

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΔΑΝΑΗ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

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, Νοέμβριος 2016

Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα 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».

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κος Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων) – Κος Πελαγίδης Θεόδωρος
- Κα Βαλμά Ερασμία

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

Πρόλογος / Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κύριο Θεοδωρόπουλο για τη σωστή καθοδήγηση του καθώς και την οικογένειά μου για την στήριξη τους.

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος / Ευχαριστίες	IV
Περίληψη.....	VII
Abstract	VII
Κατάλογος Εικόνων	VIII
Κατάλογος Πινάκων.....	XI
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	XII
1. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	1
1.1 Ορισμός της ναυτιλίας.....	1
1.2 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας.....	4
1.3 Το οικονομικό μοντέλο της ναυτιλίας.....	6
1.4 Ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών	8
1.4.1 Παγκόσμια οικονομία.....	8
1.4.2 Διαδρομές θαλάσσιου εμπορίου φορτίων	10
1.4.3 Μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών.....	11
1.4.4 Πολιτικά γεγονότα και λοιποί εξωγενείς παράγοντες	12
1.4.5 Κόστος μεταφοράς	12
1.5 Προσφορά θαλάσσιων μεταφορών	13
1.5.1 Ομάδες λήψης αποφάσεων.....	13
1.5.2 Χωρητικότητα παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων.....	14
1.5.3 Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων.....	15
1.5.4 Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων	17
1.5.5 Διαλύσεις και απώλειες πλοίων.....	18
1.6 Αγορά των ναύλων	20
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	21
2.1 Παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και παγκόσμια οικονομία	21
2.2 Κύριες τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας	24
2.3 Ναυλαγορά	28
2.3.1 Δείκτης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου	29
2.3.2 Δείκτης HARPEX	30
2.4 Το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief.....	31
3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	35

3.1	Στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία.....	35
3.2	Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στο παγκόσμιο στερέωμα.....	43
3.3	Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία και ναυτιλιακές επιχειρήσεις.....	46
3.4	Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.....	47
4.	ΤΟΜΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	56
4.1	Εισαγωγικά στοιχεία.....	56
4.2	Άμεση και έμμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία.....	57
4.3	Άμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	58
4.3.1	Απασχόληση.....	58
4.3.2	Προστιθέμενη αξία.....	63
4.3.3	Εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες.....	64
4.4	Έμμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	64
4.4.1	Προστιθέμενη αξία.....	64
4.4.2	Απασχόληση και εισόδημα.....	67
4.4.3	Φορολογικά έσοδα.....	69
4.5	Η κοινωνική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	84
	ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	86
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	91

Περίληψη

Η ναυτιλία αποτελεί μια δραστηριότητα η οποία ασκεί σημαντική επίδραση στην οικονομία μιας χώρας, ως αποτέλεσμα της προσφοράς και της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και της δομής της αγοράς των ναύλων. Προκειμένου να καταστεί εφικτός ο προσδιορισμός της επίδρασης της ναυτιλίας σε μια οικονομία κρίνεται σκόπιμη η ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας. Ειδικότερα όσον αφορά στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, αυτή κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και η συμβολή της στην ελληνική οικονομία εντοπίζεται σε δύο κύριες διαστάσεις, στην άμεση και στην έμμεση. Η άμεση διάσταση με την σειρά της περιλαμβάνει τρεις επιμέρους συνιστώσες, την προστιθέμενη αξία, την απασχόληση και τις εισροές από τις μεταφορικές υπηρεσίες, ενώ η έμμεση διάσταση περιλαμβάνει επίσης τρεις επιμέρους συνιστώσες, την προστιθέμενη αξία, την απασχόληση και το εισόδημα και τα φορολογικά έσοδα.

Λέξεις κλειδιά: ναυτιλία, οικονομία, άμεση συμβολή, έμμεση συμβολή

Abstract

Shipping is an activity that has a significant impact on the economy of a country, as a result of supply and demand for maritime transport, as well as the structure of the freight market. To make it possible to determine the impact of shipping on an economy, an appropriate analysis of the maritime industry is required. Specifically with regard to the Greek shipping sector, it is a leader in the global shipping market and its contribution to the Greek economy lies in two main dimensions, the direct and indirect. The direct dimension comprises three individual components, added value, employment and earnings from transport services, while the indirect dimension also includes three sub-components, added value, employment and income and tax revenues.

Key words: shipping, economy, direct impact, indirect impact

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1.1: Συσχέτιση κύκλων βιομηχανικής παραγωγής του ΟΟΣΑ και θαλάσσιου εμπορίου, 1963-1996

Εικόνα 1.2: Μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών για διάφορα φορτία, 1963-1996

Εικόνα 1.3: Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου tankers, bulk carriers και combos, 1970-2005

Εικόνα 1.4: Εξέλιξη παραγωγικότητας δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου, 1963-1996

Εικόνα 1.5: Εξέλιξη ναυπηγικής βιομηχανίας ανά τύπο πλοίου, 1963-2005

Εικόνα 1.6: Διαλύσεις και οι ναυπηγήσεις πλοίων, 1963-1996

Εικόνα 2.1: Ρυθμοί ανάπτυξης, ως ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, 2011-2013

Εικόνα 2.2: Ρυθμός αύξησης παγκόσμιου εμπορίου, 2008-2013

Εικόνα 2.3: Διαχρονική εξέλιξη παγκόσμιου στόλου, 1994-2010

Εικόνα 2.4: Κατανομή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, 2011

Εικόνα 2.5: Φθίνουσα σειρά κατάταξης χωρών με τις περισσότερες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, 2011

Εικόνα 2.6: Διαχρονική εξέλιξη δείκτη BDI, 2003-2016

Εικόνα 2.7: Διαχρονική εξέλιξη δείκτη HARPEX, 2006-2016

Εικόνα 2.8: Μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief στην ναυτιλία

Εικόνα 2.9: Ευνοούμενοι κλάδοι από την ναυτιλία σε όρους προστιθέμενης αξίας

Εικόνα 3.1: Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Εικόνα 3.2: Διαχρονική εξέλιξη GT του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Εικόνα 3.3: Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Εικόνα 3.4: Διαχρονική εξέλιξη DW του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Εικόνα 3.5: Διαχρονική εξέλιξη GT του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Εικόνα 3.6: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα σε όρους χωρητικότητας, 2010

Εικόνα 3.7: Διαχρονική εξέλιξη ποσοστού ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία, 1987-2010

Εικόνα 3.8: Κατανομή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από έλληνες εφοπλιστές, 2011

Εικόνα 3.9: Έσοδα της Ελλάδας σε ξένο συνάλλαγμα από την ναυτιλία (σε εκατ. ευρώ), 2013-2015

Εικόνα 3.10: Κορυφαίες 20 πλοιοκτήτριες χώρες του παγκόσμιου στόλου (σε dwt), 2015

Εικόνα 3.11: Ευρωπαϊκός στόλος, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Εικόνα 3.12: Εμπορικοί στόλοι στην Ευρώπη, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Εικόνα 3.13: Κορυφαίοι 10 εμπορικοί στόλοι στον κόσμο, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Εικόνα 3.14: Κατανομή τύπου πλοίων ελληνόκτητου στόλου, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Εικόνα 4.1: Ποσοστό δραστηριοποίησης ελληνόκτητου στόλου, 2010 & 2014

Εικόνα 4.2: Ναυτεργαστικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, που απογράφηκαν την 20-9-2014

Εικόνα 4.3: Ναυτεργαστικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, που απογράφηκαν την 20-9-2014, κατά ομάδες ειδικοτήτων

Εικόνα 4.4: Άμεση Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) των θαλάσσιων μεταφορών (σε εκατ. ευρώ) στην ελληνική οικονομία, 2009

Εικόνα 4.5: Άμεση και Έμμεση Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων μεταφορών (σε δις ευρώ) στην ελληνική οικονομία, 2009

Εικόνα 4.6: Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Εικόνα 4.7: Οι έντεκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Εικόνα 4.8: Συνολική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, 2009

Εικόνα 4.9: Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση στην απασχόληση των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Εικόνα 4.10: Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση στην απασχόληση των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Εικόνα 4.11: Συνολική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα, 2009

Εικόνα 4.12: Πίνακας συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας για το ελληνικό tonnage tax, 2012

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1: Γεωγραφική εγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων Ελληνικών Συμφερόντων 1979, 1994

Πίνακας 3.1: Ποσοστό συμμετοχής των ελληνοκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκοσμίου στόλου για τα έτη 2008 και 2009

Πίνακας 3.2: Αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων και GT) του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Πίνακας 3.3: Αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων, DW και GT) του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Πίνακας 3.4: Ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές πλοίων (εκατ. ευρώ), 2003-2009

Πίνακας 4.1: Ελληνικά και ελληνοκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, και αριθμός υπηρετούντων σε αυτά ναυτικών με ελληνική και ξένη εθνικότητα, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής (20-9-2014)

Πίνακας 4.2: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνοκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2012 και 2014

Πίνακας 4.3: Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνοκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων, κατά τις απογραφές των ετών 2012 και 2014

Πίνακας 4.4: Ισοζύγιο υπηρεσιών, 2012-2014

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η αποτύπωση των τομέων της ελληνικής οικονομίας στους οποίους έχει επίδραση η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Για την εκπλήρωση του παραπάνω σκοπού λαμβάνει χώρα θεωρητική ανάλυση των κυριότερων στοιχείων που αφορούν στον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς και γίνεται χρήση σχετικών δευτερογενών δεδομένων. Η διάρθρωση της εργασίας υλοποιείται σε τέσσερα κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναδεικνύεται η συσχέτιση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό, αρχικά, παρατίθεται ο ορισμός της ναυτιλίας και κατόπιν αναλύεται η έννοια αυτής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης. Στην συνέχεια παρουσιάζεται το οικονομικό μοντέλο της ναυτιλίας, το οποίο διαμορφώνεται στην βάση της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών και της αγοράς των ναύλων και τέλος, μελετώνται διεξοδικότερα οι παράμετροι που απαρτίζουν τον καθέναν από τους παραπάνω τρεις προσδιοριστικούς παράγοντες του οικονομικού ναυτιλιακού μοντέλου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο λαμβάνει χώρα ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας. Για τις ανάγκες της εν λόγω ανάλυσης, αρχικά, διερευνάται ο ρόλος των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία και στην συνέχεια παρουσιάζονται οι κύριες τάσεις που χαρακτηρίζουν την παγκόσμια ναυτιλία. Περαιτέρω, μελετάται η ναυλαγορά, μέσω της παράθεσης των αντιπροσωπευτικότερων δεικτών και, τέλος, παρουσιάζεται το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief, στο οποίο θα βασιστεί ο καθορισμός των τομέων της ελληνικής οικονομίας, όπου επιδρά η ποντοπόρος ναυτιλία, στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας.

Αντικείμενο του τρίτου κεφαλαίου αποτελεί η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Αφού παρατεθούν ορισμένα βασικά στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία, θα διερευνηθεί ο ρόλος που διαδραματίζει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στο παγκόσμιο στερέωμα. Επίσης, θα εξεταστεί η σχέση αυτής με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς και θα παρουσιαστεί η θέση της στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο θα προσδιοριστούν οι τομείς της εγχώριας οικονομίας οι οποίοι, είτε με άμεσο είτε με έμμεσο τρόπο, ενισχύονται από τις δραστηριότητες της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Οι εν λόγω τομείς εντοπίζονται κυρίως στην δημιουργία προστιθέμενης αξίας, στην αύξηση της απασχόλησης και του εισοδήματος, στην βελτίωση

των εισπράξεων από τις μεταφορικές υπηρεσίες, καθώς και στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων. Τέλος θα επισημανθεί η κοινωνική συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και το κοινωνικό της έργο.

1. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.1 Ορισμός της ναυτιλίας

Η έννοια της ναυτιλίας είναι πολύπλοκη και πολυσύνθετη και για τον λόγο αυτόν ο ορισμός της δεν είναι μονοσήμαντος. Σημαντική διάσταση της ναυτιλίας αποτελεί η οικονομία και ως εκ τούτου η ναυτιλία θα μπορούσε να νοηθεί ως μία περίπλοκη βιομηχανία, αποτελούμενη από διάφορους τομείς, σε καθέναν από τους οποίους δεν επικρατούν απαραίτητα οι ίδιες συνθήκες ούτε εφαρμόζονται οι ίδιες διαδικασίες. Υπό αυτό το πρίσμα, η ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από βιομηχανίες, οι οποίες βρίσκονται σε αλληλοσυσχέτιση και αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Θεμελιώδη στοιχεία της ναυτιλίας αποτελούν τα πλοία, τα οποία χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλία όσον αφορά στο μέγεθος και στον τύπο τους, ενώ προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα μεταφορικών υπηρεσιών για διάφορα είδη φορτίων, τα οποία προορίζονται για μεταφορά τόσο σε κοντινές όσο και σε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Στην βάση των ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι το σημαντικότερο τμήμα της ναυτιλίας σχετίζεται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου, οπότε γίνεται λόγος για την εμπορική ναυτιλία, η οποία αντιπροσωπεύει εκείνον τον κλάδο των μεταφορών ο οποίος έχει ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών για την μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Κατά συνέπεια, η ναυτιλία λαμβάνει χώρα εντός ενός περίπλοκου παγκόσμιου πλαισίου, το οποίο ορίζεται από οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συμφωνίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών, φορτωτών, κυβερνητικών οργανώσεων και λοιπών εμπλεκομένων μερών (Γκιζιάκης και συν., 2010:39; Stopford, 1997:5; McConville, 1999:2,8,13).

Η ναυτιλία είναι άμεσα συνυφασμένη με μια σειρά από έννοιες, οι οποίες την διαμορφώνουν. Σε αυτές εντάσσεται πρωτίστως η έννοια της *ναυτιλιακής αγοράς*. Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί συνισταμένη ενός συνόλου μεμονωμένων αγορών, οι οποίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους αναφορικά με την φύση του φορτίου που μεταφέρεται, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και τον καταμερισμό από γεωγραφικής πλευράς. Κι επειδή στην ναυτιλιακή αγορά ζωτικό ρόλο διαδραματίζει η εμπορική ναυτιλία, η παραπάνω

διαφοροποίηση της ναυτιλιακής αγοράς υλοποιείται στην βάση συγκεκριμένων κριτηρίων, τα οποία σχετίζονται με το θαλάσσιο εμπόριο (Γκιζιάκης και συν., 2010:39).

Αναλυτικότερα, θεωρώντας ως κριτήριο το μέγεθος της εκάστοτε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά, η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται σε αγορά γραμμών (liner shipping market) και σε αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market).

Στην *αγορά γραμμών*, το μεταφερόμενο φορτίο προσλαμβάνει τον χαρακτηρισμό του γενικού (general) φορτίου. Υπάρχουν έξι κύριες κατηγορίες γενικού φορτίου: (α) το μη μοναδιοποιημένο γενικό φορτίου (loose cargo), δηλαδή τα κιβώτια, τα εξαρτήματα μηχανημάτων, κ.λπ., (β) το φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo), (γ) το φορτίο σε παλέτες (palletized cargo), ώστε να διευκολύνεται η στοιβασία και ο χειρισμός, (δ) το υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo), του οποίου η μεταφορά πραγματοποιείται σε δεξαμενές, δοχεία ή βαρέλια, (ε) το κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo), δηλαδή τα φρούτα, τα τρόφιμα, κ.λπ. και (στ) το βαρύ και δυσκίνητο φορτίο (heavy and awkward cargo) (Γκιζιάκης και συν., 2010:42-43). Στην περίπτωση αυτή πραγματοποιείται μεταφορά πολλών μαζί παρτίδων φορτίου, διότι κάθε ανεξάρτητη παρτίδα φορτίου έχει ανεπαρκές μέγεθος, μικρότερο από 2.000-3.000 τόνους, ώστε να συμπληρώσει την χωρητικότητα ενός πλοίου ή αμπαριού (Stopford, 1997:17).

Στην *αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων* το μεταφερόμενο φορτίο χαρακτηρίζεται από σχετική διαφοροποίηση. Υπάρχουν τέσσερις κύριες κατηγορίες χύδην φορτίων: (α) τα υγρά χύδην φορτία (liquid bulks), δηλαδή το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, τα χημικά, το κρασί, κ.λπ., που μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια, (β) τα κύρια χύδην ξηρά φορτία (major bulks), δηλαδή το σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα και ο βωξίτης, (γ) τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks), δηλαδή ο χάλυβας, το αλουμίνιο, το ξύλο, το τσιμέντο, ο γύψος, το αλάτι, η ζάχαρη, κ.λπ. και (δ) τα εξειδικευμένα ξηρά φορτία (specialized dry cargoes), δηλαδή τα αυτοκίνητα, τα κατεψυγμένα, κ.λπ. Στην περίπτωση αυτή κάθε ανεξάρτητη παρτίδα φορτίου έχει επαρκές μέγεθος, μεγαλύτερο από 2.000-3.000 τόνους, ώστε να συμπληρώσει την χωρητικότητα ενός πλοίου ή αμπαριού (Stopford, 1997:17).

Περαιτέρω, θεωρώντας ως κριτήριο την φύση των υπηρεσιών μεταφοράς που προσφέρονται από τα πλοία, η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται σε ναυτιλία γραμμών και σε ελεύθερη ναυτιλία. Στην *ναυτιλία γραμμών* πραγματοποιούνται τακτικές θαλάσσιες μεταφορικές

υπηρεσίες (liner services) με την χρήση πλοίων τύπου liner, ενώ στην *ελεύθερη ναυτιλία* πραγματοποιούνται ελεύθερες θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (tramp services), ανάλογα με τις απαιτήσεις της αγοράς, με την χρήση πλοίων τύπου tramp (Metaxas, 1971:3). Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι επειδή τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κύριο λόγο από ελεύθερα πλοία, η αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων μπορεί να θεωρηθεί ταυτόσημη με αυτή των ελεύθερων θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών (Γκιζιάκης και συν., 2010:47).

Επιστρέφοντας στις έννοιες, οι οποίες διαμορφώνουν την ναυτιλία, πέρα από την ναυτιλιακή αγορά, που μόλις αναλύθηκε, είναι, μεταξύ άλλων, η *ναύλωση*. Η ναύλωση σχετίζεται με την ελεύθερη ναυτιλία ειδικότερα, αποτελώντας την συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου ανάμεσα σε δύο κύρια μέρη, τον εκναυλωτή, δηλαδή τον πάροχο του πλοίου (shipowner) και τον ναυλωτή (charterer). Μέσω της ναύλωσης προσδιορίζονται οι όροι απασχόλησης του πλοίου που διαθέτει ο εκναυλωτής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ναυλωτή. Υπάρχουν τέσσερις κύριοι τύποι ναύλωσης, (α) η ναύλωση ταξιδιού (voyage charter)¹, (β) η χρονοναύλωση (time charter)², (γ) η ναύλωση γυμνού πλοίου (demise charter)³ και (δ) η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment)⁴ (Alderton, 1984:138). Η επικύρωση της ναύλωσης υλοποιείται με το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το λεγόμενο *ναυλοσύμφωνο* και τελικά οι παρεχόμενες υπηρεσίες λαμβάνουν χώρα έναντι συγκεκριμένου χρηματικού τιμήματος (Γκιζιάκης και συν., 2010:53).

Το παραπάνω τίμημα που χορηγείται στον πάροχο του πλοίου για την μεταφορά των φορτίων του ναυλωτή αποκαλείται *ναύλος* και συνήθως υπολογίζεται σε χρηματικές μονάδες ανά τόνο

¹ Η ναύλωση ταξιδιού είναι βραχυπρόθεσμη ναύλωση, όπου ο εκναυλωτής υποχρεούται να μεταφέρει καθορισμένο φορτίο του ναυλωτή μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών. Για την εν λόγω μεταφορά ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει χρηματικό αντίτιμο, το οποίο συνήθως διαμορφώνεται ανά τόνο φορτίου που μεταφέρεται (Alderton, 1984:138).

² Η χρονοναύλωση είναι ναύλωση βραχυπρόθεσμης, μεσοπρόθεσμης ή μακροπρόθεσμης διάρκειας, όπου ο πάροχος διαθέτει το πλοίο με το πλήρωμά του στον ναυλωτή για την συμπεφωνημένη χρονική διάρκεια, όμως διατηρεί τόσο τον έλεγχο της λειτουργίας όσο και την ναυσυλτοία αυτού. Ο ναυλωτής από την πλευρά του είναι επιφορτισμένος με την ευθύνη της εμπορικής απασχόλησης του πλοίου και ως εκ τούτου καταβάλλει αντίτιμο στον πάροχο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην σχετική συμφωνία (Alderton, 1984:138).

³ Η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι ναύλωση μακροπρόθεσμης διάρκειας, η οποία υπερβαίνει συνήθως τα δύο έτη, κατά την οποία ο πάροχος διαθέτει μόνο το πλοίο στον ναυλωτή για την συμπεφωνημένη χρονική διάρκεια, αναλαμβάνοντας μόνο το κόστος κεφαλαίου αυτού. Ο ναυλωτής από την πλευρά του είναι επιφορτισμένος με την ευθύνη της πλοιοκτησίας (για παράδειγμα πλήρωμα, συντήρηση, ασφάλιση, κ.λπ.) και ως εκ τούτου καταβάλλει το αντίστοιχο αντίτιμο στον πάροχο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην σχετική συμφωνία (Alderton, 1984:138).

⁴ Η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς είναι ναύλωση μακροπρόθεσμης διάρκειας, η οποία κυμαίνεται συνήθως από έξι μήνες έως μερικά έτη, περιλαμβάνοντας πολλαπλά ταξίδια, όπου ο πάροχος αναλαμβάνει να μεταφέρει για τον ναυλωτή ένα εξειδικευμένο ομογενές φορτίο εντός της συμπεφωνημένης χρονικής διάρκειας (Alderton, 1984:138).

μεταφερόμενου φορτίου. Όμως, στις περιπτώσεις των ναυλώσεων που προσδιορίζονται από την παράμετρο του χρόνου, όπως είναι η χρονοναύλωση και η ναύλωση γυμνού πλοίου, το εν λόγω αντίτιμο αποκαλείται *μίσθωμα* και συνήθως υπολογίζεται σε χρηματικές μονάδες ανά ημέρα απασχόλησης του πλοίου. Το μίσθωμα αποδίδεται σε τακτική βάση, ανάλογα με τους όρους της συμφωνίας (Γκιζιάκης και συν., 2010:55).

Η τιμή στην οποία καταλήγει ο ναύλος είναι το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης ανάμεσα στα δύο βασικά εμπλεκόμενα μέρη, δηλαδή στον εκναυλωτή και τον ναυλωτή, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις ειδικές απαιτήσεις μιας συγκεκριμένης ναύλωσης όσο και τις γενικές συνθήκες από τις οποίες χαρακτηρίζεται η αγορά την δεδομένη χρονική στιγμή. Κατά συνέπεια, ο ναύλος της κάθε συμφωνίας συνάδει με την τάση των ναύλων της αγοράς, η οποία με την σειρά της διαμορφώνεται κατά βάση από το επίπεδο της προσφοράς και της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες, υπό την επίδραση και λοιπών αστάθμητων παραγόντων (Γκιζιάκης και συν., 2010:56).

1.2 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας

Η έννοια της παγκοσμιοποίησης έγκειται στην διαδικασία εκείνη κατά την οποία τα κράτη, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές της υφελίου έχουν υποστεί ομογενοποίηση εξαιτίας των μεταβολών που απορρέουν από τα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτικά και τεχνολογικά δεδομένα (Andreosso & Jacobson, 2005:419-420). Υπό αυτό το πρίσμα, σε γενικές γραμμές, οι παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις λειτουργούν ως πωλητές, που επιδιώκουν την διάθεση των προϊόντων και των υπηρεσιών τους σε όλο τον κόσμο. Υπό συνθήκες παγκοσμιοποίησης, η διοίκηση των επιχειρήσεων δεν περιορίζεται σε μια μόνο χώρα, οι προμήθειες και οι απαραίτητες πρώτες ύλες για την παραγωγή αγοράζονται από εκεί που προσφέρεται η χαμηλότερη τιμή, ενώ οι επενδύσεις επιλέγεται να πραγματοποιηθούν εκεί που εκτιμάται ότι θα επιτευχθούν οι μεγαλύτερες αποδόσεις. Με άλλα λόγια, η παγκοσμιοποίηση αντιπροσωπεύει την προσέγγιση εκείνη όπου ο κόσμος νοείται ως μία και μοναδική ενιαία αγορά (Kotler, 1994:429).

Ειδικότερα όσον αφορά στην ναυτιλία, η παγκοσμιοποίηση συνιστά απόρροια της εξέλιξης στην παροχή υπηρεσιών διοίκησης πλοίων, όταν οι πλοιοκτήτες, για διάφορους λόγους, δεν εκτελούν οι ίδιοι την διοίκηση των πλοίων τους (Sletmo 1989:294). Η παγκοσμιοποίηση της

ναυτιλίας αποτελεί φαινόμενο που εμφανίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και ενώ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχει τις βάσεις της στον θεσμό της διοίκησης πλοίων, εντούτοις η πραγματική αιτία ανάπτυξής της είναι η επιδίωξη για ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσα από τον εντοπισμό φθηνών παραγωγικών συντελεστών. Στο πλαίσιο αυτό, η διοίκηση των πλοίων ασκείται από μάνατζερς πλοίων πλοιοκτησίας τρίτων, οι οποίοι έχουν την δυνατότητα να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν σε κάθε ενδεδειγμένο περιβάλλον, όπως είναι, για παράδειγμα, τα «νέα ναυτιλιακά κέντρα», σε αντιδιαστολή με τα «παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα» (Spruyt, 1994:247).

Αναλυτικότερα, κατά την άσκηση της παραπάνω διοίκησης πλοίων, η ναυτιλιακή εταιρία έχει την έδρα της στον τόπο όπου βρίσκονται οι πελάτες-πλοιοκτήτες και όπου η στελέχωση των πλοίων και η εκπαίδευση των πληρωμάτων μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη, παρά το γεγονός ότι οι διαθέσιμες τεχνολογίες της πληροφορικής θα επέτρεπαν και την εξ αποστάσεως δραστηριότητα. Με τον τρόπο αυτόν, η διοίκηση πλοίων έχει μετατραπεί σε πολυεθνική διεργασία, ενώ επιπρόσθετες απαραίτητες προϋποθέσεις για την εύρυθμη διεκπεραίωσή της είναι η ύπαρξη μειωμένης φορολογίας, το χαμηλό κόστος κοινωνικής ασφάλισης, η απουσία περιορισμών σε ζητήματα απασχόλησης, η διαθεσιμότητα τηλεπικοινωνιακών δικτύων, το κατά το δυνατόν χαμηλό λειτουργικό κόστος, κ.λπ. Ενδεικτικό παράδειγμα περιβάλλοντος που ικανοποιεί τις παραπάνω απαιτήσεις είναι η Κύπρος (Perry, 1994:48).

