

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ,
ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Μαρία Χαρίκλεια Δούρου

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2015

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

/

ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Υπογραφή συγγραφέως

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βαλμά Ερασμία, Επιβλέπουσα Επίκουρη Καθηγήτρια
- Παζαρζής Μιχάλης, Ομότιμος Καθηγητής
- Σαμιώτης Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	vi
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	vii
ABSTRACT.....	ix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ.....	10
1.1 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ.....	10
1.2 ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΕΠ.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ.....	19
2.1 ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ.....	19
2.2 ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	23
2.3 ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 2003-2013.....	26
2.4 ΟΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 2003-2013.....	28
2.5 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2014.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....	30
3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....	30
3.2 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	38
4.1 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	38
4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ.....	43
4.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	46
4.4 ΕΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ.....	51
5.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ.....	51
5.2 Η ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2011.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ.....	62
6.1 Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ.....	62
6.2 ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	68
7.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ.....	68
7.2 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	71
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	77
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	81

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

- Πίνακας 1: Εισπράξεις Ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ
- Πίνακας 2: Εισπράξεις Ναυτιλίας (2003-2013)
- Πίνακας 3: Πληρωμές Ναυτιλίας (2003-2013)
- Πίνακας 4: Ισοζύγιο Υπηρεσιών – Ισοζύγιο Ναυτιλίας
- Πίνακας 5: Εισπράξεις & Πληρωμές Ναυτιλίας Α' Εξάμηνο 2014
- Πίνακας 6: Απασχόληση – Αριθμός Απασχολούμενων στις πλωτές μεταφορές
- Πίνακας 7: Κατηγοριοποίηση ναυτικών ελληνόκτητης Ναυτιλίας
- Πίνακας 8: Πίνακας Εισροών – Εκροών προστιθέμενης αξίας
- Πίνακας 9: Συντελεστές φορολόγησης ελληνικού tonnage tax

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Ποσοστό συμμετοχής των επιμέρους κατηγοριών υπηρεσιών στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών.

Διάγραμμα 2: Σύγκριση εισπράξεων Ναυτιλίας και Ισοζυγίου Πληρωμών

Διάγραμμα 3: Ισοζύγιο Υπηρεσιών & Ισοζύγιο Ναυτιλίας

Διάγραμμα 4: Απεικόνιση αριθμού απασχολούμενων στη Ναυτιλία για τα έτη 2008 - 2011

Διάγραμμα 5: Απεικόνιση μέσου ετήσιου αριθμού απασχολούμενων στη Ναυτιλία για τα έτη 2008 – 2011

Διάγραμμα 6: Άμεση και Έμμεση συμβολή Ναυτιλίας στην απασχόληση

Διάγραμμα 7: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2006

Διάγραμμα 8: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2007

Διάγραμμα 9: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2008

Διάγραμμα 10: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2009

Διάγραμμα 11: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2010

Διάγραμμα 12: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2011

Διάγραμμα 13: Χρονική εξέλιξη ολικής χωρητικότητας ελληνικού εμπορικού στόλου >100dwt

Διάγραμμα 14: Κατανομή ανά ηλικιακή ομάδα ελληνικού εμπορικού στόλου >100dwt

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης και της προσπάθειας εξυγίανσης πολλών κλάδων της ελληνικής οικονομίας, πλήθος άρθρων εξυμνούν το ρόλο και τη συνεισφορά της Ναυτιλίας στην ελληνική πραγματικότητα, χαρακτηρίζοντάς την ως τον πιο εύρωστο κλάδο με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης.

Η παρούσα μελέτη συγκεντρώνει στατιστικά στοιχεία για τα οικονομικά μεγέθη της ελληνόκτητης Ναυτιλίας με σκοπό να παρουσιάσει αντικειμενικά τα άμεσα και έμμεσα οφέλη στην ελληνική οικονομία.

Η άμεση συμβολή της Ναυτιλίας περιλαμβάνει τη συνεισφορά των καθαρών εισπράξεων στο Ισοζύγιο πληρωμών την περίοδο της δεκαετίας 2003 με 2013 ώστε να εξαχθούν διαχρονικά αποτελέσματα πριν και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης και ύφεσης. Επίσης, γίνεται προσπάθεια παρουσίασης του εργατικού δυναμικού της ελληνόκτητης Ναυτιλίας των τελευταίων ετών, καθώς το θέμα της συνεχούς αυξανόμενης ανεργίας είναι ιδιαίτερα επίκαιρο.

Η Ναυτιλία όμως, συμβάλλει και έμμεσα στην οικονομική δραστηριότητα της Ελλάδας, καθώς επηρεάζει πληθώρα κλάδων οι οποίοι δραστηριοποιούνται γύρω από αυτή. Έτσι, στην παρούσα μελέτη με τη βοήθεια του μοντέλου εισροών-εκροών παρουσιάζεται η σημασία της προστιθέμενης αξίας της ελληνόκτητης Ναυτιλίας. Επιπλέον, με βάση πρόσφατες μελέτες γίνεται αναφορά στην έμμεση απασχόληση που η Ναυτιλία προκαλεί μέσω συμπληρωματικών κλάδων οικονομικής δραστηριότητας.

Η ελληνόκτητη Ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομία και μέσω της φορολογίας της η οποία υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητά της. Πολλοί είναι εκείνοι που τη θεωρούν ενοχλητικά ευνοϊκή, ενώ άλλοι υποστηρίζουν ότι το ελληνικό φορολογικό μοντέλο πρέπει να χαρακτηρίζεται από σταθερότητα για να είναι ανταγωνιστικό στο διεθνές περιβάλλον που κινείται η Ναυτιλία. Οι τελευταίες φορολογικές εξελίξεις του κλάδου παρουσιάζουν ενδιαφέρον και εγείρουν περιέργεια για μελλοντική έρευνα.

Το τελικό κομμάτι της παρούσας εργασίας αναφέρεται στις ναυτιλιακές επενδύσεις ως μία προσπάθεια μελλοντικής πρόβλεψης της πορείας της ελληνόκτητης Ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ:

- Ναυτιλία
- Ελληνική Οικονομία
- ΑΕΠ
- Απασχόληση
- Επενδύσεις

ABSTRACT

The last years have been designated by the economic crisis and the effort of consolidation in many sectors of the Greek economy. The majority of economical articles are praising the role and the contribution of the Greek Shipping, and in fact they are describing it as the most robust sector with the greatest growth potential.

The present study gathers statistic information about the sector of the Greek Shipping in order to present objectively the benefits of its activity in the Greek economy.

The major direct impact of the Greek Shipping is being presented by the statistical data in Greek Balance of payments during the decade 2003-2013. This decade is crucial as it presents the financial data before and after the economic crisis. Also, the study focuses into the workforce and the employment in Greek Shipping during the last period of continuing rising Greek unemployment.

The sector of Greek Shipping is also contributing indirectly to the economic activity of Greece, since it has major impact in a big number of other industries and sectors of activity. This study, using the input-output model, presents the importance of the added value that Greek Shipping offers. Moreover, based on recent studies the study refers to the indirect employment that the activity of Greek Shipping offers to other sectors of the Greek economy.

Greek Shipping contributes to the economy also through the taxation of its capacity. In one hand the Greek taxation of shipping industry is considered favorable but on the other there is also the opinion that the Greek tax model should be known for its stability in order to be competitive into the global environment of shipping. The latest tax modifications present great interest for future research.

The last part of this paper refers to the presentation of the investments in shipping by the Greek ship-owners, trying to predict the Greek evolution of shipping sector.

Key Words: Shipping, Greek economy, GDP, employment, investments

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Εάν αποσυνθέσεις την Ελλάδα, στο τέλος θα δεις να σου απομένουν μια ελιά, ένα αμπέλι κι ένα καράβι. Που σημαίνει, με άλλα τόσα την ξαναφτιάχνεις.» Τα λόγια αυτά του Οδυσσέα Ελύτη με τους πολλαπλούς συμβολισμούς των λέξεων για τους καρπούς της ελληνικής γης, τη θάλασσα, την εργατικότητα, την παραγωγικότητα και την ανάπτυξη, θα μπορούσαν να συμπύξουν μέσα σε δύο φράσεις την σκοπιμότητα της παρούσας Διπλωματικής εργασίας και τον προβληματισμό που οδήγησε στην εκπόνησή της.

Το αντικείμενο όμως της συγκεκριμένης Διπλωματικής εργασίας δεν αποτελεί φιλοσοφικό προβληματισμό αλλά περισσότερο αριθμητικό και οικονομικό καθώς αφορά τη συμβολή της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

Προσωπικός στόχος της παρούσας εκπόνησης είναι η σύνδεση των οικονομικών γνώσεων που ελήφθησαν από το Προπτυχιακό μου δίπλωμα, με τις εξειδικευμένες και διεπιστημονικές γνώσεις για τον κλάδο της Ναυτιλίας που μου προσέφερε το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία στο Πανεπιστήμιο του Πειραιά.

Αντικειμενικός στόχος της Διπλωματικής εργασίας είναι η οικονομική παρουσίαση των διαχρονικών και άμεσων ωφελειών που προσφέρει η Ναυτιλία στην ελληνική οικονομία καθώς επίσης και η έμμεση συνεισφορά που οι δραστηριότητές της μπορούν να αποφέρουν. Αν και η συμβολή της Ναυτιλίας στα μεγέθη της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας συχνά εξαιρείται και υπερτονίζεται, πολλές φορές δεν υπογραμμίζεται η συνεισφορά της μέσω της προστιθέμενης αξίας της και της έμμεσης απασχόλησης. Απώτερος στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι η έρευνα και καταγραφή παραγόντων που μπορούν να μεγιστοποιήσουν την συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και να αποτελέσουν πλεονέκτημα οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας στην ιδιαίτερα δύσκολη οικονομική περίοδο που διανύουμε.

Η περίοδος της οικονομικής κρίσης εξουθένωσε τα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας, φέρνοντάς τα σε επίπεδα πολλών χρόνων πριν. Προβληματισμό και έναυσμα για την παρούσα εργασία αποτέλεσε η ανάγκη διαπίστωσης της υπόθεσης εάν τα οικονομικά

μεγέθη της Ναυτιλίας επηρεάστηκαν με τον ίδιο ρυθμό από την κρίση ή εάν συνέχισαν την ακμαία ανάπτυξη που κατείχαν τα προηγούμενα χρόνια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ναυτιλία είναι στενά συνυφασμένη με τη ζωή του ελληνικού λαού και την πορεία της χώρας και αποτελεί έναν από τους πιο εύρωστους κλάδους της εθνικής οικονομίας. Αν και η Ναυτιλιακή Ιστορία δεν έχει να επιδείξει παρελθόν μεγαλύτερο του μισού αιώνα σε διεθνές επίπεδο, στην ελληνική ιστορία η ναυτιλία σε κάθε μορφή της διαδραμάτιζε πρωταγωνιστικό ρόλο και συνέβαλε δραματικά στην διαμόρφωση του ελληνικού έθνους.

Η ανακάλυψη και η οργάνωση της ναυσιπλοΐας έλαβε χώρα περί το 3.000 π.Χ. στην περιοχή του Νείλου στην Αίγυπτο και περί το 2.000 π.Χ. στη Φοινίκη και θεωρείται ότι ακολούθησε της ανακάλυψης του τροχού (3.500 π.Χ.).

Ευρήματα από την Αρχαία Ελλάδα αποκαλύπτουν το θαλάσσιο εμπόριο στο Αιγαίο και την εξάπλωσή του στην Μεσόγειο και την Μαύρη θάλασσα. Ενώ ισχυροί πολιτισμοί όπως οι Μίνωες είχαν αναπτύξει παράδοση στο θαλάσσιο εμπόριο. Κατά τη διάρκεια των χρυσών εποχών της Κλασικής Ελλάδας, τα κωπήλατα σκάφη διαδραμάτισαν σπουδαίο ρόλο στην υποστήριξη του εμπορίου και στην διατήρηση της επαφής των λαών στον τότε γνωστό κόσμο.

Κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου γινόταν από Έλληνες, ενώ αργότερα την Βυζαντινή περίοδο η ναυτιλιακή δύναμη των Ελλήνων διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην άμυνα εναντίον των Αράβων και παράλληλα αναπτύσσονται οι εμπορικές και πολιτιστικές συναλλαγές με τη Δύση.

Την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κατά τον 16^ο αιώνα το ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο εξαπλώνεται υποκινούμενο από την αυξημένη ανάγκη των ευρωπαϊκών αναγκών για σιτηρά. Οι Άγγλο-Γαλλικοί πόλεμοι του 18^{ου} αιώνα δημιουργούν έλλειψη προμηθειών που καλύπτονται από την ελληνική ναυτιλία. Την ίδια περίοδο οι ελληνικές ναυτικές περιοχές που αναδεικνύονται από το εμπόριο είναι: Η Πρέβεζα, η Κέρκυρα, το Γαλαξίδι, η Ύδρα, η Σύρος, οι Σπέτσες, τα Ψαρά, η Άνδρος, η Χίος, η Κάσος. Στο τέλος του αιώνα ο ελληνικός στόλος συμβάλλει στον Αγώνα Ανεξαρτησίας του έθνους.

Τον 19^ο αιώνα, οι Έλληνες εφοπλιστές ιδρύουν ελληνικά σχολεία και βιβλιοθήκες. Η διασπορά των Ελλήνων της Χίου οδήγησε στην εξάπλωση της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στην Ευρώπη κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους. Υπήρξε ο αιώνας ανάπτυξης και δραστηριοποίησης του χιώτικου και του ιονικού έμπορο-ναυτιλιακού δικτύου.

Τον 20^ο αιώνα και μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο γίνεται αυξημένη χρήση της ελληνικής σημαίας. Από τη δεκαετία του '70 και με την μεταπολίτευση άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη της εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, όταν το θεσμικό πλαίσιο έγινε ανταγωνιστικό και αναπτύχθηκαν οι κατάλληλες υποδομές. Το 1979, πριν την μεγάλη ναυτιλιακή κρίση, η χρήση της ελληνικής σημαίας φτάνει την κορύφωσή της. Η ναυτιλιακή κρίση της επόμενης δεκαετίας αναστέλλει την προσέλκυση νέων επενδυτικών κεφαλαίων. Η επενδυτική όμως διάθεση των εφοπλιστών ενεργοποιήθηκε ξανά κατά τη δεκαετία του 1990.

Σήμερα, η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η πρώτη παγκοσμίως σε χωρητικότητα με 16% του παγκόσμιου στόλου και πάνω από 3.700 πλοία η μέση ηλικία των οποίων μειώνεται σταδιακά λόγω της συνεχούς επένδυσης των Ελλήνων επενδυτών σε νέα πλοία. Η χρήση της ελληνικής σημαίας συνεχίζει να είναι ανάμεσα στις σημαίες πρώτης προτίμησης για τον παγκόσμιο στόλο αλλά πολλοί εφοπλιστές προτιμούν ξένες σημαίες.

Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας επηρεάζει και επηρεάζεται διαχρονικά από την ιστορία της χώρας και συνδέεται άμεσα με την ελληνική οικονομία. Είναι άλλωστε ένας από τους πιο εύρωστους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, που παρουσιάζει πολλές δυνατότητες και προοπτικές.

Λόγω του ιδιαίτερου ρόλου της ναυτιλιακής δραστηριότητας, τα τελευταία έτη, πολλά είναι τα δημοσιεύματα και τα οικονομικά άρθρα που υπερτονίζουν τον ρόλο της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία χαρακτηρίζοντάς, μαζί με τον τουρισμό, ως τους «αιμοδότες» της οικονομικής επανάκαμψης. Η αύξηση τέτοιων δημοσιογραφικών άρθρων και μελετών αποτελεί ακόμα ένα ερευνητικό ερώτημα προς απάντηση μέσω της παρούσας εργασίας.

Πριν την παρουσίαση της συμβολής της ναυτιλίας στα οικονομικά στοιχεία, την απασχόληση και τις επενδύσεις, κρίνεται απαραίτητο να αναπτυχθεί η ταυτότητα της

ναυτιλίας ως κλάδος και ως οικονομικό στοιχείο καθώς και τη μεθοδολογία με βάση την οποία θα προχωρήσει η ανάλυση της παρούσας εργασίας.

Βασικότερο χαρακτηριστικό της Ναυτιλίας είναι ότι αποτελεί μία υπηρεσία μεταφοράς. Συνεπώς, λαμβάνει και πολλά από τα χαρακτηριστικά που έχει ο κλάδος των μεταφορών.

Ως κατηγορία, οι μεταφορές (θαλάσσιες, εναέριες, χερσαίες) ανήκουν στον τριτογενή τομέα της οικονομίας ο οποίος περιλαμβάνει επίσης το εμπόριο, τις επικοινωνίες, τη δημόσια διοίκηση, τις τράπεζες, τις ασφάλειες, την εκπαίδευση, την υγεία και τις υπόλοιπες υπηρεσίες. Διαχρονικά στην ελληνική οικονομία παρατηρήθηκε μία ισχυρή μετακίνηση από τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής προς τον τριτογενή και τα χρόνια ευημερίας και οικονομικής ανάκαμψης έχουν ταυτιστεί με την ανάπτυξη του τριτογενή τομέα.

Οι μεταφορές είναι ένα ιδιαίτερα παραγωγικό κομμάτι της οικονομίας μίας χώρας, είναι συστατικό του τριτογενή τομέα παραγωγής και δεν είναι τυχαίο που τμήμα της οικονομικής θεωρίας μελετάει τη δραστηριότητά τους. Ο επιστημονικός κλάδος που αναλύει εφαρμογές της Οικονομικής Επιστήμης στον τομέα των μεταφορών είναι η Οικονομική των μεταφορών. Στοχεύει στην κλασσική επιδίωξη της οικονομικής επιστήμης, την παραγωγή δηλαδή του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος με τη χρησιμοποίηση των ελάχιστων δυνατών μέσων.

Η μεταφορά μπορεί να οριστεί ως η υλική μετακίνηση προσώπου ή πράγματος από έναν τόπο σε έναν άλλο. Τα συστατικά στοιχεία της μεταφοράς είναι η διαδρομή, το μέσο κίνησης και το μεταφερόμενο πρόσωπο ή πράγμα.

Η ζήτηση για μεταφορά διακρίνεται σε δύο μορφές:

A. Άμεση ζήτηση για μεταφορά. Σε αυτή την περίπτωση, η μεταφορά είναι ένα προϊόν τελικής κατανάλωσης.

B. Έμμεση ζήτηση για μεταφορά η οποία αποτελεί και τη συνήθη περίπτωση. Σε αυτή τη περίπτωση η μεταφορά δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά είναι το μέσο για την επίτευξη άλλων σκοπών.

Η οργάνωση του τομέα των μεταφορών διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

Ατομικές μεταφορές, οι οποίες αφορούν τόσο επιβάτες όσο και εμπορεύματα και πραγματοποιούνται χωρίς αντάλλαγμα. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μεταφορές επιβατών με δικό τους όχημα αλλά και μεταφορές εμπορευμάτων που γίνονται από βιομηχανίες και εμπορικές επιχειρήσεις με δικά τους οχήματα και δικό τους προσωπικό.

Μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων που γίνονται έναντι καταβολής τιμήματος στον μεταφορέα. Αυτή η κατηγορία μεταφορών είναι που αποτελεί το κύριο αντικείμενο της Οικονομικής των Μεταφορών, καθώς παράγει αξία και εμφανίζει οικονομικό ενδιαφέρον. Ανάλογα με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, την εμπορική πολιτική και οργάνωσή τους, αυτού του είδους οι μεταφορικές εταιρίες διαχωρίζονται σε ιδιωτικές και κρατικές.

Οι μεταφορικές υπηρεσίες δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο για την εξυπηρέτηση άλλων σκοπών. Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες είναι ότι αποτελεί παράγωγο ζήτηση (derived demand). Η ζήτηση για τη μεταφορά φορτίων από ένα σημείο σε ένα άλλο, υπάρχει γιατί τα αγαθά αυτά είναι απαραίτητα στην παραγωγική ή καταναλωτική διαδικασία. Το ίδιο φυσικά ισχύει και για την μεταφορά επιβατών η οποία μπορεί να πραγματοποιείται για διάφορους λόγους όπως επαγγελματικούς, πολιτιστικούς, τουριστικούς. Συνεπώς, η ζήτηση για μεταφορές εξαρτάται σχεδόν πάντα από την ζήτηση των άλλων κλάδων της οικονομίας. Η ζήτηση για οικονομικά αγαθά είναι εκείνη που δίνει ώθηση και υπόσταση στη ζήτηση για την μεταφορά τους. Η ανάγκη για μεταφορά δεν θα υπήρχε εάν δεν αναπτύσσονταν οι υπόλοιπες δραστηριότητες των ανθρώπινων κοινωνιών. Για το λόγο αυτό η ζήτησή της χαρακτηρίζεται ως δευτερογενής ή έμμεση και αποτελεί παράγωγο ζήτηση.

Το γεγονός ότι η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση, δε μειώνει καθόλου τη σημασία τους για την οικονομία, καθώς χωρίς αυτές δεν μπορεί να ολοκληρωθεί η παραγωγική διαδικασία. Η υπηρεσία της μεταφοράς καλύπτει το γεωγραφικό και χρονικό κενό μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών. Η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών επηρεάζεται από το μέγεθος του διεθνούς εμπορίου, τη γεωγραφική του

διάρθρωση, την κατά είδος διάρθρωση, την κατά είδος συγκρότηση και τις ιδιότητες των επιμέρους φορτίων.

Γνωρίζοντας τα παραπάνω χαρακτηριστικά των μεταφορών, συμπεραίνουμε ότι η δραστηριότητα της Ναυτιλίας έχει τη μορφή της έμμεσης ζήτησης για μεταφορά καθώς εξυπηρετεί την επίτευξη άλλων στόχων και ανήκει στην κατηγορία μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι καταβολής τιμήματος. Επίσης, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες ικανοποιούν παράγωγο ζήτηση όπως και η πλειοψηφία των μεταφορών. Έτσι, προκύπτει και ο όρος της Ναυτιλιακής Οικονομίας.

Με τον γενικό όρο Ναυτιλιακή Οικονομία (Shipping) χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών που αποσκοπούν στη παροχή υπηρεσιών και που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος. Επίσης, ένας πιο εξειδικευμένος ορισμός που έχει δοθεί για την ναυτιλιακή οικονομική είναι ότι «αποτελεί έναν ιδιαίτερο κλάδο της Οικονομικής Επιστήμης και ειδικότερα της Ιδιωτικής Οικονομίας, που έχει ως κύριο αντικείμενο την έρευνα των φαινομένων που παρουσιάζει η ναυτιλία τόσο κατά πραγματική όσο και κατά δεοντολογική άποψη μέσα σε εύρος χρόνου, κατ' εφαρμογή θεμελιωδών οικονομικών αρχών».¹

Η ναυτιλία ως υπηρεσία μεταφοράς ανήκει στον τριτογενή τομέα και αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας ακόμη και στα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης. Όπως αναφέρθηκε, λόγω του χαρακτηριστικού της ως δευτερογενής/παράγωγος ζήτηση, οι διακυμάνσεις στη ζήτηση για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας και ιδιαίτερα του διεθνούς εμπορίου ενώ επηρεάζονται από την οικονομική και εμπορική πολιτική των ισχυρών κυβερνήσεων και ιδιαίτερα των κυβερνήσεων με μεγάλη παραγωγική δυνατότητα και καταναλωτική δυνατότητα. Χώρες δηλαδή, οι οποίες διαθέτουν τους πόρους και την τεχνογνωσία για παραγωγή και χώρες οι οποίες διαθέτουν υψηλό κατά κεφαλήν εισόδημα και μετέχουν στην παγκόσμια κατανάλωση. Οι κυβερνήσεις και οι χώρες των δύο αυτών κατηγοριών, που πολύ συχνά διαθέτουν και τα δύο χαρακτηριστικά παράλληλα, είναι φυσικό να διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές. Για το λόγο αυτό η

¹ Βλάχος, Γ.Π., (2011) «Ναυτιλιακή Οικονομία», Πειραιάς: Εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 42

Ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη από την διεθνή οικονομική κρίση των αγορών των τελευταίων χρόνων. Εκτός της παγκόσμιας αγοράς και του διεθνούς εμπορίου, οι υπόλοιποι παράγοντες που καθορίζουν την τιμή της μεταφοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών, δηλαδή το ναύλο, είναι η κατάσταση της ναυτιλιακής αγοράς, ο τύπος του πλοίου και τα χαρακτηριστικά του, η διάρκεια του ναυλοσύμφωνου, το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου και οι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες.

Η μεθοδολογία της παρούσας διπλωματικής εργασίας βασίζεται στην θεωρητική παρουσίαση των οικονομικών μεγεθών που επηρεάζουν την οικονομική δραστηριότητα της χώρας μας και σε δεύτερη φάση γίνεται παρουσίαση στατιστικών στοιχείων σε βάθος της δεκαετίας 2003-2013 τα οποία προσδίδουν την πορεία των οικονομικών αποτελεσμάτων της ναυτιλίας για την περίοδο αυτή. Με τον τρόπο αυτό μπορούμε να διεξάγουμε σημαντικά συμπεράσματα ως προς την συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε βασικά μεγέθη της οικονομίας της Ελλάδας.

Η συλλογή όλων των στατιστικών στοιχείων και των πινάκων εισροών-εκροών που παρουσιάζονται και αναλύονται στην παρούσα Διπλωματική εργασία, έχει πραγματοποιηθεί από τις επίσημες ιστοσελίδες της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής και της Eurostat. Τα διαγράμματα έχουν εξαχθεί από την συγγραφέα της Διπλωματικής.

Το πρώτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν το οποίο είναι και εκείνο που παρουσιάζει την παραγωγική δυνατότητα μίας χώρας. Στη συνέχεια, μέσω πίνακα μελετιούνται τα στοιχεία του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος της Ελλάδας για την δεκαετία 2003-2013 και τα αντίστοιχα μεγέθη των εισπράξεων της ελληνόκτητης ναυτιλίας για την περίοδο αυτή, σε μία προσπάθεια να εξαχθούν συμπεράσματα ως προς το τι ποσοστό αντιπροσωπεύει η ναυτιλία σε σχέση με το ΑΕΠ.

Στη συνέχεια, το δεύτερο κεφάλαιο αποτελεί μία εισαγωγή στα μεγέθη του Εθνικού Ισοζυγίου και γίνεται αναζήτηση στους επιμέρους λογαριασμούς του για να εντοπιστεί ακριβώς ο λογαριασμός στον οποίο προσμετρούνται και καταγράφονται αριθμητικώς τα ετήσια αποτελέσματα της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Σε δεύτερη ανάλυση, παρουσιάζονται οι εισπράξεις, οι πληρωμές και το Ισοζύγιο της Ναυτιλίας σε βάθος δεκαετίας 2003-2013 και συγκρίνονται με τα συνολικά ετήσια στοιχεία του Ισοζυγίου Υπηρεσιών για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην θεωρία του οικονομικού κύκλου και των σταδίων του, η οποία εφαρμόζεται στην εικόνα των οικονομικών μεγεθών της Ναυτιλίας για την περίοδο 2003-2013.

Το τέταρτο κεφάλαιο είναι εκείνο που αναφέρεται στα μεγέθη απασχόλησης της ελληνικής Ναυτιλίας, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην απασχόληση των ναυτικών ενώ γίνεται προσπάθεια σύγκρισης των μεγεθών απασχόλησης της Ναυτιλίας με την συνολική απασχόληση του τριτογενούς τομέα της ελληνικής οικονομίας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια παρουσίασης των έμμεσων και επαγωγικών ωφελειών που προσφέρει η δραστηριότητα της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, γίνεται θεωρητική προσέγγιση της έννοιας της προστιθέμενης αξίας και του υποδείγματος εισροών-εκροών. Έπειτα, μέσω της αναζήτησης στοιχείων από την Eurostat γίνεται ετήσια παρουσίαση της προστιθέμενης αξίας της ναυτιλίας, ενώ στο τελευταίο κομμάτι αναφέρεται και η έννοια της έμμεσης απασχόλησης από την δραστηριότητα της ναυτιλίας.

