



Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ-ΕΕΡΕΡΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
Α.Γ.Μ.: 4023

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΘΕΜΑ:
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

του ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:
ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗ-ΕΡΡΕΡΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ
Α.Γ.Μ.: 4023

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:23/11/18

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή	3
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας.....</i>	<i>5</i>
1.1 Η πρόιμη εποχή των αρχαίων χρόνων.....	5
1.2 Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας από την περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας, ως το νεοσύστατο ελληνικό κράτος.....	7
1.3 Η πορεία της ναυτιλίας κατά τη διάρκεια των παγκοσμίων πολέμων.....	9
1.4 Η ελληνική ναυτιλία από τη δεκαετία του 1950 ως τη σύγχρονη εποχή.....	11
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....</i>	<i>18</i>
2.1 Ο ναυτιλιακός κλάδος στην Ελλάδα.....	18
2.2 Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία.....	20
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ανάπτυξη των διεθνών σχέσεων.....</i>	<i>27</i>
3.1 Οι διεθνείς σχέσεις στην ναυτιλία.....	27
3.2 Οι διεθνείς οργανισμοί ναυτιλίας.....	29
3.3 Κρατικοί οργανισμοί ναυτιλίας.....	30
3.4 Ιδιωτικοί οργανισμοί ναυτιλίας.....	33
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η επιρροή της παγκοσμιοποίησης στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών.....</i>	<i>36</i>
4.1 Προσφορά και ζήτηση.....	36
4.2 Θαλάσσιες μεταφορές και διεθνές εμπόριο.....	38
4.3 Βασικές αρχές της ναυτιλίας.....	40
4.4 Ο ρόλος της παγκοσμιοποίησης στο χώρο της ναυτιλίας.....	41
4.5 Διεθνοποίηση και ναυτιλία.....	43
4.6 Η επιρροή της παγκοσμιοποίησης στον κλάδο της ναυτιλίας.....	44
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η Ευρωπαϊκή Ένωση για τη ναυτιλία.....</i>	<i>45</i>
5.1 Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	45
5.2 Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί Ναυτιλίας.....	49
5.3 Η κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική.....	50
Επίλογος	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	52

Εισαγωγή

Η ναυτιλία είναι ένας από τις σημαντικότερους κλάδους για την οικονομία μιας χώρας, καθώς χαρακτηρίζεται από δυναμικότητα, εξωστρέφεια και ανταγωνιστικότητα. Η σημασία της ναυτιλίας, και γενικότερα των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα είναι τεράστια, καθώς υπάρχει άμεση σύνδεση με την παγκοσμιοποιημένη αγορά . Κάτι τέτοιο δείχνει ότι η διεξαγωγή του εμπορίου πραγματοποιείται με βάση τους κανονισμούς που διέπουν τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης και πάντοτε σε ένα πλαίσιο ελεύθερης αγοράς και ανταγωνισμού.

Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών πραγματοποιούνται συμφέρουσες συμφωνίες για μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων με τον πιο ασφαλή τρόπο. Με αυτόν τον τρόπο, οι θαλάσσιες μεταφορές αναδεικνύονται σε σημαντικό φορέα της οικονομικής και κοινωνικής ζωής μιας χώρας, καθώς θεωρούνται τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας και του εμπορίου.

Τα κράτη και οι οικονομίες τους αλληλοεπιδρούν μέσα στις παγκοσμιοποιημένες αγορές και για αυτό το λόγο υπάρχει η επιτακτική ανάγκη για τη δημιουργία διεθνών οργανισμών που θα πρέπει να διαμορφώνουν τους κανόνες που θα διέπουν το διεθνές σύστημα και θα αποφασίζουν για σοβαρά ζητήματα.

Η Ελλάδα από την πλευρά της διαθέτει μία σημαντική ναυτική ιστορία η οποία της επιτρέπει να διατηρεί μία σοβαρή παρουσία στο χώρο της ναυτιλίας, κυρίως εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, της δραστηριοποίησης των Ελλήνων με τη θάλασσα, αλλά και των δραστηριοτήτων που προσφέρονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για αυτό το λόγο η Ελλάδα έχει κατακτήσει μία από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη της ναυτιλιακής οικονομίας.