Στο πλαίσιο αυτό, στον Πίνακα 1.1 που ακολουθεί αποτυπώνεται η γεωγραφική διασπορά της ελληνικής ναυτιλίας για τα έτη 1979 και 1994.

Πίνακας 1.1

Γεωγραφική εγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων Ελληνικών Συμφερόντων 1979, 1994

Ναυτιλιακό Κέντρο	Αριθμός γραφείων 1979	Αριθμός γραφείων 1994
Λονδίνο	181	124
N. Υόρκη	76	39
Ευρώπη (εκτός Λονδίνου)	10	26
B. Αμερική (εκτός N.	6	4

Υόρκης)		
N. Αμερική	3	4
Αφρική	0	1
M. Ανατολή	8	10
Κύπρος	3	13
Ιαπωνία	3	2
A. Ανατολή	0	8
Άγνωστα	3	0
Σύνολο	293	231

Πηγή: Γουλιέλμος 2005:44

Σύμφωνα με τον Πίνακα 1.1, η εγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων ελληνικών συμφερόντων υπέστη μείωση από 293 το 1979 σε 231 το 1994. Ανάλογη ήταν και η μείωση στα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα του Λονδίνου (από 181 σε 124) και της Ν. Υόρκης (από 76 σε 39), υπέρ του Πειραιά (από 257 σε 163). Λαμβάνοντας περαιτέρω υπόψη την μη αμελητέα παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στην Α. Ανατολή με οκτώ ναυτιλιακά γραφεία (2 στο Χονγκ Κονγκ, 3 στις Φιλιππίνες και 3 στην Σιγκαπούρη, συνάγεται η μεγαλύτερη έκταση του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης (Γουλιέλμος 2005:45).

1.3 Το οικονομικό μοντέλο της ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα όσα έχουν αναφερθεί έως τώρα καθίσταται εμφανές ότι η ναυτιλία αποτελεί έναν πολυσύνθετο κλάδο, ο οποίος διαμορφώνεται στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και διακρίνεται για την οικονομική του διάσταση. Ως εκ τούτου, για την μελέτη και ανάλυσή της, κρίθηκε αναγκαία η μοντελοποίησή της σε οικονομικούς όρους. Υπό αυτό το πρίσμα, το πλέον αναγνωρισμένο μοντέλο περιλαμβάνει την ύπαρξη τριών κύριων αξόνων: (1) της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, (2) της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών και (3) της αγοράς των ναύλων (Γκιζιάκης και συν., 2010:187; Stopford, 1997:114-117).

Πιο συγκεκριμένα, ο πρώτος άξονας της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώνεται περαιτέρω από πέντε επιμέρους συνιστώσες: (1) την παγκόσμια οικονομία, (2) τις διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων, (3) την μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών, (4) τα πολιτικά γεγονότα και τους λοιπούς εξωγενείς παράγοντες και (5) το κόστος μεταφοράς (Γκιζιάκης και συν., 2010:187; Stopford, 1997:114-117). Οι εν λόγω συνιστώσες θα εξεταστούν λεπτομερέστερα στην επόμενη υποενότητα της εργασίας. Για την διευκόλυνση της ανάγνωσης επισημαίνεται ότι η μέτρηση της ζήτησης μπορεί να γίνει με δύο τρόπους, είτε σε τονομύλια είτε σε τόνους νεκρού βάρους. Στην περίπτωση των τονομυλίων ενσωματώνεται η αποτελεσματικότητα στην απασχόληση των πλοίων και επομένως αξιολογείται αυτομάτως η αποτελεσματικότητα της μεταφοράς των φορτίων, ενώ στην περίπτωση των τόνων νεκρού βάρους υπεισέρχεται μόνο η ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Επομένως, η μέτρηση της ζήτησης σε τονομύλια είναι προτιμότερη από αυτή σε τόνους νεκρού βάρους, διότι είναι ανώτερη σε όρους τεχνικής και αντικειμενικότητας. Όμως, η δεύτερη καταλληλότερη για την μέτρηση της προσφοράς (Collins, 2000:87).

Περαιτέρω, ο δεύτερος άξονας της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώνεται περαιτέρω από πέντε επιμέρους συνιστώσες: (1) τις ομάδες λήψης αποφάσεων, (2) την χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, (3) την παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, (4) τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων και (5) τις διαλύσεις και απώλειες πλοίων. Οι εν λόγω συνιστώσες θα εξεταστούν λεπτομερέστερα στην επόμενη υποενότητα της εργασίας. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η συνολική δυνατότητα μεταφοράς που οφείλεται στον παγκόσμιο στόλο είναι συνάρτηση της αποτελεσματικότητας απασχόλησης των πλοίων. Η εν λόγω αποτελεσματικότητα εξαρτάται με την σειρά της από την ταχύτητα των πλοίων, την συνολική απόσταση και τον συνολικό χρόνο ταξιδιού υπό έρμα, δηλαδή χωρίς φορτίο και αντιπροσωπεύει την παραγωγικότητα του στόλου, η οποία, όπως ήδη έχει αναφερθεί, έχει ως μονάδα μέτρησης τα τονομύλια ανά τόνο νεκρού βάρους σε ετήσια βάση (Γκιζιάκης και συν., 2010:189-190; Stopford, 1997:114-117).

Τέλος, ο τρίτος άξονας της αγοράς των ναύλων συνδέει την προσφορά και την ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, από την άποψη ότι η διαμόρφωση των ναύλων προσδιορίζει το χρηματικό ποσό που θα χορηγηθεί στους πλοιοκτήτες από τους ναυλωτές για τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες. Κατά συνέπεια, όταν επικρατεί έλλειμμα στην προσφορά των πλοίων, έπεται ότι αυξάνεται η διαπραγματευτική ισχύς των πλοιοκτητών, καθώς οι ναύλοι αυξάνονται. Στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες προβαίνουν σε παραγγελίες νέων πλοίων,

ενώ οι φορτωτές από την πλευρά τους αναζητούν τρόπους συγκράτησης της μεταφορικής δαπάνης. Αντιθέτως, όταν επικρατεί πλεόνασμα στην προσφορά των πλοίων, έπεται ότι μειώνεται η ρευστότητα των πλοιοκτητών, καθώς οι ναύλοι μειώνονται. Στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες προβαίνουν σε πώληση των πλοίων τους, ενώ η αποδοτικότητα του στόλου μεταβάλλεται, προσαρμόζοντας την ταχύτητα εκτέλεσης των ταξιδιών ή παροπλίζοντας κάποια πλοία. Ωστόσο αξίζει να τονισθεί ότι, ανεξάρτητα από το αν επικρατεί έλλειμμα ή πλεόνασμα στην προσφορά των πλοίων, δεδομένου ότι στην αγορά των ναύλων προσδιοριστικός παράγοντας είναι η ψυχολογική συμπεριφορά των πλοιοκτητών, είναι αναμενόμενο ότι είναι πολύ δυσχερής η προσομοίωση με μαθηματικά μοντέλα (Γκιζιάκης και συν., 2010:190-191; Stopford, 1997:114-117).

1.4 Ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών

Σε αυτή την υποενότητα θα παρουσιαστούν οι επιμέρους συνιστώσες της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών.

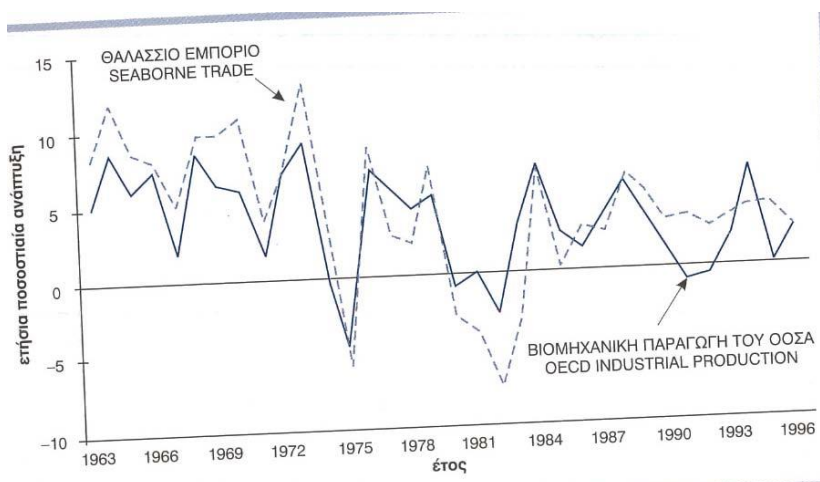
1.4.1 Παγκόσμια οικονομία

Η παγκόσμια οικονομία είναι ο βασικός παράγοντας διαμόρφωσης της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών και για τον λόγο αυτόν δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι οι αλλαγές που συμβαίνουν στους ναύλους συμβαδίζουν με τις διακυμάνσεις των κύκλων της παγκόσμιας οικονομίας σε διαχρονική βάση. Πράγματι, η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών συνιστά παράγωγο ζήτηση, η οποία καθορίζεται από τις συνθήκες που επικρατούν τόσο στην παγκόσμια οικονομία όσο και στο θαλάσσιο εμπόριο (McConville, 1999:36). Ως εκ τούτου, η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί συνάρτηση τριών κύριων μεταβλητών: (i) του επιχειρηματικού ή οικονομικού κύκλου, (ii) της ελαστικότητας του θαλάσσιου εμπορίου και (iii) του κύκλου ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου (Γκιζιάκης και συν., 2010:193).

- i. Επιχειρηματικός ή οικονομικός κύκλος

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών συνιστά παράγωγο ζήτηση, η οποία καθορίζεται από τις συνθήκες που επικρατούν τόσο στην παγκόσμια οικονομία όσο και στο θαλάσσιο εμπόριο. Στην Εικόνα 1.1 απεικονίζεται διαγραμματικά η συσχέτιση των κύκλων βιομηχανικής παραγωγής του ΟΟΣΑ και του θαλάσσιου εμπορίου για την χρονική περίοδο 1963-1996.

Εικόνα 1.1



Συσχέτιση κύκλων βιομηχανικής παραγωγής του ΟΟΣΑ και θαλάσσιου εμπορίου, 1963-1996

Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:194

Σύμφωνα με την Εικόνα 1.1, μέχρι το 1990 περίπου οι κύκλοι βιομηχανικής παραγωγής του ΟΟΣΑ και του θαλάσσιου εμπορίου πράγματι ακολουθούσαν την ίδια τάση, π.χ. το 1975 και το 1981-83 έλαβαν χώρα κρίσεις παράλληλα τόσο στην βιομηχανική παραγωγή όσο και στο θαλάσσιο εμπόριο. Εντούτοις, από το 1990 και μετά η τάση αυτή σταμάτησε να ισχύει, ενδεχομένως λόγω λοιπών αιτιών τόσο εξωγενών (π.χ. πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες) όσο και ενδογενών (π.χ. εγγενής κυκλική δομή παγκόσμιας οικονομίας) (Γκιζιάκης και συν., 2010:194; McConville, 1999:39-41).

ii. Ελαστικότητα θαλάσσιου εμπορίου

Η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου είναι το πηλίκο της ποσοστιαίας μεταβολής του θαλάσσιου εμπορίου προς την ποσοστιαία μεταβολή στην βιομηχανική παραγωγή. Σύμφωνα

τον παραπάνω ορισμό συνάγεται ότι η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου είναι μέτρο σύγκρισης της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας, διότι με τον τρόπο αυτόν αξιολογείται εάν το θαλάσσιο εμπόριο, σε σύγκριση με την βιομηχανική παραγωγή, μεταβάλλεται με πιο γρήγορους, πιο αργούς ή τους ίδιους ρυθμούς. Επομένως, τυχόν αλλαγές στην ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου συνοδεύονται από μεταβολές στην ζήτηση των πλοίων (Γκιζιάκης και συν., 2010:195).

iii. Κύκλος ανάπτυξης θαλάσσιου εμπορίου

Το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύσσεται και εξελίσσεται ανάλογα με την φάση της ανάπτυξης που βρίσκεται μια οικονομία, ανεξάρτητα από το αν αυτή είναι παγκόσμια ή αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη χώρα. Πιο συγκεκριμένα, στα πρώτα στάδια της οικονομικής ανάπτυξης γίνονται εισαγωγές κυρίως σε είδη πρώτης ανάγκης, ενώ με την πάροδο του χρόνου παρατηρείται αύξηση στην ζήτηση για πρώτες ύλες, ενώ παράλληλα ξεκινούν και οι εξαγωγές σε ημικατεργασμένα και πρωτογενή προϊόντα. Όσο η οικονομία ωριμάζει, η βιομηχανική ανάπτυξη περιορίζεται, με συνέπεια να γίνεται εστίαση στην διακίνηση προϊόντων προστιθέμενης αξίας. Όλες οι προαναφερθείσες αλλαγές είναι αναμενόμενο να επιφέρουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στην ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών (Γκιζιάκης και συν., 2010:195-196).

1.4.2 Διαδρομές θαλάσσιου εμπορίου φορτίων

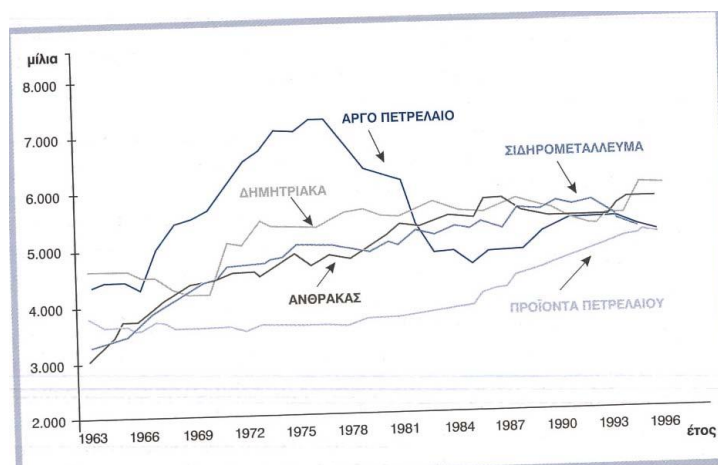
Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου φορτίων έχουν αντίκτυπο στην ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Στην βραχυπρόθεσμη διάσταση εντοπίζεται η έννοια της εποχικότητας των φορτίων, η οποία συντελεί καθοριστικά στην λειτουργία της ελεύθερης αγοράς των ναύλων, δεδομένου ότι οι φορτωτές βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά σε αυτή για την κάλυψη των μεταφορικών τους απαιτήσεων. Στην μακροπρόθεσμη διάσταση, η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από αλλαγές σε τέσσερα κύρια πεδία: (i) στην ζήτηση του φορτίου, (ii) στις πηγές άντλησης και εξαγωγής του φορτίου (για παράδειγμα, η εξάντληση των φυσικών αποθεμάτων σε μια περιοχή επηρεάζει δραστικά την δομή του θαλάσσιου εμπορίου, (iii) στην

τοποθεσία του εργοστασίου επεξεργασίας του φορτίου, όπου οι επιπτώσεις εκδηλώνονται είτε στον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου είτε στον τύπο του χρησιμοποιούμενου πλοίου, ιδίως όταν πρόκειται για φορτία βιομηχανικών πρώτων υλών και (iv) στην μεταφορική πολιτική των φορτωτών (Γκιζιάκης και συν., 2010:198).

1.4.3 Μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών

Η απόσταση στην οποία πρέπει να μεταφερθεί ένα φορτίο είναι αναμενόμενο να επιδρά στην ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών. Ειδικότερα, η μεταβλητή της απόστασης εκφράζεται με την μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών, η οποία, όπως ήδη έχει αναφερθεί, καθιέρωσε την μέτρηση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών σε τονομίλια. Υπενθυμίζεται ότι τα τονομίλια ορίζονται ως το γινόμενο του τονάζ του μεταφερόμενου φορτίου επί την μέση απόσταση μεταφοράς αυτού (McConville, 1999:37). Καθοριστικός παράγοντας διαμόρφωσης της μέσης διανυόμενης απόστασης των θαλάσσιων διαδρομών είναι το ισοζύγιο ανάμεσα στις εξαγωγικές περιοχές που βρίσκονται πλησίον των καταναλωτικών περιοχών και στις εξαγωγικές περιοχές που βρίσκονται μακριά από τις καταναλωτικές περιοχές. Κυριαρχία των πρώτων οδηγεί σε μείωση της μέσης διανυόμενης απόστασης, ενώ, αντίθετα, κυριαρχία των δεύτερων οδηγεί αύξηση της μέσης διανυόμενης απόστασης (Γκιζιάκης και συν., 2010:199).

Εικόνα 1.2



Μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών για διάφορα φορτία, 1963-1996

Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:200

Η προαναφερθείσα διαπίστωση τεκμηριώνεται από την Εικόνα 1.2, όπου παρουσιάζεται η μέση διανύσιμη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών για διάφορα φορτία, για την χρονική περίοδο 1963-1996.

1.4.4 Πολιτικά γεγονότα και λοιποί εξωγενείς παράγοντες

Τα πολιτικά γεγονότα συνιστούν τον κυριότερο εξωγενή παράγοντα που επηρεάζει τις θαλάσσιες μεταφορές είτε με αρνητικό είτε με θετικό τρόπο ως προς τις τιμές των ναύλων. Παράλληλα με τα πολιτικά γεγονότα, τα φυσικά φαινόμενα, όπως και οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις θεωρούνται εξίσου καθοριστικοί παράγοντες. Στην βάση αυτή, τα τελευταία 150 έτη, τα παρακάτω γεγονότα, κατά χρονολογική σειρά, μπορούν να θεωρηθούν ως σημαντικοί εξωγενείς παράγοντες που είχαν ισχυρό αντίκτυπο, με την μορφή συνήθως αύξησης στην τιμή των ναύλων, στις θαλάσσιες μεταφορές: ο γαλλογερμανικός πόλεμος (1873), ο ισπανοαμερικανικός πόλεμος (1898), ο νοτιοαφρικανικός πόλεμος (1900), ο βαλκανικός πόλεμος (1912), η απεργία του άνθρακα στην Μεγάλη Βρετανία (1926), το οικονομικό κραχ (1929-1930), ο ισπανικός εμφύλιος πόλεμος (1937), ο Β' παγκόσμιος πόλεμος (1947 κ.εξ.), ο πόλεμος της Κορέας (1950), η κρίση του Σουέζ (1956), η κακή σοδειά των δημητριακών στην Ευρώπη (1957-1960), ο πόλεμος των έξι ημερών (1967), το κλείσιμο του πετρελαιοαγωγού Tap Line (1970), η απεργία των Ισπανών ναυτικών (1972), η εθνικοποίηση των πετρελαϊκών κοιτασμάτων της Λιβύης (1973), ο πόλεμος του Yom Kippur (1973), η επανάσταση του Ιράν (1979), ο πόλεμος του Κόλπου (1990-91), το τρομοκρατικό χτύπημα στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης (2001), η απειλή διάδοσης του θανατηφόρου ιού SARS (2003), ο τυφώνας Κατρίνα (2005) και η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση (2007-σήμερα) (Γκιζιάκης και συν., 2010:200-207).

1.4.5 Κόστος μεταφοράς

Η χρήση μεγαλύτερων πλοίων και η συνακόλουθη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της οργάνωσης των μεταφορών είχαν ως αποτέλεσμα την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας, όπως και την μείωση του μεταφορικού κόστους

μεταφοράς. Η τελευταία μάλιστα συνέβαλε δραστικά στην ανάπτυξη και εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, διαμορφώνοντας νέα κανάλια εμπορικής επικοινωνίας (Γκιζιάκης και συν., 2010:207-208).

1.5 Προσφορά θαλάσσιων μεταφορών

Σε αναλογία με την περίπτωση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, σε αυτή την υποενότητα θα παρουσιαστούν οι επιμέρους συνιστώσες της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών.

Ωστόσο, η προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί εναλλακτικά να αναλυθεί σε τρεις συμπληρωματικές διαστάσεις: (i) στην ενεργό προσφορά, η οποία περιλαμβάνει τα πλοία που κυκλοφορούν στην αγορά, (ii) στην διαθέσιμη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει τα πλοία που θα μπορούσαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, όμως στην τρέχουσα φάση βρίσκονται εκτός της αγοράς για διάφορες αιτίες (π.χ. εξαιτίας παροπλισμού, επισκευής, κράτησης σε λιμάνια, κ.λπ.) και (iii) στην ενδεχόμενη προσφορά, η οποία περιλαμβάνει τόσο τα πλοία υπό ναυπήγηση όσο και αυτά που έχουν την δυνατότητα να δραστηριοποιηθούν σε κάποια άλλη αγορά, στην περίπτωση που αυτό θεωρηθεί συμφερότερο (Γκιζιάκης και συν., 2010:208).

1.5.1 Ομάδες λήψης αποφάσεων

Στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών υπεισέρχονται τέσσερις βασικές ομάδες λήψης αποφάσεων (Γκιζιάκης και συν., 2010:209):

- i. Οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι αποτελούν τους κύριους λήπτες των αποφάσεων, από την στιγμή που οι ίδιοι λαμβάνουν τις αποφάσεις για τις παραγγελίες των νέων πλοίων, για την διάλυση των παλιών πλοίων, καθώς και για τον παροπλισμό του τονάζ.
- ii. Οι φορτωτές/ναυλωτές, οι οποίοι, εφαρμόζοντας συγκεκριμένες πολιτικές ναυλώσεων, επηρεάζουν αρχικά τις αποφάσεις των πλοιοκτητών και κατόπιν την προσφορά των πλοίων.

iii. Οι ναυτιλιακές τράπεζες, οι οποίες διαμορφώνουν σε σημαντική έκταση τις επενδυτικές συνθήκες της αγοράς από την πολιτική που εφαρμόζουν.

iv. Οι νομοθετικοί οργανισμοί, οι οποίοι θεσπίζουν κανονισμούς που αφορούν στην ασφάλεια και το περιβάλλον, επηρεάζοντας με τον τρόπο αυτόν την προσφορά των πλοίων.

Σε κάθε περίπτωση, ως γενική διαπίστωση μπορεί να διατυπωθεί πως όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε ανάπτυξη, τότε οι παραγγελίες των πλοίων εμφανίζουν αυξητική τάση, ενώ, από την άλλη πλευρά, όταν η ναυλαγορά βιώνει ύφεση, τότε οι παραγγελίες των πλοίων εμφανίζουν μειωτική τάση. Βέβαια, δεν είναι απίθανο κατά την διάρκεια της ύφεσης κάποιοι πλοιοκτήτες να προβαίνουν σε αγορές πλοίων, διότι οι τιμές των πλοίων κινούνται σε χαμηλά επίπεδα. Ως εκ τούτου, η προσφορά των πλοίων καθορίζεται κατά κύριο λόγο από την συμπεριφορά και την ψυχολογία των ομάδων λήψης αποφάσεων και επομένως δεν είναι δυνατή η διαμόρφωση ενός μοντέλου με αμιγώς οικονομική διάσταση (McConville, 1999:61-87; Stopford, 1997:61-87).

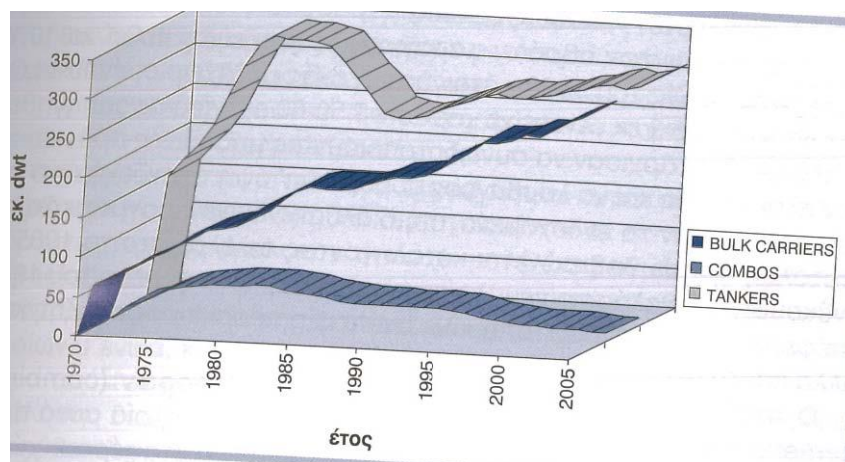
1.5.2 Χωρητικότητα παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων

Δεδομένης της κυριαρχίας της εμπορικής ναυτιλίας είναι αναμενόμενο η προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών να επηρεάζεται καθοριστικά από την χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων. Στην Εικόνα 1.3 παρουσιάζεται η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων (tankers), των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers) και των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών (combos) για την χρονική περίοδο 1970-2005.

Σύμφωνα με την Εικόνα 1.3, η ανάπτυξη του στόλου διακρίνεται από έντονες διακυμάνσεις, με την μορφή επεκτάσεων, συρρικνώσεων και αναδιαρθρώσεων, οι οποίες επιβάλλουν τροποποιήσεις στην προσφορά. Για παράδειγμα, μετά την κατάρρευση του θαλάσσιου εμπορίου του πετρελαίου το 1975, ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων άρχισε να αυξάνεται, φτάνοντας την μέγιστη τιμή του το 1977. Παρομοίως, ο παγκόσμιος στόλος των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών άρχισε να αυξάνεται από το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ το 1967, φτάνοντας την μέγιστη τιμή του το 1978 και εφεξής εμφανίζει σταδιακή μείωση. Τέλος, ο παγκόσμιος στόλος των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου παρουσιάζει μια

συνεχή αυξητική τάση για την χρονική περίοδο 1970-2005, κυρίως λόγω των οικονομικών κλίμακας που έχει την δυνατότητα να προσφέρει (Γκιζιάκης και συν., 2010:211-212).

Εικόνα 1.3



Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου tankers, bulk carriers και combos, 1970-2005

Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:211

Πάντως, μακροπρόθεσμα, ο ρυθμός της ανάπτυξης προσδιορίζεται από δύο κύριους παράγοντες, τις παραδόσεις των πλοίων και τις διαλύσεις αυτών. Δεδομένου ότι, αφενός, η μέση διάρκεια ζωής ενός πλοίου είναι περίπου 25 έτη και, αφετέρου, μικρό ποσοστό των πλοίων διαλύεται ετησίως, γίνεται εύκολα αντιληπτός ο λόγος για τον οποίο ο ρυθμός προσαρμογής της προσφοράς στις μεταβολές της αγοράς εκφράζεται σε έτη (Γκιζιάκης και συν., 2010:210).

