εμπόριο στην Ευρωζώνη 2005 (Πηγή: ΤτΕ)**

Εισαγωγές - Εξαγωγές για το έτος 2005 μεταξύ των 18 κρατών - μελών της Ε.Ε (πηγή Ε.τ.Ε. τα ποσά είναι σε εκατομ. € )																			
	2005	AT	BE	CY	DE	EE	EL	ES	FI	FR	IE	IT	LU	LV	MT	NL	PT	SK	SL
imp	AT	0,00 €	2.250,98 €	39,58 €	46.924,69 €	23,78 €	120,44 €	1.166,31 €	643,90 €	3.834,45 €	481,26 €	6.799,59 €	276,80 €	15,90 €	6,92 €	3.837,64 €	193,77 €	1.572,98 €	1.067,18 €
exp	AT	0,00 €	1.645,98 €	46,98 €	31.232,55 €	238,25 €	473,61 €	2.713,62 €	499,19 €	4.159,09 €	231,60 €	8.698,24 €	183,20 €	110,12 €	31,94 €	1.800,27 €	357,18 €	1.678,55 €	1.730,43 €
imp	BE	1.575,87 €	0,00 €	69,28 €	44.094,42 €	156,43 €	195,84 €	4.647,96 €	1.409,73 €	29.187,00 €	16.754,65 €	8.143,24 €	1.712,24 €	26,69 €	53,03 €	45.549,15 €	1.427,79 €	337,45 €	117,34 €
exp	BE	2.571,84 €	0,00 €	107,51 €	51.992,37 €	162,77 €	1.657,00 €	10.067,27 €	1.521,97 €	46.448,14 €	2.905,00 €	14.177,39 €	5.378,40 €	129,89 €	76,49 €	31.444,03 €	1.759,77 €	542,11 €	359,52 €
imp	CY	27,40 €	107,40 €	0,00 €	427,06 €	0,34 €	879,56 €	167,28 €	166,06 €	188,72 €	28,87 €	521,70 €	2,38 €	0,63 €	7,23 €	201,32 €	20,04 €	6,00 €	24,36 €
exp	CY	5,33 €	8,75 €	0,00 €	65,97 €	0,99 €	142,04 €	5,05 €	1,84 €	212,35 €	6,13 €	11,86 €	0,01 €	0,85 €	2,74 €	24,46 €	0,60 €	2,71 €	0,88 €
imp	DE	27.145,77 €	46.242,37 €	149,88 €	0,00 €	364,76 €	1.749,99 €	17.416,41 €	6.113,80 €	53.550,45 €	7.420,67 €	35.569,65 €	3.050,05 €	419,34 €	173,08 €	75.965,28 €	3.924,83 €	6.806,65 €	2.488,81 €
exp	DE	42.970,83 €	43.298,59 €	960,24 €	0,00 €	996,22 €	6.270,46 €	39.449,05 €	8.084,90 €	78.405,62 €	4.761,95 €	53.396,76 €	3.816,01 €	926,69 €	294,19 €	48.295,04 €	7.311,54 €	5.904,75 €	2.912,01 €
imp	EE	96,65 €	148,59 €	3,75 €	1.151,34 €	0,00 €	6,37 €	58,21 €	1.621,17 €	167,87 €	20,50 €	210,05 €	9,34 €	398,34 €	0,26 €	280,74 €	7,85 €	11,64 €	12,17 €
exp	EE	28,56 €	81,34 €	2,72 €	377,68 €	0,00 €	16,52 €	45,78 €	1.636,55 €	75,99 €	24,42 €	49,02 €	0,17 €	564,42 €	0,75 €	150,08 €	9,17 €	6,01 €	2,32 €
imp	EL	514,18 €	1.669,30 €	334,41 €	6.514,18 €	13,36 €	0,00 €	1.848,97 €	426,88 €	2.790,27 €	435,62 €	5.909,88 €	270,15 €	4,86 €	8,57 €	2.642,47 €	129,68 €	78,30 €	56,57 €
exp	EL	136,28 €	203,42 €	883,41 €	1.909,85 €	6,31 €	0,00 €	535,09 €	94,48 €	658,82 €	40,84 €	1.674,21 €	4,83 €	9,11 €	17,67 €	376,00 €	90,30 €	19,48 €	39,73 €
