



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ**

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΙΛΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ:15560  
ΛΑΜΠΡΟΣ ΜΟΥΣΤΑΚΗΣ ΤΣΟΠΕΛΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ:15556**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΤΟΒΑΣ**

**ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑ  
ΧΡΟΝΙΑ**

**ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ  
10/10/2018**

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	6
1.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ .....	6
1.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ 20 <sup>Ο</sup> ΑΙΩΝΑ.....	10
2. Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	12
2.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ .....	12
2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	13
2.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	15
2.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ .....	17
2.5 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ.....	17
2.6 ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	19
2.7 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.....	20
2.8 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	22
2.9 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	24
2.10 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	24
2.10 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	25
2.11 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ .....	27
Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ .....	28
2.12 Η ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	29
3. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	32
3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ .....	32
3.2 Η ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ .....	34
3.3 Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ .....	36
3.4 ΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ .....	39
3.5 ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ .....	40
3.6 ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	41
3.7 ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ .....	41
3.8 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	42
4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	44
4.1 Η ΣΕΙΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ.....	46
4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	47
4.3 ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ.....	50
4.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ.....	53

4.5	ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ .....	56
4.6	ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ.....	57
4.7	ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ.....	58
4.8	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	59
4.9	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ .....	60
4.10	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ.....	61
4.11	ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ.....	66
4.12	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	72
4.13	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	76
4.14	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	77
5.1	ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ .....	81
5.2	Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ .....	83
5.3	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ .	84
5.4	Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΤΩΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ...	86
5.5	Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.....	86
5.6	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ.....	90
5.7	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	97
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	99

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πτυχιακή εργασία επικεντρώνεται στην εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα, το πώς λειτουργεί και την επίδραση της στην οικονομία. Η εργασία χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στην ιστορία της ναυτιλίας. Ήδη από την εποχή της αρχαιότητας οι Έλληνες ναυτικοί αξιοποίησαν το περιβάλλοντα θαλάσσιο χώρο για να μπορούν αναπτύξουν το εμπόριο. Αυτό συνεχίστηκε και στη βυζαντινή περίοδο, ενώ ακόμα και κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας κατάφεραν να εκμεταλλευτούν την εμπειρία τους. Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει μια γενική εικόνα της ναυτιλίας, το τι είναι, από τι αποτελείται και την αλληλεπίδραση της με το διεθνή τομέα. Στο τρίτο κεφάλαιο, αναφέρεται ο ελληνικός στόλος, ενώ γίνεται και μια σύντομη αναφορά και στο διεθνή στόλο. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται λόγος για την οικονομική επίδραση της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, σε όλους τους τομείς που την επηρεάζουν. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται αρχικά λόγος για την οικονομική κρίση στη χώρα μας σε γενικό πλαίσιο, το πώς επηρεάζει τη ναυτιλία και το ποιες είναι οι προοπτικές της.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η παρουσίαση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ενός από τους δύο μεγαλύτερους οικονομικούς κλάδους της χώρας μας, μαζί με τον τουρισμό. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ή η με τον πιο γενικό όρο «ναυτιλία» ανήκει στον τριτογενή τομέα και ονομάζουμε όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Χρησιμοποιώντας τον όρο «ναυτιλία» εννοούμε τη συνολική λειτουργία του πλοίου, που είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης (γέφυρα) και της πρόωσης (μηχανής) αλλά και της φόρτωσης του, ώστε να πλέει με ασφάλεια από ένα σημείο σε άλλο. Επίσης, σημαίνει και το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Πρόκειται για έναν κλάδο, ο οποίος παρά και την οικονομική κρίση πρωταγωνιστεί όχι μόνο στην εθνική οικονομία αλλά κατέχει την πρώτη θέση στην διεθνή ναυτιλία, ενώ πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους τομείς στην παγκόσμια βιομηχανία. Θεωρείται πλέον το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς τόσο στις αγορές του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και του εξειδικευμένου και υψηλής αξίας φορτίου, το οποίο έχει ειδικές απαιτήσεις για αποθήκευση, εξοπλισμό χειρισμού, μεταφορικά μέσα και συνθήκες μεταφοράς, όπως το συσκευασμένο και χύδην φορτίο και τα βαρέα και επικίνδυνα φορτία. Η χώρα μας είναι παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο παρόλο το συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον στο οποίο δρα. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επί δεκαετίες καταφέρνουν και βρίσκονται πρωτοπόρες έναντι των διεθνών ανταγωνιστών τους, διατηρώντας το ποσοστό της ελληνικής ναυτιλίας σε πολύ υψηλό επίπεδο, ενώ εν έτει 2017 η ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει περίπου το 7% του ΑΕΠ. Πιθανότατα είναι το μεγαλύτερο βασικό στοιχείο για το εμπορικό μας ισοζύγιο, ενισχύοντας τη χώρα με σημαντικά εισοδήματα που εισρέουν από τους λεγόμενους άδηλους πόρους (συναλλαγματικά έσοδα, που δεν προέρχονται από εξαγωγή εμπορευμάτων, αλλά από προσφορά υπηρεσιών). Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει να κάνει με το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, μια μορφή εμπορίου που θεωρείται η καλύτερη για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και ο καλύτερος για την εθνική οικονομία. Ένα ιδιαίτερα θετικό στοιχείο που την χαρακτηρίζει είναι πως δεν εξαρτάται από την εθνική

οικονομία και το εθνικό εμπόριο. Αυτό δεν συμβαίνει στις περισσότερες χώρες και έχει βοηθήσει την ελληνική ναυτιλία να μπορεί να αναπτυχθεί ελεύθερα χωρίς κάποιους περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένου της γνώσης των ιδιαιτεροτήτων, της αγοράς και αποφυγή των κινδύνων ή αντιξοοτήτων που ενδέχεται να υπάρξουν. Σε περίπτωση λάθους χειρισμού θα υπάρξουν σοβαροί κίνδυνοι που θα αποδειχτούν μοιραίοι. Αυτό συμβαίνει εξ αιτίας των συνεχών μεταβολών που συχνά εμφανίζονται, προσδίδοντας μεγάλη επικινδυνότητα στις ναυτιλιακές επενδύσεις.

Το περιεχόμενο της παρούσας εργασίας αφορά την ελληνική ναυτιλία. Όλα όσα συνθέτουν τη δομή της ελληνικής της ελληνικής ναυτιλίας, το πώς λειτουργεί, ο εμπορικός της στόλος, η συμβολή της στην εθνική οικονομία. Στόχος της εργασίας αποτελεί η κατανόηση του μεγαλύτερου οικονομικού κλάδου στην Ελλάδα σημασία της. Με αυτή την εργασία επιχειρούμε να παρουσιάσουμε αναλυτικά τον μεγαλύτερο οικονομικό κλάδο στην Ελλάδα, που προσφέρει και συνεχίζει να της προσφέρει τόσα οφέλη, τα οποία έχουν καθοριστικό ρόλο στην εθνική μας οικονομία.

# 1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ανέκαθεν ο μορφολογικός χώρος στη χώρα μας μάς επέτρεπε να εκμεταλλευτούμε την ικανότητα μας στη θάλασσα και στις θαλάσσιες μεταφορές. Στη γεωγραφική μας θέση, βρισκόμαστε περιστοιχισμένοι από θάλασσες και πολλά νησιά που πλαισιώνουν την ηπειρωτική χώρα. Το μήκος των ακτών της Ελλάδας είναι 15.020 χιλιόμετρα και υπολογίζεται πως ένα πλοίο θα χρειαστεί λιγότερο χρόνο να ταξιδέψει από τον Πειραιά στη Νέα Υόρκη από το να διασχίσει όλα τα ελληνικά παράλια.

Η ναυπήγηση ξεκίνησε από την παλαιολιθική και λίθινη εποχή με την κατασκευή σχεδίων, μονόξυλων και πλοιαρίων από πάπυρο ή αλλιώς παπυρέλλα. Οι κάτοικοι των Κυκλάδων γύρω στο 3000-2000 π.χ. (την εποχή του Χαλκού) ήταν ουσιαστικά εκείνοι που ξεκίνησαν το εμπόριο μέσω θαλάσσης, για να πάρουν την σκυτάλη οι Κρητικοί την μινωική εποχή και μετά την έκρηξη του ηφαιστείου της Θύρας (Σαντορίνης) και την κατάρρευση του Μινωικού πολιτισμού, οι Μυκηναίοι. Με την κάθοδο των Δωριέων και την διάλυση του μυκηναϊκού πολιτισμού η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος και άλλες μικρότερες πόλεις εμφανίστηκαν δυναμικά στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Προς το τέλος της αρχαϊκής περιόδου έκανε την εμφάνιση του ο αθηναϊκός στόλος, ο οποίος λίγο πριν τον πελοποννησιακό πόλεμο είχε φτάσει τα τριακόσια πλοία.

## 1.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ

Η βυζαντινή αυτοκρατορία, την περίοδο της ακμής της διέθετε έναν ισχυρό στόλο αλλά και μετά την κατάλυση του βυζαντινού κράτους και την περίοδο της Τουρκοκρατίας ο ελληνικός ναυτικός στόλος παρέμεινε στην ισχύ του. Η πάλη με τα κύματα και η προσπάθεια καθυπόταξης του πελάγουσ έδωσαν αίσθηση δύναμης στον υπόδουλο Έλληνα, πνεύμα ελευθερίας και ανωτερότητας. Η ανάπτυξη των εμπορευματικών σχέσεων στη Δυτική Ευρώπη επεκτάθηκε κατά το 17<sup>ο</sup> αιώνα στην Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβάνοντας και πολλές από τις περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και δημιουργώντας έτσι μια νέα και πολλά υποσχόμενη αγορά, που εκτεινόταν από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου ως την Οδησό της Ρωσίας, στο επίκεντρο της οποίας βρέθηκε ο ελληνικός χώρος. Ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας βοήθησε την ανάπτυξη του εμπορίου στον ελληνικό χώρο και συνεπώς στην Οθωμανική αυτοκρατορία. Η Γαλλία μετά την απώλεια των αποικιών στη Βόρεια Αμερική και στις Ινδίες έστρεψε την προσοχή της στην ανατολική Μεσόγειο, η οποία άρχισε ξανά να βρίσκει τη χαμένη της αίγλη μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και να κατέχει σημαντικό ρόλο στο εμπόριο. Από τις αρχές του 17<sup>ου</sup> αιώνα τέθηκαν οι βάσεις των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ της δυτικής Ευρώπης και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι οποίες διευρύνθηκαν κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα. Πρώτες ύλες όπως το μετάξι, τα μάλλινα νήματα και το βαμβάκι, καθώς και τρόφιμα όπως το σιτάρι, τα δημητριακά και το ελαιόλαδο, ήταν μεταξύ των σημαντικότερων εξαγωγών της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Οι συνθήκες έγιναν ιδανικότερες μετά τον ρωσο-τουρκικό πόλεμο και τη συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή όπου τα ελληνικά πλοία απέκτησαν το δικαίωμα να πλέουν ελεύθερα στον Εύξεινο Πόντο με την

ρωσική σημαία, με τις μεταφορές Ρωσικών σιτηρών να περνάνε στα χέρια των Ελλήνων εμπόρων. Οι Έλληνες έμποροι εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο την εξαγωγή του σιταριού ξεπερνώντας το 100%. Από τη στιγμή που το Οθωμανικό κράτος δεν είχε κάποια συγκεκριμένη εμπορική πολιτική οι Ευρωπαίοι κυριάρχησαν στο εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας και οι Έλληνες έμποροι βοηθοί αρχικά των ξένων εμπόρων δημιούργησαν ένα εκτεταμένο εμπορικό δίκτυο, αρχικά στις μεγάλες οθωμανικές πόλεις-λιμάνια και στη συνέχεια στα σημαντικότερα εμπορικά κέντρα των Βαλκανίων, της Κεντρικής και της Δυτικής Ευρώπης. Όπως ισχυρίζεται ο Σέρβος βαλκανιολόγος Tr. Stoianovich του Πανεπιστημίου Rutgers των ΗΠΑ η θέση που είχαν οι Έλληνες της Κωνσταντινούπολης, των νησιών και των παραλίων στη διπλωματία και το εμπόριο, έγινε μετά το 1650 πιο ισχυρή από άλλοτε και πιο σίγουρη από τη θέση που είχαν οι άλλοι υπήκοοι της αυτοκρατορίας. Οι Έλληνες είχαν ισχυρές θέσεις σε πολλά κλιμάκια της Πύλης (αλλιώς η Οθωμανική αυτοκρατορία) και αυτό τους βοήθησε σημαντικά να κυριαρχήσουν στον τομέα του εμπορίου και των επιχειρήσεων. Μάλιστα, οι Έλληνες της Χίου, της Σμύρνης και της Κωνσταντινούπολης, ήταν οι πρώτοι που επωφεληθήκαν από την πολιτική των Οθωμανών και την ισχυρή θέση των Ελλήνων. Φαίνεται πως στο τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα οι Έλληνες είχαν γύρω στις πεντακόσιες επιχειρήσεις στη Σμύρνη, πολλές από τις οποίες διατηρούσαν υποκαταστήματα στη Βιέννη, στην Τεργέστη, στο Λιβόρνο, στη Γένοβα, στο Άμστερνταμ και στο Παρίσι, στη Ρωσία και στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, στο Λονδίνο, το Μάντσεστερ και το Λίβερπουλ. Πλούσιοι Έλληνες έμποροι επέκτειναν το εμπόριό τους από τη Σμύρνη, τη Χίο και την Κωνσταντινούπολη σε πόλεις όπως το Βελιγράδι, το Σεράγεβο, το Βουκουρέστι, ενώ με την πρώτη ευκαιρία επέκτειναν το εμπόριο τους και μέχρι τη δυτική Ευρώπη. Μάλιστα, το 1730 οι Ολλανδοί παραχώρησαν σε μειονότητες όπως αυτή των Ελλήνων ίδια εμπορικά δικαιώματα με τους δικούς τους υπηκόους, δίνοντας τους την ευκαιρία να απομακρύνουν τους Ολλανδούς εμπόρους από την ανατολή. Το ενδιαφέρον για τον παλιό δρόμο προς τις Ινδίες και την Άπω Ανατολή από τις τότε οικονομικά κυρίαρχες πόλεις ανανεώθηκε, βοηθώντας έτσι την ανάπτυξη του παροικιακού φαινομένου που είχε ξεκινήσει από τους Έλληνες που είχαν μεταναστεύσει στη δυτική Ευρώπη και αργότερα στη Ρωσία κυρίως στην Οδησό. Η επιτυχία αυτή άνοιγε τον δρόμο του εμπορίου ακόμα και στους Έλληνες που δεν ήταν ιδιαίτερα εύποροι και δεν ασχολιόντουσαν με το εμπόριο, πετυχαίνοντας να αυξήσουν την ατομική τους περιουσία. Κατά κανόνα, οι Έλληνες έμποροι εξήγαγαν πρώτες ύλες και είδη διατροφής από το Λεβάντε και εισήγαγαν επεξεργασμένα ή βιομηχανοποιημένα προϊόντα (υφάσματα, υαλικά, πορσελάνες κ.ά.), αλλά και νομίσματα. Ειδικότερα, είχαν δώσει σημασία στο εμπόριο δερμάτων, βαμβακιού και βαμβακονημάτων, μαλλιών, κρασιού, λαδιού, χρωστικών ουσιών, πρώτων υλών απαραίτητων για την υφασματοβιομηχανία ή την επεξεργασία δερμάτων, αλλά και στο εμπόριο σιτηρών, ιδιαίτερα της Μαύρης Θάλασσα, ανοίγοντας μικρά καταστήματα ή κάνοντας εμπόριο μέσω τρίτων χωρών (διαμετακομιστικό εμπόριο). Μετά το 1750, αξιοποιώντας τα προνόμια που του παρείχε η συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή, ο ελληνικός εμπορικός στόλος, ο οποίος μέχρι τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα βασιζόταν στην ακτοπλοΐα άρχισε σιγά σιγά να αυξάνει τον αριθμό και τη χωρητικότητα των πλοίων του και να επεκτείνεται και πέρα από τη Μεσόγειο. Σύμφωνα με τον ομότιμο καθηγητή του πανεπιστημίου Αθηνών Βασίλη Κρεμμυδά στο βιβλίο του “Το εμπόριο και η ναυτιλία, 1775-

1835”, τη βάση της δημιουργίας της εμπορικής ναυτιλίας βρισκόταν η εμπορευματοποίηση της παραγωγής που προήλθε από την αύξηση των εμπορικών ανταλλαγών και η συσσώρευση εμπορικού κεφαλαίου. Όπως ήταν λογικό, πολλά μεγάλα κεφάλαια που συσσωρεύονταν επενδύονταν και πάλι στη ναυτιλία. Οι Έλληνες έμποροι εκμεταλλεύτηκαν όσο το δυνατόν καλύτερα γινόταν τις διεθνείς συγκυρίες: την αγγλογαλλική διαμάχη για τον έλεγχο της Μεσογείου όπου εξ αιτίας των διαρκών πολέμων και την εξάπλωση των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων προς την Ανατολή αναπτύχθηκαν οι κατάλληλες συνθήκες για τη διεξαγωγή τόσο του έννομου όσο και του παράνομου θαλάσσιου εμπορίου με την εκτεταμένη εμπορική κερδοσκοπία και άνοδο των τιμών και τη συμφωνία των Ρώσων με τους Οθωμανούς που τους επέτρεψε να διασχίζουν ελεύθερα τη Μαύρη θάλασσα, συγκυρία που φυσικά ωφέλησε τους Έλληνες αφού όπως αναφέραμε παραπάνω κατείχαν πλοία με τη ρωσική σημαία και με τον καιρό να γίνουν κυρίαρχοι στον συγκεκριμένο χώρο. Ο 18<sup>ος</sup> αιώνας χαρακτηρίζεται ως ο “χρυσός αιώνας” του εμπορίου της Μεσογείου. Η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας εντός της Ελλάδας άρχισε προς τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα με αρχές του 19<sup>ου</sup> από τις ακτές της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας και του Ιονίου. Συγκεκριμένα έντονη παρουσία πλοίων υπήρχε στο Μεσολόγγι, στο Γαλαξίδι και στη Ζάκυνθο. Τα νησιά του Ιονίου βρίσκονταν υπό το βενετικό καθεστώς και οι ακτές της Ηπείρου, της Αιτωλίας, της Ακαρνανίας, οι βόρειες και δυτικές ακτές της Πελοποννήσου και οι ακτές της Φωκίδας υπό το οθωμανικό. Συνεπώς, στα νησιά του Ιονίου τα πλοία με την βενετική σημαία δεν αντιμετώπιζαν κάποιους δασμούς, όπως και τα οθωμανικά πλοία αντίστοιχα στις παραπάνω περιοχές. Αυτό το εκμεταλλεύτηκαν οι επενδυτές και οι πλοιοκτήτες του Ιονίου αγοράζοντας ή κατασκευάζοντας πλοία στο Μεσολόγγι, υψώνοντας την οθωμανική σημαία ώστε να ενταχθούν στο οθωμανικό φορολογικό καθεστώς. Με την ανάμιξη του γαλλικού και του αγγλικού εμπορίου στην περιοχή οι ευκαιρίες για κέρδη έγιναν ακόμα περισσότερες. Ήδη, από τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα υπάρχει πληροφόρηση πως καπετάνιοι από τη Ζάκυνθο, το Μεσολόγγι και το Αιτωλικό με τη χρησιμοποίηση μικρών πλοιαρίων για την παράκτια ναυτιλία και το τοπικό εμπόριο. Για περίπου έναν αιώνα το Μεσολόγγι γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση ως κέντρο της ναυτιλίας (1713-1815). Ουσιαστικά η Ιόνια ναυτιλία υπήρξε η γένεση της ελληνικής ναυτιλίας εντός των ελληνικών συνόρων από την εποχή της Τουρκοκρατίας και μετά. Κατά τη διάρκεια του ρωσο-τουρκικού πολέμου ο στόλος του Μεσολογγίου καταστράφηκε από Δουλτσινιώτες πειρατές στο λιμάνι της πόλης για να ξεκινήσει την παρακμή του και από το 1813 να αντικατασταθεί από εκείνον από τα Ψαρά, τις Σπέτσες και την Ύδρα. Από το 1790 με τη γαλλική επανάσταση και τους Ναπολεονειακούς πολέμους το εμπορικό κλίμα στη δυτική Ευρώπη αναταράχθηκε και η ελληνική ναυτιλία ήταν αυτή που έμελλε να καλύψει το κενό. Οι ναύλοι άρχισαν να αυξάνονται ραγδαία, όπως και ο αριθμός η χωρητικότητα των πλοίων και συνεπώς τα κέρδη. Η ναυτιλία του Αιγαίου ήταν κυρίαρχη στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Την ίδια περίοδο υπήρξε και το άνοιγμα των σιτοβολώνων της Νότιας Ρωσίας και η ίδρυση, το 1792, του μεγάλου λιμανιού της Οδησού. Μάλιστα η ναυτιλία του Αιγαίου έγινε ο κύριος τροφοδότης των αποκλεισμένων λιμανιών και αγορών που βρισκόντουσαν σε εμπόλεμη ζώνη. Η μορφή οργάνωσης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ο τρόπος διεξαγωγής του εμπορίου από αυτές βασίστηκε στο ιδιόμορφο καθεστώς ιδιοκτησίας και εμποροναυτικής οργάνωσης και λειτουργίας των караβιών.



Αυτό συνέβη χάρις σε δύο λειτουργικούς παράγοντες: α) η κατασκευή και η αγορά ενός πλοίου θα έπρεπε να βασιστεί στη συνιδιοκτησία. Οι εταίροι συνήθως ήταν από πέντε έως δέκα και το ποσοστό τους σπανίως έπεφτε κάτω από 5%. Κάθε πλοίο αποτελούσε μια εταιρεία και με αυτό τον τρόπο οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να μειώσουν τον κίνδυνο για την απώλεια των κεφαλαίων τους και να διευρύνουν σημαντικά τη μετοχική βάση της εταιρείας-πλοίου τους. Ουσιαστικά, λίγες οικογένειες εφοπλιστών έλεγχαν τον στόλο αλλά υπήρχε και η δυνατότητα για κάποιους μικροεπιχειρηματίες να επενδύσουν τις οικονομίες τους και να επωφεληθούν. β) Τα ελληνικά πλοία δεν ήταν απαραίτητο να ναυλωθούν από άλλους εμπόρους, αλλά μπορούσαν να διεξάγουν εμπόριο από μόνα τους χάρις στο εταιρικό κεφαλαίο που συγκεντρωνόταν για να αγοραστεί το φορτίο του караβιού (η σερμαγιά όπως ονομαζόταν). Με άλλα λόγια, για κάθε νέο ταξίδι χρειαζόταν η ίδρυση ενός νέου πλοίου-εταιρείας που θα ίσχυε μέχρι το τέλος του ταξιδιού. Συνήθως, οι ιδιοκτήτες όφειλαν να καλύψουν ένα μεγάλο μέρος του εταιρικού κεφαλαίου (πολλές φορές και πάνω από 50%) όμως το υπόλοιπο μπορούσε να καλυφθεί και από πρόσωπα που δεν είχαν σχέση με την ιδιοκτησία του караβιού.

Οχτώ χρόνια πριν την έναρξη της επανάστασης, το 1813 ο ελληνικός εμπορικός στόλος του Αιγαίου αριθμούσε 615 πλοία χωρητικότητας 153.580 τόνους και με πληρώματα 17.526 ατόμων, ενώ επίσης υπήρχαν τα πλοία των Ιονίων νησιών, του Μεσολογγίου, της Πελοποννήσου, του Πειραιά και της Κωνσταντινούπολης που το μισό τουλάχιστον από το ναυτικό της εμπόριο ανήκε σε Έλληνες. Τρία χρόνια αργότερα, το 1816 το ελληνικό εμπορικό ναυτικό διέθετε 530 πλοία χωρητικότητας πάνω από 100 τόνους το καθένα και με συνολικό πλήρωμα 6.481 άντρες. Το 1819 ο ελληνικός στόλος ξεπερνούσε τα τριακόσια караβια με 61.500 τόνους συνολικά. Εικάζεται μάλιστα πως ένα χρόνο πριν την επανάσταση είχε αυξηθεί ακόμα περισσότερο φτάνοντας και τα εξακόσια πλοία με 160.000 τόνους και πλήρωμα είκοσι χιλιάδων αντρών συνολικά.

Όπως προαναφέραμε λίγο πριν ξεκινήσει η ελληνική επανάσταση εναντίον της Οθωμανικής αυτοκρατορίας η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά ήταν τα τρία μεγαλύτερα ναυτικά κέντρα και τα πρώτα που διέθεσαν τα πλοία τους για τον αγώνα της ανεξαρτησίας ενισχύοντας τις χερσαίες επιχειρήσεις σε παράλιες περιοχές, ανεφοδιάζοντας ελληνικά φρούρια, και δίχως να επιτρέπουν στους Τούρκους να μεταφέρουν στρατό και εφόδια στις επαναστατημένες Ελληνικές περιοχές. Το ελληνικό πολεμικό ναυτικό με το πυρπολικό συνέβαλλε στην εκπλήρωση και στην επιτυχία της ελληνικής επανάστασης.

Όταν η χώρα μας έγινε ανεξάρτητο κράτος η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός τομέας της χώρας που πέτυχε σύντομα να επανακτήσει την παλιά του δυναμική παρόλα τα προβλήματα που είχε υποστεί στο παρελθόν. Αν και η Ύδρα και οι Σπέτσες είχαν χάσει το 78% και το 50% του εμπορικού τους στόλου διέθεταν εκατό και πενήντα πλοία αντίστοιχα. Ιδρύθηκαν ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια και η ναυπηγική έγινε από της σημαντικότερες βιομηχανίες του νεοσύστατου κράτους. Στη συνέχεια, με την βιομηχανική επανάσταση και την κατασκευή των ατμόπλοιων. Οι Έλληνες αγόρασαν μεταχειρισμένα αρκετά ατμόπλοια αντικαθιστώντας τα με τα ιστιοφόρα. Κατά την διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα εκμεταλλευόμενοι τις κατάλληλες συνθήκες ο ελληνικός εμπορικός στόλος διακινούσε το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας.

## 1.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ 20<sup>Ο</sup> ΑΙΩΝΑ

Περίοδος παρακμής υπήρξε ο α' παγκόσμιος πόλεμος όπου η ελληνική ναυτιλία απώλεσε παραπάνω από το 50% του στόλου της. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου η ελληνική ναυτιλία άρχισε σιγά σιγά να συνέρχεται παρόλο μιας μικρής πτώσης όταν συνέβη το κραχ το 1929 και επηρέασε ολόκληρο τον πλανήτη. Μάλιστα το 1934 έφτασε στη δέκατη θέση πίσω από την Μεγάλη Βρετανία, τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία, τη Νορβηγία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ολλανδία και τη Σουηδία, έχοντας περίπου το 2,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας, αριθμώντας πεντακόσια εβδομήντα επτά πλοία. Αυτό συνεχίστηκε και στον β' παγκόσμιο πόλεμο με τον ελληνικό στόλο να έχει σημαντική συνεισφορά με την ελληνική σημαία να κυματίζει ακόμα και στα πιο απόμακρα λιμάνια του κόσμου. Πάντως η ζημιά δεν αποφεύχθηκε και το 1945, η ελληνική ναυτιλία κατέγραψε χαμένα 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα. Η ανοικοδόμηση του εμπορικού στόλου ξεκίνησε αμέσως μετά τη λήξη του β' παγκόσμιου πόλεμου. Το 1947 οι Η.Π.Α. με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, παραχώρησαν 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου "Λίμπερτυ", χωρητικότητας 7.500 grt (μονάδα μέτρησης όγκου για τη χωρητικότητα ενός πλοίου) σε Έλληνες εφοπλιστές για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες. Μετά τον πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η ελληνική ναυτιλία βελτίωσε εντυπωσιακά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία, για να συρρικνωθεί σημαντικά στη συνέχεια, χωρίς όμως να χάσει το δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία. Από το 1950 μέχρι και το 1956-όπου συνέβη η κρίση του Σουέζ και η διαμάχη μεταξύ Αγγλίας και Αιγύπτου- ο ελληνικός στόλος είχε ανέβει στην τρίτη θέση πίσω από την Αγγλία και τις Η.Π.Α αριθμώντας 1.425 πλοία. Από το συνολικό πλήρωμα οι σαράντα χιλιάδες ήταν Έλληνες ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες έλεγχαν το 45% του παγκόσμιου στόλου των tramp φορτηγών πλοίων (πλοία που δεν τηρούν καθορισμένο δρομολόγιο) και το 15% των πετρελαιοφόρων. Το κόστος των υπό ναυπήγηση πλοίων άγγιζε τα 1,2 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Σε αυτό συνέβαλλε και το φορολογικό καθεστώς της ελληνικής κυβέρνησης που επέτρεψε την ύψωση της ελληνικής σημαίας σε πάρα πολλά πλοία. Στη δεκαετία του 1960 την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία (4,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1965). Μετά την κρίση του Σουέζ οι Έλληνες εφοπλιστές επέλεξαν να δείξουν μεγαλύτερη εγκράτεια στην ανανέωση του στόλου τους. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ναυτιλιακή πολιτική άλλαξε και ξανά ξεκίνησες αρκετές νέες παραγγελίες πλοίων, τη στιγμή που πολλά πλοία άρχισαν να έχουν την ελληνική σημαία. Το 1974 όμως πάλι εξ αιτίας της μείωσης των εξαγωγών αργού πετρελαίου και τον υψηλό πληθωρισμό στα βιομηχανικά κράτη δημιουργήθηκε μείωση στις παραγγελίες των πετρελαιοφόρων και των φορτηγών-πλοίων. Οι εφοπλιστές για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στην ύφεση άρχισαν να προσλαμβάνουν φτηνό ξένο πλήρωμα και να μειώσουν τα έξοδα τους αλλάζοντας ακόμα και την ελληνική σημαία. Το 1981 εντάχθηκε η χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ). Οι διατάξεις της Ε.Ο.Κ επέτρεπαν τις θαλάσσιες μεταφορές να εξαιρούνται από οποιοσδήποτε ρυθμίσεις και αφήνονται ανεξάρτητες και ελεύθερες να συνεχίζουν τη δραστηριότητά τους σαν τομέας άσκησης αποκλειστικά εθνικής πολιτικής, πράγμα που βόλεψε σημαντικά τον ελληνικό στόλο. Η ένταξη της χώρας μας στην Ε.Ο.Κ βρήκε τον ελληνικό στόλο να διαθέτει 3.942 πλοία υπό την ελληνική σημαία.

Παρόλα αυτά η υπέρμετρη ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας οδήγησε σε κρίση που έπληξε κυρίως τον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Μεγάλο πλήθος πλοίων σταμάτησε να λειτουργεί, ενώ από την κρίση δεν έμειναν ανεπηρέαστα και τα φορτηγά πλοία, τα οποία σε διάφορα σημεία της Ελλάδας έμειναν αγκυροβολημένα χωρίς τα βασικά τους εξαρτήματα, με άλλα λόγια χωρίς να είναι σε θέση να λειτουργήσουν. Ο ελληνικός στόλος μειώθηκε έως και κατά εννιακόσια πλοία, η μεγαλύτερη μείωση εν καιρώ ειρήνης.

Η τότε κυβέρνηση προσπάθησε να βρει μια λύση κάνοντας επαφή με τους εφοπλιστές και συζητώντας με μεγάλα ονόματα όπως ο Αριστοτέλης Ωνάσης και ο Σταύρος Νιάρχος. Η προσέγγιση της κυβέρνησης όμως δεν ήταν η καταλληλότερη και οι συζητήσεις δεν απέδωσαν καρπούς. Στις 4 Ιουνίου 1982 χάρις στην έμπνευση του εφοπλιστή Π. Λιβανού και σε συνεργασία με τη Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία(ΠΝΟ), υπήρξε ένα σημαντικό βήμα στη νεότερη ναυτιλιακή ιστορία της χώρας. Και αυτό γιατί ιδρύθηκε στον Πειραιά η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος(HELMERA). Οι δεσμεύσεις της HELMERA έχουν να κάνουν με τη διατήρηση των καθαρών θαλασσών, τη συμμόρφωση με εθνικούς και διεθνείς νόμους και κανονισμούς πρόληψης της ρύπανσης και ασφάλειας στη θάλασσα που η Ελλάδα έχει κυρώσει, την καλλιέργεια της περιβαλλοντικής συνείδησης σε όλες τις βαθμίδες της ναυτιλιακής κοινότητας με κάθε μέσο πληροφόρησης, ενημέρωσης και δημοσιότητας. Πρόκειται για ένα ιδιωτικό σωματείο και μη κερδοσκοπικό οργανισμό με έσοδα τις εισφορές των μελών, που δεν είναι απαραίτητο να είναι ναυτικοί.

Στο μεταξύ συνεχίστηκε ο διάλογος μεταξύ της κυβέρνησης (και πιο συγκεκριμένα το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας) για τη λήψη μέτρων και την ενίσχυση των εφοπλιστών ενάντια στην κρίση. Τελικά όχι μόνο δεν ελήφθησαν μέτρα αλλά άλλαξε η δομή της διοίκησης του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, όπου τοποθετήθηκε πολιτικό πρόσωπο αντί του Λιμενικού Αξιωματικού που ίσχυε μέχρι τότε. Εν τέλει, το ταμείο, αντί να ενισχύει τους Έλληνες ναυτικούς όπως αρχικά συνέβαινε, έγινε σημαντικό πρόβλημα, καθώς άρχισαν να συνταξιοδοτούνται άτομα τα οποία δεν άνηκαν στο ελληνικό ναυτικό. Οι εξελίξεις είχαν ως αποτέλεσμα τη διαρκή πτώση της ναυλαγοράς, την ίδια ώρα που πολλές τράπεζες, ιδίως αμερικανικές δεν εμπιστεύονταν τους εφοπλιστές προκειμένου να τους παραχωρήσουν δάνειο.

Δεν το έκαναν όμως όλες οι τράπεζες και κάποιες έδειξαν εμπιστοσύνη και παρέχοντας δάνεια στους εφοπλιστές τους βοήθησαν να ανακάμψουν αγοράζοντας καινούρια πλοία σε χαμηλές τιμές λόγω της κρίσης. Στις αρχές του 1983, η κυβέρνηση εξέδωσε ανακοίνωση για τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της κρίσης. Παρόλα αυτά το Μάιο της ίδιας χρονιάς, που τα μέτρα ήταν έτοιμα να τεθούν στη βουλή προς ψήφιση, υπήρξε έντονη αντιπαράθεση μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και της κυβέρνησης εξ αιτίας ορισμένων διαφωνιών των πρώτων για τα επερχόμενα μέτρα. Τα μέτρα τελικά ψηφίστηκαν παρά τις αντιδράσεις και αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αποχώρηση πολλών πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Έτσι πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες οδηγήθηκαν στη χρεωκοπία. Πλέον, είχε γίνει σαφές πως προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να επιβιώσει και συνάμα να γίνει ανταγωνιστική έπρεπε να αλλάξει νηολόγιο και τα πλοία της κάθε εφοπλιστικής εταιρείας να αποκτήσουν ξένη σημαία, κάτι αντίστοιχο που είχε συμβεί και μετά τη λήξη του δεύτερου παγκόσμιου πόλεμου. Ο εθνικός στόλος

αποδυναμώθηκε, τη στιγμή που υποβαθμίστηκε και η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών. Μέσα σε όλα αυτά το 1985 ο τότε υπουργός Εθνικής Οικονομίας, στον οποίο άνηκε και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφάσισε να το καταργήσει. Τελικά μετά τις έντονες αντιδράσεις του ναυτιλιακού κόσμου υπήρξε ακύρωση της απόφασης περί κατάργησης του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ παράλληλα υπήρξε και αντικατάσταση του υπουργού. Από το καλοκαίρι του 1986 άρχισαν να εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης της ναυλαγοράς, με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να ξεκινάει σειρά επαφών με τους εφοπλιστές σχετικά με την επανένταξη των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Μετά από αυτό το γεγονός και με προσπάθεια του πρωθυπουργού υπήρξε μια εξομάλυνση στις σχέσεις κυβέρνησης-εφοπλιστικού κόσμου, όπου μάλιστα υπήρξε τελετή ύψωσης ελληνικής σημαίας στο γιγαντιαίο δεξαμενόπλοιο “ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ”, ενώ ένα χρόνο αργότερα ιδρύθηκε το πρωτοποριακό Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, ένα από τα σημαντικότερα κοινωφελή έργα που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα από την εφοπλιστική οικογένεια. Παρόλα αυτά οι συνθήκες επιστροφής των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο εξακολουθούσαν να είναι δύσκολες, και αυτό γινόταν περισσότερο αντιληπτό από τη στιγμή που αποχώρησαν από το ελληνικό νηολόγιο χίλια εννιακόσια πλοία.

## **2. Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### **2.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ**

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η ναυλαγορά είχε μειωθεί περισσότερο από ποτέ στη μεταπολεμική εποχή. Μεγάλο μέρος όχι μόνο του ελληνικού αλλά και του παγκόσμιου στόλου είχε πάψει να υπάρχει. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες είχαν χάσει το μεγαλύτερο μέρος της ρευστότητας τους στην προσπάθεια τους για επιβίωση. Πολλοί εφοπλιστές, παρά το γεγονός πως οι ναύλοι ξεκίνησαν σιγά-σιγά να ανεβαίνουν δίσταζαν να προχωρήσουν στην αγορά νέων πλοίων, απέχοντας από τη ναυπηγική δραστηριότητα. Ως αποτέλεσμα ο ελληνικός στόλος είχε πέσει στην έβδομη θέση, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι οι δύο πρώτοι στόλοι, της Λιβερίας και του Παναμά είχαν «ανοικτό νηολόγιο», δηλαδή τα πλοία τους δεν άνηκαν σε ντόπιους εφοπλιστές αλλά από το εξωτερικό, οι οποίοι επιδίωκαν τη μείωση του κόστους λειτουργίας του εμπορικού στόλου τους. Αυτό σημαίνει χαμηλή φορολογία και κατάργηση της υποχρέωσης να προσλαμβάνεται ένα συγκεκριμένο ποσοστό από το εγχώριο ναυτικό εργατικό δυναμικό.

Υπήρχαν όμως και πολλοί εφοπλιστές, εκμεταλλευόμενοι τη μείωση της αξίας των πλοίων έχοντας αγοράσει πλοία μικρής ηλικίας που στη συνέχεια κατάφεραν να τα πουλήσουν σε πολύ υψηλότερη τιμή. Η νέα εκλεγμένη κυβέρνηση επιχείρησε να ενισχύσει το εγχώριο νηολόγιο, με τον πρωθυπουργό να κάνει διαδοχικά ανοίγματα προς τους Έλληνες εφοπλιστές χωρίς αυτό να αποδώσει ιδιαίτερα καρπούς.

Τα επόμενα χρόνια άρχισε ξανά η ελληνική ναυτιλία να αναπτύσσεται. Οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν προς τη ναυπήγηση πλοίων αρχικά στη Νότια Κορέα που ήταν η ανερχόμενη ναυπηγική δύναμη και στη συνέχεια και στην Κίνα, ξεκινώντας την ανάπτυξη του ναυπηγικού τομέα της χώρας. Συγκεκριμένα, από το 1991 μέχρι το τέλος του εικοστού αιώνα ναυπηγήθηκαν 249 ποντοπόρα πλοία, εκ των οποίων τα 119 στη Νότια Κορέα. Από τις αρχές

του 21ου αιώνα, ο στόλος ανανεώθηκε με δεξαμενόπλοια διπλού κελύφους, πρακτική που είχε επιβληθεί από τις αρχές του 1990 για περιβαλλοντικούς λόγους, και με πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. Το ελληνικό νηολόγιο άρχισε ξανά να ενισχύεται αλλά χωρίς να υπάρχουν αρκετοί Έλληνες αξιωματικοί για την επάνδρωσή τους. Επίσης, υπήρξε στροφή και προς άλλους τύπους πλοίων όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων, επιδιώκοντας την είσοδο τους σε καινούριες αγορές. Έτσι η ναυλαγορά άρχισε να ανεβαίνει και πάλι στα ύψη παρά και τη δραστική μείωση του τραπεζικού δανεισμού, κάτι που το εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο αγοράζοντας νεότευκτα πλοία προηγμένης τεχνολογίας και φιλικά προς το περιβάλλον. Αυτό το διάστημα κατασκευάστηκαν περίπου δύο χιλιάδες τριακόσια πλοία, με τα περισσότερα να έχουν ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή. Για να γίνει ακόμα περισσότερο αντιληπτή η έννοια του επιτεύγματος ένα νεότευκτο πλοίο κατασκευάζεται ανά δύο ημέρες. Έτσι, πλέον μετά από περίπου τριάντα χρόνια η ελληνική ναυτιλία έχει πετύχει να κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο.

## 2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το θέμα της εργασίας είναι η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα. Ναυτιλία ονομάζεται το σύνολο των μεθόδων, διαδικασιών και ενεργειών, που εφαρμόζονται έτσι, ώστε ένα σκάφος, να ταξιδέψει από ένα μέρος της γης σε ένα άλλο, αφενός, με ασφάλεια αφετέρου το ταχύτερο δυνατόν. Αν και η ναυτιλία ορίζεται ως επιστήμη δεν θα ήταν λανθασμένη η άποψη να χαρακτηριστεί και ως τέχνη. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, πολλοί πολιτισμοί γνώρισαν ο ένας τον άλλον και ενώθηκαν μέσω της θάλασσας, αφού πέρα από τις εμπορικές συναλλαγές υπήρξε κυκλοφορία πνευματικών ιδεών, κατανόηση μεταξύ των διάφορων πολιτισμών που βοήθησε την ανάπτυξη του πολιτισμού.

Η ναυτιλία χωρίζεται σε δύο κατηγορίες στην ακτοπλοΐα και στην ωκεανοπλοΐα:

- a) Ακτοπλοΐα: Όταν για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα το καράβι βρίσκεται σε κοντινό σημείο με τη στεριά. Ο εντοπισμός της θέσης του σκάφους λαμβάνει χώρα με παρατηρήσεις φυσικών ή τεχνητών διακριτών σημείων της στεριάς. Φυσικά σημεία θεωρούνται οικισμοί, διαμορφώσεις της ακτής, κάβοι, κορυφές βουνών κ.α.. Τεχνητά σημεία θεωρούνται κυρίως οι φάροι.
- b) Ωκεανοπλοΐα: Όταν για μεγάλο χρονικό διάστημα το καράβι απέχει σε μακρινή απόσταση από τη στεριά χωρίς καν να την διακρίνει. Θεωρείται επιστήμη ανώτερη της ακτοπλοΐας και για να υπολογίσουμε τη γεωγραφική θέση του πλοίου χρησιμοποιούμε τον ήλιο ή τα άστρα (αστροναυτιλία), ή ραδιοβοηθήματα και ηλεκτρονικά βοηθήματα, που απαιτούν γνώσεις ειδικού χειρισμού. Πλέον όμως με την εξέλιξη των ναυτικών οργάνων έχει απλοποιηθεί η επιστήμη της ωκεανοπλοΐας χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως δεν είναι απαραίτητη και σημαντική, καθώς χωρίς τον υπολογισμό της πορείας η ασφάλεια του ταξιδιού γίνεται ιδιαίτερα επικίνδυνη.

Επίσης, αξίζει να σημειώσουμε τη διαφορά μεταξύ της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Τα πλοία που ανήκουν στην ελληνική ναυτιλία κατά ποσοστό 51% λαμβάνουν την ελληνική σημαία και είναι ελληνικών συμφερόντων. Αντίθετα, στην ελληνόκτητη ναυτιλία ανεξαρτήτως το τι σημαία κατέχουν, τα πλοία είναι ελληνικών συμφερόντων. Ουσιαστικά δηλαδή, τα πλοία που ανήκουν στην ελληνική ναυτιλία συμμορφώνονται με βάση το ελληνικό νομοθετικό και φορολογικό καθεστώς αλλά και οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να προσλαμβάνουν ένα συγκεκριμένο αριθμό εγχώριου εργατικού δυναμικού, σε αντίθεση με εκείνα της ελληνόκτητης που από τη στιγμή που δεν έχουν ελληνική σημαία ανήκουν στο νομοθετικό καθεστώς της χώρας που ανήκει το κάθε πλοίο και η μόνη σχέση των εφοπλιστών με την Ελλάδα είναι οι επενδύσεις στις οποίες προβαίνουν προκειμένου να ενισχύσουν την εθνική οικονομία. Το ελληνόκτητο πλοίο θεωρείται ένα μεμονωμένο κεφάλαιο που ανήκει σε έναν Έλληνα εφοπλιστή πραγματοποιώντας όμως αλλοδαπές εργασίες λειτουργεί σε αναφορά με ένα αλλοδαπό νομικό και θεσμικό πλαίσιο. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα μεμονωμένο κεφάλαιο που έχει εξαχθεί στο εξωτερικό.