1.5.3 Παραγωγικότητα παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων

Η παραγωγικότητα ενός στόλου εκφράζεται σε τονομύλια ανά dwt ανά μονάδα χρόνου και αποτελεί συνάρτηση τεσσάρων κύριων μεταβλητών (McConville, 1999:81-82):

- i. Της ταχύτητας, που διαμορφώνει τον χρόνο εκτέλεσης του ταξιδιού. Δηλαδή, υψηλή ταχύτητα οδηγεί σε αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, ενώ, αντιστρόφως, χαμηλή ταχύτητα οδηγεί σε μείωση της μεταφορικής ικανότητας. Βέβαια συνήθως

παρατηρείται το φαινόμενο τα πλοία να ταξιδεύουν με ταχύτητα μικρότερη από αυτή που έχουν σχεδιαστεί, για λειτουργικούς και επιχειρηματικούς σκοπούς.

ii. Του χρόνου παραμονής στο λιμάνι. Η μέγιστη τιμή της παραγωγικότητας του στόλου εξαρτάται από την φυσική απόδοση των πλοίων και των λιμανιών. Ως εκ τούτου, μια συμφόρηση στο λιμάνι έχει ως αποτέλεσμα την προσωρινή μείωση της αποδοτικότητάς του, με επακόλουθο την μείωση στην διαθέσιμη προσφορά πλοίων.

iii. Του τρόπου χρήσης της χωρητικότητας, όσον αφορά στην ωφέλιμη μεταφορική ικανότητα των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου, σύνηθες ποσοστό εκμετάλλευσης της ωφέλιμης χωρητικότητας είναι το 95%, λαμβάνοντας υπόψη ότι μέρος της ωφέλιμης χωρητικότητας χάνεται λόγω καυσίμων, εφοδίων, κ.λπ.

iv. Του αριθμού των έμφορτων ημερών στην θάλασσα, δηλαδή του αριθμού των παραγωγικών ημερών. Ως εκ τούτου, απώτερη επιδίωξη αποτελεί οι μη παραγωγικές ημέρες (π.χ. ταξίδι υπό έρμα, παραμονή στο λιμάνι, κ.λπ.) να είναι όσο το δυνατόν λιγότερες.

Στο πλαίσιο αυτό, στην Εικόνα 1.4 απεικονίζεται η παραγωγικότητα των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου για την χρονική περίοδο 1963-1996.

Εικόνα 1.4



Εξέλιξη παραγωγικότητας δεξαμενόπλοιων και πλοίων ξηρού φορτίου, 1963-1996

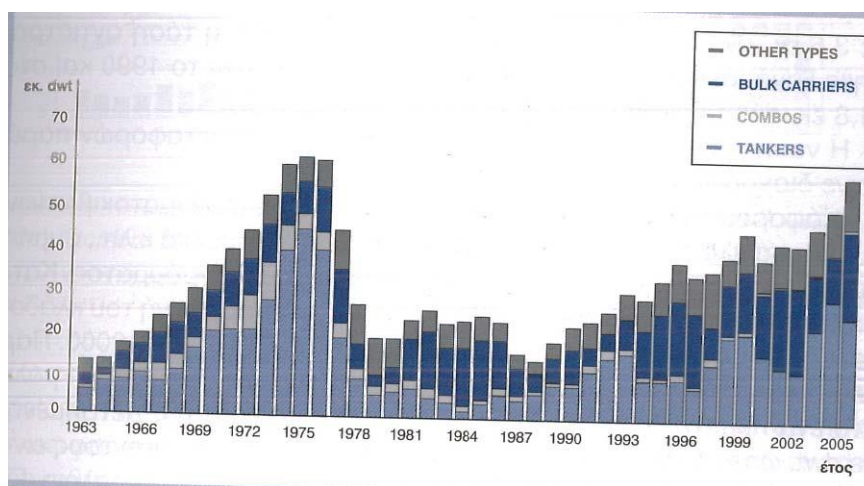
Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:216

Σύμφωνα με την Εικόνα 1.4 η παραγωγικότητα των πλοίων ξηρού φορτίου είναι σχετικά σταθερή, ενώ η παραγωγικότητα των δεξαμενόπλοιων χαρακτηρίζεται από εντονότερες διακυμάνσεις. Πάντως, η λειτουργική αποδοτικότητα του στόλου είναι συνυφασμένη με το κλίμα της αγοράς, δηλαδή όταν η ναυλαγορά είναι πιεσμένη τότε επικρατεί μείωση του ρυθμού λειτουργίας του εμπορικού στόλου (Γκιζιάκης και συν., 2010:215).

1.5.4 Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων

Λαμβάνοντας υπόψη ότι στα νεότευκτα πλοία χρησιμοποιούνται εξελιγμένες τεχνολογίες για την αύξηση της παραγωγικότητας και της εμπορικής απόδοσης, έπεται ότι οι ναυπηγήσεις είναι η σπουδαιότερη τακτική αύξησης της προσφοράς τονάζ στην ναυτιλιακή αγορά, αναφορικά, αφενός, με την ποσότητα του τονάζ και, αφετέρου, με τον αριθμό και την χωρητικότητα των πλοίων.

Εικόνα 1.5



Εξέλιξη ναυπηγικής βιομηχανίας ανά τύπο πλοίου, 1963-2005

Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:217

Επιπρόσθετα, επειδή η ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται από κύκλους μακράς διάρκειας, οι προσαρμογές στο επίπεδο της ναυπηγικής παραγωγής πραγματοποιούνται με

αργούς και δύσκολους ρυθμούς, όπου η χρονική υστέρηση μεταξύ παραγγελίας και παράδοσης ενός νεότευκτου πλοίου ανέρχεται σε χρονικό διάστημα λίγων ετών, της τάξεως των 1-3 έτη. Στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών, το χρονοδιάγραμμα παραδόσεων ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου επηρεάζει σημαντικά τις προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς, κατά συνέπεια στην ναυπηγική βιομηχανία διαδραματίζει ζωτικό ρόλο ο τύπος του πλοίου (McConville, 1999:66-69; Γκιζιάκης και συν., 2010:216-217).

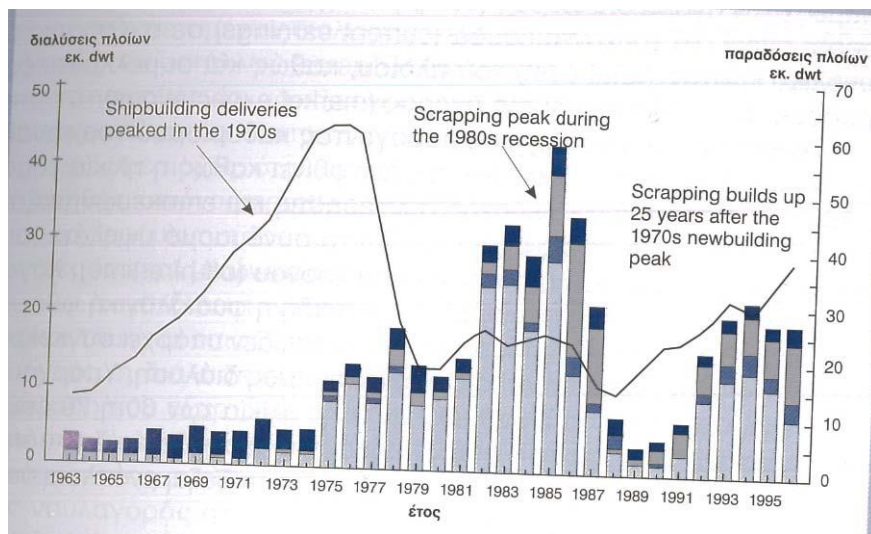
Στο πλαίσιο αυτό, στην Εικόνα 1.5 παρουσιάζεται η εξέλιξη της ναυπηγικής βιομηχανίας ανά τύπο πλοίου, για την χρονική περίοδο 1963-2005. Σύμφωνα με την Εικόνα 1.5 η ναυπηγική παραγωγή των δεξαμενόπλοιων είναι αυτή που εμφανίζει τις πιο έντονες διακυμάνσεις που μπορούν να συμβούν στις ναυτιλιακές επενδύσεις. Αντιθέτως, η ναυπηγική αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου είναι σχετικά σταθερή από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και έπειτα, ενώ η ναυπηγική αγορά των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών κινείται διαχρονικά σε αρκετά χαμηλά επίπεδα. Όσον αφορά, τέλος, στην ναυπηγική παραγωγή των λοιπών τύπων πλοίων, π.χ. πλοία εμπορευματοκιβωτίων, συμβατικά πλοία γενικού φορτίου, φέρρου-μπωτ, ρυμουλκά, κ.λπ., αυτή, εκφρασμένη σε dwt, καταλαμβάνει ποσοστό γύρω στο 20% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής. Όμως, η σημαντικότητά της είναι πολύ υψηλότερη στα πλαίσια της ναυπηγικής βιομηχανίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι το έργο που απαιτείται για την ναυπήγηση των παραπάνω τύπων είναι μεγαλύτερο κατά 4-5 φορές σε σύγκριση με την περίπτωση ενός δεξαμενόπλοιου για παράδειγμα (Γκιζιάκης και συν., 2010:217-218).

1.5.5 Διαλύσεις και απώλειες πλοίων

Το ισοζύγιο ανάμεσα στις παραδόσεις νέων πλοίων και στις διαγραφές πλοίων από τις λίστες του στόλου για λόγους διάλυσης ή απώλειας διαμορφώνει τον ρυθμό ανάπτυξης του εμπορικού στόλου. Στην Εικόνα 1.6 αποτυπώνονται οι διαλύσεις και οι ναυπηγήσεις πλοίων για την χρονική περίοδο 1963-1996.

Σύμφωνα με την Εικόνα 1.6 το ισοζύγιο μεταξύ παραδόσεων νέων πλοίων και διαγραφών πλοίων διακρίνεται από έντονες διακυμάνσεις και το γεγονός αυτό ερμηνεύεται από την διαπίστωση πως η απόφαση ενός πλοιοκτήτη για διάλυση του πλοίου του είναι πολυκριτηριακή. Τα πέντε κυριότερα κριτήρια που υπεισέρχονται είναι τα κάτωθι (McConville, 1999:70-73; Γκιζιάκης και συν., 2010:218-221).

Εικόνα 1.6



Διαλύσεις και οι ναυπηγήσεις πλοίων, 1963-1996

Πηγή: Γκιζιάκης και συν., 2010:219

- i. Η ηλικία του πλοίου, η οποία καθορίζει το τονάζ που προορίζεται για διάλυση, δεδομένου ότι αύξηση της ηλικίας του πλοίου συνοδεύεται από μείωση της απόδοσης και αύξηση του κόστους συντήρησης και επισκευών. Ως μέση ηλικία διάλυσης θεωρούνται τα 25 έτη.
- ii. Η τεχνική απαξίωση του πλοίου. Με την πάροδο των ετών, ο τύπος του πλοίου καθίσταται παρωχημένος, καθώς και ο εξοπλισμός αυτού κρίνεται αναποτελεσματικός, ως αποτέλεσμα της κατασκευής ενός αποδοτικότερου τύπου. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο οδηγείται προς διάλυση.
- iii. Η οικονομική απαξίωση του πλοίου, λόγω τεχνολογικών, οικονομικών, πολιτικών, θεσμικών, κ.λπ., αιτιών. Η οικονομική απαξίωση τεκμηριώνεται όταν η τρέχουσα αξία διάλυσης του πλοίου είναι μεγαλύτερη από την εκτιμώμενη μελλοντική εμπορική του αξία, στην περίπτωση που αυτό δεν έπαυε να δραστηριοποιείται στην ναυτιλιακή αγορά.
- iv. Οι τιμές στην αγορά διαλύσεων. Η διάλυση των πλοίων πραγματοποιείται στα διαλυτήρια, τα οποία, αφού αγοράσουν και καταστρέψουν τα πλοία, τα μεταπωλούν στην βιομηχανία χάλυβα. Επομένως, η αξία διάλυσης ενός πλοίου σχετίζεται άρρηκτα με τις

συνθήκες προσφοράς και ζήτησης στην βιομηχανία χάλυβα και υπολογίζεται με βάση το άφορτο εκτόπισμά του.

ν. Οι προσδοκίες του πλοιοκτήτη. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, η απόφαση για την διάλυση ενός πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη, ο οποίος χρησιμοποιεί ως κύριο κριτήριο την οικονομική απαξίωση του πλοίου.

1.6 Αγορά των ναύλων

Ο τρίτος και τελευταίος άξονας του οικονομικού μοντέλου της ναυτιλίας είναι η αγορά των ναύλων, η οποία αποτελεί έναν δυναμικό μηχανισμό προσαρμογής μεταξύ προσφοράς και ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών. Αναλυτικότερα, το εκάστοτε επίπεδο των ναύλων ενεργοποιεί τους λήπτες των αποφάσεων με τρόπο ώστε, βραχυπρόθεσμα, να προσαρμόσουν την προσφορά των πλοίων και, μακροπρόθεσμα, να αναζητήσουν εναλλακτικές λύσεις περιορισμού του κόστους. Υπό αυτό το πρίσμα, οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές/ναυλωτές διαπραγματεύονται μεταξύ τους, με σκοπό να διαμορφώσουν μια τιμή ναύλου, η οποία να είναι αντιπροσωπευτική της ισορροπίας των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Σε γενικές γραμμές, το πλεόνασμα πλοίων σχετίζεται με μείωση του ναύλου, ενώ το έλλειμμα πλοίων σχετίζεται με αύξηση του ναύλου (Γκιζιάκης και συν., 2010:221-223).

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και παγκόσμια οικονομία

Λαμβάνοντας υπόψη τα όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο διεθνές εμπόριο, το οποίο με την σειρά του πραγματοποιείται υπό την επίδραση των διεθνών μεταφορών. Πράγματι, οι θαλάσσιες μεταφορές συνιστούν την πλέον αποτελεσματική και συμφέρουσα λύση για την ασφαλή μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων φορτίων παγκοσμίως, είτε πρόκειται για χύδην φορτία είτε για εμπορευματοκιβώτια, αποτελώντας με τον τρόπο αυτόν κύριο πυλώνα για την διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας και την ενδυνάμωση της ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), κατά την τρέχουσα δεκαετία, η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει 20πλασιασθεί συγκριτικά με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ με βάση τα στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD), μέσω των θαλάσσιων μεταφορών διακινείται περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων, με εξαίρεση τις ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές (Alpha Bank, 2009:19).

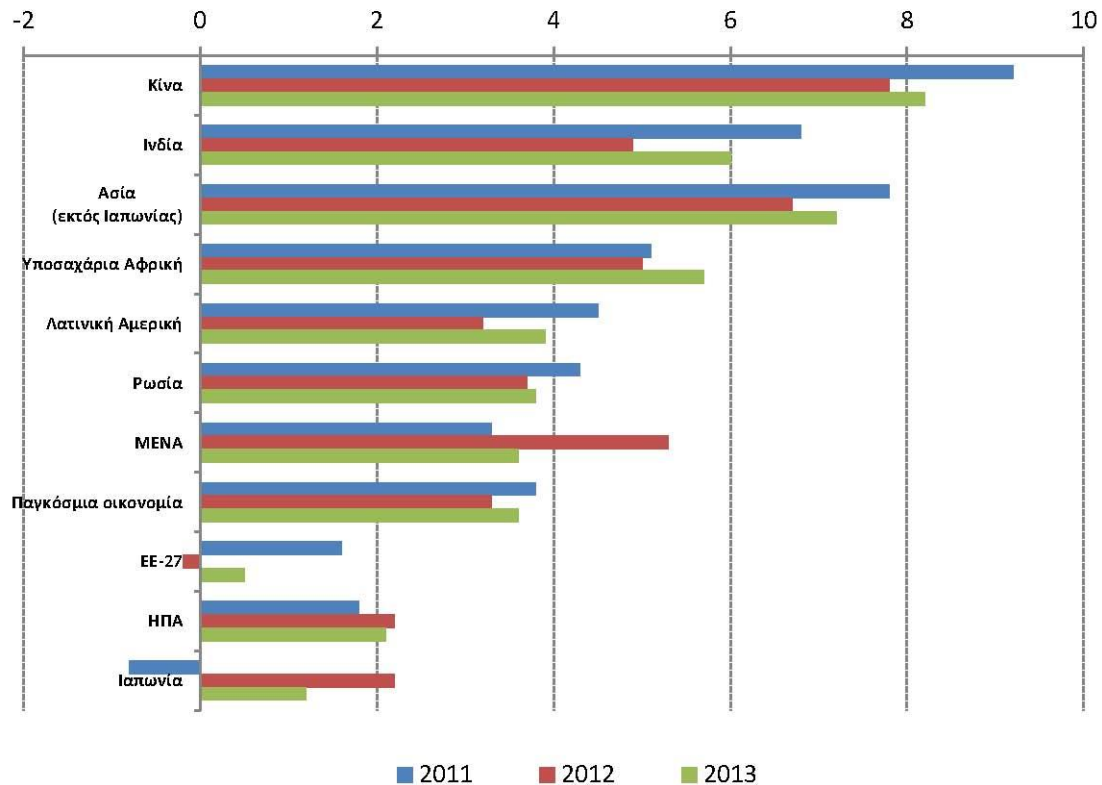
Η ουσιαστική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην ιδιότητά τους να προκαλούν λιγότερες αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες συγκριτικά με τα υπόλοιπα είδη μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στις εκπομπές CO₂, έχει εκτιμηθεί ότι αυτές, για κάθε τόνο μεταφερόμενου εμπορεύματος σε απόσταση ενός χιλιομέτρου, δηλαδή για κάθε τονοχιλιόμετρο, είναι κατά 4 φορές μεγαλύτερες με φορτηγό και κατά 40 φορές μεγαλύτερες με αεροπλάνο, συγκριτικά με την μεταφορά με πλοίο. Κατά συνέπεια, παρόλο που ο κύριος όγκος του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, αυτές συμβάλλουν με ποσοστό της τάξεως του 3,5% μόνο στις εκπομπές CO₂ παγκοσμίως. Από την άλλη πλευρά, εντούτοις, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικές επιπτώσεις των θαλάσσιων μεταφορών στο περιβάλλον, όπως είναι, για παράδειγμα, η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος ως αποτέλεσμα ναυτικών

ατυχημάτων ή της παράνομης ρίψης αποβλήτων των πλοίων στην θάλασσα, παρόλο που έχουν ληφθεί σχετικά μέτρα για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων (π.χ. απαγόρευση εισόδου των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων στα λιμάνια της Ευρώπης) (Alpha Bank, 2009:19).

Όπως ήδη αναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν την μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων (πετρελαίου, άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, κ.λπ.), λοιπών πρώτων υλών και καυσίμων, τροφίμων (δημητριακών, φρούτων, κ.λπ.), εμπορευμάτων με την χρήση εμπορευματοκιβωτίων (containers), καθώς και άλλων αγαθών. Αναλυτικότερα, κατά την διάρκεια της πενταετίας πριν το ξέσπασμα της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008-2009, οι μεταφορές με containers και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη χάρη στην πρόοδο που συντελέστηκε στις αναδυόμενες οικονομίες της Κίνας, της Ινδίας, της Βραζιλίας, της Ρωσίας, καθώς και άλλων κρατών της ΝΑ Ασίας, όπου πραγματοποιήθηκε μεταφορά αξιόλογου τμήματος της διεθνούς παραγωγής αγαθών από όλα τα είδη. Η ραγδαία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής στις εν λόγω χώρες είχε ως επακόλουθο τόσο ανάλογη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αυτού ανήλθε στο ποσοστό του 7,4% κατά το χρονικό διάστημα 2002-2007) όσο και ταχεία αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Η ζήτηση αυτή μάλιστα αφορούσε και στις δύο πλευρές της παραγωγικής διαδικασίας. Δηλαδή, αφενός, παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά στις προαναφερθείσες χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών, κυρίως πετρελαίου, άνθρακα, μεταλλευμάτων, μηχανημάτων και βασικών τροφίμων. Και, αφετέρου, παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά από τις προαναφερθείσες χώρες εμπορευμάτων, με την χρήση εμπορευματοκιβωτίων ως επί το πλείστον, προς την Ευρώπη, τις ΗΠΑ και όλο τον κόσμο γενικότερα (Alpha Bank, 2009:21).

Στο πλαίσιο αυτό, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με αυτές της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου. Στην Εικόνα 2.1 απεικονίζονται οι ρυθμοί ανάπτυξης, ως ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, των κυριότερων οικονομιών στο διεθνές περιβάλλον, για την τριετία 2011-2013. Αξίζει να αναφερθεί ότι μεγάλη σημασία έχουν οι ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας και της Ινδίας, καθώς στις δύο αυτές χώρες οφείλεται η μεταφορά φορτίων σε παγκόσμιο επίπεδο σε ποσοστό 45% (IOBE, 2013:21).

Εικόνα 2.1



*MENA: Middle East and North Africa

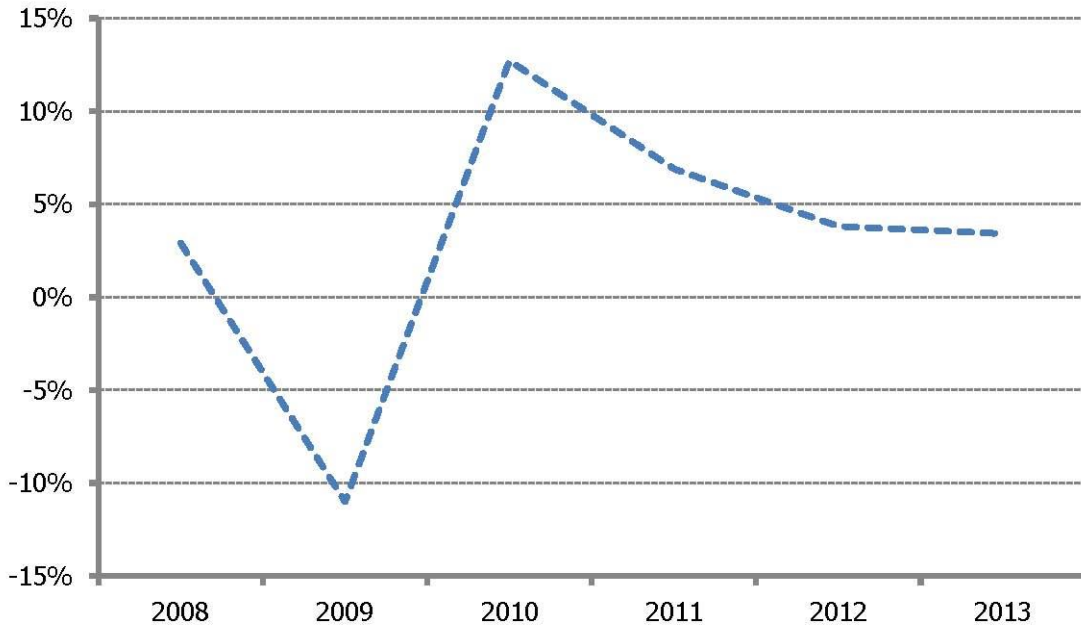
Ρυθμοί ανάπτυξης, ως ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, 2011-2013

Πηγή: IOBE, 2013:21

Στην Εικόνα 2.1 απεικονίζονται οι ρυθμοί ανάπτυξης, ως ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, των κυριότερων οικονομιών στο διεθνές περιβάλλον, για την τριετία 2011-2013. Αξίζει να αναφερθεί ότι μεγάλη σημασία έχουν οι ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας και της Ινδίας, καθώς στις δύο αυτές χώρες οφείλεται η μεταφορά φορτίων σε παγκόσμιο επίπεδο σε ποσοστό 45% (IOBE, 2013:21).

Περαιτέρω, στην Εικόνα 2.2 απεικονίζεται ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου για την χρονική περίοδο 2008-2013. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.2, το παγκόσμιο εμπόριο υφίσταται σημαντική συρρίκνωση από τα μέσα του 2008, ενώ το 2009 υπόκειται σε μείωση της τάξεως του 11%. Στην συνέχεια ο δείκτης εμφανίζει σημάδια ανάκαμψης, ώσπου την διετία 2012-2013 σταθεροποιείται στο επίπεδο του 4% περίπου (IOBE, 2013:21).

Εικόνα 2.2



Ρυθμός αύξησης παγκόσμιου εμπορίου, 2008-2013

Πηγή: IOBE, 2013:22

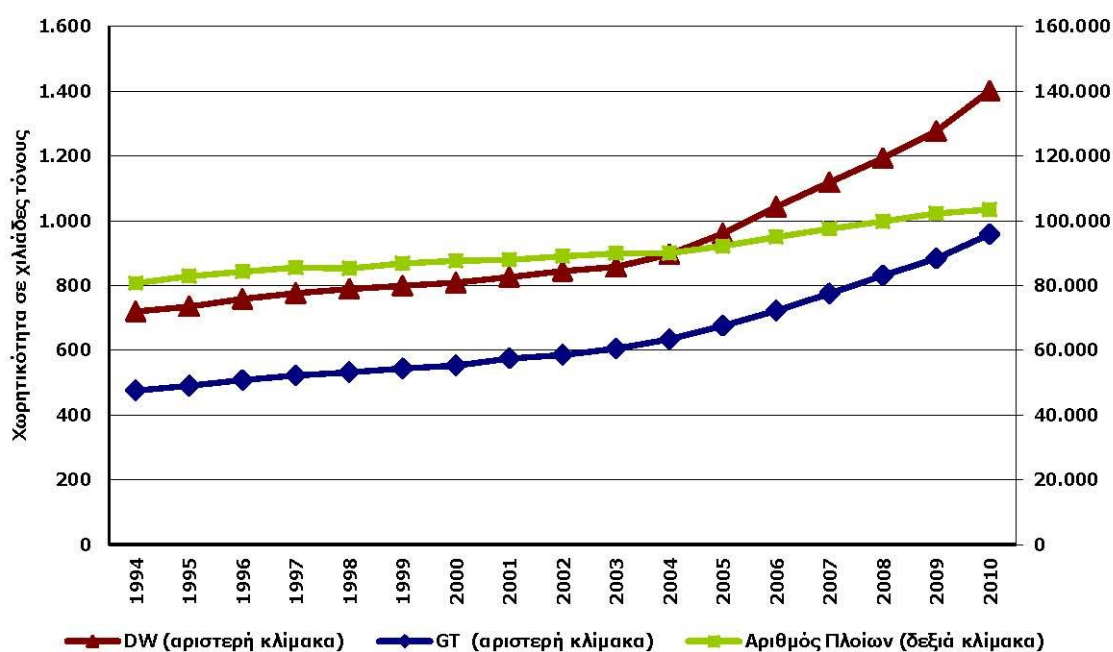
Ωστόσο, στο άμεσο μέλλον, δεν αναμένεται αξιόλογη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου, κατά συνέπεια ανάλογη θα είναι και η εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλίας. Όμως, οι θαλάσσιες μεταφορές, αξιοποιώντας τις δυνατότητες που προσφέρουν τα σύγχρονα μεγαλύτερα, ταχύτερα, αποδοτικότερα και ασφαλέστερα πλοία, μπορούν να καταστήσουν προσιτές και τις πλέον απομακρυσμένες αγορές, διαδραματίζοντας με τον τρόπο αυτόν ζωτικό ρόλο ως προς την ενοποίηση των παγκόσμιων αγορών και συνακόλουθα την ενίσχυση της παγκόσμιας ναυτιλίας (Alpha Bank, 2009:20,24).