Σημαντική χαρακτηρίζεται η συνεισφορά της παγκόσμιας και της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής μετά τη σύσταση διεθνών διακυβερνητικών και ιδιωτικών οργανισμών που στοχεύουν στη διαμόρφωση ναυτιλιακής πολιτικής. Βέβαια το ίδιο συμβαίνει και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου γίνεται προσπάθεια για διαμόρφωση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής με κανόνες οι οποίοι θα εξυπηρετούν όλα τα κράτη - μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας

1.1 Η πρόιμη εποχή των αρχαίων χρόνων

Η ελληνική ναυτιλία ξεκινά την πορεία της και τη δραστηριότητα της από τους πρόιμους αρχαίους χρόνους, όταν ακόμη ο ελλαδικός χώρος ήταν πολύ διαφορετικός σε σχέση με τη σύγχρονη εποχή. Υπήρχαν βασικές διαφορές τόσο στην έκταση των παραλίων της Ελλάδας όσο και στη μορφολογία της γης, δεδομένα τα οποία έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στο να αναπτυχθεί η ελληνική ναυτιλία, καθώς η θάλασσα αποτελεί έναν σπουδαίο παράγοντα που έδωσε το έναυσμα για την εξάπλωση της Ελλάδας στο ναυτιλιακό τομέα ¹.

Τα πρώτα πλοία που εντοπίζονται από την αρχαιολογική σκαπάνη συναντώνται στο Αιγαίο και ανάγονται στο 7.000 π.Χ.. Πρόκειται για κυκλαδικά πλοία τα οποία δραστηριοποιήθηκαν οργανωμένα στη θάλασσα του Αιγαίου. Έπειτα ακολούθησε η ηγεσία των Μινωιτών και πλέον η Ελλάδα είχε θέσει γερά θεμέλια για τη ναυτική της δραστηριότητα.

Μία σημαντική περίοδος για την ελληνική ναυτιλία είναι αυτή της μυκηναϊκής εποχής, καθώς από το 1470 π.Χ. οι Μυκηναίοι έδειξαν πως ασχολήθηκαν σοβαρά με την εμπορική δραστηριότητα στο θαλάσσιο χώρο της ανατολικής Μεσογείου².

Στην πορεία και άλλες ελληνικές πόλεις αναδείχθηκαν σε εξέχουσες ναυτικές δυνάμεις της Ελλάδας με σημαντικότερη την Αθήνα του 5ου αιώνα, κατά τη χρυσή εποχή του Περικλή δηλαδή, οπότε και γίνεται λόγος για το γνωστό αθηναϊκό στόλο.

¹ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

² Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλη, Θράκη, 2003

Γενικότερα , οι αρχαίοι Έλληνες ήταν εκείνοι που έθεσαν τις βάσεις για την ανάπτυξη ενός θαυμάσιου θαλάσσιου πολιτισμού τον οποίο προώθησε η δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας με απώτερο σκοπό να συνεχιστεί ως και σήμερα. Ωστόσο μόνο κατά την περίοδο της ρωμαϊκής κυριαρχίας η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει μία περίοδο ύφεσης . Παρόλα αυτά, η ανάκαμψη ήρθε αμέσως μετά κατά τη διάρκεια της βυζαντινής περιόδου. Από τότε και μετά , υπάρχει μία διαρκής άνθιση της ναυτιλίας στον ελλαδικό χώρο, κυρίως στα ελληνικά νησιά των οποίων οι κάτοικοι ασχολούνται με εργασίες της θάλασσας και το ναυπηγικό τομέα³.

Κατά τους αρχαίους χρόνους δεν έχουμε σε καμία περίπτωση ενδείξεις για την υποβάθμιση της ναυπηγικής τέχνης , αλλά αντιθέτως διακρίνεται η τεράστια συμβολή της στην ουσιαστική βελτίωση των σχέσεων που είχαν αναπτύξει οι Έλληνες με τον τομέα της ναυτιλίας.

Η αναγωγή των αναφορών στην ενασχόληση των αρχαίων Ελλήνων με την τέχνη της ναυπήγησης πλοίων εντοπίζεται στην Ιλιάδα και την Οδύσσεια του Ομήρου, τα οποία χρονολογούνται στον 8ο αιώνα π. Χ..

³ Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2004

1.2 Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας από την περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας ως το νεοσύστατο ελληνικό κράτος

Κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής κυριαρχίας η ελληνική ναυτιλία συνέχιζε να ανθίζει με αποτέλεσμα μάλιστα η Ελλάδα να καταφέρει να διατηρήσει το ανάστημά της απέναντι στην τουρκική κυριαρχία. Στο πλαίσιο αυτό όσοι ζούσαν στα νησιά κατόρθωσαν να αποκτήσουν συγκεκριμένα διοικητικά και οικονομικά προνόμια τα οποία τους έδιναν πλεονεκτήματα στον τομέα του θαλάσσιου εμπορίου με αποτέλεσμα να αναπτυχθεί ιδιαίτερος η ελληνική δύναμη⁴.



Ο ελληνικός στόλος είχε τεράστια δύναμη με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός αξιόμαχου και μεγάλου σε αριθμό πολεμικού στόλου, ο οποίος όσο διήρκεσε η ελληνική επανάσταση έπαιξε σημαντικό ρόλο.

Κατά τη διάρκεια της επανάστασης ένα μεγάλο τμήμα του στόλου υπέστη ολική καταστροφή ενώ κατόρθωσε να διασωθεί η βάση του στόλου που αργότερα αποτέλεσε το θεμέλιο για την επαναλειτουργία του ναυτιλιακού τομέα.

⁴ Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2004

Από το 1833 και έπειτα , οπότε και το ελληνικό κράτος απέκτησε την ανεξαρτησία του , έχουμε τη θέσπιση των βασικότερων διοικητικών και υλικοτεχνικών θεμελίων στον τομέα της ναυτιλίας. Μάλιστα, έχουμε την ίδρυση καινούριων ναυπηγείων με την ναυπηγική τέχνη να εξελίσσεται σε ένα από τους κυριότερους κλάδους που συνέβαλαν σημαντικά στην οικονομία του νεοσύστατου ελληνικού κράτους⁵.

Από την περίοδο του Καποδίστρια, την περίοδο της Αντιβασιλείας και την Οθωμανική περίοδο έχουμε την έκδοση νομοθετημάτων τα οποία αφορούσαν τη διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα περιελάμβανε τον τομέα της ναυτιλίας.



Το 1828 έχουμε τη σύσταση του πρώτου Οργανισμού Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ το 1856 η ελληνική κυβέρνηση κατόρθωσε να συγκροτήσει την Ελληνική Ακτοπλοϊκή Εταιρεία η οποία είχε ως έδρα τη Σύρο⁶.

⁵ Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλιτη, Θράκη, 2003

⁶ Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλιτη, Θράκη, 2003

1.3 Η πορεία της ναυτιλίας κατά τη διάρκεια των παγκοσμίων πολέμων

Τα χρόνια πριν την έναρξη του Α παγκοσμίου πολέμου υπήρχε ανάπτυξη στον τομέα της ναυτιλίας. Μάλιστα μετά τους Βαλκανικούς πολέμους η έκταση της γης της Ελλάδας υπέστη σημαντική αύξηση με αποτέλεσμα να αποκτήσει περισσότερη δύναμη και ο τομέας της ναυτιλίας κυρίως μετά τη χρήση του ατμού λίγα χρόνια πριν ξεκινήσει ο πόλεμος.

Το 1917 ήταν το έτος κατά το οποίο η Ελλάδα ενεπλάκη στον Α παγκόσμιο πόλεμο, κάτι το οποίο είχε καταστροφικές συνέπειες, τόσο για το έμψυχο, όσο και για το άψυχο δυναμικό της. Με το τέλος του πολέμου προσμετρήθηκαν σοβαρές απώλειες παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα αποκόμισε αρκετά κέρδη από τον πόλεμο⁷.



⁷ Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2004

Η ελληνική ναυτιλία άρχισε να ανακτά τις δυνάμεις της κατά τα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου και ως τον Β παγκόσμιο πόλεμο είχε ήδη ξεκινήσει μία ανοδική πορεία η οποία ωστόσο υπέστη μία διακοπή μετά τη χρηματιστηριακή κρίση του 1929, το 1930.

Ως το 1939 η Ελλάδα είχε κατορθώσει να αποκτήσει την ένατη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο ανάμεσα στις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις.