Το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στον τρόπο φορολογίας της δραστηριότητας της ναυτιλίας στην Ελλάδα και εφαρμόζεται μέσω παραδείγματος. Επίσης, παρουσιάζονται μερικές από τις τελευταίες εξελίξεις της φορολογίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα που έχουν αρκετό ενδιαφέρον για την μελλοντική πορεία της δυναμικής της ναυτιλίας στην χώρα μας.

Στο τελευταίο κεφάλαιο γίνεται συνοπτική παρουσίαση του στόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας και μέσα από τελευταίες ανακοινώσεις και αρθρογραφίες αναφέρονται οι επενδυτικές κινήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, σε μία προσπάθεια εκτίμησης της μελλοντικής εικόνας της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Η παρουσίαση της συμβολής της ναυτιλίας στα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, εκτός από ιδιαίτερο οικονομικό ενδιαφέρον επιτυγχάνει και την παρουσίαση και εκτίμηση των ωφελειών που προσφέρει η ελληνόκτητη ναυτιλία ως δραστηριότητα.

Σε γενική ανάλυση, η συγκεκριμένη Διπλωματική εργασία έχει στόχο να παρουσιάσει τα άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη της ελληνόκτητης Ναυτιλίας:

- Άμεσα είναι τα οφέλη που σχετίζονται με τα έσοδα του βασικού ναυτιλιακού κλάδου (ποντοπόρος ναυτιλία, ακτοπλοΐα και λιμάνια) στην Ελλάδα, και αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου στο Ελληνικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.
- Έμμεσα είναι τα οφέλη που σχετίζονται με τις υποστηρικτικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζες, ναυλομεσίτες, δικηγόροι, ασφαλιστικοί οργανισμοί, P&I clubs, επισκευές κ.α.) και τους προμηθευτές (π.χ. προμηθευτές ανταλλακτικών, εξοπλισμού, προμηθειών, καυσίμων) του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα. Είναι σημαντικό να υπογραμμίσουμε ότι η ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας στην Ελλάδα αποτέλεσε εφελκυστικό δυνάμη για την δημιουργία και επέκταση ενός δικτύου εταιριών και υπηρεσιών που αφορούν το εξωτερικό άμεσα επηρεαζόμενο περιβάλλον της.
- Επαγωγικά είναι τα οφέλη που βασίζονται στον υπολογισμό του αντίκτυπου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία. Συμπεριλαμβάνει την πρόσθετη κατανάλωση σε νοικοκυριά που προέρχεται από τα εισοδήματα του βασικού ναυτιλιακού κλάδου, των υποστηρικτικών υπηρεσιών και όλων των επιχειρήσεων και κλάδων που συνδέονται με αυτές. Στην παρούσα έρευνα θα γίνει προσπάθεια να εξεταστούν τα επαγωγικά οφέλη της ναυτιλίας μέσα από τις επενδύσεις και την κοινωνική πολιτική του κλάδου.

Τα έμμεσα και τα επαγωγικά οφέλη αφορούν στην προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος της ναυτιλίας καθώς γίνεται προσπάθεια να ληφθούν υπόψη και οι αλληλεπιδράσεις του κλάδου με τους λοιπούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της ελληνικής οικονομίας. Η προσπάθεια αυτή στηρίζεται στο υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief, όπου η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου ισοδυναμεί με την επίπτωση στην οικονομία σε σύγκριση με ένα υποθετικό σενάριο, όπου η τελική ζήτηση που καλύπτει ο κλάδος ικανοποιείται εξ' ολοκλήρου με εισαγωγές. Το αποτέλεσμα ενός τέτοιου σεναρίου θα ήταν η απώλεια της προστιθέμενης αξίας που παράγει ο κλάδος για να ικανοποιήσει την τελική ζήτηση για τις υπηρεσίες του, αλλά και η προστιθέμενη αξία όλων των υπόλοιπων κλάδων στο βαθμό που συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας που δημιουργείται από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ

1.1 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ

Το βασικό μέγεθος της οικονομίας μίας χώρας το οποίο φανερώνει την παραγωγική της δυνατότητα είναι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ). Αποτελεί το κύριο οικονομικό μέγεθος που εξετάζεται για την οικονομική ευρωστία μίας χώρας αλλά και το μέγεθος από το οποίο μπορούμε να αναζητήσουμε πολύτιμα στοιχεία σχετικά με τις παραγωγικές και οικονομικές δραστηριότητες της χώρας αυτής.

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ονομάζεται το σύνολο των αξιών των τελικών αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται σε μία εθνική οικονομία κατά τη διάρκεια μίας χρονικής περιόδου που συνήθως είναι ένα έτος, ακόμα και αν μέρος αυτού παρήχθη από παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε κατοίκους του εξωτερικού.²

Το πραγματικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν μίας χώρας, μετρά το συνολικό εισόδημα της οικονομίας της. Φανερώνει την ποσότητα των αγαθών και των υπηρεσιών που μπορεί να αγοράσει η οικονομία μίας χώρας και συνδέεται στενά με το συνολικό προϊόν της οικονομίας της. Η αύξηση του πραγματικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ονομάζεται οικονομική μεγέθυνση.

Πολλές φορές δημιουργείται σύγχυση με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν το οποίο όμως μετρά το προϊόν που παράγεται από τους συντελεστές παραγωγής που βρίσκονται στην εγχώρια οικονομία ανεξαρτήτως από το ποιους τους κατέχει, δηλαδή μετρά το συνολικό εισόδημα που αποκτούν οι κάτοικοι της χώρας ανεξάρτητα από το σε ποια χώρα προσφέρουν τις υπηρεσίες συντελεστών που διαθέτουν.

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ισούται με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν συν το καθαρό εισόδημα από το εξωτερικό και ακριβώς επειδή προσδίδει μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα της οικονομίας μίας χώρας, είναι το οικονομικό μέγεθος που μελετάτε συχνότερα.

² Begg, D. (1988) *Εισαγωγή στην Οικονομική Τόμος Β'*, Αθήνα: Εκδ. Κριτική ΑΕ.

Ουσιαστικά, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) μετρά την αξία του προϊόντος (αγαθών και επιχειρηματικών υπηρεσιών) που παράγεται στην οικονομία μίας χώρας. Η μέτρηση του ΑΕΠ της Ελληνικής Οικονομίας διέπεται από συγκεκριμένες αρχές οι οποίες είναι κοινές για όλες τις χώρες έτσι ώστε να καθίσταται εφικτή η συγκριτική μελέτη της οικονομικής δραστηριότητας.

Οι κυριότερες αρχές της μέτρησης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος μίας χώρας είναι:

- Η μέτρηση της Παραγωγής. Ως παραγωγή ορίζεται η φυσική διαδικασία σύμφωνα με την οποία οι θεσμικές μονάδες χρησιμοποιούν παραγωγικούς συντελεστές, κυρίως εργασία και κεφάλαιο, για να μετατρέψουν πρώτες ύλες και άλλες εισροές αγαθών και υπηρεσιών σε τελικά προϊόντα που θα πωληθούν στην αγορά ή θα ανταλλαχθούν μεταξύ των μονάδων με ή χωρίς αντάλλαγμα.³ Επομένως, οι φυσικές διαδικασίες χωρίς ανθρώπινη δραστηριότητα, οι υπηρεσίες εντός νοικοκυριού που γίνονται εθελοντικά για ίδια κατανάλωση και η μεταβίβαση αγαθών και υπηρεσιών όπου υπάρχει αντάλλαγμα αλλά όχι παραγωγική διαδικασία, δεν θεωρούνται παραγωγή και δεν προσμετρώνται στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.
- Η μέτρηση της Προστιθέμενης Αξίας. Η μέτρηση του ΑΕΠ αφορά την παραγωγή των θεσμικών μονάδων που χρησιμοποιούν πρώτες ύλες και άλλες ενδιάμεσες εισροές. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην αποφυγή της υπερεκτίμησης μέσω του διπλού υπολογισμού της αξίας των προϊόντων. Αυτό επιτυγχάνεται είτε με την μέτρηση της τελικής αξίας μόνο (και όχι των ενδιάμεσων προϊόντων και υπηρεσιών) είτε με το άθροισμα της προστιθέμενης αξίας σε κάθε στάδιο παραγωγής. Όπως θα δούμε και σε επόμενο κεφάλαιο, η προστιθέμενη αξία είναι η τελική αξία του προϊόντος κάθε επιχείρησης μείον την αξία των ενδιάμεσων αγαθών που εκείνη προμηθεύεται από άλλες θεσμικές μονάδες.
- Η αποτίμηση της Αξίας. Η αξία κάθε προϊόντος (αγαθού ή υπηρεσίας) εκλαμβάνεται ως η αξία που είναι διατεθειμένοι οι καταναλωτές να πληρώσουν

³ Κατσέλη, Λ., Μαγουλά, Χ., (2005) Μακροοικονομική Ανάλυση και Ελληνική Οικονομία, Αθήνα: Εκδ. Τυπωθήτω, σελ. 29

για να το αποκτήσουν. Για αγαθά ή υπηρεσίες όπου δεν υπάρχει αγορά, υπολογίζεται μία τεκμαρτή αξία δηλαδή μία εκτίμηση τιμής που προσεγγιστικά θα πλήρωνε ένας καταναλωτής, ώστε να υπολογιστεί στα μεγέθη του ΑΕΠ. Ενώ στην περίπτωση της αυτοκατανάλωσης και των υπηρεσιών δημοσίου, η τελική τιμή προκύπτει από το κόστος τους.

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν είναι το άθροισμα της κατανάλωσης, της επένδυσης, των δημόσιων αγαθών και των καθαρών εξαγωγών.

Η παρακάτω εξίσωση αποτελεί μία ταυτότητα δηλαδή μία εξίσωση που ισχύει από τον ίδιο τρόπο ορισμού των μεταβλητών που την αποτελούν και ονομάζεται ταυτότητα των λογαριασμών του εθνικού εισοδήματος ή εθνικολογιστική ταυτότητα του εθνικού εισοδήματος μίας χώρας.

$$Y = C + I + G + NX$$

Όπου:

Y είναι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (GDP)

C είναι η ιδιωτική κατανάλωση (Consumption)

I είναι οι επενδύσεις (Investment)

G είναι η κρατική δαπάνη (Government)

NX είναι η διαφορά Εισαγωγές μείον Εξαγωγές (Imports – Exports)

Η κατανάλωση αποτελείται από αγαθά και υπηρεσίες στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η εργασία που προσφέρεται, και τα οποία αγοράζονται από νοικοκυριά. Οι επενδύσεις αποτελούνται από αγαθά που αγοράζονται για μελλοντική χρήση και εκμετάλλευση είτε από τα νοικοκυριά είτε από επιχειρήσεις. Οι δημόσιες δαπάνες είναι ο δαπάνες που πραγματοποιούνται από την κυβέρνηση για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Στις δημόσιες δαπάνες δεν περιλαμβάνονται μεταβιβαστικές πληρωμές

προς άτομα όπως επιδόματα ανεργίας και συντάξεις καθώς αποτελούν ανακατανομή του υπάρχοντος εισοδήματος και δεν αφορούν δαπάνη που αφορά αγορά αγαθού ή υπηρεσίας. Τέλος, οι καθαρές εξαγωγές λαμβάνουν υπόψη το εμπόριο που πραγματοποιείται με άλλες χώρες και αντιπροσωπεύουν την καθαρή δαπάνη από το εξωτερικό για τα αγαθά και τις υπηρεσίες μίας χώρας η οποία παρέχει εισόδημα στους εγχώριους παραγωγούς.

Τέλος, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ως μέγεθος, προσφέρει μέσω του υπολογισμού και της ετήσιας ποσοστιαίας μεταβολής του, συμπεράσματα για τον ρυθμό μεγέθυνσης μίας οικονομίας ο οποίος εκλαμβάνεται ως μέτρο σχετικής οικονομικής επίδοσης μίας οικονομίας αφού μπορεί να συγκριθεί με τους ρυθμούς μεγέθυνσης προηγούμενων ετών της ίδιας οικονομίας ή ακόμα και με τους ρυθμούς μεγέθυνσης άλλων οικονομιών για την ίδια χρονική περίοδο.

1.2 ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΕΠ

Στην προσπάθεια προσέγγισης των βασικών μεγεθών του κλάδου της ναυτιλίας στην χώρα μας, αντιμετωπίζουμε σοβαρές αντικειμενικές δυσκολίες, καθώς η υπηρεσία της μεταφοράς συχνά εκτελείται σε διεθνή ύδατα και λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές γεωγραφικώς μακριά από τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιριών.

Σύμφωνα όμως με τον Κανονισμό Αρ. 2223/96 του Συμβουλίου της Ευρώπης, που θεσπίζει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικονομικών Λογαριασμών (ΕΣΟΛ 1995), η μεταφορά αγαθών από μεταφορέα μόνιμο κάτοικο για λογαριασμό μη μόνιμων κατοίκων, καθώς και μεταφορά εξαχθέντων και εισαχθέντων αγαθών, έξω από την επικράτεια μιας χώρας περιλαμβάνεται στους εθνικούς λογαριασμούς της χώρας όπου είναι μόνιμος κάτοικος ο μεταφορέας και θεωρείται εξαγωγή υπηρεσιών.

Πιο αναλυτικά, μόνιμοι κάτοικοι θεωρούνται εκείνοι που δραστηριοποιούνται σε μία μονάδα οικονομικής δραστηριότητας ενώ βρίσκονται σε μία συγκεκριμένη τοποθεσία και έχουν «επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντός τους την οικονομική επικράτεια της χώρας αυτής». Αντιστρόφως, όταν μελετάμε μία μονάδα οικονομικής δραστηριότητας για να εξετάσουμε εάν έχει το επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντός της σε μία χώρα θα πρέπει να μελετήσουμε αν «υπάρχει κάποιος τόπος μέσα στην οικονομική επικράτεια, στον οποίο ή από τον οποίο [η ΜΟΔ] πραγματοποιεί και προτίθεται να συνεχίσει να πραγματοποιεί οικονομικές συναλλαγές σε σημαντική κλίμακα». Αυτοί είναι οι παράγοντες που καθορίζουν τη εντοπιότητα μίας μονάδας οικονομικής δραστηριότητας και όχι η εθνικότητα, η φυσική παρουσία στην επικράτεια της χώρας και η νομική υπόσταση.⁴

Εφαρμόζοντας τα παραπάνω στις περιπτώσεις των ναυτιλιακών εταιριών, η μεθοδολογία της παρούσας εργασίας στηρίζεται στην παραδοχή ότι όταν το εγκατεστημένο ναυτιλιακό γραφείο που διαχειρίζεται τις υπηρεσίες βρίσκεται στην Ελλάδα, ανεξάρτητα από το πού βρίσκεται εγκατεστημένη η έδρα της ναυτιλιακής

⁴ Ντάντσεβ, Σ., Ντεμιάν, Η. (2013) 'Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία', *IOBE*, σελ.28

εταιρίας, η παραγόμενη αξία προσμετρείται (σύμφωνα με το ΕΣΟΛ 1995) στα οικονομικά αποτελέσματα της Ελλάδας. Ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται και στην περίπτωση των εργαζομένων, δηλαδή οι εργαζόμενοι του ναυτιλιακού γραφείου που είναι εγκατεστημένο στην Ελλάδα προσμετρούνται στα στοιχεία της ελληνικής απασχόλησης κατά τη διάρκεια της εργασίας τους ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους ή από το γεγονός ότι μπορεί να βρίσκονται και να εκτελούν την εργασία τους εκτός συνόρων.

Πρακτικά και σύμφωνα με τις παραπάνω επισημάνσεις η δραστηριότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ως εξαγωγή υπηρεσίας αποτελεί κομμάτι του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Η παρουσίαση των εισπράξεων της σε βάθος δεκαετίας και η σύγκρισή τους με τα ποσά του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος εκείνων των ετών θα μας αποδώσει τη σημαντικότητα της δραστηριότητάς της.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τη σύνταξη του πίνακα 1 ήταν η λήψη των ετήσιων ποσών σε εκατομμύρια ευρώ του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και η έρευνα των ετήσιων εισπράξεων της ελληνόκτητης Ναυτιλίας μέσω των λογαριασμών υπηρεσιών της ΕΛΣΤΑΤ.

Πίνακας 1: Εισπράξεις Ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ

ΕΤΟΣ:	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΑΕΠ κατά ESA 2010:	178.571	193.013	199.153	217.831	232.831	233.198	231.081	222.151	208.532	193.347	182.054
Εισπράξεις Ναυτιλίας:	8.961	12.404	12.953	13.280	15.679	17.624	12.262	14.013	12.711	11.761	10.672
Ποσοστό:	5%	6%	7%	6%	7%	8%	5%	6%	6%	6%	6%

Πηγή στατιστικών στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Η τελευταία δεκαετία είναι ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να αποκτήσουμε τεκμηριωμένη άποψη σχετικά με το ποσοστό επί του ΑΕΠ που αντιπροσωπεύουν οι εισπράξεις της Ναυτιλίας. Είναι μία χρονική περίοδος με αρκετές διακυμάνσεις και μία περίοδος που εμφανίζει μία ισχυρή οικονομική κρίση μετά το έτος 2008, οπότε τα συμπεράσματα που εξάγονται είναι ιδιαίτερα σημαντικά και ενδιαφέροντα για την συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.

Η περίοδος από το 2003 έως και το 2008 είναι μία περίοδος οικονομικής μεγέθυνσης για την ελληνική οικονομία καθώς παρατηρούμε ότι το ΑΕΠ αυξάνεται με θετικό ρυθμό. Υπήρξε μία ευνοϊκή περίοδος για την Ελλάδα με το πραγματικό προϊόν να

αυξάνεται, η κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών αυξανόταν επίσης ενώ μέσα στην πενταετία και το βιοτικό επίπεδο των Ελλήνων παρουσίασε αυξητική τάση.

Την περίοδο 2003-2008 (τελευταίο έτος θετικού ρυθμού ανάπτυξης) η ελληνική οικονομία, με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, παρουσίασε μια αύξηση της τάξεως του 25% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, δηλαδή μια συνολική ανάπτυξη 25% σωρευτικά. Η αύξηση του Εθνικού Εισοδήματος προήλθε από ονομαστικές αυξήσεις στους μισθούς των Δημοσίων Υπαλλήλων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της τραπεζικής πίστης οι οποίες προκάλεσαν αύξηση της συνολικής ζήτησης και κατ'επέκταση της συνολικής κατανάλωσης.

Μέσω του πίνακα 1, διαπιστώνουμε ότι την ίδια ανοδική πορεία παρουσίαζαν και οι εισπράξεις της ναυτιλίας για την πενταετία 2003-2008. Είναι η περίοδος όπου της μεγάλης ανόδου της ναυλαγοράς δηλαδή των υψηλών τιμών ναύλων που προσφέρονταν στις ναυτιλιακές εταιρίες έναντι της υπηρεσίας μεταφοράς. Η περίοδος αυτή τερματίζεται το 2008 όπου όπως παρατηρούμε είναι και το έτος με την μεγαλύτερη τιμή ΑΕΠ αλλά και τις υψηλότερες εισπράξεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Η οικονομική κρίση που εμφανίζεται μετά το 2008, είναι πρωτόγνωρη για το μέγεθος και την ταχύτητα εξάπλωσης, γεγονός που διαπιστώνουμε από την συνεχή πτώση των τιμών του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος από το 2009 και μέχρι και το 2013 που είναι το τελευταίο έτος για το οποίο διαθέτουμε ετήσια στοιχεία.

Εύκολα διαπιστώνεται ότι αν και η ελληνική οικονομία γνώρισε μια μεγέθυνση του ΑΕΠ δεν παρουσίασε κάποια σημαντική πρόοδο σε άλλους τομείς. Πιο συγκεκριμένα, δεν παρατηρήθηκε κάποια βελτίωση στο εκπαιδευτικό σύστημα, στο σύστημα υγείας και ασφάλισης, στην καταπολέμηση της διαφθοράς, στην ευελιξία της γραφειοκρατίας και την ανταγωνιστικότητα. Μάλιστα, σε αρκετούς από τους παραπάνω δείκτες η χώρα μας κατέχει από τις χαμηλότερες θέσεις μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, την περίοδο 2003-2008 ακολούθησε μια περίοδος παρατεταμένης ύφεσης (2009-2013) όπου η ελληνική οικονομία απώλεσε τους θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης της προηγούμενης περιόδου. Η περίοδος 2003-2008 υπήρξε σίγουρα περίοδος οικονομικής μεγέθυνσης για την οικονομία της Ελλάδας καθώς το ΑΕΠ της αυξανόταν αλλά όχι

και οικονομικής ανάπτυξης καθώς δεν υπήρξε βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας και της συνολικής παραγωγικής ικανότητας.

Αντίστοιχη πορεία με εκείνη του ΑΕΠ φάνηκε να ακολουθούν και οι εισπράξεις της Ναυτιλίας από το 2009 και έπειτα. Σε αντίθεση όμως με τα στοιχεία του ΑΕΠ, τα έτη 2010 και 2011 οι εισπράξεις της Ναυτιλίας κάνουν προσπάθεια να σταθεροποιηθούν και αν και μειώνονται οριακά τα τελευταία έτη, η μείωσή τους αυτή δεν έχει σχέση με τον ρυθμό με τον οποίο μειώνεται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Ειδικά το 2013, το Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων της Alpha Bank⁵, αναφέρει ότι το πλεόνασμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών το 2013 επιτεύχθηκε παρά τη μείωση των εισπράξεων της Ναυτιλίας. Η πτώση αυτή, είχε πτωτική επίπτωση στη μεταβολή του ΑΕΠ περίπου κατά -0,23 ποσοστιαίες μονάδες. Ωστόσο, τονίζεται ότι το τελευταίο τρίμηνο του 2013, οι εισπράξεις της Ναυτιλίας παρουσίασαν αύξηση κατά 9,8% σε ετήσια βάση, έχοντας θετική επίπτωση στη μεταβολή του ΑΕΠ για το συγκεκριμένο τρίμηνο κατά 0,37 ποσοστιαίες μονάδες. Με βάση τις θετικές αυτές τάσεις για το τέταρτο τρίμηνο του 2013, αναμένεται θετική συμβολή της Ναυτιλίας στην αύξηση του ΑΕΠ του 2014.

Σε βάθος της τελευταίας δεκαετίας, οι εισπράξεις της ελληνόκτητης Ναυτιλίας δεν έχουν βρεθεί κάτω από το 5% του συνολικού ετήσιου ΑΕΠ. Είναι εμφανές από τον πίνακα 2 ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των εισπράξεων επί του ΑΕΠ (8%) έλαβε χώρα το 2008, το οποίο υπήρξε έτος κορύφωσης και για τις τιμές των εισπράξεων αλλά και για το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.

Παρόλο που μετά το 2008 ήταν αναμενόμενη η πτώση του ποσοστού των εισπράξεων επί του ΑΕΠ και συγκεκριμένα η μείωση στο 5% το έτος 2009 λόγω της οικονομικής κρίσης, τα τελευταία έτη γίνεται όλο και περισσότερο κατανοητή η συμβολή των εισπράξεων της Ναυτιλίας στα ποσά του ΑΕΠ.

Το 2013 το ποσοστό των εισπράξεων αντιστοιχεί στο 6% του ΑΕΠ και σχηματίζει σημαντική συμβολή σε βάθος δεκαετίας ακόμα και αν δεν αγγίζει το ποσοστό του έτους κορύφωσης 2008. Αυτό οφείλεται στο ότι το ποσό του ΑΕΠ έχει μειωθεί δραματικά,

⁵ ALPHA BANK, Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών (2014), 'Εβδομαδιαίο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων', σελ. 8, Παρασκευή 21 Φεβρουαρίου 2014

φτάνοντας τα επίπεδα του 2003, αλλά και στο ότι οι εισπράξεις της Ναυτιλίας αν και έχουν μειωθεί σε σχέση με καλές χρονιές όπως το 2008, σε επίπεδα τιμών είναι σε φάση σταθεροποίησης, φτάνοντας τις τιμές του 2006.

Η δραστηριοποίηση της Ναυτιλίας και οι εισπράξεις της, διαδραματίζουν σίγουρα καθοριστικό ρόλο στην ελληνική οικονομία και θα μπορούσαν να αποτελέσουν την εφελκυστικό δύναμη προς την κατεύθυνση της οικονομικής ανάκαμψης της χώρας. Η ναυτιλία φαίνεται να είναι ένας κλάδος δραστηριότητας που μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητας της Ελλάδας και να ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη. Τα τελευταία έτη η συμβολή του κλάδου προς την εγχώρια οικονομία υπογραμμίζεται συχνά σε πολιτικές και οικονομικές συζητήσεις. Σίγουρα τα ποσοστά των εισπράξεων της Ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα υψηλά κατατάσσοντας την στους δύο πιο σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ

2.1 ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

Προσεγγίζοντας την μελέτη της συνεισφοράς της Ναυτιλίας στο βασικό οικονομικό μέγεθος της Ελλάδας, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, θα πρέπει να προσεγγίσουμε τη διάρθρωση των λογαριασμών του ΑΕΠ και να εντοπίσουμε πού συμπεριλαμβάνονται και συνυπολογίζονται τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η οικονομική δραστηριότητα της ναυτιλίας, όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 1, θεωρείται εξαγωγή υπηρεσιών.

Πιο συγκεκριμένα στο ΑΕΠ, η ναυτιλία βρίσκεται στη διαφορά Εισαγωγές – Εξαγωγές, η οποία απεικονίζεται στο Ισοζύγιο Πληρωμών.

Το Ισοζύγιο Πληρωμών αποτελεί ένα λογαριασμό στον οποίο καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο, μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, συνήθως ένα έτος.⁶

Το Ισοζύγιο Πληρωμών, συχνά αναφέρεται και ως εξωτερικό ισοζύγιο, αποτελείται από επί μέρους λογαριασμούς οι οποίοι έχουν ιδιαίτερη σημασία και η μελέτη τους παρουσιάζει ενδιαφέροντα αποτελέσματα. Συγκεκριμένα, μελετώντας την εξέλιξη των λογαριασμών του ισοζυγίου πληρωμών, μπορούμε να εντοπίσουμε προβληματικούς τομείς της οικονομίας και να αντλήσουμε χρήσιμες πληροφορίες και συμπεράσματα για την πορεία της οικονομίας μίας χώρας.

Πιο αναλυτικά, το Ισοζύγιο Πληρωμών αποτελείται από τρεις βασικούς επί μέρους λογαριασμούς:

- το ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (Current Account, CA)
- το Ισοζύγιο Κεφαλαίου (Capital Account, KA) και
- το Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών (ΔOR, το Δ συμβολίζει την μεταβολή και OR είναι τα αρχικά των Official Reserves).

⁶ Κωστελέτου, Ν. (2006), 'Θεωρία Ισοζυγίου Πληρωμών και Διεθνές Νομισματικό Σύστημα', <http://uadphil.econ.uoa.gr/UA/files/97315108..pdf>

Το Ισοζύγιο Πληρωμών είναι πάντα σε ισορροπία. Ισχύει ότι:

$$CA + KA + \Delta OR \equiv 0$$

Το **Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών CA** περιλαμβάνει το Εμπορικό Ισοζύγιο (Trade Balance) και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων.