2.2 Κύριες τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Όπως ήδη αναφέρθηκε, στην σύγχρονη εποχή, ποσοστό μεγαλύτερο του 90% του παγκόσμιου εμπορίου λαμβάνει χώρα μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ωστόσο, η διεθνής οικονομική κρίση επηρεάζει αρνητικά την δυναμική του κλάδου της ναυτιλίας από το 2008 και έπειτα. Παράλληλα με την τρέχουσα δυσμενή οικονομική συγκυρία, η παγκόσμια

ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη και με ένα σύνολο λοιπών προβλημάτων, που σχετίζονται άμεσα με το ισχύον οικονομικό κλίμα. Στα προβλήματα αυτά συγκαταλέγεται ο περιορισμός της ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής, από πλευράς εξορύξεων πρώτων υλών και παραγωγή ενέργειας, καθώς και η συγκράτηση της ζήτησης για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, με συνέπεια οι ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές να εμφανίζονται μειωμένες. Στα παραπάνω προβλήματα προστίθεται και η αδυναμία κάλυψης των επιπρόσθετων επενδύσεων των εφοπλιστών από τον τραπεζικό τομέα, κάτι το οποίο συνιστά σοβαρή απειλή αναφορικά με την βιωσιμότητα, ακόμη και μεγάλων, ναυτιλιακών εταιρειών (IOBE, 2013:16).

Εικόνα 2.3



Διαχρονική εξέλιξη παγκόσμιου στόλου, 1994-2010

Πηγή: IOBE, 2013:17

Στο πλαίσιο αυτό παρατηρήθηκε υποβάθμιση της παγκόσμιας ναυλαγοράς, δεδομένης της σημαντικής μείωσης που σημειώθηκε στην μεταφορική ζήτηση και αναλόγως διαμορφώθηκε η κατάσταση αναφορικά με τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Με άλλα λόγια η αγορά των ναύλων υπόκειται σε ισχυρές πιέσεις, καθώς σε αυτή επικρατεί κλίμα έντονης

υπερπροσφοράς τονάζ, αλλά περιορισμένη διαθεσιμότητα φορτίων προς μεταφορά. Η προαναφερθείσα υπερπροσφορά τονάζ έχει την βάση της στις ιδιαίτερα ευνοϊκές προοπτικές που επικρατούσαν στον κλάδο της ναυτιλίας πριν την εκδήλωση της οικονομικής ύφεσης. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι εφοπλιστές προέβησαν σε αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, καθώς επικρατούσε μεγάλη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (IOBE, 2013:16).

Στην Εικόνα 2.3 απεικονίζεται η διαχρονική εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου κατά την χρονική περίοδο 1994-2010. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.3, μια βασική διαπίστωση που προκύπτει είναι πως οι παραγγελίες για νεότευκτα πλοία εμφάνισαν σημαντική αύξηση κατά την τριετία 2007- 2009, ωστόσο το 2010 ο ρυθμός της παραπάνω αύξησης περιορίστηκε. Οι νέες παραγγελίες αφορούν κυρίως σε πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι δεν ήταν επαρκής η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα διεθνή ναυπηγεία της Κίνας, της Κορέας και της Ιαπωνίας, με συνέπεια να παρατηρούνται σοβαρές καθυστερήσεις σε ορισμένες περιπτώσεις (IOBE, 2013:16).

Εικόνα 2.4

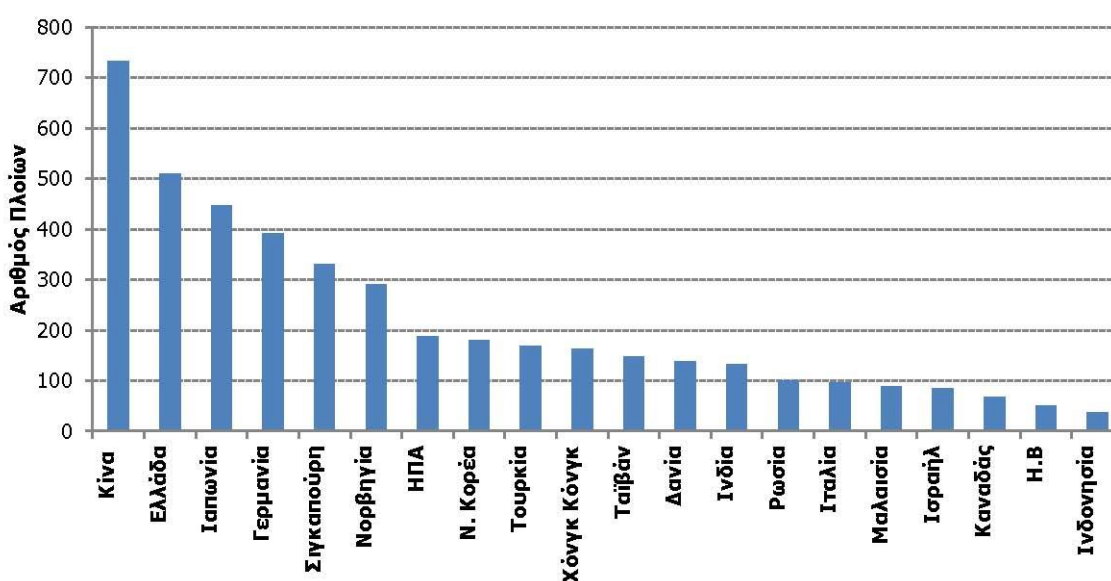


Κατανομή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, 2011

Πηγή: IOBE, 2013:19

Περαιτέρω, στην Εικόνα 2.4 απεικονίζεται η κατανομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, σε παγκόσμιο επίπεδο, ανά τύπο πλοίου, για το έτος 2011. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.4, η πλειοψηφία των νέων παραγγελιών αναφέρεται σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Συνολικά, σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2011 πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις της τάξεως των \$96,3 δισεκ. για την παραγγελία 1.354 νέων πλοίων, ποντοπόρων στο μεγαλύτερο ποσοστό, συνολικής χωρητικότητας 54,4 χιλιάδων τόνων (IOBE, 2013:18).

Εικόνα 2.5



Φθίνουσα σειρά κατάταξης χωρών με τις περισσότερες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, 2011

Πηγή: IOBE, 2013:19

Τέλος, στην Εικόνα 2.5 απεικονίζονται, σε φθίνουσα σειρά κατάταξης, οι χώρες με τις περισσότερες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, για το έτος 2011. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.5, στην πρώτη θέση βρίσκεται η Κίνα, με περισσότερες από 700 παραγγελίες, ενώ η Ελλάδα καταλαμβάνει την δεύτερη θέση, υπερβαίνοντας τις 500 παραγγελίες. Οι εφοπλιστές επομένως, παρά την σημαντική κάμψη των ναύλων που παρατηρείται σε όλες τις αγορές φορτίων, όπως θα αναλυθεί διεξοδικότερα στις επόμενες ενότητες, εξακολουθούν να προβαίνουν σε παραγγελίες νέων πλοίων, προκειμένου, αφενός, να εκμεταλλευτούν τα

σαφώς χαμηλότερα κόστη κατασκευής και, αφετέρου, να διασφαλίσουν την άμεση εξυπηρέτηση της αναμενόμενης πιο αυξημένης μελλοντικής ζήτησης. Κι ενώ οι αυξημένες παραγγελίες συνοδεύονται από αύξηση του διαθέσιμου τονάζ, ταυτόχρονα παρατηρούνται δύο βασικά πλεονεκτήματα, εξαιτίας της συνακόλουθης βελτίωσης της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου που επιτυγχάνεται. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για το έτος 2012, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου ανέρχεται στα 20,6 έτη, ενώ όσον αφορά στα ελληνικά ποντοπόρα πλοία ειδικότερα, η αντίστοιχη ηλικία δεν ξεπερνά τα 16 έτη. Πρώτο πλεονέκτημα είναι ότι παρέχονται σημαντικά οφέλη στις διαχειρίστριες εταιρίες, στα οποία περιλαμβάνονται οι νέες τεχνολογίες, οι χαμηλότερες λειτουργικές δαπάνες, η αποδοτικότερη μεταφορά των φορτίων, κ.λπ. Και δεύτερον, ο εκσυγχρονισμένος στόλος προκαλεί σαφώς λιγότερες αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον (IOBE, 2013:18).

2.3 Ναυλαγορά

Την τρέχουσα περίοδο, όσον αφορά στις συνθήκες που επικρατούν στην ναυλαγορά, θα μπορούσαν να επισημανθούν τρία κύρια σημεία. Πρώτον, η ναυλαγορά χαρακτηρίζεται από την υπερπροσφορά πλοίων, όπως αναφέρθηκε αμέσως παραπάνω. Πράγματι, τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας των μειωμένων τιμών ναυπήγησης και των προσδοκιών για ανάκαμψη της ναυλαγοράς στο άμεσο μέλλον, ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς ξηρού φορτίου εμφάνισε σημαντική αύξηση, αφού πολλές ναυτιλιακές εταιρίες προέβησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων. Δεύτερον, η οικονομική επιβράδυνση που λαμβάνει χώρα στην Κίνα και τις λοιπές αναδύμενες οικονομίες έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της ζήτησης για σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα και δομικά υλικά. Και τρίτον, σε παγκόσμιο επίπεδο επικρατεί υπερπροσφορά χάλυβα, με συνέπεια η τιμή του scrap να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, ενώ, στο ίδιο μήκος κύματος, οι εφοπλιστές εμφανίζονται απρόθυμοι να προβούν σε διάλυση των παλαιών πλοίων τους. Όλα τα παραπάνω έχουν συντελέσει καθοριστικά στην διαμόρφωση χαμηλών τιμών ναύλων, γεγονός το οποίο αντικατοπτρίζεται στις τιμές των σχετικών δεικτών της ναυλαγοράς (Στεριώτης, 2016).

2.3.1 Δείκτης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου

Στις συνθήκες που περιγράφηκαν αμέσως παραπάνω είναι αναμενόμενο να παρατηρηθεί μεγάλη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου (Baltic Dry Index – BDI). Ο δείκτης BDI αποτελεί τον πιο γνωστό ναυτιλιακό δείκτη στον κόσμο και δημιουργήθηκε το 1985. Ο εν λόγω δείκτης μετρά το κόστος μεταφοράς μέσω θαλάσσης ακατέργαστων προϊόντων, όπως είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, ο άνθρακας, τα αγροτικά προϊόντα και τα δομικά υλικά. Ο υπολογισμός του δείκτη λαμβάνει χώρα στο Χρηματιστήριο Ναύλων του Λονδίνου (Baltic Exchange), κατόπιν ενημέρωσης, από τους brokers ναυτιλιακών εταιριών, αναφορικά με το κόστος συγκεκριμένων ναυτιλιακών διαδρομών με πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ο δείκτης BDI αντανακλά την σχέση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για αποθηκευτικό χώρο στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Επειδή η ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων χαρακτηρίζεται από απότομες αυξομειώσεις, είναι αναμενόμενο ο δείκτης BDI να διακρίνεται από έντονη μεταβλητότητα. Εξάλλου, η προσφορά των διαθέσιμων πλοίων χαρακτηρίζεται από υψηλή ανελαστικότητα, λαμβάνοντας υπόψη ότι, πέρα από τα μεγάλα κεφάλαια, απαιτούνται κατά μέσο όρο 2 χρόνια και για την κατασκευή ενός νέου πλοίου, καθώς επίσης και το κόστος παροπλισμού των πλοίων είναι πολύ υψηλό, παρόλο που μπορεί να αφορά και σε περιορισμένες χρονικές περιόδους (Στεριώτης, 2016).

Οι αλλαγές που συντελούνται στον δείκτη BDI αντανακλούν τις τάσεις της προσφοράς και ζήτησης εμπορευμάτων στον κόσμο. Κι επειδή ο δείκτης BDI αφορά σε μεταφορές αγαθών, που αποτελούν την πρώτη ύλη για την παραγωγή ενδιάμεσων ή τελικών αγαθών, συνάγεται ότι ο ίδιος μπορεί να παρέχει έγκυρες και έγκαιρες ενδείξεις για την εξέλιξη της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας. Υπό αυτό το πρίσμα, ο BDI μπορεί να θεωρηθεί και ως αξιόλογος προγνωστικός δείκτης, αφού προηγείται άλλων οικονομικών μετρήσεων, στις οποίες περιλαμβάνεται το ΑΕΠ, το ποσοστό ανεργίας, η επιχειρηματική εμπιστοσύνη, οι λιανικές πωλήσεις, κ.λπ. Η αδυναμία των εν λόγω μετρήσεων είναι πως, παρόλο που αξιοποιούνται στις κρίσιμες διαδικασίες λήψης αποφάσεων για ζητήματα νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής, εντούτοις στηρίζονται σε εκτιμήσεις και ως εκ τούτου είναι συχνό το φαινόμενο να υπόκεινται σε αναθεωρήσεις (Στεριώτης, 2016).

Στην Εικόνα 2.6 απεικονίζεται η διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDI κατά την χρονική περίοδο 2003-2016. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.6, μια βασική διαπίστωση που προκύπτει είναι πως ο δείκτης BDI υπέστη ραγδαία πτώση από το δ' τρίμηνο του 2008. Εφεξής, επικρατεί μια

τάση σχετικής ανάκαμψης, ωστόσο δεν παύει οι ναύλοι στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου να βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Περαιτέρω, τον Φεβρουάριο του 2012, ο δείκτης έφτασε στις 703 μονάδες, δηλαδή μειώθηκε κατά 32% σε σύγκριση με τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, ενώ το 2013 κυμάνθηκε κάτω από τις 1000 μονάδες, αγγίζοντας τα ιστορικά χαμηλά επίπεδα του Αυγούστου του 1986 (IOBE, 2013:17).

Εικόνα 2.6



Διαχρονική εξέλιξη δείκτη BDI, 2003-2016

Πηγή: Στεριώτης, 2016

Τέλος, παρά την διαφαινόμενη αυξητική πορεία κατά την έναρξη του 2014, το τρέχον έτος ο δείκτης βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδό του από το έτος δημιουργίας του (1985) (Στεριώτης, 2016).

2.3.2 Δείκτης HARPEX

Ο δείκτης HARPEX αντανακλά την εξέλιξη της ζήτησης για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε συμφωνία με τον δείκτη BDI, ο δείκτης HARPEX εμφανίζει πτωτική πορεία κατά τα τελευταία έτη, επιβεβαιώνοντας την κρίση που επικρατεί στον κλάδο

της παγκόσμιας ναυτιλίας αναφορικά με την ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (IOBE, 2013:17; Στεριώτης, 2016).

Εικόνα 2.7



Διαχρονική εξέλιξη δείκτη HARPEX, 2006-2016

Πηγή: Στεριώτης, 2016

Στην Εικόνα 2.7 απεικονίζεται η διαχρονική εξέλιξη του δείκτη HARPEX κατά την χρονική περίοδο 2006-2016. Σύμφωνα με την Εικόνα 2.6, μια βασική διαπίστωση που προκύπτει είναι πως ο δείκτης HARPEX κατά το τρέχον έτος κινείται γύρω στις 350 μονάδες, δηλαδή λίγο παραπάνω από το ιστορικό του χαμηλό (275 μονάδες).

2.4 Το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief

Ο Wassily Leontief είναι Αμερικανός οικονομολόγος ρωσικής καταγωγής, ο οποίος το 1973 βραβεύτηκε με το Νόμπελ οικονομικών επιστημών, για την ανάπτυξη του μοντέλου εισροών-εκροών. Το εν λόγω μοντέλο αποτυπώνει τις αλληλεξαρτήσεις που υφίστανται μεταξύ των κλάδων μιας οικονομίας και χρησιμεύει, αφενός, στην αξιολόγηση των συνολικών επιπτώσεων που υπεισέρχονται σε μια οικονομία ως αποτέλεσμα μιας εξωγενούς αλλαγής στην οικονομική δραστηριότητα (π.χ. ανάληψη επενδύσεων) και, αφετέρου, στον

προσδιορισμό του βαθμού που ένας κλάδος συνεισφέρει στην εθνική οικονομία. Αναλυτικότερα, το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief αναπτύσσεται με την βοήθεια πινάκων, οι οποίοι περιλαμβάνουν τις αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα στους διάφορους κλάδους και τομείς της οικονομίας αναφορικά με την παραγωγή και την ζήτηση. Από την μία πλευρά, σε κάθε οικονομικό κλάδο, εισροές στην παραγωγική διαδικασία αποτελούν τα προϊόντα και οι υπηρεσίες των άλλων κλάδων. Από την άλλη, η παραγωγή του κάθε κλάδου μπορεί να κατευθυνθεί σε τέσσερις κύριους άξονες: (α) σε κάποιον άλλο κλάδο της εθνικής οικονομίας ως ενδιάμεση κατανάλωση, (β) στα νοικοκυριά ή στο κράτος ως τελική κατανάλωση, (γ) σε επενδυτικά σχέδια ως εισροή και (δ) σε εξαγωγές (IOBE, 2013:29-30).

Εικόνα 2.8



Μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief στην ναυτιλία

Πηγή: IOBE, 2013 (παρουσίαση)

Το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στον κλάδο της ναυτιλίας, προκειμένου να καθοριστούν οι άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις αυτής στην οικονομία. Πιο συγκεκριμένα, η *άμεση επίδραση* της ναυτιλίας στην οικονομία έγκειται στον αντίκτυπο που επέρχεται ως αποτέλεσμα της παραγωγικής δραστηριότητας του κλάδου. Περαιτέρω, η *έμμεση επίδραση* της ναυτιλίας στην οικονομία έγκειται στον αντίκτυπο που επέρχεται στους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνιστούν τους βασικότερους προμηθευτές της ναυτιλίας. Τέλος, η *προκαλούμενη επίδραση* αντιπροσωπεύει τον αντίκτυπο από τις μεταβολές στην κατανάλωση, εξαιτίας των αλλαγών στο διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών-εργαζομένων στον κλάδο. Ο συνδυασμός των ανωτέρω οδηγεί τελικά στην *συνολική επίδραση*, η οποία εκφράζεται σε όρους τόσο απασχόλησης όσο και προστιθέμενης αξίας. Τα παραπάνω απεικονίζονται σχηματικά στην Εικόνα 2.8.

Εικόνα 2.9



Ευνοούμενοι κλάδοι από την ναυτιλία σε όρους προστιθέμενης αξίας

Πηγή: IOBE, 2013 (παρουσίαση)

Τέλος, στην Εικόνα 2.9 ενδεικτικά παρουσιάζονται οι δέκα κλάδοι της οικονομίας που ευνοούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας σε όρους προστιθέμενης αξίας. Οι κλάδοι αυτοί, σε φθίνουσα σειρά κατάταξης, είναι η Ακίνητη περιουσία, τα Ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το Χονδρικό εμπόριο, το Λιανικό εμπόριο, τα Αγροτικά προϊόντα, οι Συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες, τα Τρόφιμα και τα ποτά, οι Υπηρεσίες υγείας, οι Υπηρεσίες εκπαίδευσης και το Εμπόριο και η συντήρηση οχημάτων.

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

3.1 Στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία

Η Ελλάδα αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές και ισχυρές ναυτικές χώρες στον κόσμο και η εμπορική της ναυτιλία, συνδυαστικά με τον τουρισμό, συνιστούν τους δύο κύριους πυλώνες της εθνικής οικονομίας. Διαχρονικά, ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται σε παγκόσμιο επίπεδο στην πρώτη θέση. Με βάση τα ετήσια στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, τον Φεβρουάριο του 2009, ο ελληνόκτητος στόλος διέθετε 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ, αντιπροσωπεύοντας το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας. Για το ίδιο έτος, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου ανήλθε στα 11,9 χρόνια, ενώ πριν από εννέα έτη ο ίδιος ήταν 20,3 χρόνια. Ο παραπάνω μέσος όρος είναι κατά ένα έτος μικρότερος από την μέση ηλικία του παγκοσμίου στόλου και αυτή η σημαντική μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου απορρέει από τις επενδυτικές πρωτοβουλίες των Ελλήνων πλοιοκτητών για την απόκτηση νέων πλοία υψηλών προδιαγραφών. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στο παγκόσμιο εμπόριο εμπόριο, δεδομένης της έντονης δραστηριοποίησής τους στους τομείς των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (NEE, 2016α).

Ο Πίνακας 3.1 συνοψίζει το ποσοστό συμμετοχής (σε αριθμό πλοίων και DW) των ελληνόκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκοσμίου στόλου για τα έτη 2008 και 2009.

Πίνακας 3.1

Τύπος πλοίου	2008		2009	
	Ποσοστό σε αριθμό πλοίων	Ποσοστό σε DW	Ποσοστό σε αριθμό πλοίων	Ποσοστό σε DW
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου	22,9	20,9	22,3	20,4

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών	9,8	14,0	9,4	13,3
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων	8,9	6,6	9,8	6,9
Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου	7,4	6,0	5,6	4,6
Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου	19,8	21,9	18,1	19,1
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	4,6	5,9	4,5	5,7
Λοιπά φορτηγά πλοία	1,0	1,6	1,0	1,9
Επιβατηγά πλοία	6,5	5,8	6,7	6,0

Ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων στις βασικές κατηγορίες πλοίων του παγκοσμίου στόλου για τα έτη 2008 και 2009

Πηγή: NEE, 2016α

Από τα στοιχεία του Πίνακα 3.1 προκύπτει ότι στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων το ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων υπερβαίνει το 30%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τον κλάδο των πλοίων μεταφοράς ανέρχεται στο 40%. Τα μεγέθη αυτά είναι αντιπροσωπευτικά της ισχύος του ελληνόκτητου στόλου στο παγκόσμιο στερέωμα.

Περαιτέρω, στον Πίνακα 3.2 αποτυπώνονται τα αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων και GT) του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011.

Πίνακας 3.2

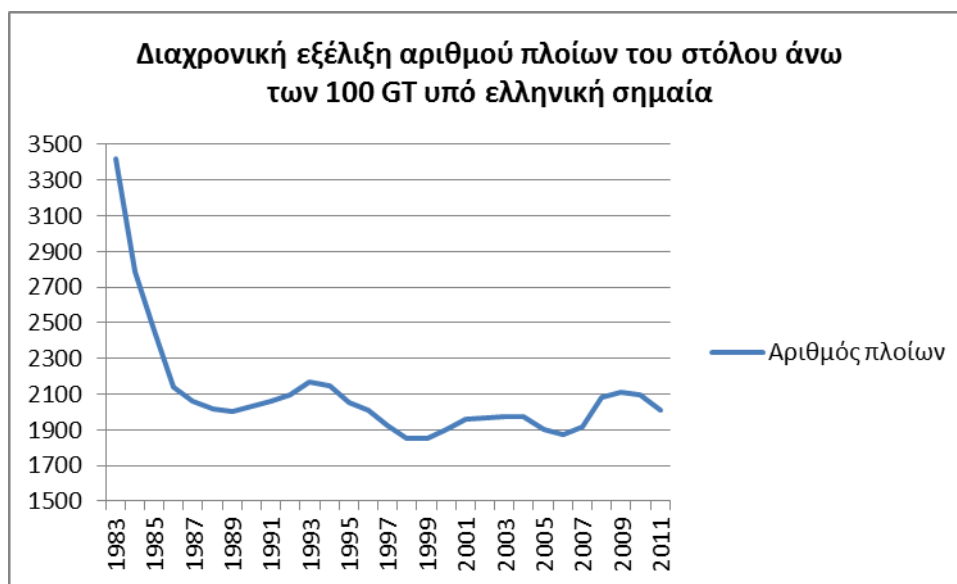
Ημερομηνία	Αριθμός πλοίων	GT
31 Δεκέμβριος 2011	2014	43.397.583
31 Δεκέμβριος 2010	2096	43.086.974
31 Δεκέμβριος 2009	2112	41.358.711
31 Δεκέμβριος 2008	2082	39.156.211
31 Δεκέμβριος 2007	1916	36.239.543
31 Δεκέμβριος 2006	1874	32.765.042
31 Δεκέμβριος 2005	1901	31.444.245
31 Δεκέμβριος 2004	1972	32.769.792
31 Δεκέμβριος 2003	1974	31.915.727
31 Δεκέμβριος 2002	1965	29.204.859
31 Δεκέμβριος 2001	1959	29.257.366
31 Δεκέμβριος 2000	1902	26.895.376
31 Δεκέμβριος 1999	1850	25.002.463
31 Δεκέμβριος 1998	1849	25.171.034
31 Δεκέμβριος 1997	1927	25.708.074
31 Δεκέμβριος 1996	2013	27.935.053
31 Δεκέμβριος 1995	2051	30.220.636
31 Δεκέμβριος 1994	2149	30.535.560
31 Δεκέμβριος 1993	2166	29.671.983
31 Δεκέμβριος 1992	2095	26.055.932
31 Δεκέμβριος 1991	2062	24.082.483
31 Δεκέμβριος 1990	2031	22.524.329

31 Δεκέμβριος 1989	2004	20.898.119
31 Δεκέμβριος 1988	2015	21.368.976
31 Δεκέμβριος 1987	2061	22.706.257
31 Δεκέμβριος 1986	2138	24.792.516
31 Δεκέμβριος 1985	2456	28.646.166
31 Δεκέμβριος 1984	2788	32.334.886
31 Δεκέμβριος 1983	3422	37.707.377

Αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων και GT) του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Πηγή: NEE, 2016β

Εικόνα 3.1

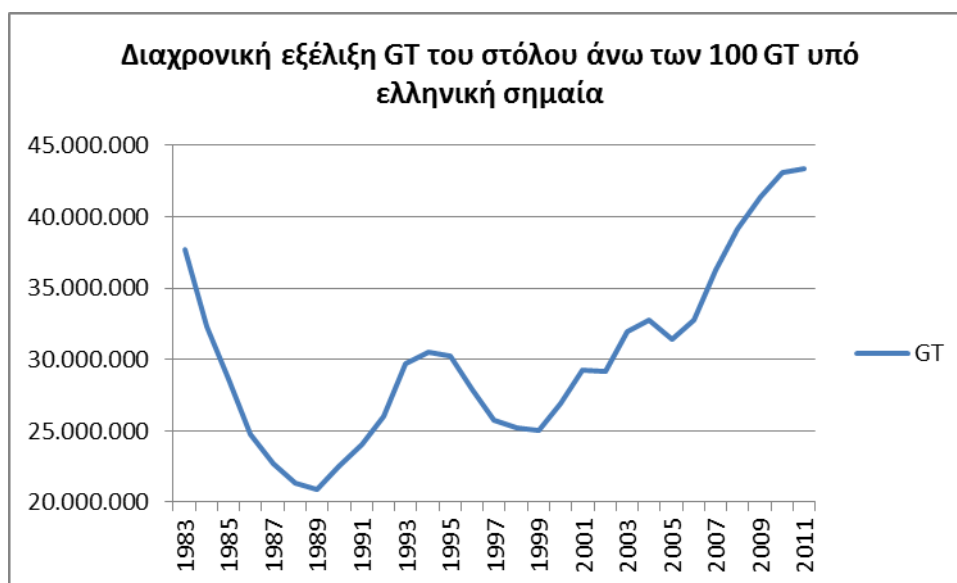


Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα

Με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.2, η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011 (Εικόνα 3.1) καταδεικνύει ότι, κατά την τελευταία εικοσαετία, ο αριθμός των πλοίων κινείται γύρω από την τιμή 2.000.

Εικόνα 3.2



Διαχρονική εξέλιξη GT του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011

Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα

Επίσης, με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.2, η διαχρονική εξέλιξη των GT του στόλου άνω των 100 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1983-2011 (Εικόνα 3.2) καταδεικνύει ότι, κατά την τελευταία δεκαετία, επικρατεί μια σαφής ανοδική τάση. Ενδεικτικά, μεταξύ των ετών 2006 (32.765.042 GT) και 2011 (43.397.583 GT) η αύξηση είναι της τάξεως του 32,45%.