Εμπορική ναυτιλία είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών μέσω της θάλασσας. Περιλαμβάνει όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που προέρχονται από έναν εθνικό γεωγραφικό χώρο και είναι εγκατεστημένες από φορολογική και νομική άποψη σε αυτόν. Υποστηρίζεται, πως η εμπορική ναυτιλία αποτελείται από ένα σύνολο αλληλοσχετιζόμενων βιομηχανιών, όπως τα ναυπηγεία, οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις, οι εμπορικές ναυτιλιακές εταιρείες, με έντονη την αλληλεξάρτησή τους. Η εξέλιξη της στην παγκόσμια αγορά ήταν τόσο μεγάλη που πλέον κατέχει το 16,2% ξεπερνώντας επίσης ισχυρές χώρες στη ναυτιλία όπως η Ιαπωνία και η Γερμανία. Παρόλο το δύσκολο οικονομικό περιβάλλον, που είναι γεμάτο από ανισοροπίες της ζήτησης και της προσφοράς, παράγοντες που συνθέτουν ένα δύσκολο επιχειρηματικό περιβάλλον ο κλάδος της ναυτιλίας παρέχει σημαντική βοήθεια στην ύπαρξη εμπορικού πλεονάσματος και συμβάλλει στην απασχόληση στα πλοία, στα ναυτιλιακά γραφεία και γενικά σε όλες τις δραστηριότητες στην ξηρά που έχουν να κάνουν με τα ναυτιλιακά. Για να είναι σε θέση να διαπιστώσει κανείς τη βαρύτητα που έχει η ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο γενικότερα, οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του διεθνές εμπορίου, τη στιγμή που η συνολική αξία των εισπράξεων ναύλων ανήλθε στα 632,4 δισεκατομμύρια δολάρια το 2005 και αντιστοιχούσε στο 5,9% της συνολικής αξίας των παγκοσμίων εισαγωγών. Το εμπόριο μέσω θαλάσσης χάρις στα συνεχώς βελτιωμένα και αποδοτικότερα πλοία μετέτρεψε σε πιο προσιτές τις μακρινές αγορές βοηθώντας να συμμετάσχουν μεγάλες και εξελισσόμενες αγορές όπως η Κίνα και η Ινδία και σχεδόν σε κάθε χώρα τα εμπορεύσιμα αγαθά έγιναν περισσότερα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα.

Η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει εκμεταλλευτεί το γεγονός πως το κράτος δεν παρεμβαίνει στα εσωτερικά της θέματα και έχει πετύχει το σκοπό της στο έπακρο: να κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Οι επιχειρηματίες που ασχολούνται με τη ναυτιλία γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες και τις αντιξοότητες του κλάδου και έτσι να έχουν πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Ο κλάδος της ναυτιλίας παρέχει σημαντική βοήθεια στην ύπαρξη εμπορικού πλεονάσματος και συμβάλλει στην απασχόληση στα πλοία, στα ναυτιλιακά γραφεία και γενικά σε όλες τις

δραστηριότητες στην ξηρά που έχουν να κάνουν με τα ναυτιλιακά. Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα με τον σύγχρονο και τεχνολογικά προηγμένο στόλο της είναι πάντα ένας αξιόπιστος συνεργάτης στην παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου χύδην φορτίου και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων χημικών και προϊόντων, καθώς και σημαντικά μερίδια άλλων τομέων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Δεκεμβρίου 2014, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε ένα σύνολο 4.894 πλοίων, ενώ τον Αύγουστο του 2015 η αξία του άγγιξε το ποσό των 109 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Η “ναυτική φύση” των Ελλήνων, η παράδοση που έχουν στο θαλάσσιο εμπόριο και γενικά στη θαλάσσια κυριαρχία είναι στοιχεία που έχουν αναδείξει την ελληνική ναυτιλία στην κορυφή του κόσμου.

Σύμφωνα με κλαδικές μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάθε ένα εκατομμύριο ευρώ που συνεισφέρει ο ναυτιλιακός κλάδος στο ΑΕΠ δημιουργεί 1,6 εκατομμύρια σε άλλους τομείς της οικονομίας και κάθε μία άμεση θέση εργασίας δημιουργεί 2,8 εκατομμύρια σε άλλους τομείς της οικονομίας της Ε.Ε. Στη μελέτη που πραγματοποίησε η Ernst & Young, μία πολυεθνική εταιρία παροχής επαγγελματικών υπηρεσιών που εδρεύει στο Λονδίνο σε συνεργασία με τους ερευνητές-διδάσκοντες στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου Θάνο Πάλλη και Γιώργο Βαγγέλα, με αντικείμενο τη δομή των υφιστάμενων ναυτιλιακών πλεγμάτων και τους τρόπους βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος η ενίσχυση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και η ύπαρξη κινήτρων για την ανάπτυξη δυναμικών ναυτιλιακών πλεγμάτων, δηλαδή πλεγμάτων επιχειρήσεων γεωγραφικά συγκεντρωμένων και συνδεδεμένων (clusters) παίζουν καθοριστικό ρόλο στο να παρουσιάσει η χώρα ένα ανταγωνιστικό πρόσωπο ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

### **2.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ**

Ο χώρος του λιμανιού είναι θεμελιώδης παράγοντας για την εμπορική ναυτιλία, καθώς είναι η τοποθεσία που αράζουν τα πλοία, ενώ έχει τη δυνατότητα να συνδέσει χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, λιμάνι είναι ο ασφαλής φυσικός ή τεχνητός παραθαλάσσιος, παραλίμνιος και παραποτάμιος χώρος, στον οποίο μπορούν να προσεγγίζουν εμπορικά πλοία με ασφάλεια.

Τα ελληνικά λιμάνια είναι στην υπηρεσία της εμπορικής ναυτιλίας αλλά και του τουρισμού. Ο Πειραιάς θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας και το μοναδικό λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ανατολική Μεσόγειο, έχοντας το σημαντικότερο ρόλο στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή. Συνολικά, υπάρχουν διακόσια εξήντα λιμάνια στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα που συνδέονται μέσω της ακτοπλοΐας, των πορθμείων και άλλων υδάτινων μεταφορών. Τα περισσότερα νησιά διαθέτουν πάνω από ένα λιμένα, έχοντας αναπτύξει δίκτυο επικοινωνίας ακτοπλοϊκώς με την ενδοχώρα. Στις εμπορευματικές μεταφορές με το εξωτερικό για τις εισαγωγές και εξαγωγές, δραστηριοποιούνται γύρω στους εκατό τριάντα δύο λιμένες.

Για να μπορούν να είναι παραγωγικά τα λιμάνια θα πρέπει να έχουν ικανότητα χειρισμού των φορτίων στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Οι παράγοντες που χαρακτηρίζουν την παραγωγικότητα των λιμένων και τις υπηρεσίες που προσφέρουν διακρίνονται σε αυτούς που επηρεάζουν τον όγκο του φορτίου, δηλαδή οι υπηρεσίες χειρισμού των φορτίων και σε αυτούς που επηρεάζουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πλοίων.

Όσον αφορά τον όγκο οι χαρακτηρίζεται από τους δείκτες η εξειδίκευση των φορτίων, η τιμολόγηση των υπηρεσιών των λιμένων σε σχέση με άλλους λιμένες, ο χρόνος παραμονής του πλοίου στο λιμάνι (τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στην προβλήτα, τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στο λιμάνι), οι τύποι των πλοίων που εξυπηρετούν όπως Ε/Κ, συμβατικό φορτίο κλπ.

Στη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πλοίων οι δείκτες είναι: η παραγωγικότητα εργασίας (φορτίο ανά εργαζόμενο), η ικανότητα χειρισμού φορτίου, π.χ. ΤΕΥ ανά γερανό ανά ώρα, η χρήση γης, δηλαδή αποθήκευση φορτίου ανά τμ. αποθηκευτικών χώρων, ο βαθμός συνεργασίας με εταιρείες μεταφορών και χειρισμού φορτίων, οι κόμβοι σύνδεσης με τα χερσαία μέσα.

Όσο καλύτερη είναι η παραγωγικότητα τόσο μικρότερο είναι το κόστος μεταφοράς με άμεση επίπτωση στις τιμές των μεταφερόμενων εμπορευμάτων εισαγωγών-εξαγωγών και κατ' επέκταση στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας.

Τα δύο κυριότερα λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, παρουσιάζουν μέτριες ή χαμηλές τιμές παραγωγικότητας σύμφωνα με εκτιμήσεις διάφορων μελετητών. Στον Πειραιά οι τιμές παραγωγικότητας κυμαίνονται στο 24,50% και στη Θεσσαλονίκη 22,8%, τιμές ικανοποιητικές αν ληφθεί υπόψη το γεγονός πως οι λειτουργίες τους δεν έχουν αναδιαρθρωθεί. Συγκρίνοντας τα όμως με λιμάνια που έχουν ήδη προβεί σε αναδιαρθρώσεις οι τιμές θεωρούνται χαμηλές καθώς σε τέτοια λιμάνια κυμαίνονται στο 50%.

Σύμφωνα με την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝΑΝΠ, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Οι δώδεκα Οργανισμοί Λιμένων που λειτουργούν ως ΑΕ και πρόκειται για τους λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας. Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών με βασικό μέτοχο το Δημόσιο (Ν.2688/1999, Ν.2881/2001, Ν.2892/2001, Ν. 2932/2001).
- Τριάντα εννέα (Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Τριάντα δύο Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚΑ' 180/9-9-1999).
- Χίλιοι διακόσια πενήντα περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρισμένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Ακόμα, σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/7-7-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Λιμένες εθνικής σημασίας: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρέθυμνου, Σύρου,



Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφα νίζουν διεθνές ενδιαφέρον.

- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος: Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου, Κισσάμου, Καλών Λιμένων, Βαθέος Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.
- Λιμένες τοπικής σημασίας: που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας.

#### **2.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ**

Προκειμένου, να συνεχιστεί η ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχει καθιερωθεί ένα σταθερό θεσμικό νομοθετικό πλαίσιο.

Τα κύρια όργανα του θεσμικού πλαισίου είναι:

- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- ΝΔ.187/73
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58
- Οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).

Στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου βρίσκονται οι διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου, όπου αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας: τα πλοία, τους ναυτικούς και τα λιμάνια.

Στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου, οι οποίες ασχολούνται με θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης.

Τέλος όσον αφορά τις Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης, το συγκεκριμένο άρθρο περιλαμβάνει τις ειδικές διατάξεις που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. (που αφορά την ολική χωρητικότητα). Τα πλοία που νηολογούνται από το Άρθρο 13 ρυθμίζονται από ειδικούς όρους αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος, που αποτελούν εγγύηση της Ελληνικής Πολιτείας έναντι των πλοιοκτητών.

#### **2.5 ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ**

Νηολόγηση ονομάζεται η υποχρεωτική εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο, ένα ειδικό βιβλίο που καταγράφονται όλα τα πλοία που είναι δηλωμένα σε κάποιο λιμεναρχείο. Στο νηολόγιο καταγράφονται το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, οι διαστάσεις και η χωρητικότητα του πλοίου, το μέσο προώθησης και ιπποδύναμης, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κλπ) και ο τίτλος κυριότητας. Με το που καταχωρηθεί η εγγραφή θα χορηγηθεί το πιστοποιητικό νηολόγησης, με το αντίγραφο του να πρέπει να παρίσταται υποχρεωτικά στο σκάφος ώστε να δοθεί στις Αρχές όταν το ζητήσουν.

Η εθνική νομοθεσία που αφορά το καθεστώς νηολόγησης αναφέρει μεταξύ άλλων:

- Βάσει των παγίων διατάξεων του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. και
- Βάσει του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Ν.Δ. 2687/53. «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Σχετικά με την ρύθμιση του άρθρου 13 επισημαίνεται ότι το εν λόγω αποτελεί καθοριστικής σημασίας για την εγχώρια εμπορική ναυτιλία, καθώς συνέβαλλε στην επιστροφή ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, κατέχοντας δηλαδή και πάλι την ελληνική σημαία.

Ιδιαίτερα θετικό στοιχείο για τη νηολόγηση των πλοίων, αποτελεί η διαδικασία, η οποία είναι σύντομη και δεν απαιτεί πολλές γραφειοκρατικές διατυπώσεις με αποτέλεσμα το πλοίο να έχει τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί σύντομα μετά από την καταγραφή του. Για το λόγο αυτό όλες οι Λιμενικές Αρχές του εσωτερικού και η κεντρική υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ/ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΠΝ (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής και Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής) τηρούν νηολόγια και βιβλία υποθηκών όλων των κατηγοριών πλοίων. Ακόμα και στις Έδρες Ναυτιλιακών Ακολούθων του εξωτερικού μπορούν να εκδοθούν Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (ΠΝΕ), για πλοία που πρόκειται να καταχωρηθούν στα ελληνικά νηολόγια.

Η ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου συνεπάγεται την έλευση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με την ελληνική σημαία και φυσικά την ανάπτυξη του κλάδου.

Ο λόγος που οι Έλληνες πλοιοκτήτες διστάζουν να δηλώσουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο είναι εξαιτίας της ακρίβειας και της δυσκινησίας του. Αντίθετα τείνουν προς τα «ανοικτά νηολόγια» ή νηολόγια «σημαίων ευκαιρίας», σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Τα «ανοικτά νηολόγια» κερδίζουν συνεχώς θέσεις σε βάρος του ελληνικού νηολογίου όσο βελτιώνουν τις υπηρεσίες τους και την ποιότητα τους στάθμη, καθώς όλο και περισσότερα ελληνόκτητα πλοία εγγράφονται σε αυτά και εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία.

Τα «ανοικτά νηολόγια» ή «σημαίες ευκαιρίας» είναι αυτά που προτιμούνται από όλους τους εφοπλιστές εντός και εκτός Ελλάδας προσφέροντας στο διεθνές εφοπλιστικό κεφάλαιο τη δυνατότητα να μειώσει τα κόστη λειτουργίας των εμπορικών πλοίων. Αυτό συμβαίνει με τη μείωση:

- των δαπανών φορολογίας, προς το κράτος που νηολογείται το πλοίο
- των δαπανών για μισθούς, με την απασχόληση χαμηλόμισθων ναυτικών από χώρες του Τρίτου Κόσμου, εφόσον τα «ανοικτά νηολόγια» δεν θέτουν κανένα περιορισμό αναφορικά με την εθνικότητα του υπό ναυτολόγηση πληρώματος
- των δαπανών που προκύπτουν από την κύρωση διεθνών συμβάσεων, που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις, τον αριθμό των μελών του πληρώματος (σύνθεση πλοίων) και τις προδιαγραφές λειτουργίας και ασφαλείας των πλοίων

Παρόλα αυτά έχουν γίνει ορισμένες κινήσεις για να υπάρξει προσέλκυση περισσότερων πλοίων. Πλέον δεν είναι ακριβό, δεν υπάρχουν τέλη εγγραφής υποθήκης και δεν καταβάλλονται χρήματα για την έκδοση πιστοποιητικών από τη σημαία σε αντίθεση με ό,τι ισχύει σε όλες τις ξένες σημαίες-νηολόγια.

#### **ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ Α.Ε**

Ο ελληνικός νηογνώμονας είναι ένας μη κυβερνητικός διεθνής οργανισμός που επιδιώκει την ασφάλεια ενός πλοίου, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την εξασφάλιση ποιότητας στη ναυτική βιομηχανία. Ιδρύθηκε το 1919, έχοντας εξουσιοδοτηθεί από το κράτος να επιτηρεί ορισμένο αριθμό πλοίων, κατά κύριο λόγο φορτηγά και τουριστικά πλοία. Έχει αναπτύξει ένα δίκτυο γραφείων ερευνών σε εκατόν πενήντα τέσσερις λιμένες και διακόσιους τριανταεπτά επιθεωρητές.

Πιο συγκεκριμένα, ασχολείται με την επίβλεψη και στη συνέχεια έγκριση των κατασκευών, των μετατροπών και των τροποποιήσεων των σκαφών, την έρευνα και την ταξινόμησης όλων των τύπων σκαφών, τη διοικητική

πιστοποίηση ασφάλειας των διαχειριζόμενων επιχειρήσεων και των σκαφών τους, την πιστοποίηση ποιοτικών συστημάτων σύμφωνα με τον ISO 9000 και την περιβαλλοντική πιστοποίηση σύμφωνα με τον ISO 14001, τη δημοσίευση και κωδικοποίηση τεχνικών κανόνων, των κανονισμών και της ετήσιας δημοσίευσης του Μητρώου Πλοίων.

## **2.6 ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία επιδιώκει για την ελληνική πολιτεία να παραμένει ανταγωνιστική εκτός συνόρων υποστηρίζει σε σταθερή βάση τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και την ανάπτυξη του ελληνικού στόλου μέσα από ένα συνεκτικό θεσμικό πλαίσιο θετικών μέτρων. Σημαντικός της σκοπός είναι η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο συντονίζει και υποστηρίζει τη ναυτιλιακή πολιτική σε διμερές, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο, δίνει σημασία στην προστασία ελληνικών πλοίων, ενώ επιβλέπει ειδικά μέτρα για την ίδρυση και εγκατάσταση εγχώριων και ξένων ναυτιλιακών εταιριών. Βασικός σκοπός των δράσεων και των πρωτοβουλιών που λαμβάνονται δεν είναι άλλος από τη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας, την ανάπτυξη της ναυτιλιακής συνεργασίας με σημαντικούς εμπορικούς εταίρους, τη δημιουργία πλαισίου για προστασία του περιβάλλοντος μέσω του Διεθνή Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO), τη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης των ελληνικών πλοίων στους λιμένες και τα φορτία σε παγκόσμιο επίπεδο και τον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών νηολόγησης.

Τα τμήματα της διεύθυνσης της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι τα εξής:

- Τμήμα Ναυτιλιακής Πολιτικής, στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται: ο χειρισμός θεμάτων διμερών ναυτιλιακών σχέσεων με τρίτες χώρες και η αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία στην αλλοδαπή
- Τμήμα Ναυτιλιακών Εταιριών, στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται: η μελέτη και εισήγηση μέτρων και κινήτρων προς εγκατάσταση στην Ελλάδα ναυτιλιακών επιχειρήσεων και για την εν γένει ανάπτυξη και αξιοποίηση του πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών και την παρακολούθηση θεμάτων κρατικών ενισχύσεων στο ναυτιλιακό τομέα σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.
- Τμήμα Διεθνών Οργανισμών και Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται η διαμόρφωση, προώθηση, συντονισμός και υποστήριξη θέσεων ναυτιλιακής πολιτικής και εκπροσώπηση σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε..
- Τμήμα Μητρώων Πλοίων, στις αρμοδιότητες του οποίου περιλαμβάνεται η διαχείριση και προβολή προς περαιτέρω ανάπτυξη του Ελληνικού νηολογίου.

Να σημειωθεί πως και το Υπουργείο Εξωτερικών έχει δείξει κινητικότητα για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Κατά τη διάρκεια σύγκλισης Υπουργικής Διάσκεψης συμπεριέλαβε σε κάθε κείμενο πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης την UNCLOS (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας), ενώ έχει αναπτύξει ενέργειες για την αναγνώριση και ενίσχυση του νησιωτικού παράγοντα. Για αυτό το λόγο το 2008, μέσω του διεθνές συνεδρίου στην Κω υιοθετήθηκε από τους εκπροσώπους των νησιωτικών περιοχών η Διακήρυξη του Αιγαίου. Επίσης, έχουν ληφθεί μια σειρά από πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της Ευρω-Μεσογειακής συνεργασίας για τις διμερείς διερευνητικές

επαφές με τη Λιβύη και την Αίγυπτο για τον καθορισμό, μεταξύ άλλων, των θαλασσιών ζωνών, την ενίσχυση των θαλασσιών μεταφορών με έμφαση στις απομονωμένες νησιωτικές περιοχές, καθώς και την προώθηση του προγράμματος Motorways of the Seas (Θαλάσσιοι Λεωφόροι). Επίσης, προχώρησε στη σύσταση της «Ομάδας της Ελιάς», που περιέχει άτυπες συναντήσεις των Υπουργών Εξωτερικών δέκα ευρωπαϊκών Μεσογειακών χωρών για ευρωμεσογειακά, αλλά και για τη νότια μη ευρωπαϊκή πλευρά της Μεσογείου.

Η ευρωπαϊκή Ένωση έχει δεχτεί τις προτάσεις του υπουργείου για την Αρκτική, τη Μεσόγειο και τη διεθνή διάσταση της θαλάσσιας πολιτικής της Ένωσης, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μάλιστα να δεσμεύεται για την προώθηση της συμμετοχής των τρίτων χωρών στο Δίκαιο της Θάλασσας με τις οποίες η Ε.Ε. αναπτύσσει διμερείς σχέσεις. Ακόμα και το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο κάνει αναφορά για την χρηματοδότηση προγραμμάτων προώθησης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Ακόμα, στη Γαλάζια Βίβλιο τονίζεται η ανάγκη προώθησης της ανάπτυξης της θαλάσσιας δυναμικής των νησιών, στην περιβαλλοντική προστασία του παράκτιων περιοχών και στην χρηματοδοτική στήριξη των θαλάσσιων σχεδίων των νησιών, αξιοποιώντας τα διαθέσιμα μέσα της Κοινοτικής χρηματοδότησης. Τέλος γίνεται αναφορά στο πολύ σημαντικό για την Ελλάδα θέμα της μετανάστευσης και στον έλεγχο των θαλασσών, υιοθετώντας μάλιστα και προτάσεις που είχαν παρουσιαστεί στην σύσκεψη των Υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων στη Ρόδο.

## **2.7 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**

Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA), ανήκει γενικά κάθε είδους ναυτιλία μικρών αποστάσεων όπως, η ακτοπλοΐα, η φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία η μεσογειακή ναυτιλία, η φορτηγός μεσογειακή ναυτιλία, τα κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων, η ναυτιλία των ρυμουλκών, τα σκάφη αναψυχής, τα πορθμεία κλπ.

Η NMA καλύπτει το 8% των μικτών κόρων (μονάδα μέτρησης χωρητικότητας πλοίων ίση με 2,85 τόνους) παγκοσμίως, η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων το 87% και το υπόλοιπο 5% καλύπτει η λοιπή ναυτιλία μη μεταφοράς φορτίων. Το 1991 υπολογίστηκε πως το 53% του παγκόσμιου στόλου αφορούσε πλοία μεταφοράς φορτίου, δηλαδή 41.671 πλοία. Από αυτά τα 26.251 (33%) κάλυπταν μικρές αποστάσεις και τα 15.420 (19,5%) μεγάλες αποστάσεις. Σύμφωνα πάλι με στοιχεία του ίδιου έτους η χωρητικότητα του στόλου NMA ήταν 85.306 gt. Το μεγαλύτερο μερίδιο το κατέχουν τα πλοία ρο-ρο (σύγχρονος τύπος φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κοντέινερ ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης) με ποσοστό 46%. Επιπλέον, τα πλοία ξηρού φορτίου κατέχουν το 23% και τα δεξαμενόπλοια το 31%, ενώ εξαιρούνται τα φορτηγά της ακτοπλοΐας.

### **Οι εμπορευματικές μεταφορές της ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (NMA) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για το έτος 2006 μεταφέρθηκαν στην Ελλάδα 90,5 εκατ. τόνοι, που αντιστοιχούσε σε εισαγωγές-εξαγωγές και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων μόνο από τα κύρια λιμάνια της χώρας

τα οποία διακινούν φορτίο άνω των 1 εκατομμύριων τόνων ετησίως. Το μεταφερόμενο εμπόριο αντιστοιχούσε για το ίδιο έτος στο 83,8% και το 2005 στο 85% του θαλάσσιου εμπορίου που διακινήθηκε στα κυριότερα λιμάνια.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην έβδομη θέση των μεταφορών της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με το 29,3% να βρίσκεται εντός του Μεσογειακού χώρου ελάχιστα λιγότερο σε σχέση με των χωρών της Βόρειας Θάλασσας που κατέχουν το 31,4%. Μάλιστα, συγκεκριμένα στη χώρα μας διακινήθηκε ο μεγαλύτερος όγκος σε χύμα υγρό φορτίο εντός Μεσογειακής ζώνης. Πιο συγκεκριμένα διακινήθηκαν 35,2 εκατομμύρια τόνοι χύμα υγρό φορτίο που αντιπροσώπευε το 38,9% του συνόλου, μετά ακολουθεί το χύμα ξηρό με 25%, το ρο-ρο κατά το 18,4% και τα Ε/Κ (εμπορευματοκιβώτια) κατά το 12,1%. Συνολικά, στην Ευρωπαϊκή Ένωση διακινήθηκαν περίπου 1,9 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων στα κυριότερα λιμάνια, που αντιπροσώπευε το 62% του συνόλου των μεταφερομένων εισαγωγών-εξαγωγών μέσω θαλάσσης.

### Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην ΕΕ κατά τύπο φορτίου, 2006

(Εκατ. τόνοι)

Χώρες	Χύμα υγρό	Χύμα ξηρό	Ε/Κ	Ρο-Ρο	Άλλο	Σύνολο
Βέλγιο	34,0	17,8	26,1	27,0	8,1	113,0
Βουλγαρία	10,0	5,5	1,4	0,4	2,6	19,9
Δανία	26,6	17,3	4,6	22,5	3,8	74,8
Γερμανία	59,9	33,7	44,4	36,0	12,8	186,8
Εσθονία	19,7	9,3	1,4	0,0	7,0	37,4
Ιρλανδία	13,2	7,5	8,4	9,1	1,4	39,6
Ελλάδα	35,2	22,7	11,0	16,7	5,0	90,6
Ισπανία	86,2	48,5	35,7	14,8	17,4	202,6
Γαλλία	135,8	32,4	10,4	25,7	12,3	216,6
Ιταλία	172,9	42,6	42,5	32,2	17,8	308,0
Κύπρος	0,6	0,3	1,1	0,0	0,3	2,3
Λετονία	19,3	18,7	1,8	1,6	5,1	46,5
Λιθουανία	10,9	5,2	1,6	2,1	1,9	21,7
Μάλτα	1,8	0,5	0,6	0,2	0,1	3,2
Ολλανδία	150,7	39,8	29,6	15,4	17,4	252,9
Πολωνία	9,9	18,3	4,7	5,5	3,2	41,6
Πορτογαλία	17,4	8,6	6,8	0,4	3,3	36,5
Ρουμανία	10,3	6,6	1,0	0,1	3,1	21,1
Σλοβενία	2,0	3,9	1,9	0,0	0,9	8,7
Φινλανδία	26,5	23,4	11,7	15,5	13,9	91,0
Σουηδία	51,8	20,5	8,5	44,4	14,0	139,2
Ην. Βασίλειο	165,6	69,8	20,2	93,4	20,2	369,2
ΕΕ-27**	896,8	376,4	199,7	244,7	143,0	1907,3
ΕΕ-15**	896,8	340,6	196,9	243,1	125,3	1802,7
Νορβηγία	74,9	44,3	3,9	8,5	12,7	144,3

Η ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας) δίνει μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο, καθώς σε αυτό περιλαμβάνεται και διακίνηση φορτίου από λιμάνια με κίνηση μικρότερη του 1 εκατ. τόνων ετησίως. Το συνολικό εξωτερικό φορτίο της χώρας (εισαγωγές-εξαγωγές) ήταν 80,8 εκατομμύρια τόνοι και 78,7 εκατομμύρια προέρχονταν από την ακτοπλοΐα, δηλαδή συνολικά για το έτος 2006 διακινήθηκαν 159,4 εκατομμύρια τόνοι μέσω των ελληνικών λιμένων.

## 2.8 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Θαλάσσιες μεταφορές ονομάζονται οποιασδήποτε μετακινήσεις ανθρώπων ή φορτίων σε έναν τόπο από έναν άλλο μέσω θαλάσσης. Επί αιώνες το παγκόσμιο εμπόριο και οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι αλληλένδετα. Η παγκοσμιοποίηση αυξάνει τη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, παράλληλα με τη διευκόλυνση της από το θαλάσσιο εμπόριο. Οι μεταφορές αποτελούν ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην ανθρώπινη ζωή αφού είναι κάτι που κάθε άνθρωπος το έχει ανάγκη και το συναντάει κατά τη διάρκεια της ζωής του. Ακόμα και οι πρωτόγονοι άνθρωποι μετακινούντουσαν ώστε να αναζητήσουν τροφή ή περιβάλλον με καλύτερες συνθήκες. Οι μεταφορές μέσω θαλάσσης αποτελούν το βασικότερο τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Το 80%-85% του εμπορίου διεξάγεται μέσω εμπορικών σκαφών. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό το φαινόμενο είναι η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία η οποία περιέχει τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, την κατασκευή διωρύγων και την ίδρυση μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών. Οι θαλάσσιες μεταφορές κάνουν εφικτό το εμπόριο σε πολύ μακρινές χώρες. Η γρήγορη ανταπόκριση είναι πολύ βασικό στοιχείο. Στην ταχύτητα των μεταφορών οφείλονται η ταχύτερη διεκπεραίωση παραγγελιών, ο περιορισμός των αποθηκευτικών χώρων, η ελαχιστοποίηση του κινδύνου αλλοίωσης ή φθοράς προϊόντων, η εκτέλεση μεγαλύτερου μεταφορικού έργου, η αύξηση της χρησιμότητας της μεταφορικής ικανότητας των μέσων.

Η κυκλοφορία εμπορευμάτων στα διάφορα λιμάνια, σε συνδυασμό με την ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου στόλου έχει ως συνέπεια τη μεγάλη άνοδο του εμπορίου, εδώ και περίπου είκοσι χρόνια. Το πλοίο θεωρείται το μόνο μέσο μεταφοράς, που μπορεί να εξασφαλίσει από τεχνική και οικονομική πλευρά την συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας και κυρίως χύδην φορτίων. Για να γίνει αντιληπτή η διαφορά της μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοίο και με άλλα μέσα όπως φορτηγά, αρκεί να αναφερθεί πως ένα μόνο φορτηγό πλοίο μπορεί να μεταφέρει το φορτίο εκατοντάδων φορτηγών. Μπορούν να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις κουβαλώντας φορτίο μεγάλου όγκου, ενώ η μεταφορά είναι φιλική προς το περιβάλλον. Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη ασφάλεια στο φορτίο (ή τουλάχιστον την ελαχιστοποίηση ζημιάς), στο πλοίο, στο περιβάλλον ακόμα και στην ανθρώπινη ζωή. Όλες οι αγορές του πλανήτη έχουν τη δυνατότητα να τροφοδοτηθούν χάρις στα εμπορικά πλοία. Γρήγορα έγινε κατανοητό από τους εμπόρους πως η μαζική διακίνηση των πρώτων και ενεργειακών υλών γινόταν εφικτή μόνο με τη μεταφορά τους από πλοίο. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διασκορπισμένα σε διάφορα σημεία του πλανήτη και η σύνδεση τους είναι δυνατή μόνο μέσω θαλάσσης. Με τη βοήθεια της εξέλιξης της τεχνολογίας οι εμπορικές συναλλαγές κατέστησαν δυνατές, με το κόστος παραγωγής να μειώνεται παρά τις μεγάλες αποστάσεις της χώρας προέλευσης των προϊόντων με τις χώρες κατανάλωσης τους. Υπολογίζεται πως καθημερινώς σε κάθε λιμάνι μεταφέρονται φορτία δώδεκα εκατομμυρίων τόνων κατά μέσο όρο. Από το 2012, πάντως, φαίνεται πως η ανάπτυξη του εμπορίου μειώθηκε για λίγο καθώς ο όγκος διακίνησης αυξήθηκε μόλις 3,2% σε σχέση με το 2010 που είχε φτάσει το 13,1%, ενώ από το 2011 είχε ξεκινήσει η μείωση αγγίζοντας το 7,1%. Το 2015 η αύξηση ήταν μόλις 1,7% ενώ ελάχιστα αυξήθηκε τον επόμενο χρόνο σε 1,9%. Αυτό οφείλεται λόγω της πτώσης των εισαγωγών στην Ευρώπη και

κατά συνέπεια της πτώσης των εξαγωγών στην Ασία εξ αιτίας της κρίσης και της μείωσης των δραστηριοτήτων σε παγκόσμια κλίμακα.

Η μεταφορά μπορεί να προηγηθεί της παραγωγής σε περίπτωση που μεταφέρονται πρώτες ύλες, ενεργειακές ύλες και ημικατεργασμένα προϊόντα ή να την ακολουθήσει με τη μεταφορά μεταποιημένων προϊόντων (τη μετατροπή πρώτων υλών σε νέα, διαφορετικά προϊόντα). Οι μεταφορές των προϊόντων δημιουργούν αποτελέσματα εντός της αγοράς. Αυτά είναι:

- Διεύρυνση των ορίων της αγοράς.
- Επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς από τόπο σε τόπο.
- Διαμόρφωση των ενιαίων τιμών.
- Η αγορά διευρύνεται με αποτέλεσμα να υπάρχει να υπάρχει μεγάλη διασπορά πωλητών και να περιορίζονται οι δυνατότητες ελέγχου της αγοράς.
- Το μεταφορικό κόστος αποτελεί ποσοστό του παραγωγικού κόστους και το φτηνό μεταφορικό κόστος μειώνει τις τιμές των προϊόντων.
- Συμβάλλει στην οικονομική πρόοδο, την ανάπτυξη του τεχνικού και πνευματικού πολιτισμού.

Η συχνότητα και η κανονικότητα εξυπηρέτησης έχει μεγαλύτερη σημασία όταν μεταφέρονται αγαθά υψηλής αξίας, αγαθά αυξημένης ζήτησης στη μονάδα του χρόνου και όταν μεταφέρονται γενικά φορτία. Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας είναι και η άνεση. Στη μεταφορά εμπορευμάτων άνεση σημαίνει ανταπόκριση στις απαιτήσεις φόρτωσης/ εκφόρτωσης και ειδική μεταχείριση κατά τη μεταφορά σε προϊόντα όπως τα κατεψυγμένα προϊόντα, οι εύφλεκτες ύλες.

Το πλοίο έχει το χαμηλότερο κόστος σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Οι παράγοντες που το καθιστούν το φτηνότερο μέσο μεταφοράς είναι:

- Η χαμηλή επένδυση του κεφαλαίου κατά μονάδα μεταφορικής ικανότητας σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.
- Ο μικρός αριθμός απασχολούμενων σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα.
- Η απόσβεση στο επενδυμένο κεφάλαιο του πλοίου είναι μακροχρόνια, αφού οι δαπάνες συντήρησης εγκαταστάσεων υποδοχής του πλοίου είναι σχετικά χαμηλές.
- Το κόστος μεταφοράς της θαλάσσιας μεταφοράς είναι χαμηλό.

Στην Ελλάδα η διακίνηση εμπορευμάτων λαμβάνει χώρα κυρίως σε δύο λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Στο λιμάνι του Πειραιά διακινήθηκαν σχεδόν 807.000 εμπορευματοκιβώτια κατά το πρώτο τρίμηνο του 2016 μέσω της ναυτιλιακής εταιρείας τακτικών γραμμών COSCO, 9,6% περισσότερο σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα και το Μάρτιο η άνοδος έφτασε το 3,2% με τη διαχείριση 275,1 χιλιάδων εμπορευματοκιβωτίων, έναντι 266,5 χιλιάδων εμπορευματοκιβωτίων κατά τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους. Η ζήτηση στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης συνέβαλε στην αύξηση των εξαγωγών. Για να γίνει ακόμα πιο αντιληπτή η άνοδος για τις ίδιες περιοχές το 2014 δεν είχαν εξαχθεί περισσότερα από δυόμισι χιλιάδες εμπορεύματα και το 2015 είχαν αυξηθεί στα οχτώ χιλιάδες τη στιγμή που μόνο στο πρώτο τρίμηνο του 2016 δυναμικότητα των προβλητών II και III που διακινούνται τα

εμπορευματοκιβώτια από την εν λόγω εταιρεία ανέρχεται στα 4,3 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια ετησίως ενώ με την επέκταση του Δυτικού Προβλήτα III η άνοδος θα ανέλθει στα 6,2 εκατομμύρια ετησίως. Αξίζει να σημειωθεί πως ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ), θυγατρική εταιρεία της COSCO κατά το έτος 2015 κατέγραψε καθαρά κέρδη ύψους 26 εκατομμυρίων ευρώ αυξημένο κατά 18,1%. Τα συνολικά έσοδα ανήλθαν σε 140,5 εκατομμύρια ευρώ 4,2 % παραπάνω σε σχέση με το 2014 (134,9 εκατομμύρια ευρώ). Αύξηση του τζίρου αναμένεται να υπάρξει και στον Όμιλο Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) καθώς εκτιμάται πως μέσα στο 2017 θα διακινηθούν περίπου 360.000 TEUs (μονάδα μέτρησης εμπορευματοκιβωτίων), τα μεγαλύτερα της τελευταίας δεκαετίας με τα έσοδα να ξεπερνάνε τα πενήντα δύο εκατομμύρια ευρώ έναντι 48,06 εκατομμυρίων ευρώ πέρυσι.

Γενικά, οι λιμενικές εγκαταστάσεις αποτελούν βασική υποδομή για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μας και έχουν καθοριστική σημασία στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 1.300 λιμένες, αλλά παρόλα αυτά σχεδόν όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες της λιμενικής βιομηχανίας. Δεν υπάρχει παράλληλη εξέλιξη των επιβατηγών ή των εμπορικών πλοίων με τα λιμενικά έργα. Τα επιβατηγά και εμπορικά πλοία έχουν πλέον ναυπηγηθεί βάση συγχρόνων προδιαγραφών, έχουν τη δυναμική να αναπτύξουν μεγαλύτερη ταχύτητα και να μεταφέρουν περισσότερο βάρος και όγκο και είναι αποτελεσματικά στην διαδικασία εκφόρτωσης. Λόγω του υψηλού κόστους δεν μπορεί να υπάρχει βελτίωση στις υποδομές των λιμένων, προκειμένου να αποτελέσουν σημαντικούς παράγοντας για την ανάκαμψη της εθνικής μας οικονομίας.

## **2.9 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Μεταπολεμικά, έχουν καθιερωθεί δύο θεμελιώδεις βασικές αρχές που διέπουν την παγκόσμια ναυτιλία:

- a) Η αρχή της «Ελεύθερης Αγοράς». Η σημασία αυτής της αρχής είναι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες να παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα και στη βάση του ελεύθερου ανταγωνισμού. Ο πλοιοκτήτης είναι αυτό που παίρνει την απόφαση για τα ποια σημαία θα λαμβάνει το πλοίο του. Η ναυτιλία θα πρέπει να είναι διεθνοποιημένη και οι συναλλαγές μεταξύ των πλοιοκτητών δεν θα πρέπει να επηρεάζονται από κρατικές αποφάσεις όπως νομοθεσίες, προνόμια και δασμολόγια.
- b) Η αρχή του ναυτιλιακού προστατευτισμού. Οι χώρες, στις οποίες ανήκει το κάθε πλοίο έχουν τον τελευταίο λόγο για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Μέτρα τα οποία λαμβάνονται για την προστασία των πλοίων είναι επιχορήγηση τους καθορισμός ποσοστώσεων για τις εισαγωγές, ώστε να εισαχθεί μόνο μια ορισμένη ποσότητα, μείωση της αξίας του νομίσματος ώστε να επιτυγχάνεται ευνοϊκή συναλλαγματική ισοτιμία για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο εγχώριο νηολόγιο , αλλά όχι για τα ξένα πλοία.

## **2.10 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Όσο περνάνε τα χρόνια τα πλοία ολοένα αναπτύσσονται και βελτιώνονται χάρις στην εξέλιξη της τεχνολογίας, ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα οι ανθρώπινες ανάγκες. Με τη βιομηχανική ανάπτυξη και την ποικιλία όλων των



βιομηχανικών προϊόντων «ήρθαν και έδεσαν» όλες αυτές οι διαφοροποιήσεις πάνω στα πλοία. Τα προϊόντα που συνήθως μεταφέρονται είναι πρώτες ύλες, υλικά λειτουργίας και συντήρησης των βιομηχανικών μονάδων και τα παραγόμενα εμπορικά προϊόντα που προορίζονται για τον τελικό καταναλωτή. Οι αλλαγές, οι οποίες κυρίως εντοπίζονται και έχουν σημασία για την εξέλιξη του πλοίου είναι το μέγεθος, η μορφή και ο κάθε εξοπλισμός, πράγματα που αποτελούν και τη διαφοροποίηση του κάθε πλοίου. Με αυτά τα στοιχεία μας δίνεται η δυνατότητα να τα κατατάξουμε σε μικρότερες ομοειδείς ομάδες και να τα εξετάσουμε καλύτερα.

Οι ανθρώπινες ανάγκες, η βιομηχανική ανάπτυξη, η εξέλιξη της τεχνολογίας, η διαχείριση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης οδήγησαν στην κατασκευή διάφορων ειδών πλοίων. Ο διαχωρισμός τους γίνεται με βάση την περιοχή που ταξιδεύουν (ποντοπόρα, ακτοπλοϊκά, εγχώριων υδάτων) το υλικό κατασκευής τους (ξύλινα, μεταλλικά ή μεικτής κατασκευής), το μέσο προώσεως (μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, κωπήλατα ή ρυμουλκούμενα) και το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους. Εμείς, αφού περιγράψουμε τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας θα αναλύσουμε τις κατηγορίες των φορτηγών πλοίων, των πλοίων δηλαδή που απασχολούνται με τις μεταφορές φορτίων. Αρχικά διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων και τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων. Οι υποκατηγορίες, στις οποίες διακρίνονται τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων είναι οι εξής:

- Χύμα ομοειδή φορτία ή τα λεγόμενα "χύδην" ή "χύδην φορτία" (bulk carriers). Χαρακτηρίζονται χύμα για το λόγο ότι αποτελούνται από το ίδιο το προϊόν και διανέμονται στο πλοίο χωρίς κάποια συσκευασία. Χύμα ομοειδή φορτία μπορεί να είναι η ζάχαρη, το σάρι, δημητριακά κ.α..
- Τα γενικά φορτία (containership) δηλαδή τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία αυτά έχουν ναυπηγηθεί ώστε τα αμπάρια τους και το κύριο κατάστρωμα να είναι σε θέση να δέχονται μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων. Χαρακτηριστικό αυτού του τύπου πλοίων είναι η παραλαβή μόνο πλήρες φορτίου και η εκφόρτωση κενού και το αντίστροφο. Συνήθως τέτοια φορτία είναι ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχτεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Πλοία γενικού φορτίου μπορούν να χαρακτηριστούν και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων, όπου τα οχήματα μπορούν να μεταβούν στο πλοίο και να ξεφορτώσουν το φορτίο.

Στη συνέχεια τα φορτηγά υγρού φορτίου χωρίζονται επίσης σε δύο υποκατηγορίες:

- Τα δεξαμενόπλοια (tankers), που όπως δηλώνει και η ονομασία τους διαθέτουν δεξαμενές στα πλοία τους για να φορτώσουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα κ.α. ανάλογα για το τι είναι κατασκευασμένα. Στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου και υγροποιημένο φυσικό αέριο.
- Τα φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών όπου μεταφέρουν εναλλακτικά υγρά και ξηρά χύμα φορτία

## **2.10 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Από το 1936 η Ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζοντας τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και πως ο βέλτιστος τρόπος των διεθνών μεταφορών είναι μέσω θαλάσσης είχε δημιουργήσει το υφυπουργείο

Εμπορικής Ναυτιλίας όπως ονομαζόταν τότε και μετά τον αποχωρισμό από το μέχρι τότε υφιστάμενο Υπουργείο Ναυτικών και ονομάστηκε υπουργείο με τον Α.Ν. 3268/44 το 1944. Το 1971 συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και ονομάστηκε Υπουργείο Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, μέχρι και το 1973 που έγινε ξανά αυτόνομο και μετονομάστηκε σε υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τον Σεπτέμβριο του 2007 συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Αιγαίου σε νέο φορέα με το όνομα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.). Στις 7 Οκτωβρίου του 2009 οι υπηρεσίες του αυτόνομου υπουργείου συγχωνεύτηκαν με το Υπουργείο Οικονομικών. Στις 21 Ιουνίου του 2012 έγινε αυτόνομο για ακόμα μια φορά με τις υπηρεσίες του τέως υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και το τέως υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας να καθορίζουν τη σύσταση μελών του, ενώ στις 17 Ιουλίου του ίδιου έτους μετονομάστηκε με Προεδρικό Διάταγμα σε υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Στις 27 Ιανουαρίου 2015 δημιουργήθηκε το υπερ-υπουργείο υπό την ονομασία υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, το οποίο απέκτησε τις υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας. Τέλος στις 22 Σεπτεμβρίου 2015 από υπηρεσίες του τέως Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σύμφωνα με Προεδρικό Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας Προκόπη Παυλόπουλου και του πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα συγκροτήθηκε το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο υπάρχει μέχρι και σήμερα.

Οι λειτουργίες για τις οποίες είναι αρμόδιο το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι σύνθετες και προκειμένου να γίνουν υλοποιήσιμες απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό συναρμοδίων Υπουργείων και Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, αλλά και την συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

Έτσι το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ασχολείται ιδιαιτέρως με:

- την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας,
- σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία,
- ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού,
- εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών,
- προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα,
- έρευνα και διάσωση,
- προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
- ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,
- προστασία των πλοίων και των λιμένων από έκνομες ενέργειες
- άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

Επιπλέον, το υπουργείο ναυτιλίας ασχολείται και με την επόπτευση και την οργάνωση και άλλων παραγόντων της ναυτικής εκπαίδευσης, της διοίκησης, τη λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, καθώς και της πλοηγικής υπηρεσίας ενώ παράλληλα έχει το δικαίωμα να ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας. Ακόμα, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας, εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσιών συνόρων σύμφωνα με την ελληνική/κοινοτική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις. Αξίζει να σημειωθεί πως η οργάνωση του

διοικητικού ναυτιλιακού φορέα είναι παγκοσμίως η μόνη που ασχολείται αποκλειστικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ εξίσου πολύ σημαντικό γεγονός είναι πως έχει κάνει δυνατή την αντιμετώπιση των προβλημάτων καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετράωρου σχετικά με το πλοίο και τον έλληνα ναυτικό σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και αν βρίσκονται.