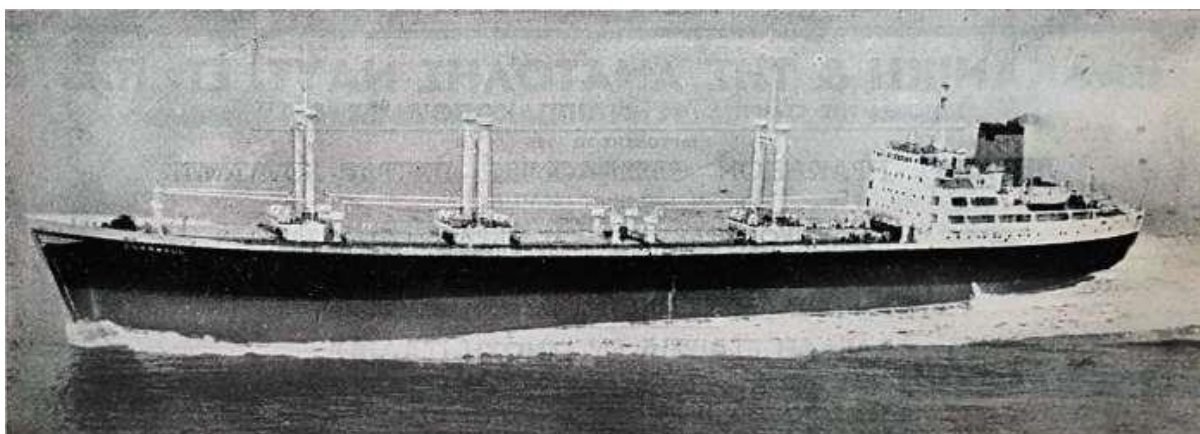
Η ναυτική δύναμη της Ελλάδας φάνηκε και κατά τη διάρκεια του πολέμου , καθώς η Ελλάδα έδειξε τη ναυτική της επάρκεια συμβάλλοντας με τη βοήθειά της τις χώρες των Συμμαχικών δυνάμεων κατά του Άξονα.

Όταν ολοκληρώθηκε ο πόλεμος η Ελλάδα η οποία είχε υποστεί σοβαρές συνέπειες, ξεκίνησε τη διαδικασία ανασυγκρότησης θέτοντας ως κύριο στόχο την επανάκαμψη και την αναπτυξιακή διαδικασία που είχε ξεκινήσει πριν να ξεσπάσει ο Β παγκόσμιος πόλεμος⁸.

⁸ Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλιτη, Θράκη, 2003

1.4 Η ελληνική ναυτιλία από τη δεκαετία του 1950 ως τη σύγχρονη εποχή

Το 1946 οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής πήραν την απόφαση να ξεκινήσουν τις πωλήσεις κρατικών πλοίων με αποτέλεσμα να δείξουν το ενδιαφέρον τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι αγόρασαν ένα ποσοστό των πλοίων που πωλούνταν με τη βοήθεια του ελληνικού κράτους.



Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα οι δεκαετίες του 1950 και του 1960, να αποτελέσουν ορόσημο για την ελληνική ναυτιλία, αφού η ελληνική ναυτιλία βρέθηκε στο ύψιστο σημείο ανάπτυξης με αποτέλεσμα από τότε να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την εθνική οικονομία. Αυτή ήταν και η περίοδος κατά την οποία η περιοχή του Πειραιά ξεκίνησε να εξελίσσεται σε ένα από τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα στη Μεσόγειο.

Η ανοδική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας συνεχίστηκε ακάθεκτη αν και υπήρχαν κάποιες διακοπές σε αυτήν, όπως για παράδειγμα το 1956 με την κρίση του Σουέζ και τη δεκαετία του 1970 με την οικονομική κρίση που αναφερόταν σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ωστόσο ως την εποχή αυτή οι εφοπλιστές του ελλαδικού χώρου επέλεξαν να ακολουθήσουν μία συντηρητική πολιτική αναφορικά με την ανανέωση και την επέκταση των στόλων τους . Από το 1970 και μετά, παρόλα αυτά, διάλεξαν ένα πιο σύγχρονο τρόπο κι πιο σύγχρονες στρατηγικές ούτως ώστε να αυξήσουν το κέρδος τους. Κάτι το οποίο τελικά πέτυχαν.

Από το 1974 και μετά, ωστόσο, διαμορφώθηκε μία αστάθεια στον οικονομικό τομέα καθώς έχουμε σοβαρή μείωση των εξαγωγών του πετρελαίου και αύξηση του πληθωρισμού σε πολλές χώρες , ενώ την ίδια στιγμή δημιουργήθηκαν και προβλήματα στις ισοτιμίες των νομισμάτων.