Επιπρόσθετα, στον Πίνακα 3.3 αποτυπώνονται τα αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων, DW και GT) του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015.

Πίνακας 3.3

Ημερομηνία	Αριθμός πλοίων	DW	GT
15 Μάρτιος 2015	4.057	314.456.451	184.063.875
15 Μάρτιος 2014	3.901	290.847.132	170.984.684
15 Μάρτιος 2013	3.677	265.336.520	155.988.384
15 Μάρτιος 2012	3.760	264.054.167	155.904.976
15 Μάρτιος 2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2 Φεβρουάριος 2010	3.996	258.121.898	152.616.046
15 Φεβρουάριος 2009	4.161	263.560.741	156.214.619
15 Φεβρουάριος 2008	4.173	260.929.221	154.599.221
15 Φεβρουάριος 2007	3.699	218.229.552	129.765.470
15 Μάρτιος 2006	3.397	190.058.534	113.603.803
15 Μάρτιος 2005	3.338	182.540.868	109.377.819
15 Μάρτιος 2004	3.379	180.140.898	108.929.135
15 Μάιος 2003	3.355	171.593.487	103.807.860
15 Μάρτιος 2002	3.480	164.613.935	98.195.100
15 Μάρτιος 2001	3.618	168.434.370	100.220.348
15 Μάρτιος 2000	3.584	150.966.324	90.227.491
15 Μάρτιος 1999	3.424	139.255.184	83.454.890
15 Φεβρουάριος 1998	3.358	133.646.831	78.900.843
15 Μάρτιος 1997	3.204	127.782.567	74.982.110

15 Μάρτιος 1996	3.246	129.737.336	75.156.763
15 Μάρτιος 1995	3.142	126.128.352	71.666.943
15 Μάρτιος 1994	3.019	120.650.373	66.342.046
15 Μάρτιος 1993	2.749	103.958.104	56.918.268
15 Μάρτιος 1992	2.688	98.218.176	53.891.528
15 Μάρτιος 1991	2.454	87.102.785	47.906.852
15 Φεβρουάριος 1990	2.426	84.439.159	46.580.539
15 Μάρτιος 1989	2.428	81.928.296	45.554.419
15 Μάρτιος 1988	2.487	85.047.436	47.269.018

Αριθμητικά στοιχεία (αριθμός πλοίων, DW και GT) του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

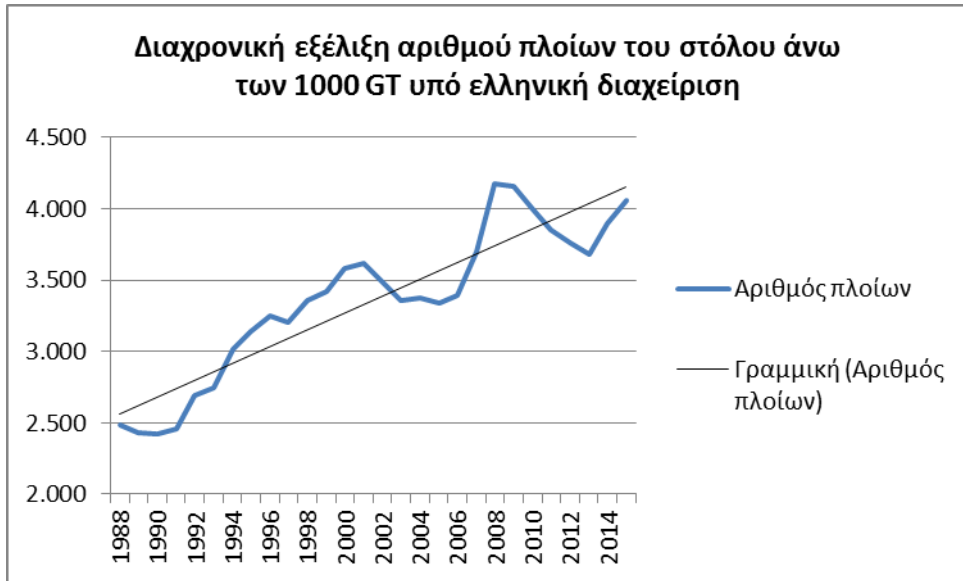
Πηγή: NEE, 2016γ

Με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.3, η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015 (Εικόνα 3.3) παρουσιάζει αυξητική τάση και τα τελευταία χρόνια κινείται γύρω από την τιμή 4.000.

Επίσης, με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.3, η διαχρονική εξέλιξη των DW του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1988-2015 (Εικόνα 3.4) παρουσιάζει αυξητική τάση. Ενδεικτικά, μεταξύ των ετών 1988 (85.047.436 DW) και 2015 (314.456.451 DW) η αύξηση είναι της τάξεως του 270%.

Τέλος, με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.3, η διαχρονική εξέλιξη των GT του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική σημαία για τα έτη 1988-2015 (Εικόνα 3.5) παρουσιάζει αυξητική τάση. Ενδεικτικά, μεταξύ των ετών 1988 (47.269.018 GT) και 2015 (184.063.875 GT) η αύξηση είναι της τάξεως του 289%.

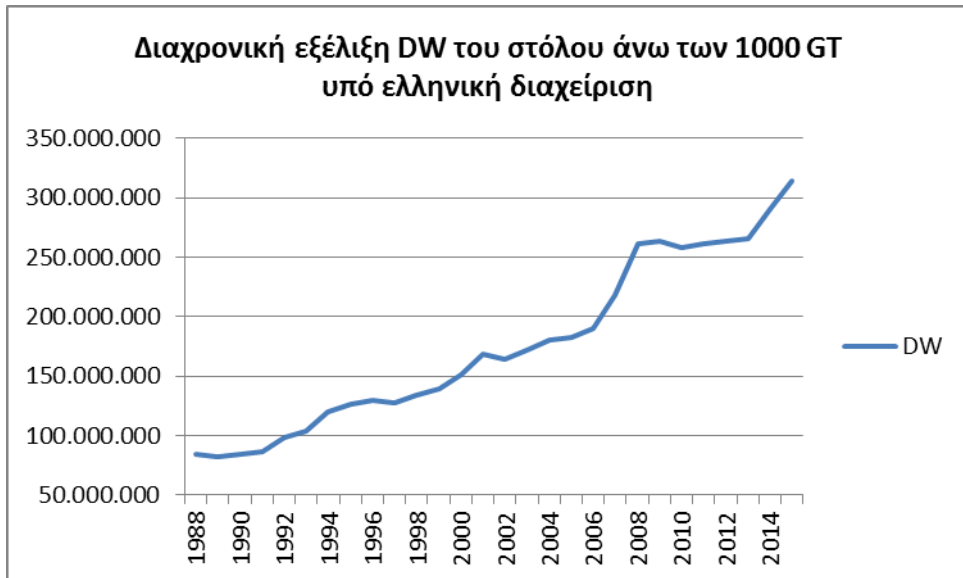
Εικόνα 3.3



Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα

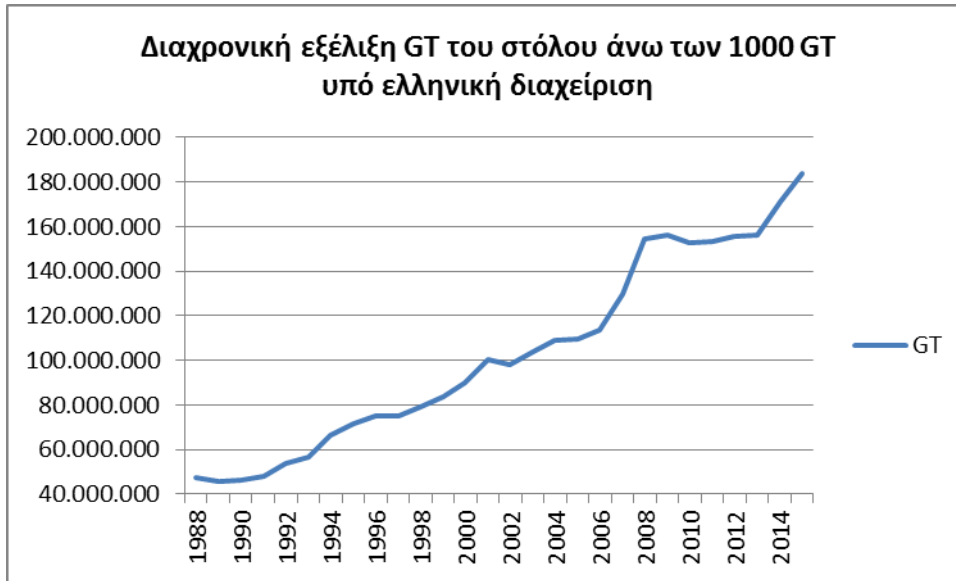
Εικόνα 3.4



Διαχρονική εξέλιξη DW του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα

Εικόνα 3.5



Διαχρονική εξέλιξη GT του στόλου άνω των 1000 GT υπό ελληνική διαχείριση για τα έτη 1988-2015

Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα

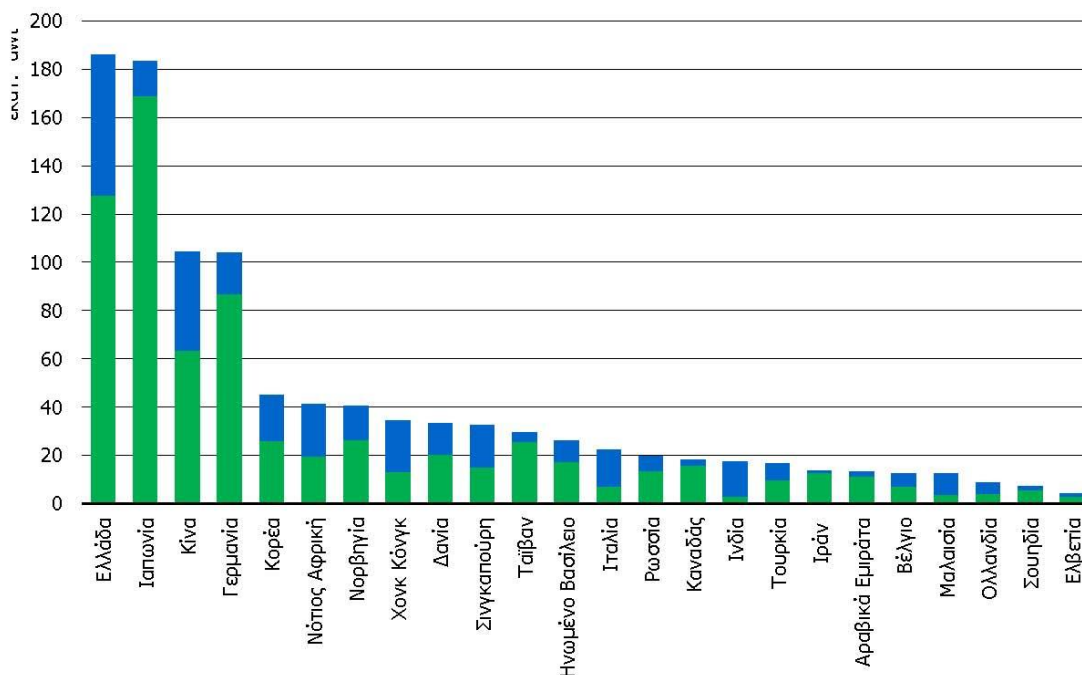
3.2 Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στο παγκόσμιο στερέωμα

Από την ανάλυση που προηγήθηκε συνάγεται η σπουδαιότητα της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Αναλυτικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς σε όρους χωρητικότητας (Εικόνα 3.6), ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν υπό τον έλεγχό τους περισσότερα από 4.065 φορτηγά πλοία, από τα οποία τα 3.760 είναι ποντοπόρα. Επίσης, σε επίπεδο διαχείρισης, στα αμερικανικά χρηματιστήρια, οι ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες υπερβαίνουν το ήμισυ του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών (52%), αντιπροσωπεύοντας και την πλειονότητα των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων (IOBE, 2013:22).

Περαιτέρω, οι εφοπλιστές παραδοσιακά έκαναν επιλογή της ελληνικής σημαίας για την νηολόγηση του στόλου τους, ωστόσο η εν λόγω τάση σταδιακά υποχώρησε. Πιο συγκεκριμένα, στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το 83% των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, που αντιστοιχούσαν στο 47% του διαθέσιμου τανάζ, ήταν νηολογημένα υπό ελληνική σημαία. Όμως μετέπειτα το ποσοστό αυτό υπέστη σημαντική πτώση και τελικά, το

2010, μόνο το 28% της διαθέσιμης χωρητικότητας κατέληξε να βρίσκεται υπό ελληνική σημαία (Εικόνα 3.7). Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι η εν λόγω τάση χαρακτήρισε και τις λοιπές ανεπτυγμένες χώρες.

Εικόνα 3.6

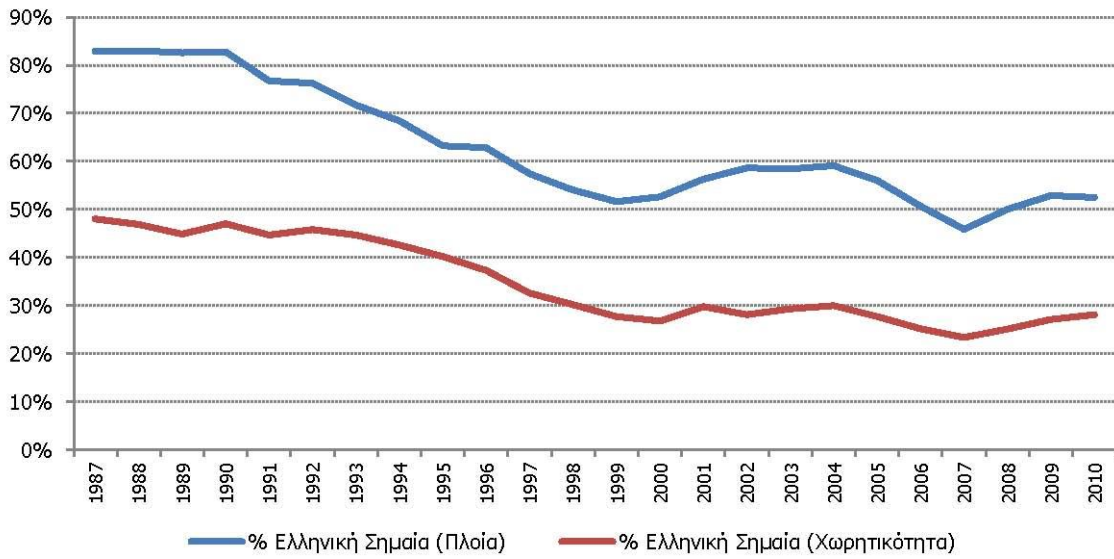


Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα σε όρους χωρητικότητας, 2010

Πηγή: IOBE, 2013:23

Όσον αφορά στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, παρά την παρατεταμένη κρίση στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν σταμάτησαν την ανάληψη σχετικών επενδυτικών πρωτοβουλιών, ωστόσο υπήρξε διαφοροποίηση αναφορικά με την κατανομή των επενδύσεων αυτών. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την έκθεση “World Fleet Monitor” του οίκου Clarksons, το 2011 οι Έλληνες προέβησαν σε επενδύσεις ύψους \$13 δις, κατακτώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως από πλευράς νέων παραγγελιών σε όρους χωρητικότητας (9.215 τόνοι).

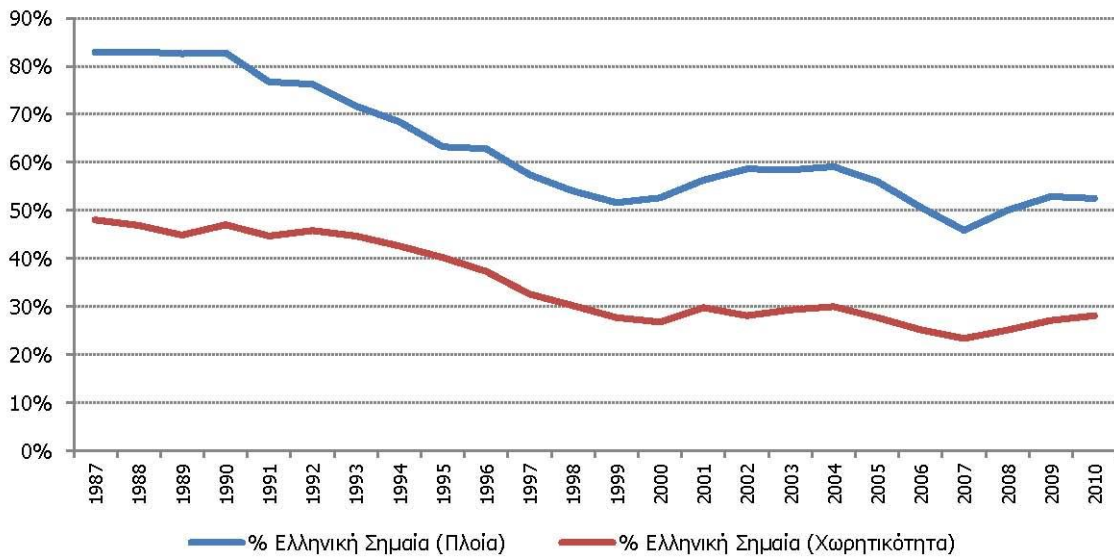
Εικόνα 3.7



Διαχρονική εξέλιξη ποσοστού ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία, 1987-2010

Πηγή: IOBE, 2013:24

Εικόνα 3.8



Κατανομή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από έλληνες εφοπλιστές, 2011

Πηγή: IOBE, 2013:25

Αναφορικά, τέλος, με την κατανομή των παραγγελιών, για το έτος 2011, οι Έλληνες εφοπλιστές εστίασαν στην απόκτηση πλοίων ξηρού φορτίου, ενώ εξίσου σημαντικός υπήρξε και ο αριθμός των παραγγελιών για δεξαμενόπλοια. Αρκετά υψηλό ήταν εξάλλου και το ενδιαφέρον για πλοία τόσο γενικού φορτίου, κυρίως εμπορευματοκιβωτίων, όσο και εξειδικευμένου φορτίου, π.χ. μεταφοράς LNG (Εικόνα 3.8).

3.3 Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία και ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Η ανάπτυξη και εξέλιξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με την οργάνωση και λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες, εξάλλου, με τον τρόπο αυτόν, δρουν ενισχυτικά στην εγχώρια οικονομία. Πράγματι, οι περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στην Ελλάδα, οδήγησαν, το 2008, σε αύξηση στο 4,06% του ΑΕΠ των καθαρών εισπράξεων από την ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας, έναντι του 2,2% του ΑΕΠ και του 3,1% του ΑΕΠ, το 2002 και το 2000, αντιστοίχως (Alpha Bank, 2009:20). Γενικότερα, όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που επιλέγουν την Ελλάδα ως τόπο εγκατάστασής τους τόσο μεγαλύτερος είναι και ο θετικός αντίκτυπος της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας. Η διαπίστωση αυτή αποτελεί πραγματικό γεγονός κατά τα τελευταία έτη, όπου οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα γίνονται όλο και περισσότερες, οπότε έχουν αυξηθεί και οι πληρωμές εκ μέρους τους για αγορές πλοίων είτε καινούριων είτε μεταχειρισμένων. Οι εν λόγω πληρωμές αποτυπώνονται σαν εισαγωγές πλοίων στο εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, ενώ οι εισπράξεις τους από πωλήσεις πλοίων αποτυπώνονται σαν εξαγωγές πλοίων (Alpha Bank, 2009:27-28).

Στον Πίνακα 3.4 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών πλοίων για την περίοδο 2003-2009. Από τα στοιχεία του εν λόγω πίνακα διαπιστώνεται ότι από το 2005 και έπειτα το ισοζύγιο είναι αρνητικό, φτάνοντας μάλιστα την τιμή -5.520 το 2007. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα στοιχεία του Πίνακα 3.4 δεν περιλαμβάνουν τις αγοραπωλησίες πλοίων, οι οποίες πραγματοποιούνται μεν από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, που όμως δεν εδρεύουν στην Ελλάδα. Επιπρόσθετα, οι εξαγωγές πλοίων δεν περιλαμβάνουν τις εισπράξεις από πωλήσεις πλοίων που υλοποιήθηκαν από εγχώριες ναυτιλιακές εταιρίες, μέσω ξένων τραπεζών όμως, οπότε οι εισπράξεις αυτές δεν ήρθαν στην

Ελλάδα. Από την άλλη πλευρά, οι πληρωμές για αγορές πλοίων διεκπεραιώνονται ως επί το πλείστον μέσω ελληνικών τραπεζών, με χρέωση των λογαριασμών των εταιριών σε αυτές τις τράπεζες. Κατά συνέπεια, το ανωτέρω έλλειμμα στο ισοζύγιο είναι εν μέρει πλασματικό και δεν αντανakλά την πραγματικότητα, οπότε ανάλογες είναι και οι επιπτώσεις στην εγχώρια οικονομία (Alpha Bank, 2009:28).

Πίνακας 3.4

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Εξαγωγές Πλοίων	261	1.195	1.373	1.632	2.275	1.582	870
Εισαγωγές Πλοίων	124	1.156	2.325	5.022	7.796	6.295	4.092
Ισοζύγιο Πλοίων	136	39	-952	-3.391	-5.520	-4.713	-3.221

Σημ. 1: Στις εισαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται οι αγορές πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες της ποντοπόρου ναυτιλίας που έχουν έδρα διαχείρισεως την Ελλάδα (εγχώριοι κάτοικοι). Επίσης περιλαμβάνονται οι πληρωμές τους για τη ναυπηγήση πλοίων σε αλλοδαπά ναυπηγεία.

Σημ. 2: Στις εξαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες σε μη κατοίκους πλοιοκτήτες. Ακόμη συμπεριλαμβάνονται οι εισπράξεις από τη μεταπώληση καινούργιων πλοίων προ ή και με την παραλαβή τους (για εκμετάλλευση υπεραξίας) σε μη κατοίκους, λόγω της αυξήσεως των ναύλων και της ζήτησεως των παραγγελιών από τα ναυπηγεία της Ασίας.

Ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές πλοίων (εκατ. ευρώ), 2003-2009

Πηγή: Alpha Bank, 2009:28

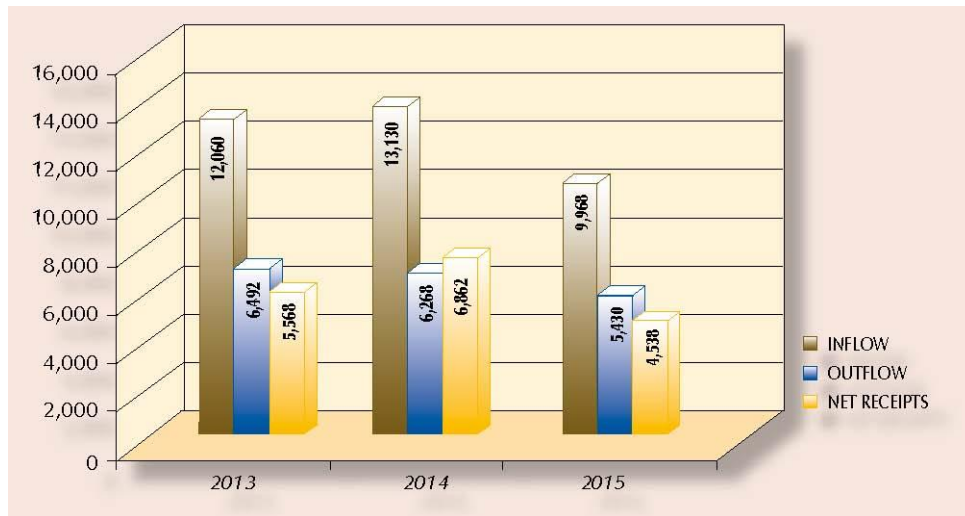
3.4 Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά

Το 2015 μπορεί να χαρακτηριστεί ως δύσκολη χρονιά για τις ναυτιλιακές αγορές, δεδομένου ότι το παγκόσμιο εμπόριο βρίσκεται σε σχετική ύφεση, ενώ και η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας εμφανίζει ανάπτυξη πιο αργή από την εκτιμώμενη. Πιο συγκεκριμένα, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη ανήλθε στο χαμηλό 3,1%, και το γεγονός αυτό οφείλεται τόσο στην ανάπτυξη των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών, η οποία σημείωσε πτώση για πέμπτη συνεχή χρονιά όσο και στην ανάπτυξη των προηγμένων οικονομιών, η οποία υπήρξε μέτρια. Στο πλαίσιο αυτό, τα κυριότερα οικονομικά γεγονότα ως προς την ναυτιλία για το έτος 2015 μπορούν να συνοψισθούν στα κάτωθι: (α) διαφοροποίηση της

οικονομικής δραστηριότητας της Κίνας, η οποία όχι μόνο υπέστη επιβράδυνση, αλλά επίσης εστίασε στην κατανάλωση και τις υπηρεσίες, επιδεικνύοντας και πιο περιορισμένη εξάρτηση από επενδύσεις έντασης εισαγωγών, (β) η πτώση των τιμών της ενέργειας και των λοιπών εμπορευμάτων, (γ) οι συγκρατημένες προοπτικές της εξαγωγικής δραστηριότητας και (δ) η ραγδαία μείωση της εισαγωγικής δραστηριότητας εκ μέρους κάποιων αναπτυσσόμενων χωρών. Από την άλλη πλευρά, ωστόσο, έλαβε χώρα μια σχετική ανάκαμψη στην Ευρωζώνη, και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ενώ και η Ιαπωνία επανήλθε σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Όμως, οι εν λόγω θετικές εξελίξεις δεν αποτέλεσαν επαρκές αντίβαρο στο γενικότερο κλίμα, το οποίο διαμορφώθηκε από χαμηλή αύξηση της συνολικής παραγωγικότητας, περιορισμένες επενδύσεις σε διεθνές επίπεδο, υψηλά επίπεδα δημόσιου και ιδιωτικού χρέους και περιορισμένη δυναμική του χρηματοπιστωτικού τομέα σε κάποιες προηγμένες οικονομίες (EEE, 2016:6).