Όλες οι σχετικές ενέργειες βασίζονται στην εθνική, κοινοτική και διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία και στοχεύουν στην ανεμπόδιστη δραστηριοποίηση του πλοίου και την αποφυγή αναίτιων καθυστερήσεων, όπως και στην επίλυση συνηθισμένων προβλημάτων που σχετίζονται με τα πλοία και τους Έλληνες ναυτικούς, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι θα πρέπει να υπάρχουν κάποιες υπηρεσίες που θα έχουν την αρμοδιότητα τους. Έτσι το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής διαθέτει τις κεντρικές του υπηρεσίες στον Πειραιά αλλά και έχει δημιουργήσει 210 αποκεντρωμένες Υπηρεσίες σε ισάριθμα λιμάνια της χώρας και 24 προξενικά λιμεναρχεία σε ισάριθμα μεγάλα λιμάνια του κόσμου. Το Λιμενικό Σώμα και η Ελληνική Ακτοφυλακή είναι επίσης υπηρεσίες που εποπτεύονται από το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

## **2.11 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ**

Όπως αναφέρεται και παραπάνω η ναυτιλιακή βιομηχανία παίζει καθοριστικό ρόλο για να αναπτυχθούν και άλλοι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Με τη σειρά της, η υγιής οικονομία μιας χώρας μπορεί να βοηθήσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία να εξελιχθεί και να είναι ακόμα πιο ανταγωνιστική στο διεθνές σκηνικό.

Οι στόχοι που υιοθετούνται για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής είναι:

- Η επίτευξη μεγαλύτερων οικονομικών ωφελειών υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας με δεδομένη την ιδιομορφία της οικονομικής αυτής δραστηριότητας να κινείται στο διεθνή χώρο (εκτός επικράτειας) και της ευχέρειας που έχει να επωφελείται από τις παρουσιαζόμενες διεθνώς ευκαιρίες
- Η αύξηση του εμπορικού στόλου (εθνικού), τόσο για λόγους οικονομικούς όσο και εθνικού γοήτρου

### **ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ**

Το ναυπηγείο αποτελεί μονάδα - χώρο που ανήκει στο κράτος άμεσα ή έμμεσα ή σε ιδιωτική επιχείρηση με αντικείμενο τη ναυπήγηση, επισκευή, μετασκευή ή συντήρηση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος. Σύμφωνα με την Στατιστική Ταξινόμηση των Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας (ΣΤΑΚΟΔ-2003) η ναυπήγηση περιλαμβάνει πλοία κάθε είδους, δηλαδή επιβατηγά πλοία, φορτηγά, πολεμικά, αλιευτικά, πλοία γεωτρήσεων, πλωτές δεξαμενές και σκάφη αναψυχής και αθλητικά σκάφη. Οι τύποι σκαφών διαχωρίζονται με βάση τετραψήφιο κωδικό. Πιο συγκεκριμένα, στον κλάδο 3511 περιλαμβάνονται οι ναυπηγήσεις και οι επισκευές πλοίων χωρίς σκάφη αναψυχής και αθλητισμού και στον κλάδο 3512 περιλαμβάνονται οι ναυπηγήσεις και οι επισκευές σκαφών αναψυχής και αθλητισμού. Εξαιρούνται οι κατασκευές τμημάτων, μηχανών πλοίων κλπ.

Οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες ήταν αυτοί που αποφάσισαν να δημιουργήσουν ναυπηγεία ώστε να ξεπεράσουν τους ανταγωνιστές τους. Τα πρώτα ελληνικά ναυπηγεία ιδρύθηκαν στο Σκαρμαγκά το 1950 με την κατασκευή

δεξαμενόπλοιων. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές του 1970 εγκαταστάθηκαν τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, τα ναυπηγεία της Χαλκίδας και έγινε εκσυγχρονισμός του Νεώριου Σύρου (ναυπηγείο στη Σύρο). Επιπλέον, στις περιοχές του Περάματος και της Σαλαμίνας προστέθηκαν μικρομεσαίες επιχειρήσεις σχετικές με τον κλάδο. Τα ναυπηγεία στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται στις νέες κατασκευές πλοίων με επικρατέστερο τύπο του Ε/Γ-Ο/Γ (επιβατηγά-οχηματαγωγά) μικρού μεγέθους και απλής τεχνολογίας. Οι επισκευές πλοίων γίνονται στις δεξαμενές που διαθέτουν τα 4 μεγάλα ναυπηγεία ενώ στα μικρότερα ναυπηγεία, της Σαλαμίνας, του ΟΛΠ και της Θεσσαλονίκης γίνονται πολλές επισκευές σε επισκευαστικές βάσεις στην ξηρά, στις κλίνες και τα κρηπιδώματα, καθώς και εργασίες δεξαμενισμού (καθαρισμός, βάψιμο) και αφορούν συνήθως μικρότερης χωρητικότητας πλοία.

## **Η ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Ως επενδυτική στρατηγική μπορεί να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο μια επιχείρηση προγραμματίζει να κινηθεί, προκειμένου να πετύχει τους μακροχρόνιους επενδυτικούς της στόχους. Η σπουδαιότητα της επενδυτικής στρατηγικής προκύπτει κυρίως από το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει διακυμάνσεις που θέτουν σε κίνδυνο τα επενδύσεις των επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών. Οι διακυμάνσεις δημιουργούν κίνδυνο, στοιχείο που καθιστά το χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης παράγοντα καθοριστικής σημασίας. Επένδυση σε λάθος χρόνο μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια του πλοίου ή και στην έξοδο από την αγορά. Υπάρχουν δύο στρατηγικές σχετικά με την εκμετάλλευση του χρόνου. Η πρώτη αφορά το «χτύπημα της αγοράς» με βραχυχρόνιες αγορές και πωλήσεις και η δεύτερη τη μακροχρόνια πώληση μεταφορικών υπηρεσιών. Στην πρώτη περίπτωση τα κέρδη προέρχονται κυρίως από τα αγορές και πωλήσεις των πλοίων και στην δεύτερη από την εκμετάλλευση της παραγωγικής-μεταφορικής τους ικανότητας.

Η πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ήταν και είναι διαφορετική από την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας διότι:

- Ως προς την τεχνογνωσία υπήρξε καθαρά ελληνική.
- Ως προς τις σημαίες είχε μια πορεία με διακυμάνσεις.
- Ως προς τη χρηματοδότηση και την εξεύρεση φορτίων ήταν σχεδόν πάντοτε διεθνής.
- Ως προς τα πληρώματα υπήρξε κατά μεγαλύτερο ποσοστό(60%) ελληνική.
- Ως προς την ανταγωνιστικότητα υπήρξε πρώτη.
- Ως προς την ανάθεση της διοίκησης σε εταιρείες shipmanagement υπήρξε τελευταία.
- Η ταύτιση ιδιοκτησίας και management υπήρξε στο ίδιο ή τα ίδια πρόσωπα.
- Η εγκατάσταση των πολυεθνικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπήρξε και αυτή με διακυμάνσεις, αλλά και με σοβαρή παρουσία με

1031 εταιρείες το 1995 εγκατεστημένες στον Πειραιά. Επομένως στερείται το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης.

## **2.12 Η ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η ναυτιλία γενικότερα είναι μία από τις πλέον διεθνοποιημένες μορφές βιομηχανίας στον κόσμο. Είναι ο οικονομικός τομέας με τα πλαίσια στα οποία κινείται να είναι τα πιο απελευθερωμένα. Η δυνατότητα επιλογής νηολογίου είναι ένα στοιχείο που αποδεικνύει τη διεθνοποίηση της ναυτιλίας.

Μετά το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου ο κλάδος γνώρισε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη του, αποφέροντας τη δημιουργία πολλών επαγγελματών που συσχετίζονται με τον κλάδο. Η μετακίνηση των πλοίων, ο καθορισμός κατάλληλων κανόνων και προϋποθέσεων, η αντιμετώπιση κινδύνων είχαν ως αποτέλεσμα την ίδρυση πολλών οργανισμών.

Καθημερινά, τα πλοία βρίσκονται σε διαφορετικά μέρη του κόσμου με τις αποστάσεις να αυξάνονται. Η tramp ναυτιλία ή το αδρομολόγητο πλοίο όπως λέγεται στα ελληνικά είναι το χαρακτηριστικό παράδειγμα για τη διεθνοποίηση της ναυτιλίας. Ο τομέας στον οποίο δραστηριοποιείται η επιχείρηση αφορά ολόκληρο τον κόσμο και η συνολική προσφορά δεν επηρεάζεται μόνο από εκείνη. Η επιχείρηση για να παραμείνει στην αγορά οφείλει να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της επιτυγχάνοντας την μείωση του μεταφορικού κόστους. Τότε, ο ναυλωτής θα επιλέξει να μεταφέρει τα προϊόντα του ανάλογα με την καλύτερη προσφορά που θα δεχτεί.

### **ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ή (IMO στα αγγλικά International Maritime Organization) είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, του οποίου κύριο καθήκον είναι η βελτίωση της ασφάλειας και προστασίας της διεθνούς ναυτιλίας και η πρόληψη της προερχόμενης από τα πλοία ρύπανσης κα επίσης η διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας με νομικά θέματα, συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων ευθύνης και αποζημίωσης. Ιδρύθηκε στις 17 Μαρτίου 1948 και συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 1959, ενώ η έδρα του βρίσκεται στο Λονδίνο.

Τη σημερινή εποχή ο ΔΝΟ έχει 173 Κράτη Μέλη και 3 Συνδεδεμένα Μέλη. Εξήντα τέσσερις Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν υπογράψει συμφωνίες συνεργασίας με το ΔΝΟ και 79 Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) έχουν συμβουλευτικό καθεστώς.

Αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο και πέντε κύριες Επιτροπές: την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), τη Νομική Επιτροπή, την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας και την Επιτροπή Διευκόλυνσης. Υπάρχει, επίσης, ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών, που υποστηρίζουν το έργο των κύριων τεχνικών επιτροπών.

Η επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας είναι το υψηλότερο τεχνικό σώμα του οργανισμού. Σκοπός της είναι να μελετάει ότι έχει να κάνει με τις ενισχύσεις στη ναυσιπλοΐα, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των σκαφών, την επάνδρωση από άποψη ασφάλειας, τους κανόνες για την πρόληψη συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις ασφάλειας, τις υδρογραφικές πληροφορίες, τα ημερολόγια και τα αρχεία πλοήγησης, τις έρευνες ναυτικού ατυχήματος, τη διάσωση φορτίου και

ανθρώπων και οποιεσδήποτε άλλες πτυχές επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια στη θάλασσα.

Όσον αφορά τις υπόλοιπες επιτροπές, η Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ασχολείται με την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία, η Νομική Επιτροπή έχει την εξουσία να ασχολείται με οιοδήποτε νομικό θέμα εμπίπτει στο σκοπό του οργανισμού και η Επιτροπή Διευκόλυνσης ασχολείται με την εξάλειψη περιττών διατυπώσεων και γραφειοκρατίας στη διεθνή ναυτιλία και τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Αντικατέστησε παλαιότερο μηχανισμό (τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας). Ξεκίνησε τη δραστηριότητα του λίγο πριν το β' παγκόσμιο πόλεμο όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας). Μετά τη βύθιση του Τιτανικού κρίθηκε αναγκαίο να υπάρξουν κανόνες ασφαλείας για τα πλοία και τη θάλασσα. Οι πρώτοι οργανισμοί που δημιουργήθηκαν, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και περιέχει ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στην προστασία από τη ρύπανση στη θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι συγκεκριμένοι κανονισμοί μπορούν να προσαρμοστούν ή να αναβαθμιστούν ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνωμόνων, ενώ οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά πλοία οφείλουν να ακολουθήσουν αυτές τις προδιαγραφές. Το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, η σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία είναι επιπλέον τομείς, με τους οποίους ασχολείται. Η SOLAS θεωρείται ως η πιο σημαντική και ευρεία διεθνής σύμβαση στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Σκοπός της είναι να θέτει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλειά τους, προσαρμόζοντας αυτές τις προδιαγραφές στις εκάστοτε τεχνικές γνώσεις και τεχνολογικές εξελίξεις. Η Σύμβαση είναι αυτή που ορίζει το ποιες θα είναι οι προδιαγραφές διαφόρων τύπων πλοία και την έκδοση πιστοποιητικών τα οποία βεβαιώνουν ότι ένα πλοίο τηρεί τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Πολλές φορές καλύπτει την ασφάλεια του πλοίου συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού του, τα μέτρα πυρασφάλειας, τη μεταφορά των φορτίων μέχρι και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι Διεθνείς Κανονισμοί Σύγκρουσης σκοπεύουν να συμβάλλουν στην αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ πλοίων στη θάλασσα αλλά και την εξάλειψη της πιθανότητας σύγκρουσης. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι:

- Οι κίνδυνοι ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί απεικονίζονται, αναγράφονται και περιγράφονται στους ναυτικούς χάρτες και τις ναυτιλιακές εκδόσεις
- Οι κίνδυνοι που ενδέχεται να προκληθούν κατά τις συναντήσεις με άλλα πλοία που κινούνται στην ίδια περιοχή.

Τα ασφαλή σημεία για τη ναυσιπλοΐα σύμφωνα με τους κανονισμούς είναι η συνεχής επαγρύπνηση στην τήρηση φυλακής γέφυρας και μηχανοστασίου, η

έξυπνη χρήση όλων των ηλεκτρονικών οργάνων γέφυρας και μηχανοστασίου, η συνεχής χρήση Radar-arpa (θαλάσσιο ραντάρ με δυνατότητα αυτόματης αντιστοίχισης ραντάρ), οι έγκυροι και αποτελεσματικοί χειρισμοί πλοίου, ο σχεδιασμός ταξιδιού και πλήρης παρακολούθηση του passage planning (η διαδικασία για την ανάπτυξη μιας πλήρους περιγραφής του ταξιδιού ενός σκάφους από την αρχή μέχρι το τέλος) και τα συστήματα ναυσιπλοΐας που παρέχουν παρακολούθηση της παρέκκλισης από την πορεία μας όταν είμαστε κοντά στις στεριές και η υποχρεωτική τήρηση όλων των Κανόνων και Κανονισμών

Όσον αφορά τη MARPOL, με βάση την τροποποίηση του πρωτόκολλου 1978 και τα έξι παρατήματα της περιέχουν κανονισμούς σχετικά με:

- την αποφυγή ρύπανσης από πετρελαιοειδή
- τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς χημικές ουσίες χύμα
- την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή
- την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων
- την αποφυγή ρύπανσης από τα απορρίμματα των πλοίων
- την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία

Το 2004 με τη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση έρματος και ιζημάτων πλοίων 2004 υπήρξαν προσπάθειες για την αντιμετώπιση της εισαγωγής, μέσω των υδάτων των δεξαμενών έρματος (βάρους που προστίθεται σε σκάφος για να κρατήσει την ισορροπία) των πλοίων, αλλόχθονων ή ξενικών ειδών στα θαλάσσια οικοσυστήματα. Ωστόσο, τα περισσότερα κράτη μέλη δεν έχουν ανάψει το “πράσινο φως” για να μπορεί να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση.

Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και για τη σύμβαση του 2007 για την απομάκρυνση των ναυαγίων, αλλά και αυτή του Μάιου του 2009 για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων.

Με τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών (STCW), διασφαλίζεται ο πιο σημαντικός παράγοντας σε ένα πλοίο, το ανθρώπινο δυναμικό. Είναι κομβικής σημασίας ο κάθε ναυτικός, να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος προκειμένου να αποφεύγονται ατυχήματα, τα οποία η συντριπτική τους πλειοψηφία οφείλονται στο ανθρώπινο λάθος. Η STCW διασφαλίζει ότι το πλήρωμα κάθε πλοίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο, διαθέτει τις απαραίτητες ώρες ανάπαυσης διαβιεί υπό κατάλληλες συνθήκες και είναι περιορισμένα, κατά το μέτρο του δυνατού, τα περιθώρια ανθρώπινου λάθους.

Επιπλέον και διάφοροι περιφερειακοί οργανισμοί, οι οποίοι έχουν δημιουργηθεί είτε μέσω του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme) είτε ανεξάρτητα από αυτό, έχουν αναπτύξει δράση σε θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προκαλείται από πλοία, με σκοπό την ανάπτυξη από τα παράκτια κράτη συντονισμένης δράσης για την προστασία του περιβάλλοντος των κοινών τους θαλασσών.

Σε εθνικό επίπεδο, κάθε κράτος εφαρμόζει τους δικούς του νόμους, βασίζοντας τους στους διεθνείς κανονισμούς και προσαρμόζοντας τους στα δεδομένα και τις ιδιαίτερες ανάγκες τους, χωρίς παρόλα αυτά να ισχύει για όλα ανεξαιρέτως τα κράτη (για παράδειγμα οι Ηνωμένες Πολιτείες).

Από την πλευρά της, η Ελλάδα ως ναυτιλιακή δύναμη με άμεσο ενδιαφέρον για την ύπαρξη ενιαίας διεθνούς νομοθετικής ρύθμισης της ναυτιλίας, έχει

υπογράψει όλες τις βασικές συνθήκες του ΙΜΟ. Ουσιαστικά η νομοθεσία της αποτελεί μεταφορά των διεθνών κανονισμών στο εθνικό της σύστημα, στοχεύοντας στην ενιαία ρύθμιση ναυτιλιακών θεμάτων μέσω του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού. Αρμόδιο για την εκπόνηση και επίβλεψη της εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου υποστηριζόμενο από το Λιμενικό Σώμα.

### **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ**

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Σύμφωνα με τη συνθήκη της Λισαβόνας το 2000, η κοινωνική συνοχή και η ανταγωνιστικότητα παράγουν τη διαρκή ανάπτυξη. Το 2006 εκδόθηκε η λεγόμενη Πράσινη Βίβλος, (έγγραφο που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα οποία αποσκοπούν στην προώθηση του προβληματισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο επί συγκεκριμένου θέματος), στην οποία γίνεται λόγος αναγκαιότητα διατομεακής μελέτης των θαλασσιών υποθέσεων, με σκοπό την επίτευξη υψηλών αναπτυξιακών ρυθμών, υπό την προϋπόθεση της ανανέωσης των θαλασσιών φυσικών πόρων.

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική αξιοποιεί σύγχρονα αναπτυξιακά εργαλεία και στηρίζεται κατά βάση στις μεταγενέστερες φάσεις της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Το ευρωπαϊκό εγχείρημα, στα πρώτα του στάδια δεν κάνει αναφορά για το περιβάλλον και τη ναυτιλία. Για τη ναυτιλία έγινε πρώτα αναφορά από τη συνθήκη του Μάαστριχτ, μετά τη δεκαετία του 70. Ουσιαστικά, υπάρχει μια ένωση όλων των θαλάσσιων τομέων, όπως η ναυτιλία, ο τουρισμός, η αλιεία, η ενέργεια, η βιοτεχνολογία, η ασφάλεια ώστε να αποφευχθεί ο συνωστισμός χρήσεων που μπορεί να οδηγήσει σε πρακτικές «αθέμιτου ανταγωνισμού» μεταξύ των διαφορετικών τομέων.

Για την επίτευξη όλων αυτών η Πράσινη Βίβλος προτείνει μια σειρά από μέτρα, όπως: ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, η ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, γη ανάπτυξη κοινών μέσων διακυβέρνησης, η ενίσχυση της θαλάσσιας έρευνας, η συνεργασία των χωρών μελών για την διαφύλαξη των ευρωπαϊκών συνόρων, η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και η ανάπτυξης «ομίλων» θαλάσσιας οικονομίας. Εδώ να σημειώσουμε πως η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί τις ευρωπαϊκές θάλασσες ένα κοινό θαλάσσιο χώρο.

## **3. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ**

### **3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ**

Μετά τον Πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η ελληνική ναυτιλία βελτίωσε εντυπωσιακά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία, για να συρρικνωθεί σημαντικά στη συνέχεια, χωρίς όμως να χάσει το δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία. Έτσι, με κριτήριο τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία, η ελληνική ναυτιλία κατείχε στη δεκαετία του 1960 την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία (4,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1965), στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1970 (από το 1977) την τρίτη θέση (8,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1977), στο διάστημα 1984-86 την τέταρτη θέση (6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1985), στο διάστημα 1987-1989 την πέμπτη θέση (5,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1989), ενώ το 1990 περιορίσθηκε στην έβδομη θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας (4,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας).



Εδώ αξίζει να σημειώσουμε, ότι οι δύο πρώτοι εμπορικοί στόλοι του κόσμου, οι εμπορικοί στόλοι της Λιβερίας και του Παναμά, ανήκουν στην κατηγορία του «ανοικτού νηολογίου», δηλαδή δεν ανήκουν σε Λιβεριανούς ή, αντίστοιχα, Παναμέζους εφοπλιστές, αλλά σε εφοπλιστές άλλων χωρών (κυρίως σε εφοπλιστές των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων - Ελλάδας, Ιαπωνίας, ΗΠΑ, Νορβηγίας, Μ. Βρετανίας), οι οποίοι μέσω της εγγραφής στα «ανοικτά νηολόγια» επιδιώκουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας των εμπορικών πλοίων τους. Αν εξαιρεθούν, λοιπόν, τα «ανοικτά νηολόγια» («σημαίες ευκαιρίας»), η Ελλάδα αποτελούσε κατά το διάστημα 1977-1986 τη δεύτερη (μετά την Ιαπωνία), στο διάστημα 1986-89 την τρίτη (μετά την Ιαπωνία και την Ε.Σ.Σ.Δ.), ενώ το 1990 την πέμπτη (μετά την Ιαπωνία, την ΕΣΣΔ, την Νορβηγία και τις ΗΠΑ) ναυτιλιακή δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας. Όμως και η νορβηγική ναυτιλία, από 17η σε παγκόσμια σειρά το 1987 (1,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας) κατέλαβε το 1990 την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία (5,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας) απλά και μόνο γιατί το νορβηγικό κράτος θέσπισε ένα παράλληλο (δεύτερο) νηολόγιο υπό νορβηγική σημαία, το οποίο είχε τα βασικά χαρακτηριστικά του ανοικτού νηολογίου: χαμηλή φορολογία, και το σημαντικότερο κατάργηση της υποχρέωσης να ναυτολογείται ένα συγκεκριμένο ποσοστό του πληρώματος από το εγχώριο ναυτεργατικό δυναμικό. Στο «διεθνές» αυτό νορβηγικό νηολόγιο (N.I.S.) προσελκύνθηκε έτσι όχι μόνο η πλειοψηφία της χωρητικότητας των Νορβηγών εφοπλιστών που μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 είχαν επιλέξει τις παραδοσιακές σημαίες ευκαιρίας, αλλά και εφοπλιστές από άλλες χώρες (από τα 23,5 εκατομμύρια κ.ο.χ. του νορβηγικού εμπορικού στόλου τα 2 εκατ. ανήκουν σε εφοπλιστές ξένης εθνικότητας).

Το γεγονός, λοιπόν, ότι μόνο ένα μέρος των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας (όπως, αντίστοιχα, των πλοίων ιαπωνικής, αμερικανικής, νορβηγικής κ.λπ. πλοιοκτησίας) φέρει την ελληνική σημαία (αντίστοιχα, την ιαπωνική κ.λπ. σημαία) διαφοροποιεί το ζήτημα της διεθνούς θέσης και της εξάπλωσης του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου (όπως και του εφοπλιστικού κεφαλαίου κάθε άλλης χώρας) στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία (ελληνόκτητα πλοία και η αντίστοιχη χωρητικότητα τους), από το ζήτημα της διεθνούς θέσης και του μεγέθους της ελληνικής (όπως και της όποιας αντίστοιχης εθνικής) ναυτιλίας (ναυτιλία υπό την ελληνική σημαία). Για να μπορέσουμε να συγκεκριμενοποιήσουμε τη γενική αυτή καταρχήν διαπίστωση θα πρέπει να εξετάσουμε τη διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, σε ότι αφορά τις συνθήκες του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού, που ωθούν τους εφοπλιστές των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων να επιλέγουν τα ανοικτά νηολόγια για ένα μέρος (μεγαλύτερο ή μικρότερο ανάλογα με τη συγκυρία) των κεφαλαίων που έχουν επενδύσει για τις θαλάσσιες δραστηριότητές τους.

Πραγματικά, με κριτήριο όχι πλέον τη σημαία αλλά τη χώρα προέλευσης του ομίλου (της επιχείρησης) που ελέγχει το κάθε εμπορικό πλοίο, το εφοπλιστικό κεφάλαιο «ελληνικών συμφερόντων» (ελληνόκτητη ναυτιλία) είναι το δεύτερο στον κόσμο, υπολειπόμενο μόνο της ναυτιλίας ιαπωνικών συμφερόντων (55,43 εκατ. κόρους ολικής χωρητικότητας, κ.ο.χ., το 1989). Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος συγκέντρωνε το 1965 11,8%, το 1970 και το 1975 12,6%, το 1980 12,3%, το 1985 το 11,2% και το 1990 το 11,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η ραγδαία, λοιπόν, αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής ναυτιλίας που λαμβάνει χώρα στη δεκαετία του 1970 και η αντίστοιχη ραγδαία μείωση της στα μέσα της δεκαετίας του 1980, δεν οφείλονται σε αντίστοιχες αυξήσεις ή μειώσεις του εμπορικού στόλου των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά, κατά κύριο λόγο, σε μετεγγραφές των πλοίων τους από τα «ανοικτά νηολόγια» στο ελληνικό νηολόγιο, στην πρώτη περίπτωση, και από το ελληνικό νηολόγιο σε «ανοικτά νηολόγια» στη δεύτερη περίπτωση.

Από το 2000 μέχρι το 2001 παρατηρείται μια ανοδική πορεία του αριθμού των πλοίων στην συνέχεια από το 2002 μέχρι το 2005 ακολουθεί καθοδική, αυτό σημαίνει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές επιλέγουν σημαίες ευκαιρίας για την νηολόγηση του στόλου τους πέραν της ελληνικής. Από το 2005 ως και το 2009 παρατηρείται αύξηση του αριθμού των πλοίων και αυτό συμβαίνει διότι παρά την σημαντική κάμψη των ναύλων σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και την προεξόφληση της εικόνας στο μέλλον, οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων. Η μείωση που φαίνεται το 2010 οφείλεται ξανά στην επιλογή σημαίας ευκαιρίας και όχι της ελληνικής αλλά και σε λόγους απόσυρσης παλαιότερων

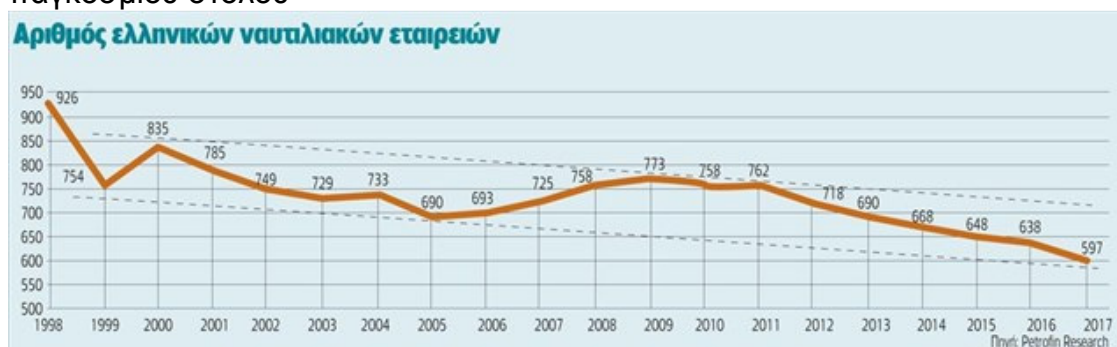
### **3.2Η ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ**

Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου το 2017 σημείωσε αύξηση 1,4%, σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη τον Αύγουστο 2016, ενώ δεν υπήρχε μεταβολή κατά την αντίστοιχη σύγκριση το 2016 προς το 2015 και πλέον αριθμεί 1.863 πλοία. Σύμφωνα επίσης με την ΕΛΣΤΑΤ, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου ανήλθε σε 44.758.986 κόρους και παρουσίασε αύξηση 0,8%, σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Αυγούστου 2016, ενώ αύξηση 0,5% είχε σημειωθεί κατά την αντίστοιχη σύγκριση το 2016 προς το 2015.

Σύμφωνα με το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως σε χωρητικότητα. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν τις εντυπωσιακές κινήσεις ως προς τις αγορές νέων πλοίων, όμως παράλληλα φαίνεται να γυρνούν την πλάτη στην ελληνική σημαία. Διακόσια εικοσιτέσσερα πλοία προστέθηκαν στον συνολικό στόλο ανεβάζοντας τον αριθμό στα 3.901 πλοία χωρητικότητας 291 εκατομμυρίων τον Μάρτιο, από 3.677 πλοία το ελληνικό νηολόγιο φαίνεται να χάνει δυνάμεις καθώς η τα πλοία υπό τη γαλανόλευκη σημαία μετρούν δέκα πλοία λιγότερα το πρώτο τρίμηνο του έτους 2014 σε σχέση με το 2013. Βασική αιτία είναι η αβεβαιότητα που έχει δημιουργηθεί για το φορολογικό καθεστώς στην Ελλάδα μετά την αιφνιδιαστική κίνηση του υπουργείου οικονομικών τον περασμένο Δεκέμβριο να αυξήσει την φορολογία των ελληνόκτητων πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Ελλάδα κατά πολύ περισσότερο απ' ότι έχουν εθελοντικά και κατόπιν διαβουλεύσεων με την κυβέρνηση οι εφοπλιστές.

Περαιτέρω διεύρυνε το μερίδιό του στον παγκόσμιο στόλο ο ελληνόκτητος, κερδίζοντας έδαφος έναντι των μεγαλύτερων ανταγωνιστών, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποίησε η ερευνητική ιστοσελίδα Petrofin Research, η οποία υπολογίζει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν έναν στόλο από 5.281 πλοία, έναντι 5.230 το 2016, με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων να αυξάνεται επίσης κατά 7% ή 25.276.695 dwt, στους 387.210.742 dwt, έναντι 361.934.047 dwt το 2016.

Ωστόσο το 2017 ο αριθμός των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών με έδρα τη χώρα μας για πρώτη φορά τα τελευταία 20 χρόνια έπεσε κάτω από το όριο των 600 εταιρειών, με τη συνολική μείωση να ανέρχεται σε 41 εταιρείες. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι υπήρξαν μερικές νεοεισερχόμενες στον κλάδο εταιρείες (11) και σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού των πλοίων και της μεταφορικής ικανότητας των σκαφών και τη χωρητικότητα, η Petrofin συμπεραίνει ότι η τάση συγκέντρωσης της αγοράς εντείνεται σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Συνεπώς, με βάση τα δύο μέρη της έρευνας της Petrofin (για τον ελληνόκτητο στόλο και τις ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες), το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι όλο και μικρότερος αριθμός ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ελέγχει όλο και μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου



Αναφορικά με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου ως τμήμα του παγκόσμιου, αυτό ανήλθε το 2017 στο 16,72% (βάση υπολογισμού οι dwt) έναντι 16,36% το 2016 και 16,05% το 2015. Αντιθέτως, ορισμένοι εκ των ανταγωνιστών του ελληνικού εφοπλισμού έχασαν το ίδιο διάστημα μερίδια αγοράς. Η Ιαπωνία, που βρίσκεται στη δεύτερη θέση της διεθνούς κατάταξης πίσω από την Ελλάδα, το 2017 είχε μερίδιο 12,12%, έναντι 12,78% τον προηγούμενο χρόνο. Η Κίνα 8,95% έναντι 8,87%, ενώ το μερίδιο του γερμανικού στόλου ως τμήμα του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε στο 6,06%, έναντι 6,65% το 2016. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2014 μέχρι και το 2017 η μέση αύξηση του ελληνόκτητου στόλου ήταν 2,76%, ενώ της Ιαπωνίας μειώθηκε με ρυθμό 3,45%, της Κίνας με ρυθμό 1,87% και της Γερμανίας με ρυθμό 7,10%. Αυτή η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου οφείλεται κατά σημαντικό λόγο στην αυξημένη ζήτηση του παγκόσμιου εμπορίου, όπου την πενταετία 2003 έως 2007 ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακή και αποδίδεται στην ανάπτυξη, κυρίως, των αναπτυσσόμενων οικονομιών, προπαντός της Κίνας και της Ινδίας που είχαν αύξηση προϊόντος το διάστημα αυτό κατά 10%-11,4% και 8,3%-9,7%, αντίστοιχα, έναντι του παγκοσμίου ΑΕΠ κατά 2,7%-4%. Επακόλουθο της αύξησης του παγκοσμίου προϊόντος είναι συνήθως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου κατά 3-5 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα. Στην παγκόσμια αγορά παρατηρούνται αυξημένοι ρυθμοί μεταβολής του όγκου των εισαγωγών-εξαγωγών της τάξεως του 5,5%-12,1% το διάστημα 2003-2007.

Εντυπωσιακή πάντως είναι και η πορεία τη μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, η οποία το 2017 βρίσκεται στα 11,85 χρόνια, έναντι 12,2 χρόνια το 2016 και 12,72 χρόνια το 2015, ενώ το 2010 η μέση ηλικία του στόλου ήταν 16,64 χρόνια και το 2005 τα 23 χρόνια. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων με έδρα ή παρουσία στην Ελλάδα μειώθηκε στις 597, έναντι 638 το 2016, 648 το 2015 και 668 το 2014. Αξίζει να σημειωθεί ότι όταν

η Petrofin ξεκίνησε τη συγκεκριμένη έρευνα, το 1998, οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν 926.

Επίσης, οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, που θεωρούνται η ραχοκοκαλιά της ελληνόκτητης ναυτιλίας, μειώθηκαν και αντιπροσωπεύουν πλέον λιγότερο από το 40%, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες που έχουν στόλο με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη του ενός εκατ. dwt είναι 75, έναντι 68 το 2016. Οι εφοπλιστές αυτοί ελέγχουν το 79,58% του ελληνόκτητου στόλου, έναντι 77,53% το 2016 και 76,7% το 2015. Επίσης, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών με στόλο άνω των 25 πλοίων αυξήθηκε και έφθασε μέσα στο 2017 τις πενήντα, έναντι σαράντα έξι το 2016, σαράντα ένα το 2015, σαράντα το 2014, ενώ το 1998 ήταν μόλις δεκαεννέα ναυτιλιακές εταιρείες.

### Το μερίδιο των δέκα μεγαλύτερων εμπορικών στόλων στον κόσμο με βάση την εθνικότητα των πλοιοκτητών

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

ΠΗΓΗ: UNCTAD, PETROFIN

Ένα ενδεικτικό της τάσης συγκέντρωσης του ελληνόκτητου στόλου είναι τα στοιχεία της Petrofin σύμφωνα με τα οποία οι εταιρείες με πάνω από είκοσι πέντε πλοία στον στόλο τους ελέγχουν το 67,07% του ελληνόκτητου στόλου με βάση υπολογισμού τους σε dwt, ενώ για παράδειγμα το 2010 ήλεγχαν μόλις το 42,27%. Επίσης, οι μεγαλύτερες εταιρείες έχουν και νεότερους σε ηλικίας στόλους. Αντιστοίχως οι εταιρείες με 1-4 πλοία στον στόλο τους αποτελούσαν το 2010 το 11,67% του ελληνόκτητου στόλου, ενώ το 2017 μόλις το 5,62%.

### 3.3 Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος, ο οποίος ακολουθεί τις μεταβολές του διεθνούς εμπορίου, αυξήθηκε την τελευταία από το 2001 έως το 2008 με εντυπωσιακούς ρυθμούς, 5,4% σε gt και 5,5% σε dwt.

Την προηγούμενη δεκαετία (1990-2000) οι αντίστοιχες αυξήσεις ήταν χαμηλότερες, 2,8% και 2,1%, ενώ την δεκαετία 1980-1990 η αύξηση ήταν

ανεπαίσθητη λόγω της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, που είχε αρχίσει από το 1974, επιδεινώθηκε μετά το 1981, και η ανάκαμψη ήλθε μετά το έτος 1989.

Ο ελληνόκτητος στόλος, αντίστοιχα, στις περιόδους αυτές παρουσίασε αυξήσεις σημαντικές, πολλές φορές μεγαλύτερες του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που αποδίδεται στην ικανότητά των Ελλήνων να προσαρμόζονται έγκαιρα στα διεθνή δεδομένα. Στις περιόδους άνθισης οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται περισσότερο στην ανανέωση του στόλου τους με νέες κατασκευές πλοίων και στις περιόδους κρίσης σε σωστές τοποθετήσεις, όπως είναι οι εξαγορές-συγχωνεύσεις εταιρειών και οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων σε συμφέρουσες τιμές.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, χάρις τη μείωση του υποχρεωτικού αριθμού απασχόλησης Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία όπως και τις φορολογικές ρυθμίσεις τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία αυξήθηκαν, κατέχοντας 5% έναντι 4,8% του παγκόσμιου στόλου μεταξύ 2001-2008. Σύμφωνα με το shipping Statistics and Market Review (SSMR) το η ελληνική σημαία βρισκόταν στην τρίτη θέση παγκοσμίως με 1.433 πλοία, άνω των 300 gt, και χωρητικότητας 54,8 εκατ. dwt, που αντιστοιχεί στο 5,4% της μεταφορικής δυνατότητας (dwt) παγκοσμίως. Αυτό όμως χωρίς να συμπεριληφθούν μικρότερα πλοία, δηλαδή μεγέθους άνω των 100 gt. Τότε τα πλοία με ελληνική σημαία βρίσκονται στην έβδομη θέση του παγκόσμιου στόλου.

#### Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημαία και κατά κατηγορία πλοίων

Κατά αύξοντες dwt σημαίας 1/2007	Έτος	Σύνολο		Πετρελαιοφόρα		Ξηρού φορτίου		Ε/Κ		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά	
		Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt
Παναμά	1995	4.177	95,66	998	38,16	805	37,46	249	6,19	1991	13,62	134	0,24
Παναμά	2007	6.015	230,51	1342	66,95	1878	120,65	682	26,74	1961	15,76	152	0,42
Λιβερίας	1995	1.525	93,73	646	58,47	441	27,48	128	3,56	273	4,03	37	0,19
Λιβερίας	2007	1.804	103,07	711	55,75	330	21,31	546	22,72	214	3,29	3	0,01
Ελλάδας	1995	1.433	52,05	375	25,93	466	22,98	35	0,77	310	2,07	247	0,30
Ελλάδας	2007	1.091	54,83	391	32,70	259	18,64	45	2,70	126	0,44	270	0,34
Χονγκ Κονγκ	1995	309	14,51	45	1,29	130	11,64	31	0,82	48	0,74	55	0,01
Χονγκ Κονγκ	2007	1.081	54,80	186	13,27	512	32,94	152	5,83	153	2,74	78	0,01
Νησιών Μάρσαλ	1995	0	0,00										
Νησιών Μάρσαλ	2007	840	53,43	400	34,767	200	12,09	154	4,98	79	1,58	7	0,02
Μπαχάμας	1995	1.000	33,95	238	19,523	131	7,33	41	0,91	502	5,84	88	0,35
Μπαχάμας	2007	1.221	52,43	302	28,554	251	14,18	77	2,35	436	6,68	155	0,68
Σγκαπούρης	1995	699	18,05	343	9,08	99	5,71	70	1,50	175	1,77	12	0,01
Σγκαπούρης	2007	1.196	49,59	656	29,48	157	12,02	215	5,55	155	2,55	13	0,00
Μάλτας	1995	979	25,31	232	10,921	280	10,47	21	0,45	402	3,41	44	0,06
Μάλτας	2007	1.235	40,10	274	14,0	432	20,96	58	1,49	440	3,60	31	0,07
Κίνας	1995	1.847	22,56	341	3,8	318	9,95	83	1,65	966	6,94	139	0,17
Κίνας	2007	2.364	33,44	610	7,9	399	15,20	158	3,86	1.018	6,31	179	0,20
Κύπρου	1995	1.522	38,34	153	9,1	548	21,44	80	1,25	706	6,49	35	0,10
Κύπρου	2007	883	30,24	122	6,2	325	17,58	151	3,94	254	2,39	31	0,12
Αγγλίας	1995	427	6,85	132	3,9	20	0,86	36	1,33	141	0,52	98	0,23
Αγγλίας	2007	862	26,03	285	11,9	58	5,35	170	6,67	240	1,76	109	0,30
Νορβηγίας	1995	1.147	31,99	311	19,8	156	8,48	6	0,11	436	3,39	238	0,18
Νορβηγίας	2007	979	23,01	315	14,7	62	4,67	5	0,20	337	3,30	260	0,15
Κορέας	1995	668	9,96	191	1,1	144	6,58	52	1,33	248	0,97	33	0,02
Κορέας	2007	1.008	15,45	346	2,4	191	10,21	82	1,43	311	1,32	78	0,06
Ιαπωνίας	1995	3.635	30,46	1.357	13,4	472	12,41	43	1,29	1.339	2,82	424	0,59
Ιαπωνίας	2007	2.557	14,05	884	6,7	390	4,59	16	0,44	934	1,89	333	0,46
Παγκόσμιο σύνολο	1995	36.250	681,80	8692	292,8	5581	245,79	1590	38,85	17176	100,02	3211	4,34
Παγκόσμιο σύνολο	2007	42.872	1009,52	10824	411,3	6887	363,65	3881	128,17	17185	100,32	4095	6,06

#### Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημαία (φθίνουσα σειρά, χιλ. gt 2007)

(Πλοία 100 gt και άνω)

Χώρες	2007			2000			1995		
	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία
Παναμάς	7.605	168.166	19	6.184	114.382	16	5.777	71.922	17
Λιβερία	2.171	76.573	12	1.557	51.451	12	1.666	59.801	12
Μπαχάμες	1.430	43.739	15	1.295	31.445	16	1.176	23.603	15
Σγκαπούρη	2.257	36.252	10	1.728	21.491	11	1.344	13.611	12
Νησιά Μάρσαλ	1.099	35.964	10	302	9.745	15	95	3.099	13
Χονγκ-Κονγκ	1.242	35.816	12	560	10.242	12			
Ελλάδα	1.478	35.704	22	1.529	26.402	24	1.863	29.435	23
Μάλτα	1.421	27.754	16	1.505	2.817	19	1.164	17.678	20
Κίνα	3.799	24.919	23	3.319	16.499	20	2.948	16.943	17
Κύπρος	985	18.954	14	1.475	23.206	16	1.674	24.653	16
Νορβηγία*	2.088	18.156	21	2.349	22.604	23	1.515	2.648	27
Ην. Βασίλειο*	1.637	13.444	20	1.448	5.532	21	1.454	4.413	20
Κορέα	2.946	13.102	25	2.502	6.200	22	2.246	6.972	19
Ιταλία	1.564	12.972	22	1.457	9.085	22	1.397	6.699	21
Γερμανία	885	12.934	21	994	6.552	18	1.146	5.626	19
Ιαπωνία	6.519	12.788	15	8.012	15.257	12	9.438	19.913	10
ΗΠΑ*	6.486	11.411	26	5.792	11.111	24	5.292	12.761	22
Παγκόσμιος στόλος	97.504	774.937	22	87.546	558.054	20	82.890	490.662	18

Το υπό ελληνική σημαία πλοίο, μη διαθέτοντας εθνικό μεταφορικό έργο, δραστηριοποιείται στις μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών (cross trader), κυρίως στις μεταφορές της ελεύθερης ναυτιλίας (tramp shipping) και όχι στις προγραμματισμένες διαδρομές (liner shipping). Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν επιδράσει και στη δομή του στόλου, όπως αναφέρθηκε και για τον ελληνόκτητο στόλο, που αποτελείται κυρίως από πλοία μεταφοράς χύμα ξηρού φορτίου (bulk carriers) και ακολουθούν τα πετρελαιοφόρα, επιβατηγά, γενικού φορτίου κλπ.

Όσον αφορά την ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου, για τα πλοία άνω των 300 gt, έχει βελτιωθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια, από 19,9 ετών το 2006 στα 19,2 έτη το 2007. Καταμετρώντας τα ανά τύπο τα μεγαλύτερης ηλικίας παραμένουν τα επιβατηγά (19,2 ετών) και τα γενικού φορτίου (22,9 ετών), ενώ ο στόλος έχει ανανεωθεί στα πετρελαιοφόρα και στα χύμα φορτίου, με αντίστοιχη μέση ηλικία 16,2 και 12,4 έτη κατά έτος το 2008. Τα μικρότερα πλοία, άνω των 100 gt, ανεβάζουν τη μέση ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου στα ίδια επίπεδα με τον παγκόσμιο στόλο, που ανερχόταν στα 22 έτη το 2007 έναντι είκοσι τεσσάρων ετών που ήταν το 2007. Αυτή η μείωση της ηλικίας συνέβη λόγω της ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου και της προσέλκυσης νεότερων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Να αναφερθεί ότι η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου μείωσε τη μέση ηλικία του από τα δεκαοχτώ έτη (2003) στα δεκαέξι έτη (2007), δηλαδή κάτω του μέσου παγκόσμιου που ήταν είκοσι δύο και είκοσι ενός ετών, αντίστοιχα.