Στο Εμπορικό Ισοζύγιο καταγράφονται οι εισπράξεις και πληρωμές από εξαγωγές και εισαγωγές, αντίστοιχα, αγαθών. Κατά την εποχή του δόγματος της εμποροκρατίας είχε ιδιαίτερη σημασία καθώς οι οικονομικοί αναλυτές εστίαζαν στην υπεροχή των εξαγωγών έναντι των εισαγωγών. Και σήμερα όμως, στην περίοδο της οικονομικής κρίσης, ο λογαριασμός αυτός παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία γιατί εκφράζει το πώς εξελίσσεται ο παραδοσιακός πρωτογενής τομέας και ο τομέας της μεταποίησης μίας χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο. Επίσης, σε μία χώρα με υψηλό δείκτη χρέους το Εμπορικό Ισοζύγιο προσδίδει τις δυνατότητές της για κέρδη από εξαγωγές.

Στο Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές από πηγές που δεν είναι τόσο φανερά ποσοτικές όσο οι εξαγωγές και οι εισαγωγές αγαθών. Ο λογαριασμός αυτός καταγράφει τα έσοδα και τα έξοδα από υπηρεσίες, όπως ο τουρισμός και οι μεταφορές, οι εισπράξεις και οι πληρωμές για τόκους, μερίσματα, κέρδη συντάξεις, καθώς και μεταβιβάσεις από και προς την χώρα, όπως οι μεταβιβάσεις από την Ε.Ε.. Το 1999 και με υπόδειξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, εφαρμόζεται νέα μεθοδολογία καταγραφής των παραπάνω συναλλαγών και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων έχει πλέον αντικατασταθεί από τρεις επιμέρους λογαριασμούς:

- Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών
- Το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και
- Το Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων

Αθροίζοντας το Εμπορικό και το Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων λαμβάνουμε το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών το οποίο είναι και ο σημαντικότερος λογαριασμός του Ισοζυγίου Πληρωμών διότι δείχνει την οικονομική δύναμη μίας χώρας σε διεθνές επίπεδο, επηρεάζει τις διακυμάνσεις του Εθνικού Εισοδήματος καθώς αποτελεί βασικό

του συντελεστή και δείχνει κατά πόσο η οικονομία της χώρας μπορεί να λειτουργεί χωρίς δανεισμό από το εξωτερικό.

Ενδεικτικά θα παρουσιάσουμε και τους υπόλοιπους λογαριασμούς του Ισοζυγίου Πληρωμών για τις ανάγκες ροής και συνοχής της έρευνας.

Στο **Ισοζύγιο Κεφαλαίου ΚΑ** καταγράφονται οι εισροές και εκροές κεφαλαίου μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Ως κεφάλαιο θεωρείται οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο άμεσα ή έμμεσα ρευστοποιήσιμο, όπως το χρήμα, τα ομόλογα, οι μετοχές, οι επιχειρήσεις, η ακίνητη περιουσία και τα δάνεια ιδιωτικά ή και δημόσια. Οι ροές κεφαλαίου μπορούν να καταταχθούν σε διάφορες ομαδοποιήσεις ανάλογα με το αντικείμενο έρευνας. Έτσι, για παράδειγμα με δείκτη τον φορέα περιουσιακού στοιχείου, υπάρχουν ροές ιδιωτικού και δημόσιου κεφαλαίου ή με δείκτη τον χρόνο υπάρχουν βραχυπρόθεσμες ή μακροπρόθεσμες ροές κεφαλαίου. Οι βασικοί τρόποι καταγραφής του Ισοζυγίου Κεφαλαίου είναι όμως τρεις: ο λογαριασμός Άμεσων Επενδύσεων, οι Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου και οι Λοιπές Επενδύσεις. Το Ισοζύγιο Κεφαλαίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό για χώρες που λειτουργούν ως Διεθνείς Τράπεζες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Τέλος, το Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών ΔΟΡ καταγράφει τη μεταβολή - διαφορά ανάμεσα στα συναλλαγματικά αποθέματα και το απόθεμα χρυσού της χώρας που φυλάσσονται από τη Κεντρική Τράπεζα. Η Κεντρική Τράπεζα διαθέτει απόθεμα συναλλαγματικών διαθεσίμων για να ικανοποιήσει τη ζήτηση ξένου χρήματος, από ιδιώτες ή το δημόσιο, για αγορά αγαθών, υπηρεσιών ή κεφαλαίου από το εξωτερικό. Σε αυτόν τον λογαριασμό καταγράφονται και οι μεταβολές στην αξία των συναλλαγματικών αποθεμάτων που οφείλονται σε διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών καθώς και οι μεταβολές στην αξία του αποθέματος χρυσού και οι νέες κατανομές των Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων, τα οποία είναι λογιστικό χρήμα που εκδίδει και κατανέμει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο στα μέλη του, σε περιόδους έλλειψης ρευστότητας.

Πού εντοπίζεται η δραστηριότητα της Ναυτιλίας;

Η Ναυτιλία, όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ανήκει στην κατηγορία του τριτογενούς τομέα της οικονομίας, στις υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, στο Ισοζύγιο Πληρωμών βρίσκεται στο Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων, το οποίο περιλαμβάνει τις υπηρεσίες, και πιο συγκεκριμένα στο λογαριασμό του Ισοζυγίου Υπηρεσιών και στην κατηγορία θαλάσσιων μεταφορών.

Χρήσιμες πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα για το Ισοζύγιο Υπηρεσιών λαμβάνουμε από την Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία αναφέρει: «Στο ισοζύγιο υπηρεσιών καταγράφονται οι χρηματικές ροές (εισπράξεις και πληρωμές) που προκύπτουν από συναλλαγές κατοίκων Ελλάδος με μη κατοίκους με αντικείμενο τη μεταξύ τους παροχή υπηρεσιών». Όπως θα δούμε αναλυτικά και στους παρακάτω πίνακες, το ετήσιο Ισοζύγιο Υπηρεσιών αποτελεί το αποτέλεσμα της αφαίρεσης του συνόλου των πληρωμών από τις εισπράξεις των λογαριασμών των επιμέρους κατηγοριών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, οι κατηγορίες υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στο αποτέλεσμα του Ισοζυγίου Υπηρεσιών είναι: ταξιδιωτικές υπηρεσίες, θαλάσσιες μεταφορές, λοιπές μεταφορές, επικοινωνίες, κατασκευαστικές, ασφάλειες, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες μηχανογράφησης και πληροφορικής, πνευματικά δικαιώματα και δικαιώματα ευρεσιτεχνιών, λοιπές υπηρεσίες επιχειρηματικής δραστηριότητας, υπηρεσίες αναψυχής, πολιτιστικές, προσωπικές και τέλος υπηρεσίες δημοσίου.

Οι στατιστικές πληροφορίες για όλες κατηγορίες υπηρεσιών, εκτός από τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες, αναγγέλλονται στην Τράπεζα της Ελλάδος από τα εγχώρια πιστωτικά ιδρύματα που μεσολαβούν στον διακανονισμό αυτών των συναλλαγών.

2.2 ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο πίνακας της χρονικής πορείας των στοιχείων του Ισοζυγίου Υπηρεσιών σε βάθος δεκαετίας και η ανάλυσή τους. Τα στατιστικά στοιχεία από τα οποία έγινε η εξαγωγή των διαγραμμάτων έχουν ληφθεί από την Τράπεζα της Ελλάδος.

Στο διάγραμμα 1, ο οριζόντιος άξονας αντιπροσωπεύει τη χρονική περίοδο από το έτος 2003 έως και το έτος 2013 και ο κάθετος άξονας αντιπροσωπεύει τα ποσά σε εκατομμύρια ευρώ. Ο κάθετος άξονας περιλαμβάνει και αρνητικές τιμές καθώς στο σε τιμές ισοζυγίου μπορεί να υπάρξει και έλλειμμα.

Η μπλε γραμμή που βρίσκεται υψηλότερα από τις άλλες παρουσιάζει το σύνολο δηλαδή την πορεία του Ισοζυγίου Υπηρεσιών στο χρόνο. Ακριβώς κάτω από τη μπλε γραμμή βρίσκονται οι γραμμές που παρουσιάζουν τα ποσά σε εκατομμύρια ευρώ των ισοζυγίων των κατηγοριών υπηρεσιών που συνθέτουν το Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Κάθε κατηγορία υπηρεσιών στο χρονικό περιθώριο του ενός έτους, έχει εισπράξεις από την παραγωγή της και αντίστοιχες πληρωμές ή έξοδα. Για να υπολογιστεί το ισοζύγιο της εκάστοτε κατηγορίας υπηρεσίας αφαιρούνται από τις εισπράξεις του έτους, οι πληρωμές της. Εάν το ποσό των εισπράξεων είναι μεγαλύτερο από το ποσό των πληρωμών μέσα στο έτος τότε το αποτέλεσμα είναι θετικό και η υπηρεσία αυτή παρουσιάζει ετήσιο πλεόνασμα. Στην αντίθετη περίπτωση που το ετήσιο ποσό των εισπράξεων είναι μικρότερο από το ετήσιο ποσό των πληρωμών, το αποτέλεσμα είναι αρνητικό και υπάρχει έλλειμμα. Το άθροισμα των πλεονασμάτων ή των ελλειμμάτων από τις κατηγορίες υπηρεσιών, είναι το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το οποίο υπολογίζεται από τις εισπράξεις των υπηρεσιών μείον τις πληρωμές τους σε ετήσια βάση.

Στο διάγραμμα 1, παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των κατηγοριών υπηρεσιών βρίσκεται πολύ κοντά στο μηδέν, παρουσιάζοντας ελλείμματα ή πλεονάσματα χωρίς καμία αξιοσημείωτη διακύμανση. Είναι γεγονός ότι κάποιες από αυτές τις κατηγορίες υπηρεσιών εάν εξεταστούν μεμονωμένα σε βάθος δεκαετίας, σίγουρα θα παρουσιάσουν ενδιαφέρον καθώς κάποιες κατάφεραν τα συνεχόμενα ελλείμματα των προηγούμενων χρόνων να τα μετατρέψουν σε πλεονάσματα (όπως για παράδειγμα η κατηγορία υπηρεσιών δημοσίου) και η μελέτη τους, σε συσχέτιση με το χρόνο και τις εξελίξεις της

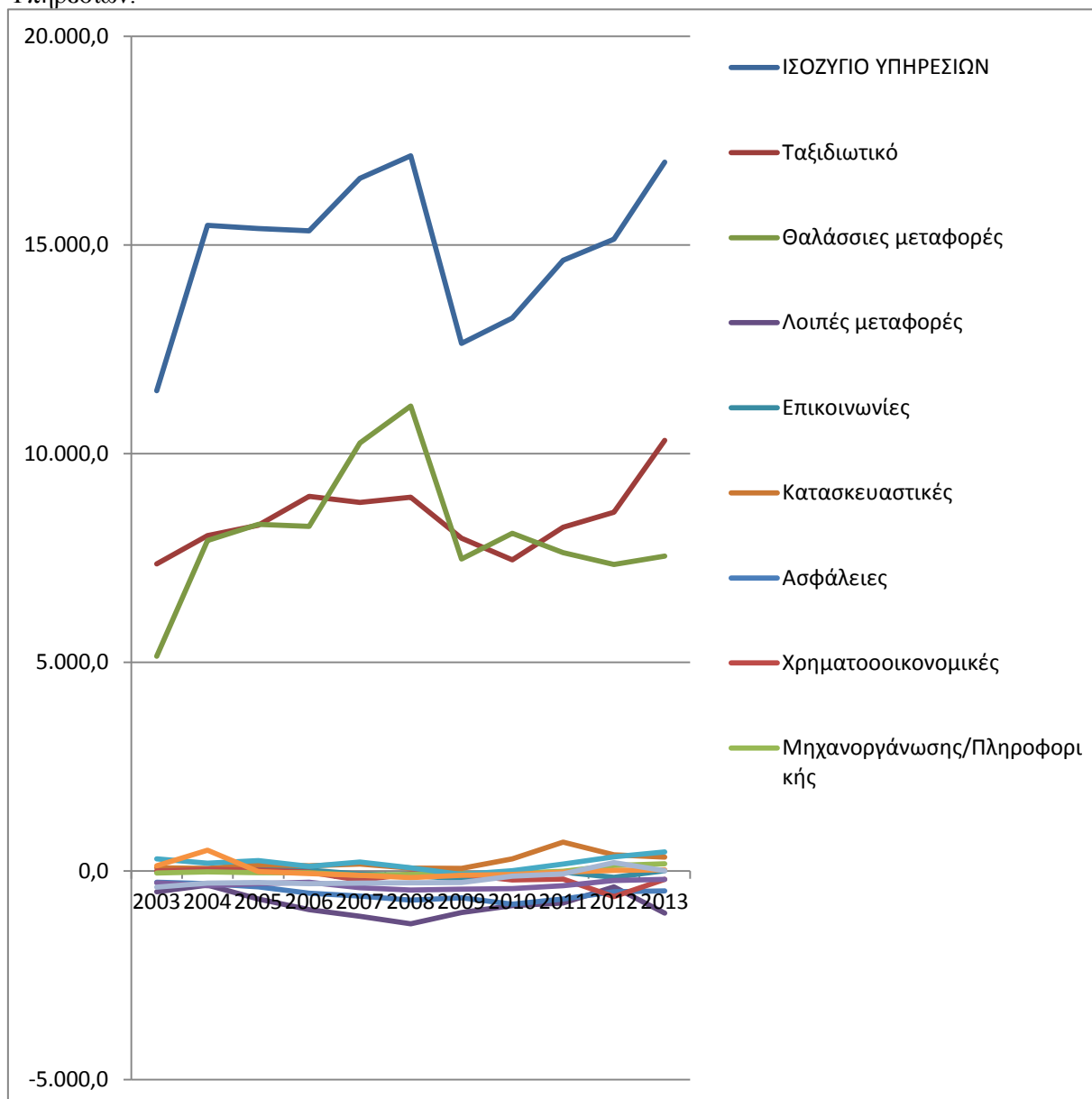
οικονομίας θα εξήγαγε χρήσιμα συμπεράσματα. Στην συγκεκριμένη μελέτη όμως, θα επικεντρωθούμε σε ένα από τα βασικά μεγέθη που μπορούν και επηρεάζουν το Ισοζύγιο Υπηρεσιών και κατά επέκταση το Ισοζύγιο Πληρωμών και είναι αυτό που καταφέρνει να ξεχωρίζει στο διάγραμμα 1: οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

Είναι εμφανές από το διάγραμμα 1 ότι οι δύο κατηγορίες υπηρεσιών που ξεχωρίζουν με τα μεγαλύτερα ποσά πλεονάσματος είναι η κόκκινη γραμμή που αντιπροσωπεύει τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες δηλαδή τον Τουρισμό και η πράσινη γραμμή που αντιπροσωπεύει τις θαλάσσιες μεταφορές δηλαδή την Ναυτιλία.

Το χρονικό διάστημα των τελευταίων δέκα χρόνων που έχει επιλεγεί, είναι κατάλληλο για να αποδώσει όσο πιο ακέραιη την εικόνα της συμβολής των κατηγοριών υπηρεσιών στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Αποδεικνύεται λοιπόν ότι η Ναυτιλία αποτελεί μαζί με τον Τουρισμό τις δύο βασικές κατηγορίες υπηρεσίας οι οποίες διαμορφώνουν τις διακυμάνσεις και επηρεάζουν την χρονική πορεία του Ισοζυγίου Υπηρεσιών.

Συγκεκριμένα για τη Ναυτιλία, είναι αξιοσημείωτο ότι για το χρονικό πλαίσιο από το 2003 έως και το 2010 οι ποσοτικές αυξομειώσεις των ποσών της ακολουθούν την ίδια πορεία με εκείνες του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Πιο αναλυτικά, παρατηρείται ότι η πράσινη γραμμή που αντιπροσωπεύει την Ναυτιλία είναι με κάποιο τρόπο παράλληλη της μπλε γραμμής που αντιπροσωπεύει το Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι το Ισοζύγιο Πληρωμών για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (2003-2010) επηρεάζεται σχεδόν αποκλειστικά από τις μεταβολές του ισοζυγίου της Ναυτιλίας. Τα ισοζύγια των υπόλοιπων κατηγοριών υπηρεσιών, ελλειμματικά είτε πλεονασματικά, βρίσκονται κοντά στον άξονα του μηδέν και δεν ευθύνονται για τις αυξομειώσεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Ομοίως και για την κατηγορία του Τουρισμού, που παρόλο που τα ποσά του είναι στα επίπεδα της Ναυτιλίας, η πορεία που ακολουθεί τα έτη 2003 με 2010 είναι πιο επίπεδη.

Διάγραμμα 1: Ποσοστό συμμετοχής των επιμέρους κατηγοριών υπηρεσιών στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών.



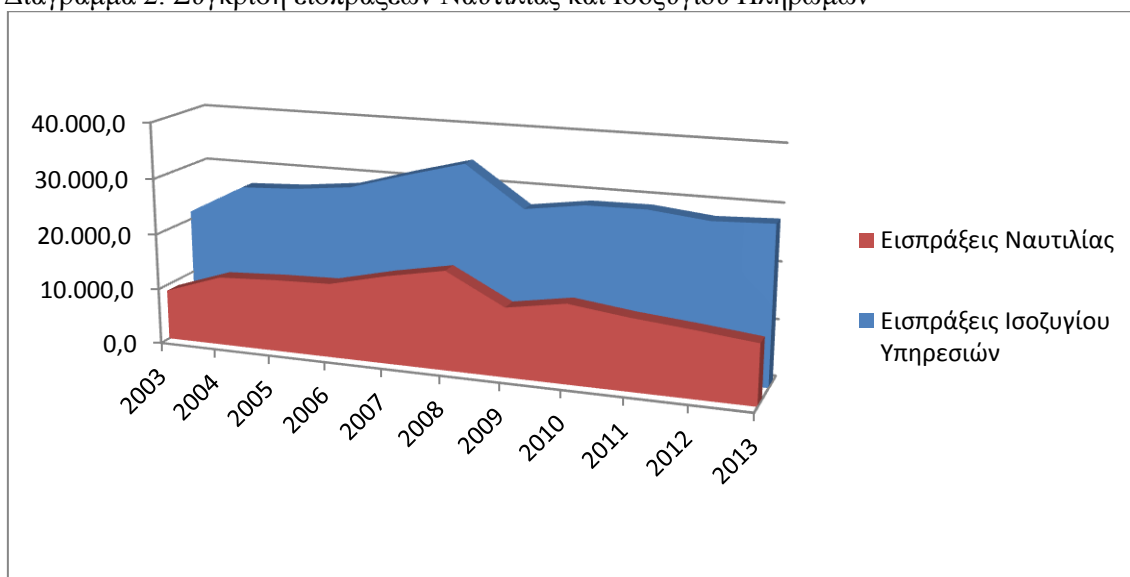
Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Οι μεταβολές στο ισοζύγιο της Ναυτιλίας εξετάζονται αναλυτικά στους επόμενους πίνακες όπου οι εισπράξεις και οι πληρωμές της θα συσχετιστούν με το οικονομικό περιβάλλον του εκάστοτε έτους.

2.3 ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 2003-2013

Στο διάγραμμα 2 παρουσιάζονται οι εισπράξεις της Ναυτιλίας, σε εκατομμύρια ευρώ, για το χρονικό διάστημα 2003 με 2013 και γίνεται προσπάθεια κατανόησης του ποσού που αυτές καταλαμβάνουν σε σχέση με τις συνολικές εισπράξεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών.

Διάγραμμα 2: Σύγκριση εισπράξεων Ναυτιλίας και Ισοζυγίου Πληρωμών



Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Από το διάγραμμα 2 είναι εμφανής η συμβολή των εισπράξεων της Ναυτιλίας στις συνολικές εισπράξεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών, τα ακριβή νούμερα των οποίων παρουσιάζονται παρακάτω. Επίσης, είναι αξιοσημείωτη η σχεδόν παράλληλη πορεία των δύο εμβαδών γεγονός που τονίζει την σημασία και την επιρροή της Ναυτιλίας στις συνολικές εισπράξεις. Είναι άλλωστε γνωστό, όπως παρουσιάζεται και σε αρκετά άρθρα οικονομικού ενδιαφέροντος ότι οι εισπράξεις της Ναυτιλίας «τραβάνε» προς τα πάνω την οικονομία της Ελλάδας.

Στη συνέχεια, στον πίνακα 1 παρουσιάζονται τα ακριβή νούμερα των εισπράξεων της Ναυτιλίας ανά έτος, όπως είναι δημοσιευμένα από την Τράπεζα της Ελλάδος και για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης έχουν μετατραπεί σε ποσοστό επί του συνόλου των εισπράξεων για την εκροή συμπερασμάτων.

Πίνακας 2: Εισπράξεις Ναυτιλίας (2003-2013)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Εισπράξεις Ισοζυγίου Υπηρεσιών	21.430,3	26.742,5	27.253,5	28.364,1	31.337,3	34.066,2	26.983,3	28.477,8	28.609,2	27.526,4	27.959,5
Εισπράξεις Ναυτιλίας	8.961,1	12.404,2	12.953,0	13.280,2	15.678,5	17.623,6	12.261,6	14.013,1	12.710,9	11.760,9	10.672,1
Ποσοστό	41,82%	46,38%	47,53%	46,82%	50,03%	51,73%	45,44%	49,21%	44,43%	42,73%	38,17%

Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Παρατηρώντας τον πίνακα με τις εισπράξεις της Ναυτιλίας ανά έτος, φαίνεται και με αριθμητικούς όρους ξεκάθαρα, πόσο επηρεάζει τις συνολικές εισπράξεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Τα ποσοστά συμμετοχής κυμαίνονται από 40% μέχρι και 50% με μέσο όρο το 46%. Το χαμηλότερο ποσοστό σημειώθηκε το 2013 και το υψηλότερο το 2008.

Το 2008 οι εισπράξεις της Ναυτιλίας ξεπέρασαν τα δεκαεπτά δισεκατομμύρια ευρώ. Η χρονιά αυτή, ιδιαίτερα σημαντική, είναι το έτος πριν την οικονομική κρίση της χώρας. Σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο, το 2008 το μερίδιο της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών ανέρχονταν σε 16,8% με τις προβλέψεις να ξεπεράσει το 17% το 2011 και τις επενδύσεις για νέα πλοία να είναι ιδιαίτερα υψηλές. Αν και οι εισπράξεις της Ναυτιλίας μειώθηκαν το 2009 (το έτος της εισόδου στην οικονομική κρίση για την Ελλάδα), το 2010 παρατηρήθηκε αύξηση δείχνοντας ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία δεν επηρεάζεται άμεσα από την ελληνική οικονομική κρίση καθώς δραστηριοποιείται στην παγκόσμια αγορά. Τα τελευταία δύο έτη το ποσοστό των εισπράξεών της ως προς το σύνολο έχει μειωθεί, αν και αξίζει να σημειωθεί ότι αυτό οφείλεται και στην πολιτική εξυγίανσης και των υπολοίπων κατηγοριών υπηρεσιών. Πάντως, και σε απόλυτα νούμερα οι εισπράξεις της Ναυτιλίας από το 2011 και έπειτα δείχνουν να παρουσιάζουν μία ετήσια μείωση της τάξεως των εκατό εκατομμυρίων ετησίως. Η αιτία βρίσκεται στην παγκόσμια και όχι μόνο στην ελληνική οικονομική κρίση, καθώς ως παράγωγος ζήτηση η Ναυτιλία επηρεάζεται από την ζήτηση των υπόλοιπων αγαθών.

2.4 ΟΙ ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 2003-2013

Στον πίνακα 3 καταγράφονται τα ποσά σε εκατομμύρια ευρώ των πληρωμών που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές σε βάθος δεκαετίας.

Πίνακας 3: Πληρωμές Ναυτιλίας

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Πληρωμές Ισοζυγίου Υπηρεσιών	9.923,9	11.275,5	11.862,4	13.027,0	14.745,6	16.930,6	14.343,2	15.229,4	13.979,6	12.387,4	10.980,6
Πληρωμές Ναυτιλίας	3.817,9	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7	4.420,0	3.129,3
Ποσοστό	38,47%	39,79%	39,17%	38,57%	36,80%	38,30%	33,39%	38,90%	36,34%	35,68%	28,50%

Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Οι πληρωμές της Ναυτιλίας είναι αρκετά μικρότερες από τις εισπράξεις της, γεγονός που την καθιστά ιδιαίτερα κερδοφόρα κατηγορία υπηρεσιών. Αναλογικά με τις εισπράξεις της θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι πληρωμές της αποτελούν το ένα τρίτο των πρώτων. Παρατηρώντας τον πίνακα 3 και αναλογιζόμενοι τα στοιχεία του προηγούμενου πίνακα με τις εισπράξεις, αντιλαμβανόμαστε ότι τα έτη με τις υψηλότερες εισπράξεις είναι και εκείνα με τις μεγαλύτερες δαπάνες για πληρωμές. Συγκεκριμένα το 2008 ήταν το έτος με την μεγαλύτερη δαπάνη για πληρωμές με το ποσό να διαμορφώνεται σε πάνω από 6 δισεκατομμύρια ευρώ. Το μικρότερο ποσό πληρωμών για την Ναυτιλία είναι το 2013 που όμως δεν είναι το έτος με τις μικρότερες εισπράξεις. Αυτό συνεπάγεται ότι η Ναυτιλία κατά το προηγούμενο έτος (2013) μείωσε τη δαπάνη των πληρωμών της σε σχέση με τις εισπράξεις. Η ένδειξη αυτή πιθανό να σημαίνει και μία νέα στρατηγική και μια πιο αποτελεσματική οικονομική πολιτική για την Ναυτιλία.

Σε σχέση με τις πληρωμές του Ισοζυγίου Υπηρεσιών, το ποσοστό των πληρωμών της Ναυτιλίας είναι σχεδόν αμετάβλητο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας και διαμορφώνεται περίπου στο 36%.

2.5 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ 2014

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος για το πρώτο εξάμηνο του 2014, οι εισπράξεις και οι πληρωμές της Ναυτιλίας διαμορφώνονται όπως παρουσιάζει ο πίνακας 4 και συγκρίνονται με το ισοζύγιο υπηρεσιών της ίδιας περιόδου.

Πίνακας 4: Εισπράξεις & Πληρωμές Ναυτιλίας Α' Εξάμηνο 2014

	Α' εξάμηνο 2013	Α' εξάμηνο 2014
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	5.606,0	6.760,0
Εισπράξεις Ναυτιλίας	5.232,9	5.534,0
Πληρωμές Ναυτιλίας	1.617,1	1.381,0

Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Για την αποτελεσματικότερη ανάλυση των πρώτων στατιστικών στοιχείων για το Α' εξάμηνο του 2014, προστέθηκαν στον πίνακα 4 και τα αντίστοιχα στοιχεία του Α' εξαμήνου 2013.