Η αργή ανάκαμψη σε διεθνές επίπεδο από την οικονομική κρίση του 2008 είχε σημαντική επίπτωση στην επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου, του οποίου η αύξηση ανήλθε σε 2,6% το 2015. Εντός του ίδιου έτους, η αύξηση του παγκόσμιου στόλου έφτασε το 3%, ενώ το τελικό ποσοστό ανάπτυξης του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διαμορφώθηκε σε 2%. Μια γενική διαπίστωση που μπορεί να διατυπωθεί για το 2015 είναι πως πρόκειται για ένα έτος αντιθέσεων για την ναυτιλία, διότι, από την μία πλευρά, σε πολλούς τομείς τα έσοδα ήταν πολύ χαμηλά, από την άλλη, ωστόσο, η αγορά των δεξαμενοπλοίων γνώρισε άνθηση. Αναλυτικότερα, η αγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου βρίσκεται σε συνεχή πτώση, λόγω, αφενός, της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας και, αφετέρου, της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, ο δείκτης Baltic Dry Index άγγιξε πολύ χαμηλά επίπεδα, καθώς διαμορφώθηκε στις 718 μονάδες κατά ετήσιο μέσο όρο. Περαιτέρω, ο ρυθμός αύξησης του στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου διαμορφώθηκε στο 2,4% το 2015, που αντιστοιχεί σε ελάχιστο δεκαεξαετίας, ενώ παράλληλα διαμορφώθηκαν έντονες πιέσεις, εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα από την Κίνα και της μείωσης της εισαγωγικής δραστηριότητας σε άνθρακα από την Ινδία. Όσον αφορά στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, το πρώτο εξάμηνο του 2015 παρατηρήθηκε αξιόλογη ανάκαμψη των κερδών, όμως κατά το δεύτερο εξάμηνο τα έσοδα υπέστησαν σοβαρή μείωση εξαιτίας της πτώσης κατά 9% στους ναύλους. Ωστόσο, το παγκόσμιο εμπόριο δέχθηκε και μια έντονη θετική ώθηση στον κλάδο του πετρελαίου, η οποία οφείλεται στις εισαγωγές αργού πετρελαίου μέσω θαλάσσης από την Κίνα (EEE, 2016:6).

Εικόνα 3.9



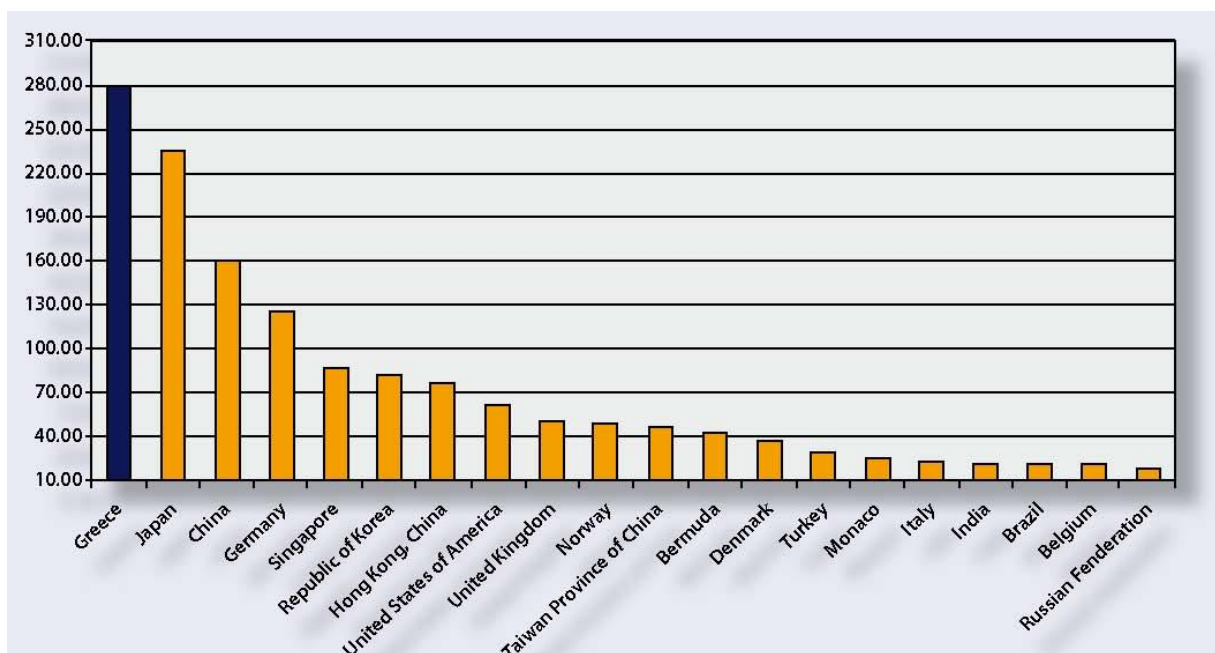
Έσοδα της Ελλάδας σε ξένο συνάλλαγμα από την ναυτιλία (σε εκατ. ευρώ), 2013-2015

Πηγή: ΕΕΕ, 2016:6

Το 2015 αποτέλεσε έτος έντονων διακυμάνσεων για την ελληνική ναυτιλία και οικονομία. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο κλίμα αβεβαιότητας που επικρατεί για την ελληνική οικονομία, ως αποτέλεσμα της ένταξης της χώρας στο μνημονιακό πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής από το 2010. Ειδικότερα το 2015, η παραπάνω αβεβαιότητα εντάθηκε διότι σημειώθηκαν σημαντικές καθυστερήσεις στην ανανέωση της συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών (Ελλάδα, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου), καθώς επίσης και επιβλήθηκαν έλεγχοι στην διακίνηση κεφαλαίων (capital controls) τον Ιούλιο. Ειδικότερα οι περιορισμοί στην διακίνηση κεφαλαίων και η γενικότερη πολιτικοοικονομική αστάθεια είχαν σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στο ισοζύγιο πληρωμών, ιδίως όσον αφορά στα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την ναυτιλία. Αναλυτικότερα, το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σημείωσαν αύξηση της τάξεως του 2,13% συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα του 2014, καθώς διαμορφώθηκαν στα 6,42 δις ευρώ έναντι των 6,29 δις ευρώ του προηγούμενου έτους. Ωστόσο, η κατάσταση αντιστράφηκε δραματικά κατά το δεύτερο εξάμηνο, όπου οι σχετικές εισροές σημείωσαν μείωση της τάξεως του 50% συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα του 2014, καθώς διαμορφώθηκαν στα 3,54 δις ευρώ έναντι των 6,84 δις ευρώ του προηγούμενου έτους. Σε συνολικό επίπεδο, για το έτος

2015, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την ναυτιλία σημείωσαν μείωση της τάξεως του 24% συγκριτικά με το 2014, καθώς διαμορφώθηκαν στα 9,97 δις ευρώ έναντι των 13,13 δις ευρώ του προηγούμενου έτους (ΕΕΕ, 2016:8). Τα παραπάνω απεικονίζονται διαγραμματικά στην Εικόνα 3.9.

Εικόνα 3.10



Κορυφαίες 20 πλοιοκτήτριες χώρες του παγκόσμιου στόλου (σε dwt), 2015

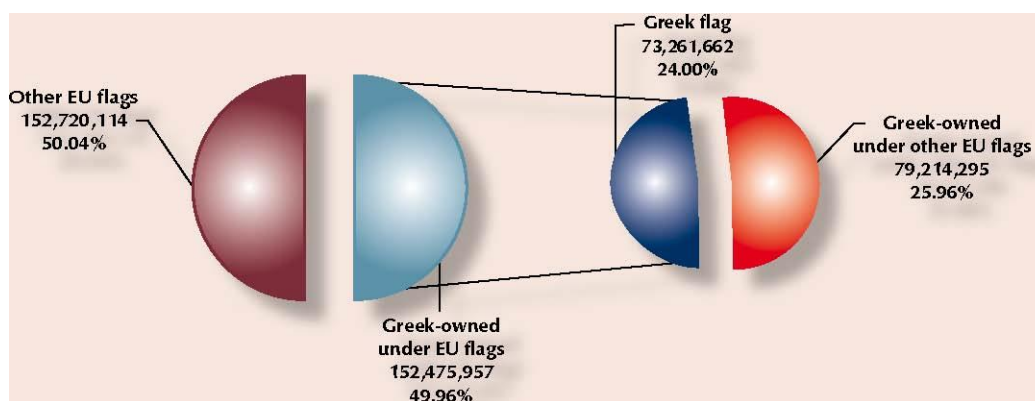
Πηγή: ΕΕΕ, 2016:7

Εντούτοις, παρά την δυσμενή οικονομική συγκυρία, η ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελεί τον έναν από τους δύο βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι για την δεκαετία 2006-2015, οι εισροές από την ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών αγγίζουν τα 142 δις ευρώ. Επιπρόσθετα, η ελληνική πλοιοκτησία προέβη σε σύναψη συμφωνίας οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, σύμφωνα με την οποία θα χορηγήσει σε βάθος τετραετίας ποσό 420 εκατομμυρίων ευρώ, αρχής γενομένης από το 2014, ώστε να επιτευχθεί ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους. Περαιτέρω, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί επί της ουσίας έναν επιχειρηματικό τομέα, αποτελούμενο από μικρομεσαίες μη εισηγμένες ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως οικογενειακής δομής, ο οποίος

προσφέρει πολλά και σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη στην χώρα. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας υπερβαίνει το 7% του ΑΕΠ, παρέχοντας ταυτόχρονα απασχόληση σε 200.000 άτομα και καλύπτοντας ποσοστό μεγαλύτερο του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου (ΕΕΕ, 2016:8).

Η σημασία της ελληνόκτητης ναυτιλίας τεκμηριώνεται κι από την ηγετική θέση που η ίδια διατηρεί στην παγκόσμια κατάταξη, όσον αφορά στα πλοία άνω των 1000 gt. Όπως απεικονίζεται στην Εικόνα 3.10, το 2015, η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς, με στόλο περίπου 280 εκατ. τόνους σε dwt, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία και την Κίνα.

Εικόνα 3.11



Ευρωπαϊκός στόλος, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

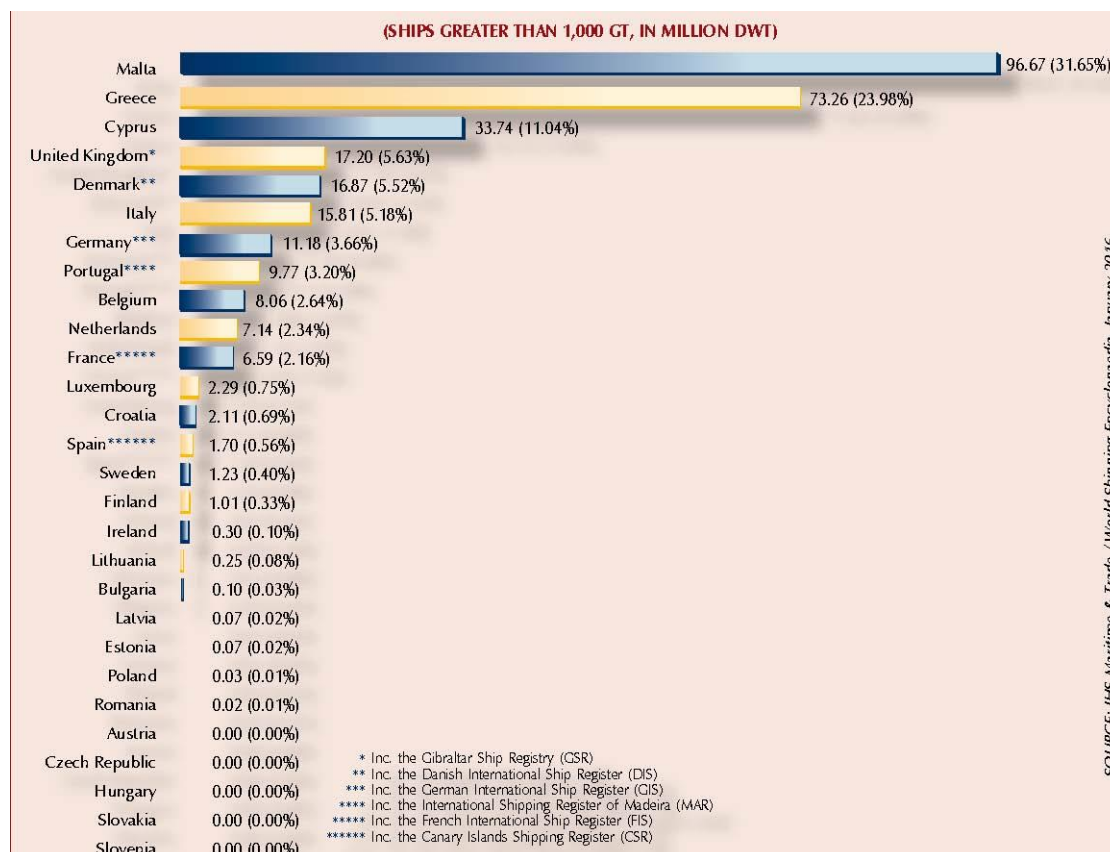
Πηγή: ΕΕΕ, 2016:8

Σε συνάρτηση με τον ευρωπαϊκό στόλο, ποσοστό 49,96% αυτού αντιπροσωπεύει ελληνόκτητα πλοία υπό ευρωπαϊκές σημαίες. Ο αριθμός των εν λόγω πλοίων ανέρχεται σε 4.585 (πλοία άνω των 1.000 gt), με αντίστοιχη χωρητικότητα 341,17 εκατ. τόνους (dwt), είναι αυξημένος κατά περίπου 22% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και αντιστοιχεί στο 19,63% του παγκόσμιου στόλου. Ακόμη, από το παραπάνω ποσοστό 49,96%, το 24% αντιπροσωπεύει ελληνόκτητα πλοία υπό ελληνική σημαία, ενώ το υπόλοιπο 25,96% αντιπροσωπεύει ελληνόκτητα πλοία υπό άλλες ευρωπαϊκές σημαίες (Εικόνα 3.11).

Περαιτέρω, το 2015, 770 πλοία (άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 41,37 εκατ. gt, βρίσκονταν υπό την ελληνική σημαία, η οποία κατατάσσεται στην δεύτερη θέση σε

ευρωπαϊκό επίπεδο, μετά την Μάλτα (Εικόνα 3.12) και στην έβδομη σε παγκόσμιο (Εικόνα 3.13).

Εικόνα 3.12



Εμπορικοί στόλοι στην Ευρώπη, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

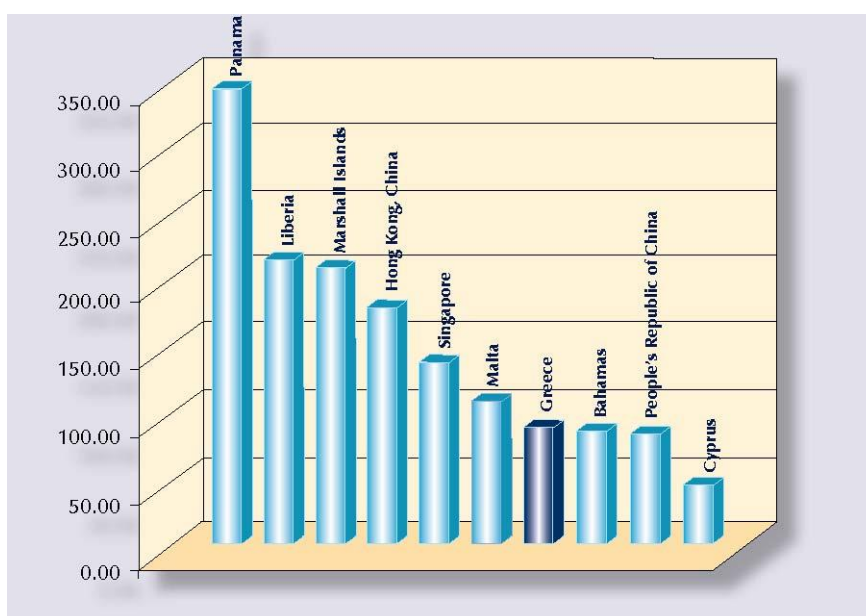
Πηγή: EEE, 2016:10

Τέλος, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Εικόνα 3.14).

Όσον αφορά στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων, αυτές κυμάνθηκαν σε καλά επίπεδα, παρά τις συνθήκες ανεπαρκούς χρηματοδότησης και αστάθειας στην ναυλαγορά. Μέχρι το τέλος του 2015, οι παραπάνω παραγγελίες αφορούσαν 407 πλοία (άνω των 1.000 gt), σε σύνολο 3.507 πλοίων, αντιπροσωπεύοντας χωρητικότητα 44,83 εκατ. dwt, σε σύνολο 260,35 εκατ. dwt. Αναλυτικότερα, από αυτά τα 407 πλοία, 221 ήταν

δεξαμενόπλοια (25,88% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt), 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (14,39% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt), 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (6,12% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt) και 3 άλλα σκάφη. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα 221 δεξαμενόπλοια εμπερικλείονται 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG/LPG (19,72% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt) (ΕΕΕ, 2016:10-11).

Εικόνα 3.13



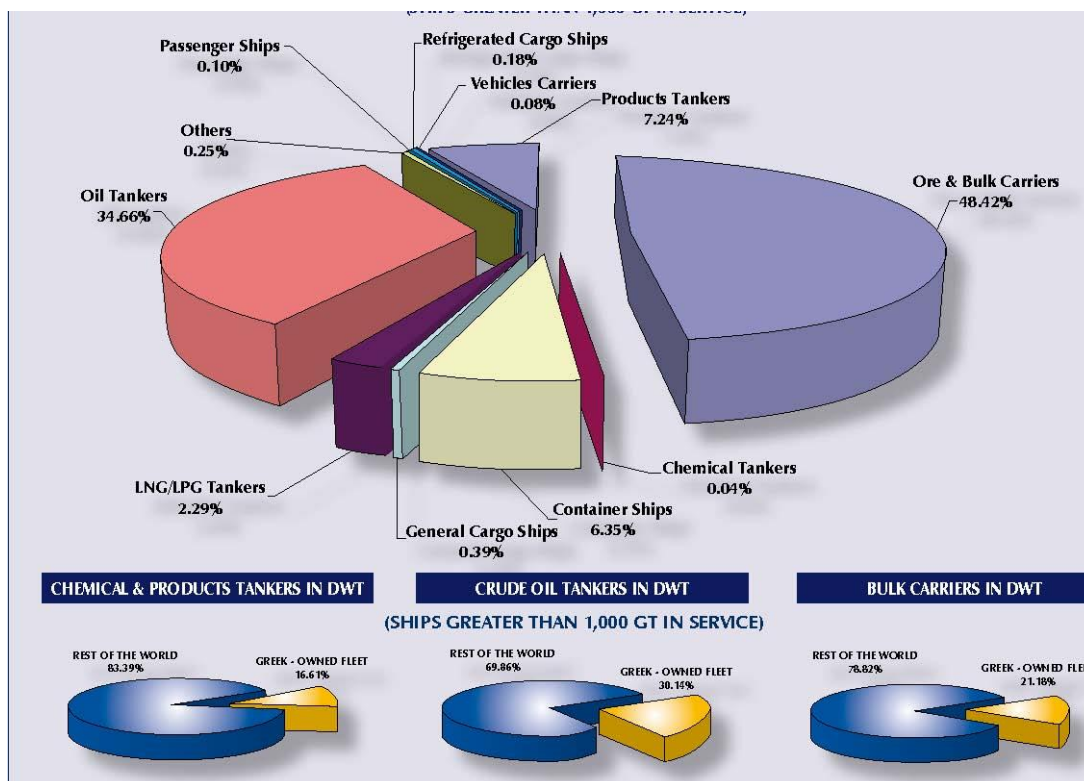
Κορυφαίοι 10 εμπορικοί στόλοι στον κόσμο, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Πηγή: ΕΕΕ, 2016:9

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές επιδεικνύουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανανέωση του στόλου τους, οπότε προβαίνουν σε ανάλογες επενδύσεις, αποκτώντας μεγάλα και αποδοτικά πλοία με σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό και αυξημένη φιλικότητα προς το περιβάλλον. Εξίσου σημαντική ήταν και η δράση τους αναφορικά με τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, συμμετέχοντας, το 2015, σχεδόν στο 50% του συνόλου των συναλλαγών που αφορούσε σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά, με την ιδιότητα τόσο του αγοραστή όσο και του πωλητή. Το παραπάνω σκηνικό έχει την βάση του, όπως ήδη έχει αναφερθεί, στην παρατεταμένη περίοδο χαμηλών ναύλων, κυρίως στην

περίπτωση των πλοίων μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων, με συνακόλουθη αύξηση στον αριθμό των παροπλισμένων πλοίων (EEE, 2016:12).

Εικόνα 3.14



Κατανομή τύπου πλοίων ελληνόκτητου στόλου, πλοία άνω των 1.000 gt, (σε dwt), 2015

Πηγή: EEE, 2016:11

Αποτέλεσμα της προαναφερθείσας ισχυρής επενδυτικής δράσης των Ελλήνων εφοπλιστών είναι η ανανέωση του ηλικιακού προφίλ τόσο της ελληνικής σημαίας, που το 2015 διαμορφώθηκε στα 13,2 έτη όσο και του ελληνόκτητου στόλου, που το ίδιο έτος διαμορφώθηκε στα 11,2 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ανέρχεται στα 14,4 έτη. Επίσης, εξαιρετικές είναι και οι επιδόσεις του ελληνικού στόλου από πλευράς ασφάλειας, με καταγεγραμμένα λιγότερο από 1% μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2015. Τέλος, στην ελληνόκτητη ναυτιλία ανήκει ο μεγαλύτερος «cross-trading» στόλος παγκοσμίως, δεδομένου ότι το 98,5% της χωρητικότητας υπό ελληνική πλοιοκτησία μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών, προσφέροντας αποτελεσματική ανταπόκριση στις μεταβολές των

εμπορικών ροών, όπως είναι, για παράδειγμα, η άνοδος της ασιατικής ζήτησης (ΕΕΕ, 2016:12).

Στην βάση όλων των ανωτέρω, το 2016 εκτιμάται ότι θα είναι ένα δύσκολο έτος για την παγκόσμια ναυτιλία, καθώς η ναυτιλιακή αγορά αναμένεται να κινηθεί σε χαμηλά επίπεδα, δεδομένης της στασιμότητας στην ανάπτυξη των μεγάλων οικονομιών και των δυσκολιών διαχείρισης της προσφοράς και ζήτησης στην μεταφορική ικανότητα. Στα παραπάνω έρχονται να προστεθούν οι γεωπολιτικές εντάσεις, το αυξημένο λειτουργικό κόστος, το κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, όπως και το υψηλό κόστος δανεισμού, συνδυαστικά με τους περιορισμούς στην χρηματοδότηση. Τέλος η κατάσταση επιδεινώνεται περαιτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την αναγκαιότητα τήρησης των ολοένα και αυστηρότερων μέτρων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) όσο και την διαφοροποίηση του χαρακτήρα της οικονομικής κατάστασης της Κίνας και των λοιπών αναπτυσσόμενων χωρών, που εστιάζουν με την πάροδο του χρόνου στον τομέα των υπηρεσιών (ΕΕΕ, 2016:12).

4. ΤΟΜΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.1 Εισαγωγικά στοιχεία

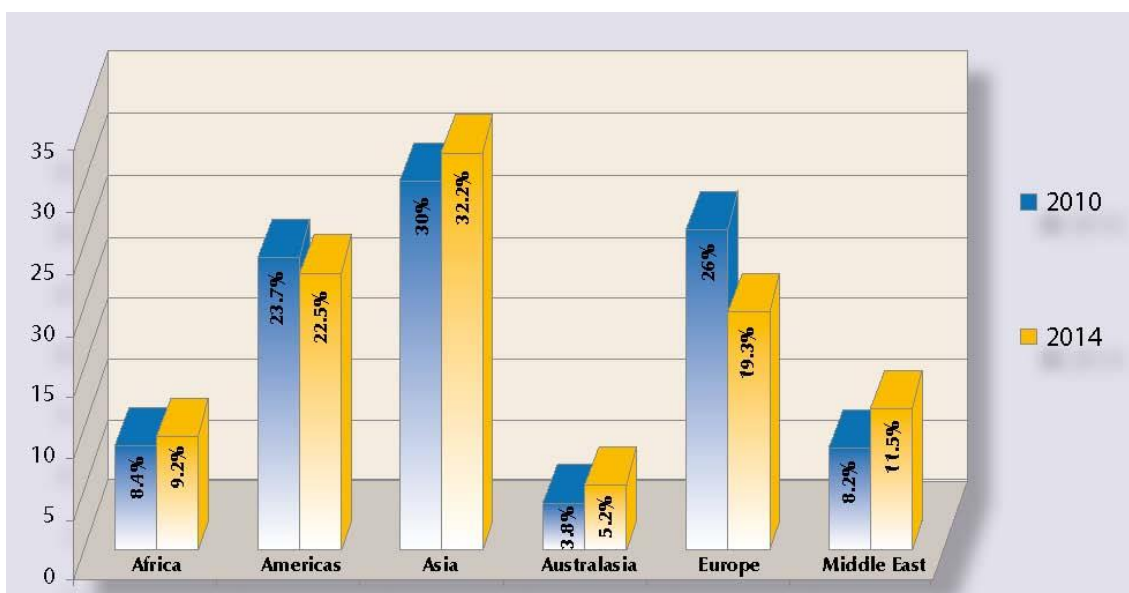
Στην βάση της ανάλυσης των προηγούμενων κεφαλαίων διαπιστώνεται η σπουδαιότητα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, η οποία περαιτέρω έχει σημαντική και σύνθετη συμβολή στην ελληνική οικονομία. Σε γενικές γραμμές, η εν λόγω συμβολή απορρέει από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό, καθώς και αναφέρεται στην δημιουργία κεφαλαίου, θέσεων και εισοδημάτων εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, στα οφέλη που προκύπτουν από την δραστηριότητα στο εξωτερικό συγκαταλέγεται το πλεόνασμα του επενδυμένου κεφαλαίου που επιτυγχάνεται, η απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, καθώς και οι αμοιβές αυτών. Παρομοίως, στα οφέλη που προκύπτουν από την δραστηριότητα στο εσωτερικό συγκαταλέγονται οι αμοιβές των απασχολουμένων στις εγχώριες ναυτιλιακές εταιρίες που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς και η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της ποντοπόρου ναυτιλίας από το σύνολο των παραγωγικών κλάδων της οικονομίας από πλευράς εισαγωγών, απασχόλησης και εισοδημάτων.

Τα αδιαμφισβήτητα οφέλη της ποντοπόρου ναυτιλίας στις εγχώριες οικονομίες τεκμηριώνονται περαιτέρω από την ανάπτυξη και υποστήριξη ναυτιλιακών πολιτικών, οι οποίες αναδεικνύουν την πολύπλευρη συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία και την κοινωνία με γνώμονα την αντιμετώπιση των παγκόσμιων απειλών. Στο πλαίσιο αυτό, για παράδειγμα, με αφορμή το «Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Έτος» 2017, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε ευρείες διαβουλεύσεις, με επιδίωξη την διαμόρφωση μιας ναυτιλιακής στρατηγικής υπό το πρίσμα των κάτωθι αξόνων: (α) η ναυτιλία ως βιώσιμη λύση μεταφορών, (β) η προαγωγή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, (γ) ο ρόλος της ευρωπαϊκής ηγεσίας στην επίτευξη μιας αποτελεσματικής παγκόσμιας επιχειρηματικής δραστηριότητας και (δ) η καθιέρωση της δια βίου επαγγελματικής κατάρτισης και σταδιοδρομίας στην ναυτιλία, επιβεβαιώνοντας με τον τρόπο αυτόν την συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα (ΕΕΕ, 2016:18).