Οι περισσότερες δραστηριότητες των ελληνόκτητων πλοίων διεξάγονται στο εξωτερικό και πολλές από αυτές δεν προέρχονται από την Ελλάδα. Επομένως, η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο είναι πολύ σημαντική για τα άμεσα και έμμεσα οφέλη της ελληνικής οικονομίας. Η προστιθέμενη αξία τους στο ΑΕΠ της χώρας λόγω δραστηριότητας πολλών επιχειρήσεων και επαγγελματιών όπως των ναυλωτών, πρακτόρων ή διαμεταφορέων, εφοδιαστών, ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, των ασφαλίσεων, των

τραπεζών κλπ., όπως αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια της ναυτιλιακής υποδομής.

### Μέση ηλικία των πλοίων κατά σημαία και τύπο πλοίων

Χώρα	Πετρελαιο-φορά	Ξηρού φορτίου	Ε/Κ	Γενικού φορτίου	Επιβατηγά	2008	2007	2006	2002	1995	1986	1981
1. Ελλάδα	16,2	12,4	13,2	22,9	19,2	19,2	19,6	19,9	22,1	18,8	12,3	13,0
2. Ιαπωνία	12,5	15,0	12,4	14,0	12,9	12,9	13,1	12,1	11,2	9,4	8,3	7,5
3. Γερμανία	11,2	23,5	7,3	28,9	13,3	13,3	13,6	13,1	12,9	9,5		
4. Κίνα	21,8	22,4	14,3	21,3	23,4	23,4	23,8	23,6	22,7	18,5	12,9	13,1
5. Νορβηγία	16,4	33,8		23,5	24,4	24,4	24,9	20,3	23,7	14,7	9,2	7,5
6. Κορέα	20,6	17,7	13,6	15,8	19,5	19,5	19,9	19,7	19,5	15,4		
7. ΗΠΑ	28,8	27,2	18,0	21,8	26,4	26,4	27,0	28,8	25,8	22,0	13,8	15,0
8. Χονγκ-Κονγκ	9,7	10,3	9,4	20,5	11,1	11,1	11,3					
9. Ην. Βασίλειο	14,4	10,3	6,5	16,6	12,9	12,9	13,1	13,7	15,4	15,6	11,0	8,4
10. Δανία	12,6		9,8	8,8	12,1	12,1	19,9	18,1	14,1	15,3		
Σημείες ανοικτού ημερολογίου 1/7/2007												
Παναμάς	14,9	13,9	12,5	21,7	29,2		16,9	16,7	15,4	12,4	10,1	12,5
Λιβερία	12,4	14,9	7,3	17,1	35,3		11,8	11,8	12,5	13,6	10,4	8,5
Μπαχάμας	8,9	14,4	10,5	18,2	17,7		14,4	14,7	16,6	16,2		
Νησιά Μάρσαλ	8,6	10,6	8,3	14,8	17,5		9,7	10,0	17,2	15,4		
Μάλτα	12,3	17,2	16,6	18,3	25,1		16,7	17,2	16,4	19,4		
Κύπρος	8,2	15,7	8	18,9	26,8		14,4	14,7	17,1	14,6	14,1	18,5
Αντίγκουα & Μπαρμπέντος	12,8	15	7,7	12,5			11,0	11,4	12,1	11,7		
Αγ. Βικέντιος	26	26,1	22,2	26,8	29,3		26,6	25,9	23,3	20,2		
Βερμούδες	7,4	14,7	18,7	16,3	11,8		12,5	13,0	16,0	15,1		
Ν. Καϊμάν	10,5	17,4		20,7	23,0		15,2	16,9	14,5			
ΕΕ	13,0	14,5	10,3	19,3	23,8		26,1					
Παγκόσμιος στόλος	17,9	15,1	10,3	21,9	21,8			19,1	18,8		11,4	10,1

### 3.4 ΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Σύμφωνα με την γερμανική DieWelt η αξία του ελληνικού στόλου το 2017 στα 100 δισεκατομμύρια δολάρια αποτιμάται, με την χώρα να κατατάσσεται πρώτη στην κατάταξη της παγκόσμιας ναυτιλίας, παρά την κρίση που βιώνει η οικονομία και η κοινωνία για οκτώ και πλέον χρόνια.

Πρόσφατα στοιχεία πλοίων της Vesselsvalue, αναφέρουν πως η Ελλάδα παρά την οικονομική κρίση, με στόλο αξίας 100 δισεκατομμυρίων δολαρίων, είναι η υπ'αριθμόν ένα χώρα στην παγκόσμια κατάταξη των εμπορικών στολών – ακολουθούμενη από την Ιαπωνία και την Κίνα. Στην κατάταξη ακολουθούν οι ΗΠΑ, η Σιγκαπούρη, η Νορβηγία και η Γερμανία.

Οι Έλληνες κινούν τα νήματα στο μεγαλύτερο κομμάτι της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας. Έστω και αν ονόματα ναυτιλιακών εταιρειών, όπως Thenamaris, Dynacon Tankers, GasLog Ltd δεν είναι γνωστά στο ευρύτερο κοινό, αλλά μόνο στους ειδικούς περί τα ναυτιλιακά Έλληνες εφοπλιστές καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο όσο κανένα άλλο έθνος. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και σύμφωνα με υπολογισμούς της λονδρέζικης εταιρείας VesselsValue, η αξία των πλοίων τους, ανέρχεται αυτή την στιγμή σε 100 δις δολάρια (το 2016 ήταν 90 δις δολάρια).

Αυτή την εποχή οι Έλληνες αγοράζουν πλοία συστηματικά, διότι τα χρησιμοποιούμενα εμπορικά πλοία είναι πολύ φθηνά εδώ και χρόνια και συχνά τα βρίσκουν στην Γερμανία. Από τις αρχές του 2014 έως τον Ιούνιο του 2016 οι Έλληνες αγόρασαν από γερμανικές εφοπλιστικές εταιρείες 52 μεγάλα φορτηγά πλοία αξίας 527 εκατομμυρίων δολαρίων από την Ελλάδα στην Γερμανία.

Αν και η Ελλάδα περνά οικονομική κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχασαν ποτέ την ηγετική τους θέση στις διεθνείς αγορές τα τελευταία χρόνια. Το αντίθετο, βελτιώνουν ακόμα περισσότερο την θέση τους, αφού κανείς άλλος δεν κάνει τόσες παραγγελίες σε ναυπηγεία όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας. Υπάρχουν παραγγελίες για 172 τάνκερ και 140 για φορτηγά πλοία. Σύμφωνα με την λονδρέζικη Vessels Value έχουν γίνει συνολικά 404 παραγγελίες ύψους 21 δις δολαρίων από τον Μάιο του 2016. Έτσι, οι Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο διατηρούν την πρώτη τους θέση παγκοσμίως, αλλά διευρύνουν και την απόσταση που τους χωρίζει από την Ιαπωνία, την Κίνα, την Γερμανία και την Σιγκαπούρη, που ακολουθούν στην δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και πέμπτη θέση αντίστοιχα.

Ο γερμανικός εμπορικός στόλος ο οποίος διαθέτει τα περισσότερα εμπορευματοκιβωτιοφόρα έχει αυτή την στιγμή αξία 42 δις ευρώ και συνεπώς λιγότερη από την μισή των Ελλήνων ανταγωνιστών.

Τα ελληνικά λιμάνια βλέπουν σπάνια τα πλοία τους. Οι περισσότερες μεταφορές γίνονται από χώρες της Μέσης Ανατολής προς την Αμερική, από λατινική Αμερική προς την Ασία ή από την Ασία προς την Αυστραλία και την Ευρώπη και μάλιστα με τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου. Μάλιστα το πλοίο «Maran Gas Agamemnon» που κατασκευάζεται στην νότια Κορέα έχει αξία 200 εκατομμυρίων ευρώ δολάρια, βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και ανήκει στην εταιρεία Marantrankers με έδρα την Αθήνα. Εντούτοις οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά δεν υπόκεινται σε υψηλή φορολόγηση. Αλλά για να γίνει και η σύγκριση: ιδιαίτερα χαμηλή είναι και η φορολόγηση των πλοιοκτητών και στην Γερμανία.

### **3.5ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ**

Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρότι για τους περισσότερους αναλυτές αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία επενδυτών, καθώς οι οικονομικές τους δραστηριότητες αλλά και η οικονομική βάση τους είναι στο εξωτερικό, επένδυσαν σημαντικά κεφάλαια στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα της ελληνικής οικονομίας, ωθώντας ουσιαστικά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Για να λάβει μια απόφαση ο εφοπλιστής-όπως και οποιοδήποτε επενδυτής-απαιτεί πολιτική και οικονομική σταθερότητα στη χώρα στην οποία πρόκειται να επενδύσει. Απαιτείται οπωσδήποτε η ναυτιλιακή πολιτική που θα ακολουθείται να είναι ανεξάρτητη από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, ώστε να μην επηρεάζονται οι δραστηριότητες τους από τις ενδεχόμενες εναλλαγές των κυβερνήσεων.

Στον δευτερογενή τομέα της οικονομίας επένδυσαν σε όλους σχεδόν τους κλάδους, ενώ στον τριτογενή επένδυσαν κυρίως σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, τουρισμό, κατασκευαστικές, κτηματικές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις. Σε όλη την διάρκεια των δεκαετιών του '70 και του '80 ,όταν ο



Πειραιάς αναβαθμίστηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, οι εφοπλιστές είτε δημιούργησαν δικές τους κατασκευαστικές εταιρείες για να κτίσουν κτήρια και να στεγάσουν τα καινούργια γραφεία τους είτε αγόρασαν ήδη υπάρχοντα κτήρια για τον ίδιο λόγο. Μετά την δημιουργία ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά, αρκετοί εφοπλιστές επεκτάθηκαν σε ναυτιλιακές δραστηριότητες, ενώ αρκετοί επένδυσαν σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και σε χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Τα τελευταία 15 χρόνια πολλοί εφοπλιστές επέλεξαν για επενδύσεις τα μέσα μαζικής επικοινωνίας (εφημερίδες, ραδιοφωνικοί και τηλεοπτικοί σταθμοί) και τον αθλητισμό μέσω κυρίως ποδοσφαιρικών ομάδων.

Τέλος, αυξανόμενο είναι το ενδιαφέρον των εφοπλιστικών οίκων για επενδύσεις στον χώρο της πληροφορικής και γενικά της νέας τεχνολογίας, μέσω, κυρίως, της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο εταιρειών του κλάδου.

Μέσα από ενδελεχείς μελέτες, μπορούν να απομονωθούν οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται διεθνώς και με γνώμονα το ιδιαίτερο από κάθε άποψη ελληνικό περιβάλλον να τροποποιηθούν με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου προς τόνωση της ναυτικής επιχειρηματικότητας και της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας στη χώρα.

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες προσελκύουν κεφάλαια από το εξωτερικό. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με ένα νέο εξωστρεφή πρότυπο βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και να συνεχιστούν οι ευκαιρίες με σκοπό την ανάπτυξη όχι μόνο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αλλά και της ίδιας της χώρας.

### **3.6 ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Σημαντική μείωση κατά εξήντα δύο ποντοπόρα πλοία είχε το 2016, ο υπό ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων, χωρητικότητας άνω των 1000 κόρων. Συγκεκριμένα από τα 4.085 πλοία, που αριθμούσε τη 1η Μαρτίου, ο ελληνόκτητος στόλος των ποντοπόρων πλοίων, μόλις τα 747 (ποσοστό 18%) έφεραν την ελληνική σημαία.

Σύμφωνα με έρευνες, ο ελληνόκτητος στόλος, μειώθηκε κατά 7 πλοία και πλέον αριθμεί 4.085 πλοία, χωρητικότητας άνω των 1.000 κόρων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 196 πλοία, που βρίσκονται υπό ναυπήγηση. Από το σύνολο των ελληνόκτητων πλοίων τα περισσότερα, και συγκεκριμένα 791, φέρουν την σημαία των νήσων Μάρσαλ και μέσα σε ένα χρόνο αυξήθηκαν κατά εβδομήντα τέσσερα τα ελληνόκτητα πλοία που επιλέγουν την συγκεκριμένη σημαία. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε λίγο αλλά παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να είναι 2,8 χρόνια κάτω από την μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου.

### **3.7 ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ**

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει «παραδοσιακά» στην κορυφή του κόσμου. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση 2014-2015 της Ελληνικής Ένωσης Εφοπλιστών, το 2014 ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και ελάχιστα μειώθηκε σε αριθμό πλοίων. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 gt) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574

gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.885 πλοία (άνω των 1.000 gt) με 284,77 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt).

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2014, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 157 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,06% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 68 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 19,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 57 δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 22% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 172 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,44% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 46 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 12,11% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 2 άλλα πλοία.

Όπως δήλωσε στη HuffPostGreece ο Γεώργιος Γράτσος, πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, μεταξύ 2014-2015, ο ελληνικός στόλος παρουσίασε, μετά τις ΗΠΑ, τον δεύτερο υψηλότερο ρυθμό αύξησης, της τάξης του 9,2%, σε χωρητικότητα ενώ ο αριθμός πλοίων αυξήθηκε κατά 6,6%. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας τού υπό ελληνικό έλεγχο στόλου είναι 11,5 έτη έναντι 13,9 τού διεθνούς, στόλου, ενώ ο μ.ο. μεγέθους ήταν 72.466 τού Ελληνικού έναντι παγκοσμίου μ.ο. 40.301. Όσον αφορά στα ποσοστά που «κατέχει» η Ελλάδα στην παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL Bremen, την 1η Ιανουαρίου 2015, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούσε, βάσει χωρητικότητας, το 18,6 του παγκόσμιου στόλου. Αναλυτικότερα, κατά κατηγορία πλοίων, τα ποσοστά είχαν ως εξής:

1. Oil tankers (δεξαμενόπλοια): 26,6%
2. Bulkers (φορτηγά χύδην φορτίου): 20,9%
3. Liquefied Gas carriers (φορτηγά υγροποιημένου αερίου): 10,4%
5. Container vessels (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων): 9,26%
6. General cargo (γενικού φορτίου): 3,6%
7. Passenger vessels (επιβατηγά): 3,1%
8. Chemical & Product carriers (φορτηγά χημικών προϊόντων): 1, %

### **3.8 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ**

Όπως ήδη έχει αναφερθεί και παραπάνω οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν το 15,96% της παγκόσμιας χωρητικότητας και ακολουθούν η Ιαπωνία με 15,73% και η Κίνα με 8,96%. Πάνω από το 40% των πλοίων είναι νηολογημένα στον Παναμά, τη Λιβερία και τις Νήσους Μάρσαλ. Η Νότιος Κορέα και η Κίνα αντιπροσωπεύουν περίπου το 70% της ναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ πάνω από το 90% των διαλυτηρίων βρίσκονται στην Ινδία, το Μπαγκλαντές, την Κίνα και το Πακιστάν. Η διαχείριση του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διεξάγεται σε μεγάλο βαθμό από τη Δανία και την Ελβετία, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Σκανδιναβικές χώρες αποτελούν τους

κύριους παρόχους χρηματοπιστωτικών και άλλων υπηρεσιών. Το Χονγκ Κονγκ, η Ολλανδία, η Σιγκαπούρη και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% των οργανισμών εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, ένα σημαντικό ποσοστό των πληρωμάτων προέρχονται σήμερα από τις Φιλιππίνες και την Ινδονησία

Τον Ιανουάριο του 2010 καταγράφηκαν 102.194 εμπορικά πλοία με χωρητικότητα 1.276.137.000 dwt. Την πλειοψηφία είχαν τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου με χωρητικότητα 450.000.000 dwt, ποσοστό 35,8% και ρυθμό ανάπτυξης 9,1%. Στη δεύτερη θέση βρίσκονται τα δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα 450.053.000 dwt, ποσοστό 35,3% και ρυθμό ανάπτυξης 7,6%. Σημαντική άνοδο είχαν και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 4,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος το 2009 φτάνοντας τα 169.119 dwt, αντιστοιχώντας στο 8,5% του παγκόσμιου στόλου. Αντίθετα υπήρξε μια μικρή μείωση για το πλοία μεταφοράς άνθρακα κατά 0,6%. Ιστορικό υψηλό είχαν τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου από το 2008 και μετά, περίπου 12% ξεπερνώντας τα σαράντα εκατομμύρια dwt.

#### Μέγεθος του παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου 2009/2010 (μέτρηση σε χιλιάδες)

Principal types	2009	2010	Percentage change 2010/2009
<b>Oil tankers</b>	418 266	450 053	7.6
	35.1	35.3	0.2
<b>Bulk carriers</b>	418 356	456 623	9.1
	35.1	35.8	0.7
<b>General cargo ships</b>	108 881	108 232	-0.6
	9.1	8.5	-0.7
<b>Container ships</b>	161 919	169 158	4.5
	13.6	13.3	-0.3
<b>Other types of ships</b>	84 895	92 072	8.5
	7.1	7.2	0.1
<b>Liquefied gas carriers</b>	36 341	40 664	11.9
	3.0	3.2	0.1
<b>Chemical tankers</b>	8 141	7 354	-9.7
	0.7	0.6	-0.1
<b>Offshore supply</b>	22 567	24 673	9.3
	1.9	1.9	0.0
<b>Ferries and passenger ships</b>	6 083	6 152	1.1
	0.5	0.5	0.0
<b>Other/ n.a.</b>	11 762	13 229	12.5
	1.0	1.0	0.1
<b>World total</b>	1 192 317	1 276 137	7.0
	100.0	100.0	

Όσον αφορά την ηλικία του παγκόσμιου στόλου, ο μέσος όρος μειώθηκε λόγω της κατασκευής νέων πλοίων με μεγαλύτερη χωρητικότητα, ενώ πολλά από τα παλιά πλοία κατεδαφίστηκαν. Πιο συγκεκριμένα, η μέση ηλικία ανά νεκρό βάρος τόνου μειώθηκε (σε σύγκριση με τη μέση ηλικία ανά πλοίο), καθώς τα πλοία που παραδόθηκαν πρόσφατα είναι μεγαλύτερα από τα περισσότερα από αυτά του υπάρχοντος στόλου (έξι φορές μεγαλύτερα από εκείνα που είχαν κατασκευαστεί από τη δεκαετία του 1990).

Τα μικρότερα σε ηλικία πλοία είναι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας 10,6 ετών. Ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου με 16,6 χρόνια, τα πετρελαιοφόρα 17 ετών, τα φορτηγά πλοία 24,6 ετών και τα υπόλοιπα 25,3 ετών.

Συνήθως τα πλοία που κατεδαφίζονται είναι ηλικίας μεταξύ τριάντα και τριάντα πέντε ετών. Τα πλοία που είναι κάτω των 18 ετών σπάνια γκρεμίζονται, και καθώς τα πλοία παίρνουν παλαιότερα, ενώ όσα έχουν

απομείνει για σαράντα ή περισσότερα χρόνια είναι και πάλι πιο πιθανό να παραμείνουν σε λειτουργία.

## **4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της εθνικής μας οικονομίας. Η επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας δεν συμβάλλει μόνο εντός συνόρων αλλά και εκτός. Η αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου με τη μαζική και οικονομική μεταφορά όλων των ειδών εμπορευμάτων (πρώτων υλών, ημι-επεξεργασμένων και τελικών προϊόντων) σε μεγάλες ποσότητες, η διεθνοποίηση των αγορών και η επέκτασή τους, δίνει στη ναυτιλία μια διάσταση παγκοσμίου επιπέδου. Σύμφωνα με τον οικονομολόγο Άνταμ Σμιθ στο βιβλίο του «Ο πλούτος των εθνών» οι χώρες ευημερούν χάρις στη λειτουργία των ελεύθερων αγορών. Το κλασσικό παράδειγμα που χαρακτηρίζει την ελεύθερη αγορά είναι η διεθνής ναυτιλία. Σύμφωνα με όσα είχε γράψει μέσω της μεταφοράς ύδατος ανοίγεται μια πιο εκτεταμένη αγορά σε κάθε είδους βιομηχανία. Επί της ακτής της θάλασσας όλες οι βιομηχανίες κάθε είδους αρχίζουν να βελτιώνονται. Η ναυτιλία αποτελεί την ιδιωτική επιχείρηση που αναλαμβάνει την ανάληψη κινδύνων. Λειτουργεί καλύτερα όταν της επιτρέπεται να εργάζεται με τους δικούς της όρους και βοηθάει στην ενίσχυση των εθνικών οικονομιών. Πολλοί θεωρούν ότι ο ναυτιλιακός κλάδος ωφελεί μόνο τον κύκλο των εφοπλιστών και πως δεν εμπλέκεται ολόκληρη η χώρα με τη ναυτιλία. Αυτός ο ισχυρισμός φυσικά και είναι λανθασμένος. Η ελληνική ναυτιλία δεν αποτελείται μόνο από τους εφοπλιστές και τα πλοία αλλά και από ανθρώπους που τα διαχειρίζονται στη στεριά και στη θάλασσα. Στη στεριά υπάρχουν οι ναυπηγοί που κατασκευάζουν και δημιουργούν πλοία και οι διοικητές των εμπορικών στόλων που συμβάλλουν στην κατασκευή, στις τεχνολογίες, στους σχεδιασμούς, στη θάλασσα όλο το ναυτικό εργατικό δυναμικό που δουλεύει στα πλοία και συμβάλλει στις θαλάσσιες μεταφορές. Περίπου 250.000 άνθρωποι λαμβάνουν εισόδημα μέσω της ναυτιλίας και τα επαγγέλματα που διαμορφώνονται γύρω από αυτήν. Χάρις σε εκείνους, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει και άμεση και έμμεση συμβολή στη χώρα μας με περισσότερα από 13 δισεκατομμύρια ευρώ. Για την χώρα μας είναι γεγονός ότι από την στιγμή που έπαψε το διακύβευμα της να είναι αν θα παραμείνει η όχι στην ζώνη του ευρώ το διακύβευμα πλέον είναι ποιοι θα είναι οι μοχλοί ανάπτυξης μέσα από τους οποίους θα μπορέσουμε πραγματικά να δούμε την ελληνική οικονομία να μετασχηματίζεται και να αξιοποιεί τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας είναι αναμφισβήτητα η θάλασσα. Η ιστορία άλλωστε της Ελλάδας ήταν πάντα δεμένη με την θάλασσα, την ναυτιλία και την εμπορική κίνηση των λιμανιών της. Για αυτό η ελληνική κυβέρνηση σήμερα δίνει τεράστια σημασία στην αξιοποίηση αυτών των συγκριτικών μας πλεονεκτημάτων, που έχουν να κάνουν τόσο με την

ισχυροποίηση της ναυτιλίας μας όσο και με την αξιοποίηση των λιμένων μας υποδομών. Στο εγχώριο επίπεδο η στρατηγική μας είναι να συνδέσουμε την ναυτιλία με την ελληνική οικονομία και να δώσουμε κίνητρα για να επενδυθούν περισσότερα ναυτιλιακά κεφάλαια στην χώρα.

Στη χώρα μας αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα των εξαγωγών καθώς έχουμε φτάσει στο σημείο να έχουμε περισσότερες εισαγωγές από εξαγωγές με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί εμπορικό έλλειμμα. Η εθνική μας ναυτιλία είναι ένας κλάδος που επιδιώκει να ισορροπήσει την κατάσταση. Παρόλο που οι μεταφορές εμπορευμάτων διεξάγονται εκτός συνόρων, σε διεθνή ύδατα και λιμάνια μακριά από τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με τον Κανονισμό Αρ. 2223/96 του Συμβουλίου της Ευρώπης, που θεσπίζει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικονομικών Λογαριασμών(ΕΣΟΛ 1995), η μεταφορά αγαθών από μεταφορέα μόνιμο κάτοικο για λογαριασμό μη μόνιμων κατοίκων, καθώς και μεταφορά εξαχθέντων και εισαχθέντων αγαθών, έξω από την επικράτεια μιας χώρας περιλαμβάνεται στους εθνικούς λογαριασμούς της χώρας όπου είναι μόνιμος κάτοικος ο μεταφορέας και θεωρείται εξαγωγή υπηρεσιών.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο.
- Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας η κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα
- Συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα.
- Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών.
- Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας, όπως παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ασφάλιση, ναυλώσεις, εταιρείες τεχνικού ελέγχου

Το μεγάλο επίτευγμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι πως βρίσκεται στην πρώτη θέση στον κόσμο συναγωνιζόμενη περίπου άλλα διακόσια κράτη. Ουσιαστικά, το «πεδίο δράσης» της εξελίσσεται σε ένα άκρως διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον και σε μια άκρως εξειδικευμένη και τεχνολογικά προηγμένη αγορά, προσαρμοσμένη σε διαφορετικά νομικά καθεστώτα και σε πολύπλοκες συνθήκες, και όχι τόσο στο ελεγχόμενο και συγχρόνως παρεμβατικό περιβάλλον της πατρίδας μας. Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε τη συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της χώρας μας σε μεγέθη όπως η απασχόληση, η παραγωγικότητα, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής εταιρείας είναι ότι παράγει εκτός Ελλάδας, το δε ναυτιλιακό κεφάλαιο είναι ενέσιμο κεφάλαιο από το εξωτερικό. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό» που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς. Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές των πλοίων. Σημαντική είναι επίσης η

συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία και στην διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Το 30% της καθαρής ναυτιλιακής προστιθέμενης αξίας παράγεται από τα πλοία, το δε 70% στην ξηρά. Τα ελληνικά πλοία απασχολούν περίπου 18.500 Έλληνες ναυτικούς που αντιπροσωπεύουν το 1.5% περίπου του συνολικού εργατικού δυναμικού και εξασφαλίζουν οικονομικούς πόρους σε μια μεγάλη μερίδα του ελληνικού πληθυσμού. Η λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας έχει σαν αποτέλεσμα την παράλληλη ζήτηση σημαντικού αριθμού παρεπόμενων σε αυτήν ναυτιλιακών υπηρεσιών όπως τροφοδοσίες, χρηματοδοτήσεις, ναυπηγήσεις κ.α.

#### **Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

Μιλώντας για την ελληνική εμπορική ναυτιλία ακόμα και οι μεγαλύτεροι πόλεμοι της δεν θα μπορέσουν ποτέ να αμφισβητήσουν πως είναι ίσως ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού της ισοζυγίου. Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα τα επίπεδα είναι ιδιαίτερα περίπλοκος. Η ναυτιλία είναι από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της ναυτιλίας μαζί με τις πολιτικές αλλαγές οδηγεί τις εξελίξεις. Από το 1776 η ναυτιλία είχε θεωρηθεί από τον Άνταμ Σμιθ ως καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Θεωρείται μια φτηνή πηγή μεταφοράς, η οποία θα μπορούσε να ενοποιήσει τις αγορές. Αποτελεσματικά, βοήθησε στην μετάβαση από την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείται από ξεχωριστές κοινότητες σε μια ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα, στην οποία η ναυτιλία απαιτεί συνεχές αλλαγές. Υποστηρίζεται έντονα ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Είναι σε όλους γνωστό ότι η ελληνική σημαία και τα ελληνικά συμφέροντα κατέχουν μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με της μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε Τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τον Ρυθμό αυξήσεως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική ναυτιλία χωρίς βέβαια να αποκλείονται και οι αιτίες που επηρεάζουν την ναυτιλιακή κρίση είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός κτλ. Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά της παγκόσμιας θαλάσσιες μεταφορές της οποίες συμμετέχει η ελληνική και γενικότερα η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.

#### **4.1 Η ΣΕΙΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ**

Σύμφωνα με τις μελέτες του Boston Consulting Group (BCG) και του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2013), η ελληνική ναυτιλία προσφέρει παραπάνω από 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ),

παρέχοντας απασχόληση σε σχεδόν διακόσιες χιλιάδες άτομα και καλύπτοντας παράλληλα άνω του 30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, κατέχοντας μάλιστα την πρώτη θέση στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Το ποσοστό του ΑΕΠ της χώρας μας ως προς το παγκόσμιο είναι 0,4%. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Το ποσό που συνεισφέρεται από το ναυτιλιακό κλάδο προς την εθνική οικονομία ανέρχεται στα 13,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Η άμεση συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται στα περίπου 7,6 δισ. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του ελληνικού ΑΕΠ. Από αυτά τα κέρδη η ποντοπόρος ναυτιλία έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά, καθώς τα 6,5 δισεκατομμύρια δολάρια προσφέρονται από εκείνη. Η έμμεση συνεισφορά μέσω των υποστηρικτικών υπηρεσιών της ναυτιλίας αντιστοιχεί σε 2,3 δισ. ευρώ ενώ 3,4 δισ. ευρώ είναι τα υπολογιζόμενα επαγωγικά οφέλη. Το ποσοστό απασχόλησης του ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται πως αντιστοιχεί στο 3,5 % της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα.

Πέρα από τη ναυτιλία, οι εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια σε βασικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας όπως η Ενέργεια, οι Μεταφορές, οι Κατασκευές, η Τραπεζική, ο Τουρισμός, η Τεχνολογία και το Λιανεμπόριο, τομείς, με άλλα λόγια οι οποίοι κατέχουν σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ στη χώρα μας και με πολλές θέσεις απασχόλησης, δείχνοντας πως με τα κέρδη που πηγάζουν δίνεται η δυνατότητα για νέες επενδύσεις. Όπου παρέχουν βοήθεια στην ανάπτυξη της χώρας. Επίσης, δίνεται σημαντική υποστήριξη και σε κοινωνικούς τομείς, όπως ο πολιτισμός, η εκπαίδευση, η υγεία και η κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων. Τέτοια είναι τα ιδρύματα Ευγενίδου, Λασκαρίδη, Λεμού, Λάτση, Νιάρχου, Πατέρα, Τσάκου, Ωνάση κ.λπ. Ο επικεφαλής της αντιπροσωπίας της πολυεθνικής συμβουλευτικής εταιρείας Boston Consulting Group (BCG) στην Ελλάδα, Βασίλης Αντωνιάδης, είχε δηλώσει σε πρόσφατη συνέντευξη του πως τα αποτελέσματα της έρευνας που είχε διεξάγει η εν λόγω εταιρεία αποδεικνύουν ότι η ναυτιλία, έχοντας ήδη σημαντική συμβολή στο ελληνικό ΑΕΠ, μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης, εν μέσω της μεγάλης οικονομικής κρίσης, υποστηρίζοντας την ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις, τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε πολλούς άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως και στο παρελθόν.

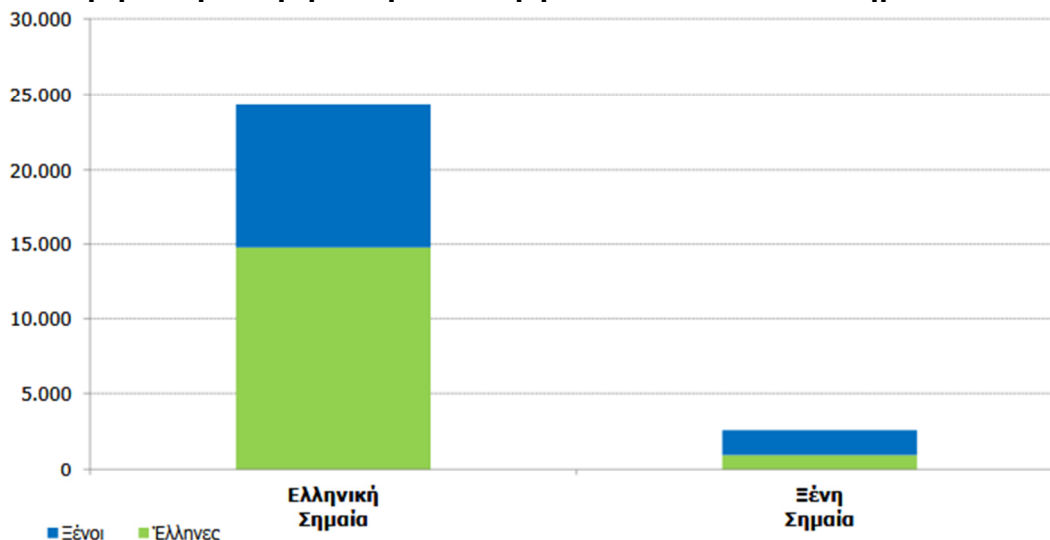
#### **4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Στο κομμάτι της απασχόλησης παρουσιάζονται αρκετές ιδιαιτερότητες. Αυτό συμβαίνει εξ αιτίας της διαφορετικής προέλευσης σημαίας νηολόγησης των πλοίων του στόλου, τη μη ύπαρξη κάποιου οργανωμένου συστήματος για συλλογή δεδομένων και η δυσκολία να προσδιοριστεί με ακρίβεια η ιδιοκτησία δεν επιτρέπουν να υπάρχουν αξιόπιστα δεδομένα.

Προκειμένου, να προσδιοριστεί όσο καλύτερα γίνεται η απασχόληση, χρησιμοποιούνται στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ. Η Ελληνική Στατιστική Αρχή υπολογίζει όλα τα πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας που έχουν συνάψει συμφωνία με το NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο). Ουσιαστικά τα περισσότερα πλοία που έχουν μη ελληνική σημαία δεν υπολογίζονται καθώς ελάχιστα από αυτά είναι καταχωρημένα στο NAT. Εδώ αξίζει να σημειώσουμε πως πολλά

πλοία, τα οποία δεν είναι καταγεγραμμένα στο NAT, αν και με ξένη σημαία διαχειρίζονται από ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία. Τα πλοία όπου είναι καταχωρημένα στο NAT είτε με ελληνική, είτε με ξένη σημαία είναι 26.893, με το 31,3% και 31,7% να αντιστοιχεί στα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια αντίστοιχα. Το υπόλοιπο 35,7% ανήκει στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία.

#### Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών κατά σημαία πλοίου



Για να γίνει κατανοητή ακόμα περισσότερο η συνεισφορά του κλάδου στην ελληνική οικονομία υπήρξαν θεωρητικές προσπάθειες της εκτίμησης από έμπειρα στελέχη του κλάδου, αν και συνήθως χρησιμοποιούνται τα πιο πρόσφατα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία που σχετίζονται με την απασχόληση. Τα δημοσιευμένα στοιχεία περιλαμβάνουν τους εργαζομένους ανεξάρτητα από τη χώρα καταγωγής τους, και κατά περίπτωση τους ναυτικούς και τους απασχολούμενους στις ναυτιλιακές εταιρίες διαχείρισης.

Μένοντας επιφυλακτικοί, σχετικά με την αξιοπιστία των στοιχείων για τον κλάδο, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat (Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία), περισσότερες από 34.000 θέσεις εργασίας περιλαμβάνονταν στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών, κατέχοντας την εικοστή πρώτη θέση ανάμεσα στους πενήντα εννιά οικονομικούς κλάδους που διαθέτει η χώρα.

Όπως προκύπτει από τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) σε πλοία που ανήκουν στην ελληνόκτητη ναυτιλία ανεξαρτήτου σημαίας αγγίζει τους δέκα επτά χιλιάδες. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι είναι ενθαρρυντικό νέο για τους Έλληνες ναυτικούς, καθώς στα πλοία υπό ξένη σημαία απασχολούνται συνολικά 35.600 άτομα, με τα περισσότερους να μην ανήκουν στο ελληνικό ναυτικό εργατικό δυναμικό, τη στιγμή που τα συγκεκριμένα πλοία αποτελούν την πλειοψηφία του στόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Την δεδομένη χρονική στιγμή, ο αριθμός τους ανέρχεται σε 3.560, με το μερίδιό τους να μην ξεπερνά το 10%. Σε κάθε ποντοπόρο πλοίο ξένης σημαίας απασχολούνται κατά μέσο όρο 20 άτομα, εκ των οποίων οι 18 είναι ξένης υπηκοότητας. Η συνολική απασχόληση των ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνά κατά πολύ τις εξήντα χιλιάδες θέσεις εργασίας. Παραμένει άγνωστο ποιο μέρος από αυτή την απασχόληση αντιστοιχεί σε δραστηριότητα που προκύπτει από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία με βάση το (ΕΣΟΛ) Ευρωπαϊκό Σύστημα Ολοκληρωμένων Οικονομικών Λογαριασμών του 1995 πρέπει να καταγράφεται ως μέρος του εγχώριου εργατικού δυναμικού.



Με βάση εκτιμώμενη υπηρεσία της τάξης των 7 μηνών ανά έτος που είναι η ελάχιστη συμβατική για τα ξηρού φορτία πλοία ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών σχεδόν διπλασιάζεται ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα. Συνολικά, εάν προστεθούν όλοι οι καταγεγραμμένοι ενεργοί ναυτικοί της ΕΛΣΤΑΤ με ελληνική υπηκοότητα (14.779) αλλά και όσοι δεν έχουν συμπεριληφθεί στη δειγματοληψία λόγω ότι τους είχε δοθεί πεντάμηνη ανάπαυση (10.556 άτομα) το ενεργό ναυτικό δυναμικό της ελληνόκτητης ναυτιλίας ξεπερνά τα 31.438 άτομα.

Στα ελληνικά διαχείρισης πλοία(ανεξαρτήτως σημαίας), κατά την περίοδο του έτους 2008, απασχολήθηκαν 15.721 Έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία. Στα πλοία ελληνικής σημαίας το ποσοστό που κατέχουν οι Έλληνες ναυτικοί αντιστοιχεί στο 61%, σε αντίθεση με τα πλοία με ξένη σημαία όπου το ποσοστό αγγίζει το 36%. Παρόλα αυτά οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να έχουν εμπιστοσύνη στους εξειδικευμένους Έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Το 98% είναι το ποσοστό που κατέχουν οι Έλληνες πλοίαρχοι στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ενώ το ποσοστό γίνεται ολοένα και χαμηλότερο όσο μικραίνουν οι βαθμίδες ειδικότητας.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ηλικιακή κατανομή στο ελληνικό και στο ξένο πλήρωμα. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχουν υψηλά ποσοστά στις προσλήψεις νεαρών Ελλήνων ναυτικών καθώς στις ηλικίες 20-39 υπολογίζονται 7000 Έλληνες ναυτικοί. Αντίθετα, πολύ περισσότερες είναι οι προσλήψεις σε ναυτικούς με μεγαλύτερη ηλικία και συνεπώς περισσότερη εμπειρία. Στις ηλικίες από 40-49 έχουν καταγραφεί 5.114 ναυτικοί και 3.109 άνω των πενήντα ετών. Η περιορισμένη συμμετοχή των νέων δεν μπορεί να αυξήσει τις θέσεις των αξιωματικών και του εξειδικευμένου προσωπικού στο μέλλον, σημαντικό πρόβλημα για τη ναυτιλία καθώς θα μειωθούν ακόμα περισσότερο οι θέσεις του εγχώριου εργατικού δυναμικού. Το αντίθετο συμβαίνει στην πλευρά των ξένων ναυτικών. Τα δύο τρίτα των απασχολούμενων ανήκει στο ηλικιακό φάσμα των 20-39 (συνολικά 7.608), τη στιγμή που μόλις 712 άτομα είναι από σαράντα ετών και πάνω.

Το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία ήταν μεγάλο αφού με βάση το ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά.

Όσον αφορά την έμμεση και την άμεση απασχόληση, η πρώτη αφορά αριθμό των ατόμων που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη δυνητική ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Το υπόδειγμα εισροών/εκροών καταγράφει πως η έμμεση απασχόληση ενισχύεται κατά 251 χιλιάδες άτομα, με την επίδραση των περισσότερων εισοδημάτων στην αγορά, λόγω των περισσότερων θέσεων εργασίας, να εκτιμάται πως θα δημιουργήσει επιπλέον 225 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Συνολικά, η απασχόληση στην ενισχυμένη ναυτιλία και το ναυτιλιακό πλέγμα και στους κλάδους, οι οποίοι έχουν άμεση εμπλοκή θα ξεπερνάει τις 552 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συνεισφορά της έμμεσης απασχόλησης σε οικονομικούς κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία. Στην κορυφή των οικονομικών κλάδων δεσπόζουν οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, όπως διακίνηση φορτίων και δραστηριότητες που ασχολούνται με πλωτές μεταφορές, διαθέτοντας περίπου 162 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Τη δεύτερη θέση κατέχει ο κλάδος των δραστηριοτήτων ενοικίασης

και εκμίσθωσης με είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας, την τρίτη θέση η παροχή συμβουλευτικών και νομικών υπηρεσιών με δεκατέσσερις χιλιάδες θέσεις ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως των αγροτικών προϊόντων και των χερσαίων μεταφορών-μεταφορών μέσω αγωγών. Αξίζει να αναφερθεί πως ο κλάδος των προϊόντων πετρελαίου παρότι συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία της ναυτιλίας βρίσκεται πιο χαμηλά (συγκεκριμένα στη δωδέκατη θέση) με δύο χιλιάδες τριακόσιες θέσεις εργασίας πιθανότατα με συνθήκες βέλτιστης παραγωγικότητας. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στον τραπεζικό κλάδο που η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται να επηρεάσει την έμμεση απασχόληση σε μικρό βαθμό, με την αιτία να είναι πως η χρηματοδότηση του ναυτιλιακού κλάδου κυρίως από τράπεζες του εξωτερικού και όχι τόσο του εσωτερικού.

Στο κομμάτι της έμμεσης απασχόλησης με ιδιωτική κατανάλωση παρουσιάζεται μια διαφορετική κατάσταση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως οι περισσότερες έμμεσες θέσεις εργασίας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, δημιουργούν περισσότερο εισόδημα το οποίο δαπανάται σε ζήτηση βασικών προϊόντων με αποτέλεσμα να ευνοούνται κλάδοι που δεν συσχετίζονται άμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας αλλά με κλάδους εξυπηρέτησης αναγκών της καθημερινότητας, όπως τα αγροτικά είδη διατροφής ή τα είδη ένδυσης. Αυτό αποδεικνύεται με την κατάληψη της πρώτης θέση ανάμεσα στους οικονομικούς κλάδους που επηρεάζονται από τη ναυτιλία χωρίς την ιδιωτική κατανάλωση από τον κλάδο των αγροτικών προϊόντων με ενίσχυση κατά 51 χιλιάδες θέσεις, με τον κλάδο των ξενοδοχείων να ακολουθεί με 33,1 χιλιάδες θέσεις και το λιανικό εμπόριο με 23 χιλιάδες θέσεις.

Όσον αφορά την άμεση απασχόληση στον κλάδο, συγκρίνοντας τη δυνητική συμβολή με την καταγεγραμμένη, παρατηρείται πως η άμεση απασχόληση ενισχύεται κατά 41.200 θέσεις εργασίας. Οι θέσεις εργασίας στο σύνολο της οικονομίας ανέρχεται περίπου σε 360 χιλιάδες άτομα. Από το τέταρτο τρίμηνο του 2011 ο αριθμός των ανέργων στην Ελλάδα ανήλθε στο 1.025.877 άτομα και συνυπολογίζοντας πως οι επιπλέον θέσεις εργασίας καλύπτονται από άτομα που προσμετρούνται στους απασχολούμενους της χώρας, υπάρχει η δυνατότητα οι άνεργοι να μειωθούν κατά τριακόσια εξήντα χιλιάδες άτομα που αντιστοιχεί στο 36,1% της ανεργίας. Οι νέοι εργαζόμενοι στον τομέα της ναυτιλίας δεν είναι υποχρεωτικό να έχουν καταρτισμό υψηλότερης εκπαίδευσης από ΤΕΙ, οπότε επιπλέον θέσεις στον κλάδο μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των νέων κάτω των 29 χρονών σε μια ηλικία όπου το τέταρτο τρίμηνο του 2011 η ανεργία ανήλθε σε 39,5%, τη στιγμή που άτομα της ίδιας ηλικίας με πτυχίο Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης, η ανεργία να ανέρχεται σε 23,1%.

#### **4.3 ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ**

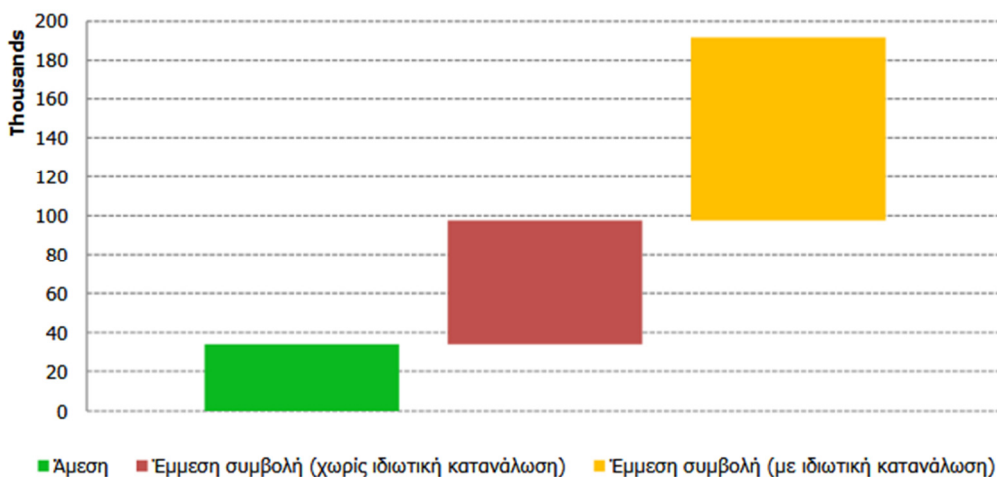
Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η απασχόληση στο ναυτιλιακό κλάδο αγγίζει τα 192.000 άτομα παρόλα που η καταγραφή του IOBE δεν είναι πλήρως αξιόπιστη. Περίπου 30.000 απασχολούμενοι έχουν άμεση συμβολή και οι υπόλοιποι 160.000 απασχολούμενοι έμμεση συμβολή. Οι κλάδοι, οι οποίοι έχουν έμμεση συμβολή στην απασχόληση και χωρίς ιδιωτικοί κατανάλωση καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας, που περιέχει προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη.