Είναι εμφανές ότι τα στατιστικά δεδομένα που έχουμε παρουσιάζουν βελτίωση της Ναυτιλίας στο πρώτο εξάμηνο του παρόντος έτους. Οι εισπράξεις αυξήθηκαν κατά ένα δισεκατομμύριο ευρώ περίπου σε σχέση με το 2013. Και ενώ θα αναμέναμε και αντίστοιχη αύξηση στις πληρωμές, τα στατιστικά μείωση των πληρωμών κατά εκατό εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης, το γεγονός ότι από τα 6,7 δισεκατομμύρια ευρώ του Ισοζυγίου Υπηρεσιών για το Α' εξάμηνο του 2014, περίπου τα 4,2 δισεκατομμύρια προέρχονται από την υπηρεσία των θαλάσσιων μεταφορών.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του IOBE, ο κλάδος της Ναυτιλίας το 2013 αντιπροσώπευε το 4% της συνολικής προστιθέμενης αξίας της οικονομίας και μέχρι το τέλος της χρονιάς θα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε εάν το 2014 θα αυξηθεί αυτό το ποσοστό και αν θα ενισχυθεί η ελληνόκτητη ναυτιλία εκμεταλλευόμενη την αναμενόμενη επιτάχυνση της παγκόσμιας οικονομίας από το 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Στην πορεία του χρόνου πολλοί οικονομολόγοι έχουν προσπαθήσει να αναλύσουν και να ταξινομήσουν τους οικονομικούς κύκλους, συνήθως με βάση την χρονική τους διάρκεια. Έτσι, προέκυψε ο κύκλος του Kitchin ο οποίος είναι ο σύντομος κύκλος των 3-4 ετών, του Juglar του διαρκεί 6-8 χρόνια, του Labrousse ο οποίος μπορεί να διαρκέσει και 12 χρόνια, του Kuznets κρατάει 20 χρόνια, ενώ οι κύκλοι του Kondratieff καταλαμβάνουν χρονική διάρκεια πάνω από μισό αιώνα.

Οι κύκλοι της οικονομίας βρίσκουν εφαρμογή σε πολλούς κλάδους, όπως και στην ναυτιλιακή αγορά όπου η ύπαρξη των κύκλων έχει γίνει συνολικά και διαχρονικά παραδεκτή ως αναπόσπαστο κομμάτι της.

Το 1913, ο Kirkaldy παρουσίασε το ναυτιλιακό κύκλο ως συνέπεια του μηχανισμού λειτουργίας της ναυτιλιακής αγοράς. Συγκεκριμένα, αιτιολόγησε ότι τα μέγιστα “peaks” και τα ελάχιστα “troughs” του ναυτιλιακού κύκλου, προσδίδουν ενδείξεις ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στην εκάστοτε ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cashflows).

Σε μία δεύτερη προσέγγιση, το 1933, ο Fayle υποστήριξε ότι η ύπαρξη των ναυτιλιακών κύκλων είναι απόρροια ενός παγκόσμιου οικονομικού κύκλου ή ακόμα και αποτέλεσμα εξωγενών τυχαίων γεγονότων τα οποία όμως μπορούν να προκαλέσουν μείωση του αριθμού των πλοίων, όπως για παράδειγμα ένας πόλεμος. Όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές, προσελκύουν στον κλάδο νέους επενδυτές οι οποίοι ενθαρρύνονται από το κύμα κερδοσκοπικής επένδυσης και κατά συνέπεια αυξάνεται και η διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Η ανάλυσή του περιλαμβάνει μία σειρά τριών γεγονότων: την “έκρηξη” του εμπορίου (trade boom), την βραχυπρόθεσμη “έκρηξη” της ναυτιλίας (short Shipping boom) όπου συναντάμε και την υπερναυπήγηση και τέλος την εκτεταμένη κρίση που ακολουθεί ως συνέπεια των προηγούμενων δύο γεγονότων.

Το 1972 ο μελετητής Cufley παρατήρησε τα τρία κοινά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων. Το πρώτο χαρακτηριστικό στάδιο είναι η σταδιακή έλλειψη διαθέσιμων πλοίων, σε δεύτερη φάση παρατηρείται η αύξηση των τιμών των ναύλων η οποία προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και τελικά η αγορά οδηγείται σε κατάρρευση και ύφεση. Ο Cufley ορίζει το ναυτιλιακό κύκλο ως μία διαδικασία κατά την οποία η αγορά συντονίζει την προσφορά στις μεταβολές της ζήτησης. Το συμπέρασμα της θεωρίας του είναι ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι τελείως ακανόνιστοι και μη προβλέψιμοι.

Το 1991 ο Hampton δίνει στην μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων και την διάσταση της ψυχολογίας των ανθρώπων αλλά και του τρόπου αντίδρασής τους και ανταπόκρισής τους στις ενδείξεις τιμών που λαμβάνουν από την αγορά. Για την εξέλιξη ενός ναυτιλιακού κύκλου ο ίδιος αναφέρει χαρακτηριστικά:

«Στη ναυτιλιακή αγορά οι μεταβολές των τιμών δίνουν το σύνθημα. Οι μεταβολές στις τιμές των ναύλων ή στις αξίες των πλοίων σηματοδοτούν τον επόμενο γύρο επενδυτικών αποφάσεων. Όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, δίνουν το έναυσμα για νέες παραγγελίες. Τελικά, οι εκτεταμένες παραγγελίες ρίχνουν τις τιμές των ναύλων. Οι χαμηλοί ναύλοι παγώνουν τις παραγγελίες και ενθαρρύνουν τις διαλύσεις πλοίων. Στο χαμηλότερο σημείο του κύκλου, η μείωση των νέων ναυπηγήσεων και η αύξηση των διαλύσεων οδηγούν σε συρρίκνωση της προσφοράς πλοίων και διαμορφώνουν το περιβάλλον για την επόμενη αύξηση των ναύλων. Ο κύκλος αυτός επαναλαμβάνεται.»

Η μελέτη του όπως αναφέρθηκε τονίζει και το χαρακτηριστικό της ψυχολογίας της αγοράς, η οποία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της δομής των κύκλων προκαλώντας υπεραντιδράσεις στις μεταβολές των τιμών. Συγκεκριμένα, υποστηρίζει ότι η ψυχολογία της μάζας (crowd psychology), το συναίσθημα του φόβου και της απληστίας επηρεάζουν και εν τέλει κυριαρχούν επί της αντικειμενικής κρίσης προς τα γεγονότα.

Οι αναλύσεις της θεωρία των ναυτιλιακών κύκλων εκφράζουν σε κάθε περίπτωση, ένα μηχανισμό ο οποίος κινεί και εξομαλύνει τις ανισοροπίες ανάμεσα στη ζήτηση και την προσφορά των πλοίων. Όταν υπάρχει μικρή προσφορά πλοίων, οι ναύλοι είναι υψηλοί και η αγορά ανταμείβει τους πλοιοκτήτες μέχρι το σημείο όπου νέα πλοία

δραστηριοποιούνται διεκδικώντας μερίδιο. Από την άλλη μεριά, όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων, οι ναύλοι είναι χαμηλοί και διακυβεύεται η χρηματική ρευστότητα των πλοιοκτητών μέχρι το σημείο που αποφασίζουν να αποσυρθούν από την αγορά και να οδηγήσουν τα πλοία τους σε διάλυση. Η διάρκεια των κύκλων είναι απρόβλεπτη καθώς μπορεί να διαρκέσουν όσο χρειάζεται για να εκτελέσουν και να επαναφέρουν την εξισορρόπηση της αγοράς.

Εκτός από τη διάρκειά τους και η μορφή τους είναι ακανόνιστη καθώς επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την ψυχολογία του πλήθους (crowd psychology) η οποία μπορεί να χαρακτηρίζεται από κοινές πρακτικές σε ιστορικό βάθος, όμως είναι σε κάθε περίπτωση ξεχωριστή.

Συνοπτικά, είναι γεγονός πως και η διάρκεια και η μορφή των ναυτιλιακών κύκλων είναι ακαθόριστες και μη προβλέψιμες για αυτό πάντα περιγράφονται, αιτιολογούνται και μελετιούνται σωστά, όταν έχουν ολοκληρωθεί.

Η μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων μπορεί να χαρακτηριστεί και να αναλυθεί σε τέσσερα στάδια ή φάσεις:

Στάδιο 1 – Ύφεση (Recession):

Χαρακτηριστικό αυτού του σταδίου είναι οι ενδείξεις πλεονάζουσας χωρητικότητας. Τα πλοία υπερκαλύπτουν τις ανάγκες φόρτωσης στα λιμάνια και χρησιμοποιούν οικονομική ταχύτητα για εξοικονομήσουν καύσιμα και πόρους αλλά και για να καθυστερήσουν την άφιξή τους στο λιμάνι και ενδεχομένως να μειώσουν τον χρόνο παραμονής τους σε αυτό, μέχρι το επόμενο ταξίδι. Ακολουθώς, οι τιμές των ναύλων πέφτουν στο επίπεδο του λειτουργικού κόστους των λιγότερο αποδοτικών πλοίων. Τα πλοία αυτά δεν αποφέρουν πλέον κέρδος και οδηγούνται σε παροπλισμό. Δημιουργείται αρνητική χρηματοροή για τα πλοία λόγω της εκτεταμένης διάρκειας των χαμηλών ναύλων. Οι πλοιοκτήτες που αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας σε συνδυασμό με την «σφικτή» πολιτική των τραπεζών, αναγκάζονται να προχωρήσουν σε πώληση των πλοίων τους σε χαμηλές τιμές ανάγκης (distress prices). Οι αγοραστές είναι λίγοι ενώ οι τιμές των παλαιότερων πλοίων πέφτουν στην αξία διάλυσης (scrap), οδηγώντας τους πλοιοκτήτες στην αγορά διαλύσεων.

Στάδιο 2 – Ανάκαμψη (Recovery):

Οι διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα κατά το προηγούμενο στάδιο της ύφεσης, οδηγούν σταδιακά την προσφορά και τη ζήτηση σε ισορροπία. Οι πρώτες θετικές ενδείξεις είναι η αύξηση των τιμών των ναύλων σε επίπεδα που να είναι ανώτερα του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Σε δεύτερο χρόνο παρατηρείται η μείωση του παροπλισμένου τονάζ χωρητικότητας. Η ψυχολογία της αγοράς βελτιώνεται, αλλά κυριαρχεί ακόμα η αβεβαιότητα. Ακόμα και αν υπάρχουν ενδείξεις ανόδου και βελτίωσης της αγοράς είναι πιθανό το στάδιο της ανάκαμψης να μην ολοκληρωθεί και να χρειαστεί ακόμα μία περίοδος σταθεροποίησης.

Στάδιο 3 – Κορύφωση (Peak):

Στο στάδιο της κορύφωσης, η αγορά ισορροπεί καθώς η προσφορά πλοίων έχει απορροφηθεί. Οι ναύλοι είναι υψηλοί, ακόμα και τριπλάσιοι από το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου. Η ισορροπία αυτή μπορεί να διαρκέσει από κάποιες εβδομάδες έως και ένα χρόνο, ανάλογα με τις πιέσεις που θα τις ασκηθούν. Χαρακτηριστικά στοιχεία του σταδίου της κορύφωσης είναι τα ελάχιστα παροπλισμένα πλοία, η μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα των πλοίων, η ρευστότητα των πλοιοκτητών, η διαθεσιμότητα των τραπεζών στην σύναψη δανείων, η αύξηση τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων και ο συνεχώς αυξανόμενος ρυθμός παραγγελιών για νέα πλοία.

Στάδιο 4 – Κατάρρευση (Collapse):

Η φάση της κατάρρευσης ξεκινά όταν η προσφορά υπερκαλύψει την ζήτηση. Τα πλοία αρχίζουν να μένουν ανενεργά στα κυριότερα λιμάνια και οι ναύλοι ακολουθούν καθοδική πορεία. Η επιχειρησιακή ταχύτητα μειώνεται σε μία προσπάθεια μείωσης του κόστους ταξιδιού. Η ρευστότητα των πλοιοκτητών μειώνεται και η αγορά κυριεύεται και πάλι από αβεβαιότητα και σύγχυση προκαλώντας ακόμα και επιτάχυνση της φάσης κατάρρευσης.

3.2 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

Η θεωρητική προσέγγιση της επεξήγησης ενός ναυτιλιακού κύκλου μπορεί να εφαρμοστεί και να βοηθήσει στην κατανόηση της έκρηξης της ναυτιλιακής αγοράς της περιόδου 2003-2008.

Η σύγχρονη βιβλιογραφία αναφέρει τη διάρκεια της περιόδου 2003-2008 ως την εξαετία που απέφερε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις την πιο εντυπωσιακή κερδοφορία όλων των εποχών. Το στάδιο της «έκρηξης» της περιόδου αυτής, προήλθε από την ισορροπία των δυνάμεων ζήτησης και προσφοράς. Οι παράγοντες που συνετέλεσαν σε αυτό ήταν η αλματώδης ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας που προκάλεσε την αυξανόμενη ζήτησή της για πρώτες ύλες, οι ρυθμοί ανάπτυξης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και η διεκδίκηση μεριδίου στο διεθνές εμπόριο από τις υπό ανάπτυξη χώρες BRIC (Brazil, Russia, India, China). Παράλληλα, η έλλειψη δυναμικού στα ναυπηγεία δεν επέτρεψε την άμεση αύξηση της προσφοράς πλοίων. Παράλληλα με τους παραπάνω λόγους, υπήρξαν και εξωγενείς παράγοντες όπως ο πόλεμος στο Ιράκ από το 2003 αλλά και φυσικά φαινόμενα όπως οι τυφώνες του 2005 στις ΗΠΑ που διατήρησαν τις τιμές των ναύλων σε υψηλά επίπεδα. Βέβαια, όπως έχει τονιστεί στην θεωρία των ναυτιλιακών κύκλων, ιδιαίτερα σημαντικό παράγοντα διατέλεσε και η ψυχολογία της αγοράς η οποία ύστερα από συνεχή κερδοφόρα έτη ενίσχυσε την επιχειρηματικότητα των πλοιοκτητών.

Αναλυτικότερα, το 2003 αποτέλεσε το έτος έναυσμα για μία εκρηκτική άνοδο των ναύλων που διήρκεσε έως το 2008. Ήταν το έτος – βάση της μελλοντικής ανάπτυξης του κλάδου της ναυτιλίας.

Το 2004 χαρακτηρίστηκε ως η καλύτερη χρονιά για την παγκόσμια ναυτιλία. Παρόλο που στο παρελθόν η ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας είχε επιδείξει έτη με εντυπωσιακές εκρήξεις, το 2004 έκανε την διαφορά καθώς το ποσοστό του στόλου της ποντοπόρου ναυτιλίας που απασχολούνταν στην spot αγορά βρέθηκε σε επίπεδο ρεκόρ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επωφελήθηκαν πλήρως και αποκόμισαν τα υψηλότερα κέρδη όλων των εποχών.

Το 2005 αν και τα έσοδα ήταν μικρότερα σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, κατάφερε να χαρακτηριστεί ως ένα από τα πιο προσοδοφόρα έτη της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το 2006 ήταν το τέταρτο συνεχόμενο έτος μίας κερδοφόρας πορείας για την παγκόσμια ναυτιλία, ακόμα και αν οι ναύλοι παρουσίασαν μικρή πτώση. Η εντυπωσιακή αυτή ευημερία της αγοράς οδήγησε την ψυχολογία των πλοιοκτητών στα ύψη, προκαλώντας αύξηση των επενδύσεων τόσο σε νεότευκτα δεξαμενόπλοια όσο και σε μεταχειρισμένα πλοία χύδην φορτίου.

Το 2007 αποτέλεσε ένα εκπληκτικά κερδοφόρο έτος για την αγορά των bulk carriers κυρίως λόγω της αύξησης του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος και των αυξημένων αναγκών της Κίνας για εισαγωγές. Αντίθετα, η αγορά των δεξαμενόπλοιων παρουσίασε μικρή πτώση καθώς οι ναύλοι μειώθηκαν. Η γενική εικόνα όμως που παρουσίασε η παγκόσμια ναυτιλία ήταν κερδοφόρα.

Το 2008 έχει χαρακτηριστεί από τους Clarkson Research Studies ως ένα «απρόσμενα καλό και συνάμα απίστευτα κακό» έτος για την παγκόσμια ναυτιλία. Αρχικά, το Μάιο του 2008 συναντήσαμε τη μοναδική κορύφωση της αγοράς ενώ ακολούθησε και ένα ιδιαίτερα κερδοφόρο καλοκαίρι. Το Σεπτέμβριο του 2008, οι αγορές βρίσκονται αντιμέτωπες με την πτώχευση της επενδυτικής τράπεζας Lehman Brothers, γεγονός που σηματοδοτεί την αντιστροφή της ροής κερδοφορίας, το απρόβλεπτο μέλλον και την έναρξη της αβεβαιότητας. Ύστερα από δραματικές αυξομειώσεις, οι τιμές των ναύλων πέφτουν κατακόρυφα και παρόλο που τα ετήσια νούμερα δείχνουν μικρή αύξηση σε σχέση με το έτος 2007, το 2008 είναι η χρονιά όπου σηματοδοτεί το τέλος της υψηλής κερδοφορίας και την αρχή μίας επώδυνης ναυτιλιακής κρίσης.

Επιβεβαιώνοντας τα παραπάνω και με αριθμητικά αποτελέσματα, αξίζει να παρουσιαστεί σε βάθος δεκαετίας το ισοζύγιο της Ναυτιλίας δηλαδή τις εισπράξεις της μείον τις πληρωμές ανά έτος και να συγκριθεί με το ισοζύγιο υπηρεσιών της αντίστοιχης περιόδου.

Πίνακας 5: Ισοζύγιο Υπηρεσιών – Ισοζύγιο Ναυτιλίας

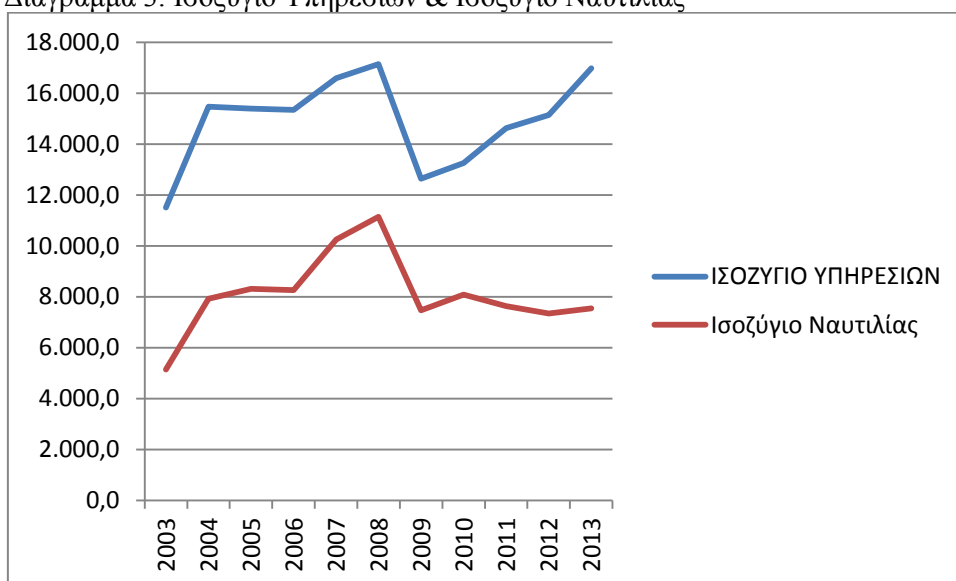
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ισοζύγιο Υπηρεσιών	11.506,5	15.467,0	15.391,1	15.337,1	16.591,7	17.135,6	12.640,2	13.248,5	14.629,6	15.138,9	16.978,9
Ισοζύγιο Ναυτιλίας	5.143,2	7.918,2	8.306,1	8.255,7	10.251,7	11.139,0	7.471,9	8.088,3	7.630,2	7.340,9	7.542,8

Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Το ισοζύγιο της Ναυτιλίας παρουσιάζει μία συνεχή ανοδική πορεία από το 2003 έως και το 2008 που είναι και το έτος με τις μεγαλύτερες καθαρές εισπράξεις. Τα έτη αυτά χαρακτηρίστηκαν από τα υψηλά κέρδη και τους υψηλούς ναύλους χωρίς ιστορικό προηγούμενο. Η διετία 2007-2008 ήταν ιδιαίτερα αποδοτική για την Ναυτιλία (booming period). Το 2009 το πλεόνασμα της ελληνόκτητης ναυτιλίας μειώνεται κατά περίπου τέσσερα δισεκατομμύρια ευρώ. Ουσιαστικά, όπως είναι εμφανές και στο διάγραμμα 3 που ακολουθεί, λαμβάνει χώρα μία «βουτιά» στην μέχρι προηγούμενη ανοδική πορεία της. Η κρίση των επόμενων ετών μειώνει το παγκόσμιο ΑΕΠ και τον δείκτη βιομηχανικής παραγωγής σε επίπεδα που οι δυτικές οικονομίες είχαν να δουν από το 1970. Αντίστοιχα και στον χώρο των εμπορευμάτων, η μείωση στην παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος αγγίζει το 11% και η ζήτηση για πετρέλαιο το 2%. Φυσικό επακόλουθο όλων των παραπάνω, είναι η μείωση της τιμής των ναύλων λόγω των της μείωσης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και της αυξημένης προσφοράς από πλευράς ναυτιλιακού δυναμικού.

Τα επόμενα έτη 2011-2013 η Ναυτιλία επαναφέρει τους ναύλους της στα επίπεδα πριν την περίοδο της έκρηξης. Το πλεόνασμα διαμορφώνεται πλέον κοντά στα επτά με οκτώ δισεκατομμύρια ευρώ, υποδεικνύοντας ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται σε μία σταθερή περίοδο ύφεσης.

Διάγραμμα 3: Ισοζύγιο Υπηρεσιών & Ισοζύγιο Ναυτιλίας



Πηγή στατιστικών στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, στοιχεία σε εκατ. ευρώ

Το διάγραμμα 3 εκτός από την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας τα τελευταία δέκα έτη, παρουσιάζει με αξιοσημείωτο τρόπο και όλα τα στάδια ενός ναυτιλιακού οικονομικού κύκλου.

Πιο αναλυτικά, έχουμε από το 2003 έως και το 2008 την περίοδο ανάπτυξης (στάδιο ανάκαμψης), το 2008 είναι το έτος κορύφωσης, το 2009 το έτος κατάρρευσης/πτώσης και από το 2011 έως και το 2013 βιώνουμε την περίοδο ύφεσης όπου η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται σε περίοδο σταθεροποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

4.1 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Οικονομική της Εργασίας (Labour Economics) είναι ένας ιδιαίτερος κλάδος των Οικονομικών, ο οποίος εξειδικεύεται στην έρευνα και μελέτη ενός φάσματος δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον πληθυσμό που εργάζεται και την προσφορά εργασίας κατά επάγγελμα και κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, μελετά το σύνολο των δυνάμεων που κατανέμουν τον εργαζόμενο πληθυσμό και το εργατικό δυναμικό σε θέσεις εργασίες και εξειδίκευσης καθώς και τον τρόπο που διαμορφώνονται οι αναλογίες πληρωμών μισθών στην αγορά προσφοράς και ζήτησης εργασίας.

Θέλοντας να προχωρήσουμε στην μελέτη του εργατικού δυναμικού της ελληνόκτητης ναυτιλίας, παρατίθεται ο βασικός ορισμός του ανθρώπινου κεφαλαίου ο οποίος θεωρείται ως βασικός παράγοντας διαφοροποίησης και συμβολής στα περιθώρια κέρδους πολλών κλάδων της οικονομίας.

«Ανθρώπινο κεφάλαιο είναι το απόθεμα εξειδίκευσης που έχει συσσωρευτεί από έναν εργαζόμενο. Η αξία του κεφαλαίου αυτού συνίσταται στις δυνατότητες που παρέχει για απόκτηση μελλοντικού εισοδήματος.»⁷

Για λόγους συνοχής της μελέτης και επειδή θα εξεταστεί η προοπτική μείωσης της ανεργίας στην Ελλάδα μέσω των δυνατοτήτων που παρουσιάζει η ναυτιλία, επεξηγείται η έννοια της ανεργίας ως όρος της Οικονομικής της Εργασίας. Με τον όρο ανεργία μετράμε τον αριθμό των ατόμων που έχουν καταγραφεί ότι αναζητούν εργασία και δεν εργάζονται. Το ποσοστό ανεργίας είναι το ποσοστό του εργατικού δυναμικού που δεν απασχολείται αλλά έχει δηλώσει ότι επιθυμεί και είναι διαθέσιμο για εργασία. Το εργατικό δυναμικό αποτελείται από τον αριθμό των ατόμων που απασχολούνται και τον αριθμό των ατόμων που αναζητούν εργασία. Δεν περιλαμβάνονται στο εργατικό δυναμικό τα άτομα που δεν εργάζονται αλλά δεν αναζητούν εργασία.

⁷ David Begg, S. Fisher – R. Dornbusch Εισαγωγή στην Οικονομική, Τόμος Α'1998

Η έρευνα και η συλλογή στατιστικών στοιχείων για την μελέτη της συμβολής της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην απασχόληση αντιμετωπίζει δυστυχώς αρκετούς περιορισμούς οι οποίοι έγκεινται στην έλλειψη διαθεσιμότητας και αξιοπιστίας δεδομένων. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο της εργασίας, αντιμετωπίστηκαν ζητήματα όπως η διαφορετικής προέλευσης σημαία νηολόγησης των πλοίων του ελληνικού στόλου, η απουσία συστήματος συλλογής δεδομένων και η αδυναμία εύκολου τρόπου διαχωρισμού ιδιοκτησίας των πλοίων. Βασικό πρόβλημα είναι ότι οι εργαζόμενοι των ναυτιλιακών εταιριών είναι διαφόρων εθνικοτήτων ενώ η εργασία τους δεν εκτελείται εντός συγκεκριμένων γεωγραφικών ορίων.

Όπως έχει αναφερθεί και στο κεφάλαιο της εισαγωγής όπου παρουσιάστηκαν οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας ως υπηρεσία, στην περίπτωση των εργαζομένων επαφίεται ο κανόνας που ορίζει ότι οι εργαζόμενοι του ναυτιλιακού γραφείου που είναι εγκατεστημένο στην Ελλάδα προσμετρούνται στα στοιχεία της ελληνικής απασχόλησης κατά τη διάρκεια της εργασίας τους ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους ή από το γεγονός ότι μπορεί να βρίσκονται και να εκτελούν την εργασία τους εκτός συνόρων.

Για την παρουσίαση της απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία, η συλλογή στατιστικών στοιχείων βασίστηκε σε στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ. Η μεθοδολογία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας όμως, υπολογίζει στα στατιστικά της στοιχεία τους ναυτικούς οι οποίοι εργάζονται σε ελληνόκτητα πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) το οποίο αποτελεί το ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών.

Στην πράξη, η παραπάνω μεθοδολογία αφήνει εκτός υπολογισμών τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα των οποίων δεν έχουν συνάψει συμφωνίες με το ΝΑΤ και τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό κλάσμα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς μέρος των δραστηριοτήτων τους διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία. Θα πρέπει λοιπόν, να ληφθεί υπόψη ότι τα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία απασχόλησης του ναυτιλιακού κλάδου είναι υποεκτιμημένα. Στην ανάλυση όμως των στατιστικών αποτελεσμάτων της έρευνας για την απασχόληση προστίθεται, όπου είναι εφικτό, προσδιορισμός των πραγματικών μεγεθών απασχόλησης με βάση έμπειρες πηγές και προηγούμενες μελέτες.

Ο πίνακας 6 αποτελεί μία σύνθεση επίσημων στατιστικών στοιχείων που ελήφθησαν από την ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ, διεξάγοντας έρευνα για το εργατικό δυναμικό με φίλτρο την κατηγορία οικονομικής δραστηριότητας 50, δηλαδή τις πλωτές μεταφορές. Τελευταία ενημέρωση των στοιχείων έχει γίνει τον Οκτώβριο του 2013 ενώ η χρονική περίοδος ξεκινάει από το δεύτερο τρίμηνο του 2008 έως και το πρώτο τρίμηνο του 2011.