Όλα τα παραπάνω δημιούργησαν μία γρήγορη μείωση στις δραστηριότητες των πετρελαιοφόρων καθώς και των φορτηγών πλοίων. Για αυτούς τους λόγους οι Έλληνες εφοπλιστές υπέστησαν σημαντική επιρροή από τη γενικευμένη οικονομική αστάθεια που επικρατούσε , αφού δεν έμεινε ανεπηρέαστη και η εθνική οικονομία⁹.

Η ελληνική ναυτιλία επηρεάστηκε, όπως και όλοι οι τομείς της εθνικής οικονομίας, κατά τη δεκαετία του 1980, όταν η Ελλάδα προσχώρησε στην ΕΟΚ. Ο τομέας της ναυτιλίας έδειξε μεγάλη ικανοποίηση για το γεγονός αυτό , ενώ φάνηκε σημαντική η συμβολή των Ελλήνων εφοπλιστών στη διαμόρφωση των κανονισμών της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής η οποία εφαρμόστηκε μετά το 1986.

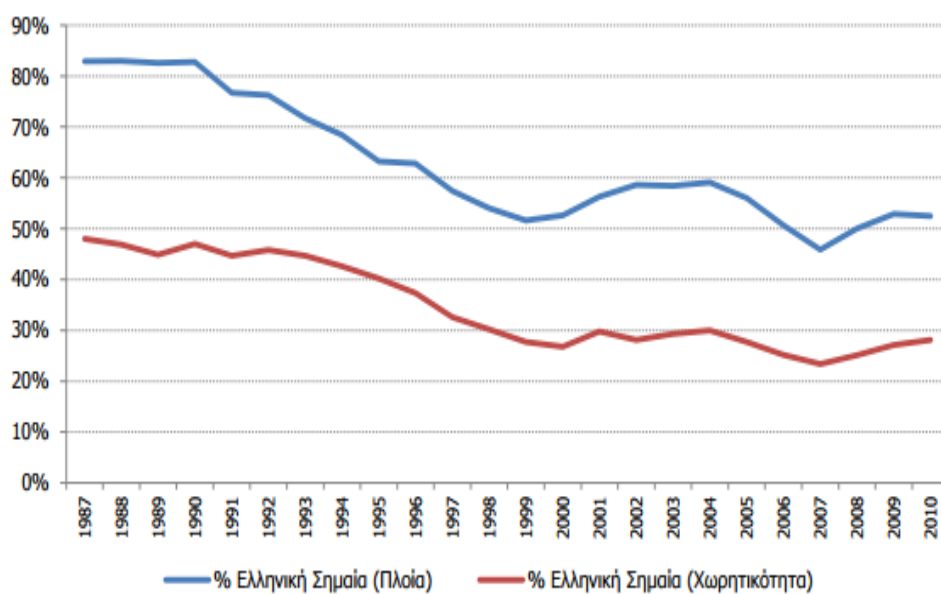
Από την περίοδο αυτή και έπειτα η ελληνική ναυτιλία ακολούθησε ανοδική πορεία και από το 1982 και μετά κατατάσσεται στις πρώτες θέσεις παγκοσμίως στον τομέα της ναυτιλίας, αποτελώντας με αυτόν τον τρόπο μία σημαντική δύναμη στον τομέα αυτό.

Στη σύγχρονη εποχή στην Ελλάδα ο τομέας της ναυτιλίας είναι ένας από τους πιο σημαντικούς κλάδους της χώρας για την οικονομική ζωή της χώρας. Μάλιστα η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει μία από τις σημαντικότερες θέσεις στον κλάδο της παγκόσμιας οικονομίας με βάση τις έρευνες που έχει διεξάγει ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών . Βέβαια, από το 2008 και έπειτα, εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης , έχουν σημειωθεί κάποιες διακυμάνσεις και στο χώρο αυτό¹⁰.