Η ναυτιλία έχει σημαντική έμμεση επίδραση στην απασχόληση σε κλάδους όπως οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες (26,6 χιλιάδες θέσεις εργασίας), οι συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες (10,4 χιλιάδες θέσεις εργασίας), το λιανικό εμπόριο (5000 χιλιάδες), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλιάδες) οι τράπεζες (1,1 χιλιάδες) και οι χερσαίες μεταφορές (1,2 χιλιάδες) και η λιανική πώληση καυσίμων (1,1 χιλιάδες). Ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι αρκετά πιο χαμηλός από τα επίπεδα της ναυτιλίας, όσον αφορά τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία. Για να δημιουργηθεί ένα ευρώ προστιθέμενης αξίας απαιτούνται περισσότερα άτομα στους υποστηρικτικούς κλάδους σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Υπολογίζεται επιπλέον, και η επίδραση του εισοδήματος στην ανάγκη που πλέον υπάρχει για να καλυφθεί η ζήτηση της ναυτιλίας. Με αυτό τον τρόπο η απασχόληση αυξάνεται περισσότερο χάρις στη συνεισφορά της ναυτιλίας. Μέσω της έμμεσης επίδρασης της ναυτιλίας, η γεωργία έχει αναπτύξει 17.000 θέσεις εργασίας, το χονδρικό εμπόριο 13.500, το λιανικό εμπόριο 11.700, για να ακολουθήσουν άλλες υπηρεσίες όπως οι υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης με 4.700 θέσεις, οι υπηρεσίες εκπαίδευσης με 4.500, οι δημόσιες υπηρεσίες με 4.100 κ.α.

Είναι ιδιαίτερα σημαντική η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ενίσχυση του ιδιωτικού εισοδήματος. Η συνολική επίδραση του κλάδου στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων εκτιμάται σε 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ, το 45,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

Η επίδραση και στο εισόδημα από εργασία καθίσταται υψηλής σημασίας αφού η ναυτιλία αναμένεται να δημιουργήσει υψηλή ζήτηση. Το δυνητικό συνολικό εισόδημα από εργασία ξεπερνά τα 9,9 δισεκατομμύρια ευρώ, το 35,1% οφείλεται στις αμοιβές των ναυτικών, με το υπόλοιπο ποσοστό να αφορά έμμεσες επιδράσεις. Σύμφωνα με το υπόδειγμα του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών οι κλάδοι των οποίων το εισόδημα ευνοείται εμμέσως (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση), είναι εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση. Κλάδοι, οι οποίοι εξυπηρετούν τη ναυτιλιακή ζήτηση είναι οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, η ενοικίαση μηχανολογικού εξοπλισμού, οι συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες χονδρικό εμπόριο, τράπεζες κ.α. όσον αφορά την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος τέτοιοι κλάδοι είναι τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι τράπεζες, το χονδρικό εμπόριο εκτός αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, τα τρόφιμα και τα ποτά, οι υπηρεσίες εκπαίδευσης κ.α.

**Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση**



Οι αμοιβές του ναυτεργατικού δυναμικού καθορίζονται με συλλογικές συμβάσεις μετά από ελεύθερες διαπραγματεύσεις εργοδοτών (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) και εργαζομένων (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και σχετικά επαγγελματικά σωματεία).

Κατά την περίοδο 1998-2008, έπειτα από αποπληθωρισμό με το ΔΤΚ (Δείκτες Τιμών Καταναλωτή) αυξήθηκαν κατά 365 ευρώ, δηλαδή κατά 17,4%. Συνολικά, οι αυξήσεις των αμοιβών στους αξιωματικούς καταστρώματος και στους αξιωματικούς μηχανοστασίου ανήλθαν στο 17,6%. Η αύξησή τους στην αναφερόμενη δεκαετία ήταν 9,7% και 5,6% την περίοδο 1998-2002.

Όσον αφορά τις αμοιβές των χαμηλότερων στρωμάτων της εμπορικής ναυτιλίας αυξήθηκαν κατά 17,8%. Πιο συγκεκριμένα, οι αποπληθωρισμένες αποδοχές του ναύτη παρουσίασαν αύξηση κατά 150 ευρώ από το 1998 (847,4 ευρώ) έως το 2008 (997,8 ευρώ). Τη δεκαετία 1998-2008 υπήρξε άνοδος της τάξεως του 9,9% και του 5,6% την τετραετία 1998-2002. Σε όλους αυτούς τους υπολογισμούς συμπεριλαμβάνονται τα πάγια επιδόματα σύμφωνα με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις (βασικός μισθός, επίδομα Κυριακής, διορθωτικό επίδομα και επίδομα κατώτερου πληρώματος) και υπολογίστηκαν σαράντα ώρες υπερωριακή απασχόληση, καθώς κρίνονται αναγκαία από τη στιγμή που σημαντικό μέρος των αποδοχών των ναυτικών προέρχεται από επιδόματα και υπερωριακή εργασία.

Ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας για την αύξηση εισοδημάτων είναι η εφαρμογή σχεδίων επιδομάτων από πολλούς Έλληνες εφοπλιστές επιβραβεύοντας έτσι την εργασιακή τους αφοσίωση και τις πολυετείς συμβάσεις εργασίας. Όλο αυτό συνεπάγεται και αύξηση του ναυτεργατικού κόστους χωρίς πάντως να επηρεάζει ιδιαίτερα το συνολικό κόστος των ναυτιλιακών μεταφορών.

Συγκρίνοντας το μισθό των ναυτεργατών με τους δημόσιους και ιδιωτικούς υπαλλήλους για τη δεκαετία 1998-2008 παρατηρούμε ότι σε πραγματικούς όρους υπήρξε αύξηση των εισοδημάτων (17,8% για τους ναυτικούς, 20,9% για τους ιδιωτικούς υπαλλήλους). Σε σχέση με την οριακή αύξηση του πραγματικού εισοδήματος των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα, το εισόδημα των ναυτικών βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση τόσο σε επίπεδο μεταβολών όσο και επίπεδο μηνιαίου μισθού (704,6 ευρώ έναντι 997,8 ευρώ, αντίστοιχα). Από την άλλη όμως οι μεταβολές του πραγματικού εισοδήματος των ναυτικών φαίνεται να υπολείπεται των μεταβολών του πραγματικού εισοδήματος των ιδιωτικών υπαλλήλων κατά 3,1% (17,8% έναντι 20,1%, αντίστοιχα).

Συμπεραίνοντας το εισόδημα των ναυτών (σε σταθερές τιμές) και κατ' επέκταση των εργαζομένων στην εμπορική ναυτιλία αυξήθηκε ως προς την αγοραστική του δύναμη κατά 17,8% περίπου, ενώ οι εργαζόμενοι του ιδιωτικού τομέα εμφανίζουν αύξηση του καθαρού εισοδήματος σε αντίθεση με τους εργαζόμενους του δημόσιου τομέα που η αύξηση του εισοδήματος είναι οριακή.

#### Αμοιβές πληρωμάτων ελληνικών πλοίων άνω των 4.500 dtw, 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Μεταβολή περιόδου
<b>Αξωματικοί καταστρώματος</b>												
Πλοίαρχος	2093,4	2111,1	2149,0	2182,8	2211,7	2243,0	2279,5	2301,5	2327,9	2380,0	2458,0	17,4
Υποπλοίαρχος	1098,9	1118,9	1128,1	1145,8	1161,0	1177,4	1197,3	1209,3	1226,0	1251,4	1292,6	17,6
Ανθυποπλοίαρχος	957,1	974,5	982,6	998,0	1011,2	1025,6	1043,0	1053,6	1068,3	1090,5	1126,5	17,7
<b>Αξωματικοί μηχανοστασίου</b>												
Μηχανικός Α'	2066,8	2104,3	2121,6	2155,0	2183,5	2214,5	2250,5	2272,2	2302,3	2349,7	2426,8	17,4
Μηχανικός Β'	1098,9	1118,9	1128,1	1145,8	1161,0	1177,4	1197,3	1209,3	1226,0	1251,4	1292,6	17,6
Μηχανικός Γ'	957,1	974,5	982,6	998,0	1011,2	1025,6	1043,0	1053,6	1068,3	1090,5	1126,5	17,7
<b>Κατώτερο πλήρωμα</b>												
Ναύτης	847,4	862,8	869,9	883,6	895,2	907,9	923,6	933,1	946,3	966,0	997,8	17,8
Λιπαντής	899,6	916,0	923,5	938,1	950,5	964,0	980,5	990,5	1004,4	1025,3	1059,1	17,7

#### Συγκριτικός πίνακας μηνιαίων αμοιβών ναυτών, υπαλλήλων δημοσίου και ιδιωτικών υπαλλήλων (Σε ευρώ, 1998-2008)

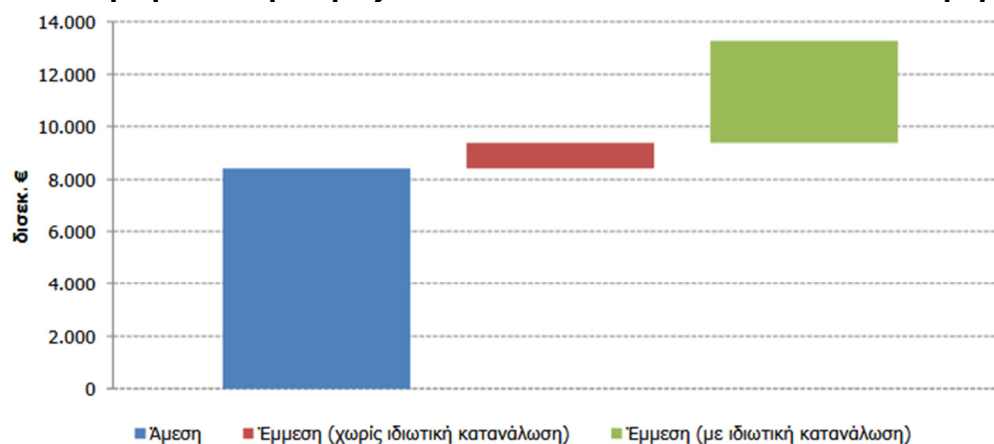
	Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (2005=100)	Μηνιαίο εισόδημα ναυτών (*)	Ετήσια μεταβολή εισοδήματος ναυτών (%)	Εισόδημα δημοσίων υπαλλήλων (**)	Ετήσια μεταβολή εισοδήματος δημοσίων υπαλλήλων (%)	Μηνιαίο εισόδημα ιδιωτικών υπαλλήλων (**)	Ετήσια μεταβολή ιδιωτικών υπαλλήλων (%)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1998	79,9	847,4		693,9		532,0	
1999	82,0	862,8	1,82	690,4	-0,51	532,9	0,16
2000	84,6	869,9	0,82	683,2	-1,05	541,3	1,58
2001	87,5	883,6	1,57	685,7	0,37	540,9	-0,07
2002	90,7	895,2	1,32	678,2	-1,09	540,6	-0,06
2003	93,9	907,9	1,42	692,0	2,03	542,5	0,36
2004	96,6	923,6	1,72	700,0	1,15	567,6	4,64
2005	100,0	933,1	1,03	697,0	-0,42	578,4	1,89
2006	103,2	946,3	1,41	692,9	-0,59	632,6	9,37
2007	106,2	966,0	2,08	694,1	0,18	619,6	-2,05
2008 <sup>+</sup>	109,1	997,8	3,30	704,6	1,51	643,1	3,80
1998/2008			17,8		0,96		20,9

#### 4.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Η άμεση συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας κατέχει σημαντικό κομμάτι του κλάδου. Με βάση το ΕΣΟΛ 1995 η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών». Σύμφωνα με στοιχεία που προήλθαν από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat το 2009 η αξία παραγωγής ανήλθε σε περίπου 13,9 δισεκατομμύρια ευρώ. Από

αυτό το ποσό, τα 5,4 δισεκατομμύρια ευρώ αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία 8,4 δισεκατομμύρια ευρώ, από την οποία τα 5,5 δισεκατομμύρια αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, τα 2,2 δισεκατομμύρια σε αποσβέσεις, τα 679 εκατομμύρια σε μισθούς, τα 53 εκατομμύρια σε εργοδοτικές συνεισφορές και τα 25 εκατομμύρια σε φόρους επί της παραγωγής.

### Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών



Με βάση την προστιθέμενη αξία οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν καταταχτεί στην ένατη θέση των κλάδων με οικονομική δραστηριότητα στη χώρα μας. Την πρώτη θέση την καταλαμβάνει η προστιθέμενη αξία που παράγεται στις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία, λόγω των καθαρών εσόδων της ενοικίασης ακινήτων, και στη συνέχεια ακολουθούν το χονδρικό εμπόριο, η δημόσια διοίκηση και άμυνα και ο κλάδος ξενοδοχείων και εστιατορίων.

Στο κομμάτι του δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος με πάνω από 3 εκατομμύρια ευρώ ανά απασχολούμενο, όπως προκύπτει από στοιχεία των πινάκων εισροών-εκροών της Eurostat και της απασχόλησης από την ΕΛΣΤΑΤ. Η παραγωγικότητα του κλάδου είναι πολύ υψηλή και κάτι παραπάνω από διπλάσια από αυτή των εναέριων μεταφορών καθώς και της παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και φυσικού αερίου, που βρίσκονται στην Τρίτη και την τέταρτη θέση αντίστοιχα, όντας και πολύ υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο μέσο όρο. Αξίζει να σημειωθεί, πως και εδώ η ακίνητη περιουσία καταλαμβάνει την πρώτη θέση χάρις στα έσοδα που προέρχονται από την ενοικίαση. Άξιο αναφοράς είναι η υποεκτίμηση των απασχολούμενων στην ελληνόκτητη ναυτιλία υπό ξένη σημαία, που διαχειρίζεται από γραφεία εντός της Ελλάδας, έχει ως αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση του δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο.

Στο κομμάτι των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές -εισαγωγές, πρόκειται ουσιαστικά για το σύνολο της αξίας των υπηρεσιών μεταφοράς στο εξωτερικό, με άλλα λόγια το ναυτιλιακό συνάλλαγμα) σύμφωνα με τα στοιχεία των πινάκων εισροών-εκροών της Eurostat, οι θαλάσσιες μεταφορές βρίσκονται στην κορυφή με 12,7 δισεκατομμύρια ευρώ, από τους συνολικά επτά κλάδους με θετικό ισοζύγιο. Πίσω με αξιοσημείωτη διαφορά βρίσκονται οι εναέριες μεταφορές και οι υδατοκαλλιέργειες, ενώ δεν συμπεριλαμβάνεται ο κλάδος του

τουρισμού, σημαντικού κλάδου για την εθνική μας οικονομία, εξ αιτίας της έλλειψης ολοκληρωμένων στοιχείων.

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα 13,2 δισεκατομμύρια ευρώ, με το 29,3% (περί των 3,9 δισεκατομμυρίων ευρώ) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση, που δεν περιέχει ιδιωτική κατανάλωση είναι χαμηλότερη του 7,2% (αντιστοιχεί στα 950 εκατομμύρια ευρώ), που έχει να κάνει με την υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και συνεπώς από τη χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την ελληνική οικονομία.

Όσοι κλάδοι εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας έχουν τη μεγαλύτερη επίδραση χωρίς τη χρησιμοποίηση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων ενισχύεται κατά 636 εκατομμύρια ευρώ χάρις στην τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, με άλλα λόγια το 39% της προστιθέμενης αξίας του κλάδου. Στη συνέχεια ακολουθούν οι συμβουλευτικοί και νομικοί κλάδοι με 179 εκατομμύρια ευρώ και ποσοστό 3,4% και στην Τρίτη θέση βρίσκονται οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία με 165 εκατομμύρια ευρώ και ποσοστό 0,7%.

Κατά τη διάρκεια των υπολογισμών προστίθενται και οι επιδράσεις από την ιδιωτική κατανάλωση, όπως μισθοί και αποζημιώσεις, οι κλάδοι που αποκτούν πλεονεκτήματα είναι όσοι έχουν να κάνουν με τα βασικά προϊόντα και με υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά, για παράδειγμα η αγορά και η ενοικίαση κατοικιών, δηλαδή δραστηριότητες, οι οποίες έχουν να κάνουν με την ακίνητη περιουσία, αλλά και άλλοι τομείς, όπως τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το χονδρικό εμπόριο, το λιανικό εμπόριο κ.α.

Οι εκτιμώμενες αναλώσεις που αφορούν στην κάλυψη της ζήτησης της διευρυμένης πλέον ποντοπόρου ναυτιλίας υπολογίζονται σε 29 δισεκατομμυρίων ευρώ των οποίων το 43,3% καλύπτεται από την εγχώρια αγορά. Υπολογίζουμε τη φορολόγηση στο 8,9% (φορολογικό συντελεστή που εμφανίζεται στις κλαδικές αναλώσεις στους ελληνικούς πίνακες εισροών/εκροών) η ενδιάμεση κατανάλωση του κλάδου εκτιμήθηκε σε 31,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Η ενδιάμεση κατανάλωση του κλάδου αφαιρείται από την αξία παραγωγής (που αντιστοιχεί σε 40,1 δισεκατομμύρια ευρώ), βρίσκουμε πως η δυννητική άμεση προστιθέμενη αξία εκτιμάται σε 8,6 δισεκατομμύρια ευρώ που αντιστοιχεί στο 3,9% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας για το 2011 (τη χρονολογία που εντοπίσαμε τα υπάρχουσα στοιχεία).

Κάνοντας χρήση το υπόδειγμα εισροών/εκροών και συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας ξεπερνάει τα 25,9 δισεκατομμύρια ευρώ, όπου το 30,9% οφείλεται στην έμμεση επίδραση ενώ το 36% σε επιδράσεις οφειλόμενες στην αύξηση εισοδημάτων των νοικοκυριών.

Όσον αφορά την απασχόληση οι κλάδοι που δέχονται τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση είναι εκείνοι που βρίσκονται σε άμεση συνεργασία με τη ναυτιλία. Τέτοιοι κλάδοι είναι οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες με προστιθέμενη αξία 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ, η ενοικίαση μηχανικού εξοπλισμού με 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ κ.α. Τη μόνη εξαίρεση αποτελεί ο κλάδος δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία που λόγω των

ευνοϊκών φορολογικών ρυθμίσεων αποτελεί πόλο επενδύσεων για τους έλληνες εφοπλιστές.

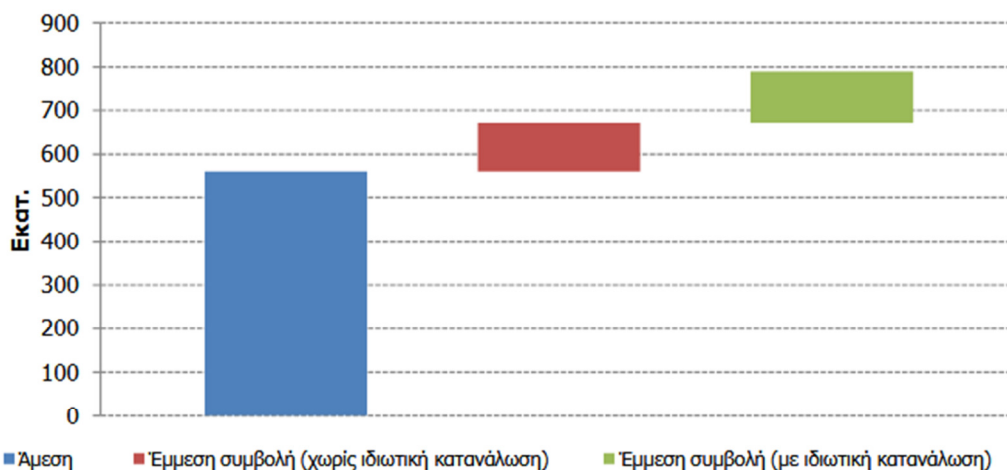
Η έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία στον κλάδο της οικονομίας είναι ιδιαίτερα έντονη με βάση την οπτική γωνία όπου συνυπάρχουν το εισόδημα των νοικοκυριών, η συσχέτιση της δραστηριότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας με αγορές διαρκών αλλά και λοιπών καταναλωτικών αγαθών

#### 4.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία που προέρχονται από τους πίνακες εισροών-εκροών οι συνολικοί φόροι στα προϊόντα των αναλώσεων ανήλθαν στα 546 εκατομμύρια ευρώ, στα οποία προστίθενται ακόμα 14 εκατομμύρια ευρώ τα οποία προέρχονται από το tonnage tax (φόρος τονάζ) των ελληνόκτητων πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα.

Υπολογίζοντας το σύνολο της άμεσης συμβολής από τα φορολογικά έσοδα της χώρας μας αγγίζει τα πεντακόσια εξήντα εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα ανέρχεται στα 231 εκατομμύρια ευρώ και προσθέτοντας την ιδιωτική κατανάλωση αυξάνεται κατά 121 εκατομμύρια ευρώ. Ταξινομώντας τα όλα μαζί η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται σε 790 εκατομμύρια ευρώ.

#### Συμβολή στα φορολογικά έσοδα



Αναλύοντας το φορολογικό σύστημα που διέπει στη ναυτιλία όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε άλλα φορολογικά κράτη με αξιόπιστη ναυτιλιακή παρουσία, το καθεστώς φορολόγησης επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax). Υπάρχουν δύο μορφές tonnage tax, το Ελληνικό και το Ολλανδικό που διαφέρουν στις απαιτήσεις του κάθε φορολογικού συστήματος. Ανεξαρτήτου όμως περιπτώσεως, ο φορολογικός συντελεστής διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα, τα οποία μοιάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό με τα υπάρχουσα στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη.

Ειδικότερα, το ελληνικό tonnage tax φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Από την άλλη πλευρά το ολλανδικό tonnage tax βάσει συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, υπολογίζεται το τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.

Στη χώρα μας, το tonnage tax ξεκίνησε να εφαρμόζεται στη χώρα μας το 1951. Προκειμένου να αξιολογηθεί σωστά, τονίζεται η χωρητικότητα και η ηλικία του πλοίου. Τα έσοδα από τη φορολόγηση των πλοίων, σύμφωνα με



στοιχεία του προϋπολογισμού του 2010 ανέρχονται στα 14,7 εκατομμύρια ευρώ.

Το tonnage tax επέβαλλε σε διάφορες επιχειρήσεις όπως τα ελληνικά γραφεία υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία την εξαίρεση από όλους τους φόρους υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος είτε από τρίτους, στο εισόδημα, το οποίο αποκτήθηκε χάρις στις εμπορικές τους δραστηριότητες. Επίσης, σύμφωνα με το συγκεκριμένο μοντέλο φορολόγησης, οι μέτοχοι ελληνικών ή και ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που όμως εδρεύουν στην Ελλάδα, δεν καθορίζονται υποχρεωτικά από το καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις. Ακόμα όμως που και οι εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας ή και ξένης, αν είναι εγγεγραμμένα στο NAT εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Το ίδιο περίπου ισχύει και για ξένες εταιρείες, που διαθέτουν ξένη σημαία αλλά δέχονται διαχείριση από ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, καθώς εξαιρούνται από τις φορολογήσεις των εσόδων τους, όπως και τα μερίσματα που διανέμονται στο επίπεδο του μετόχου. Να αναφερθεί πως παρόμοιο καθεστώς ισχύει και για τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και εκτός από αυτήν.

Όσον αφορά την εκτίμηση για τη δυνητική συμβολή του κλάδου στους φόρους, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υποδείγματος εισροών/εκροών και εκτιμώντας το συντελεστή φορολόγησης σε περίπου 3% της ολικής αξίας παραγωγής η άμεση δυνητική συνολική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στους φόρους υπολογίζεται στα 1,2δισεκατομμύρια ευρώ, την ίδια στιγμή που στο σύνολο της η συμβολή του κλάδου στους φόρους εκτιμάται στα 1,9 δισεκατομμύρια ευρώ.

#### **4.6 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ**

Όταν κάνουμε λόγο για την έμμεση επίδραση των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία μιλάμε για την επίδραση που ασκεί σε άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, οι οποίοι αποτελούν τους κυριότερους προμηθευτές της ναυτιλίας. Η αύξηση της ζήτησης για υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, για προϊόντα πετρελαίου αλλά και για άλλα αγαθά και υπηρεσίες που εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσεις οφείλεται στην ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορών στη χώρα μας και στη ζήτηση για της υπηρεσίες που καλύπτονται από γραφεία, τα οποία ασχολούνται με δραστηριότητες εκτός Ελλάδας. Η ζήτηση και όλα τα αποτελέσματα των κλάδων της ελληνικής οικονομίας είναι αυξημένη χάρις στο κέρδος των εισοδημάτων των εργαζομένων κατά μήκος όλων των κλάδων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή όλη την αλυσίδα αξίας.

Εάν δεν συνέβαινε αυτό, και τα εισοδήματα ήταν μειωμένα, θα υπήρχε ως συνέπεια η μείωση της ζήτησης τόσο στους κλάδους που συνδέονται έμμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας όσο και στους λοιπούς στους οποίους δαπανάται το εισόδημα των νοικοκυριών. Επιπλέον, θα είχε επίπτωση στην

προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση στους αντίστοιχους κλάδους αλλά και συνολικά στην οικονομία.

Το μοντέλο εισροών-εκροών προσδιορίζει την έμμεση επίδραση του κλάδου σε διάφορα μεγέθη, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους κ.α. Οι συντελεστές παραγωγής των εισροών-εκροών αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές και όχι την ποντοπόρο ναυτιλία. Όταν προστίθεται η αξία παραγωγής που προκύπτει από την προσέλκυση επιπλέον ναυτιλιακής δραστηριότητας από το εξωτερικό προς το εσωτερικό, υπάρχει ο κίνδυνος διαστρέβλωσης αποτελεσμάτων με κάποιους κλάδους που προσφέρουν υπηρεσίες, κυρίως στην ακτοπλοΐα, όπως τα ταξιδιωτικά γραφεία να φαίνονται ενισχυμένοι.

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι αναλώσεις η Eurostat εισήγαγε στους πίνακες χρήσεων της τους συντελεστές παραγωγής της Γερμανίας, η οποία διαθέτει σημαντικό στόλο ποντοπόρου ναυτιλίας χωρίς ουσιαστικά τη συμμετοχή της ακτοπλοΐας. Η προσέλκυση ναυτικών δραστηριοτήτων αναμένεται να ενισχύσει όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες του κλάδου, με την εξέχουσα ζήτηση να τονώνει την παραναυτιλιακή δραστηριότητα. Με δεδομένο όμως πως η ελληνική οικονομία δεν είναι σε θέση να εξυπηρετήσει άμεσα τη ζήτηση υπολογίζεται ένας συντελεστής εισαγωγών από κάθε κλάδο που προμηθεύει τη ναυτιλία. Οι συγκεκριμένοι συντελεστές γίνονται ισοδύναμοι στην εκτιμώμενη αξία παραγωγής του κλάδου που έχουν ως αποτέλεσμα τις πιθανές αναλώσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και την αξία των εισαγωγών.

Πρόσφατα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας αναδεικνύουν τη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Το 95% των μεταφορικών υπηρεσιών αποδίδεται στην ποντοπόρο ναυτιλία, με τις καθαρές εισροές του συγκεκριμένου τομέα να αντιπροσωπεύουν το 48% του ισοζυγίου υπηρεσιών τα τελευταία τρία έτη (μέσος όρος ενδεκάμηνου 2009-2011) και να βρίσκεται στη δεύτερη θέση πίσω από τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Την περίοδο 2000-2008 έχει καταγραφεί για τις ακαθάριστες εισπράξεις από τις μεταφορικές υπηρεσίες πως λειτουργούν ως παράγοντας στη διαμόρφωση της κάλυψης του 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας (αγαθά και υπηρεσίες).

#### **4.7 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ**

Στην άμεση επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία περιλαμβάνονται μεγέθη που αναλύσαμε παραπάνω όπως η απασχόληση, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα, η προστιθέμενη αξία.

Προκειμένου να υπάρχει μια εκτίμηση της δυνητικής συνεισφοράς στην ποντοπόρο ναυτιλία, πρέπει να υλοποιηθούν βελτιώσεις του θεσμικού πλαισίου και κατασκευή των κατάλληλων υποδομών για να μπορεί η χώρα μας να προσεγγίσει και ναυτιλιακά γραφεία και μη ελληνικών συμφερόντων, τα οποία βρίσκονται στο εξωτερικό. Με την προϋπόθεση αυτή, το συνολικό δυναμικό του στόλου, που του ασκούνται χειρισμοί εντός της ελληνικής επικράτειας θα ανέλθει στα επίπεδα του συνολικού ελληνόκτητου στόλου ανεξαρτήτως σημαίας, που επιδέχεται διαχείρισης όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς. Έτσι, με αυτόν τον τρόπο υπάρχει πληθώρα εφοπλιστών στο

εξωτερικό, με αντίστοιχο αριθμό περίπου ξένων ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια υπολογίζεται η αξία παραγωγής με βάση το δυναμικό του δυνητικού στόλου, εκτιμώντας το μέγεθος του πληρώματος και δεικτών παραγωγικότητας ενός δείγματος ευρωπαϊκών χωρών. Σύμφωνα, με το σενάριο προσέλκυσης ναυτιλιακών γραφείων από το εξωτερικό, ο συνολικός Διαχειριζόμενος στόλος (ανεξαρτήτου προέλευσης πλοιοκτησίας) ανέρχεται σε 3.760 πλοία, αντιστοιχώντας στα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία, χωρίς όμως να συμπεριλαμβάνονται οι θέσεις εργασίας στα ναυτιλιακά γραφεία διαχείρισης στην ξηρά.

Για να προσδιορίσουμε την αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας με βάση τον αριθμό των απασχολούμενων σε ξηρά και θάλασσα, θεωρήθηκε ο δείκτης παραγωγικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας χρησιμοποιώντας δείγμα δεκαπέντε χωρών και συνυπολογίζοντας τη γνώση πως τα στοιχεία είναι αξιόπιστα για τον κλάδο. Η συνολική παραγωγή των κρατών αναφοράς και η συνολική απασχόληση προσδιορίστηκαν για να υπολογιστεί στη συνέχεια το κλάσμα ολικής παραγωγής ανά απασχολούμενο στις χώρες αναφοράς (δείκτης παραγωγικότητας αναφοράς).

Την πρώτη θέση στο δείγμα της αξίας παραγωγής και απασχόλησης στις θαλάσσιες μεταφορές, στην πρώτη θέση με αξία παραγωγής 823 εκατομμύρια ευρώ απασχολώντας 238 άτομα, τη δεύτερη θέση η Γερμανία με 16.251 εκατομμύρια ευρώ και με απασχόληση 26.803 ατόμων, ενώ την πρώτη τριάδα συμπληρώνει η Ισπανία με αξία παραγωγής 807 εκατομμύρια ευρώ και απασχόληση 2.839 ατόμων.

Στις χώρες, τις οποίες συμπεριλαμβάνει το δείγμα δημιουργείται προϊόν αξίας 43,8 δισεκατομμυρίων ευρώ μέσα από την απασχόληση 82.085 ατόμων, με τη μέση παραγωγικότητα να διαμορφώνεται στα 534 χιλιάδες ευρώ ανά άτομο.

Στη συνέχεια, εκτιμήθηκε η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας, όπου βρίσκεται υπό το καθεστώς διαχείρισης ναυτιλιακών γραφείων εντός της ελληνικής επικράτειας και πολλαπλασιάζοντας την εκτιμώμενη συνολική απασχόληση με το κλάσμα της παραγωγικότητας αναφοράς, προσδιορίζοντας τη δυνητική αξία παραγωγής στα 40,2 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 534.000 ευρώ ανά άτομο επί 75.200 εργαζομένων. Η προστιθέμενη αξία και τα υπόλοιπα στοιχεία του κλάδου, υπολογίστηκαν παίρνοντας ως δεδομένο πως παραμένει σταθερή την αναλογία προς την αξία παραγωγής. Ακόμα, εκτιμήθηκε το μέγεθος της εξωγενούς επίδρασης για τη συνεκτίμηση της έμμεσης συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας.

#### **4.8 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Την περίοδο 2000-2001 και 2006-2009, άνω του 93% των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών προέρχεται από θαλάσσιες μεταφορές και περίπου το 95% αυτών προέρχεται από το διαμετακομιστικό εμπόριο που πραγματοποιούν οι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρίες. Γι' αυτό εκτιμήθηκαν οι προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές, αφού είναι ακριβώς αυτές οι οποίες επηρεάζονται κατά κύριο λόγο από τους ναύλους που καθορίζονται στις διεθνείς ναυλαγορές. Το επίπεδο των ναύλων και το υπόλοιπο των πιστώσεων προς τον κλάδο της ναυτιλίας αποτελούν στατιστικά σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες των εισπράξεων από την παροχή

υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για διαμετακομιστικό εμπόριο. Πιο συγκεκριμένα:

- συντελεστής μετάδοσης (pass through rate) των μεταβολών των τιμών των ναύλων στις εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών είναι της τάξεως του 43%, με χρονική υστέρηση έως δύο μήνες. Τόσο η άνοδος όσο και η πτώση των ναύλων αντικατοπτρίζονται στις εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών με χρονική υστέρηση έως δύο μήνες και μικρότερη ένταση από αυτή των ναύλων.
- Η ελαστικότητα των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές ως προς το υπόλοιπο των πιστώσεων προς το κλάδο της ναυτιλίας είναι της τάξεως του 74%. Το υπόλοιπο των πιστώσεων των εγχώριων τραπεζών προς τη ναυτιλία επιδιώκει να ελέγξει τη δυναμική που δημιουργείται για τις εισπράξεις του ισοζυγίου πληρωμών από θαλάσσιες μεταφορές, από την ανάπτυξη των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών που συνδέονται με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, καθώς η χορήγηση δανείων αυξάνει το μέρος των ναύλων που διακανονίζεται μέσω των ελληνικών τραπεζών. Με τους παραπάνω υπολογισμούς η αύξηση των πιστώσεων κατά 10% θα αυξήσει τις εισπράξεις κατά 7,4%. Το μέρος των εισπραχθέντων ναύλων που διακανονίζεται μέσω των ελληνικών τραπεζών αυξάνεται συνεχώς λόγω της υψηλής τιμής της ελαστικότητας. Αυτό οφείλεται στα δάνεια που έχουν χορηγήσει στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στο πλαίσιο της ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου. Εκτιμάται πάντως, πως η ολοκλήρωση των προγραμμάτων ναυπήγησης νέων πλοίων και ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου θα μειώσει την ελαστικότητα.

Τα άμεσα οφέλη για την ελληνική οικονομία και τις εισπράξεις του ισοζυγίου υπηρεσιών είναι αποτέλεσμα της προσέλκυσης νέων ναυτιλιακών εταιριών στην χώρα αλλά και ακόμα από τις υπάρχουσες ναυτιλιακές δραστηριότητες (τη ναυτιλιακή συστάδα), και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της συστάδας των ελληνικών τραπεζών που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλιακής πίστης

#### **4.9 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ**

Την περίοδο 2000-2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών ισοδυναμούσαν με το 6,3% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 23% του ΑΕΠ του εμπορικού ισοζυγίου, τη στιγμή που οι καθαρές εισπράξεις (εισπράξεις μείον πληρωμές) αντιστοιχούσαν στο 3,5% του ΑΕΠ. Το μερίδιο που της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην διεθνή ναυτιλία το 2008 αντιστοιχούσε στο 14,7% και 15,3% υπολογίζοντας τη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου και τον όγκο των παγκόσμιο θαλάσσιων μεταφορών αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα έσοδα αυξάνονται χάρις σε δύο τρόπους: από την αύξηση των ναύλων και από τη διεύρυνση της χρηματοδότησης της ποντοπόρου ναυτιλίας μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος.

Η ελαστικότητα των εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με τα υπόλοιπα των πιστώσεων προς τη ναυτιλία είναι 0,74, με άλλα λόγια από τη στιγμή που αυξάνεται η χρηματοδότηση της ναυτιλίας κατά 10% η άνοδος των εσόδων από τη ναυτιλία ανέρχεται στα 7,4%. Τα εμπειρικά αποτελέσματα παρέχουν ελαστικότητα των εσόδων σε σχέση με το επίπεδο των ναύλων 0,43, κάτι που σημαίνει πως η αύξηση των ναύλων κατά 10% συνεπάγεται αύξηση των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές κατά 4,3%, με χρονική υστέρηση δύο μηνών.

Η διεύρυνση της χρηματοδότησης της ποντοπόρου ναυτιλίας μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος τονίζει έντονα τη σημασία του ναυτιλιακού πλέγματος της χώρας μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών υπηρεσιών προς τη ναυτιλία, όπως τραπεζικές εργασίες, υπηρεσίες ασφάλισης και διαμεσολάβησης. Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος μπορεί να υλοποιηθεί μέσω της αναβάθμισης του ανθρώπινου κεφαλαίου, της ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και τη διεύρυνση της συνεργασίας με τις εταιρίες διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες ενισχύουν την Ελλάδα στο θέμα της ανταγωνιστικότητας πάνω στις θαλάσσιες μεταφορές.

#### **4.10 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ**

Τιμή συναλλάγματος είναι η τιμή που το νόμισμα μιας χώρας ανταλλάσσεται με το νόμισμα μιας άλλης χώρας. Η τιμή συναλλάγματος προσδιορίζεται με βάση τη ζήτηση και την προσφορά. Οι δυνάμεις προσφοράς και ζήτησης είναι εκείνες που επηρεάζουν τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, οι οποίες μεταβάλλονται ανά δευτερόλεπτο. Οι αγοραπωλησίες επενδυτών, κερδοσκοπών και traders στη συναλλαγματική αγορά, τα επιτόκια που καθορίζονται από την κεντρική τράπεζα, καθώς όσο υψηλότερα είναι τα επιτόκια, τόσο υψηλότερη είναι η ζήτηση για ένα νόμισμα, ο πληθωρισμός τα επίπεδα ανεργίας είναι παράγοντες που συμβάλλουν στις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα ορίζεται ως μέρος του συνόλου των άδηλων πόρων. Αφορά τις εισπράξεις συναλλαγών σε ξένο νόμισμα, ενώ διακρίνεται από τάση υψηλής μεταβλητότητας λόγω ανυπαρξίας παραγωγικής διασύνδεσης με τις εγχώριες αλυσίδες αξίας. Προορίζεται κυρίως στην κάλυψη μέρους των ελλειμμάτων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών. Τα μεγαλύτερα ποσά εισπράξεως συναλλάγματος από μεταφορές, κατά το 90%, αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία (crosstrading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται από τα δυναμικότερα κονδύλια του ισοζυγίου πληρωμών. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος, οφείλονται σε διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου και οι νέες κα τα σκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, τα αργούντα πλοία, η προσέλκυση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η

δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής (όπως ασφαλίσεις, χρηματοδότηση, ναυπηγεία, εφοδιασμός, τηλεπικοινωνίες, κλπ.).

Η σύνθεση του ναυτιλιακού συναλλάγματος αφορά:

- Εμβάσματα Ναυτικών
- Εμβάσματα Πλοιοκτητών (κάλυψη υποχρεώσεων σε τοπικό νόμισμα)
- Εισφορές σε NAT
- Εισπράξεις Ναύλων
- Εισπράξεις Προμηθειών
- Ανεφοδιασμός – Προμήθειες
- Επισκευές
- Ναύλοι – Εισιτήρια

Οι καθαρές εισροές από τους κλάδους της ναυτιλίας και του τουρισμού αποτελούν το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας, με τη συνεισφορά τους στην αύξηση του πλεονάσματος, που φυσικά έχει ως συνέπεια τη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Η τράπεζα της Ελλάδας έχει συγκεντρώσει τα στοιχεία που συνθέτουν το λογαριασμό «Εισπράξεις – Πληρωμές από θαλάσσιες Μεταφορές» και τους αντίστοιχους λογαριασμούς του Ισοζυγίου Πληρωμών που αφορούν στις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές, το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα που ουσιαστικά προέρχεται από την ποντοπόρο ναυτιλία και τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Σύμφωνα με επιβεβαιωμένα στοιχεία της, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2008 ανήλθε στα 17,6 δισεκατομμύρια ευρώ, αυξημένο σε σχέση με τα 15,7 δισεκατομμύρια του 2007, με μικρότερο, όμως, ρυθμό μεταβολής από 18,1% το 2007 σε 12,4% το 2008, εξ αιτίας της μείωσης των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008 λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης και της μείωσης των εμπορικών συναλλαγών. Παρόλα αυτά, το πρώτο εξάμηνο του 2008 οι εισροές είχαν ρυθμό αύξησης 21,3%, έναντι του 9,7% του αντίστοιχου διαστήματος του 2007, επιβεβαιώνοντας εν μέρει την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για κατάρριψη του ρεκόρ του 2007 του εισρέων ναυτιλιακού συναλλάγματος. Και αυτό διότι η ναυλαγορά την παραπάνω περίοδο παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα τόσο στα πετρελαιοφόρα όσο και στα πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, λόγω της αναπτυξιακής πορείας που ακολουθούσαν οι ονομαζόμενες χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα). Επίσης, η Εθνική Τράπεζα είχε προβλέψει μέση άνοδος των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία κατά 8% για το έτος 2008, η οποία εν τέλει έφτασε το 8,7%.

Αντίστοιχα, οι θαλάσσιες μεταφορές σχετίζονται με θαλάσσιες μεταφορές προσώπων, για θαλάσσιες μεταφορές αγαθών, καθώς και πληρωμές για υπηρεσίες που υποβοηθούν τις θαλάσσιες μεταφορές όπως πρακτόρευση πλοίων, ρυμούλκηση και διάσωση, ελλιμενισμός, αγκυροβόληση, φόρτωση, εκφόρτωση, συντήρηση/καθαρισμός πλοίων, κ.ά.

Εκτός του λογαριασμού θαλάσσιων μεταφορών η ναυτιλιακή βιομηχανία καταγράφει πληρωμές και σε διάφορους άλλους λογαριασμούς του ισοζυγίου πληρωμών. Για αυτούς τους λογαριασμούς όμως είναι αδύνατον να υπάρξει κάποια ξεχωριστή καταγραφή, με αποτέλεσμα να μην καταχωρούνται χωριστά στο ναυτιλιακό κλάδο όπως ο λογαριασμός αγαθών (προμήθειες εφοδίων), ο λογαριασμός υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής, ο λογαριασμός ασφαλιστικών υπηρεσιών και ο λογαριασμός εισοδημάτων (μισθοδοσίες ναυτικών).

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν αποτελεί τη μόνη κατηγορία συναλλαγματικής εισροής στην ελληνική οικονομία με προέλευση τη ναυτιλία. Το εφοπλιστικό κεφάλαιο από τη διεθνή του δραστηριότητα, η οποία έχει το χαρακτήρα εξαγωγικής δραστηριότητας, αποκτάει προς όφελος του κάποια κέρδη σε ξένο συνάλλαγμα. Ένα μέρος από αυτά τα κέρδη δεν επενδύεται πάλι στη ναυτιλία (επένδυση που, σε ότι αφορά την ελληνική ναυτιλία, αποτελεί διευρυμένη αναπαραγωγή ελληνικού σταθερού κεφαλαίου, ανεξάρτητα από το ότι η οικονομική αυτή δραστηριότητα γίνεται σε ξένο συνάλλαγμα) αλλά σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (κυρίως της μεταποίησης). Τα κέρδη αυτά του εφοπλιστικού κεφαλαίου επενδύονται σε μη ναυτιλιακούς κλάδους αφού πρώτα εισαχθούν στη χώρα με τη μορφή ξένου συναλλάγματος. Ο κλάδος διύλισης (φιλτράρισμα πετρελαίου) εκτός από τα κρατικά διυλιστήρια ελέγχεται από Έλληνες εφοπλιστές. Σύμφωνα με υπολογισμούς, από τις συνολικές εγκρίσεις για άμεση επένδυση κεφαλαίων εξωτερικού στην ελληνική μεταποίηση την περίοδο 1986-1989 το 22,3% προερχόταν από Έλληνες εφοπλιστές και μεταφραζόταν σε 76.675 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών, αυξημένο μερίδιο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 έχει ξεκινήσει ένα σημαντικό κεφάλαιο στην ιστορία του ελληνικού εφοπλισμού. Τα επί μέρους στοιχεία, τα οποία το χαρακτηρίζουν είναι:

α) Η ραγδαία μείωση της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου, που συμβαίνει από την αντίστοιχη μείωση του ποσοστού που καλύπτει η ελληνική σημαία στην ελληνόκτητη χωρητικότητα.

β) Η μικρή αύξηση ή ακόμα και στασιμότητα της χωρητικότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου

γ) Η μείωση του ποσοστού (με βάση πάντα τη χωρητικότητα) της ελληνόκτητης ναυτιλίας που είναι συμβεβλημένη με το ΝΑΤ.

Ήδη αυτή η καθοριστική εξέλιξη απεικονίζεται στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισήχθη στην Ελλάδα. Το 1987 έφτασε τα 1.193 εκατομμύρια δολάρια, αυξημένο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και την επόμενη χρονιά τα 1380 εκατομμύρια δολάρια για να φτάσει το 1990 στα 1779 εκατομμύρια δολάρια. Αντίστοιχα και στο εξωτερικό εμπόριο (εισαγωγές+εξαγωγές εμπορευμάτων), ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε μέχρι και το 1990 σε σύγκριση με την αμέσως προηγούμενη πενταετία που είχε μειωθεί εξ αιτίας της διεθνούς ύφεσης της περιόδου 1982-84. Επίσης και στο διάστημα 1989-1990 υπήρξε μείωση ρυθμού αύξησης των εξαγωγών λόγω της ανατίμησης σε πραγματικούς όρους της διεθνούς ισοτιμίας της δραχμής, μια μείωση πάντως που ήταν αισθητά μικρότερη σε σχέση με το διάστημα 1982-1984.