Πίνακας 6: Απασχόληση – Αριθμός Απασχολούμενων στις πλωτές μεταφορές

Περίοδος Αναφοράς	Αριθμός Απασχολούμενων
Β' Τρίμηνο 2008	35.683
Γ' Τρίμηνο 2008	35.594
Δ' Τρίμηνο 2008	36.438
Α' Τρίμηνο 2009	34.121
Β' Τρίμηνο 2009	35.568
Γ' Τρίμηνο 2009	35.007
Δ' Τρίμηνο 2009	31.830
Α' Τρίμηνο 2010	33.254
Β' Τρίμηνο 2010	30.147
Γ' Τρίμηνο 2010	32.347
Δ' Τρίμηνο 2010	31.605
Α' Τρίμηνο 2011	30.653

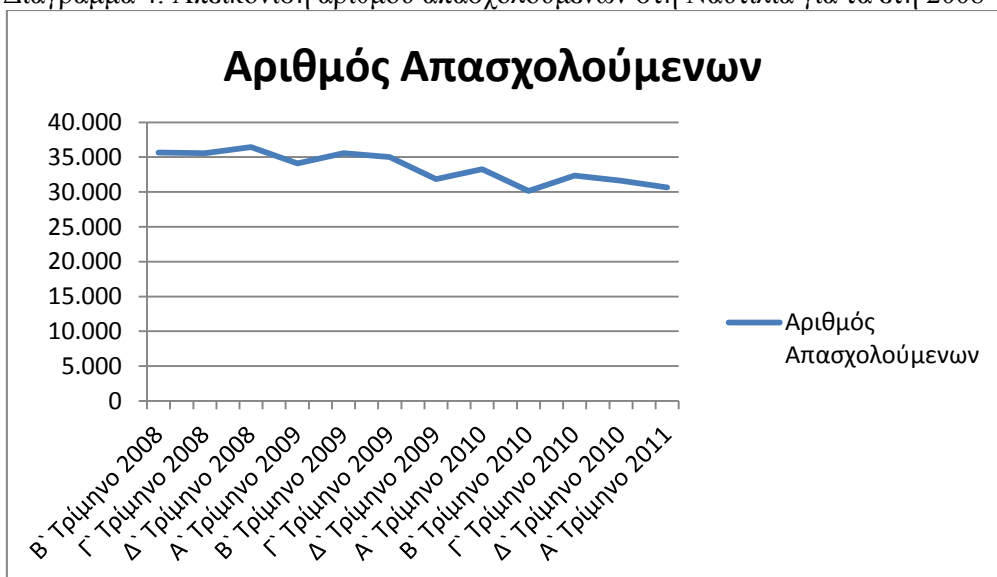
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Παρατηρώντας τον πίνακα 6, συμπεραίνουμε ότι η Ναυτιλία συμβάλει δραστικά στην απασχόληση, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας ότι τα στοιχεία είναι συνήθως υποεκτιμημένα. Σε πρόσφατη μελέτη της διεθνούς συμβουλευτικής εταιρίας «The Boston Consulting Group», η οποία διεξήχθη το 2013 με θέμα την συμβολή του

ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία, αναφέρεται ότι οι θέσεις απασχόλησης στην Ναυτιλία για το 2010 ήταν περίπου 165 χιλιάδες. Οι πηγές της συγκεκριμένης μελέτης είναι οι ετήσιες εκθέσεις των ναυτιλιακών εταιριών, εκθέσεις αναλυτών και συνεντεύξεις με ειδικούς του κλάδου. Ενώ σε αντίστοιχη μελέτη του IOBE ο αριθμός των απασχολούμενων συμβαδίζει με τα στατιστικά στοιχεία του πίνακα 6 οπότε και στην παρούσα μελέτη η εξαγωγή συμπερασμάτων θα προχωρήσει βασιζόμενη σε αυτά, αφού αποτελούν επίσημο προϊόν απογραφής.

Η δραματικότερη μεταβολή στον αριθμό απασχολούμενων παρατηρείται το τέταρτο τρίμηνο του 2009 όπου μειώνεται περίπου κατά 3.500 εργαζόμενους μέχρι το επόμενο τρίμηνο. Η χρονική περίοδος συμβαδίζει και με την μεγάλη πτώση στις εισπράξεις της Ναυτιλίας όπως εξετάσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η δύσκολη περίοδος της μείωσης των κερδών της Ναυτιλίας, λόγω της αρχής της οικονομικής κρίσης, οδήγησε σε μείωση του απασχολούμενου προσωπικού της, όπως ήταν φυσικό. Το επόμενο έτος, το 2010, ο αριθμός των εργαζόμενων αυξομειώνεται ανά τρίμηνο υποδεικνύοντας αστάθεια. Έτσι, το πρώτο τρίμηνο του 2010 παρουσιάζεται αύξηση των εργαζομένων, το επόμενο τρίμηνο έχουμε σημαντική πτώση της τάξεως του 11%, για να επανέλθει το τρίτο και το τέταρτο τρίμηνο του 2010 στα επίπεδα των 31.000 απασχολούμενων. Το πρώτο τρίμηνο του 2011 παρουσιάζει μικρή πτώση δείχνοντας ότι πιθανόν ο αριθμός των εργαζομένων έχει σταθεροποιηθεί.

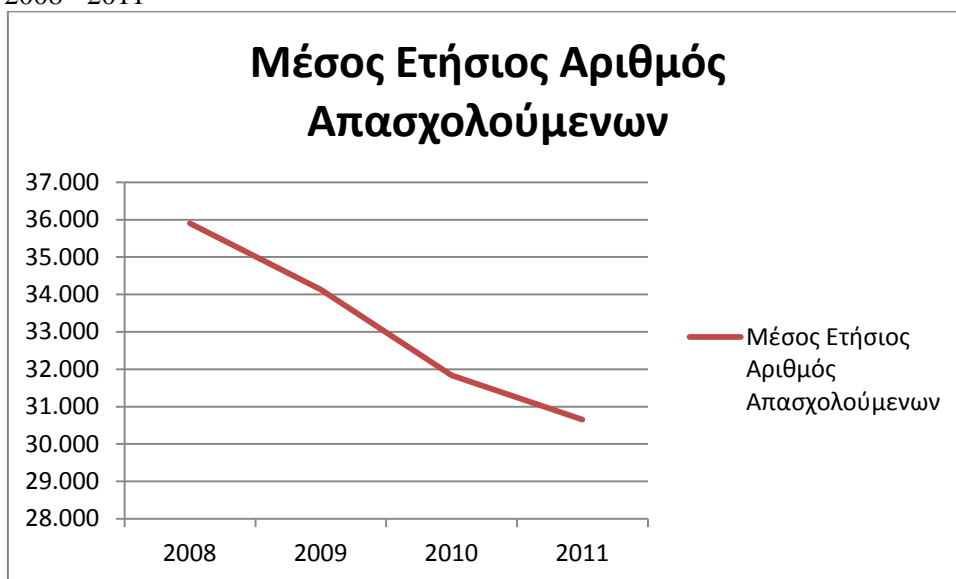
Διάγραμμα 4: Απεικόνιση αριθμού απασχολούμενων στη Ναυτιλία για τα έτη 2008 - 2011



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Ο μεγαλύτερος αριθμός εργαζομένων στη Ναυτιλία παρατηρείται το τέταρτο εξάμηνο του 2008. Γενικά όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα 5, το 2008 υπήρξε πολύ καλή χρονιά για τη Ναυτιλία η οποία εκτός από υψηλές εισπράξεις διατηρούσε και υψηλά ποσοστά απασχόλησης. Σύμφωνα με μελέτη του IOBE, το 2008 ο κλάδος της Ναυτιλίας βρίσκονταν στην 21^η θέση από το σύνολο 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στην χώρα.

Διάγραμμα 5: Απεικόνιση μέσου ετήσιου αριθμού απασχολούμενων στη Ναυτιλία για τα έτη 2008 - 2011



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Η εξαγωγή του διαγράμματος 5 πραγματοποιήθηκε για να απεικονιστεί πιο ξεκάθαρα ο μέσος ετήσιος αριθμός απασχολούμενων στην Ναυτιλία. Τα στοιχεία προέκυψαν προσθέτοντας τα εκάστοτε στοιχεία για τα τρίμηνα κάθε έτους και διαιρώντας το σύνολο με τον αριθμό των τριμήνων. Με βάση αυτή τη διαγραμματική απεικόνιση, είναι εμφανής η συνεχόμενη πτωτική πορεία του αριθμού των εργαζομένων. Τα έτη από το 2008 έως και το 2011 αποτελούν τη περίοδο ύφεσης στον οικονομικό κύκλο της Ναυτιλίας και η μείωση του προσωπικού που απασχολεί είναι φυσικό επακόλουθο. Δυστυχώς, η έλλειψη στατιστικών στοιχείων για τα έτη 2012 και 2013 δεν μας επιτρέπει να εξετάσουμε την πορεία της γραμμής του διαγράμματος. Σύμφωνα όμως με τα τελευταία τριμηνιαία στοιχεία που διαθέτουμε και από την μείωση της κλίσης της γραμμής στο σχεδιάγραμμα 5, φαίνεται να σταθεροποιείται ο αριθμός κοντά στους 31.000 απασχολούμενους ανά έτος.

4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Όπως έχει αναφερθεί στο κομμάτι της μεθοδολογίας της παρούσας εργασίας, η μελέτη της απασχόλησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα περίπλοκη καθώς η εργασία διεξάγεται σε διεθνή ύδατα σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Οι εργαζόμενοι του ναυτιλιακού γραφείου που είναι εγκατεστημένο στην Ελλάδα προσμετρούνται στα στοιχεία της ελληνικής απασχόλησης κατά τη διάρκεια της εργασίας τους ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους ή από το γεγονός ότι μπορεί να βρίσκονται και να εκτελούν την εργασία τους εκτός συνόρων.

Το μεγαλύτερο ποσοστό ειδικότητας των εργαζόμενων των ναυτιλιακών γραφείων αποτελούν οι ναυτικοί. Το 2008 το μέσο ετήσιο σύνολο των εργαζομένων στις πλωτές μεταφορές ήταν 35.905 από τους οποίους οι 26.893 ήταν ναυτικοί, ποσοστό της τάξεως του 75%. Λόγω της συμβολής των ναυτικών στην ελληνόκτητη ναυτιλία παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η μελέτη ορισμένων στοιχείων τους.

Συγκεντρώνοντας στοιχεία της απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ για τους ναυτικούς της ελληνόκτητης ναυτιλίας, δημιουργήθηκε ο πίνακας 7, ο οποίος αναφέρεται στην χρονική περίοδο 2008 με 2012 και διαχωρίζει τους ναυτικούς απασχολούμενους σε κατηγορίες σημαίας πλοίων (ελληνική ή ξένη) και σε εθνικότητα. Όπως και στα προηγούμενα στοιχεία της απασχόλησης, τα ποσά θεωρούνται υποεκτιμημένα διότι παρουσιάζουν τον αριθμό των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία άνω των 100 ΚΟΧ τα οποία είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Η μελέτη όμως ανά εθνικότητα παρουσιάζει ενδιαφέρον καθώς ειδικά για τους Έλληνες ναυτικούς ένα τμήμα του μισθού τους επιστρέφει στην ελληνική οικονομία.

Πίνακας 7: Κατηγοριοποίηση ναυτικών ελληνόκτητης Ναυτιλίας

Εθνικότητα ναυτικών	2008	2010	2012
Σύνολο	26.893	19.632	22.880
<i>A' Σε πλοία υπό Ελληνική σημαία</i>	<i>24.299</i>	<i>18.592</i>	<i>21.582</i>
Ελληνική	14.779	11.100	12.209
Αιγύπτου	137	26	48
Φιλιππίνων	7.219	6.136	7.746
Πακιστάν	99	67	114
Ινδίων	162	48	43
Σρι Λάνκα	22	20	23
Χιλής	10	16	6
Πορτογαλίας	1	0	0
Ονδούρας	136	121	0
Συρίας	82	12	2
Κύπρου	57	25	22
Γκάνας	11	3	14
Ινδονησίας	175	58	44
Βιρμανίας	81	32	0
Ουκρανίας	429	233	340
Λοιπές	899	695	971
<i>B' Σε πλοία υπό ξένη σημαία</i>	<i>2.594</i>	<i>1.040</i>	<i>1.298</i>
Ελληνική	942	620	817
Αιγύπτου	14	1	1
Φιλιππίνων	1.034	320	361
Πακιστάν	12	17	0
Ινδίων	133	0	0
Σρι Λάνκα	0	0	0
Χιλής	1	0	0
Πορτογαλίας	3	0	0
Ονδούρας	33	0	0
Συρίας	1	0	0
Κύπρου	2	3	0
Γκάνας	4	0	0
Ινδονησίας	62	0	0
Λοιπές	353	79	119

Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Από τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ διαπιστώνεται ότι απασχολούμενοι ναυτικοί στα πλοία με ελληνική σημαία είναι εμφανώς περισσότεροι από ότι στα πλοία ξένης σημαίας. Αυτό συμβαίνει όμως διότι η πλειοψηφία των πλοίων υπό ξένη σημαία

δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT καθώς απασχολούν κυρίως ναυτικούς άλλων εθνικοτήτων εκτός της ελληνικής.

Επίσης, θα μπορούσαμε να διεξάγουμε υποθετικά αποτελέσματα για την απασχόληση στην ελληνόκτητη ναυτιλία από τα στοιχεία για τους ναυτικούς αλλά τα δεδομένα που διαθέτουμε εξάγονται μόνο κάθε δύο έτη και η υπόθεση θα μπορούσε να οδηγήσει σε λάθος συμπεράσματα. Παρατηρείται όμως, αύξηση στον αριθμό των απασχολούμενων ναυτικών το 2012 γεγονός που μπορεί να υποδεικνύει αύξηση της απασχόλησης στην Ναυτιλία για το επικείμενο έτος.

Παρόλο που παρουσιάζονται δυσκολίες, ο πίνακας 7 μας οδηγεί στην εξαγωγή σημαντικών συμπερασμάτων. Αρχικά, παρατηρούμε ότι στα πλοία με ελληνική σημαία το πλήρωμα αποτελείται κυρίως από Έλληνες ναυτικούς: το 2008 οι Έλληνες αποτελούσαν το 60% του πληρώματος, το 2010 το 59% και το 2012 το 57%. Η αμέσως δεύτερη εθνικότητα σε ποσοστό συμμετοχής ήταν των ναυτικών από τις Φιλιππίνες.

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

4.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην προσπάθεια κατανόησης της συμβολής της απασχόλησης της Ναυτιλίας στην συνολική απασχόληση της χώρας, παρουσιάζονται στοιχεία και μεγέθη της εγχώριας απασχόλησης με βάση της ετήσιες εκθέσεις του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος.

Το έτος 2008 η οικονομική δραστηριότητα χαρακτηρίστηκε από επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου της και υποχώρηση του μέσου ετήσιου ρυθμού αύξησης της απασχόλησης. Για τη Ναυτιλία ενώ τα έσοδα της ήταν όπως είδαμε αυξημένα σε σχέση με το 2007, ο ρυθμός αύξησης μειώθηκε ακολουθώντας την πορεία της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.

Η οικονομική πορεία, ως φυσικό επακόλουθο επηρέασε και την απασχόληση. Το εργατικό δυναμικό της χώρας παρουσίασε μείωση του μέσου ετήσιου ρυθμού ανόδου του σε σύγκριση με το 2007. Δυστυχώς, τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ δε μας επιτρέπουν την σύγκριση για το ρυθμό μεταβολής της απασχόλησης στη Ναυτιλία. Σε κάθε περίπτωση, διαπιστώνουμε ότι ο αριθμός των απασχολούμενων για το 2008 στη Ναυτιλία είναι ιδιαίτερα υψηλός καθώς το 2008 ήταν και το σημείο κορύφωσης στον ναυτιλιακό οικονομικό κύκλο.

Το εργατικό δυναμικό της χώρας που απασχολείται στον τριτογενή τομέα το 2008 είναι περίπου 3 εκατομμύρια εργαζόμενοι, με τη Ναυτιλία να αποτελεί το 1,2% αυτού του ποσού. Το ποσοστό φαίνεται μικρό καθώς βασίζεται σε υποεκτιμημένα στοιχεία και δεν υπολογίζει τις έμμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργεί η δραστηριότητά της, κάτι που θα εξεταστεί στα έμμεσα οφέλη της Ναυτιλίας.

Η πτωτική πορεία της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα συνεχίστηκε και το 2010, λαμβάνοντας πλέον τον χαρακτηρισμό της παρατεταμένης πτώσης. Ο μέσος αριθμός απασχολούμενων μειώθηκε κατά περίπου 3% σε σχέση με το 2009 και 6% σε σχέση με το 2008. Στη Ναυτιλία ο μέσος ετήσιος αριθμός απασχολούμενων για το 2010 ήταν 31.838 άτομα, παρουσιάζοντας σημαντική μείωση, οποία σχέση με το 2009 άγγιξε το 7%, ενώ σε σχέση με το 2008 το ποσοστό μείωσης αυξάνεται και διαμορφώνεται σε 11%. Η σημαντική αυτή μείωση οφείλεται κυρίως στην μείωση των εισπράξεων της Ναυτιλίας για το έτος 2010 η οποία σε σχέση με το 2008 ήταν περίπου 20%.

Το εργατικό δυναμικό της χώρας που απασχολείται στον τριτογενή τομέα το 2010 είναι περίπου 2,9 εκατομμύρια εργαζόμενοι, με τη Ναυτιλία να συνεχίζει αποτελεί το 1% αυτού του ποσού.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, το 2012 ο μέσος αριθμός των απασχολούμενων μειώθηκε σε σχέση με το 2011 κατά 353 χιλιάδες άτομα ή 8,5%. Το 2012 όπως και όλα τα προηγούμενα έτη από το 2009 και μετά, χαρακτηρίζονται από ισχυρή καθοδική τάση της απασχόλησης. Η ύφεση της οικονομίας έχει επιφέρει δραματικό κόστος στην ελληνική απασχόληση αφού μέσα σε 3 έτη, από το 2008 έως και το 2012, έχουν χαθεί περίπου 851 χιλιάδες θέσεις εργασίας, ποσό τεράστιο για τα μεγέθη εργατικού δυναμικού της χώρας μας. Το ενθαρρυντικό στοιχείο της έκθεσης είναι ότι ο μηνιαίος ρυθμός υποχώρησης της απασχόλησης μέσα στο 2012 είναι χαμηλότερος από εκείνο του 2011, γεγονός που μπορεί να υποδεικνύει προσπάθεια σταθεροποίησης της απασχόλησης.

Για τη Ναυτιλία, με βάση τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και συνδυάζοντας τον αριθμό εργαζόμενων στις πλωτές μεταφορές για το Α' τρίμηνο του 2011 με τον αριθμό των εργαζόμενων ναυτικών το 2012, παρατηρούμε ότι το 2011 ο ετήσιος ρυθμός μείωσης των απασχολούμενων στη Ναυτιλία είναι μικρότερος σε σχέση με άλλες χρονιές – φαίνεται και στο διάγραμμα 5 όπου η κλίση της γραμμής εξομαλύνεται κοντά στο 2011 – ενώ το 2012 η αύξηση της απασχόλησης των ναυτικών σε σχέση με το προηγούμενο έτος ίσως είναι εκείνη που προμηνύει αύξηση της απασχόλησης στη Ναυτιλία ή σταθεροποίησή της.

4.4 ΕΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζει και μία σειρά από συμπληρωματικούς προς τις υπηρεσίες της κλάδους. Έτσι, εάν η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ικανοποιούνταν από γραφεία τα οποία δεν δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια, η ζήτηση για υποστηρικτικές προς τη Ναυτιλία υπηρεσίες θα ήταν σημαντικά μειωμένη

Σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)⁸, οι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας των οποίων η απασχόληση επηρεάζεται έμμεσα από τις μεταβολές της απασχόλησης της Ναυτιλίας είναι με σειρά επιρροής: οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, οι συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες, το λιανικό εμπόριο, οι κατασκευές, τα μεταλλικά προϊόντα, ο χονδρικό εμπόριο, τα γεωργικά προϊόντα, οι χερσαίες μεταφορές, οι τράπεζες. Το κύριο κοινό χαρακτηριστικό όλων των παραπάνω κλάδων αγαθών και υπηρεσιών είναι ότι εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσεις.

Συγκεκριμένα, σήμερα στον Πειραιά, δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη Ναυτιλία:

- Οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο, έχουν αναγνωριστεί από το ελληνικό κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και σε λοιπές πόλεις της χώρας.
- Γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί με σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματα στον Πειραιά, παρέχοντας κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρίες.
- Ισχυροί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει Έλληνες πελάτες τους και είτε αυτόνομα είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες ελληνικές εταιρίες, παρέχουν τις υπηρεσίες τους στον τομέα εξεύρεσης μεθόδων βέλτιστης χρηματοδότησης και νομικής υπόστασης στις ναυτιλιακές εταιρίες.
- Εταιρίες ναυτασφαλίσεων και P&I Clubs έχουν εγκαταστήσει τα γραφεία τους στον Πειραιά και αναλαμβάνουν να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο του στόλου της ελληνόκτητη Ναυτιλίας.

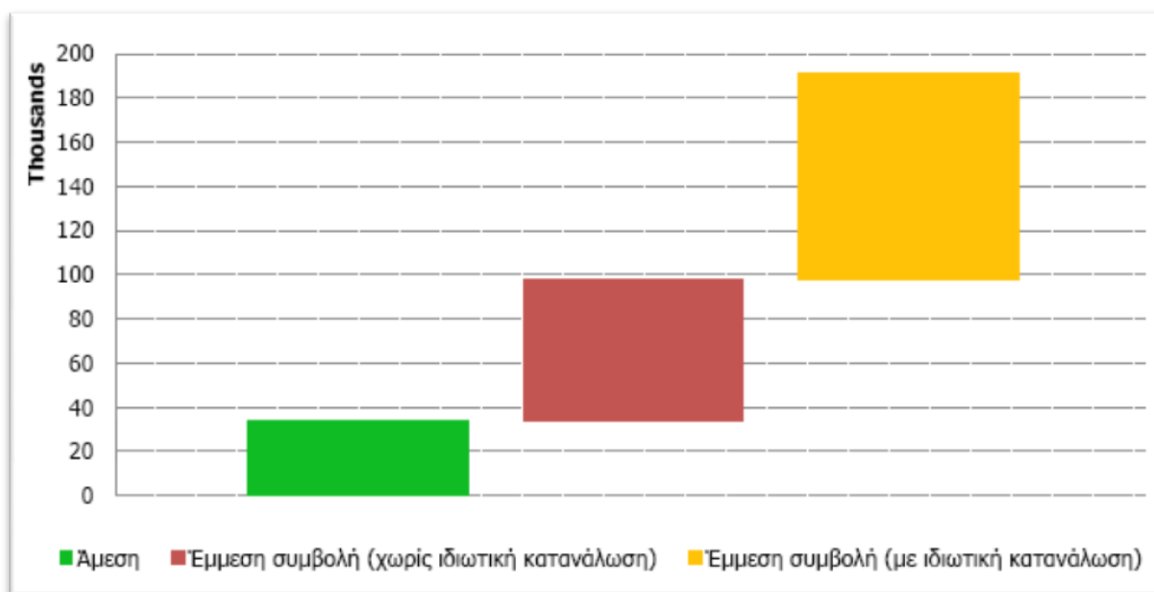
⁸ Ντάντσεβ, Σ., Ντεμιάν, Η. (2013) 'Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία', *IOBE*, σελ.44

- Εταιρίες παροχής σύγχρονων και αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και υπηρεσιών πληροφορικής, οι οποίες αναλαμβάνουν την διασύνδεση του Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των ελληνικών επιχειρήσεων στις διεθνείς αγορές
- Σημαντική είναι και οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση από παραναυτιλιακές δραστηριότητες όπως είναι οι ναυλωτές, τα ναυπηγεία, οι επισκευαστές πλοίων, οι εταιρίες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια και σίγουρα η τεράστια βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού.

Επιπλέον, μία πιθανή μείωση των μεγεθών της ελληνόκτητης ναυτιλίας, θα επέφερε μείωση της ζήτησης και των οικονομικών αποτελεσμάτων όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας εξαιτίας της απώλειας εισοδήματος των εργαζομένων οι οποίοι απασχολούνται κατά μήκος των κλάδων που σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό συνεπάγεται ότι τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου της ναυτιλίας, θα οδηγούσαν σε μείωση της ζήτησης τόσο σε κλάδους που συσχετίζονται έμμεσα με την ελληνόκτητη ναυτιλία (όπως για παράδειγμα οι συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες μεταφορών, οι υπηρεσίες μηχανικών και τεχνικών κ.ά.) όσο και στους λοιπούς κλάδους στους οποίους δαπανάται το εισόδημα των νοικοκυριών.

Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο της απασχόλησης, τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι υποεκτιμημένα. Στην πρόσφατη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών η συνολική επίδραση του κλάδου της Ναυτιλίας στην απασχόληση ξεπερνά τις 190 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Διάγραμμα 6: Άμεση και Έμμεση συμβολή Ναυτιλίας στην απασχόληση



Πηγή: Μοντέλο εισροών-εκροών IOBE 2013

Το διάγραμμα 6 παρουσιάζει την συνολική συνεισφορά του κλάδου της Ναυτιλίας στην απασχόληση της Ελλάδας. Γίνεται αντιληπτό ότι η άμεση απασχόληση αντιπροσωπεύει το μικρότερο τμήμα. Πιθανόν αυτό να συμβαίνει λόγω της υποεκτίμησης των στοιχείων όπως εξετάσαμε στο κεφάλαιο της απασχόλησης. Αν αναλογιστούμε την υποεκτίμηση αυτή, μπορούμε να κατανοήσουμε ότι τα μεγέθη συνολικής συνεισφοράς είναι ακόμα μεγαλύτερα από αυτά που παρουσιάζονται. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι η Ναυτιλία απασχολεί σημαντικό μέρος του εργατικού δυναμικού της χώρας.

Η μελέτη του IOBE αποτέλεσε θέμα συζήτησης στα Ποσειδώνια 2014, με τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να επισημαίνει το σημαντικό ρόλο της Ναυτιλίας στα μεγέθη απασχόλησης της χώρας και να προβλέπει αύξηση της απασχόλησης στις θαλάσσιες μεταφορές και νέες θέσεις εργασίας, εάν η πολιτεία στηρίζει ενεργά τον κλάδο και διασφαλίσει θεσμικό ανταγωνιστικό πλαίσιο για τον ελληνόκτητο στόλο και προσέλκυση εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

5.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Η οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, όπως διαπιστώθηκε στο προηγούμενο μέρος της παρούσας εργασίας, έχει επηρεάσει σημαντικά τον κλάδο της Ναυτιλίας. Οι προτάσεις που κυριαρχούν το τελευταίο διάστημα μιλούν για προσέλκυση όλων των δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών στην Ελλάδα, καθώς θεωρείται ότι με αυτό τον τρόπο δημιουργείται εγχώρια προστιθέμενη αξία αρκετών δισεκατομμυρίων ευρώ. Η προοπτική αυτή εξετάζεται ενδελεχώς τα τελευταία χρόνια από την πολιτική σκηνή και τους οικονομικούς αναλυτές της, προωθώντας την σημασία δημιουργίας ενός σταθερού περιβάλλοντος οικονομικής δραστηριοποίησης στην Ελλάδα και υποδεικνύοντας ότι πέρα από τα άμεσα οφέλη που παρουσιάζει η ελληνόκτητη ναυτιλία ως συμμετοχή στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και στην απασχόληση, δημιουργεί και αρκετά έμμεσα και επαγωγικά οφέλη τα οποία αξίζει να τονιστούν.