Ειδικότερα όσον αφορά στον ελληνικό στόλο, αυτός διακρίνεται από δύο κύρια χαρακτηριστικά: (α) δραστηριοποιείται ως επί το πλείστον στον τομέα των μεταφορών

(bulk/tramp φορτία) και (β) οι εκτελούμενες μεταφορές αφορούν σε φορτία μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading). Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά αποδεικνύουν ότι τα ελληνικά πλοία απασχολούνται σε όλες τις γεωγραφικές διαδρομές, ανταποκρινόμενα στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες του εμπορίου και προσφέροντας τις υπηρεσίες τους σε όλες τις περιοχές της υφελίου (Εικόνα 4.1). Ως εκ τούτου, προκειμένου η ποντοπόρος ναυτιλία να προσφέρει τα μέγιστα δυνατά οφέλη στην εγχώρια οικονομία, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η δραστηριοποίηση σε ανοικτές αγορές. Υπό αυτό το πρίσμα, η ποντοπόρος ναυτιλία θα μπορούσε να συμβάλει στον μέγιστο βαθμό στην ελληνική οικονομία, εφόσον ενισχυθεί η απελευθέρωση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και διευκολυνθεί το παγκόσμιο εμπόριο γενικότερα, ιδίως ενόψει της ανοδικής τάσης των περιοριστικών εμπορικών μέτρων και του προστατευτισμού (ΕΕΕ, 2016:24).

Εικόνα 4.1



Ποσοστό δραστηριοποίησης ελληνόκτητου στόλου, 2010 & 2014

Πηγή: ΕΕΕ, 2016:13

4.2 Άμεση και έμμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία

Σύμφωνα με το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία διακρίνεται από την άμεση και έμμεση διάστασή της. Αναλυτικότερα, η άμεση συμβολή διακρίνεται περαιτέρω σε τρεις επιμέρους συνιστώσες, πρώτον στην απασχόληση, δεύτερον στην προστιθέμενη αξία και τρίτον στις εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες. Παρομοίως, η έμμεση διακρίνεται περαιτέρω σε τρεις επιμέρους συνιστώσες, πρώτον στην προστιθέμενη αξία, δεύτερον στην απασχόληση και το εισόδημα και τρίτον στα φορολογικά έσοδα. Στις υπόλοιπες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου θα αναλυθούν διεξοδικά οι παραπάνω συνιστώσες.

4.3 Άμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

4.3.1 Απασχόληση

Όσον αφορά στην εκτίμηση του βαθμού συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, πρέπει πρωτίστως να σημειωθεί η δυσκολία που χαρακτηρίζει την συλλογή έγκυρων και αξιόπιστων δεδομένων, εξαιτίας τόσο των ιδιοτεροτήτων που διακρίνει τον ναυτιλιακό κλάδο (π.χ. προέλευση σημαίας νηολόγησης των πλοίων) όσο και της έλλειψης κατάλληλου στατιστικού συστήματος. Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, ως πηγή προέλευσης για τα δεδομένα θα χρησιμοποιηθεί η Ελληνική Στατιστική Αρχή.

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, τα οποία αφορούν στο έτος 2014, στο μητρώο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) περιλαμβάνονται 1.387 πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, που ανήκουν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες, φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά-τουριστικά πλοία και λοιπά πλοία. Από αυτά απογράφηκαν 1.273 πλοία, από τα οποία τα 1.186 ήταν ελληνικά και τα 87 ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT. Από την μία πλευρά, από τα 1.186 ελληνικά πλοία, τα 1.078 ήταν εν ενεργεία, τα 108 σε αργία ή παροπλισμό και τα 114 δεν απογράφηκαν εξαιτίας πώλησης, διάλυσης, αλλαγής σημαίας, κ.λπ. Από την άλλη πλευρά, από τα 87 ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, τα 74 ήταν εν ενεργεία και τα 13 σε αργία ή παροπλισμό (ΕΛΣΤΑΤ 2016:1).

Περαιτέρω, στα πλοία που απογράφηκαν απασχολούνταν την ημέρα της απογραφής συνολικά 22.925 ναυτικοί, Έλληνες και ξένοι. Από αυτούς, οι 21.315 απασχολούνταν στα ελληνικά πλοία, με ποσοστά ελληνικής και ξένης εθνικότητας 55,4% και 44,6%, αντιστοίχως. Όσον αφορά στα απογεγραμμένα ελληνοκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, σε αυτά απασχολούνταν 1.610 ναυτικοί, με ποσοστά ελληνικής και ξένης εθνικότητας 53,5% και 46,5%, αντιστοίχως (ΕΛΣΤΑΤ 2016:1). Όσον αφορά στην κατανομή του ναυτεργατικού δυναμικού μεταξύ των κατηγοριών των πλοίων, 6.470 ναυτικοί (28,2%) υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία, 10.078 (44,0%) σε δεξαμενόπλοια, 5.813 (25,4%) σε επιβατηγά-τουριστικά πλοία και 564 (2,5%) σε λοιπά πλοία. Όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία συνοψίζονται στον Πίνακα 4.1 που ακολουθεί.

Πίνακας 4.1

	Ελληνικά πλοία				Ελληνοκτητα πλοία				Γενικό σύνολο		Ποσοστό ναυτικών (%)			
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Πλοίων	Ναυτικών	Ελληνικά πλοία		Ελληνοκτητα πλοία	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο			Ελλήνων	Ξένων	Ελλήνων	Ξένων
Πλοία που απογράφηκαν	1.186	11.801	9.514	21.315	87	862	748	1.610	1.273	22.925	55,4	44,6	53,5	46,5
Φορτηγά	309	2.556	3.705	6.261	10	91	118	209	319	6.470	40,8	59,2	43,5	56,5
Δεξαμενόπλοια	419	3.731	5.672	9.403	26	314	361	675	445	10.078	39,7	60,3	46,5	53,5
Επιβατηγά – Τουριστικά	352	4.999	125	5.124	49	420	269	689	401	5.813	97,6	2,4	61,0	39,0
Λοιπά	106	515	12	527	2	37	0	37	108	564	97,7	2,3	100,0	0,0
Πλοία που ήταν σε εργασία	1.078	11.473	9.512	20.985	74	785	743	1.528	1.152	22.513	54,7	45,3	51,4	48,6
Φορτηγά	304	2.550	3.705	6.255	10	91	118	209	314	6.464	40,8	59,2	43,5	56,5
Δεξαμενόπλοια	404	3.697	5.672	9.369	24	307	361	668	428	10.037	39,5	60,5	46,0	54,0
Επιβατηγά – Τουριστικά	281	4.748	124	4.872	39	364	264	628	320	5500	97,5	2,5	58,0	42,0
Λοιπά	89	478	11	489	1	23	0	23	90	512	97,8	2,2	100,0	0,0
Πλοία που ήταν σε αργία ή παροπλισμό	108	328	2	330	13	77	5	82	121	412	99,4	0,6	93,9	6,1
Φορτηγά	5	6	0	6	0	0	0	0	5	6	100,0	0,0	0,0	0,0
Δεξαμενόπλοια	15	34	0	34	2	7	0	7	17	41	100,0	0,0	0,0	0,0
Επιβατηγά - Τουριστικά	71	251	1	252	10	56	5	61	81	313	99,6	0,4	91,8	8,2
Λοιπά	17	37	1	38	1	14	0	14	18	52	97,4	2,6	0,0	0,0
Πλοία που δεν απογράφηκαν για διάφορους λόγους	114				0				114					

Ελληνικά και ελληνοκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ και άνω, και αριθμός υπηρετούντων σε αυτά ναυτικών με ελληνική και ξένη εθνικότητα, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής (20-9-2014)

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2016:2

Από τη σύγκριση των στοιχείων της απογραφής του έτους 2014 με τα αντίστοιχα στοιχεία της απογραφής του έτους 2012, παρατηρείται ότι ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών παρουσίασε αύξηση κατά 0,2%, αφού από 22.880 άτομα αυξήθηκε σε 22.925 άτομα. Πιο συγκεκριμένα, το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών μειώθηκε κατά 1,2% στα ελληνικά πλοία ενώ αυξήθηκε κατά 24,0% στα ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT. Όσον αφορά στους Έλληνες ναυτικούς, μειώθηκαν κατά 3,3% αυτοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και αυξήθηκαν κατά 5,5% αυτοί που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία. Αντίστοιχα, όσον αφορά στους ξένους ναυτικούς, αυξήθηκαν κατά 1,5% αυτοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και αυξήθηκαν κατά 55,5%, αυτοί που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT. Τα παραπάνω στοιχεία συνοψίζονται στον Πίνακα 4.2 και απεικονίζονται διαγραμματικά στην Εικόνα 4.2.

Πίνακας 4.2

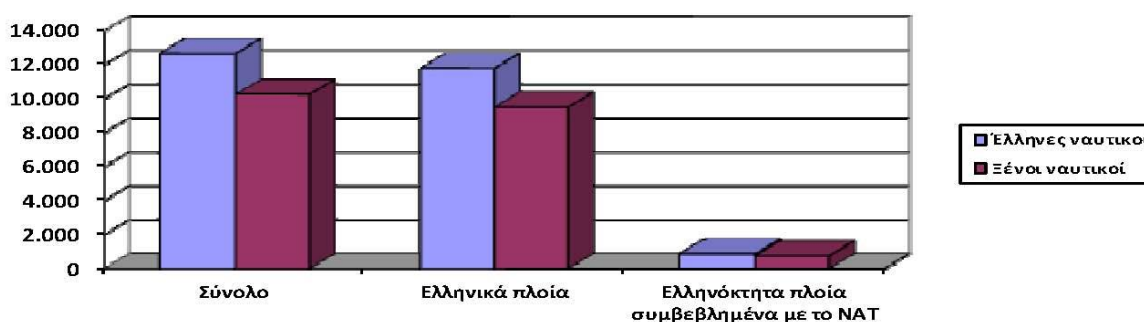
	Αριθμός ναυτικών		Μεταβολή (%)	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)	
	20-9-2012	20-9-2014	2014/2012	20-9-2012	20-9-2014
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.880	22.925	0,2	100,0	100,0
Έλληνες	13.026	12.663	-2,8	56,9	55,2
Ξένοι	9.854	10.262	4,1	43,1	44,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.582	21.315	-1,2	100,0	100,0
Έλληνες	12.209	11.801	-3,3	56,6	55,4
Ξένοι	9.373	9.514	1,5	43,4	44,6
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.298	1.610	24,0	100,0	100,0
Έλληνες	817	862	5,5	62,9	53,5
Ξένοι	481	748	55,5	37,1	46,5

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2012 και 2014

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2016:3

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί πως με την θεώρηση των παραπάνω στοιχείων η απασχόληση στον κλάδο υποεκτιμάται, δεδομένου ότι στους υπολογισμούς δεν λαμβάνονται υπόψη τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT. Ο αριθμός των πλοίων αυτών είναι, αφενός, σημαντικός και, αφετέρου, μέρος των δραστηριοτήτων τους τελεί υπό την διαχείριση εγχώριων ναυτιλιακών εταιριών (IOBE, 2013:33).

Εικόνα 4.2



Ναυτεργαστικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, που απογράφηκαν την 20-9-2014

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2016:5

Τέλος, το απασχολούμενο προσωπικό διακρίνεται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες, ανώτερο, κατώτερο, δόκιμοι-υγειονομικό και χωρίς ναυτική ειδικότητα προσωπικό. Με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 2014, από το σύνολο των 21.315 ναυτικών, Ελλήνων και ξένων, που υπηρετούσαν στα ελληνικά πλοία, το ανώτερο προσωπικό ήταν 6.933 άτομα (32,5%), το κατώτερο προσωπικό ήταν 12.769 άτομα (59,9%), οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό ήταν 1.585 άτομα (7,4%) και το προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα ήταν 28 άτομα (0,1%). Αντίστοιχα, από το σύνολο των 1.610 ναυτικών, Ελλήνων και ξένων, που υπηρετούσαν στα ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, το ανώτερο προσωπικό ήταν 519 άτομα (32,2%), το κατώτερο προσωπικό ήταν 931 άτομα (57,8%), οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό ήταν 95 άτομα (5,9%) και το προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα ήταν 65 άτομα (4,0%). Τα παραπάνω στοιχεία συνοψίζονται στον Πίνακα 4.3 και απεικονίζονται διαγραμματικά στην Εικόνα 4.3.

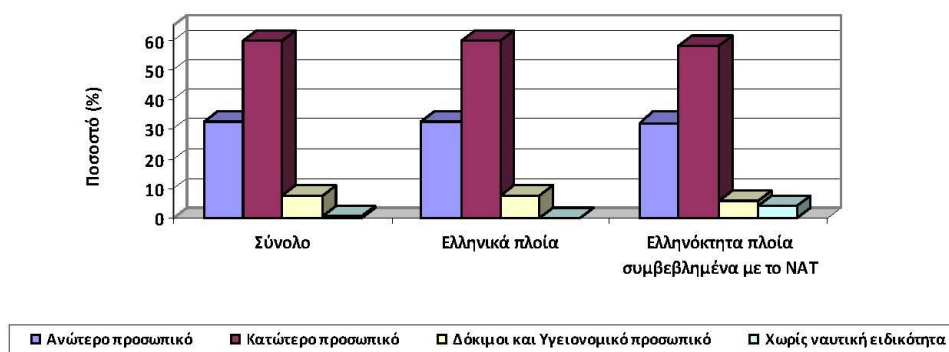
Πίνακας 4.3

Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων των ναυτικών	Αριθμός ναυτικών		Μεταβολή (%)	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)	
	20-9-2012	20-9-2014	2014/2012	20-9-2012	20-9-2014
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.880	22.925	0,2	100,0	100,0
Ανώτερο προσωπικό	7.357	7.452	1,3	32,2	32,5
Κατώτερο προσωπικό	13.955	13.700	-1,8	61,0	59,8
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	1.510	1.680	11,3	6,6	7,3
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	58	93	60,3	0,3	0,4
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.582	21.315	-1,2	100,0	100,0
Ανώτερο προσωπικό	6.893	6.933	0,6	31,9	32,5
Κατώτερο προσωπικό	13.216	12.769	-3,4	61,2	59,9
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	1.418	1.585	11,8	6,6	7,4
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	55	28	-49,1	0,3	0,1
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.298	1.610	24,0	100,0	100,0
Ανώτερο προσωπικό	464	519	11,9	35,7	32,2
Κατώτερο προσωπικό	739	931	26,0	56,9	57,8
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	92	95	3,3	7,1	5,9
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	3	65	2.066,7	0,2	4,0

Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων, κατά τις απογραφές των ετών 2012 και 2014

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2016:4

Εικόνα 4.3



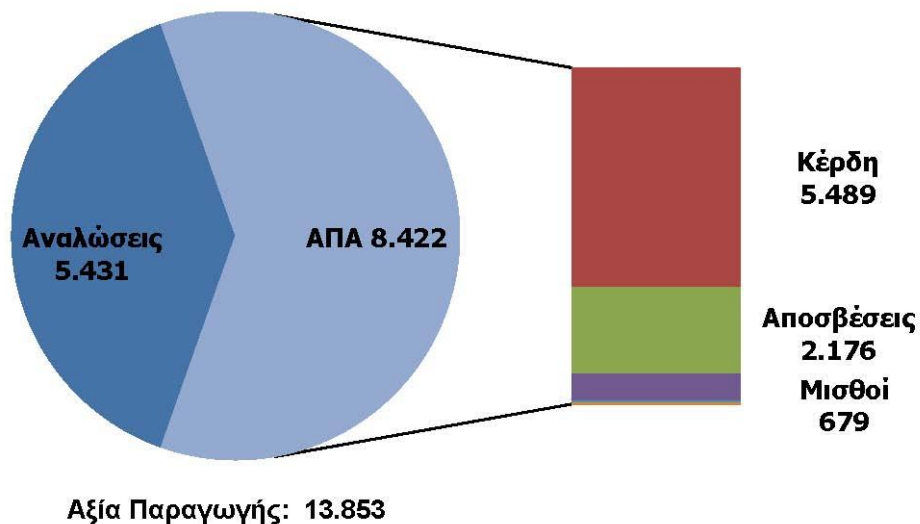
Ναυτεργατικό δυναμικό σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, που απογράφηκαν την 20-9-2014, κατά ομάδες ειδικοτήτων

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2016:5

4.3.2 Προστιθέμενη αξία

Χωρίς βλάβη της γενικότητας θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας ταυτίζεται με αυτή των θαλάσσιων μεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη, επομένως, ότι η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών ισούται με την αξία των εισπρακτέων ποσών για την μεταφορά αγαθών και επιβατών, αυτή, για το έτος 2009, διαμορφώθηκε σε περίπου 13,9 δις ευρώ για την περίπτωση της Ελλάδας. Από αυτό το ποσό, τα 5,4 δις ευρώ αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας, κατά συνέπεια στις θαλάσσιες μεταφορές οφείλεται προστιθέμενη αξία της τάξεως των 8,4 δις ευρώ. Η κατανομή της εν λόγω προστιθέμενης αξίας έχει ως ακολούθως: 5,5 δις ευρώ αφορούν σε εταιρικά κέρδη, 2,2 δις ευρώ σε αποσβέσεις, 679 εκατ. ευρώ σε μισθούς, 53 εκατ. ευρώ σε εργοδοτικές συνεισφορές και 25 εκατ. ευρώ σε φόρους επί της παραγωγής (Εικόνα 4.4) (IOBE, 2013:38).

Εικόνα 4.4



Άμεση Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) των θαλάσσιων μεταφορών (σε εκατ. ευρώ) στην ελληνική οικονομία, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:39

4.3.3 Εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες

Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι επίσης εμφανής στα αποτελέσματα του ισοζυγίου υπηρεσιών, το οποίο διαμορφώνεται από τις εισπράξεις και τις πληρωμές των ταξιδιωτικών, μεταφορικών και λοιπών υπηρεσιών, όπου το 95% των καθαρών εισροών από τις μεταφορικές υπηρεσίες οφείλεται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Στον Πίνακα 5.4 που ακολουθεί παρουσιάζεται το ισοζύγιο υπηρεσιών για τα έτη 2012-2014. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι η συνεισφορά των μεταφορών στο ισοζύγιο υπηρεσιών για την υπό εξέταση τριετία υπερβαίνει το 35% και αγγίζει το 46%.

Πίνακας 4.4

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (εκατ. ευρώ)	Ιανουάριος-Δεκέμβριος		
	2012	2013	2014
ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	27.658,50	28.045,80	31.051,30
Ταξιδιωτικό	10.442,50	12.152,20	13.393,10
Μεταφορές	13.310,70	12.060,90	13.130,80
Λοιπές υπηρεσίες	3.905,30	3.832,70	4.527,40
ΠΛΗΡΩΜΕΣ	12.487,40	12.296,50	12.778,10
Ταξιδιωτικό	1.843,90	1.835,20	2.076,40
Μεταφορές	6.344,70	6.492,20	6.258,60
Λοιπές υπηρεσίες	4.298,80	3.969,10	4.443,10
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	15.171,10	15.749,30	18.273,20
Συνεισφορά <u>Μεταφορών</u> στο ισοζύγιο υπηρεσιών	45,92%	35,36%	37,61%

Ισοζύγιο υπηρεσιών, 2012-2014

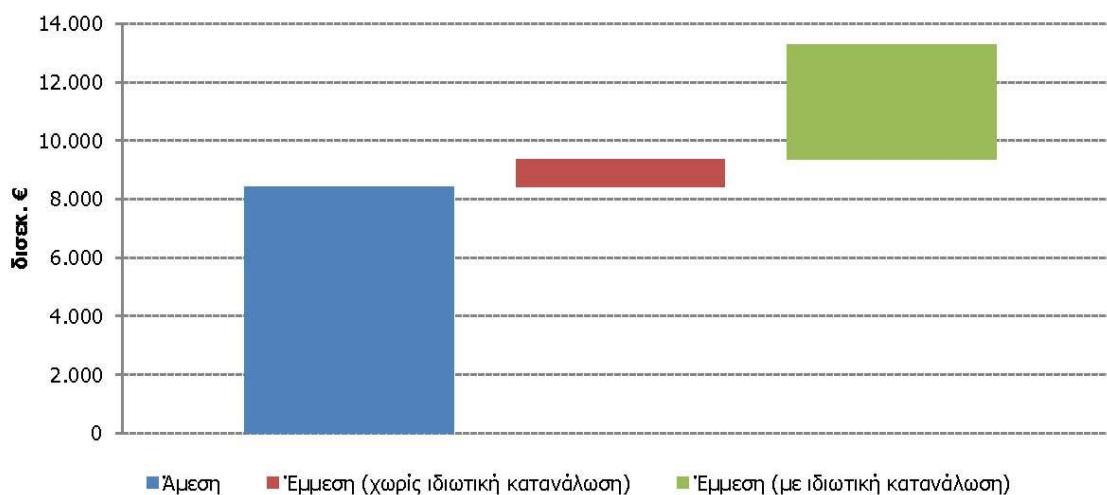
Πηγή: Σχεδίαση από τον συγγραφέα με βάση τα στοιχεία της (ΤτΕ, 2015:144).

4.4 Έμμεση συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

4.4.1 Προστιθέμενη αξία

Η συνολική, άμεση και έμμεση, προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών υπερβαίνει τα 13,2 δις ευρώ. Από αυτά, τα 8,4 δις ευρώ, όπως ήδη αναφέρθηκε, αντιστοιχούν στην άμεση συμβολή και τα υπόλοιπα 4,8 δις ευρώ αντιστοιχούν στην έμμεση συμβολή. Όσον αφορά στην έμμεση συμβολή, τα 3,85 δις ευρώ (29,2% της συνολικής προστιθέμενης αξίας) αντιπροσωπεύουν την έμμεση επίδραση με την συμμετοχή της ιδιωτικής κατανάλωσης, ενώ τα υπόλοιπα 0,95 δις ευρώ (7,2% της συνολικής προστιθέμενης αξίας) αντιπροσωπεύουν την έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση (Εικόνα 4.5).

Εικόνα 4.5

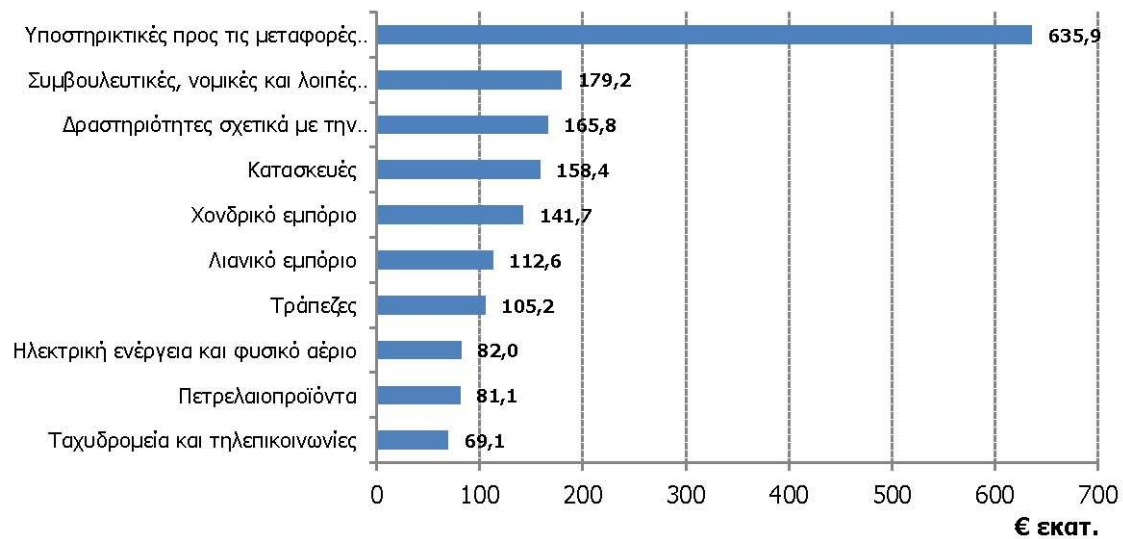


Άμεση και Έμμεση Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων μεταφορών (σε δις ευρώ) στην ελληνική οικονομία, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:43

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στην έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση, σε αυτή περιλαμβάνονται οι κλάδοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας. Στην Εικόνα 4.6 παρουσιάζονται οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη επίδραση. Από αυτούς ξεχωρίζει ο κλάδος των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων, ο οποίος ενισχύεται κατά 635,9 εκατ. ευρώ, ως αποτέλεσμα της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Διευκρινίζεται ότι ως υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες νοούνται οι μεσιτικές υπηρεσίες, η διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, κ.λπ.

Εικόνα 4.6



Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:43

Εικόνα 4.7



Οι έντεκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

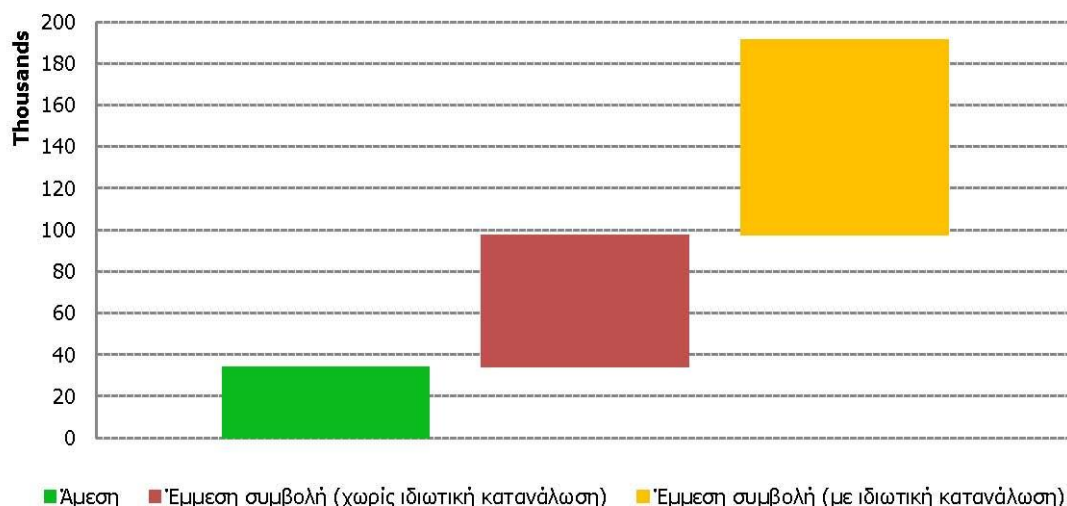
Πηγή: IOBE, 2013:44

Περαιτέρω, όσον αφορά στην έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση, σε αυτή υπεισέρχονται οι επιδράσεις από τους μισθούς και τις αποζημιώσεις. Στην Εικόνα 4.7 παρουσιάζονται οι έντεκα κλάδοι με την μεγαλύτερη επίδραση. Από αυτούς ξεχωρίζει ο κλάδος των δραστηριοτήτων σχετικά με την ακίνητη περιουσία, ο οποίος ενισχύεται κατά 728,6 εκατ. ευρώ, ως αποτέλεσμα της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Διευκρινίζεται ότι ως δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία νοείται η αγορά και ενοικίαση κατοικιών.