Την περίοδο 1960-1981 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυμαινόταν σε τιμές μεταξύ 8% και 10% του όγκου του εμπορίου, την περίοδο 1982-1986 υπήρξε ραγδαία αύξηση του όγκου, αλλά από τότε μειώθηκε και σταθεροποιήθηκε σε μια τιμή λίγο υψηλότερη από το 4%. Ως ποσοστό του ΑΕΠ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σταθερές τιμές βρίσκεται λίγο υψηλότερα από το 2%, τιμές τις οποίες υπερβαίνει σε μικρό ποσοστό έκτοτε, μειωμένο στα προηγούμενα χρόνια που οι τιμές είχαν φτάσει το 4,5% (συγκεκριμένα την περίοδο 1974-1981).

Την περίοδο 1960-1981 το ποσοστό κάλυψης του εμπορικού ελλείμματος από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ξεπερνούσε το 25% για να περιορισθεί από το 1985 και μετά σε ποσοστά μικρότερα του 20%. Την περίοδο 1986-1990

υπήρξε ελάχιστη ανάκαμψη χωρίς να πλησιάσει το ποσοστό των προηγούμενων περιόδων.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το ναυτιλιακό συνάλλαγμα επηρεάζεται από παραπάνω του ενός παράγοντα. Σημαντικότεροι από αυτούς τους παράγοντες είναι η οικονομική συγκυρία και η αντίστοιχη κατάσταση της ναυλαγοράς, το μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, καθώς και ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και το ύψος των αμοιβών τους.

Όπως και να έχει κανείς από όλους αυτούς τους παράγοντες δεν μπορεί να συμβάλει σε έναν αξιοπρεπή βαθμό για την εξελικτική πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Για παράδειγμα, υπάρχει μια αντιστοιχία ανάμεσα στη χρονική φάση ύφεσης του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και στη φάση μείωσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, χωρίς όμως η συγκεκριμένη αντιστοιχία να ερμηνεύει την ποσοτική πλευρά των εξελίξεων. Την περίοδο 1980-1985 η μείωση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ήταν 11%, ενώ περίπου την ίδια εποχή (1982-1986) η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν 45%. Την ίδια περίοδο ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στην ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε σταθερός, έχοντας μάλιστα μια μικρή άνοδο, και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώθηκε την περίοδο αυτή από 1657 σε 1095 εκατομμύρια δολάρια. Η χωρητικότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας παρέμεινε πρακτικά στάσιμη κατά την περίοδο της κρίσης, ενώ υπήρξε μια μικρή αύξηση στη φάση ανάκαμψης της ναυλαγοράς, ενώ η χωρητικότητα της ελληνικής ναυτιλίας τη δεκαετία του 1980 είχε μια σταθερή κάθοδο.

Τα τελευταία χρόνια, και πιο συγκεκριμένα την εξαετία 2003-2008 η υπερπόντιος ναυτιλία έρχεται πρώτη σε συναλλαγματικές εισροές με μέσο ρυθμό αύξησης 15,5%. Οι λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες αποφέρουν περισσότερη εκροή από την εισροή συναλλάγματος (η εισροή προέρχεται από διάφορες υπηρεσίες πλοίου όπως πρακτόρευση, ρυμούλκηση, ελλιμενισμός, επισκευαστικές εργασίες και συντήρηση, αποθήκευση εμπορευμάτων, καθαρισμός λιμένων κλπ.), με άλλα λόγια οι πληρωμές αυξάνονται με ρυθμό 11,7% και ήταν περισσότερες από τις εισπράξεις, οι οποίες μειώθηκαν κατά 21,1% και το πλεόνασμα της διαφοράς αυτών μειώθηκε κατά 13,9% την αντίστοιχη εξαετία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι με την εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα αυξάνονται και οι πληρωμές μεγεθύνονται, από τη στιγμή που ένα σημαντικό κομμάτι της παραγωγής υπηρεσιών για το πλοίο διεξάγονται στο εξωτερικό, όπως ναυλώσεις, επισκευές, διαιτησία διαφορών, εξυπηρέτηση δανείων, ασφαλίσεις, υπηρεσίες νηογνωμόνων κλπ.

Να σημειωθεί δε ότι, με επιβεβαιωμένα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, αύξηση σημείωσε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2008 που ανήλθε στα 17,6 δισεκατομμύρια ευρώ, από 15,7 δισεκατομμύρια ευρώ το 2007, με μικρότερο, όμως, ρυθμό μεταβολής από 18,1% το 2007 σε 12,4% το 2008. Αυτό αποδίδεται στη σημαντική μείωση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης και της μείωσης των εμπορικών συναλλαγών. Ωστόσο, σημειώνεται ότι στις αρχές του 2008, και συγκεκριμένα το πρώτο εξάμηνο, οι εισροές έτρεχαν με ρυθμό αύξησης 21,3%, έναντι του 9,7% του αντίστοιχου διαστήματος του 2007. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ναυλαγορά την παραπάνω περίοδο παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα τόσο στα πετρελαιοφόρα όσο και στα πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, λόγω της αναπτυσσιακής πορείας που ακολουθούσαν οι ονομαζόμενες χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα). Τα στοιχεία αυτά, εν



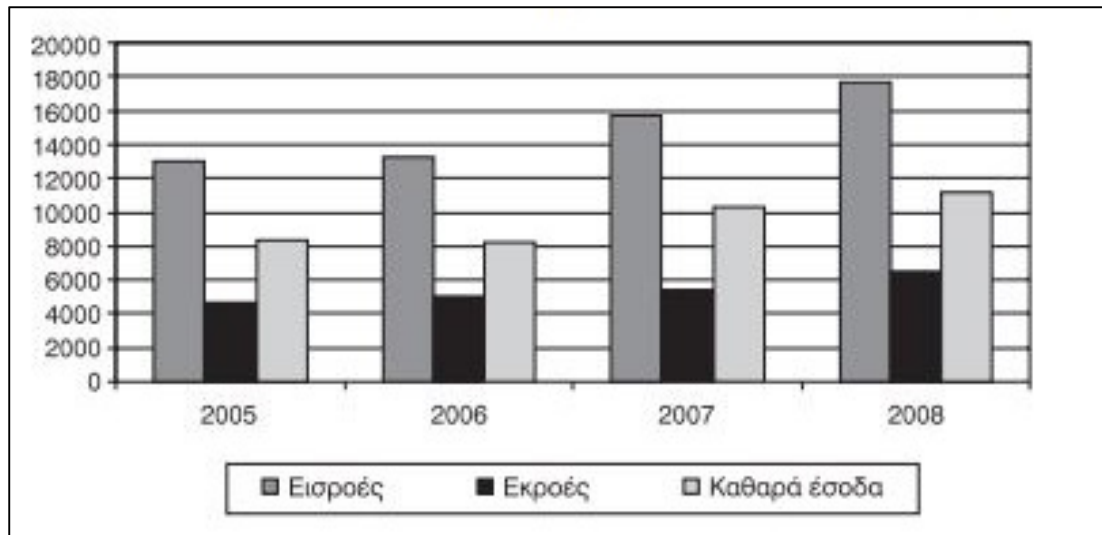
μέρει, επιβεβαίωσαν τις προβλέψεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ότι το 2008 οι εισροές στην εθνική οικονομία από τη ναυτιλία θα υπερέβαιναν το ρεκόρ που είχε σημειώσει το 2007, όταν το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα είχε ανέλθει στα 15,7 δισ. Ευρώ. Επίσης, σε σχετική ανάλυση της Εθνικής Τράπεζας για την ποντοπόρο ναυτιλία τον Ιούνιο του 2008 είχε προβλεφθεί για το έτος 2008 μέση άνοδος των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία κατά 8% και η πραγματοποιηθείσα άνοδος έφθασε το 8,7%. Τέλος, στην ίδια ανάλυση σημειώνεται ότι οι προοπτικές της ναυτιλίας θα παραμείνουν θετικές, παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία.

Ένα στοιχείο που ενισχύει την παραπάνω πρόβλεψη είναι και το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, το πρώτο εξάμηνο του 2008, επένδυσαν περίπου 6 δισεκατομμύρια δολάρια για την αγορά πλοίων, σύμφωνα με την AlliedShipbroking (The overview of week: 30.6.2008). Οι ελληνικές εταιρείες το παραπάνω διάστημα ενίσχυσαν τους στόλους τους με 127 πλοία, από τα οποία 73 είναι πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, 45 τάνκερ και 9 κοντέινερ. Για τα πλοία μόνον ξηρού φορτίου επενδύθηκαν περίπου 3,7 δισ. δολάρια.

Οι αγοραπωλησίες πλοίων εμφανίζονται στο Εμπορικό Ισοζύγιο της χώρας, όπου τα σχετικά μεγέθη τηρούνται μετά το έτος 2002 και καταγράφουν την τάση ανανέωσης του στόλου από τις εγκατεστημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χώρα. Τα στοιχεία αυτά δίδονται μόνο από τις ελληνικές τράπεζες και τα παραρτήματα των ξένων τραπεζών που είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα, επομένως υπολείπονται των πραγματικών αγοραπωλησιών δεδομένης της δυνατότητας που έχει η ναυτιλία να χρηματοδοτείται από τη διεθνή χρηματαγορά. Συγκεκριμένα, μετά το 2005 οι αγορές των πλοίων αυξάνονται κατακόρυφα και μόνο το 2008 με το ξέσπασμα της παγκόσμιας κρίσης δείχνουν επιβράδυνση. Πράγματι ο μέσος ρυθμός αύξησης των αγορών κατά την 6ετία 2003-08 διαμορφώνεται στο 119,21% έναντι μόνο 43,4% των πωλήσεων. Έτσι, από πλεονασματικό που ήταν το ισοζύγιο πλοίων κατά την 3ετία 2002-04 γίνεται ελλειμματικό την 4ετία 2005-08 με αυξανόμενο ρυθμό, επιβαρύνοντας το Εμπορικό Έλλειμμα της χώρας κατά 2,6% (2005), 9,6% (2006) 13,3% (2007) και 10,7% (2008). Βέβαια η αύξηση του ελλείμματος αυτού έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα, διδομένου ότι η αγορά πλοίων έχει πολλαπλά οφέλη στην οικονομία ως επένδυση κεφαλαίου.

Οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν τα πλοία τους σε ξένες σημαίες, κατά το 67,5% (2007). Επομένως η σύνδεση της ελληνόκτητης ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία δεν είναι πολύ ισχυρή. Η επέκταση της ναυτιλιακής υποδομής με περισσότερες δραστηριότητες, δηλαδή η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά και των άλλων λιμένων της Ελλάδος (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Αλεξανδρούπολη κλπ.) σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, σημαίνει διεξαγωγή περισσότερων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας που αφορούν το πλοίο και απορρόφηση του παραγόμενου εισοδήματος του επενδυμένου κεφαλαίου στην Ελλάδα.

**Ελληνικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα 2005-2008 (σε εκατ. €)**



#### 4.11 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο όρος ναυλαγορά χαρακτηρίζει όλο το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που η διαμόρφωση της οφείλεται από δύο αντιπαρατασσόμενες δυνάμεις, την υπάρχουσα προσφορά αγοράς και ζήτησης. Ναύλος είναι η μίσθωση πλοίου από το ναυλωτή και το ποσό που καταβάλλει για αυτό. Σε περιόδους που ενδέχεται να υπάρχει υψηλή ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, οι ναύλοι εκτινάσσονται με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί η καλούμενη “έκρηξη της ναυλαγοράς” ή με το διεθνή όρο “μπουμ”(boom). Από την άλλη πλευρά όταν παρατηρείται απότομη πτώση των ναύλων, που μπορεί να προκύψει εξ αιτίας υπερπροσφοράς χωρητικότητας, πολέμων, οικονομικών αποκλεισμών κ.α. η ναυλαγορά βρίσκεται σε μεγάλη πτώση και χρησιμοποιείται ευρύτερα ο διεθνής όρος “ρολ-ντάουν” (roll-down), αντί του “κραχ” που χρησιμοποιείται σε άλλους χώρους.

Η βασική παγκόσμια οργανωμένη αγορά ναύλων θεωρείται το χρηματιστήριο ναύλων στο Λονδίνο το κοινώς λεγόμενο Μπάλτικ ή Μπόλτικ. Η ισχύς του είναι πάρα πολύ μεγάλη, ελέγχει σχεδόν όλη τη μεταφορά θαλάσσιων εμπορευμάτων (90%). Το Χρηματιστήριο ναύλων Λονδίνου ιδρύθηκε στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα, με ιδρυτικά στελέχη και μετόχους τους Stephen Ralli και Michael Rodocanachi, οι οικογένειες των οποίων προέρχονταν από τη Χίο. Το χρηματιστήριο δεσμεύεται έναν κώδικα δεοντολογίας και τα μέλη του είναι υπεύθυνα για ένα αξιόλογο μερίδιο των στεγανών φορτίων και δεξαμενόπλοιων καθώς και για την πώληση και την αγορά εμπορικών πλοίων. Οι συναλλαγές παρέχουν ημερήσιες τιμές αγοράς εμπορευμάτων και δείκτες κόστους θαλάσσιων μεταφορών που χρησιμοποιούνται για να καθοδηγούν τα άτομα που εμπορεύονται ως προς το σημερινό επίπεδο των διαφόρων παγκόσμιων ναυτιλιακών αγορών, την ίδια στιγμή που είναι σε θέση να καθορίζουν τους ναύλους και το διακανονισμό των συμβολαίων μελλοντικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Επιπλέον, περιλαμβάνονται κατάλογοι προσφορών ξηρού φορτίου νέα για τις καθημερινές αγορές και τα δεδομένα διακανονισμού της αγοράς για συμβόλαια παραγωγών εμπορευμάτων

Σε παγκόσμιο επίπεδο η συνοχή της ναυλαγοράς δεν είναι σίγουρη, καθώς η στάθμη των ναύλων αυξομειώνεται ταχύτατα με την ίδια αναλογία σε όλο τον

πλανήτη. Ουσιαστικά, σχεδόν πάντα βρίσκεται σε ισορροπία η στάθμη των ναύλων ανά περιοχή. Παρόλα αυτά, έτσι και αλλιώς το πλοίο θα μπορούσε να αποκτήσει την ίδια αναλογία κέρδους, καθώς οι συντελεστές στις περιοχές όπου ταξιδεύει διαρκώς μεταβάλλονται.

Πριν το πλοίο ναυλωθεί, ο ιδιοκτήτης του οφείλει να εξετάσει ορισμένους παράγοντες. Τέτοιοι είναι η ποσότητα του λαμβανόμενου φορτίου, τα ημερήσια έξοδα ασφαλίσεως, τροφοδοσίας του πληρώματος, υλικών συντηρήσεως, φορτωτικών, προμηθειών, λιμενικών, φορτοεκφορτωτών κ.α. Αυτό δεν σημαίνει όμως πως έχει τη δυνατότητα να προβλέψει όλους τους παράγοντες. Κάποιοι είναι ασταθείς, όπως η διάρκεια παραμονής του πλοίου σε κάποιο λιμάνι που εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες, κατά πόσο η εκφόρτωση δεν θα αντιμετωπίζει προβλήματα βροχών, παγετώνων ή θα παύσει προσωρινά εξ αιτίας απεργιών, αργιών.

Άξιο σημείο αναφοράς είναι και η σχέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της ναυλαγοράς. Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιριών ελεύθερων ή δρομολογημένων πλοίων (συνήθως είναι τα φορτηγά πλοία) και των πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων τακτικών γραμμών και δεξαμενόπλοιων.

Οι συνθήκες λειτουργίας των ελεύθερων πλοίων μοιάζουν πολύ με εκείνες του μονοπωλιακού ανταγωνισμού. Όσα προσφέρουν οι επιχειρήσεις μέσα από την παραγωγική διαδικασία της μεταφοράς φορτίων δεν αποτελούνται από την ίδια σύσταση.

Όλοι οι ιδιοκτήτες εφοπλιστικών επιχειρήσεων αναζητούν άτομα τα οποία θα ναυλώσουν εμπορεύματα για λογαριασμό των δικών τους πλοίων. Και από την άλλη, υπάρχουν πολλοί εξαγωγικοί οίκοι, έμποροι, πράκτορες φορτωτών που βρίσκονται σε αναζήτηση μεταφορικών πλοίων ώστε να μεταφέρουν τα εμπορεύματα τους. Κατά τη διάρκεια της κίνησης των συντελεστών παραγωγής δεν υφίστανται περιορισμοί ούτε ασκείται έλεγχος επί των τιμών των ναύλων. Εμπόδια και φραγμοί θεσμικού χαρακτήρα δεν υπάρχουν, δηλαδή να απαγορευτεί η συμμετοχή ή κάποια αποχώρηση κάποιας εταιρίας από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Όλα τα ναυτιλιακά γραφεία έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν κάθε στιγμή την παρούσα κατάσταση που επικρατεί στην ναυτιλιακή αγορά.

Παρόλο που φαίνεται ότι η ναυλαγορά συγκεντρώνει όλες τις προϋποθέσεις που χρειάζονται προκειμένου να εφαρμοστεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός, υπάρχουν ορισμένα αντιφατικά στοιχεία. Κυρίως οι εθνικές κυβερνήσεις, όπως είναι λογικό, λαμβάνουν μέτρα για την προώθηση της εγχώριας ναυτιλίας όπως:

- Η διάκριση εθνικότητας. Οι κυβερνήσεις των κρατών λαμβάνουν μέτρα για την ενίσχυση και την ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας, παίρνοντας ευνοϊκά μέτρα για τα πλοία κάτω από τη σημαία της χώρας τους, βοηθώντας τα πραγματοποιήσουν τόσο εξαγωγές όσο και εισαγωγές. Τα μέτρα που λαμβάνουν οι κυβερνήσεις μπορεί να είναι από απλές ευμενείς κρατικές παρεμβάσεις μέχρι πολύ έντονες προνομιακές μεταχειρίσεις. Έτσι επιτυγχάνονται τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας, με δραστηριότητα εκτός επικράτειας και να με εκμετάλλευση από τις συχνές διεθνείς ευκαιρίες, αλλά και η αύξηση του εμπορικού στόλου.
- Επιχορηγήσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Συνήθως, οι επιχορηγήσεις παρέχονται για την κάλυψη δαπανών των πλοίων όταν ακολουθούν ασύμφορες για την επιχείρηση γραμμές και να καλύψουν

τα έξοδα της. Επίσης δίνονται επιχορηγήσεις για την κατασκευή ή διαχείριση εθνικών πλοίων.

Προκειμένου να υπάρξει ναύλωση, θα πρέπει να υπάρξει μια διαδικασία που θα οδηγήσει στο κλείσιμο της συμφωνίας. Η διαδικασία ναυλώσεων περιλαμβάνει ένα πρωταρχικό στάδιο διαπραγματεύσεων, τις κύριες διαπραγματεύσεις και το κλείσιμο. Όταν οι διαπραγματεύσεις λήξουν θα πρέπει αμφότερα τα εμπλεκόμενα μέρη να μείνουν ικανοποιημένα και να δημιουργηθεί ένα συμβόλαιο με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

Ο πλοιοκτήτης θα αποφασίσει αν το πλοίο θα κάνει μια μεταφορά και να διαπραγματευτεί γι' αυτή, ενώ ο ναυλωτής λαμβάνει απόφαση για το αν θα δεχτεί ή όχι τις υπηρεσίες μεταφοράς του συγκεκριμένου πλοίου. Πολλές φορές για την ανάπτυξη της διαπραγμάτευσης υπάρχει κάποιος ενδιάμεσος, (broker) (κάποιες φορές μπορεί να είναι και παραπάνω) με ποσοστό προμήθειας 1,25% επί του ναύλου.

Συγκεκριμένα για το πρωταρχικό στάδιο διαπραγματεύσεων οι πλοιοκτήτες στέλνουν τα πλοία τους και το σημείο που βρίσκονται την δεδομένη στιγμή, οι ναυλωτές τα φορτία που διαχειρίζονται και οι ενδιάμεσοι ή ναυλομεσίτες διανέμουν και συλλέγουν πληροφορίες με σκοπό την εύρεση κατάλληλου φορτίου για το υπάρχον πλοίο ή ακόμα και κατάλληλο πλοίο για το υπάρχον φορτίο. Στη συνέχεια στο δεύτερο στάδιο των διαπραγματεύσεων, τις κύριες διαπραγματεύσεις οι πλοιοκτήτες κάνουν μια σταθερή και αξιόπιστη προσφορά για την μεταφερόμενη υπηρεσία που θα παρέχουν με τους ναυλωτές να απαντούν με ανάλογες προσφορές. Με τη σειρά τους οι ναυλομεσίτες διαπραγματεύονται εκ μέρους και προς όφελος του μέρους για το οποίο εργάζονται. Τέλος στο κλείσιμο δύο αρμόδια τμήματα που ορίζονται το καθένα από τους πλοιοκτήτες και από τους ναυλωτές αναλαμβάνουν να καθορίσει την ομαλή λειτουργία του κλεισίματος και της μεταφοράς, ενώ οι ναυλομεσίτες διαχειρίζονται τη συμφωνία ως διαμεσολαβητές.

Η διάρθρωση της ναυλαγοράς, ουσιαστικά μεταβάλλεται από δύο δυνάμεις, τη συσσώρευση του κεφαλαίου και την τεχνολογική ανάπτυξη. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκμεταλλεζόμενες αυτές τις δύο δυνάμεις εκτελεί τη ζητούμενη μεταφορική υπηρεσία με αποτελεσματικό τρόπο. Μέσο καινοτόμων τεχνολογικών συστημάτων υπάρχει βελτιωμένη επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του γραφείου από το οποίο ελέγχεται, καλύτερη διαχείριση οικονομικών, των αγορών, των προμηθειών, της διαχείρισης προσωπικού και της μισθοδοσίας κ.α. Τα σύγχρονα τεχνολογικά (πληροφοριακά) συστήματα βοηθούν τους υπεύθυνους στο κάθε επιμέρους τμήμα να λαμβάνουν γρήγορα αποφάσεις μειώνοντας το ρίσκο. Και με τη συσσώρευση κεφαλαίου διευρύνονται τα προς πώληση εμπορεύματα, αυξάνοντας το κεφάλαιο που τοποθετείται στην παραγωγή των εμπορευμάτων.

Από την άλλη η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε πως λειτουργεί υπό τις συνθήκες διμερούς ολιγοπωλίου. Είναι λίγες οι εταιρίες πετρελαίου που ρυθμίζουν τη ζήτηση. Οι ιδιοκτήτες πετρελαιοφόρων πλοίων ελέγχουν το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων.

Δύο λόγοι υπάρχουν όπου οι εταιρίες πετρελαίων έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων. Ο ένας λόγος είναι πως η ζήτηση ελέγχεται από τις ίδιες και ο δεύτερος λόγος είναι πως ελέγχοντας αυτό το μεγάλο ποσοστό χωρητικότητας είναι σε θέση να ελέγχουν και την προσφορά των μεταφορικών υπηρεσιών. Έτσι, το άσχημο είναι πως οι

πλοιοκτήτες πολλές φορές αναγκάζονται να χρεωθούν με χρονονάυλους (μίσθωση του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του), με αποτέλεσμα να μειώνονται τα κέρδη τους, αφού μέρος των κερδών τους το πληρώνουν για ενοίκιο. Παρόλα αυτά, οι ιδιοκτήτες πλοίων που έχουν σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό μπορεί να είναι ανταγωνιστικά στην αγορά, καθώς είναι ασύμφορο για τους ιδιοκτήτες πετρελαιοφόρων να δεσμεύουν μεγάλα κεφάλαια για την απόκτηση όλης της χωρητικότητας, αφού οι ανάγκες τέτοιων πλοίων δεν παραμένουν σταθερές, ενώ απαιτείται μεγάλο προσωπικό, το οποίο χρειάζεται αφενός πολλά έξοδα, αφετέρου πιθανότατα να μην ανταποκριθεί στις προσδοκίες. Έτσι οι ναυλωτές εκδίδουν λεπτομερή περιγραφή των προσόντων των πλοίων, και οι εφοπλιστές προβαίνουν στη ναυπήγηση πλοίων με βάση τις προδιαγραφές των πρώτων.

Μικρές διαφορές παρουσιάζονται και στη ναυλαγορά για τα πλοία τακτικών γραμμών. Αρχικά να παραθέτοντας τον ορισμό των πλοίων τακτικών γραμμών, είναι τα πλοία που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων. Μεταφέρουν προϊόντα μεταποίησης και βιομηχανικά προϊόντα, βρίσκονται κάτω από την ίδια πλοιοκτησία ή την εταιρία διαχείρισης και μεταξύ των δρομολογίων έχουν σταθερή συχνότητα. Ουσιαστικά, αυτά τα στοιχεία δίνουν στην αγορά χαρακτήρα ολιγοπωλίου.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων τακτικών γραμμών έχουν καθορίσει μια ενιαία συμφωνία, η οποία περιλαμβάνει τις τιμές ναύλων, οι οποίες κανονίζουν τη χωρητικότητα των πλοίων για τη μεταφορά φορτίων.

Ο ανταγωνισμός στο συγκεκριμένο ναυτιλιακό κομμάτι μοιάζει μικρός. Για την απαλλαγή του ανταγωνισμού δημιουργήθηκε μεταξύ των πλοιοκτητών, μια «συμμαχία» για την εξυπηρέτηση των κοινών τους συμφερόντων, με την ονομασία "διάσκεψη". Δύο ή περισσότερες εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων συνάπτουν συμφωνία για παροχή υπηρεσιών μεταφοράς σε συγκεκριμένη διαδρομή ή διαδρομές και γεωγραφική κάλυψη. Τα μέλη της διάσκεψης συμφωνούν για το πρόγραμμα των ταξιδιών, καθώς και τον καθορισμό των ναύλων. Το συγκεκριμένο σύστημα πρωτοεμφανίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1970 με σκοπό να λύσει το πρόβλημα της τιμολόγησης. Μία μέθοδος, αποτέλεσμα της "διάσκεψης" για την εξάλειψη του ανταγωνισμού είναι πως όταν ένα πλοίο που δεν ανήκει στη "διάσκεψη" βρίσκεται σε γραμμή δικαιωμάτων επίσης εταιρίας που ελέγχεται από τη διάσκεψη, έρχεται πλοίο γραμμένο σε πλοιοκτήτρια εταιρείας που ανήκει στη "διάσκεψη" με χαμηλότερους ναύλους από το «ανταγωνιστικό» πλοίο. Όταν το πρώτο πλοίο αδυνατεί να ανταγωνιστεί το πλοίο-μέλος της "διάσκεψης" και αποχωρήσει από το λιμάνι, η τιμή του ναύλου αυξάνεται και πάλι, μία κίνηση που αντικατοπτρίζει ξεκάθαρα το ολιγοπώλιο. Μάλιστα, τα υπόλοιπα μέλη της "διάσκεψης" αποζημιώνουν το πλοίο ή "μαχόμενο πλοίο" όπως συνηθίζεται να ονομάζεται για τον υποβιβασμό του ναύλου του. Με αυτόν τον τρόπο, τα μέλη της "διάσκεψης" προτιμούνται, αφού εξασφαλίζουν σταθερές τιμές.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, προκειμένου να εξασφαλιστεί ακόμα καλύτερα το ολιγοπώλιο οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προχωρούν στην αγορά λιμενικών εγκαταστάσεων, ώστε να ελέγχουν τα πλοία που εισέρχονται στο λιμένα και την εκφόρτωση και να καθορίζουν ακόμα καλύτερα τους ναύλους. Για να διατηρήσουν σταθερό μερίδιο στην αγορά έκαναν εκπτώσεις ύψους 10-15%, ονομάζοντας τις rebates. Βάσει των rebates, οι εταιρείες, οι οποίες είχαν

υπογράψει συμβόλαιο με τη “διάσκεψη” για παραπάνω από έξι μήνες είχαν το δικαίωμα να έχουν έκπτωση στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Ο UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) δημιούργησε έναν κώδικα που επέτρεπε στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όλων των χωρών να συμμετάσχουν σε διασκέψεις που διέθεταν έναν εμπορικό διάδρομο με λιμάνι αφετηρίας ή προορισμού για αυτές τις χώρες. Ο κώδικας υπογράφηκε στη Γενεύη το 1974 και το 1983 τέθηκε σε ισχύ. Ο κύριος λόγος που δημιουργήθηκε ο εν λόγω κώδικας ήταν να δημιουργήσει χώρο στα πλοία που ανήκουν στη “διάσκεψη” για τις εθνικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και την ελεύθερη πρόσβαση εντός μιας “διάσκεψης” που έχει δρομολόγιο από και προς τη χώρα αυτή. Το ποσοστό των φορτίων που μεταφερόταν καθοριζόταν με χώρο 40% για κάθε πλοίο που ανήκε στις εταιρείες του καθενός και το υπόλοιπο 20% μπορούσαν να φορτώσουν οι υπόλοιπες εταιρείες που αποτελούσαν μεταφορείς. Εξυπακούεται, πως οι εταιρείες που συμμετείχαν στη διάσκεψη έπρεπε να συμβουλευόταν τους κατόχους φορτίων για τα επίπεδα των ναύλων. Φορτίο που μεταφερόταν από διμερείς συνθήκες και μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού για θέματα άμυνας εξαιρούταν από τη συμφωνία. Επίσης, πολλές χώρες ανάμεσα τους οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής δεν έβλεπαν θετικά τον κώδικα των “διάσκεψεων”.

Κάθε ναύλωση έχει μοναδικά χαρακτηριστικά και αυτό γιατί διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο πολλοί παράγοντες ανάμεσα τους η διαπραγματευτική ικανότητα των εμπλεκόμενων μερών, οι ανάγκες του φορτίου, τα χαρακτηριστικά του πλοίου, η γεωγραφική περιοχή παραλαβής και παράδοσης του φορτίου και οι κλιματολογικές συνθήκες.

Τα είδη της ναύλωσης κατηγοριοποιούνται με βάση το χρονικό διάστημα που θα χρειαστεί για να ολοκληρωθεί η μεταφορά, το ρίσκο που συνεπάγεται και τα έξοδα που θα προκύψουν (ποιος από τους δύο εμπλεκόμενους θα έχει την υποχρέωση να τα καλύψει).

Οι κατηγορίες ναυλώσεων έχουν ως εξής:

- 1) Ναύλωση κατά ταξίδι. Το πλοίο θα ναυλωθεί μόνο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι με καθορισμένα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Το φορτίο καθώς και η ποσότητά του είναι προσυμφωνημένα. Ο ναυλωτής πληρώνει το αντίτιμο της μεταφοράς που ονομάζεται freight. (ναύλος)
- 2) Χρονοναύλωση. Αφορά τη μίσθωση του πλοίου, καθώς και του υφιστάμενου πληρώματος και του εξοπλισμού του. Αυτός που μισθώνει το πλοίο ονομάζεται Time-Charterer που στην πραγματικότητα, για όσο το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο, θεωρείται ο «ανάδοχος γονέας» του πλοίου, με άλλα λόγια είναι προσωρινός ιδιοκτήτης αναλαμβάνοντας να καταβάλει ποσό ενοικίου στον πραγματικό ιδιοκτήτη, που ονομάζεται hire και συνήθως πληρώνεται κάθε δεκαπέντε μέρες ή μηνιαίως όταν γίνεται μια χρονοναύλωση καθορίζεται το μέρος παράδοσης και επιστροφής του πλοίου εντός μιας συγκεκριμένης ημερομηνίας μαζί με τα όρια πλεύσης καθώς και τα φορτία που ο κανονικός ιδιοκτήτης (head owner) απαγορεύει να φορτωθούν στο πλοίο. Η χρονοναύλωση έχει υποκατηγορίες όπως η χρονοναύλωση περιόδου όπου το πλοίο «ενοικιάζεται» για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, μέσα στην οποία μπορεί να πραγματοποιηθούν και παραπάνω από ένα ταξίδια και η

χρονοναύλωση ταξιδιού το πλοίο «ενοικιάζεται» για ένα μόνο ταξίδι που έχει μεγάλη διάρκεια. Ο χρονοναυλωτής έχει τον ίδιο έλεγχο στο πλοίο όπως και στη χρονοναύλωση περιόδου με τις υποχρεώσεις του πάντως να είναι περιορισμένες.

- 3) Ναύλωση σειράς ταξιδιών. Είναι ένα είδος ναύλωσης κατά ταξίδι κατά το οποίο πραγματοποιούνται συνεχόμενα μικρής απόστασης ταξίδια. Τα ταξίδια αυτά δεν είναι απαραίτητο να είναι προκαθορισμένα στον αριθμό και είναι δυνατόν να προκαθοριστεί περίοδος μέσα στην οποία μπορούν να πραγματοποιηθούν όσα περισσότερα ταξίδια γίνεται . Το αντίτιμο της μεταφοράς, όπως και στη ναύλωση κατά ταξίδι που καλείται να πληρώσει ο ναυλωτής ονομάζεται freight
- 4) Εργολαβική ναύλωση. Πρόκειται για σύμβαση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ανάγκη για μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια που μπορεί να είναι ένα ή περισσότερα χρόνια . Δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο πλοίο για την εξυπηρέτηση των ταξιδιών αλλά ο «πλοιοκτήτης» αναλαμβάνει την υποχρέωση να βρίσκει το κατάλληλο πλοίο για κάθε ένα ταξίδι που πραγματοποιείται ενώ έχει προσυμφωνηθεί ένα γενικό πλάνο ταξιδιών τα είδη των φορτίων που πιθανόν να μεταφερθούν , και την ποσότητα του συνολικού φορτίου. Ο ναύλος πληρώνεται ξεχωριστά για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται. Σε σχέση με τη ναύλωση σειράς ταξιδιών διαφέρει πως η εργολαβική ναύλωση είναι βασίζεται στην συνολική ποσότητα φορτίου που πρέπει να μεταφερθεί τη στιγμή που η ναύλωση σειράς ταξιδιών αφορά τον αριθμό των ταξιδιών που θα πραγματοποιηθούν σε μια περίοδο ή την ίδια την περίοδο.
- 5) Ναύλωση κατά παραχώρηση ή «ναύλωση γυμνού πλοίου». Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής αντικαθιστά πλήρως τον πλοιοκτήτη , έχει το δικαίωμα να επιλέξει ο ίδιος τον καπετάνιο και το πλήρωμα και ασφαλίζει το πλοίο. Διαφέρει με τη χρονοναύλωση πως είναι χρονοναύλωση μακράς διάρκειας που ο Ναυλωτής πληρώνει hire (όπως σε μία χρονοναύλωση) στον πλοιοκτήτη , με την διαφορά ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του δίνεται η ευκαιρία στο τέλος της συμφωνίας να αγοράσει το πλοίο.
- 6) Μερική Ναύλωση. Κατά τη μερική ναύλωση η ποσότητα φορτίου καλύπτει μέρος της ολικής καθαρής χωρητικότητας του πλοίου. Αυτό σημαίνει. Αυτό σημαίνει ότι πλοιοκτήτης, για να κάνει το ταξίδι ( χωρίς να χάσει οικονομικά αν τα έξοδα είναι περισσότερα από τα έσοδά του ) πρέπει να μεταφέρει διάφορα μερικών φορτίων( τα οποία πρέπει να φορτωθούν και εκφορτωθούν σε λιμάνια κοντά στην ρότα που θα κρατήσει το πλοίο κατά την μεταφορά των φορτίων) ώστε να ελαχιστοποιήσει το κόστος.
- 7) Ολική ναύλωση. Αφορά ολόκληρη τη ναυλώσιμη χωρητικότητα, δηλαδή το χώρο που θα «πιάσουν» τα ναυλωμένα φορτία.
- 8) Ναύλωση κατ' αποκοπή. Σε αυτή την περίπτωση, ο ναύλος είναι προκαθορισμένος ανεξάρτητα της ποσότητας του φορτίου που τελικά θα μεταφερθεί Είναι Ιδανική για μεγάλη μεταφορά ή μεταφορά μεγάλων φορτίων όπως πρώτων υλών καυσίμων τροφίμων κ.α.
- 9) Επιβατική ναύλωση. Πρόκειται για τη συνηθέστερη μετακίνησης επιβατών όπου το εισιτήριο είναι το αντίτιμο του ναύλου.

#### 4.12 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όταν αναφερόμαστε στο χρηματιστήριο, εννοούμε την οργανωμένη αγορά η οποία συνήθως είναι επίσημα αναγνωρισμένη από το κράτος, όπου συναντώνται οι ενδιαφερόμενοι για την διενέργεια αγοροπωλησιών κινητών αξιών (όπως μερίδια κεφαλαίου ανωνύμων εταιρειών (μετοχές), τραπεζικά, κρατικά ή άλλα ομόλογα) και εμπορευμάτων. Αποτελούν οικονομικό θεσμό που αναγνωρίζεται από τα κράτη όπου λειτουργούν. Τα κράτη, με τη σειρά τους καθορίζουν με νομοθετικά και διοικητικά μέτρα το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονται οι αγορές και θεσπίζουν τις προϋποθέσεις και τους όρους λειτουργίας τους. Διακρίνονται σε Αξιών, Εμπορευμάτων και Ναύλων. Τα διεθνή χρηματιστήρια αποτελούν τρόπους πηγής άντλησης κεφαλαίων, έχουν ιδιαιτερότητες και όταν μια ναυτιλιακή εταιρεία εισάγεται στο χρηματιστήριο οφείλει να πραγματοποιήσει σημαντικές αλλαγές στην εταιρική δομή και την κουλτούρα της.

Ο οικονομικός ρόλος των Χρηματιστηρίων είναι:

- Διευκόλυνση των συναλλαγών, επιτρέποντας στους εκπροσώπους της προσφοράς και της ζήτησης να βρίσκονται ταυτόχρονα στον συγκεκριμένο τόπο διαπραγμάτευσης.
- Με βάση τον θεμελιώδη νόμο της προσφοράς και της ζήτησης καθίσταται ελεύθερη διαμόρφωση τιμών των αγαθών.
- Δίνεται η δυνατότητα στις επιχειρήσεις να ανακαλύψουν κεφάλαια, ενώ οι επενδυτές να μπορούν να διαθέσουν τα χρήματα που έχουν στην επένδυσή τους σε τίτλους, με την προσδοκία του κέρδους.

Παραδοσιακά οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δεν προσέφευγαν στις χρηματιστηριακές αγορές για τη συγκέντρωση κεφαλαίων. Πέρα από την ελληνόκτητη ναυτιλία αυτό συμβαίνει και σε ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν τη βάση τους εκτός Ελλάδας. Κάτω από το 1% του αριθμού των παγκόσμιων ναυτιλιακών εταιρειών βρίσκονται στη λίστα χρηματιστηρίου αξιών, το ποσοστό όμως για την ποντοπόρο ναυτιλία είναι αυξημένο.

Συγκεκριμένα, την περίοδο 2005-2017, η χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών από κεφαλαιαγορές ξεπέρασε τα είκοσι δύο δισεκατομμύρια δολάρια. Η τελική επιλογή συγκεκριμένου χρηματιστηρίου αξιών για μια εταιρεία, δεν εξαρτάται τόσο από την ίδια, της διοίκησης και των μετόχων της, όσο από το φορέα από τον οποίο θα αντληθούν τα κεφάλαια, τη δεδομένη χρονική στιγμή. Η προετοιμασία για δημόσια εγγραφή απαιτεί πολύμηνη και εντατική προσπάθεια. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαχειρίζονται αποτελεσματικά τα πλοία τους, έχοντας δημιουργήσει μια «πλατφόρμα» για βάση την οποία τους εμπιστεύονται οι ξένοι επενδυτές. Το 82% των πλοίων τα τελευταία χρόνια ανήκει σε ιδιωτικές εταιρείες και μόλις το 18% σε δημόσιες.

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ  
ΑΘΗΝΩΝ**



Αν και κυρίως οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν την τάση να προτιμούν τα διεθνή χρηματιστήρια, υπάρχουν και κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν εισάγει τις μετοχές τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ανήκει στον Όμιλο των Ελληνικών Χρηματιστηρίων (ΕΧΑΕ), ιδρύθηκε το 1876 και έκτοτε αποτελεί ένα κομμάτι της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας του τόπου μας. Παίζει αναπτυξιακό ρόλο στην Ελληνική Οικονομία ως μηχανισμός άντλησης κεφαλαίων. Δημιουργήθηκε για να ανταποκριθεί στις ανάγκες εκσυγχρονιστικών μεταρρυθμίσεων και στα πλαίσια της μεγάλης προσπάθειας για την οικονομική ανόρθωση του τόπου. Από τη σύσταση του κιάλας, πέτυχε να προσαρμοστεί με σχετική ευελιξία στα διεθνή πρότυπα και τις χρηματοοικονομικές αντιλήψεις των εποχών. Το 1995 το χρηματιστήριο μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία του ελληνικού δημοσίου με την επωνυμία Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών Α.Ε. Το 1997 ιδιώτες αγόρασαν το 39,67% και το 1998 το 12% των μετοχών της εταιρείας, με το μερίδιο του ελληνικού δημοσίου να φτάνει στο 47,7% των μετοχών το 1999. Το Σεπτέμβριο του 2002 υπήρξε συγχώνευση των εταιρειών Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών Α.Ε. και Χρηματιστήριο Παραγώγων Αθηνών Α.Ε., θυγατρικών της Ελληνικά Χρηματιστήρια Α.Ε για να προκύψει το Χρηματιστήριο Αθηνών Α.Ε. Το 2013 το Χρηματιστήριο Αθηνών Α.Ε. συγχωνεύθηκε με την Ελληνικά Χρηματιστήρια Α.Ε. δημιουργώντας την Ελληνικά Χρηματιστήρια – Χρηματιστήριο Αθηνών Α.Ε. Συμμετοχών (ΕΧΑΕ) η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Υπάρχουν πέντε αγορές που λειτουργούν στο Χρηματιστήριο Αθηνών, η οργανωμένη αγορά αξιών, η οργανωμένη αγορά παραγώγων, η εναλλακτική αγορά, η αγορά άνθρακα και η εξωχρηματιστηριακή αγορά. Μια ναυτιλιακή εταιρεία εισαγόμενη στο χρηματιστήριο Αθηνών επιδιώκει να ενισχύσει το εταιρικό της προφίλ. Αυξάνει το κύρος της το οποίο θα συντελέσει θετικά στην επίτευξη εμπορικών συμπράξεων και προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια στους δανειστές και στους επιχειρηματικούς συνεταιίρους της εταιρείας. Μπορεί να δημιουργηθεί βάση αποτίμησης για την εταιρεία και μεγαλύτερη ευελιξία και δυνατότητες για μελλοντικές αντλήσεις κεφαλαίων. Η προετοιμασία για την ένταξη της εταιρείας στο χρηματιστήριο έχει ήδη έτοιμα οφέλη, όπως ανάδειξη και κάλυψη αδυναμιών, συγκεκριμενοποίηση στρατηγικής, βελτιστοποίηση λειτουργιών, οργάνωση οικονομικής και λογιστικής διαχείρισης, στελέχωση κλπ. Επίσης υπάρχει δυνατότητα εξόδου και αυξημένη δυνατότητα προσέλκυσης και διακράτησης ανθρώπινου δυναμικού.

Οι προϋποθέσεις για να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο Αθηνών μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι οι ίδιες με αυτές που ισχύουν για τις εκδότριες των υπόλοιπων οικονομικών κλάδων, χωρίς να επιβληθεί άλλη προϋπόθεση που να σχετίζεται με τα πλοία. Οφείλουν συμμόρφωση με τη νομοθεσία περί εταιρικής διακυβέρνησης, να υφίσταται φορολογικός έλεγχος της εταιρείας και τυχόν ενοποιούμενων εταιρειών για όλες τις χρήσεις για τις οποίες έχουν δημοσιευθεί ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πλην της τελευταίας και συνοχή και πληρότητα των δραστηριοτήτων της

Για νεοσύστατες ναυτιλιακές εταιρίες προβλέπεται δυνατότητα εξαίρεσης από την υποχρέωση της τριετούς διάρκειας και της κερδοφορίας με απόφαση της επιτροπής κεφαλαιαγοράς.

Γενικά οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγουν την είσοδο τους στο ελληνικό χρηματιστήριο. Αυτό συμβαίνει λόγω των προβλημάτων του εθνικού νηολόγιου. Το πρόβλημα του εθνικού νηολόγιου δεν επιτρέπει την παραγωγική σύνδεση της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία της χώρας και δεν ενισχύει τη γενικότερη προσπάθεια για τη συσπείρωση του κλάδου. Αυτή η έλλειψη ανταγωνιστικότητας αποτρέπει τους Έλληνες εφοπλιστές να εισάγουν στον κλάδο τις μετοχές των εταιριών τους.