imp	ES	1.906,93 €	8.595,70 €	20,23 €	35.443,80 €	64,62 €	513,46 €	0,00 €	1.306,83 €	34.208,49 €	3.311,07 €	19.853,65 €	714,21 €	112,04 €	20,58 €	11.528,70 €	7.646,54 €	417,81 €	202,03 €
exp	ES	1.320,48 €	4.381,02 €	160,10 €	17.606,61 €	91,20 €	1.718,70 €	0,00 €	641,69 €	29.736,50 €	948,52 €	12.953,50 €	162,17 €	68,05 €	87,54 €	4.833,95 €	14.837,88 €	367,21 €	406,39 €
imp	FI	457,71 €	1.437,58 €	2,16 €	7.768,16 €	1.484,15 €	104,45 €	631,30 €	0,00 €	1.745,28 €	359,13 €	1.532,09 €	44,21 €	132,15 €	6,84 €	2.923,96 €	195,54 €	106,21 €	44,88 €
exp	FI	388,84 €	1.226,68 €	141,89 €	5.573,16 €	1.358,58 €	267,71 €	1.286,75 €	0,00 €	1.799,80 €	332,72 €	1.616,16 €	65,07 €	416,41 €	6,61 €	2.532,32 €	282,38 €	62,13 €	60,02 €
imp	FR	3.707,60 €	43.441,88 €	32,46 €	76.613,71 €	160,79 €	528,84 €	28.281,93 €	1.989,30 €	0,00 €	5.944,40 €	33.554,50 €	2.323,87 €	338,79 €	292,01 €	26.587,43 €	3.699,33 €	642,72 €	1.053,46 €
exp	FR	3.426,27 €	26.552,39 €	247,23 €	54.774,25 €	183,74 €	3.123,59 €	35.853,70 €	1.708,46 €	0,00 €	2.820,61 €	32.382,70 €	1.719,26 €	153,32 €	477,48 €	14.484,72 €	4.672,02 €	828,87 €	1.322,78 €
imp	IE	186,35 €	1.262,22 €	20,36 €	5.049,22 €	17,32 €	34,35 €	763,51 €	276,01 €	2.012,26 €	0,00 €	1.103,69 €	58,79 €	39,84 €	2,92 €	2.468,24 €	130,95 €	6,14 €	14,10 €
exp	IE	415,54 €	13.517,08 €	27,10 €	6.488,39 €	15,95 €	336,48 €	2.974,94 €	339,83 €	5.686,29 €	0,00 €	3.668,89 €	186,35 €	6,27 €	12,23 €	4.111,96 €	379,18 €	40,29 €	21,15 €
imp	IT	7.790,48 €	13.799,92 €	58,21 €	53.645,67 €	45,99 €	1.550,28 €	13.157,97 €	1.811,91 €	30.848,61 €	4.076,15 €	0,00 €	1.276,63 €	50,35 €	202,16 €	17.483,43 €	1.383,00 €	1.645,06 €	1.731,11 €
exp	IT	7.422,10 €	8.060,01 €	733,92 €	39.493,45 €	225,39 €	6.029,83 €	22.466,16 €	1.545,50 €	36.845,49 €	1.451,52 €	0,00 €	543,74 €	252,28 €	689,45 €	7.273,98 €	3.315,85 €	1.303,17 €	2.719,05 €
imp	LU	116,28 €	5.072,70 €	24,91 €	3.918,46 €	0,14 €	3,67 €	125,14 €	43,29 €	1.712,64 €	88,09 €	441,35 €	0,00 €	45,80 €	0,30 €	891,88 €	31,11 €	15,07 €	13,44 €
exp	LU	333,80 €	1.390,04 €	12,87 €	3.149,55 €	8,82 €	72,55 €	1.237,43 €	154,80 €	2.682,13 €	61,25 €	1.133,16 €	0,00 €	6,00 €	0,68 €	632,54 €	135,38 €	38,85 €	45,33 €
imp	LV	113,19 €	114,07 €	6,78 €	975,30 €	550,58 €	6,80 €	85,65 €	409,20 €	143,99 €	18,77 €	234,88 €	5,10 €	0,00 €	1,02 €	245,97 €	13,89 €	48,49 €	13,95 €
exp	LV	17,26 €	29,34 €	17,33 €	425,04 €	448,59 €	4,37 €	53,48 €	146,02 €	74,41 €	62,95 €	67,58 €	0,42 €	0,00 €	19,90 €	88,01 €	26,10 €	7,38 €	2,59 €