⁹ Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλη, Θράκη, 2003

¹⁰ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

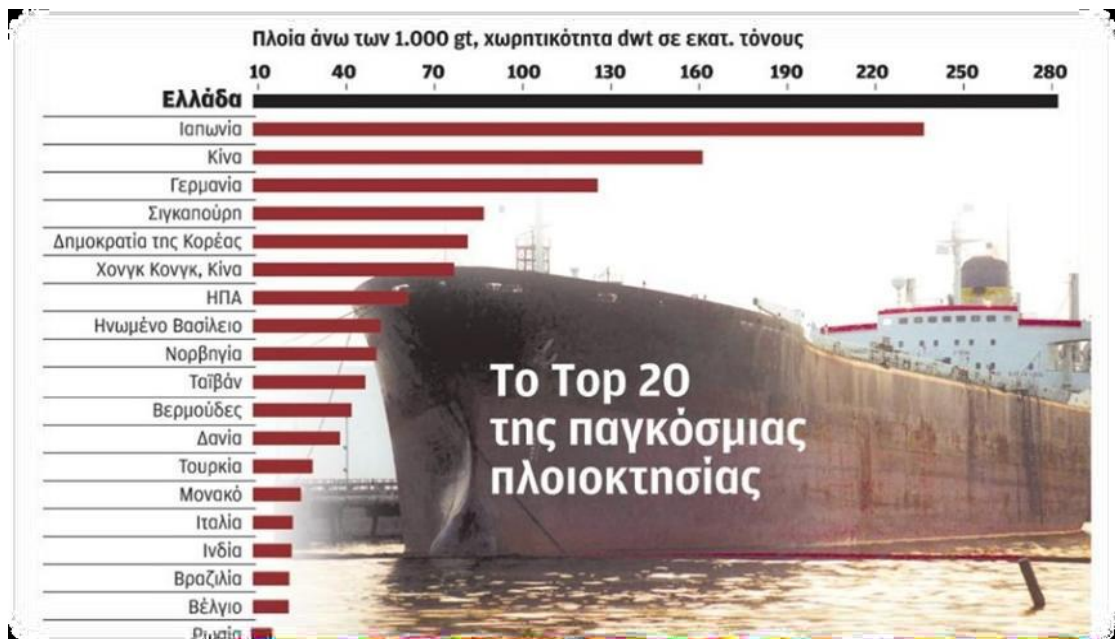
Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι όταν παρουσιάζονται οικονομικές κρίσεις , στον τομέα της ναυτιλίας, έχουμε τη δημιουργία αμφίδρομων σχέσεων ανάμεσα στις χώρες , ανάμεσα στους οργανισμούς και τις επιχειρήσεις οι οποίες υφίστανται οικονομική κρίση.



Με βάση την ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας , μπορούμε να αντιληφθούμε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν βασιστεί στα ισχυρά θεμέλια της ελληνικής ναυσιπλοΐας , προκειμένου να αναπτύξουν μια διαχρονική πορεία, την οποία αξιοποιούν , τόσο για δικό τους όφελος, όσο και για να ωφελήσουν την ελληνική οικονομία.

Μάλιστα, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να ελέγχει περίπου το 30% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, περίπου το 21% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων, και περίπου το 17% του παγκόσμιου στόλου πλοίων που μεταφέρουν χημικά και παράγωγα προϊόντα πετρελαίου.

Οι Έλληνες εφοπλιστές προσπαθούν διαρκώς να ανανεώνουν τους στόλους τους με βάση τα σύγχρονα τεχνολογικά επιτεύγματα, τα οποία δημιουργούν πιο αποδοτικά πλοία, τα οποία συνήθως έχουν μεγαλύτερο μέγεθος¹¹.



Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η αξία που έχει ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από το στόλο τον οποίο διαθέτουν άλλες ευρωπαϊκές δυνάμεις και επιπλέον οι Έλληνες πλοιοκτήτες σημειώνεται ότι έχουν μεγάλη επιρροή στο τοπίο της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Μάλιστα, τονίζεται ότι παρά την οποιαδήποτε οικονομική κρίση, η δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών συνεχίζεται με τον ίδιο ρυθμό, με αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να βρίσκονται πάντοτε στην ηγεσία των διεθνών αγορών¹².

¹¹ Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, Εκδόσεις Ειδική Εκδοτική Α.Ε, Πειραιάς, 2002

¹² Πλωμαρίτου Παρασκευή, Μάρκετινγκ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2006

Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι οι παραγγελίες των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα ναυπηγεία είναι ολοένα και περισσότερες, ενώ οι άλλες χώρες ακολουθούν. Μάλιστα, θεωρείται ότι εκτός από την κατοχή της πρωτιάς στον τομέα αυτόν, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν κατορθώσει να μεγαλώσουν και τη διαφορά από τις υπόλοιπες χώρες που έπονται, όπως Κίνα, Ιαπωνία, Γερμανία.