Η ελληνική κυβέρνηση στις αρχές του αιώνα επεδίωξε να προσεγγίσει τους Έλληνες εφοπλιστές για να εισάγουν τις εταιρείες τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών, δίχως ιδιαίτερα αποτελέσματα. Προκειμένου, να εισαχθεί ο κλάδος στο Χρηματιστήριο Αθηνών πρέπει να υπάρχουν εταιρείες επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Τα ελάχιστα πλοία με τα οποία μπορεί να εισέλθει μια τέτοια εταιρεία επενδύσεων είναι έξι, εκ των οποίων τουλάχιστον τα δύο πλοία να έχουν την ελληνική σημαία ή εκείνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μεταξύ των πλοίων αυτών μπορούν να συνυπολογισθούν δύο πλοία που τελούν υπό ναυπήγηση. Οι εν λόγω εταιρείες θα μπορούν να επενδύουν και σε μετοχές άλλων πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων, οι οποίες θα αντιπροσωπεύουν όμως τουλάχιστον το 50% του μετοχικού κεφαλαίου των εν λόγω εταιριών, η αξία των οποίων δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% του ενεργητικού της εταιρείας επένδυσης. Επίσης, ο υπολογισμός για την αξία του πλοίου θα εξελίσσεται σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες με βάση την πορεία της αγοράς. Με άλλα λόγια, το ίδιο πλοίο, π.χ., τον Ιανουάριο κατά τον οποίο η αγορά στην οποία δραστηριοποιείται κινείται ανοδικά μπορεί να κοστίζει 40 εκατομμύρια δολάρια και τρεις μήνες αργότερα να κοστίζει 25 εκατομμύρια δολάρια. Ο προσδιορισμός της αξίας των πλοίων γίνεται από δύο ανεξάρτητους μεσιτικούς οίκους αγοραπωλησιών πλοίων διεθνούς κύρους, οι οποίοι επιλέγονται από κατάλογο που καταρτίζεται από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς ύστερα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, όπως αναφέρει το νομοθετικό πλαίσιο.

Παρόλα αυτά, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν ταυτίστηκαν θερμά με το νόμο της κυβέρνησης, θεωρώντας πως υπάρχουν αποκλίσεις. Εκφράζουν ενστάσεις για ρυθμίσεις όπως η οριοθέτηση της δανειοληπτικής ικανότητας των εταιριών επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία μόνο στο 25% της συνολικής επένδυσης σε ποντοπόρα πλοία, έχοντας πάντως τη γνώμη πως ότι αυτό το πρόβλημα μπορεί να λυθεί καθώς παραμένει ελεύθερη η δανειοληπτική ικανότητα των θυγατρικών εταιριών. Επίσης, θεωρείται πως λειτουργεί ανασταλτικά η ρύθμιση που προβλέπει πως τα 2/3 των πλοίων των θυγατρικών εταιριών πρέπει να έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία. Ένας ακόμα σημαντικός λόγος που αποφεύγεται η εισαγωγή ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών είναι η γραφειοκρατία, χάνοντας την ευκαιρία να κεφαλαιοποιήσουν την υπεροχή τους στη ναυτιλία και χρησιμοποιώντας την να μετατρέψουν το Χρηματιστήριο Αθηνών σε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο

#### **Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΑΓΟΡΕΣ**

Μία ναυτιλία για να συνεχίσει να έχει σταθερή ισχύ χρειάζεται να λειτουργήσει σε ένα διεθνοποιημένο περιβάλλον, σαν πολυεθνική βιομηχανία με πολύ

μεγάλο βαθμό ανεξαρτησίας, με αποτέλεσμα να μην αρέσκεται στην εθνική οικονομία του κράτους και στο τραπεζικό της σύστημα.

Με τα δεδομένα του 2008 γνωρίζουμε 28 ελληνικές εταιρείες βρίσκονται εντός των διεθνών χρηματιστηρίων, εκ των οποίων η πλειοψηφία τους στα χρηματιστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες με αντικείμενο τη φορτηγό ναυτιλία καλύπτουν το 10% του συνολικού ελληνόκτητου στόλου που είναι εισηγμένος στα χρηματιστήρια. Από αυτές τις εταιρείες ούτε μία δεν είναι ποντοπόρα.

Από τη στιγμή που η ελληνική νομοθεσία αποφάσισε να δώσει έμφαση στη διαφάνεια και όχι στην ανταγωνιστικότητα και στην κερδοφορία για να εισαχθούν οι μετοχές των Ελλήνων εφοπλιστών στο Χρηματιστήριο Αθηνών, προτιμήθηκαν τα διεθνή χρηματιστήρια. Στη σημερινή εποχή, στη Wall street διαπραγματεύονται συνολικά τριάντα εννέα ναυτιλιακές εταιρείες εκ των οποίων οι δέκα τέσσερις είναι ελληνικών συμφερόντων (οι δέκα είναι στο χρηματιστήριο Νέας Υόρκης), στο χρηματιστήριο του Λονδίνου 8 εταιρείες και στο χρηματιστήριο του Όσλο της Νορβηγίας 9 ναυτιλιακές εταιρείες. Σκοπός των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι να μην χάσουν την ελευθερία που έχουν με το υπάρχον καθεστώς στο θέμα της φορολογίας τους.

Οι επενδυτές, οι οποίοι προτίμησαν τις μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών δικαιώθηκαν για την επιλογή τους. Οι καλύτερες αποτιμήσεις, τα μεγαλύτερα κεφάλαια που μπόρεσαν να αποκομίσουν καθώς και η καλύτερη ανταπόκριση που είχε η διεθνής αγορά (κυρίως η αμερικανική) στις ανάγκες των εταιριών τους, έχει μεγάλη σημασία για τις ναυτιλιακές εταιρείες να καταφεύγουν στα διεθνή χρηματιστήρια.

Από τις αρχές του 2018 οι μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια παρουσιάζουν υψηλές αποδόσεις. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη Morgan Stanley, την υψηλότερη μέση απόδοση εμφανίζουν οι μετοχές που ανήκουν στην κατηγορία μικτού στόλου και offshore δραστηριοτήτων και ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες που ανήκουν στην κατηγορία των bulk carriers, των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Οι μετοχές της κατηγορίας των εταιρειών με μικτό στόλο και offshore δραστηριοτήτων εμφανίζουν από την αρχή του τρέχοντος έτους απόδοση 8,7%, ενώ η κατηγορία των ναυτιλιακών εταιρειών με στόλο από πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου εμφανίζει μέση απόδοση 7,7%. Σχετικά χαμηλότερη η απόδοση ήταν στα δεξαμενόπλοια όπου κυμαίνεται στο 2,7% στις εταιρείες με πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG Carriers) η μέση απόδοση είναι 1,2%, στην κατηγορία των εταιρειών με πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG carriers) η μέση απόδοση είναι 2,5%, στις εταιρείες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5,8%, ενώ στις εταιρείες τακτικών γραμμών (Liners) 4,2%

Πάντως σίγουρα οι εισαγωγές των ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια δεν ήταν καθόλου εύκολη διαδικασία και απαιτούνταν πολλή προετοιμασία. Χρειάζονται άτομα τα οποία να έχουν την ικανότητα στο management, επιλογή νομικών συμβούλων και ανεξάρτητων ελεγκτών συστήματα εκτίμησης, προϋπολογισμού και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων, οικονομική αναφορά και δημιουργία θετικής εικόνας της εταιρείας. Τα στάδια που περιλαμβάνονται για την είσοδο των μετοχών μιας εταιρείας στο χρηματιστήριο είναι η συγκέντρωση οικονομικών στοιχείων, το μάρκετινγκ, η διεξαγωγή, όπως αρμόζει οικονομικής και νομικής επιμέλειας, η προετοιμασία του ενημερωτικού δελτίου και η εκστρατεία μάρκετινγκ κατά τη διάρκεια του

road show (η παρουσίαση τίτλων από έναν εκδότη τίτλων σε πιθανούς αγοραστές). Η ευμετάβλητη αξία των πλοίων, το μέγεθος της επιχείρησης και της επένδυσης καθώς και η δομή της επιχείρησης, είναι σημαντικοί λόγοι απόρριψης του χρηματιστηρίου προς τις εταιρείες.

Μπορεί η παραδοσιακή χρηματοδότηση του κλάδου να προήλθε από τις τράπεζες οι οποίες στήριξαν και συνεχίζουν να τον στηρίζουν, όμως τα τελευταία χρόνια έχει ανοίξει η όρεξη των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων για εισαγωγή στα χρηματιστήρια αξιών ιδιαίτερα αυτά των Ηνωμένων Πολιτειών. Οι άνθρωποι, οι οποίοι έφεραν το νέο αέρα αλλαγής έχουν σπουδάσει σε αξιόλογα πανεπιστήμια του εξωτερικού με πολύπλευρες γνώσεις και με διάθεση να εμφυσήσουν έναν καινούριο τρόπο αντίληψης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το ύψος των αντληθέντων κεφαλαίων των αρχικών και των δευτερευόντων δημόσιων εγγραφών που έχουν πραγματοποιηθεί από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανέρχεται συνολικά στα τέσσερα δισ. δολάρια. Το αντίστοιχο ποσό που έχουν δανειστεί όλες οι Ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες είναι 40 δισεκατομμύρια δολάρια, πράγμα που σημαίνει πως οι χρηματιστηριακές αγορές αποτελούν έναν εναλλακτικό και παράλληλα συμπληρωματικό τρόπο χρηματοδότησης προς εκείνο του παραδοσιακού τραπεζικού δανεισμού

#### **4.13 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση περιλαμβάνεται στον 4ψήφιο κωδικό 6519 της ΣΤΑΚΟΔ-2003, μαζί με τις δραστηριότητες των τραπεζών και άλλων νομισματικών οργανισμών. Ουσιαστικά, πρόκειται για την ενίσχυση κεφαλαίων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι διεθνείς χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί δημιουργούν ανταγωνισμό στις ελληνικές τράπεζες προσθέτοντας ακόμα μεγαλύτερη ένταση, σηματοδοτώντας μια νέα θεσμική εξέλιξη.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εδώ και αρκετά χρόνια έχουν αναπτύξει την πείρα, την τεχνογνωσία και τη δυναμική τους βάζοντας γερά θεμέλια για τις σχέσεις τους με τις τράπεζες, εκμεταλλευόμενοι και τη μεγάλη ρευστότητα των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών και τις προοπτικές της ναυτιλίας. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός πως οι ελληνικές τράπεζες επηρεάστηκαν πολύ λιγότερο από τη διεθνή κρίση σε σχέση με τις διεθνείς οι οποίες ήταν εκτεθειμένες στην αγορά ενυπόθηκων δανείων μειωμένης εξασφάλισης.

Το σύνολο των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία έχει ξεπεράσει πλέον τα 60 δισεκατομμύρια δολάρια. Από το Δεκέμβριο του 2007 το σύνολο των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων ανέρχονταν σε 66,941 δισεκατομμύρια δολάρια έναντι 16,525 δισεκατομμυρίων δολαρίων στο τέλος του 2001 σύμφωνα με έρευνα της Petrofin Bank Research.

Για το 2007 τα δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία αυξήθηκαν κατά 44,31% και ανήλθαν, όπως προαναφέραμε, στα 66,9 δισεκατομμύρια δολάρια, από τα οποία τα 45,3 δισεκατομμύρια δολάρια, αφορούσαν δάνεια τα οποία είχαν εκταμιευθεί μέχρι το τέλος της χρονιάς έναντι 46,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 2006. Τα υπόλοιπα 21,6 δισεκατομμύρια δολάρια αφορούσαν δάνεια που είχαν εγκριθεί, αλλά δεν είχαν απορροφηθεί από τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα πάλι με την Petrofin Bank Research τα στοιχεία που προκύπτουν για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι:

- Το χαρτοφυλάκιο των ελληνικών τραπεζών ήταν 15,8 δισεκατομμύρια δολάρια, αυξημένο κατά 115,59% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.
- Οι διεθνείς τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα κατείχαν το 2007 χαρτοφυλάκιο ύψους 37,03 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αυξημένο κατά 52,73% σε σχέση με το 2006.
- Συγκριτικά πάντα με το προηγούμενο έτος οι διεθνείς τράπεζες, χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα, διαχειρίζονταν το 2007 χαρτοφυλάκιο ύψους 14,06 δισ. δολαρίων, που ήταν μειωμένο κατά 4,91%. Η μείωση οφείλεται στο γεγονός πως το χαρτοφυλάκιο της HSH-Nordbank μεταφέρθηκε στην κατηγορία διεθνείς τράπεζες με παρουσία υποκαταστημάτων στην Ελλάδα.
- Ο αριθμός των τραπεζών που δανειοδότησαν την ελληνική ναυτιλία αυξήθηκε στις 41 συνολικά στο τέλος του. Οι δέκα πρώτες τράπεζες φαίνεται να ελέγχουν το 62,35% του συνολικού χαρτοφυλακίου της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας το 2007, έναντι ποσοστού 68,14%, που κατείχαν το 2006. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη συμμετοχή περισσότερων τραπεζών στο μερίδιο αγοράς του συγκεκριμένου τομέα.
- Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση δεν επηρέασε ουσιαστικά την ελληνική ναυτιλία το έτος 2007.

#### **4.14 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Η επιτυχία των ναυτιλιακών εταιριών με τα υψηλά κέρδη και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, επεκτείνοντας τις επιχειρήσεις τους με την προϋπόθεση να αυξηθούν τα κέρδη τους. Ο έντονος ανταγωνισμός από εξίσου μεγάλες δυνάμεις της ναυτιλίας, όπως η Κίνα και η Ιαπωνία αντί να φέρει δυσκολίες, βοήθησε τους Έλληνες εφοπλιστές στην ανάπτυξη των στόλων τους, συνεχίζοντας να ξοδεύουν χρήματα για νέες επενδύσεις και να δείχνουν «αντοχές» στα οικονομικά τους αποτελέσματα.

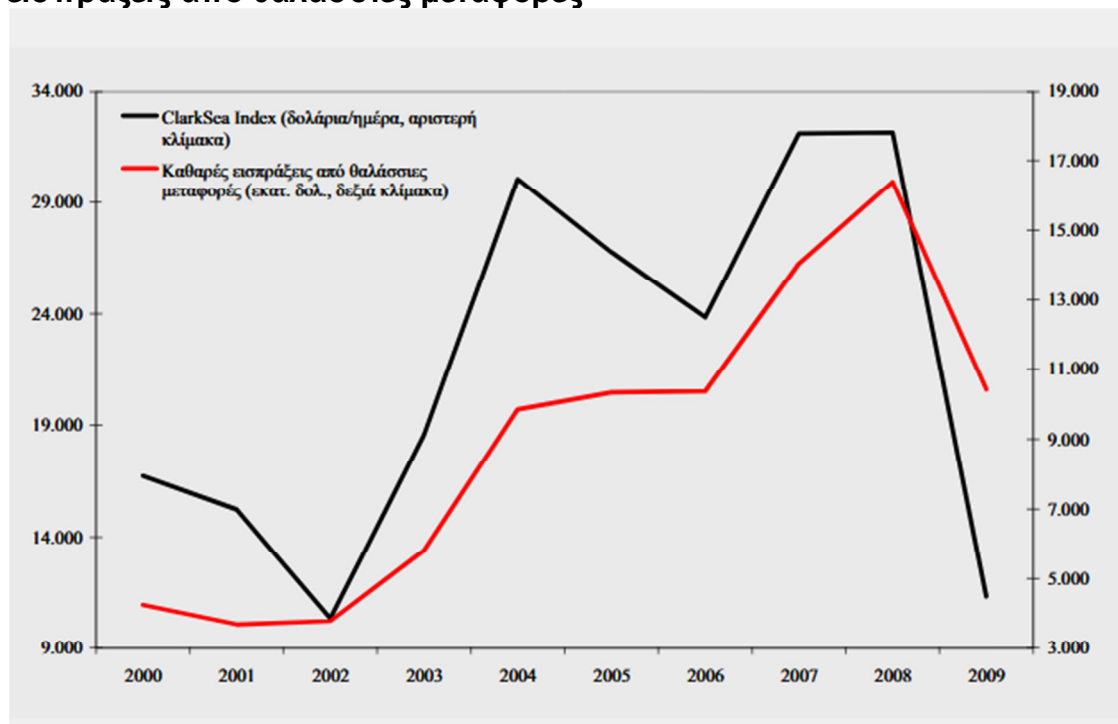
Οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών αξιολογούνται με βάση τις εξής παραμέτρους:

- το επίπεδο των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές
- το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου.

Για τη ναυλαγορά, την περίοδο 2000-2008, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου που διεκπεραιώνεται διά θαλάσσης (σε όρους τόνοι-μίλια) ανήλθε σε 4,6%(Τα στοιχεία για τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου δημοσιεύονται με μεγάλη χρονική υστέρηση και υπόκεινται σε συχνές αναθεωρήσεις. Κατά τη συγγραφή της παρούσας εργασίας τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούσαν μέχρι και το έτος 2008). Ο ετήσιος αριθμός

μεταβολής των χύδην-ξηρών φορτίων ανήλθε σε 6,8% και των εμπορευματοκιβωτίων σε περίπου 5,3%. Αντίθετα, σχετικά μικρός ήταν ο ετήσιος ρυθμός αύξησης για τα φορτία αργού πετρελαίου και ανήλθε σε 1,6%.

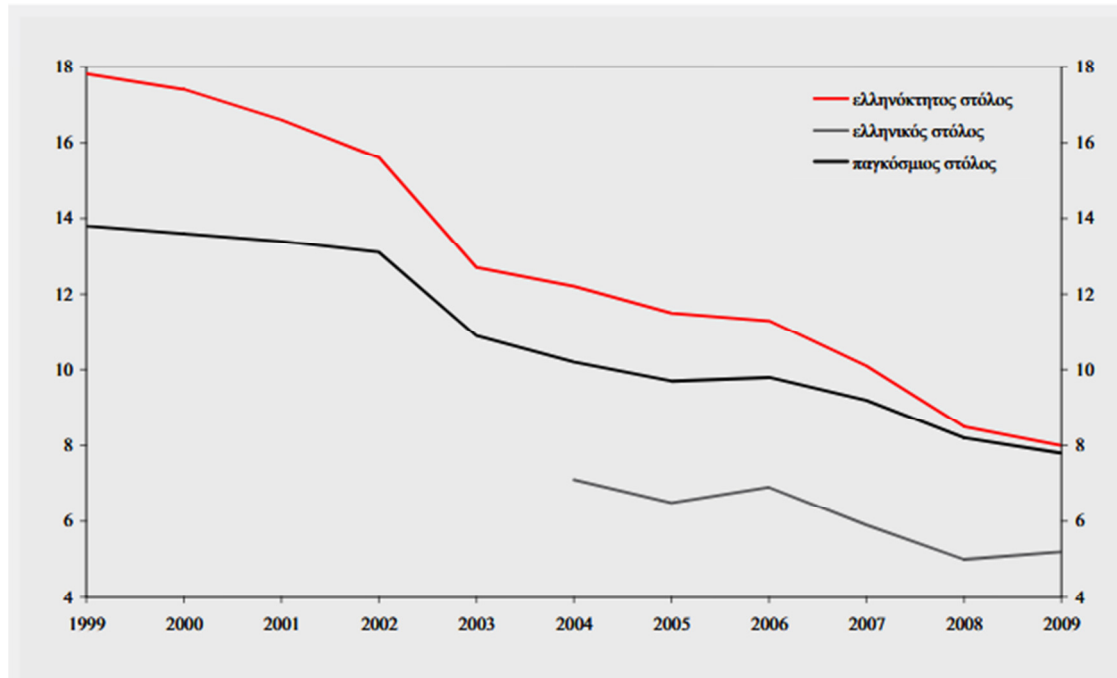
### Μέσο ετήσιο επίπεδο ναύλων (ClarkSea Index) και ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές



Όσον αφορά τον ελληνόκτητο στόλο, η διαδικασία ανανέωσης του συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμισή του, όπως αυτό αποτυπώνεται στη μείωση της μέσης ηλικίας του. Ενώ από το 1999 η διαφορά της μέσης σταθμισμένης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου από αυτή του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στα τέσσερα έτη, τα τελευταία χρόνια ανέρχεται σε μόλις τρεις μήνες.

### Μέση ηλικία ελληνικού, ελληνόκτητου και παγκόσμιου στόλου

(Έτη)



Για να υπολογίσουμε το μερίδιο ενός εξαγωγίμου προϊόντος ή υπηρεσίας στην παγκόσμια οικονομία (η αγορά θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζει χαρακτηριστικά διεθνούς ανταγωνισμού και επομένως δεν μπορεί να υπάρξει επικέντρωση σε θέματα σχετικά με τον ανταγωνισμό τιμών αφού η τιμή του ναύλου διαμορφώνεται στην παγκόσμια αγορά ή κόστους (αφού τόσο οι Έλληνες όσο και οι αλλοδαποί εφοπλιστές μπορούν να χρησιμοποιούν υπεράκτιες ναυτιλιακές εταιρίες ή να νηολογούν τα πλοία τους σε κράτη με πιο ευέλικτη νομοθεσία για τη σύνθεση του πληρώματος του πλοίου], τη στιγμή που η πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών δραστηριοποιούνται στον κλάδο των πετρελαιοφόρων πλοίων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίο) είναι ο λόγος των εξαγωγών-εισπράξεων από το προϊόν ή την υπηρεσία προς το σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών-πληρωμών. Όμως, τα στοιχεία που αφορούν τις εισπράξεις και τις πληρωμές για/από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, δεν είναι διαθέσιμα σε παγκόσμιο επίπεδο. Με βάση τα σχετικά μεγέθη για τις υπηρεσίες μεταφορών, την περίοδο 2000-2006 (τα στοιχεία για τις εισπράξεις της παγκόσμιας οικονομίας από την παροχή υπηρεσιών μεταφορών ήταν διαθέσιμα μέχρι το έτος 2006) ο μερίδιο των ελληνικών υπηρεσιών μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία ανέρχεται σε 2,3%, έχοντας σημειώσει τη μέγιστη τιμή του το 2004 (2,7%).

Ακόμα το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας μπορεί να προσεγγιστεί μέσω της μεταφορικής της ικανότητας βάσει της χωρητικότητας (σε όρους dwt), σε συνδυασμό με τον όγκο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών (σε όρους τόνων-μιλίων-tonmiles). Το 2003 ο ελληνόκτητος στόλος μετέφερε γύρω στο 18,2% του παγκόσμιου εμπορίου. (Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στην υπόθεση ότι οι αγοραπωλησίες νέων πλοίων δεν θα επηρεάσουν τα μερίδια του εν ενεργεία στόλου και των ναυπηγήσεων, καθώς και ότι οι ακυρώσεις ναυπηγικών συμβολαίων από ελληνικές εταιρίες θα είναι σε αντιστοιχία με εκείνες του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών. Επιπροσθέτως, ο συντελεστής

συσχέτισης μεταξύ των μεριδίων των υπό κατασκευή και των εν ενεργεία στόλων λαμβάνει την υψηλότερη τιμή του (92%) με χρονική υστέρηση 3 ετών, ενώ μειώνεται (στο 77%) για χρονική υστέρηση 4 ετών. Το εύρημα αυτό – αν και δεν αποτελεί απόδειξη αιτιότητας – συνάδει με τον πραγματικό χρόνο που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας και της παραλαβής ενός πλοίου, που είναι κατ' ελάχιστον 18-24 μήνες και μπορεί να φθάσει μέχρι και τα 4 έτη). Παρόλα αυτά εξ αιτίας της καθυστέρησης ναυτιλιακών εταιριών να προβούν σε παραγγελίες νέων πλοίων το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στο 15,3%.

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

#### **ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Οι εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που καταγράφονται στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας ανέρχονται σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, στο σύνολο της, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1%, ενώ στην Ελλάδα υπερβαίνουν το 6%.

Η χώρα μας βρέθηκε στην τρίτη θέση με τις υψηλότερες εισπράξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση με 15,7 δισεκατομμύρια ευρώ, με τη Δανία να καταλαμβάνει την πρώτη θέση με 23,1 δισεκατομμύρια ευρώ και τη Γερμανία τη δεύτερη θέση με εισπράξεις 19,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Ως ποσοστό του ΑΕΠ οι εισπράξεις για την Ελλάδα διαμορφώθηκαν στο 6,9%, ενώ για τις άλλες δύο χώρες για τη Δανία 10,2% και για τη Γερμανία 0,8%.

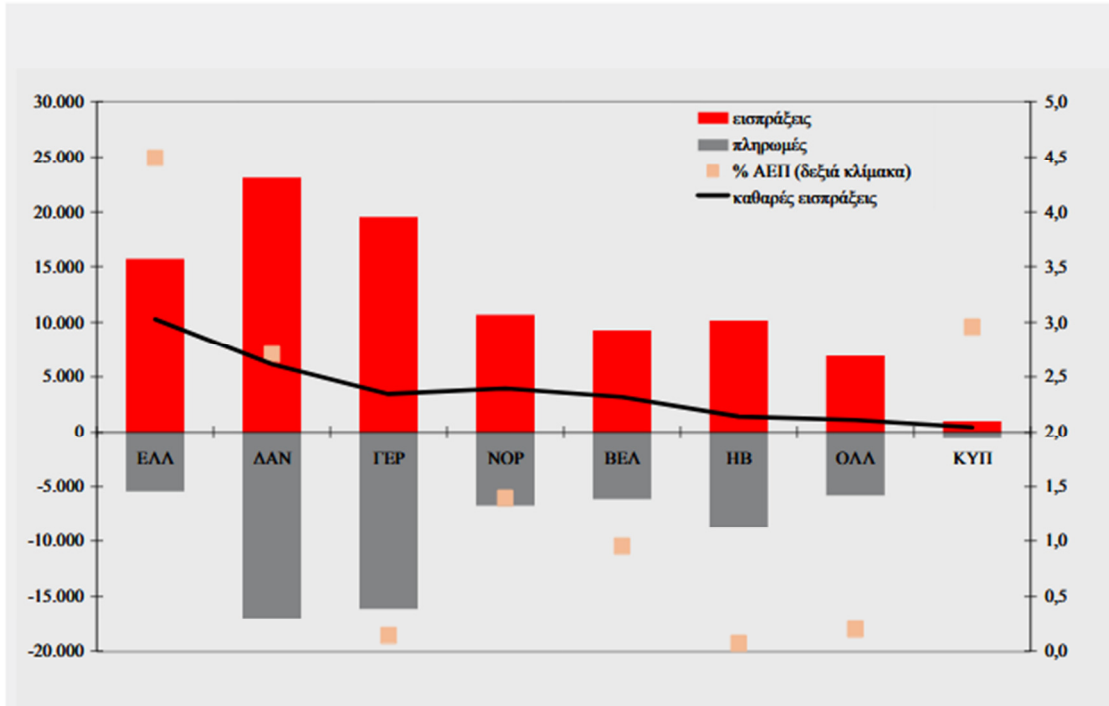
Το 4,5% ήταν το ποσοστό που έφτασε η Ελλάδα το 2007 για τις καθαρές εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ, την ίδια στιγμή που σε χώρες όπως η Δανία και η Νορβηγία έφτασαν το 2,7% και 1,4% αντίστοιχα.

Το 2007, το 99% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα προερχόταν από τις μεταφορές αγαθών (για την Ελλάδα, οι μεταφορές αγαθών αφορούν σχεδόν αποκλειστικά διαμετακομιστικό εμπόριο). Σε αντίστοιχο επίπεδο διαμορφώθηκαν οι μεταφορές αγαθών και στη Δανία, ενώ στη Γερμανία και τη Σουηδία ανήλθαν σε περίπου 92%. Το αντίστοιχο μέγεθος για το σύνολο των χωρών της ΕΕ-27 ήταν 85%.

#### **Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (2007)**



(Εκατ. ευρώ)



## 5 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

### 5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Η οικονομική κρίση του 2007-2008, είναι επίσης γνωστή και ως η παγκόσμια οικονομική κρίση και θεωρείται από πολλούς οικονομολόγους ως η χειρότερη οικονομική κρίση μετά τη Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930 (Κραχ). Η εκκίνηση έγινε με την εμφάνιση προβλημάτων στην αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης και την εκτεταμένη χρήση δομημένων επενδυτικών προϊόντων, που εξαρτιόντουσαν από τη δυνατότητα των δανειοληπτών να τα αποπληρώσουν.

Κατά την εξέλιξη της κρίσης απειλήθηκαν με κατάρρευση μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, πολλά από τα οποία σώθηκαν χάρη στην παρέμβαση των εθνικών κυβερνήσεων που εφάρμοσαν σχέδια διάσωσης των τραπεζών. Ιδιαίτερο κίνδυνο διέτρεξαν όσα συστήματα είχαν εκτεθεί στα τοξικά ομόλογα, ενώ ταυτόχρονα σε πολλές περιοχές, η αγορά κατοικίας υπέστη καθίζηση, οδηγώντας σε εξώσεις, κατασχέσεις και παρατεταμένη ανεργία. Το 2007, 1.3 εκατομμύρια ακίνητα μπήκαν σε διαδικασία πλειστηριασμού, σχεδόν 80% πάνω απ' ό,τι το 2006. Η κρίση έπαιξε σημαντικό ρόλο και στην αποτυχία βασικών επιχειρήσεων, καθώς ο πλούτος των καταναλωτών μειώνεται κατά τρισεκατομμύρια δολάρια, και έτσι η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας οδηγεί την τετραετία 2008-2012 στην παγκόσμια ύφεση και στην ευρωπαϊκή κρίση χρέους.

Κύριοι μακροοικονομικοί παράγοντες που συντέλεσαν στην εξέλιξη της ήταν η μεταφορά κεφαλαίων από την Ασία στις ΗΠΑ, δημιουργώντας χαμηλά επιτόκια στη δεύτερη ήταν:

- η φούσκα των τιμών των ακινήτων στην Αμερική – που διαρκώς ανέβαιναν- και η διόρθωση που άργησε να έρθει και εν συνεχεία η απότομη πτώση των τιμών που προκάλεσε δυστοκία στην αποπληρωμή των δόσεων από τα νοικοκυριά προς τις τράπεζες
- οι εποπτικές αρχές που «χαλάρωσαν» τους ελεγκτικούς μηχανισμούς και αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε άρση αρκετών περιορισμών που αφορούσαν στη λειτουργία του χρηματοπιστωτικού τομέα

Επιπλέον, από χρηματοοικονομική σκοπιά οι αξιολογικοί οίκοι κατά τις αξιολογήσεις τους άργησαν να αντιδράσουν και παρουσίαζαν μία πλασματική εικόνα του συστήματος, ενώ η πολύ μεγάλη αύξηση των δανείων μειωμένης εξασφάλισης(subprime) συνέβαλαν στη φούσκα των τιμών των ακινήτων.

Ήταν τότε που οι αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες οικονομίες της αγοράς επηρεάστηκαν, κυρίως μέσω του διαύλου του εμπορίου, και σε ορισμένες περιπτώσεις μέσω της πτώσης των εμβασμάτων των εργαζομένων. Σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, οι οικονομικές συνέπειες αυτών των έμμεσων επιπτώσεων ήταν τόσο σοβαρές όσο και οι αντίστοιχες άμεσες επιπτώσεις στις αναπτυγμένες χώρες. Η παγκόσμια ύφεση, η πρώτη μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οδήγησε σε μείωση του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) κατά 0,6 τοις εκατό το 2009. Αν δεν είχαν ληφθεί μέτρα, η ύφεση θα μπορούσε να ήταν πολύ ισχυρότερη.

Το 2009 η παγκόσμια ανάπτυξη του ΑΕΠ ήταν 5,8 ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερη από ότι το 2007, και η ύφεση στις αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες ήταν σχεδόν η ίδια όπως στις αναπτυγμένες χώρες (ΔΝΤ, 2010). Οι χώρες που αποτελούν την Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών (ΚΑΚ) και εκείνες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΚΑΕ) ήταν οι πιο σοβαρά επηρεασμένες, με τα ποσοστά αύξησης του ΑΕΠ τους να μειώνονται κατά μέσο όρο κατά 15,2 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2007 και του 2009. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τη Λατινική Αμερική και υπο-Σαχάρια Αφρική κυμαίνονταν στις 7,6 και 4,8 ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα. Σε γενικές γραμμές, οι χώρες με μεγάλα ελλείμματα ή πλεονάσματα τρεχουσών συναλλαγών, καθώς και εκείνες με μεγάλα δημοσιονομικά ελλείμματα πριν από την κρίση υπέστησαν πολύ μεγαλύτερες απώλειες παραγωγής από τις υπόλοιπες. Ακόμα και στην αναπτυσσόμενη Ασία οι ρυθμοί ανάπτυξης μειώθηκαν κατά τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ 2007 και 2009.

Η σημαντική επιβράδυνση του ΑΕΠ, αν και ποικίλλει μεταξύ των αναπτυσσόμενων και αναδυόμενων οικονομιών, υποδεικνύει ότι οι πληγείσες χώρες θα χρειαστούν κάποιο διάστημα για να ανακάμψουν.

Επιπλέον, η κρίση είχε διάφορες άλλες επιπτώσεις. Μια πτώση του ΑΕΠ σε χώρες με χαμηλό εισόδημα του ιδίου μεγέθους όπως στις αναπτυγμένες χώρες μπορεί να έχει πολύ πιο σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις στην πρώτη κατηγορία από ότι στη δεύτερη.

Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στο γεγονός ότι η φτώχεια έχει αναβιώσει, κάτι που είναι πιθανόν να εμποδίσει την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων της Χιλιετίας, ειδικά σε ότι αφορά στη μείωση της φτώχειας στην Αφρική και τη Λατινική Αμερική. Επιπλέον, οι ροές των εμβασμάτων και των ξένων ενισχύσεων μειώθηκαν, σε μικρότερο βέβαια ρυθμό από ό, τι αναμενόταν. Παρόλο που η παγκόσμια οικονομία ανέκαμψε γρήγορα, οι προοπτικές για τη βιώσιμη ανάκαμψη της είναι δυσοίωνες. Η οικονομική κρίση σε πρώτη φάση μοιάζει να έχει ξεπεραστεί αλλά ο κίνδυνος παραμένει υπαρκτός, τη στιγμή

που εξακολουθεί και υπάρχει ένας υψηλός βαθμός αστάθειας και αβεβαιότητας στην παγκόσμια οικονομία, που εμποδίζει την ανάπτυξη και την ανάκαμψη.

Πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στις ανεπτυγμένες χώρες εξακολουθούν να έχουν προβλήματα με την ποιότητα των περιουσιακών στοιχείων στους ισολογισμούς τους, ενώ η ικανότητα και η προθυμία του χρηματοπιστωτικού τομέα για τη στήριξη της πραγματικής οικονομίας παραμένει περιορισμένη. Μια ριζική αναδιάρθρωση των τραπεζών, και όχι μόνο, ξεκίνησε αλλά παρόλα αυτά οι εν λόγω οργανισμοί φαίνεται να παρέμειναν προσκολλημένοι στα παλιά επιχειρηματικά τους μοντέλα. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, οι μεταρρυθμίσεις για την εκ νέου ρύθμιση των χρηματοπιστωτικών φορέων προχώρησαν ταχύτερα από ό, τι στην Ευρώπη. Το πιο σημαντικό είναι ότι δεν υπήρξε παγκόσμια συνοχή στις νέες ρυθμιστικές προσπάθειες, ενώ οι ευκαιρίες παραμένουν για αυτούς που αναζητούν παραθυράκια και για το ρυθμιστικό αρμπιτράζ (την αγορά αγαθών με χαμηλές τιμές και ταυτόχρονα την πώληση τους με υψηλότερες τιμές).

## **5.2 Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ**

Η παγκοσμιοποίηση έφερε μεγάλη αλλαγή στο παγκόσμιο εμπόριο και στη σχέση του με την αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, η αύξηση του ετήσιου ποσοστού ανάπτυξης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ήταν σε γενικές γραμμές παρόμοια με την αύξηση των καταναλωτικών αγαθών που ορίζονται ως εμπόριο εμπορευμάτων, η οποία με τη σειρά της ήταν αντίστοιχη με αυτή του θαλασσιού εμπορίου. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990, ωστόσο, λόγω των τεράστιων ξένων επενδύσεων στην Κίνα, άρχισαν να γίνονται αισθητές οι επιπτώσεις της αλλαγής στην προμήθεια των τελικών καταναλωτικών προϊόντων και στην εξάρτησή τους από τις διεθνείς συναλλαγές εμπορευματοκιβωτίων.

Η μετατόπιση αυτή έγινε ιδιαίτερα αισθητή κατά την περίοδο μέχρι το 2007, όταν το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο ξεπερνούσε την αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Παρότι το διεθνές εμπόριο γνώριζε αύξηση μέχρι τα τέλη του 2007, από τα μέσα του 2008 με το χτύπημα της υφεσιακής κρίσης, οι εμπορικές ροές συρρικνώθηκαν, επηρεάζοντας ένα μεγάλο μέρος των χωρών του ΟΟΣΑ.

Η συνεχιζόμενη οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση, πρωταρχικά στην Αμερική και εν συνεχεία στην Ευρώπη, είχε μια άμεση αρνητική επίδραση στις παγκόσμιες εμπορικές ροές, με συνεπακόλουθη επίδραση στην απασχόληση και τα εισοδήματα καθώς οι εθνικές δημοσιονομικές πολιτικές υιοθέτησαν μέτρα λιτότητας σε μια προσπάθεια να μειώσουν το δημόσιο χρέος. Η λιτότητα αυτή ήρθε να επιβαρύνει μια περίοδο βραδείας ανάπτυξης, προκαλώντας περαιτέρω μείωση της ανάπτυξης και μείωση του διεθνούς εμπορίου καθώς η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών και η βιομηχανική ζήτηση εξασθενεί.

Όλες οι χώρες επηρεάστηκαν από την ύφεση του 2008-2009 μέσω της πτώσης των εξαγωγών, την αύξηση της ανεργίας και κατά συνέπεια τη μείωση των εισοδημάτων. Η παγκόσμια ύφεση δημιούργησε μια άνευ προηγουμένου μείωση του ρυθμού αύξησης του εμπορίου το 2009, επηρεάζοντας την ικανότητα του εμπορίου να αποτελεί μια αποτελεσματική μηχανή ανάπτυξης. Σύμφωνα με την Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την

Ανάπτυξη (UNCTAD), το παγκόσμιο εμπόριο μειώθηκε 4,5% το 2009, ως άμεσο αποτέλεσμα της παγκόσμιας ύφεσης, με το μεγαλύτερο μέρος της μείωσης να προέρχεται από τα καταναλωτικά και βιομηχανικά αγαθά, με τον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων να μειώνεται κατά περίπου 10%. Αντίθετα, με μία ήπια αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε όλο τον κόσμο τις χρονιές 2010-2011, το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων επεκτάθηκε παρά τη στάση αναμονής των οικονομιών των Δυτικών χωρών. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου(ΠΟΕ), η επέκταση του όγκου των παγκόσμιων εξαγωγών γνώρισε τη μεγαλύτερη ετήσια αύξηση που έχει καταγραφεί από το 1950. Η ανάκαμψη ήταν ισχυρή από τα μέσα του 2009 έως τα μέσα του 2010, όταν ο όγκος των συναλλαγών αυξήθηκε με ετήσιο ρυθμό περίπου 20%. Καθώς η οικονομική ανάπτυξη παραπαίει το 2011, ως αποτέλεσμα των μέτρων λιτότητας και της κρίσης του δημόσιου χρέους, η πρωτύτερη αύξηση δεν θα μπορούσε να διατηρηθεί και έτσι ο τομέας του εμπορίου φαίνεται και πάλι να χωλαίνει. Από αυτά συμπεραίνεται ότι η σχέση μεταξύ του διεθνούς εμπορίου και των μακροοικονομικών συνθηκών στις κύριες καταναλώτριες χώρες της δυτικής οικονομίας είναι αλληλοεξαρτώμενη.

### **5.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

Η ναυτιλία είναι ένας από τους κλάδους που επηρεάστηκαν σχεδόν άμεσα από την οικονομική αναταραχή στις παγκόσμιες χρηματοοικονομικές αγορές, σημειώνοντας μεγάλη μείωση στις τιμές τόσο των ναύλων, όσο και των αξιών των πλοίων. Η προσπάθεια να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην ναυτιλία δεν είναι εύκολη, δεδομένου ότι τόσο η διάρκεια όσο και η ένταση των αποτελεσμάτων αυτών δεν είναι ακόμα διακριτές. Ωστόσο, τα πρώτα πιο ουσιαστικά αποτελέσματα μπορούν να συνοψιστούν ακολούθως. Καταρχήν, η μείωση των δανειακών κεφαλαίων από αρκετές ναυτιλιακές τράπεζες, ως απόρροια της έλλειψης ρευστότητας των τελευταίων, περιόρισε την περαιτέρω δραστηριότητα και ανάπτυξη αφενός του διεθνούς εμπορίου των αγαθών και των πρώτων υλών, αφετέρου της ίδιας της ναυτιλιακής αγοράς. Η δυσπιστία μεταξύ των τραπεζών και η έλλειψη εγγυητικών επιστολών περιόρισαν στο ελάχιστο τα πιστωτικά όρια στην χορήγηση νέων δανείων, γεγονός που είχε αρνητικό αντίκτυπο στον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων, η μεταφορά των οποίων προϋποθέτει τη διάθεση εγγυητικών επιστολών. Πέραν των αρνητικών αποτελεσμάτων στην ναυλαγορά οι αγοραπωλησίες των πλοίων σημείωσαν σημαντική μείωση. Οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα να εξανεμίζονται καθώς η αξία των στολών τους μειώθηκε αισθητά έως και πάνω από 60% σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Η σημαντική μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να αποστέλλονται προς διάλυση σε μειωμένες τιμές, είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία. Παράλληλα, στην αγορά των νέων κατασκευών παρατηρούνται φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των συμβολαίων ναυπήγησης. Μάλιστα, αρκετοί πλοιοκτήτες αδυνατούν να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια, ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν αφενός μεν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών

παραδόσεων, αφετέρου δε κεφαλαιακές ζημιές από τις τρέχουσες αναβολές παράδοσης. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιουργούν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις τα δάνεια τελούν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδομούνται με την βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες τον χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές.

Επιπλέον, πολλές εφοπλιστικές εταιρείες ποντοπόρων πλοίων είδαν το στόλο τους να μειώνεται. Συγκεκριμένα, εξήντα δύο ποντοπόρα πλοία είχε το 2016, ο υπό ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων, χωρητικότητας άνω των 1000 κόρων. Συγκεκριμένα από τα 4.085 πλοία, που αριθμούσε τη 1η Μαρτίου, ο ελληνόκτητος στόλος των ποντοπόρων πλοίων, μόλις τα 747 (ποσοστό 18%) έφεραν την ελληνική σημαία.

Σύμφωνα με έρευνες, ο ελληνόκτητος στόλος, μειώθηκε κατά επτά πλοία και πλέον αριθμεί 4.085 πλοία, χωρητικότητας άνω των χιλίων κόρων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 196 πλοία, που βρίσκονται υπό ναυπήγηση. Από το σύνολο των ελληνόκτητων πλοίων τα περισσότερα, και συγκεκριμένα εφτακόσια ενενήντα ένα, φέρουν την σημαία των νήσων Μάρσαλ και μέσα σε ένα χρόνο αυξήθηκαν κατά εβδομήντα τέσσερα τα ελληνόκτητα πλοία που επιλέγουν την συγκεκριμένη σημαία. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε λίγο αλλά παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να είναι 2,8 χρόνια κάτω από την μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου.

Πέραν της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) έχει μειωθεί σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, όπως και η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα κάτι που επηρεάζει άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η μείωση της ζήτησης υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Συνεπώς, η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Λίγο πριν την ύφεση οι εφοπλιστές βλέποντας τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες έσπευσαν να παραγγείλουν νεότευκτα πλοία, κάτι που σήμανε τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο. Από το 2010 άρχισαν να μειώνονται ο αριθμός παραγγελιών. Τα πλοία χύδην φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άρχισαν να εμφανίζονται στο προσκήνιο όσον αφορά τον αριθμό παραγγελιών. Η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία) δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα σε μερικές περιπτώσεις να σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

## 5.4 Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΤΩΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Η ποντοπόρος ναυτιλία αντιμετωπίζει προβλήματα με την καταστροφή αξίας καθώς η κρίση στις ναυλαγορές ξηρού φορτίου διαβρώνει τις τιμές των φορτηγών πλοίων μεταχειρισμένων και νεότευκτων. Είναι χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ανεξάρτητου εκτιμητικού οίκου VesselsValue.com τα πλοία που παραγγέλθηκαν σε ναυπηγεία κατά το 2015 εμφανίζουν σημαντικές υποαξίες.

Ειδικότερα, η διαφορά της τιμής στην οποία συμβολαιοποιήθηκαν οι παραγγελίες στα ναυπηγεία με αυτές που ισχύουν σήμερα δείχνει πως έχουν εξανεμιστεί 3,91 δισεκατομμύρια δολάρια. Το 2015 οι επενδύσεις σε νεότευκτα ανήλθαν, σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, στα 65,46 δισ. δολάρια. Τα ίδια πλοία σήμερα κοστίζουν 61,56 δισεκατομμύρια δολάρια.

Η υποτίμηση αφορά τόσο τα φορτηγά όσο και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αλλά και άλλου τύπου. Όμως στα φορτηγά οι ζημίες είναι συντριπτικές. Τα 2,31 δισ. εκ των 3,91 των υποαξιών αφορούν σε ποντοπόρα φορτηγά (bulkers).

Συγκεκριμένα το 2015 τοποθετήθηκαν παραγγελίες για φορτηγά συνολικής αξίας 5,95 δισεκατομμυρίων δολαρίων αλλά τα πλοία αυτά αποτιμώνται σήμερα μόλις στα 3,64 δισεκατομμύρια δολάρια, δηλαδή 39% χαμηλότερα. Ζημίες καταγράφονται και αλλού, αν και σημαντικά μικρότερες. Νέα δεξαμενόπλοια αξίας 24,26 δισ. παραγγέλθηκαν το 2015, αλλά αποτιμώνται 788 εκατ. χαμηλότερα σήμερα. Για νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επενδύθηκαν 23,77 δισ. εκ των οποίων τα 798 εκατ. έχουν εξανεμιστεί.