Αρχικά κρίνεται απαραίτητο για την συνοχή της εργασίας, να ορίσουμε την έννοια της προστιθέμενης αξίας. Ο οικονομικός όρος της προστιθέμενης αξίας αναφέρεται στην εκάστοτε οικονομική επιβάρυνση της αξίας ενός αγαθού ως πρώτη ύλη σε κάθε στάδιο της επεξεργασίας του μέχρι την τελική μορφή του που φθάνει έτοιμο στην κατανάλωση. Η τελική μορφή ενός αγαθού πριν την κατανάλωση, έχει περάσει από διάφορες διαδικασίες η κάθε μία από τις οποίες προσθέτει κάποια αξία στην διαμόρφωσή του. Αυτή είναι και η προστιθέμενη αξία ενός τελικού αγαθού και εκφράζεται σε νομισματικές μονάδες. Ουσιαστικά, πρόκειται κάθε φορά για διαφορά νεότερης αξίας με προγενέστερη στη γραμμή παραγωγής μεταποίησης, εκ της συμβολής της εργασίας, του κεφαλαίου και της επιχειρηματικότητας. Έτσι οι αμοιβές που δίδονται εν προκειμένω, τόσο στην εργασία (μισθός - αμοιβές), όσο και στο κεφάλαιο (τόκοι, ενοίκια), επί της συμβολής αυτών στην παραγωγή μιας επιχείρησης, αποτελούν την προστιθέμενη αξία. Στην οικονομική θεωρία και πράξη, η ομαδοποίηση των πωλήσεων όλων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μίας κοινωνίας οδηγεί στην εξουδετέρωση των μεταξύ τους ενδιάμεσων συναλλαγών διότι όπως προκύπτει, η αξία της πώλησης των τελικών προϊόντων της παραγωγής και η επένδυση σε αυτά είναι ίση με την προστιθέμενη αξία της ομαδοποιημένης αγοράς. Το τελικό συμπέρασμα της

οικονομικής θεωρίας της έννοιας της προστιθέμενης αξίας είναι ότι αποτελεί την ουσιαστική αξία του Ακαθάριστου Εθνικού ή Εγχώριου Προϊόντος στο ευρύτερο σύνολο της οικονομίας.

Οι παραπάνω επεξηγήσεις της προστιθέμενης αξίας αναφέρονται κυρίως στην παραγωγή προϊόντων καθώς τα επεξηγηματικά όρια είναι πιο ξεκάθαρα για κάθε στάδιο παραγωγής. Σε κάθε περίπτωση όμως, η έννοια της προστιθέμενης αξίας ισχύει και για την παροχή υπηρεσιών ακόμα και αν η παραγωγή υπηρεσιών δεν διαθέτει σαφή όρια και κανόνες.

Αν επιθυμούμε να είμαστε πιο συνοπτικοί, η προστιθέμενη αξία θα μπορούσε να εκφραστεί ως η αύξηση της αξίας των αγαθών και υπηρεσιών που προκύπτει από την διαδικασία της παραγωγής. Υπολογίζεται αφαιρώντας από την αξία του προϊόντος ή της υπηρεσίας το κόστος των εισροών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή του τελικού προϊόντος ή υπηρεσίας.

$$\text{Προστιθέμενη Αξία} = \text{Τελική Αξία} - \text{Κόστος Πόρων Παραγωγής}$$

5.2 Η ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2011

Το ανοιχτό υπόδειγμα εισροών-εκροών βασίζεται στον Πίνακα ή Μήτρα Συναλλαγών. Ο πίνακας αυτός, ουσιαστικά είναι ένα σύστημα λογιστικής διπλής εισόδου, το οποίο δείχνει πώς η παραγωγή (εκροή) ενός κλάδου αναλύεται σε αγορά (εισροή) κάποιων άλλων κλάδων σε μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η μέτρηση των διακλαδικών ροών πραγματοποιείται σε νομισματικές μονάδες. Ο αριθμός των κλάδων που καταγράφεται στον πίνακα διακλαδικών συναλλαγών εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των στατιστικών δεδομένων.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι το υπόδειγμα εισροών-εκροών Leontief αναπτύχθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1930, από τον καθηγητή Wassily Leontief. Αποτελεί ένα σύστημα ανάλυσης της αλληλεξάρτησης των οικονομικών κλάδων που ονομάστηκε ανάλυση εισροών-εκροών. Για αυτή την ανάλυση, ο Leontief τιμήθηκε το 1973 με Βραβείο Νόμπελ στην Οικονομική Επιστήμη. Το υπόδειγμα του Leontief μπορεί να θεωρηθεί ένα κατάλληλα απλοποιημένο σύστημα γενικής ισορροπίας που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί για εμπειρική διερεύνηση οικονομικών προβλημάτων.

Σήμερα συντάσσονται πίνακες εισροών-εκροών σε όλες σχεδόν τις χώρες. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι πίνακες αυτοί συγκροτούνται από όλα τα κράτη μέλη και δημοσιεύονται σε τακτά χρονικά διαστήματα στα έντυπα της Eurostat. Στην Ελλάδα, καταρτίζονται από τη Στατιστική Υπηρεσία στο τμήμα των Εθνικών Λογαριασμών. Το υπόδειγμα Leontief μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εξέταση της οικονομικής δομής, για την αξιολόγηση σεναρίων οικονομικής ανάπτυξης, για τον καθορισμό των επιδράσεων διάφορων μέτρων οικονομικής πολιτικής αλλά και για προβλέψεις πορείας ενός κλάδου, τόσο σε μακροοικονομικό όσο και σε μικροοικονομικό επίπεδο. Τα τελευταία χρόνια η χρήση του υποδείγματος έχει επεκταθεί περαιτέρω στη διερεύνηση ορισμένων θεμάτων, όπως η κατάρτιση περιφερειακών ή ενεργειακών πινάκων, πινάκων που αφορούν την περιβαλλοντική ρύπανση και πινάκων κοινωνικής λογιστικής κυρίως για θέματα απασχόλησης.

Για την αναζήτηση των στατιστικών στοιχείων της Ναυτιλίας, η παρούσα μελέτη κινείται σύμφωνα με την Eurostat καθώς και την παραδοχή του IOBE που χρησιμοποιεί

στις μελέτες του. Έτσι, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο κλάδος της ναυτιλίας ταξινομείται στις δραστηριότητες του κλάδου H50.2 «Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων» (H50.2 - Sea and coastal freight water transport).⁹ Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζεται στην παρούσα μελέτη είναι τα περιορισμένα στοιχεία σε αυτό το επίπεδο ανάλυσης. Οπότε, τα στοιχεία που επιλέχθηκαν προς μελέτη είναι τα σωρευτικά στοιχεία των Πλωτών Μεταφορών (Water Transport) δηλαδή ο κλάδος H50 στην λίστα των κωδικών NACE της Eurostat. Με δεδομένο πως οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων είναι εξαιρετικά περιορισμένες δεχόμαστε πως το σύνολο των στοιχείων του κλάδου των Υδάτινων μεταφορών, αφορά εξ' ολοκλήρου τις Θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες και θα αναφερόμαστε στη συνέχεια της μελέτης

Στο παρόν κομμάτι της εργασίας, γίνεται προσπάθεια παρουσίασης της προστιθέμενης αξίας που προσφέρει η Ναυτιλία στην οικονομική δραστηριότητα της Ελλάδας για την χρονική περίοδο 2006 - 2011.

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα 8 έχουν ληφθεί από τους πίνακες εισροών - εκροών της Eurostat (Input – Output tables) οι οποίοι συγκροτούνται από όλα τα κράτη-μέλη της Ευρώπης και δημοσιεύονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας στον κάθετο άξονα θα κρατήσουμε μόνο τα ετήσια στοιχεία από τον κλάδο της Ναυτιλίας που στους πίνακες της Eurostat ονομάζεται Water Transport με κωδικό NACE H50 και νούμερο 32 και για την ευκολία μελέτης θα κρατήσουμε τις σημαντικότερες σειρές από την οριζόντια κατηγοριοποίηση των πωλητών. Τα ποσά του πίνακα 7 παρουσιάζονται σε τρέχουσες τιμές του εκάστοτε έτους και αναφέρονται σε χιλιάδες ευρώ.

⁹ EUROPA, (2010) 'List of NACE Codes', http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/index/nace_all.html

Πίνακας 8: Πίνακας Εισροών – Εκροών προστιθέμενης αξίας

No	Code	INDUSTRIES (NACE Rev2) PRODUCTS (CPA*64)	Water transport Year 2006 H50 32	Water transport Year 2007 H50 32	Water transport Year 2008 H50 32	Water transport Year 2009 H50 32	Water transport Year 2010 H50 32	Water transport Year 2011 H50 32
5	CPA_C10-C12	Food products, beverages and tobacco products	372	427	424	360	405	355
10	CPA_C19	Coke and refined petroleum products	1 529	1 985	1 988	1 676	1 527	1 510
23	CPA_C33	Repair and installation services of machinery and equipment	48	58	44	8	16	9
24	CPA_D35	Electricity, gas, steam and air-conditioning	122	122	108	83	91	83
27	CPA_F	Constructions and construction works	50	82	77	62	44	34
34	CPA_H52	Warehousing and support services for transportation	3 771	4 132	4 880	3 393	4 258	3 481
36	CPA_I	Accommodation and food services	68	80	103	57	80	69
39	CPA_J61	Telecommunications services	27	33	37	28	34	33
42	CPA_K65	Insurance, reinsurance and pension funding services, except compulsory social security	85	120	135	65	102	90
44	CPA_L68B	Real estate services (excluding imputed rent)	70	136	227	150	141	140
46	CPA_M69_M70	Legal and accounting services; services of head offices; management consulting services	185	195	214	258	169	144
47	CPA_M71	Architectural and engineering services; technical testing and analysis services	209	315	236	332	425	404
50	CPA_M74_M75	Other professional, scientific and technical services; veterinary services	269	318	243	224	215	193
53	CPA_N79	Travel agency, tour operator and other reservation services and related services	148	157	142	125	157	137
54	CPA_N80-N82	Security and investigation services; services to buildings and landscape; office administrative, office support and other business support services	116	142	179	134	166	209
66	CPA_TOTAL	Total	7 577	8 945	10 063	7 523	8 418	7 380
70	P2PP	Total intermediate consumption/final use at purchasers' prices	7 577	8 945	10 063	7 523	8 418	7 380
71	D1	Compensation of employees ⁵⁾	635	835	918	963	968	760
72	D11	Wages and salaries ⁴⁾⁵⁾	560	745	817	870	867	685
74	K1	Consumption of fixed capital ⁵⁾	1 600	1 773	2 181	2 384	2 605	2 847
75	B2N_B3N	Operating surplus, net ⁵⁾	5 109	5 987	6 412	3 195	3 881	3 038
76	B2G_B3G	Operating surplus, gross ⁵⁾	6 709	7 759	8 594	5 579	6 486	5 885
78	B1G	Value added at basic prices	7 344	8 594	9 512	6 542	7 454	6 645
79	P1	Output at basic prices	14 921	17 539	19 575	14 065	15 872	14 025

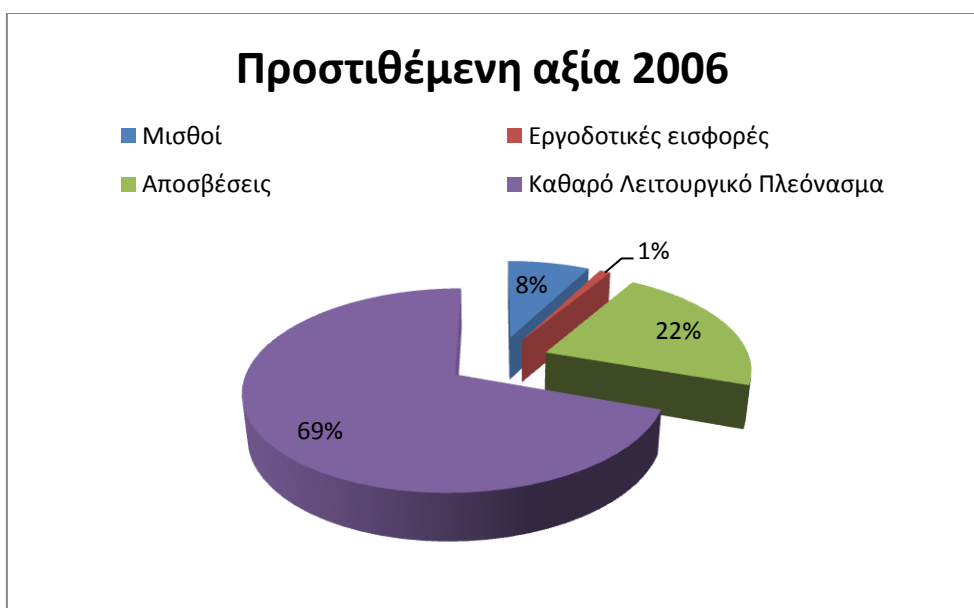
Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece – Ποσά σε χιλιάδες ευρώ

Εξετάζοντας τον πίνακα εισροών-εκροών για το έτος 2006, παρατηρούμε ότι η αξία παραγωγής του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών ανήλθε στα 14,6 δισεκατομμύρια ευρώ από τα οποία τα 7,5 δισεκατομμύρια ευρώ αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας. Η υψηλότερη ανάλωση έγινε στον κλάδο της αποθήκευσης και των υποστηρικτικών υπηρεσιών μεταφοράς ενώ στη δεύτερη θέση είναι ο κλάδος των πετρελαιοχημικών προϊόντων με κατανάλωση 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου.

Αφαιρώντας από την αξία παραγωγής του κλάδου το ποσό που αναλώθηκε σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας λαμβάνουμε την προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας, η οποία για το έτος 2006 ανέρχεται στα 7,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι για το συγκεκριμένο έτος η παραγωγή του κλάδου διαχωρίζεται ισομερώς ανάμεσα στην ανάλωση από άλλους κλάδους και την προστιθέμενη αξία.

Σύμφωνα με τους ετήσιους πίνακες της Eurostat, από την προστιθέμενη αξία του έτους 2006, τα 560 εκατομμύρια ευρώ διατέθηκαν για μισθούς, 75 εκατομμύρια ευρώ σε εργοδοτικές εισφορές, 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ σε αποσβέσεις, ενώ 5,1 δισεκατομμύρια ευρώ αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη. Η διάταξη της προστιθέμενης αξίας της Ναυτιλίας για το έτος 2006 παρουσιάζεται στο διάγραμμα 7.

Διάγραμμα 7: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2006

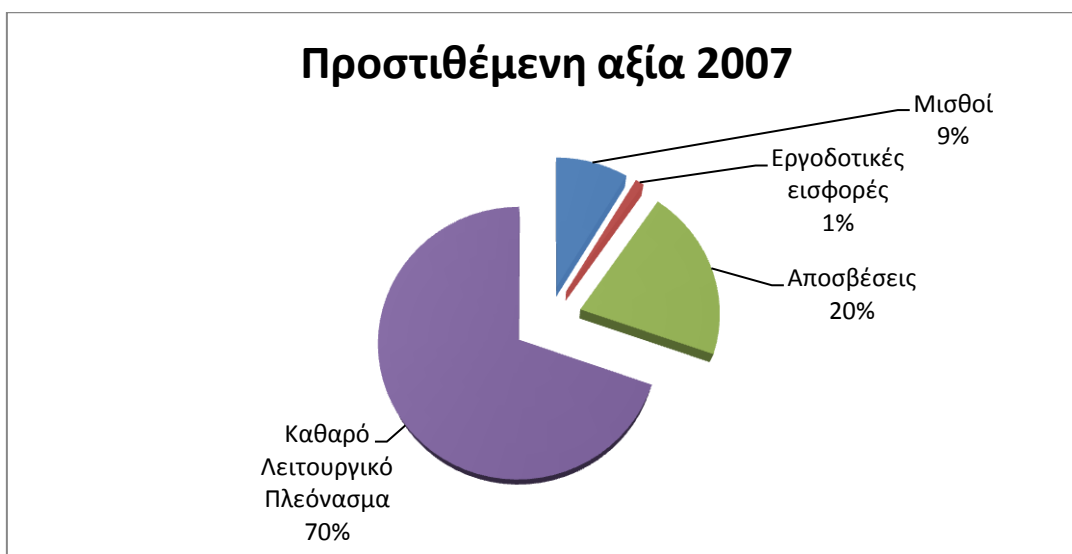


Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Το επόμενο έτος, το 2007, η Ναυτιλία παρουσίασε συνολική αξία παραγωγής 17,5 δισεκατομμύρια ευρώ σε τρέχουσες ετήσιες τιμές, εμφανώς βελτιωμένες σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Από το σύνολο των 17, 5 δισεκατομμυρίων ευρώ, τα €8,9 δισεκατομμύρια καταναλώθηκαν σε υπηρεσίες ή προϊόντα λοιπών κλάδων της ελληνικής οικονομίας, ποσό ιδιαίτερα σημαντικό και ενδεικτικό της έμμεσης συμβολής της Ναυτιλίας. Οι κλάδοι που παρουσίασαν πάλι την μεγαλύτερη πώληση των υπηρεσιών/προϊόντων τους προς τη Ναυτιλία ήταν οι υπηρεσίες αποθήκευσης και υποστήριξης μεταφορικών υπηρεσιών με €4,8 δισεκατομμύρια και η αγορά προϊόντων πετρελαίου με 1,9 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι δύο αυτοί κλάδοι της οικονομίας είναι προφανώς άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη λειτουργία των υπηρεσιών του ναυτιλιακού κλάδου.

Η προστιθέμενη αξία για το έτος 2007 ανήλθε σε €8,5 δισεκατομμύρια, ενισχυμένη περισσότερο από 1 δισεκατομμύριο ευρώ σε σχέση με το 2006. Από αυτά τα €8,5 δισεκατομμύρια, τα €5,9 ήταν το καθαρό λειτουργικό πλεόνασμα του έτους, τα €1,7 χρησιμοποιήθηκαν σε αποσβέσεις, 745 εκατομμύρια ευρώ δόθηκαν σε μισθούς και €90 εκατομμύρια σε εργοδοτικές εισφορές. Όλα τα ποσά παρουσιάζονται διαγραμματικά παρακάτω.

Διάγραμμα 8: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2007



Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Το 2008, που όπως έχει αποδειχτεί και στο προηγούμενο μέρος της παρούσας εργασίας, αποτέλεσε το έτος κορύφωσης του ναυτιλιακού οικονομικού κύκλου. Όπως ήταν αναμενόμενο, η συνολική αξία παραγωγής της Ναυτιλίας ξεπέρασε τα δύο προηγούμενα έτη και έφτασε τα 19,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Από αυτά, το ποσό ρεκόρ των €10 δισεκατομμυρίων αναλώθηκαν σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (4% του ετήσιου ΑΕΠ) συμβάλλοντας ενεργά και στηρίζοντας λοιπές δραστηριότητες. Και αυτή τη χρονιά, ο κλάδος των πετρελαϊκών προϊόντων εισέπραξε από τη Ναυτιλία 1,9 δισεκατομμύρια ευρώ και ο κλάδος της αποθήκευσης και υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τις μεταφορές, περίπου €4,8 δισεκατομμύρια.

Το 2008, η προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας ήταν 9,5 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή περίπου €1 δισεκατομμύριο πιο αυξημένη σε σχέση με το έτος 2007. Στο διάγραμμα 9 παρουσιάζεται η κατανομή της σε ποσοστά. Σε αριθμητικά ποσά, όπως αναφέρουν οι ετήσιοι πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat, είναι 817 εκατομμύρια ευρώ σε μισθούς, €101 εκατομμύρια σε εργοδοτικές εισφορές, €2,1 δισεκατομμύρια αποσβέσεις και €6,4 δισεκατομμύρια καθαρό λειτουργικό πλεόνασμα κλάδου, υψηλότερο από όλες τις προηγούμενες αλλά και τις επόμενες υπό εξέταση χρονιές.

Διάγραμμα 9: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2008



Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Η στήλη του πίνακα εισροών-εκροών για το 2009, χαρακτηρίζεται σε πρώτο βαθμό από την μείωση του ποσού της ετήσιας συνολικής παραγωγής της Ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, το ποσό ανέρχεται στα 14 δισεκατομμύρια ευρώ και παρουσιάζει μείωση της τάξης του 30% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Όπως έχει εξεταστεί και στο προηγούμενο μέρος της εργασίας το έτος 2009 είναι εκείνο της αρχής της οικονομικής κρίσης, όπου πραγματοποιείται η πτώση και ξεκινάει η περίοδος της ύφεσης για τη Ναυτιλία. Στους λοιπούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας η Ναυτιλία αναλώνει περίπου 7,5 δισεκατομμύρια ευρώ ποσό που πέφτει οριακά πιο κάτω από τα επίπεδα του 2006. Και αυτή τη χρονιά οι κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο από τη δραστηριότητα της Ναυτιλίας είναι των πετρελαϊκών προϊόντων και των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές υπηρεσιών.

Η προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας για το 2009 είναι 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ, μειωμένη κατά €3 δισεκατομμύρια σε σχέση με το 2008. Η μεγάλη αυτή διαφορά παρουσιάζεται και στα υπόλοιπα ποσά. Από τα €6,5 δισεκατομμύρια, τα €2,3 αφορούν αποσβέσεις οι οποίες έμειναν στα ίδια επίπεδα με το 2008, 870 εκατομμύρια ευρώ ήταν οι μισθοί οριακά αυξημένοι σε σχέση με το προηγούμενο έτος, €93 εκατομμύρια οι εργοδοτικές εισφορές και μειωμένο κατά περίπου 50% παρουσιάστηκε το καθαρό λειτουργικό πλεόνασμα φτάνοντας τα 3,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 10, το λειτουργικό πλεόνασμα του 2009 αποτελεί το 49% της προστιθέμενης αξίας.

Διάγραμμα 10: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2009



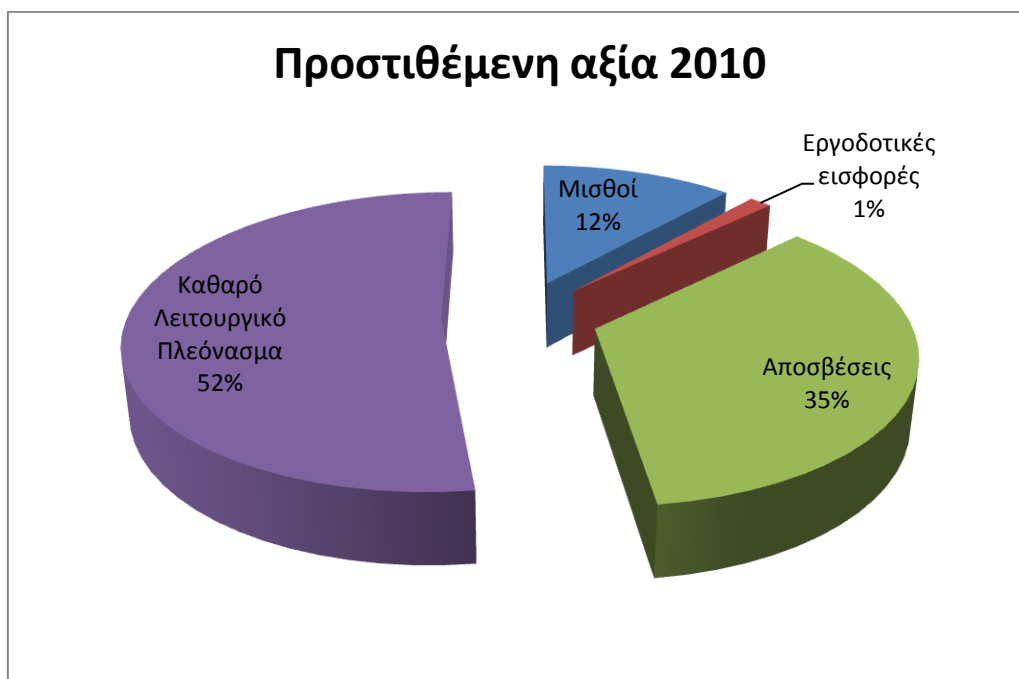
Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Συνεχίζοντας την παρουσίαση του πίνακα εισροών-εκροών για τη Ναυτιλία, στο δεύτερο έτος της ύφεσης της οικονομικής δραστηριότητας, δηλαδή το 2010, παρατηρούμε μία οριακή αύξηση της συνολικής παραγωγής, η οποία διαμορφώνεται στο ποσό των 15,8 δισεκατομμυρίων ευρώ. Από τα €15,8 δισεκατομμύρια, τα €8,4 αναλώθηκαν από λοιπούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η δαπάνη αυτή αν και αυξημένη σε σχέση με το 2009, παρουσιάζει μείωση στα ποσά των δύο επιμέρους κύριων κλάδων κατανάλωσης, τα οποία διαμορφώνονται σε €1,6 δισεκατομμύρια για πετρελαϊκά προϊόντα και €3,3 δισεκατομμύρια για υποστηρικτικές υπηρεσίες και αποθήκευση και τα οποία είναι γενικά τα μικρότερα των τελευταίων ετών.

Η προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας για το 2010 αγγίζει τα επίπεδα του 2006 και διαμορφώνεται στα 7,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι αυξημένη κατά ένα €1 δισεκατομμύριο σε σχέση με το 2009 αλλά το γεγονός ότι έφτασε τα επίπεδα του 2006 σηματοδοτεί την περίοδο της ύφεσης.

Η κατανομή της προστιθέμενης αξίας για το 2010, κινείται στα επίπεδα του προηγούμενου έτους, με το ποσό για τις αποσβέσεις να είναι οριακά αυξημένο σε σχέση με το 2009, όπως επίσης και το λειτουργικό πλεόνασμα.

Διάγραμμα 11: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2010

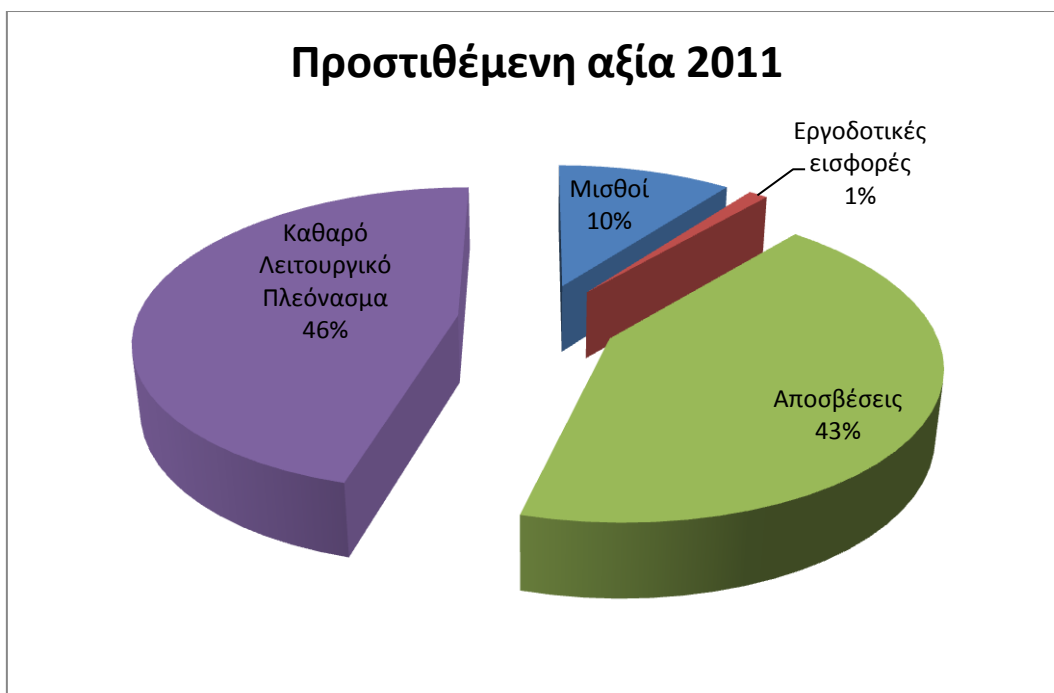


Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Το έτος 2011, είναι το τελευταίο έτος για το οποίο διαθέτουμε στοιχεία εισροών εκροών για την ελληνική οικονομική δραστηριότητα. Από τα στοιχεία για τον κλάδο της Ναυτιλίας, διεξάγεται το συμπέρασμα ότι η ύφεση του κλάδου συνεχίστηκε. Το ποσό της συνολικής παραγωγής μειώθηκε σε σχέση με το 2010 κατά περίπου 1,8 δισεκατομμύρια ευρώ αγγίζοντας τα επίπεδα του 2009. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκε σε €14 δισεκατομμύρια, από τα οποία τα €7,3 αναλώθηκαν για υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Τα υψηλότερα ποσά αναλώθηκαν στον κλάδο των πετρελαϊκών προϊόντων (€1,5 δισεκατομμύρια) και στον κλάδο των υποστηρικτικών ως προς τις μεταφορές υπηρεσιών (€3,4 δισεκατομμύρια). Σε γενικές γραμμές τα ποσά προς τους άλλους κλάδους της οικονομίας παρουσιάζουν παρόμοια εικόνα με εκείνα του έτους 2009.