4.4.2 Απασχόληση και εισόδημα

Όπως και στην περίπτωση των υπολογισμών της άμεσης συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, έτσι και στην περίπτωση της έμμεσης συμβολής υπάρχει υποεκτίμηση των τελικών αποτελεσμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω παρατήρηση, στην Εικόνα 4.8 που ακολουθεί παρουσιάζεται η συνολική, άμεση και έμμεση, συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, όπως αυτή προκύπτει από το μοντέλο εισροών-εκροών του Leontief.

Εικόνα 4.8



Συνολική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:44

Σύμφωνα με την Εικόνα 4.8, η συνολική (έμμεση) συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση υπερβαίνει τις 190.000 θέσεις εργασίας. Όσον αφορά στην έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση, σε αυτή περιλαμβάνονται οι κλάδοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας. Στην Εικόνα 4.9 παρουσιάζονται οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη επίδραση. Από αυτούς ξεχωρίζει ο κλάδος των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων, ο οποίος ενισχύεται κατά 26,6 χιλιάδες θέσεις εργασίας, ως αποτέλεσμα της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Υπενθυμίζεται ότι ως υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες νοούνται οι μεσιτικές υπηρεσίες, η διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, κ.λπ.

Εικόνα 4.9



Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση στην απασχόληση των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:45

Περαιτέρω, όσον αφορά στην έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση, στην Εικόνα 4.10 παρουσιάζονται οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη επίδραση. Από αυτούς ξεχωρίζει ο κλάδος της γεωργίας, ο οποίος ενισχύεται κατά 17,0 χιλιάδες θέσεις εργασίας και ακολουθούν το χονδρικό και το λιανικό εμπόριο, με 13,5 και 11,7 χιλιάδες θέσεις εργασίας, αντιστοίχως.

Εικόνα 4.10



Οι δέκα κλάδοι με την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση στην απασχόληση των θαλάσσιων μεταφορών, 2009

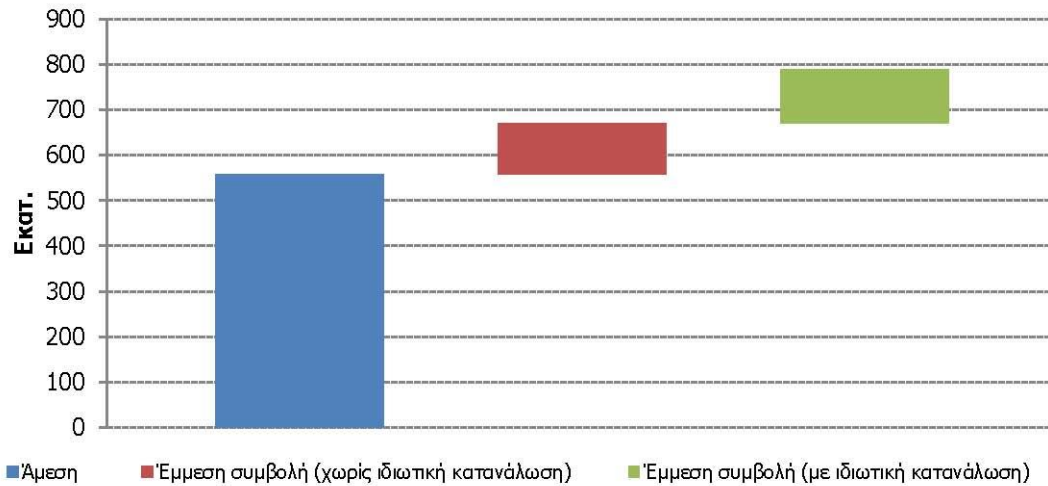
Πηγή: IOBE, 2013:45

Τέλος, εφόσον η ναυτιλία έχει σημαντικό έμμεσο αντίκτυπο σε επίπεδο απασχόλησης, έπεται ότι ανάλογη θα είναι και η επίδρασή της σε επίπεδο εισοδήματος. Πράγματι, η συνολική συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων ανέρχεται στα 2,7 δις ευρώ. Από αυτό το ποσό, τα 1,23 δις ευρώ (45,6%) αντιστοιχεί στην έμμεση συμβολή με ιδιωτική κατανάλωση.

4.4.3 Φορολογικά έσοδα

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην οικονομία εντοπίζεται και στον τομέα των φορολογικών εσόδων. Στην Εικόνα 4.11 απεικονίζεται η συνολική, άμεση και έμμεση, συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα. Σύμφωνα με την Εικόνα 4.11. η συνολική έμμεση επίδραση ανέρχεται σε 790 εκατ. ευρώ. Από αυτό το ποσό, τα 560 εκατ. ευρώ αντιστοιχούν στην άμεση επίδραση, τα 110 εκατ. ευρώ στην έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση και τα 120 εκατ. ευρώ στην έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

Εικόνα 4.11



Συνολική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα, 2009

Πηγή: IOBE, 2013:47

Η επίδραση των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα του ελληνικού κράτους απορρέει από το εφαρμοζόμενο καθεστώς φορολόγησης στην ναυτιλία, σύμφωνα με το οποίο επιβάλλεται σε κάθε πλοίο φόρος επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax), που πρέπει να πληρωθεί στην σημαία εγγραφής. Στο ελληνικό φορολογικό σύστημα, για τον υπολογισμό του παραπάνω φόρου λαμβάνεται υπόψη τόσο η χωρητικότητα όσο και η ηλικία του πλοίου, σύμφωνα με συγκεκριμένους πίνακες συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, όπως αυτός της Εικόνας 4.12 για το έτος 2012.

Εικόνα 4.12

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές	Ηλικία πλοίου-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	0,670
40.001-80.000	0,45	20-29	0,634
80.001 και άνω	0,2	30 και άνω	0,490

Πίνακας συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας για το ελληνικό tonnage tax, 2012

Πηγή: IOBE, 2013:47

Με βάση τα στοιχεία της Εικόνας 4.12, για παράδειγμα, ο υπολογισμός της φορολόγησης ενός ποντοπόρου πλοίου 20.000 dwt, ηλικίας 5 ετών, έχει ως ακολούθως:

Φορολογητέα χωρητικότητα: $1,2 \times 10.000 + 1,1 \times 10.000 = 23.000$

Συνολικός φόρος συναρτήσει της ηλικίας: $0,684\$ \times 23.000 = 15.732\$$

4.5 Κοινωνική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Πέραν από τη ναυτιλία, οι Έλληνες συνεισφέρουν περαιτέρω στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία, διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, καθώς και την κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς.

Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στους βασικούς τομείς της Ελληνικής οικονομίας όπως η Ενέργεια, οι Μεταφορές, οι Κατασκευές, η Τραπεζική, ο Τουρισμός, η Τεχνολογία και το Λιανεμπόριο. Σημαντικό κομμάτι των επενδύσεων βρίσκεται επίσης και στον τομέα των Ακινήτων. Οι προαναφερθείσες επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έτσι την επιπρόσθετη διαχρονική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της χώρας. Ενδεικτικά παραδείγματα ήδη από τη δεκαετία του 1960 αποτελούν η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων και Διυλιστηρίων στον Σκαραμαγκά από την οικογένεια Νιάρχου, η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οικογένεια Ωνάση, η ίδρυση των ναυπηγείων Ελευσίνας και της Εμπορικής Τράπεζας από την οικογένεια Ανδρεάδη, οι επενδύσεις σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα των οικογενειών Καρρά, Χανδρή, Κωνσταντακόπουλου κ.α. Οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων. Παραδείγματα ιδρυμάτων των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελούν τα ιδρύματα (σε αλφαβητική σειρά) Ευγενίδου, Λασκαρίδη, Λεμού, Λάτση, Νιάρχου, Πατέρα, Τσάκου, Ωνάση κλπ.

Το 2015 το πρόγραμμα κοινωνικής προσφοράς και αλληλεγγύης προσανατολίστηκε στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, στην επισκευή και αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και στην υλοποίηση επιμέρους και εξειδικευμένων ενεργειών στήριξης. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας αναβάθμισης των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, η ΕΕΕ, με γνώμονα τη βελτίωση των συνθηκών εκπαίδευσης των δοκίμων, έχει υλοποιήσει ήδη από το 2012 την πλήρη ανακατασκευή του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.), καθώς και εργασίες επισκευών και προσφοράς εξοπλισμού στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Σύρου και Ύδρας. Ειδικότερα στο διάστημα 2015-2016 πραγματοποιήθηκαν η αναβάθμιση της υποδομής της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Χίου και η ανακατασκευή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας που αύξησε τη δυναμικότητά της σε σπουδαστές. Παράλληλα συνεχίστηκε η υλοποίηση επιμέρους ενεργειών υποστήριξης, όπως η ανακαίνιση του ιστορικού κτιρίου της Φιλαρμονικής Σχολής Ληξουρίου Κεφαλονιάς λόγω ζημιών από το σεισμό του 2014, η συντήρηση και επισκευή πλωτών επιχειρησιακών μέσων του Λιμενικού Σώματος για εκπαιδευτικούς σκοπούς, η χορήγηση ειδών εξοπλισμού για τις ομάδες Δ.Ι.Α.Σ., Δ.ΕΛ.Τ.Α. και Ζ Αττικής της Ελληνικής Αστυνομίας και η παροχή στήριξης σε μονάδες υγείας, κοινωνικούς φορείς και ιδρύματα περίθαλψης ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.

Επιστέγασμα των συλλογικών δράσεων κοινωνικής προσφοράς αποτελεί η ίδρυση μιας ανεξάρτητης νομικής οντότητας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την επωνυμία Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού και το διακριτικό τίτλο ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ. Η νέα νομική οντότητα θα λειτουργήσει ως μόνιμο όχημα μέσω του οποίου η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα θα υλοποιεί προγράμματα αλληλεγγύης, στήριξης και συνδρομής της ελληνικής κοινωνίας.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μελλοντικά, η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας. Συγκεκριμένες προτάσεις μπορούν ενισχύσουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα και ως αποτέλεσμα, να αυξήσουν τον αντίκτυπο της στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία, όπως είναι η ένταξη του ναυτιλιακού τομέα στην μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της Ελλάδας, η αύξηση εγγραφών σε ναυτικές σχολές με απώτερο σκοπό να ενισχυθεί η απασχόληση των ελλήνων στην ναυτιλία, η αναβάθμιση

ποιότητας εκπαίδευσης και δυνατότητα ιδιωτικής εκπαίδευσης, η απλοποίηση των διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και η μείωση της γραφειοκρατίας. Επίσης ένα σταθερό και ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε περιβάλλον φορολογικού ανταγωνισμού που λειτουργούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι απαραίτητο. Τέλος το σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη νηολόγηση πλοίων και για την προσέλκυση εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Στη χώρα μας λείπει ένα όργανο συντονισμού των πολιτικών αυτών. Η δημιουργία του θα κινητοποιούσε δυνάμεις και με στοχευμένες παρεμβάσεις θα μπορούσε να αντιμετωπίσει χρόνια προβλήματα και να επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα (Policy Research Corporation 2008). Μετά την επανίδρυση ως αυτόνομου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 2012 που έκλεισε ένα διοικητικό κενό τεσσάρων ετών από την κατάργησή του, τη λήψη μέτρων που περιορίζουν τις γραφειοκρατικές διαδικασίες νηολόγησης, η δημιουργία του παραπάνω οργάνου θα πρέπει να αποτελέσει μία σημαντική προτεραιότητα. Η Δημιουργία Κέντρων Αριστείας για την ανάδειξη και διάδοση των βέλτιστων πρακτικών, μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο μέτρο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας.

Συμπερασματικά η ελληνική ναυτιλία μπορεί έτσι να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και η συνεισφορά της να ξεπεράσει ακόμα και την τρέχουσα που εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ και το 3,5% της απασχόλησης.

ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η έννοια της ναυτιλίας είναι πολύπλοκη και πολυσύνθετη και σημαντική διάσταση αυτής αποτελεί η οικονομία. Το σημαντικότερο τμήμα της ναυτιλίας σχετίζεται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου, οπότε γίνεται λόγος για την εμπορική ναυτιλία, η οποία αντιπροσωπεύει εκείνον τον κλάδο των μεταφορών ο οποίος έχει ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών για την μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Κατά συνέπεια, η ναυτιλία λαμβάνει χώρα εντός ενός περίπλοκου παγκόσμιου πλαισίου, το οποίο ορίζεται από οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συμφωνίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών, φορτωτών, κυβερνητικών οργανώσεων και λοιπών εμπλεκόμενων μερών.

Η ναυτιλία είναι άμεσα συνυφασμένη με μια σειρά από έννοιες, οι οποίες την διαμορφώνουν. Σε αυτές εντάσσεται πρωτίστως η έννοια της ναυτιλιακής αγοράς. Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί συνισταμένη ενός συνόλου μεμονωμένων αγορών, οι οποίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους αναφορικά με την φύση του φορτίου που μεταφέρεται, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και τον καταμερισμό από γεωγραφικής πλευράς. Πέρα από την ναυτιλιακή αγορά, προσδιοριστική της ναυτιλίας έννοια είναι η ναύλωση, μέσω της οποίας καθορίζονται οι όροι απασχόλησης του πλοίου που διαθέτει ο εκναυλωτής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ναυλωτή. Περαιτέρω, το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης ανάμεσα στα δύο βασικά εμπλεκόμενα μέρη, δηλαδή στον εκναυλωτή και τον ναυλωτή, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις ειδικές απαιτήσεις μιας συγκεκριμένης ναύλωσης όσο και τις γενικές συνθήκες από τις οποίες χαρακτηρίζεται η αγορά την δεδομένη χρονική στιγμή, είναι ο ναύλος, δηλαδή το τίμημα που χορηγείται στον πάροχο του πλοίου για την μεταφορά των φορτίων του ναυλωτή.

Η έννοια της παγκοσμιοποίησης έγκειται στην διαδικασία εκείνη κατά την οποία τα κράτη, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές της υφηλίου έχουν υποστεί ομογενοποίηση εξαιτίας των μεταβολών που απορρέουν από τα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτικά και τεχνολογικά δεδομένα. Ειδικότερα όσον αφορά στην ναυτιλία, η παγκοσμιοποίηση συνιστά απόρροια της εξέλιξης στην παροχή υπηρεσιών διοίκησης πλοίων, όταν οι πλοιοκτήτες, για διάφορους λόγους, δεν εκτελούν οι ίδιοι την διοίκηση των πλοίων τους.

Στην βάση των ανωτέρω καθίσταται εμφανές ότι η ναυτιλία αποτελεί έναν πολυσύνθετο κλάδο, ο οποίος διαμορφώνεται στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και διακρίνεται για την οικονομική του διάσταση. Ως εκ τούτου, για την μελέτη και ανάλυσή της, κρίθηκε αναγκαία η μοντελοποίησή της σε οικονομικούς όρους. Υπό αυτό το πρίσμα, το πλέον αναγνωρισμένο μοντέλο περιλαμβάνει την ύπαρξη τριών κύριων αξόνων: (1) της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, (2) της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών και (3) της αγοράς των ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, ο πρώτος άξονας της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώνεται περαιτέρω από πέντε επιμέρους συνιστώσες: (1) την παγκόσμια οικονομία, (2) τις διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων, (3) την μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών, (4) τα πολιτικά γεγονότα και τους λοιπούς εξωγενείς παράγοντες και (5) το κόστος μεταφοράς. Περαιτέρω, ο δεύτερος άξονας της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώνεται επίσης από πέντε επιμέρους συνιστώσες: (1) τις ομάδες λήψης

αποφάσεων, (2) την χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, (3) την παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, (4) τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων και (5) τις διαλύσεις και απώλειες πλοίων. Τέλος, ο τρίτος άξονας της αγοράς των ναύλων συνδέει την προσφορά και την ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, από την άποψη ότι η διαμόρφωση των ναύλων προσδιορίζει το χρηματικό ποσό που θα χορηγηθεί στους πλοιοκτήτες από τους ναυλωτές για τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο διεθνές εμπόριο, το οποίο με την σειρά του πραγματοποιείται υπό την επίδραση των διεθνών μεταφορών. Η ουσιαστική συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην ιδιότητά τους να προκαλούν λιγότερες αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες συγκριτικά με τα υπόλοιπα είδη μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, στην σύγχρονη εποχή, ποσοστό μεγαλύτερο του 90% του παγκόσμιου εμπορίου λαμβάνει χώρα μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ωστόσο, η διεθνής οικονομική κρίση επηρεάζει αρνητικά την δυναμική του κλάδου της ναυτιλίας από το 2008 και έπειτα. Ειδικότερα όσον αφορά στην ναυλαγορά, η επίπτωση της οικονομικής κρίσης είχε ως αποτέλεσμα την υπερπροσφορά πλοίων, την μείωση της ζήτησης για σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα και δομικά υλικά και την πτώση της τιμής του scrap. Τα παραπάνω αντικατοπτρίζονται στην μεγάλη πτώση τόσο του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου όσο και του δείκτη HARPEX αναφορικά με την ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η Ελλάδα αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές και ισχυρές ναυτικές χώρες στον κόσμο και η εμπορική της ναυτιλία, συνδυαστικά με τον τουρισμό, συνιστούν τους δύο κύριους πυλώνες της εθνικής οικονομίας. Ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς σε όρους χωρητικότητας, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν υπό τον έλεγχό τους μεγάλο αριθμό από φορτηγά πλοία, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι ποντοπόρα. Η ανάπτυξη και εξέλιξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με την οργάνωση και λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Γενικότερα, όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που επιλέγουν την Ελλάδα ως τόπο εγκατάστασής τους τόσο μεγαλύτερος είναι και ο θετικός αντίκτυπος της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας. Όσον αφορά στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, παρά την παρατεταμένη κρίση στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν σταμάτησαν την ανάληψη σχετικών επενδυτικών πρωτοβουλιών, ωστόσο υπήρξε διαφοροποίηση αναφορικά με την κατανομή των επενδύσεων αυτών,

εστιάζοντας στην απόκτηση πλοίων ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων. Αποτέλεσμα της προαναφερθείσας ισχυρής επενδυτικής δράσης των Ελλήνων εφοπλιστών είναι η ανανέωση του ηλικιακού προφίλ του στόλου, ο οποίος επιδεικνύει επίσης εξαιρετικές επιδόσεις από πλευράς ασφάλειας. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία εξάλλου ανήκει ο μεγαλύτερος «cross-trading» στόλος παγκοσμίως, δεδομένου ότι το σχεδόν το σύνολο της χωρητικότητας υπό ελληνική πλοιοκτησία μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών, προσφέροντας αποτελεσματική ανταπόκριση στις μεταβολές των εμπορικών ροών, όπως είναι, για παράδειγμα, η άνοδος της ασιατικής ζήτησης.

Η σύνθετη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, σε γενικές γραμμές, απορρέει από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό, καθώς και αναφέρεται στην δημιουργία κεφαλαίου, θέσεων και εισοδημάτων εργασίας. Για τον προσδιορισμό της συμβολής αυτής γίνεται χρήση του μοντέλου εισροών-εκροών του Leontief, το οποίο αποτυπώνει τις αλληλεξαρτήσεις που υφίστανται μεταξύ των κλάδων μιας οικονομίας και χρησιμεύει, αφενός, στην αξιολόγηση των συνολικών επιπτώσεων που υπεισέρχονται σε μια οικονομία ως αποτέλεσμα μιας εξωγενούς αλλαγής στην οικονομική δραστηριότητα (π.χ. ανάληψη επενδύσεων) και, αφετέρου, στον προσδιορισμό του βαθμού που ένας κλάδος συνεισφέρει στην εθνική οικονομία.

Σύμφωνα με το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief, η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία διακρίνεται από την άμεση και έμμεση διάστασή της. Αναλυτικότερα, η άμεση συμβολή διακρίνεται περαιτέρω σε τρεις επιμέρους συνιστώσες, πρώτον στην απασχόληση, δεύτερον στην προστιθέμενη αξία και τρίτον στις εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες. Σχετικά με την απασχόληση, από την σύγκριση των στοιχείων της απογραφής του έτους 2014 με τα αντίστοιχα στοιχεία της απογραφής του έτους 2012, παρατηρείται ότι ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών παρουσίασε αύξηση κατά 0,2%, αφού από 22.880 άτομα αυξήθηκε σε 22.925 άτομα. Ωστόσο θα πρέπει να αναφερθεί πως η απασχόληση στον κλάδο υποεκτιμάται, δεδομένου ότι στους υπολογισμούς δεν λαμβάνονται υπόψη τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT. Σχετικά με την προστιθέμενη αξία, για το έτος 2009, στις θαλάσσιες μεταφορές οφείλεται προστιθέμενη αξία της τάξεως των 8,4 δις ευρώ, ενώ η συνεισφορά των μεταφορών στο ισοζύγιο υπηρεσιών για την τριετία 2012-2014 υπερβαίνει το 35% και αγγίζει το 46%, λαμβάνοντας υπόψη ότι το 95% των καθαρών εισροών από τις μεταφορικές υπηρεσίες οφείλεται στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Παρομοίως, η έμμεση συμβολή διακρίνεται περαιτέρω σε τρεις επιμέρους συνιστώσες, πρώτον στην προστιθέμενη αξία, δεύτερον στην απασχόληση και το εισόδημα και τρίτον στα φορολογικά έσοδα. Σχετικά με την προστιθέμενη αξία, για το έτος 2009, στις θαλάσσιες μεταφορές οφείλεται προστιθέμενη αξία της τάξεως των 4,8 δις ευρώ, όπου, ενδεικτικά, στην έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση, ο κλάδος των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων ενισχύθηκε κατά 635,9 εκατ. ευρώ, ενώ στην έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση, ο κλάδος των δραστηριοτήτων σχετικά με την ακίνητη περιουσία ενισχύθηκε κατά 728,6 εκατ. ευρώ. Σχετικά με την απασχόληση, για το έτος 2009, η συνολική (έμμεση) συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση υπερβαίνει τις 190.000 θέσεις εργασίας, ενώ σχετικά με το εισόδημα, η συνολική συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων ανέρχεται στα 2,7 δις ευρώ. Σχετικά με τα φορολογικά έσοδα, για το έτος 2009, η συνολική έμμεση επίδραση ανέρχεται σε 790 εκατ. ευρώ.

Τέλος, η Ελληνική Ναυτιλία έχει αφήσει ανεξίτηλο το αποτύπωμά της σε κάθε σημαντική περίοδο της χώρας μας και είναι κοινή πεποίθηση και επιθυμία, τόσο των παλιότερων όσο και των νεότερων μελών της να συνεχίσει να προσθέτει το δικό της θετικό πρόσημο, στον τόπο και την ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτιλιακή κοινότητα μέσω της ΕΕΕ υλοποίησε τα τελευταία χρόνια πρωτοβουλίες στήριξης μεγάλου αριθμού αδύναμων ομάδων του πληθυσμού που επηρεάστηκαν βαθύτατα από τις δυσμενείς οικονομικές συγκυρίες στην Ελλάδα. Το σημαντικό αυτό έργο επικεντρώθηκε σε τομείς όπως τα θέματα σίτισης και υγείας, στην ενίσχυση οργανώσεων και φορέων πρόνοιας και στην ενδυνάμωση του τομέα ναυτικής εκπαίδευσης, καθιστώντας τη ναυτιλιακή οικογένεια παρούσα και αλληλέγγυη στον καθημερινό αγώνα για αξιοπρεπή διαβίωση του πληθυσμού. Επιστέγασμα της συλλογικής αυτής δράσης ήταν η ίδρυση της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ που σκοπό έχει να συνδράμει το κοινωνικό σύνολο και να αναλάβει συστηματικές και οργανωμένες πρωτοβουλίες πανελλήνιας εμβέλειας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Alpha Bank (2009). «Εμπορική ναυτιλία: το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται!». *Οικονομικό Δελτίο*. 110:19-35.

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι., Πλωμαρίτου, Ε.Η. (2010). *Ναυλώσεις*. 3η έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης.

Γουλιέλμος, Α. (2005). *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Τόμος Β'. 3η έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης.

ΕΕΕ (2016). *Ετήσια Έκθεση 2015-16*. Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών.

ΕΛΣΤΑΤ (2016). «Αποτελέσματα απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2014». *Δελτίο Τύπου*.

Ανάκτηση από το διαδίκτυο

http://www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_javax.faces.resource=document&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_in=downloadResources&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_documentID=162041&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4IN_locale=el στις 16/10/2016.

IOBE (2013). *Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές*. Αθήνα: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών.

NEE (2016α). *Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ*. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Ανάκτηση από το διαδίκτυο <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping> στις 14/10/2016.

- NEE (2016β). *Στατιστικά. Greek-flag fleet*. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.
Ανάκτηση από το διαδίκτυο <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1> στις 14/10/2016.
- NEE (2016γ). *Στατιστικά. Greek Controlled Shipping*. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.
Ανάκτηση από το διαδίκτυο <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2> στις 14/10/2016.
- Στεριώτης, Π. (2016). «Τι δείχνουν οι δείκτες για ναυλαγορά και παγκόσμια οικονομία».
Euro2day. Ανάκτηση από το διαδίκτυο:
<http://www.euro2day.gr/specials/opinions/article/1396314/ti-deihnoyn-oi-deiktes-gia-navlagora-kai-pagkosmia.html> στις 09/10/2016.
- ΤτΕ (2015). *ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ. ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΚΘΕΣΗ 2015*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.
- THE BOSTON CONSULTING GROUP (2013). «Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία». Ανάκτηση από το διαδίκτυο:
<http://www.kathimerini.gr/769855/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-pontoporos-apotelei-isxyro-pylwna-ths-e8nikhs-mas-oikonomias> στις 01/06/2014.
- <http://www.naftikachronika.gr/2013/10/15/7161/> στις 15/10/2013.
- <http://www.fortunegreece.com/article/h-elliniki-naftilia-vasikos-mochlos-tis-anaptixis-gia-tin-ellada/> στις 14/10/2013.
- <http://www.capital.gr/story/1888665> στις 14/10/2013.
- <http://www.nautilia.gr/eidiseis/i-syentefxi-tis-enosis-ellinon-efopliston/> στις 06/06/2014.

Ξένη

- Alderton, P.M. (1984). *Sea Transport: Operation and Economics*. UK: Adlard Coles Nautical.
- Andreosso, B. & Jacobson, D. (2005). *Industrial Economics and Organization: A European Perspective*. UK: McGraw-Hill Education.
- Collins, N. (2000). *The Essential Guide to Chartering and the Dry Freight Market*. UK: Clarkson Research Studies.

- Kotler ,P. (1994). *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control*. 8th ed. USA: Prentice Hall.
- Metaxas, B.N. (1971). *The Economics of Tramp Shipping*. UK: Athlone Press.
- McConville, J. (1999). *Economics of Maritime Transport: Theory and Practice*. UK: Witherby & Company Ltd.
- Perry, G. (1994). “The right place at the right price - locations for ship management”. *International Ship Management*. 7:43-48.
- Sletmo, G.K. (1989). “Shipping’s fourth wave: ship management and trade cycles”. *Maritime Policy & Management*. 16(4):293-303.
- Spruyt, J. (1994). *Ship Management*. 2nd ed. London: Lloyd’s.
- Stopford, M. (1997). *Maritime economics*. USA: Routledge.