Όσον αφορά στις ελληνικών συμφερόντων παραγγελίες πλοίων κατά το 2015, η Vesselsvalue.Com υπολογίζει ζημίες ύψους 327 εκατ. δολαρίων επί συνολικής επένδυσης ύψους 9,071 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Clarkson Research Services Limited, η τελευταία φορά που οι αξίες των ποντοπόρων φορτηγών ήταν τόσο χαμηλές ήταν το 1999.

Ο δείκτης βαρόμετρο των ναυλαγορών ξηρού φορτίου BalticDryIndex υποχώρησε νωρίτερα φέτος στα επίπεδα των 290 μονάδων. Πρόκειται για ιστορικά χαμηλά όλων των εποχών, τα χαμηλότερα από το 1985 οπότε και ο δείκτης εισήχθη ως μέτρο στην αγορά. Το 2008 βρισκόταν στις 11.793 μονάδες.

## 5.5 Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η διακύμανση της ανεργίας των ναυτικών εξαρτάται κυρίως από δύο παράγοντες: α) την προσφορά (ή μη) φορτίων προς διακίνηση, β) τα διεθνή επίπεδα των ναύλων. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών επηρεάστηκε άμεσα από τις τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο και την αντικατάσταση των ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού από

αλλοδαπούς ναύτες. Το σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίστηκε στο κατώτερο πλήρωμα των πλοίων.

Η διαχρονική εξέλιξη της συνολικής ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών παρουσιάζει σειρά αξιοσημείωτων διακυμάνσεων την περίοδο 1994-2008. Από το 1995 έως το 1997 η ανεργία του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού παρουσιάζει αύξηση έως και δύομισι χιλιάδες άτομα, ενώ μέχρι το τέλος του 2001 ξεκινάει μείωση έως και 50%. Μέχρι όμως και το 2005 η ανεργία αρχίζει ξανά να ανεβαίνει ώσπου τον Ιανουάριο του 2008 ξεκινάει και πάλι σταδιακή μείωση (3% και 22% περίπου για τις περιόδους 2003/04 και 2004/5, αντίστοιχα). Συνολικά, η εξέλιξη της ανεργίας του ναυτεργατικού δυναμικού φαίνεται να συμβαδίζει με τη συνολική δυναμική του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς μεταβάλλεται τις περισσότερες φορές αντίστροφα από τον διεθνή δείκτη ναύλων Baltic Dry Index (BDI)

#### **Συνολική ανεργία ναυτεργατικού δυναμικού (% μεταβολή περιόδου 1994-2008)**

	Σύνολο	Πλοίαρχοι Α΄	Ναύτες
<b>1994/95</b>	-0,7	-35,7	-47,1
<b>1995/96</b>	50,4	-55,6	168,5
<b>1996/97</b>	118,0	525,0	97,4
<b>1997/98</b>	75,1	224,0	70,3
<b>1998/99</b>	-22,3	9,9	-26,3
<b>1999/00</b>	9,9	73,0	1,0
<b>2000/01</b>	-50,3	-51,9	-50,5
<b>2001/02</b>	-35,0	-48,6	-67,1
<b>2002/03</b>	70,0	134,2	97,5
<b>2003/04</b>	32,8	67,4	54,4
<b>2004/05</b>	21,4	24,2	22,1

Τρεις ήταν οι παράγοντες που επέδρασαν ουσιαστικά στην ανεργία του ναυτεργατικού δυναμικού:

- 1) Η αποδυνάμωση του ελληνικού στόλου που συνέβη εξ αιτίας της ραγδαίας μείωσης του στόλου πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κατά περίπου ένα τρίτο.
- 2) Η μείωση του ελληνόκτητου στόλου από το 2004 έως το 2006 λόγω του συνολικού εκσυγχρονισμού του στόλου.
- 3) Οι μεταβολές εξ αιτίας των εξαγορών και συγχωνεύσεων στον κλάδο στα μέσα της πρώτης δεκαετίας του 2000.

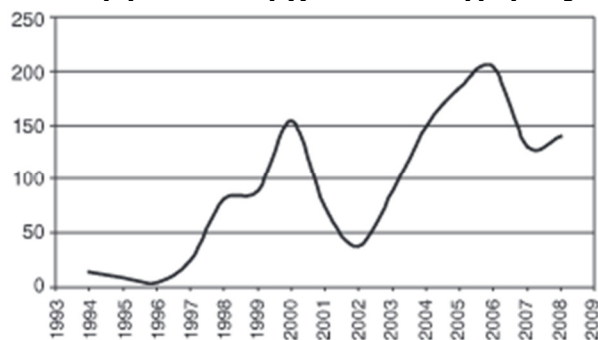
Από την περίοδο 1995-1997 είχε ήδη αρχίσει να επηρεάζεται η αύξηση της ανεργίας. Τα επίπεδα ανεργίας όλων των ειδικοτήτων ακολουθούν τη συνολική τάση μείωσης της προσφοράς ανέργων ναυτικών την περίοδο 2001-2005 και κατά τα τελευταία έτη εξέτασης (2006-2008).

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τους αξιωματικούς καταστρώματος υπάρχει πιο αυξημένη ανεργία στους πλοίαρχους πρώτου βαθμού, σε σχέση με τους αντίστοιχους δεύτερου και τρίτου βαθμού. Οι μηχανικοί πρώτου βαθμού παρουσιάζανε το χαμηλότερο βαθμό ανεργίας σε σχέση με το υπόλοιπο του ναυτεργατικού δυναμικού κατά την περίοδο 1993-2002. Παρόλα αυτά, την περίοδο 2002-2006 υπήρξε αύξηση του ποσοστού ανεργίας τους. Δυσανάλογη είναι η κατάσταση με τους μηχανικούς τρίτου βαθμού όπου τα επίπεδα ανεργίας τους αυξάνονται την περίοδο 1995-1997 και αρχίζουν να μειώνονται

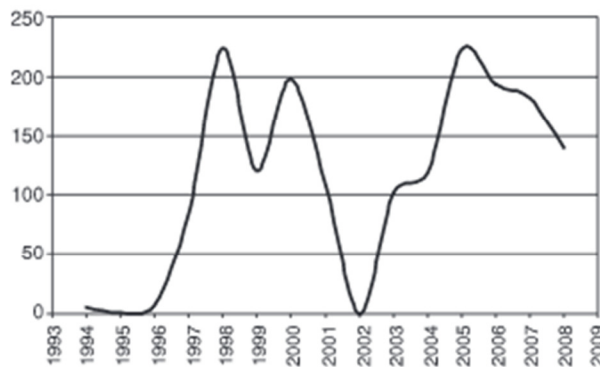
ύστερα από το 2002. Το κατώτερο τμήμα, οι ναύτες δηλαδή, ακολουθούν αντίστοιχη πορεία με το υπόλοιπο σύνολο. Τις περιόδους όμως έξαρσης της συνολικής ανεργίας (1995-1998 και 2004-2006), οι ναύτες επηρεάζονται άμεσα από τη στιγμή που αυτό το είδος των πληρωμάτων αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του ναυτεργατικού δυναμικού.

Συμπερασματικά, η ανάλυση των προσφερόμενων ανέργων του ναυτεργατικού δυναμικού παρουσιάζει αξιόλογες διακυμάνσεις κατά την περίοδο εξέτασης (1994-2008), τόσο στο σύνολο της όσο και στις επιμέρους ειδικότητες των ναυτικών. Το ναυτεργατικό δυναμικό που έχει συγκεκριμένη ειδικότητα, επηρεάζεται λιγότερο σε περιόδους κρίσης σε σχέση με τους ναύτες, που ως ανειδίκευτη ειδικότητα, επηρεάζονται πολύ περισσότερο.

#### **Ανεργία πλοιάρχων Α' κατηγορίας**

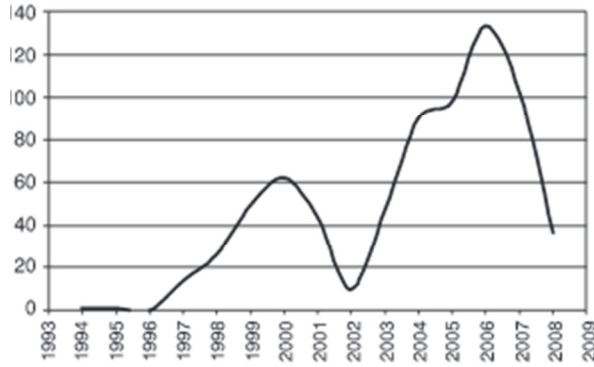


#### **Ανεργία πλοιάρχων Γ κατηγορίας**

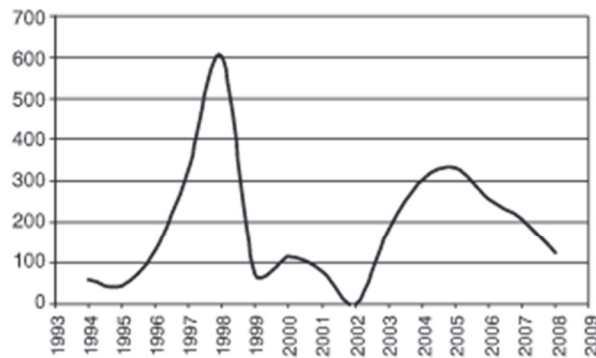


#### **Ανεργία μηχανικών Α κατηγορίας**

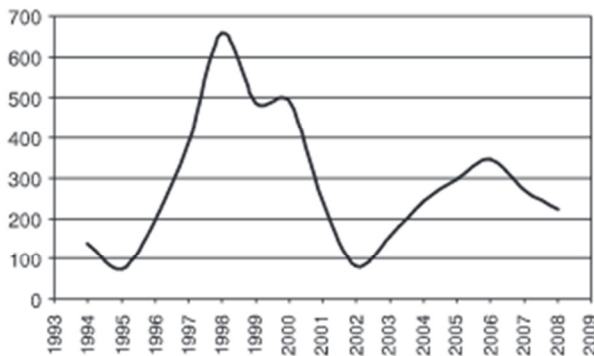




**Ανεργία μηχανικών Γ κατηγορίας**



**Ανεργία ναυτών**



Η απουσία επαρκούς ειδικευμένου εργατικού δυναμικού για την επάνδρωση του εμπορικού στόλου αναμένεται να δημιουργήσει σειρά προβλημάτων στο άμεσο μέλλον. Η μείωση της πρόσληψης των ναυτικών κατευθείαν οδηγεί σε μείωση των εσόδων του ταμείου από τις ασφαλιστικές εισφορές, με αποτέλεσμα να αδυνατεί να καλύψει τα έξοδα, όπως συντάξεις, νοσοκομειακές καλύψεις. Προβλήματα αναμένεται να υπάρχουν και στα ναυτιλιακά γραφεία τα οποία αδυνατώντας να καλύψουν τις οργανικές θέσεις με έμπειρους ναυτικούς (που θα στελεχώσουν τμήματα διαχείρισης, ναυλώσεων και τεχνικών) θα αναγκαστούν να μεταφέρουν την έδρα εργασίας σε χώρες που η προσφορά εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού είναι αυξημένη, με ευρύτερες απώλειες για την ελληνική οικονομία.

Οι ελλείψεις στο εκπαιδευτικό προσωπικό (οι περισσότερες σχολές λειτουργούν με έκτακτο προσωπικό), η απουσία διασύνδεσης των σχολών με την αγορά και τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι σοβαρά ζητήματα που έχουν να κάνουν με την υλικοτεχνική υποδομή των σχολών. Όλα αυτά τα προβλήματα που δημιουργούνται στρέφουν τους εφοπλιστές να επιλέξουν αλλοδαπούς

ακόμα και στις θέσεις εργασίες που απαιτούν εξειδίκευση , για την κάλυψη της ζήτησης στα πλοία.

Χώρες με μικρότερη επίδραση στην παγκόσμια ναυτιλία έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην εκπαίδευση, δημιουργώντας έτσι στέρεες βάσεις για μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου. Για παράδειγμα, στο Ηνωμένο Βασίλειο τη χρονική περίοδο 2000-2012 μέσα από ένα πλάνο στρατηγικής εκπαίδευσης, διπλασιάστηκαν οι νέοι που επιλέγουν τις ναυτικές ακαδημίες. Στη Δανία πλοίαρχοι και μηχανικοί που διαθέτουν τουλάχιστον δεκαετή εμπειρία μπορούν να εγγραφούν δωρεάν σε πανεπιστήμια ακολουθώντας σχετικές σπουδές.

Για να μπορούν οι νέοι να ασχοληθούν με τη ναυτιλία θα πρέπει η Πολιτεία αλλά και ο κλάδος της ελληνόκτητης ναυτιλίας να λάβουν μέτρα δημιουργώντας ένα πλαίσιο δράσης. Τέτοια μέτρα είναι"

- Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και ανάδειξη της κοινωνικής της σημασίας μέσα από δράσεις που βελτιώνουν το κοινωνικό προφίλ του κλάδου.
- Καλλιέργεια και επικοινωνία των αρχών και των στόχων της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας με έμφαση στο σεβασμό προς το ανθρώπινο κεφάλαιο και τους ναυτικούς που διαχειρίζονται τα πλοία.
- Περαιτέρω ανάπτυξη των συνεργειών μεταξύ των ακαδημιών και διάφορων ναυτιλιακών εταιρειών, με σκοπό την άμεση τοποθέτηση των δοκίμων σε ενεργά πλοία για πρακτική άσκηση. Έτσι οι νέοι θα μπορούν να έρθουν σε επαφή με τις αληθινές απαιτήσεις του επαγγέλματος αλλά και οι εργοδότες με ενδεχόμενους μελλοντικούς υφισταμένους τους.
- Ενίσχυση της μετεκπαίδευσης με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης παραγωγικότητας καθώς και την ασφαλή/φυσιολογική μετάβαση των ναυτικών στα γραφεία στην ξηρά.
- Υιοθέτηση σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων, με σκοπό την κατανόηση των απαιτήσεων/αναγκών των ναυτικών.
- Δημιουργία ενός ευνοϊκότερου συστήματος φορολόγησης των εισοδημάτων των ναυτικών

## **5.6 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ**

Ο ελληνικός στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στην μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από την ναυτιλία για την μεταφορά του 75% του διεθνούς εμπορίου.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016, που αφορούν αβεβιαιότητες συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγούμενες οικονομίες καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών. Ωστόσο το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με την συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,3% χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου Ρυθμού ανάπτυξης κατά την διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών. Μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης

του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες μερικές από τις οποίες ακόμα αναρρώνουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση του ευρωπαϊκού χρέους καθώς και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητα τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεων εισαγωγών, αλλά κυρίως μιας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων του προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση, είναι επίσης παράγοντες που συντέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου. Αξίζει να επισημανθεί ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό Ρυθμό ανάπτυξης.

Η ναυτιλία συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς. Παρά την συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας ή ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3% περίπου παρουσιάζοντας το βραδύτερο Ρυθμό ανάπτυξης του από το 2003 με σταθερή δραστηριότητα στην διάλυση πλοίων ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο Ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της ΕΕ, όπως για παράδειγμα της Ασίας. Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας ήταν υπό πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016 την πτώση του δείκτη BalticDry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και ην κατάρρευση της νοτιοκορεάτικης εταιρείας Hanjin Shipping που ανήκε στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας εδώ και 30 χρόνια. Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το 2015 κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο Ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από την ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν. Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιεροπλοίων και επιβατηγών πλοίων. Σε αντίθεση οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερο της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και την ελληνική ναυτιλία. Καθυστερήσεις σε αξιοσημείωτη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα σε συνδυασμό με την οικονομική αβεβαιότητα δημιούργησαν ένα

ζοφερό περιβάλλον για επενδύσεις στην χώρα. Οι περιορισμοί στην διακίνηση κεφαλαίων είχαν καταστροφικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την ναυτιλία από όταν επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 2015. Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ.

Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δεν αποτέλεσε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους, γνώρισε σημαντικές διαταραχές στην καθημερινή λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα των πλοίων στο εξωτερικό, προκειμένου να είναι σε θέση να εκπληρώσουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Ως θετικό καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι εισροές από την ναυτιλία τα 2 τελευταία χρόνια σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στην διακίνηση κεφαλαίων.

Παρ' όλες τις ανωτέρω αρνητικές εξελίξεις η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, καθώς επί δεκαετίες συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας το προφίλ της χώρας διεθνώς. Οι εισροές από την ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016. Δηλαδή, 16% περισσότερο από τον άλλον σημαντικό τομέα, τον τουρισμό ο οποίος συνείσφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την ίδια δεκαετία.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου διακόσιες χιλιάδες άτομα ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει την δυνατότητα της βιομηχανίας να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για μια σταδιοδρομία στην θάλασσα μέσα σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό πλαίσιο. Παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα η ελληνική ναυτιλία έδειξε για μια ακόμη φορά σθένος διατηρώντας την ηγετική της θέση σε διεθνές επίπεδο.

Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων. Το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και την δεύτερη στην ΕΕ. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγωγών προϊόντων πετρελαίου.

Παρά την συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε διακόσια ογδόντα οχτώ πλοία αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016. Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που

αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία.

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη. Η Ελλάδα παραμένει στην λευκή λίστα του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (internationalmaritimeorganization) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στην λευκή λίστα του paris memorandum of understanding, ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλής στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου ή 0,16% του στόλου ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016.

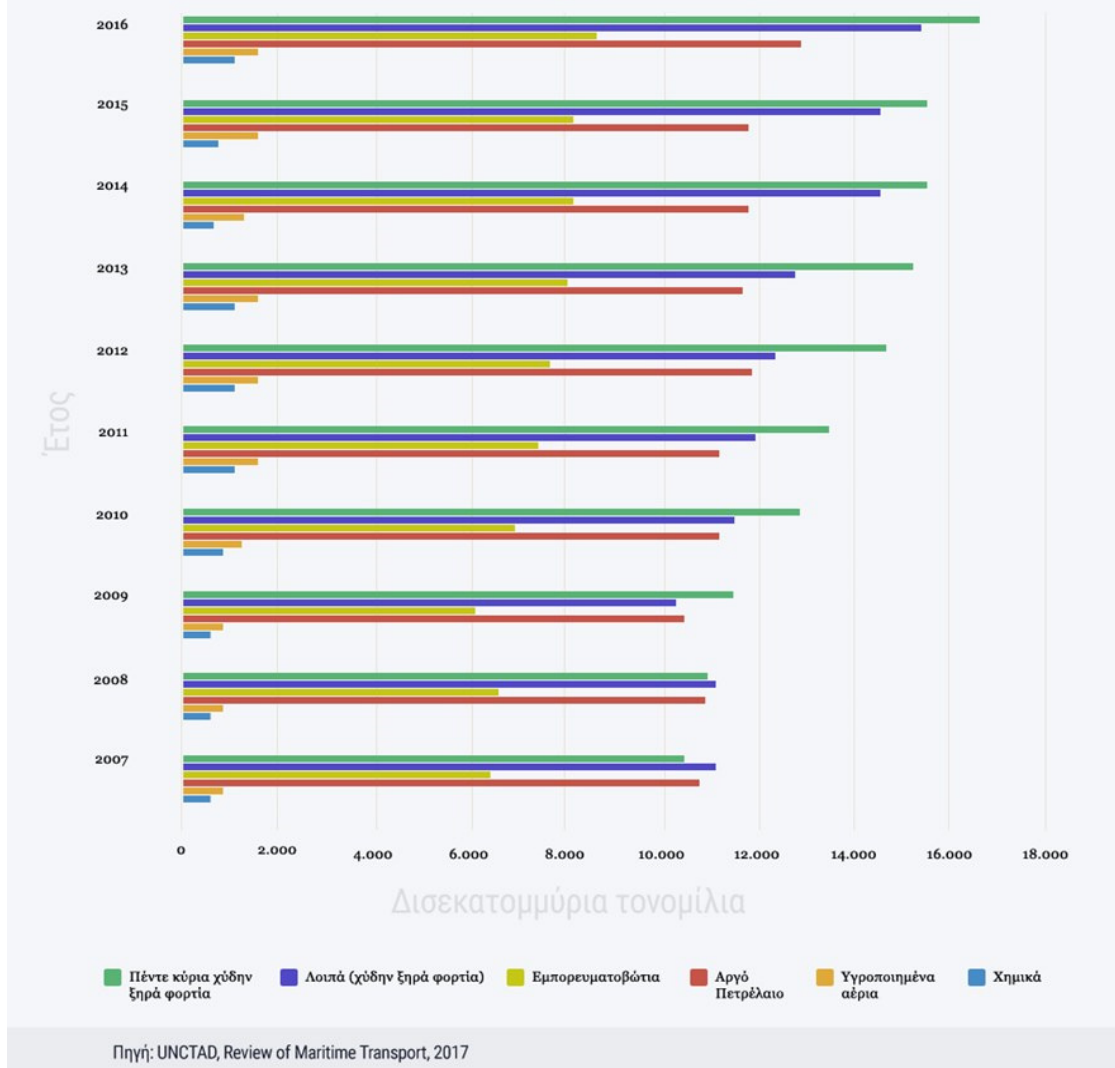
Αν και ο δρόμος προς μια πλήρη ανάκαμψη αναμένεται να είναι μακρύς και δύσκολος υπάρχουν ενδείξεις ότι κάποια βελτίωση είναι πιθανή για το μέλλον, κυρίως λόγω της σταδιακής μείωσης προσφοράς και ζήτησης. Η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να είναι με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ παράλληλα υπάρχουν θετικές εξελίξεις σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων ενόψει και της εφαρμογής νέων διεθνών κανονισμών οι οποίοι αρχίζουν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο.

Πράγματι, σημειώθηκαν θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων με τη δείκτη ξηρού φορτίου να καταγράφει τον Μάρτιο του 2017 αύξηση 29% από την αρχή του έτους και 32,4% το Φεβρουάριο του 2016. Ωστόσο, οποιαδήποτε ανάκαμψη θα παραμείνει εύθραυστη και ευάλωτη από πολλούς παράγοντες:

- την αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος,
- τις ενδεχόμενες διαταραχές του εμπορίου και την παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών λόγω περιφερειακών εντάσεων,
- αύξηση του προστατευτισμού και κίνδυνο για εμπορικούς πολέμους
- την αύξηση περιφερειακών μέτρων, ειδικά σε σχέση με περιβαλλοντικά θέματα και
- τον κίνδυνο υιοθέτησης μη ρεαλιστικών αποτελεσματικών κανονισμών, την συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού.

Παρόλα αυτά άρχισε να μια καινούρια ανάκαμψη παγκοσμίως κατά 3,7%. Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε επίσης, κατά 4,7%, αφήνοντας πίσω του τον πιο αργό ρυθμό ανάπτυξης που είχε παρατηρηθεί από το 2009. Όλο αυτό το σκηνικό βοήθησε το άνοιγμα των ναυτιλιακών αγορών για να αυξηθεί ξανά το παγκόσμιο εμπόριο κατά 4%. Βελτιωμένες προοπτικές παρατηρήθηκαν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου, ενώ οι αβεβαιότητες αναφορικά με τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου συνεχίστηκαν.

**Σχήμα 2 Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο σε τόνους φορτίου ανά μίλι (σε δισεκατομμύρια τόνους)**



Ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου ήταν της τάξης του 3,3% αν και παρόλο της μείωσης της διάλυσης πλοίων συνεχίζει να υπολείπεται αρκετά από το παγκόσμιο εμπόριο. Η ισορροπημένη ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής ζήτησης και προσφοράς ενίσχυσε τις τιμές των ναύλων εμφανίζοντας ενθαρρυντικά σημάδια ξεπερνώντας τις διαφορές των εσόδων συγκεκριμένων κατηγοριών, όπως μεταξύ των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων. Ήδη ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων ξεκίνησε την ανάκαμψη του και υπήρξε βελτίωση στο θέμα των τιμών των ναύλων. Έχοντας φθάσει στο χαμηλότερο επίπεδό τους το 2016, οι παραγγελίες νέων πλοίων σημείωσαν οριακή αύξηση με 1.000 νέες παραγγελίες το 2017. Κυρίως τα πλοία που αγοράστηκαν ήταν μεταχειρισμένα και δεν υπήρξε ιδιαίτερα υψηλός αριθμός στις παραγγελίες καινούριων ναυπηγημένων πλοίων. Όπως και να έχει η αύξηση παραγγελιών νέων πλοίων από τον ελληνικό στόλο, τον πρώτο παγκοσμίως, συνέβαλε και στην αύξηση του ευρωπαϊκού στόλου κατά 4,2% ξεπερνώντας ελαφρώς το ρυθμό ανάπτυξης του ασιατικού στόλου (3,8%).

Το 2017, τα βασικά οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας δεν έδειξαν σημάδια βελτίωσης, ενώ η χαλάρωση των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων δεν

επέφερε καμία ουσιαστική αλλαγή στις καθημερινές δραστηριότητες της ναυτιλίας, η οποία εξακολουθεί να επηρεάζεται σημαντικά από τους ελέγχους κεφαλαίων. Τα έσοδα που πρόσφερε ο ναυτιλιακός τομέας ήταν κυρίως σε ξένο συνάλλαγμα, κάτι που προέκυψε από τις μη ευνοϊκές συνθήκες της ενικής οικονομίας. Συγκεκριμένα, το 2017 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπολογίζονται σε περίπου 9,14 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 16,91% σε σχέση με το 2016, όταν οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ.



Η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει ένα τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας, αποτελούμενη κυρίως από μικρομεσαίες ιδιωτικές και συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται πρωταρχικά στον τομέα της μεταφοράς χύδην φορτίων. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά περιλαμβάνει έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, καθώς και ευκαιρίες απασχόλησης. Τα εγγενή γνωρίσματα της, της παρέχουν τη δυνατότητα να διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά του τέλει ανταγωνισμού και να παρουσιάζει μεγάλη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στο συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον. Ο ελληνικός στόλος είναι ικανός να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις μεταβολές των εμπορικών προτύπων ή στον επαναπροσανατολισμό των εμπορικών ροών και να συνδράμει στη δημιουργία νέων εμπορικών σχέσεων μεταξύ προμηθευτών και εισαγωγέων, όσο αποτελεσματικά χρειάζεται. Σημαντικό πλεονέκτημα που διαθέτει είναι η στρατηγική εμπορική συνεργασία μεταξύ της χώρας μας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, που έχει ως συνέπεια την ενίσχυση του κύρους της χώρας διεθνώς. Είναι αρκετά εντυπωσιακό το γεγονός πως αν και η χώρα μας αντιπροσωπεύει το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού έχει πετύχει να καλύπτει το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου

εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για περισσότερο από το 76% του εξωτερικού εμπορίου της. Η ελληνική σημαία αριθμεί εφτακόσια πενήντα τρία πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 41,70 εκατομμυρίων gt. Ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην έβδομη θέση διεθνώς και δεύτερος στην ΕΕ (σε όρους dwt). Επιπλέον, να σημειωθεί ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 29,19% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, το 22,03% του παγκόσμιου στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και το 15,45% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου. Ως εκ τούτου, η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην εξυπηρέτηση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και στην εξυπηρέτηση του εξαγωγικού - εισαγωγικού εμπορίου της ΕΕ και ειδικότερα στην εξασφάλιση των ενεργειακών αναγκών της μέσω της παροχής αξιόπιστων, ασφαλών, αποτελεσματικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος των ευρωπαϊκών πολιτών και της ευρωπαϊκής οικονομίας γενικότερα.

Η προηγούμενη χρονιά, το 2017, σημαδεύτηκε από επιπρόσθετη συρρίκνωση της χρηματοδότησης των πλοίων, με τις ευρωπαϊκές τράπεζες να δέχονται πιέσεις. Ακόμα και έτσι όμως, η ελληνική ναυτιλία πέτυχε να προβεί σε παραγγελίες νέων πλοίων, διακόσια έξι στο σύνολο συνολικής χωρητικότητας 24,47 εκατομμυρίων dwt από τις 2.333 συνολικά παραγγελίες για νέα πλοία χωρητικότητας 175,30 εκατομμυρίων dwt που έγιναν παγκοσμίως. Από αυτά τα πλοία, 142 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν σε 29,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία, τα οποία περιλαμβάνουν τριάντα τρία δεξαμενόπλοια LNG / LPG που ανέρχονται σε 17,76% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία, πενήντα οχτώ φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου που αντιστοιχούν σε 8,71% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία και πέντε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 1,38% της παγκόσμιας χωρητικότητας υπό παραγγελία.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων υπό ελληνική σημαία για το 2017 ήταν 13,7 ετών και του ελληνόκτητου 11,5 ετών, τη στιγμή που ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου είναι 14,6 ετών. Η Ελλάδα περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO), με την ελληνική σημαία επίσης να βρίσκεται εντός της Λευκής Λίστας του Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) και του Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU).

Οι προβλέψεις για το τρέχον έτος αναμένονται θετικές, καθώς εικάζεται πως η παγκόσμια παραγωγή θα αυξηθεί κατά 3,9%. Αυτό προκύπτει από τη δυναμική που εμφανίζει η παγκόσμια οικονομία τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι οποίες αναμένεται να ωφεληθούν από ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως και εμπιστοσύνη στις αγορές και να βοηθήσουν στην επιτάχυνση της ζήτησης και των επενδύσεων. Αυτό δεν σημαίνει όμως πως δεν μπορούν να εμφανιστούν αστάθμητοι παράγοντες. Ήδη, ο επαναπροσανατολισμός της κινέζικης οικονομίας προς την εγχώρια ζήτηση, οι εμπορικές και κανονιστικές εξελίξεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία και βρίσκονται υπό καθεστώς ρευστότητας διεθνώς, καθώς και η πολιτική αβεβαιότητα στις ΗΠΑ και στις σχέσεις ΕΕ - Ηνωμένου Βασιλείου μετά το Brexit είναι παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά το



παγκόσμιο εμπόριο. Ωστόσο, συνολικά, οι προβλέψεις για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είναι θετικές, καθώς ο όγκος εμπορίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,2% ετησίως μέχρι το 2022 και οι ροές φορτίων αναμένεται να αυξηθούν σε όλους τους τομείς, αλλά πιο γρήγορα στους τομείς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα κύρια χύδην ξηρά φορτία

### **5.7 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Ακόμα και την περίοδο της παγκόσμιας ύφεσης η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να είναι ανταγωνιστική, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν πάνω από 15% του παγκόσμιου στόλου. Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την υλοποίηση των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο, αν και σύμφωνα ακόμα και με τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις των αναλυτών, η κρίση αναμένεται να διαρκέσει λίγα χρόνια παραπάνω. Παράλληλα η σταδιακή αποκατάσταση ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από την μια πλευρά αλλά και τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας ανάπτυξης όπως συνέβη στην Ελλάδα πενταετία 2003-2007. Και αυτό διότι ακόμη και αν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση προσφοράς νέων πλοίων συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Επίσης οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν δείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους σε δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

Επιπροσθέτως, η ελληνική οικονομία μπορεί να αποκομίσει ικανοποιητικά οφέλη από την προσέλκυση περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης της ποντοπόρου ναυτιλίας, ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος. Η συνολική προστιθέμενη αξία που δυνητικά μπορεί να δημιουργήσει ο κλάδος ξεπερνά τα 25,9 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα ξεπερνά τις 550 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Για να υπάρξει προσέλκυση περισσότερων ναυτιλιακών εταιριών και γραφείων στη χώρα μας θα πρέπει να υπάρχει ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο θα επιτρέπει στην ποντοπόρο ναυτιλία να λειτουργεί ανταγωνιστικά στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον χωρίς περαιτέρω εμπόδια.

Πιο αναλυτικές μελέτες μπορούν να εντοπίσουν τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται διεθνώς με γνώμονα το ιδιαίτερο από κάθε άποψη ελληνικό

περιβάλλον να τροποποιηθούν με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου προς τόνωση της ναυτικής επιχειρηματικότητας και της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας στη χώρα.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό μέσω μετεγκατάστασης ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα, αναμένεται να έχει τεράστιες ευεργετικές προοπτικές. Η ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας και η συνεισφορά της στην εγχώρια οικονομία συνεπάγεται με ένα νέο εξωστρεφή πρότυπο βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης της εθνικής μας οικονομίας.

Η ικανοποίηση της ναυτιλιακής ζήτησης από εγχώριες πηγές συνεπάγεται με τη μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην εγχώρια οικονομία. Με τον τρόπο αυτό θα περιορισθεί σημαντικά η εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την πληρωμή υπηρεσιών που δεν παρέχονται εντός της Ελλάδας. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτούνται καινοτόμα συστήματα και διαδικασίες, τα οποία παρέχουν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες, ελεύθερα από τις προστασίες και τα εμπόδια του αποτυχημένου αναπτυξιακού προτύπου της ελληνικής οικονομίας. Κάτι αντίστοιχο είναι ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών ναυπήγησης/επισκευών, στον οποίο προσθέτοντας τις νέες τεχνολογίες δύναται να δημιουργήσει σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας στην ελληνική οικονομία εξαιτίας της αύξησης ζήτησης από τους έλληνες αλλά και τους ξένους εφοπλιστές.

Προκειμένου να επιτευχθούν όλα τα παραπάνω χρειάζεται μια σταθερή και κοινωνικοοικονομική κατάσταση. Οι φορολογικές ρυθμίσεις θα πρέπει να είναι λιγότερο αυστηρές καθώς σε διαφορετική περίπτωση, όσοι έχουν επενδύσει ή είναι διατεθειμένοι να επενδύσουν στην εγχώρια ναυτιλία θα απομακρυνθούν.

Για προσέλκυση περαιτέρω ναυτιλιακών κεφαλαίων απαιτείται σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης για τουλάχιστον μια διετία. Εν τω μεταξύ, απαιτείται η επεξεργασία και η υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα. Η σταθερότητα ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου θα ωθήσει την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για μετατροπή της Ελλάδας σε ένα από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως. Ένα τέτοιο στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής ενισχύει την επιχειρηματικότητα, ευνοεί την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών και δημιουργεί σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος. Ως αποτέλεσμα, η ανταγωνιστικότητα των σχετικών κλάδων θα αυξηθεί και ενδέχεται να υπάρξει προσέλκυση ακόμα και από τη ναυτιλία ξένων συμφερόντων με τεράστια δυναμικά οφέλη για την ελληνική οικονομία.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Τι είναι η Ναυτιλία;, Ανακτήθηκε από: (<http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>)
2. Πιέρρος Γ., Μαύρος Θ. 2017 *Επανατοποθετώντας την Ελλάδα ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο* Ανακτήθηκε από: ([http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-shipping-survey-gr-long/\\$FILE/Shipping\\_Survey\\_gr\\_long.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-shipping-survey-gr-long/$FILE/Shipping_Survey_gr_long.pdf))
3. *Μορφολογία του εδάφους* Ανακτήθηκε από: (<http://gym-falan.lar.sch.gr/works/a-07/hellas-02.htm>)
4. ΚΑΣΤΡΕΝΟΠΟΥΛΟΣ Ν. 27/03/2010 *ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ 1821* Ανακτήθηκε από: (<https://astypalaia.wordpress.com/2010/03/27/%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%83-%CE%B5%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7%CF%83-%CF%84%CE%BF%CF%85-1821/>)
5. *Ιστορία της ναυτιλίας* Ανακτήθηκε από: <http://museum.yen.gr/History.htm>
6. *Η «Οικονομική Αναγέννηση» του ελληνικού χώρου στον 18ο αιώνα* Ανακτήθηκε από: [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1701/2/02\\_chapter\\_1.pdf](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1701/2/02_chapter_1.pdf)
7. *Δεκαετία 1950* Ανακτήθηκε από: (<http://www.isalos.net/history/decade-50/>)
8. *ΝΑΥΤΙΛΙΑ* Ανακτήθηκε από: <http://taxiploigisi.gr/pdf/naftilia.pdf>
9. *ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ* Ανακτήθηκε από: ([http://www.infospoudes.gr/notes/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=141&Itemid=976](http://www.infospoudes.gr/notes/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=141&Itemid=976))
10. Μασουράκης Μ.Ε. 2009 *ALPHA BANK ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ* Ανακτήθηκε από: ([https://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon\\_deltio\\_110.pdf](https://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf))
11. Τσαμόπουλος Μ. 2017 *Η ναυτιλιακή βιομηχανία, κεντρικός μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας* Ανακτήθηκε από: (<http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/329577-giati-i-ellada-prepei-na-anaptiksei-tora-dinamika-nautiliaka-clusters>)
12. *Εντείνεται ο πόλεμος των νηολογίων* 20/03/2017 Ανακτήθηκε από: (<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1216048/enteinetai-o-polemos-ton-niologion>)
13. Βενιάμης Θ. 20/05/2016 *Challenges, goals and prospects for Greek shipping* Ανακτήθηκε από: (<http://www.hellenicshippingnews.com/challenges-goals-and-prospects-for-greek-shipping/>)
14. *Αλλαγή Σκηνικού εν μέσω Βαθιας Υφεσης (1981-1990)* Ανακτήθηκε από: <http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1981.html>
15. *Ο Δρόμος προς τον Νέο Αιώνα (1991-2000)* Ανακτήθηκε από: (<http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1991.html>)
16. *Θεσμικό Πλαίσιο* Ανακτήθηκε από: (<https://www.yen.gr/thesmiko-plaisio>)

17. Θαλάσσια μεταφορά - Μεταφορά με πλοίο - Θαλάσσιες μεταφορές *Short Sea* (μικρών αποστάσεων) Ανακτήθηκε από: (<http://www.fixemer.com/el/transportdienstleistungen-el/seetransport-el>)
18. Hoffmann J. 2017 *REVIEW OF MARITIME TRANSPORT* Ανακτήθηκε από: ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf))
19. *Κατηγορίες και τύποι πλοίων* Ανακτήθηκε από: ([http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh\\_textni\\_a/kef03.pdf](http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_textni_a/kef03.pdf))
20. 17/04/2016 *Κατηγορίες και είδη πλοίων* Ανακτήθηκε από: (<http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>)
21. *Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής* Ανακτήθηκε από: (<http://www.isalos.net/greek-shipping/i-domi-tis-ellinikis-naftilias/kratos/yount-tomeas-naftilias/>)
22. Goodwill R 10/09/2015 *Where shipping prospers it adds to the wealth of nations* Ανακτήθηκε από: (<https://www.gov.uk/government/speeches/where-shipping-prospers-it-adds-to-the-wealth-of-nations>)
23. Ρουσάνογλου Ν. *Αύξηση 9,6% στη διακίνηση κοντέινερ από την Cosco το α' τρίμηνο* 19/04/2016 Ανακτήθηκε από: (<http://www.kathimerini.gr/857243/article/oikonomia/epixeirhseis/ay3hsh-96-sth-diakinsh-konteiner-apo-thn-cosco-to-a-trimhno>)
24. Ντάντσεβ Σ. Ντεμιάν Η. 01/2013 *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ* Ανακτήθηκε από: (<https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf>)
25. 10/05/2017 *Η τεράστια συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο ελληνικό ΑΕΠ* Ανακτήθηκε από: (<http://enandro.gr/oikonomia/3180-%CE%B7-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CE%B9%CF%83%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AC-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%B1%CE%B5%CF%80.html>)
26. Οικονόμου Γ., Σαμπεθάι Ι., Συμιγιάννης Γ. 07/2010 *ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ: ΑΙΤΙΕΣ ΑΝΙΣΣΟΡΟΠΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ* Ανακτήθηκε από: (<http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/%CE%99%CF%83%CE%BF%CE%B6%CF%8D%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CE%A4%CF%81%CE%AD%CF%87%CE%BF%CF%85%CF%83%CF%89%CE%BD%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD.pdf>)
27. *Συναλλαγματική Ισοτιμία / Σταυρωτές Ισοτιμίες (Exchange rate)* Ανακτήθηκε από: (<https://www.euretirio.com/synallagmatiki-isotimia/>)
28. Μηλιός Γ. Ιωακείμογλου. *Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μέρος Β'* Ανακτήθηκε από:

- ([http://www.theseis.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=343&Itemid=29](http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=343&Itemid=29))
29. 23/02/2018 *Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα και Ελληνική Οικονομία* Ανακτήθηκε από: (<http://piraeuspress.gr/hellas/187748/naftiliako-synallagma-ke-elliniki-ikonomia/>)
30. Μεταξάς Β. Ν. *Η βιομηχανία των ελεύθερων πλοίων και οι κυκλικές διακυμάνσεις αυτής* Ανακτήθηκε από: (<https://books.google.gr/books?id=HV8M2grvoCoC&pg=PA550&lpg=PA550&dq=%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC+%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%B1&source=bl&ots=5kBL0QuP4d&sig=LpS4GRoEVTU7lftlpvgupCEBAs&hl=el&sa=X&ved=0ahUKEwjVurrjxtXZAhUKKVAKHVBFD9kQ6AEIPzAC#v=onepage&q=%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC%20%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B9%CE%B1&f=false>)
31. 30/03/2017 *Isalos.net: το χρηματιστήριο ως πηγή χρηματοδότησης για τη ναυτιλία* Ανακτήθηκε από: (<http://www.isalos.net/2017/03/isalosnet-chrimatistirio-os-pigi-chrimatodotisis-sti-naftilia/>)
32. 14/10/2013 *BCG: Η ελληνική ναυτιλία έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ελληνική οικονομία, μετά τον τουρισμό* (<http://www.kathimerini.gr/56410/article/oikonomia/epixeirhseis/bcg-h-ellhnikh-naytilia-exei-th-megalyterh-syneisfora-sthn-ellhnikh-oikonomia-meta-ton-toyrismo>)
33. *Preparation of the company for entering the stock exchange, debut on the stock exchange* Ανακτήθηκε από: (<http://www.progressholding.pl/en/investor-acquisition/preparation-of-the-company-for-entering-the-stock-exchange-debut-on-the-stock-exchange/>)
34. Μαυραγάνης Κ. *Εννιά ερωτήσεις και απαντήσεις για την ελληνική ναυτιλία* 28/09/2015 Ανακτήθηκε από: ([https://www.huffingtonpost.gr/2015/09/27/naytilia-erwthseis-apanthseis\\_n\\_8201128.html](https://www.huffingtonpost.gr/2015/09/27/naytilia-erwthseis-apanthseis_n_8201128.html))
35. *Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)* Ανακτήθηκε από: (<https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>)
36. *Θαλάσσια Πολιτική Χ. Κωνσταντινίδης*
37. Σπάθης Σ., Καραγιάννης Σ., Γεωργικόπουλος Ν 2010 *Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ* Ανακτήθηκε από: ([https://www.kepe.gr/images/ektheseis/report\\_62.pdf](https://www.kepe.gr/images/ektheseis/report_62.pdf))
38. *Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2017, Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2018* Ανακτήθηκε από: (<https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/>)
39. 17/4/2018 *Πρώτη παρά την οικονομική κρίση η Ελλάδα στην εμπορική ναυτιλία* Ανακτήθηκε από: (<http://www.documentonews.gr/article/prwth-para-thn-oikonomikh-krish-h-ellada-sthn-emporikh-naytilia>)

40. 22/01/2018 *Μεγάλωσε το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου* Ανακτήθηκε από: (<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1313841/megalose-to-meridio-tou-ellinoktitou-stolou>)
41. Αρβανιτίδης Ν. 18/06/2016 *Die Welt: Οι Έλληνες κυριαρχούν στην εμπορική ναυτιλία* Ανακτήθηκε από: (<http://www.iefimerida.gr/news/273062/die-welt-oi-ellines-kyriarhoyn-stin-emporiki-naytilia>)
42. Τσαμόπουλος Μ. 31/03/2017 *Και όμως το ελληνικό νηολόγιο είναι ανταγωνιστικό και αξιόπιστο* Ανακτήθηκε από: (<http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/319239-kai-omos-to-elliniko-niologio-einai-antagonistiko-kai-aksiopisto>)
43. Asariotis R, Hassiba B., Hoffmann J., Misovicova M., Núñez E., Premti A., Sitorus B., Valentine V and Viohl B. *Review of maritime transport* 21/07/2010 Ανακτήθηκε από: ([http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf))
44. *Η ελληνική ναυτιλία* Ανακτήθηκε από (<http://www.isalos.net/i-elliniki-naftilia/>)
45. Τσαμόπουλος Μ. *Οι Έλληνες μεγιστάνες της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου* 22/11/2017 Ανακτήθηκε από: (<http://www.capital.gr/epixeiriseis/398673/oi-ellines-megistanes-tis-neas-uorkis-kai-tou-londinou>)
46. Καραγιώργος Λ. «Φορτώνουν» κέρδη οι μετοχές των ναυτιλιακών από αρχές του έτους 17/01/2018 Ανακτήθηκε από: (<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1312438/fortonoun-kerdi-oi-metoxes-ton-nautiliakon-apo-arxes-tou-etous>)
47. Δήμητρα Τ. *Προετοιμασία για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών* 8/01/2015 Ανακτήθηκε από: (<http://www.eiforum.gr/2015/resources/presentations/ws4/Tsampurianou.pdf>)
48. Σκορδίλλης Γ. *Κατάπλους των ποντοπόρων πλοίων στη Σοφοκλέους* 29/10/2000 Ανακτήθηκε από: (<https://www.tovima.gr/2008/11/24/finance/kataploys-twn-pontoporwn-ploiwn-sti-sofokleous/>)
49. *Γιατί οι ελληνικές ναυτιλιακές αποφεύγουν το ΧΑ* 01/09/2016 Ανακτήθηκε από: (<http://www.capital.gr/oikonomia/138911/giati-oi-ellinikes-nautiliak-es-apofeugoun-to-xa>)