Η προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας για το 2011, διαμορφώθηκε σε 6,6 δισεκατομμύρια ευρώ και είναι οριακά αυξημένη σε σχέση με το πρώτο έτος της ύφεσης, το 2009. Η κατανομή της προστιθέμενης αξίας του 2011, προσομοιάζει αρκετά σε εκείνη του 2009, με τη διαφορά ότι έχει αυξηθεί το ποσό των αποσβέσεων το οποίο είναι το υψηλότερο της περιόδου που εξετάζουμε και φτάνει τα 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ.

Διάγραμμα 12: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2011



Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

6.1 Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Σε όλες τις σύγχρονες χώρες η οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων φορολογείται. Η θεωρία της δημόσιας οικονομικής αναφέρει ότι η δραστηριότητα των εταιριών θα πρέπει να φορολογείται παρόλο που οι εταιρίες δεν είναι πραγματικά πρόσωπα. Βασικοί λόγοι της φορολογίας των επιχειρήσεων και οι οποίοι εξετάζονται από την βιβλιογραφία, είναι η απολαβή ορισμένων ειδικών προνομίων από την κοινωνία και οι μέθοδοι απόκρυψης και μείωσης των φορολογικών υποχρεώσεων των φυσικών προσώπων που μετέχουν στην εταιρία εάν παρουσιάσουν τα εισοδήματά τους ως εισοδήματα της εταιρίας. Είναι βέβαιο ότι αν το εισόδημα μίας εταιρείας είναι αφορολόγητο, δημιουργούνται ευκαιρίες για την φοροαποφυγή του φόρου προσωπικού εισοδήματος.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη του φορολογικού συστήματος που διέπει τη Ναυτιλία στην Ελλάδα καθώς τα φορολογικά έσοδα ενός τόσο ανεπτυγμένου κλάδου αποτελούν ισχυρή συμβολή στην ελληνική οικονομία, παράλληλα όμως η μέθοδος φορολόγησης θα πρέπει να είναι ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο για να ευνοεί την ανάπτυξη του κλάδου και να διευκολύνει την εγχώρια δραστηριοποίηση της Ναυτιλίας διεκδικώντας εταιρίες από τον ευρωπαϊκό και διεθνή ανταγωνισμό. Μελετώντας τις ετήσιες εκθέσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και την ναυτιλιακή αρθρογραφία, διαπιστώνεται ότι διαχρονικό αίτημα των εκπροσώπων της Ένωσης από την ελληνική πολιτεία είναι η διατήρηση της σταθερότητας του φορολογικού και επιχειρησιακού πλαισίου λειτουργίας της Ναυτιλίας.

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστεί το ελληνικό φορολογικό πλαίσιο των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, θέλοντας να κατανοηθεί το ύψος των εσόδων που η ναυτιλιακή φορολογία αποδίδει στα κρατικά ταμεία ενώ στη συνέχεια θα αναφερθούν οι τελευταίες εξελίξεις στην φορολογία της Ναυτιλίας και οι προβληματισμοί που προκύπτουν από αυτή.

Το κύριο καθεστώς φορολόγησης που απαντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία στην Ευρώπη, επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της

χωρητικότητάς του (tonnage tax). Δύο βασικές μορφές tonnage tax απαντώνται οι οποίες παρουσιάζουν διαφορές κυρίως ως προς τις απαιτήσεις του κάθε συστήματος φορολόγησης και είναι το Ελληνικό και το Ολλανδικό σύστημα φορολόγησης.

Η βασική μεθοδολογία που ακολουθείται είναι ότι στο ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του ενώ στο ολλανδικό tonnage tax, υπολογίζεται ένα τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.

Στο ελληνικό μοντέλο ναυτιλιακής φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων, θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο ο οποίος ρυθμίζεται με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου, ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από φορολόγηση. Με την ισχύ της επιβολής του tonnage tax, τα ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Επίσης, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της ΕΕ. Η μεταχείριση αυτή θεωρείται αρκετά ευνοϊκή και έχει κατά καιρούς προκαλέσει πλήθος αντιδράσεων ειδικά την περίοδο της οικονομικής κρίσης. Παρόλα αυτά παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται και σε όλα τα κράτη με ανεπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και ειδικά σε ευρωπαϊκά κράτη, καθώς όπως έχει τονιστεί, η φύση της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι διεθνής, το μεταφορικό της έργο τελείται σε διεθνή ύδατα και τα γραφεία διαχείρισης μπορούν εύκολα να επιλέξουν την εγκατάσταση σε κράτη τα οποία διαθέτουν ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς. Εξαιτίας του ανταγωνισμού μεταξύ των

κρατών, η φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων είναι το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης με ελάχιστες διαφοροποιήσεις ανάμεσα στις κατά παράδοση ναυτιλιακές ευρωπαϊκές χώρες, εξαντλώντας τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απέναντι στα κράτη νηολόγησης ή εγκατάστασης.

Και ενώ οι ελληνικές φορολογικές ρυθμίσεις για τη Ναυτιλία μπορεί να είναι ευνοϊκές, τα φορολογικά έσοδα του κράτους από την συγκεκριμένη δραστηριότητα είναι υψηλά. Συγκεκριμένα το 2009, η άμεση επίδραση των φόρων της Ναυτιλίας απέφερε στα κρατικά ταμεία 559 εκατομμύρια ευρώ.

Στον πίνακα 9 παρουσιάζονται οι συντελεστές φορολόγησης του ελληνικού tonnage tax οι οποίοι προέρχονται από το έντυπο φορολογικής δήλωσης του έτους 2012 της Εφορίας πλοίων.

Πίνακας 9: Συντελεστές φορολόγησης ελληνικού tonnage tax

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστής	Ηλικία πλοίου σε έτη	Δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.
100-10.000	1,2	0-4	0,382
10.001-20.000	1,1	5-9	0,684
20.001-40.000	1	10-19	0,67
40.001-80.000	0,45	20-29	0,634
80.001 και άνω	0,2	30 και άνω	0,49

Πηγή: IOBE

Εφαρμόζοντας τον πίνακα 9 για το παράδειγμα φορολόγησης ενός πλοίου 5 ετών με χωρητικότητα 30.000dwt στο ελληνικό σύστημα φόρου έχουμε:

Η φορολογητέα χωρητικότητα του πλοίου υπολογίζεται σε:

$$10.000\text{dwt} * 1,2 + 20.000\text{dwt} * 1,1 = 34.000\text{dwt}$$

Ανατρέχοντας στον συντελεστή με βάση την ηλικία του πλοίου λαμβάνουμε το φόρο που πρέπει να πληρωθεί στη σημαία εγγραφής:

$$34.000 * 0,684 = 23.256\$ \text{ ή } 18.690\text{€}$$

Στο ολλανδικό σύστημα φορολόγησης, προσδιορίζεται ένα θεωρητικό τεκμαρτό κέρδος που αναμένεται να έχει το πλοίο ανά ημέρα λειτουργίας.

6.2 ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ανατρέχοντας και στο πρώτο μέρος του παρόντος κεφαλαίου, στην Ελλάδα ο φορολογικός συντελεστής διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα και η Ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας κυρίως λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών για προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Όπως παρουσιάστηκε παραπάνω και ίσχυε για πολλές δεκαετίες, με το άρθρο 26 του Ν.27/1975, απαλλάσσονταν από κάθε τέλος, φόρο ή εισφορά οι αλλοδαπές εταιρείες πλοιοκτήτριες πλοίου υπό ξένη σημαία, όταν το πλοίο τελούσε υπό την εκμετάλλευση ή την διαχείριση εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/1975. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο στόχο είχε την προσέλκυση αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών να εγκαταστήσουν γραφεία στην Ελλάδα ή να αναθέσουν ως κάποιο ελληνικό κέντρο διαχείρισης των παγκόσμιων δραστηριοτήτων τους ή να αναθέσουν την διαχείριση των πλοίων τους σε ελληνικές επιχειρήσεις.

Από την αρχή του 2013 και με το άρθρο 24 του Ν. 4110/2013, τροποποιήθηκε το άρθρο 26 του Ν.27/1975 και επιβλήθηκε φόρος και στα πλοία με ξένη σημαία κατ' αναλογία αυτών με Ελληνική. Δηλαδή έχει μεταβληθεί το φορολογικό πλαίσιο και επιβάλλεται ο φόρος χωρητικότητας στους πλοιοκτήτες πλοίων με ξένη σημαία, η διαχείριση των οποίων γίνεται από γραφεία τα οποία δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια. Ο φόρος υπολογίζεται και καταβάλλεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές, και κλιμάκια που ισχύουν για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το έτος 2012 και βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, ενώ υπόχρεη για την καταβολή του φόρου είναι και η εγκατεστημένη στην Ελλάδα διαχειρίστρια εταιρεία. Από το ποσό του φόρου εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε στην χώρα του εξωτερικού και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα. Με την φορολογική αυτή εφαρμογή εξαντλείται κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής πλοιοκτήτριας εταιρείας έναντι οποιοδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης για το εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του εν λόγω πλοίου, ενώ η ίδια απαλλαγή ισχύει και

για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών μέχρι φυσικού προσώπου για διανεμηθέντα κέρδη ή μερίσματα. Επιπλέον, έχει προβλεφθεί απαλλαγή από κάθε φόρο της μεταβίβασης από οποιαδήποτε αιτία των μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών υπό ελληνική ή ξένη σημαία καθώς και εταιρειών Holding που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα μετοχές ή μερίδια στις ανωτέρω πλοιοκτήτριες εταιρείες. Τέλος, για τις ημεδαπές ναυτικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία προβλέπεται απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος ή εισφορά για τα διανεμηθέντα κέρδη ή μερίσματα.

Πρόσφατη φορολογική εξέλιξη αποτελεί και η οικονομική παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης της χώρας. Συγκεκριμένα, με βάση το άρθρο 14 του Ν.4223/2013, (γνωστός και ως νόμος για την επιβολή του Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων), καθορίστηκε για την τριετία 2014-2015-2016, ετήσια παροχή από τους πλοιοκτήτες ή τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, καθώς και από τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

Ο φόρος υπολογίζεται στο διπλάσιο του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη φορολογική περίοδο (σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 27/1975) και μάλιστα χωρίς να αφαιρούνται οι υπό του νόμου τυχόν προβλεπόμενες μειώσεις ή εκπτώσεις λόγω αργίας του πλοίου ή λόγω δρομολόγησής του σε τακτικές γραμμές. Εκπίπτει όμως, ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα όπως ισχύει και στην παραπάνω φορολογική υποχρέωση.

Όλες οι τελευταίες φορολογικές εξελίξεις, όπως είναι φυσικό έχουν προκαλέσει πλήθος αντιδράσεων στο ναυτιλιακό κύκλο καθώς είναι πολλοί εκείνοι που χαρακτηρίζουν την θεσμοθέτηση φόρου στη ναυτιλία έξω από το συνταγματικώς καθοριζόμενο πλαίσιο και προμηνύουν αρνητικές εξελίξεις στο ναυτιλιακό τομέα της χώρας καθώς θεωρείται ότι υπονομεύεται η φορολογική σταθερότητα που γνώρισε η ναυτιλιακή δραστηριότητα τα τελευταία 40 χρόνια.

Είναι γεγονός ότι πριν την υποχρεωτική επιβολή του διπλασιασμού του φόρου χωρητικότητας των πλοίων με το νόμο ακινήτων, υπήρχε υπογεγραμμένη συμφωνία μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της κυβέρνησης για εθελοντική εισφορά της ελληνικής πλοιοκτησίας και διαχείρισης στα δημόσια έσοδα της χώρας. Μάλιστα σύμφωνα με τα με τα στοιχεία του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετείχαν στην συμφωνία αυτή έφτασε το 90%. Για τη διαδικασία οικειοθελούς προσφοράς Η τελευταία όμως διάταξη αιφνιδίασε τον εφοπλιστικό κόσμο προκαλώντας αβεβαιότητα για την δραστηριότητά τους στην Ελλάδα και εγείροντας ανησυχίες για ενδεχόμενες αποχωρήσεις ξένων εταιριών.

Οι εξελίξεις στο φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας αναμένεται να απασχολήσουν μέσα στα επόμενα έτη και σίγουρα μέσα στην επόμενη τριετία της παροχής του διπλάσιου φόρου των ναυτιλιακών εταιριών. Το ρίσκο μιας απότομης αλλαγής του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χωρίς προσεκτική μελέτη των αντίστοιχων καθεστώτων σε ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα, ενέχει πάντοτε το ρίσκο να οδηγήσει σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, των θέσεων εργασίας, ακόμα και σε μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων, ως αποτέλεσμα μετανάστευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Αναμένονται τα ετήσια αποτελέσματα του έτους 2014 τα οποία θα είναι εκείνα που θα παρουσιάσουν την πρώτη εικόνα της απόδοσης ή μη αυτού του μέτρου και από το 2015 θα είμαστε σε θέση να κρίνουμε πιθανές απώλειες και αποχωρήσεις που πιθανό να συμβούν. Το τέλος της τριετίας, το 2017, θα είναι το έτος που θα μπορεί να διεξαχθεί αποτέλεσμα σχετικά με το εάν το παραπάνω μέτρο είχε θετική ή αρνητική έκφραση στην οικονομία της χώρας.

Πάντως σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της ελληνικής κυβέρνησης, με τη νέα ρύθμιση αναμένεται να εισπραχθούν από τη ναυτιλιακή κοινότητα 500 εκατομμύρια ευρώ την επόμενη τριετία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

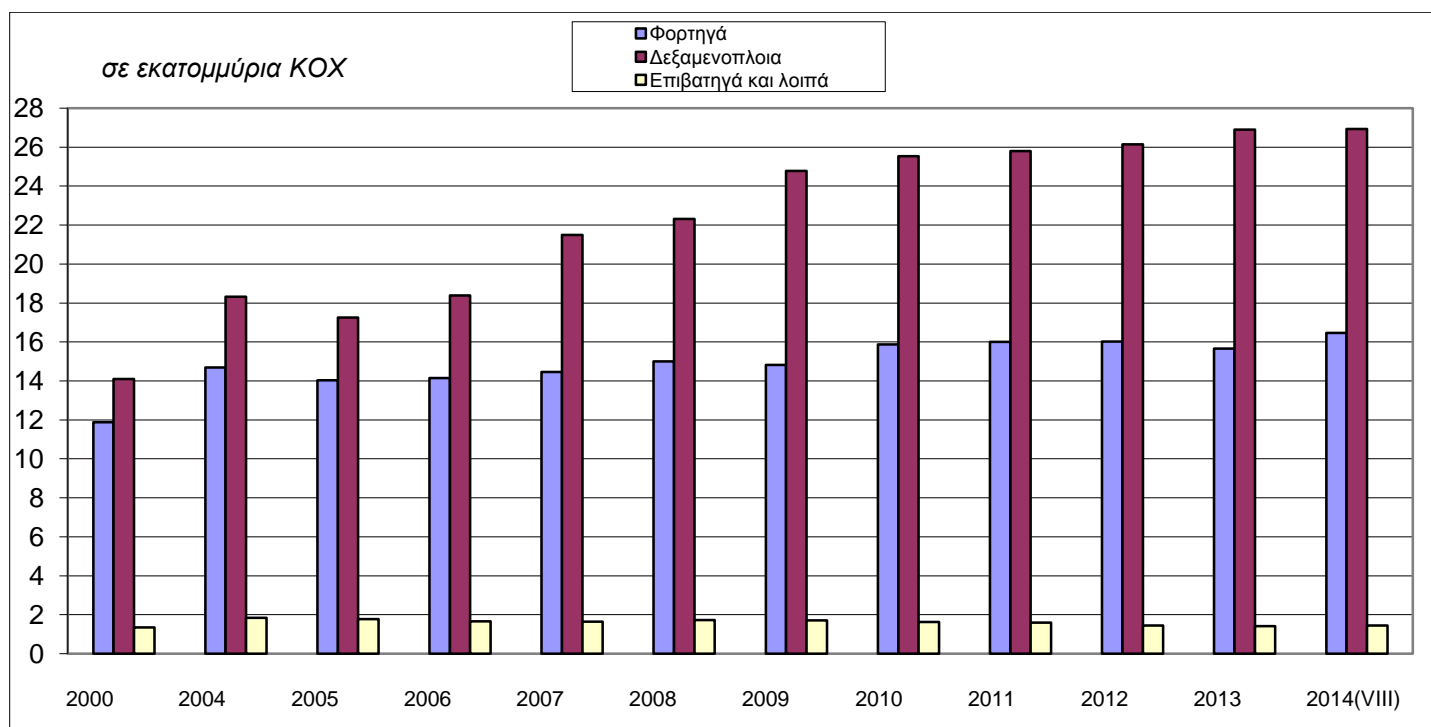
7.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Στην παράγραφο αυτή, παρουσιάζονται τα τελευταία στατιστικά στοιχεία (Αύγουστος 2014) της σύνθεσης του ελληνικού ναυτιλιακού δυναμικού με σκοπό να κατανοηθούν στη συνέχεια οι επενδύσεις στις οποίες έχουν προβεί το τελευταίο διάστημα οι Έλληνες εφοπλιστές και να εξαχθούν αποτελέσματα σχετικά με την μελλοντική προοπτική της ελληνόκτητης ναυτιλίας και στόχους της στην παγκόσμια αγορά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας ετήσιας έκθεσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2012, η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, με τον ελληνόκτητο στόλο να αριθμεί 3.428 πλοία, άνω των 1.000 κόρων. Η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου ανήλθε σε 245,14 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Την ίδια χρονιά οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν υπό τον έλεγχό τους το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα dwt και 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων).

Το διάγραμμα 13 παρουσιάζει την εξέλιξη της ολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου σε βάθος δεκαετίας, δηλαδή από το 2004 έως και τα τελευταία στοιχεία του Αύγουστου 2014, για πλοία με χωρητικότητα από 100κοχ και άνω κατηγοριοποιημένα σε φορτηγά, δεξαμενόπλοια και επιβατηγά πλοία.

Διάγραμμα 13: Χρονική εξέλιξη ολικής χωρητικότητας ελληνικού εμπορικού στόλου >100dwt



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Από τα στοιχεία του παραπάνω διαγράμματος, συμπεραίνουμε ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελείται κυρίως από δεξαμενόπλοια τα οποία αντιπροσωπεύουν πάνω από το 50% της συνολικής χωρητικότητας. Ακολουθούν τα φορτηγά πλοία και μετά τα επιβατηγά και τα λοιπά πλοία. Η χωρητικότητα των φορτηγών και των επιβατηγών πλοίων παραμένει σταθερή σε βάθος δεκαετίας χωρίς απότομες αυξομειώσεις, ενώ οι πιο αξιοσημείωτες μεταβολές χωρητικότητας είναι εκείνες που παρατηρούνται στην κατηγορία των δεξαμενόπλοιων. Σε γενικές γραμμές, η τριετία 2007 – 2008 – 2009 είναι εκείνη που φαίνεται να διαδραματίστηκε η μεγαλύτερη αύξηση σε συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου. Συνδυαστικά με αυτή την πληροφορία και ανατρέχοντας στα οικονομικά στοιχεία της Ναυτιλίας εκείνης της περιόδου, το έτος 2008 αποτέλεσε το έτος κορύφωσης της οικονομικής δραστηριότητας του κλάδου προσφέροντας πολλά κέρδη που αποδεδειγμένα οδήγησαν σε επένδυση επί του στόλου και αύξηση χωρητικότητας.

Αξίζει να παρατηρήσουμε και τα δεδομένα της τελευταίας τριετίας ώστε να κατανοηθεί και η στρατηγική επενδύσεων του κλάδου. Το 2012 τα οικονομικά στοιχεία του υπό ελληνική σημαία στόλου παρέμειναν αρκετά ικανοποιητικά σε σχέση με τα

προηγούμενα έτη της οικονομικής ύφεσης. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.939 πλοία (χωρητικότητας άνω των 100 gt) που ισοδυναμούσαν με 43.613.921gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 gt) με 245,14 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt). Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα dwt και 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων).

Σε σχέση με το 2012, την επόμενη χρονιά (2013) η συνολική χωρητικότητα του εμπορικού ελληνόκτητου στόλου φαίνεται αυξημένη έστω και οριακά. Κυρίως η αύξηση αυτή προήλθε από την αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων ακόμα και αν ο αριθμός των δεξαμενοπλοίων μειώθηκε. Αυτό σημαίνει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες επένδυσαν σε νέα πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα. Η συνολική χωρητικότητα των φορτηγών πλοίων φαίνεται μειωμένη σε σχέση με το 2012 και σε αριθμό πλοίων μειώθηκαν κατά 16. Η συνολική χωρητικότητα των επιβατηγών πλοίων δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερη μεταβολή.

7.2 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Η μεταφορική υποδομή αποτελεί προαπαιτούμενο, αν και όχι εγγύηση της οικονομικής ανάπτυξης. Η οικονομική ανάπτυξη απαιτεί την ύπαρξη μεταφορικής υποδομής που να εξασφαλίζει ταχείες, ασφαλείς, αξιόπιστες και οικονομικές συνθήκες μεταφοράς. Η ανάγκη για ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς και το χρόνου διαδρομής οδήγησαν τα τελευταία χρόνια σε μία αγορά μεταφορών ολοένα και πιο ανταγωνιστική και στη διεύρυνση της έννοιας της μεταφοράς. Έτσι, σήμερα η μεταφορά εκτός από την καθ' αυτήν μεταφορική διαδικασία και τα προαπαιτούμενά της, περιλαμβάνει και τα παρεπόμενά της, ώστε ο επιβάτης ή το εμπόρευμα να μεταφέρονται από πόρτα σε πόρτα χωρίς ενδιάμεσες καθυστερήσεις, εξασφαλίζοντας ταχείες, αξιόπιστες, ασφαλείς και χαμηλού κόστους μεταφορές.

Οι επενδύσεις σε μεταφορική υποδομή αντιπροσωπεύουν υψηλό ποσοστό των συνολικών κρατικών αλλά και ιδιωτικών επενδύσεων.

Στην παραγωγική διαδικασία η αναλογία των χρησιμοποιούμενων παραγωγικών εισροών ποικίλλει. Έτσι, όταν μια τεχνική παραγωγής χρησιμοποιεί συγκριτικά περισσότερη εργασία από κεφάλαιο θεωρείται ως εντάσεως εργασίας (labour intensive) ενώ όταν χρησιμοποιεί συγκριτικά περισσότερο κεφάλαιο από εργασία θεωρείται ως εντάσεως κεφαλαίου (capital intensive). Η δραστηριότητα της μίας επιχείρησης εντάσεως κεφαλαίου απαιτεί μεγαλύτερο κόστος κεφαλαίων ανά μονάδα παραγόμενου προϊόντος. Στην επιχείρηση αυτή, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίου για την αγορά των πόρων (εξοπλισμός, μηχανήματα, οχήματα κτλ.) που αξιοποιούνται στην παραγωγή των πόρων ή των υπηρεσιών.

Η παραπάνω κατηγοριοποίηση ισχύει και μπορεί να χαρακτηρίσει και τους κλάδους παραγωγής.

Συγκεκριμένα, στην περίπτωση του ναυτιλιακού κλάδου, για να εισέλθει μία νέα επιχείρηση απαιτείται ισχυρό κεφάλαιο για αγορά των παραγωγικών συντελεστών δηλαδή των πλοίων, οι οποίοι θα επιτρέψουν την έναρξη της παραγωγικής διαδικασίας δηλαδή της θαλάσσιας μεταφοράς. Ο ναυτιλιακός κλάδος χαρακτηρίζεται ως εντάσεως

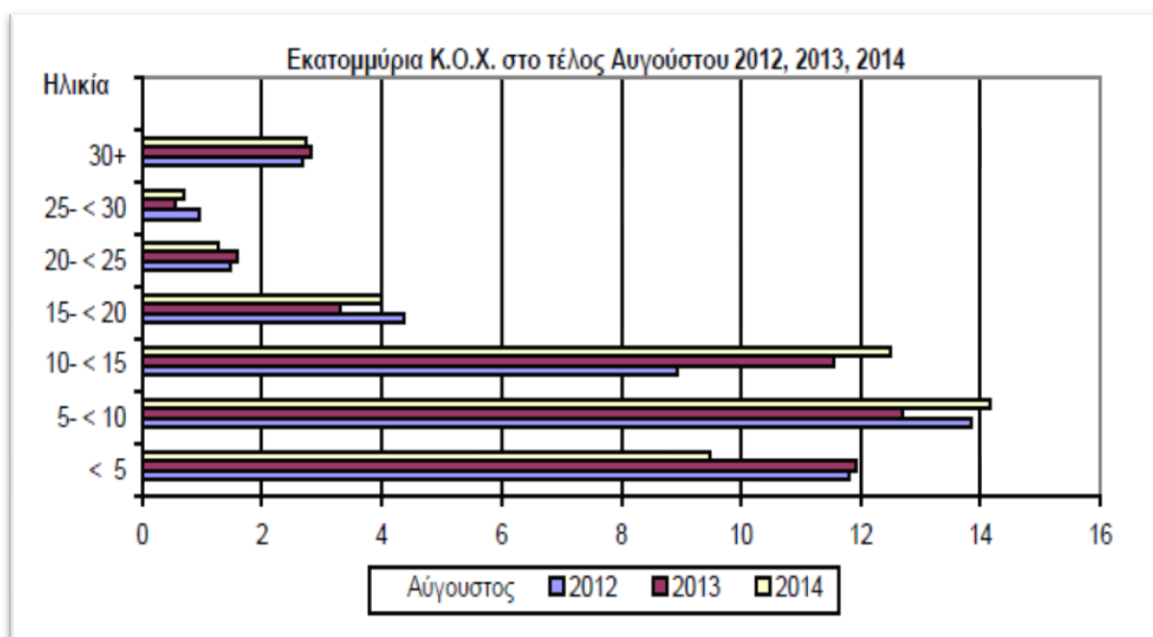
κεφαλαίου και παρουσιάζει σίγουρα ιδιαίτερες δυσκολίες για εισροή νέων επιχειρήσεων.