imp	MT	21,96 €	58,21 €	3,33 €	279,29 €	0,08 €	16,63 €	101,90 €	2,97 €	290,32 €	20,00 €	955,29 €	0,42 €	0,21 €	0,00 €	102,21 €	10,08 €	0,91 €	2,07 €
exp	MT	3,29 €	43,36 €	2,70 €	235,54 €	0,87 €	4,10 €	12,36 €	4,95 €	283,38 €	2,83 €	100,37 €	0,01 €	0,11 €	0,00 €	17,41 €	4,18 €	0,45 €	0,42 €
imp	NL	1.656,80 €	27.236,26 €	114,86 €	48.584,49 €	276,47 €	338,03 €	5.233,86 €	2.753,45 €	13.633,23 €	3.949,75 €	6.722,90 €	712,93 €	122,61 €	25,36 €	0,00 €	1.219,99 €	692,82 €	132,48 €
exp	NL	4.462,89 €	42.494,85 €	256,17 €	81.337,12 €	380,63 €	2.542,67 €	13.256,82 €	3.550,50 €	30.648,25 €	2.956,03 €	18.558,42 €	1.337,69 €	249,99 €	118,53 €	0,00 €	2.890,23 €	592,69 €	506,49 €
imp	PT	334,97 €	1.489,80 €	4,09 €	7.387,04 €	9,35 €	86,11 €	15.776,56 €	302,50 €	4.489,78 €	461,61 €	3.014,90 €	123,34 €	19,62 €	8,90 €	2.310,89 €	0,00 €	31,61 €	21,50 €
exp	PT	173,76 €	1.220,16 €	16,07 €	3.879,26 €	8,25 €	128,36 €	8.580,61 €	232,64 €	4.204,80 €	167,72 €	1.355,26 €	33,81 €	15,79 €	9,60 €	1.247,08 €	0,00 €	33,09 €	35,15 €
imp	SK	1.739,66 €	527,67 €	9,99 €	6.732,46 €	8,40 €	33,96 €	384,54 €	101,08 €	884,48 €	61,38 €	1.252,12 €	37,21 €	9,29 €	0,71 €	667,87 €	35,81 €	0,00 €	184,64 €
exp	SK	1.828,94 €	503,84 €	47,67 €	6.613,57 €	22,81 €	94,48 €	519,01 €	182,76 €	987,47 €	45,19 €	1.696,16 €	30,04 €	45,89 €	1,33 €	877,72 €	43,45 €	0,00 €	243,31 €
imp	SL	1.953,22 €	336,56 €	8,56 €	3.164,14 €	1,17 €	42,87 €	490,32 €	47,91 €	1.156,92 €	35,17 €	3.014,40 €	56,66 €	2,09 €	0,24 €	572,25 €	40,30 €	210,61 €	0,00 €
exp	SL	1.215,56 €	173,89 €	5,44 €	2.988,73 €	11,55 €	59,72 €	265,23 €	39,74 €	1.218,42 €	20,99 €	1.900,54 €	48,35 €	12,30 €	1,13 €	210,07 €	50,82 €	234,80 €	0,00 €
imp	TOTAL	49.345,02 €	153.791,22 €	902,84 €	348.673,41 €	3.177,73 €	6.211,63 €	90.337,83 €	19.425,98 €	180.844,77 €	43.467,10 €	128.833,88 €	10.674,34 €	1.738,54 €	810,15 €	194.259,45 €	20.110,49 €	12.630,45 €	7.180,09 €
exp	TOTAL	66.721,57 €	144.830,73 €	3.669,35 €	308.143,09 €	4.160,92 €	22.942,19 €	139.322,36 €	20.385,82 €	244.126,98 €	16.840,26 €	153.440,23 €	13.509,54 €	2.967,47 €	1.848,27 €	118.399,65 €	36.166,02 €	11.662,54 €	10.407,56 €

<b>Κράτη – Μέλη Ε.Ε</b>	<b>Συντομογραφίες</b>
AUSTRIA	AT
BELGIUM (and LUXBG -> 1998)	BE
CYPRUS	CY
GERMANY (incl DD from 1991)	DE
ESTONIA	EE
SPAIN	ES
FINLAND	FI
FRANCE	FR
GREECE	EL
IRELAND	IE
ITALY	IT
LUXEMBOURG	LU
LATVIA	LV
MALTA	MT
NETHERLANDS	NL
PORTUGAL	PT
SLOVENIA	SL
SLOVAKIA	SK

Πανεπιστήμιο Πειραιώς