Ο κλάδος της ναυτιλίας, ως κλάδος εντάσεως κεφαλαίου, χαρακτηρίζεται από υψηλές επενδύσεις που αυξάνουν την δυναμικότητά της και προσφέρουν συνεχείς ροές κεφαλαίου στην οικονομική δραστηριότητα. Οι επενδύσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας ωφελούν και τον ίδιο τον κλάδο μειώνοντας το κόστος λειτουργίας του, τον χρόνο διαδρομής, τη βελτίωση της ποιότητας της υπηρεσίας αλλά επιπρόσθετα προσφέρουν και ωφελούν και όσους δεν εμπλέκονται άμεσα στην ναυτιλιακή δραστηριότητα μέσω της βελτίωσης του περιβάλλοντος, της κατανομής εισοδήματος και την ανάπτυξη της χώρας.

Η μελέτη των επενδύσεων της ελληνόκτητης ναυτιλίας, γίνεται με βάση τα τελευταία δημοσιευμένα στοιχεία του Αυγούστου 2014. Η μελέτη αυτή λειτουργεί συνδυαστικά με την προηγούμενη παράγραφο σε μία προσπάθεια κατανόησης της διαφοροποίησης που προσπαθεί να επιτύχει η ελληνόκτητη ναυτιλία σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Οι επενδύσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι το στοιχείο που διαθέτουμε για να εξετάσουμε εάν η πορεία της θα συνεχίσει να είναι ανταγωνιστική, κατακτώντας μία από τις ισχυρότερες θέσεις στην διεθνή κατάταξη και κατά επέκταση αν θα συνεχίσει να συμβάλλει δραστικά στα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και απασχόλησης.

Το διάγραμμα 13 έχει εξαχθεί με βάση τα τελευταία στοιχεία του δελτίου τύπου της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας σχετικά με τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου και παρουσιάζει την κατανομή της χωρητικότητας των ελληνικών εμπορικών πλοίων άνω των 100κοχ σε ομάδες ηλικιών για τα τελευταία τρία έτη.

Διάγραμμα 14: Κατανομή ανά ηλικιακή ομάδα ελληνικού εμπορικού στόλου >100dwt



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Το διάγραμμα 14 φανερώνει τη συνεχή προσπάθεια της ελληνόκτητης ναυτιλίας για ανανέωση του στόλου της καθώς τα τελευταία χρόνια όλο και μεγαλύτερη χωρητικότητα εξυπηρετείται από πλοία μικρότερης ηλικίας. Το 2014 το 50% του ελληνόκτητου στόλου είχε ηλικία κάτω των 10 ετών, σε μία περίοδο που ο παγκόσμιος μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι τα 12 έτη.

Πιο αναλυτικά, στο τέλος Δεκεμβρίου 2012, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 304 πλοία (άνω των 1.000 κόρων) συνολικής χωρητικότητας 29,56 εκατ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 102 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 22,34% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 32 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 28,69% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 134 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 11,51% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 60 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 9,39% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 8 άλλα πλοία.

Το 2013 δεν αποδείχτηκε ιδιαίτερα ευνοϊκό καθώς παρά τις αισιόδοξες προβλέψεις, η Ευρωπαϊκή οικονομία κατέγραψε στασιμότητα, η ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας μειώθηκε και μόνο η οικονομία των ΗΠΑ ξεπέρασε τις αρχικές προβλέψεις. Η μειωμένη βιομηχανική παραγωγή διατήρησε σε χαμηλά επίπεδα τη ζήτηση για πρώτες ύλες και αυτό είχε συνέπεια στη ζήτηση για μεταφορά φορτίων. Το αποτέλεσμα ήταν πολλά πλοία να παραμένουν δεμένα περιμένοντας κάποιο συμβόλαιο γεγονός που δημιούργησε υπερπροσφορά πλοίων η οποία είχε επίπτωση στους ναύλους. Παρ' όλα αυτά, οι Έλληνες εφοπλιστές κέρδισαν το στοίχημα καταφέροντας να βρεθούν και πάλι στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Στο τέλος Δεκεμβρίου 2013, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων διαμορφώνονταν σε 371 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32,6 εκατ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 149 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,32% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt). Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και 58 δεξαμενόπλοια φυσικού αερίου/υγραερίου (LNG/LPG) που αντιστοιχούν στο 25,94% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 51 δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 14,24% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt). Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ναυπηγούν και 169 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν στο 15% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας, όπως επίσης και 48 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 7,08% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt). Επίσης, το 2013 το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου ήταν 11,5 έτη και συγκεκριμένα άνω του 50% του στόλου ήταν ηλικίας μικρότερης των 10 ετών. Ο αντίστοιχος μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου ήταν τα 9,9 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,4 έτη.

Η στροφή όλο και περισσότερων πλοιοκτητών προς τα εξειδικευμένα πλοία, όπως τα LNG/LPG, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν τις παραγγελίες νέων πλοίων παρόλο που ο επιχειρηματικός κύκλος βρίσκεται σε ύφεση, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται σε προσπάθεια διαφοροποίησης από τον ανταγωνισμό της επενδύοντας σε ποιοτικές υπηρεσίες, τεχνολογικές εξελίξεις και εξειδικευμένα πλοία τη περίοδο που η κατασκευή τους κοστίζει λιγότερο λόγω της υπερπροσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις αυτές φανερώνουν επίσης και τις ισχυρότατες διασυνδέσεις τους με το

διεθνές τραπεζικό σύστημα, την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία και το εμπόριο αφού όπως προκύπτει το 1/5 των παραγγελιών για τη ναυπήγηση νέων πλοίων και το 1/3 των αγοραπωλησιών γίνονται από εταιρείες συμφερόντων Ελλήνων εφοπλιστών. Τα αποτελέσματα φαίνεται πώς δείχνουν ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία κατάφερε να διατηρήσει τη θέση της σε συνθήκες βαθιάς κρίσης της ελληνικής αλλά και παγκόσμιας οικονομίας.

Σε αυτή την περίοδο βαθιάς κρίσης της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στη διεθνή ναυτιλία, να αμυνθούν στους βασικούς τους ανταγωνιστές που προέρχονταν από χώρες όπως η Κίνα και η Ιαπωνία και να δημιουργήσουν ένα μεγάλο, ποιοτικό και εξελιγμένο εμπορικό στόλο. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping-Fairplay. Σύμφωνα με τα αυτά, το Μάρτιο του 2014 ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αριθμούσε 3.901 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 290,8 εκατ. τόνων. Αυξημένος κατά 224 πλοία συνολικής χωρητικότητας 25,5 εκατ. τόνων σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013. Η ελληνική σημαία το 2014, αν και με μειωμένη δύναμη, αποτελεί τη ναυαρχίδα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου αφού αντιπροσωπεύει το 22% των πλοίων. Ακολουθούν οι σημαίες της Λιβερίας (17%), των Νήσων Μάρσαλ (16%), της Μάλτας (15%), του Παναμά (10%), ενώ οι σημαίες της Κύπρου και των Νήσων Μπαχάμες αντιπροσωπεύουν η κάθε μία στο 5% της δύναμης του στόλου.

Επιπλέον, η ελληνική σημαία το Μάρτιο του 2014 βρίσκεται σε 819 πλοία συνολικής χωρητικότητας 76,1 εκατομμυρίων τόνων, παρόλο που η δύναμή της μειώθηκε κατά 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,65 εκατομμυρίων τόνων. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping-Fairplay, οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν μαζικά στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ το οποίο πρόσθεσε 123 πλοία ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας 11,1 εκατ. τόνων στη δύναμή του. Έτσι, η σημαία των Νήσων Μάρσαλ είναι σήμερα η τρίτη δημοφιλέστερη στις τάξεις των Ελλήνων εφοπλιστών καθώς κυματίζει σε 642 πλοία χωρητικότητας 47,5 εκατ. τόνων. Η σημαία της Λιβερίας είναι η δεύτερη δημοφιλέστερη μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών με 678 πλοία (36 περισσότερα από Πέρισι), ενώ ακολουθούν της Μάλτας με 592 πλοία (+31 σε σύγκριση με Πέρισι), του Παναμά με 393 πλοία, της Κύπρου με 242 πλοία και των Νήσων Μπαχάμες με 231 πλοία.

Οι συνολικές επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών σε νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία στο πρώτο τρίμηνο του 2014 υπολογίζεται ότι ξεπερνούν τα 9 δισ. δολάρια έναντι σχεδόν 5 δισ. του ίδιου τριμήνου του 2013. Ο σχεδόν διπλασιασμός των επενδύσεων οφείλεται κατά ένα μέρος στην άνοδο των τιμών των πλοίων αλλά και στην αυξημένη δραστηριότητα των πλοιοκτητών. Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny για την επενδυτική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, το πρώτο τρίμηνο του 2014, τοποθέτησαν το 16,5% του συνόλου των παραγγελιών με βάση την χωρητικότητα και το 12% με βάση τον αριθμό των πλοίων. Ανάλογη είναι η εικόνα και στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, όπου μόνο την περίοδο Ιανουαρίου – Μαρτίου 2014, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρίες αγόρασαν 131 πλοία αξίας άνω των 3,3 δισ. δολαρίων.

Το χαρακτηριστικό της ναυτιλίας ως κλάδος εντάσεως κεφαλαίου, επιτάσσει την χρηματοδότηση για την επέκταση σε νέες επενδύσεις. Σύμφωνα με την έκθεση της Petrofin για τα στοιχεία χρηματοδότησης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών κατά το 2013, η τραπεζική χρηματοδότηση παρουσιάζει μείωση 6,5%. Η τραπεζική κρίση έχει μειώσει τον αριθμό των τραπεζών που μετέχουν στις ελληνικές ναυτιλιακές επενδύσεις, κυρίως λόγω και των συγχωνεύσεων των ελληνικών τραπεζών. Συνολικά οι τράπεζες που χρηματοδότησαν την ελληνόκτητη ναυτιλία το 2013 ήταν 46, εθνικότητας κυρίως Ευρωπαϊκής αλλά και τράπεζες των Ηνωμένων Πολιτειών και της Μέσης Ανατολής.

Το πρόβλημα του κενού που αφήνει στις χρηματοδοτήσεις η παραδοσιακή τραπεζική λόγω οικονομικής κρίσης, φαίνεται να έχει καλυφτεί από τη δραστηριότητα των επενδυτικών funds τα οποία προσδοκούν σε πολύ μεγάλες αποδόσεις όταν οι ναυλαγορές θα κινούνται έντονα ανοδικά. Τα επενδυτικά funds συμπράττουν με τους πλοιοκτήτες και χρηματοδοτούν την επέκταση των ναυτιλιακών εταιριών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με την δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας η οποία χαρακτηρίζεται ως υπερανάπτυκτος δύναμη για τα ελληνικά εγχώρια δεδομένα. Επίσημα καταγεγραμμένα στατιστικά στοιχεία, ελληνική και ξένη αρθρογραφία, μελέτες και έρευνες αποδεικνύουν την έντονη συμβολή της στα οικονομικά μεγέθη της χώρας. Η παρουσίαση των στατιστικών της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε συνδυασμό με την παρακολούθηση της ελληνικής οικονομίας και τις τελευταίες εξελίξεις αποφέρουν σημαντικά συμπεράσματα τα οποία αξίζει να τονιστούν.

Διαχρονικά η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία της χώρας, την εξέλιξή της και την εμπορική και οικονομική της δραστηριότητα.

Σε βάθος δεκαετίας (2003-2013) η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελεί τον βασικότερο κλάδο υπηρεσίας ο οποίος συμβάλει περισσότερο στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της ελληνικής οικονομίας μέσω του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Η καμπύλη ετήσιας πορείας των εισπράξεων της Ναυτιλίας είναι εκείνη που επηρεάζει τις διακυμάνσεις των εισπράξεων του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Η παράλληλη πορεία των δύο μεγεθών αποδεικνύει ότι οι εισπράξεις της Ναυτιλίας αποτελούν τον βασικό παράγοντα εξάρτησης του συνόλου των εισπράξεων του Ισοζυγίου. Ο δεύτερος πιο σημαντικός κλάδος υπηρεσιών για τα τελευταία δέκα χρόνια είναι εκείνος του Τουρισμού, ο οποίος τα τελευταία δύο χρόνια φαίνεται ιδιαίτερα ενισχυμένος και οι ετήσιες εισπράξεις του υπερβαίνουν εκείνες της Ναυτιλίας. Οι δύο αυτοί κλάδοι υπηρεσιών έχουν χαρακτηριστεί ως οι «στυλοβάτες» της ελληνικής οικονομίας.

Η παρουσίαση των καθαρών εισπράξεων της Ναυτιλίας για τα τελευταία δέκα έτη αποκάλυψε την διαμόρφωση ενός ναυτιλιακού κύκλου. Από το 2003 έως το 2007 οι καθарές εισπράξεις της Ναυτιλίας αυξάνονται με έντονο και σταθερό ρυθμό. Το έτος 2008 αποδεικνύεται το έτος κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου με τις υψηλότερες εισπράξεις στην ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας οι οποίες αγγίζουν το 8% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της Ελλάδας. Το 2009 και το 2010 οι καθарές εισπράξεις της Ναυτιλίας μειώνονται σημαντικά σε σχέση με το 2008, ως αποτέλεσμα της εγχώριας αλλά και διεθνούς οικονομικής κρίσης.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία ως παράγωγος ζήτηση δεν έμεινε ανεπηρέαστη από την διεθνή οικονομική κρίση, επιβεβαιώνοντας την εξάρτησή της από το δυναμικό περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται. Η μείωση ζήτησης για αγαθά και πρώτες ύλες οδήγησε σε μείωση βιομηχανικής παραγωγής και επαγωγικά σε μείωση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Η υπερπροσφορά των υπηρεσιών μεταφοράς οδήγησε σε μείωση της τιμής των ναύλων και κατά επέκταση σε μείωση των εισπράξεων της Ναυτιλίας.

Η περίοδος των τελευταίων τριών ετών είναι εκείνη της ύφεσης του ναυτιλιακού κλάδου. Η οικονομική δραστηριότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει σταθεροποιήσει τις καθαρές της εισπράξεις και τα πρώτα στοιχεία του 2014 φανερώνουν μικρή άνοδο, καθιστώντας το κλίμα προοπτικής πιο αισιόδοξο για τα επόμενα έτη.

Στη μελέτη της συμβολής της Ναυτιλίας στα στοιχεία της ελληνικής απασχόλησης, προκύπτει το πρόβλημα των υποεκτιμημένων στατιστικών στοιχείων για τα άτομα που απασχολούνται. Χαρακτηριστικά, η Ελληνική Στατιστική Αρχή διαθέτει επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία μόνο για τους ναυτικούς οι οποίοι εργάζονται σε ελληνόκτητα πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία τα οποία όμως είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) το οποίο αποτελεί το ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών. Το πρόβλημα έγκειται στο ότι πολλά από τα πλοία ξένης σημαίας δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και η απασχόληση που προσφέρουν στα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας δεν καταγράφεται.

Ο μέσος ετήσιος αριθμός των απασχολούμενων στη Ναυτιλία παρουσιάζει πτωτική τάση με προσπάθεια σταθεροποίησης μετά το 2011. Αυτό οφείλεται στην μείωση της δραστηριότητας της Ναυτιλίας λόγω της οικονομικής κρίσης.

Η απασχόληση στη Ναυτιλία προτείνεται συχνά τα τελευταία χρόνια ως μέσο αντιμετώπισης των υψηλών μεγεθών της ελληνικής ανεργίας και υπερτονίστηκε στην τελευταία διοργάνωση των Ποσειδωνίων 2014.

Ο ναυτιλιακός κλάδος λειτουργεί συμπληρωματικά με μία πληθώρα άλλων κλάδων υπηρεσιών και προϊόντων. Τα μεγέθη της ελληνόκτητης ναυτιλίας προσφέρουν οικονομική δραστηριότητα και ροή πόρων σε αρκετούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η προστιθέμενη αξία του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου μειώθηκε

σημαντικά μετά το 2008 λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης και ακολουθεί παρόμοια πορεία με εκείνη των εισπράξεων της ναυτιλίας. Η μελέτη της προστιθέμενης αξίας είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς επηρεάζει έμμεσα τα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας καθιστώντας ακόμα πιο ιδιαίτερο το ρόλο της Ναυτιλίας ως «αιμοδότη» της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Αντιλαμβανόμαστε την αρνητική επιρροή που θα είχε η μείωση των μεγεθών της ελληνικής οικονομίας καθώς μαζί με την αποβολή των καθαρών εισπράξεων στο Ισοζύγιο θα προκαλούνταν μία αλυσιδωτή αντίδραση μείωσης των μεγεθών των λοιπών κλάδων της οικονομίας.

Εκτός από την προστιθέμενη αξία, στα έμμεσα οφέλη της συνεισφοράς της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία συμπεριλαμβάνεται και η έμμεση απασχόληση. Το μέγεθος της απασχόλησης που προκαλεί η δραστηριότητα της Ναυτιλίας μαζί με τους λοιπούς κλάδους της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας ανέρχεται σε περισσότερες από 190.000 θέσεις εργασίας.

Η φορολογία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει αποτελέσει πολλές φορές πεδίο διαμάχης στην ελληνική οικονομική δημοσιογραφία. Το ελληνικό μοντέλο φορολόγησης βασίζεται στην χωρητικότητα των πλοίων και προσφέρει σημαντικά έσοδα στην ελληνική οικονομία καθώς η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων παρουσίασε αύξηση το 2014 και τα πλοία με ελληνική σημαία αντιπροσωπεύουν το 22%.

Λόγω του υψηλού ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών για προσέλκυση ναυτιλιακής δραστηριότητας το μοντέλο φορολόγησης οφείλει να είναι ευνοϊκό. Οι τελευταίες εξελίξεις στην φορολογία της ελληνόκτητης ναυτιλίας καθιστούν υποχρεωτικό τον διπλασιασμό του φόρου για τα πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και η καταβολή φόρου πλοίων υπό ξένη σημαία η διαχείριση των οποίων γίνεται από γραφεία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια, για την περίοδο της επόμενης τριετίας. Οι αλλαγές αυτές έχουν προκαλέσει ποικίλου είδους αντιδράσεις και συζητήθηκαν στα Ποσειδώνια 2014.

Οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν ότι η Ναυτιλία χρειάζεται ένα σταθερό φορολογικό πλαίσιο για να μπορέσει να προσφέρει το σύνολο των ωφελειών που προσφέρει στην ελληνική οικονομία. Μία μελλοντική μελέτη με τα αποτελέσματα της

ελληνόκτητης ναυτιλίας θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για να φανερώσει εάν τα έσοδα από αυτή τη μεταβολή της φορολογίας είναι αποδεδειγμένα περισσότερα από τις ενδεχόμενες απώλειες που το μέτρο αυτό επέφερε.

Σε μία προσπάθεια πρόβλεψης της πορείας της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η παρουσίαση των ναυτιλιακών επενδύσεων αποδεικνύει μέσω των τελευταίων επενδυτικών κινήσεων των Ελλήνων εφοπλιστών την σταθερή παρουσία τους στο μερίδιο της διεθνούς αγοράς παρά την απότομη επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου το 2008 λόγω της οικονομικής κρίσης.

Μέσω των τελευταίων επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών παρατηρείται προσπάθεια διαφοροποίησης από τον διεθνή στόλο. Η στροφή όλο και περισσότερων πλοιοκτητών προς τα εξειδικευμένα πλοία, όπως τα LNG/LPG, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν τις παραγγελίες νέων πλοίων, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται σε προσπάθεια διαφοροποίησης από τον ανταγωνισμό της επενδύοντας σε ποιοτικές υπηρεσίες, τεχνολογικές εξελίξεις και εξειδικευμένα πλοία. Αναμένεται να δούμε μέσα τα επόμενα έτη εάν η διαφοροποίηση αυτή αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατοχυρώνοντας την δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Σε κάθε περίπτωση, οι επενδύσεις αυτές φανερώνουν την ετοιμότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας να επωφεληθεί από την αναμενόμενη επιτάχυνση της παγκόσμιας οικονομίας το 2015.

Στο top 10 της παγκόσμιας ναυτιλίας διαγωνίζονται οι μεγαλύτερες οικονομικές δυνάμεις του πλανήτη, όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, η Νορβηγία. Η Ελλάδα όμως για 20 συνεχή έτη κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Ειδοποιός διαφορά στη δυναμική της είναι οι ικανότατοι πλοιοκτήτες, οι ναυτικοί και στελέχη της. Παρά την δύσκολη οικονομική κατάσταση της εθνικής οικονομίας, η ελληνόκτητη ναυτιλία βρίσκεται ακόμα στην κορυφή και ευελπιστούμε ότι θα συνεχίσει να συμβάλει θετικά.

“And the winner is... Greek shipping”, ο τίτλος της πρόσφατης έρευνας των Clarksons για τα παγκόσμια μεγέθη της Ναυτιλίας.¹⁰

¹⁰ Clarkson Research Services, (2014) Top Shipping Award...And the winner is’.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Begg, David και Fischer, S. και Dornbusch, R., (1994) *Εισαγωγή στην Οικονομική, Τόμος Α' και Β'*, Αθήνα: Εκδ. Κριτική.

Rosen, H., (2000) *Δημόσια Οικονομική, Τόμος Β'*, Αθήνα: Εκδ. Κριτική.

Sussman, J., (2003) *Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης.

The Boston Consulting Group, (2013) *Εκτίμηση του Αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία και Κοινωνία*, Αθήνα: The Boston Consulting Group.

Ανδρουλάκης, Γ., (2009) *Υπόδειγμα Εισροών –Εκροών Leontief*, Πάτρα: Εκδ. Πλατφόρμα Quantitative.

Γκιζιάκης, Κ., και Παπαδόπουλος, Α., και Πλωμαρίτου, Ε., (2010) *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.

Δάφνος, Γ., (2011) *Ναυτιλιακοί Οικονομικοί Κύκλοι και η Πρόσφατη Χρηματοοικονομική Κρίση ως Εξωτερικό Σοκ*, Πειραιάς: Εκδ. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2011) *Δελτίο Τύπου: Ετήσιοι Εθνικοί Λογαριασμοί – Στοιχεία 2005-2010*, Αθήνα.

Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2014) *Δελτίο Τύπου: Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου*, Αθήνα.

Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2014) *Δελτίο Τύπου: Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου – Αύγουστος 2014*, Αθήνα.

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, (2001-2012) *Ετήσια Έκθεση*, Αθήνα.

Θεοτοκάς, Γ., (2011) *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Αθήνα: Εκδ. Αλεξάνδρεια.

Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, (2013) *Η Ελληνική Οικονομία και η Απασχόληση – Ετήσια Έκθεση*, Αθήνα.

Κατσέλη, Λ., και Μαγουλά, Χ., (2005) *Μακροοικονομική Ανάλυση και Ελληνική Οικονομία*, Αθήνα: Εκδ. Τυπωθήτω.

Κορρές, Γ., και Χιόνης, Δ., (2003) *Ελληνική Οικονομία: Οικονομική και Πολιτική Ανάλυση των Βασικών Μακροοικονομικών Μεγεθών*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης.

Κωστελέτου, Ν., (2006) *Θεωρία Ισοζυγίου Πληρωμών και Διεθνές Νομισματικό Σύστημα*, Αθήνα: Εκδ. Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Μητσάκου, Ε., (2010) *Το Ζήτημα της Απασχόλησης στην Ελληνική Ναυτιλία. Προβλήματα και Προοπτικές Βελτίωσης*, Πειραιάς: Εκδ. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, (2009) *Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δε φοβάται*, Αθήνα.

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, (2013) *Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική*, Αθήνα.

Ντάντσεβ, Σ., και Ντεμιάν, Η., (2013) *Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*, Αθήνα: Εκδ. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ).

Σαμπράκος, Ε., (2001) *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.

Προφυλλίδης, Β., (2006) *Οικονομική των Μεταφορών*, Αθήνα: Εκδ. Παπασωτηρίου.

Ξένη Βιβλιογραφία

Clarkson Research Services, (2014) Top Shipping Award...And the winner is’.

Papandreou, S., (2014) ‘And the winner is...Greek shipping’, *ELNAVI*, Issue No.486, page 14.

Petrofin Research into Greek shipping, (2013) ‘The image/profile of Greek shipping companies’, *ELNAVI*, Issue No.486, page 64.

Petropoulos, T., (2014) ‘Greek Fleet record level growth amid 6.5% fall in bank financing’, *Shipping and Finance*, Issue No.215, pages 20-24.

PriceWaterhouseCoopers, (2009) Global Shipping Benchmarking Survey.

Διαδικτυακή Βιβλιογραφία

Forologikanea.gr, (2014) ‘Οι φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιριών’, <http://www.forologikanea.gr/news/oi-forologikes-upoxreoseis-ton-nautiliakon-etaireion/>, τελευταία επίσκεψη: Αύγουστος 2014.

Fortunegreece.com, (2014) ‘Οι δέκα μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές’, <http://www.fortunegreece.com/article/deka-megaliteri-ellines-efoplistes/>, τελευταία επίσκεψη: Νοέμβριος 2014.

Kathimerini.gr, (2013) ‘Στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης η ελληνική ναυτιλία’, <http://www.kathimerini.gr/492150/article/oikonomia/epixeirhseis/sthn-prwth-shesh-ths-pagkosmias-katata3hs-h-ellhnikh-naytilia>, τελευταία επίσκεψη: Αύγουστος 2014.

Mywaypress.gr, (2014) ‘Η ελληνική ναυτιλία σε παγκόσμια πλεύση ανάπτυξης’, <http://www.mywaypress.gr/η-ελληνική-ναυτιλία-σε-παγκόσμια-κατε/>, τελευταία επίσκεψη: Αύγουστος 2014.

Γράτσος, Α., (2014) ‘Ομιλία στην Ημερίδα του Ιδρύματος «Άλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης»’, <http://www.nee.gr/downloads/257SPEECH.3.4.14.pdf>, τελευταία επίσκεψη: Σεπτέμβριος 2014.

Καλλή, Α., (2012) ‘Ναυτιλία: Προστιθέμενη αξία 26 δις. ευρώ από την ενίσχυσή της’, <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=112875733>, τελευταία επίσκεψη: Σεπτέμβριος 2014.

Καραγεώργος, Λ., (2014) 'Η υποχρεωτική φορολόγηση φέρνει μποφόρ στην ακτή Μιαούλη', <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/746017/h-upoxreotiki-forologisi-fernei-mpofor-stin-akti-miaouli> , τελευταία επίσκεψη: Νοέμβριος 2014.

Μανέττας, Γ., (2014) 'Η ναυτιλία στηρίζει την απασχόληση', <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113287653> , τελευταία επίσκεψη: Νοέμβριος 2014.

Ρουσάνογλος, Ν., (2014) 'Στα 12 δισ. τα έσοδα της οικονομίας από τη ναυτιλία για το 2013', <http://www.kathimerini.gr/768319/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-12-dis-ta-esoda-ths-oikonomias-apo-th-naytilia-to-2013> , τελευταία επίσκεψη: Νοέμβριος 2014.

Τράπεζα της Ελλάδος – Ευρωσύστημα, (2014) 'Ισοζύγιο Υπηρεσιών', <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/services.aspx> , τελευταία επίσκεψη: Νοέμβριος 2014.

Τσιμπλάκης, Α., (2013) 'Στα 5 δισ. ευρώ τα έσοδα του ΟΛΠ από την COSCO έως το 2044', <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/733949/sta-5-dis-euro-ta-esoda-tou-olp-apo-tin-cosco-eos-to-2044> , τελευταία επίσκεψη: Σεπτέμβριος 2014.

Υψηλάντος, Π., (2014) 'Ποσειδώνια 2014: Η ελληνική ναυτιλία νικητής στην κρίση', <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1220571/poseidonia-2014-h-ellhnikh-naftilia-nikhths-sthn.html> , τελευταία επίσκεψη: Σεπτέμβριος 2014.