Ένα ακόμα θετικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι η φορολόγηση των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι ιδιαίτερος χαμηλή, καθώς φορολογείται η χωρητικότητα των πλοίων με τη θέσπιση ενός φορολογικού συντελεστή ανά τόνο και κάθε εταιρικό κέρδος δεν φορολογείται.

Παρά το γεγονός ότι παλιότερα οι Έλληνες εφοπλιστές προτιμούσαν την ελληνική σημαία για το πλοίο τους, όσο περνούν τα χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο να προτιμούν σημαίες άλλων χωρών. Κάτι τέτοιο πολλές φορές αιτιολογείται από την διαρκώς αυξανόμενη φορολογία που υφίσταται η ελληνική ναυτιλία.

Έτσι εξηγείται μάλιστα και το γεγονός ότι ενώ η ελληνική ναυτιλία έχει ηγετική θέση στην παγκόσμια κατάταξη, συνεισφέρει ελάχιστα στην ελληνική οικονομία κυρίως τα τελευταία έτη διατηρώντας βέβαια τα ηνία ανάμεσα στους δύο πυλώνες στους οποίους βασίζεται η ελληνική οικονομία¹³.

Από το 2016 και έπειτα διαπιστώνεται σημαντικός περιορισμός στη διακίνηση των κεφαλαίων με αποτέλεσμα να υπάρχουν προβλήματα με το ισοζύγιο πληρωμών και συγκεκριμένα αναφορικά με τα έσοδα από τον τομέα της ναυτιλίας σε ξένο συνάλλαγμα. Για αυτό το λόγο, ένα μεγάλο τμήμα από τα έσοδα των πλοίων μεταφέρθηκε σε χώρες του

¹³ Παπαγιαννούλης Κωνσταντίνος, Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2002

εξωτερικού ούτως ώστε οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τις υποχρεώσεις που έχουν στον τομέα των διεθνών αγορών¹⁴.

Αποτέλεσμα των γεγονότων αυτών είναι να μειώνονται οι εισροές από τον κλάδο της ναυτιλίας αναφορικά με τη σύγκριση προηγούμενων ετών και παρά το γεγονός αυτό η ναυτιλία να παραμένει ένας από τους βασικότερους παράγοντες της ελληνικής οικονομίας προωθώντας σε διεθνές επίπεδο την Ελλάδα¹⁵.

¹⁴ Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, Εκδόσεις Ειδική Εκδοτική Α.Ε, Πειραιάς, 2002

¹⁵ Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, Εκδόσεις Ειδική Εκδοτική Α.Ε, Πειραιάς, 2002

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

2.1 Ο ναυτιλιακός κλάδος στην Ελλάδα

Η σημασία του κλάδου της ναυτιλίας είναι μεγάλη τόσο για την Ελλάδα και την εθνική οικονομία της χώρας, όσο και για την διεθνή οικονομία σε ευρύτερο επίπεδο. Φυσικά, η επιρροή της Ελλάδας στην οικονομία βασίζεται σε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία την κάνουν τόσο σημαντική.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό κλάδο , ιδίως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την Ελλάδα, αφού η Ελλάδα αποτελεί μία χώρα που βασίζεται στη ναυτιλία, εξαιτίας της γεωγραφικής μορφολογίας της χώρας , αλλά και της κυριαρχίας των θαλάσσιων στοιχείων , αν λάβουμε υπόψη ότι περίπου το 20% του συνόλου της επιφάνειας της ελληνικής επικράτειας περιλαμβάνει νησιά , από τα οποία τα περισσότερα κατοικούνται¹⁶.

Ακόμα η Ελλάδα αναφέρεται μεταξύ των 15 χωρών που διαθέτουν το πιο μεγάλο ανάπτυγμα ακτών σε παγκόσμια κλίμακα , αφού η ελληνική ακτογραμμή καλύπτει 14.854 χιλιόμετρα. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι πολλά λιμάνια δείχνουν διαρκή κίνηση επιβατηγών πλοίων σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης.

Όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις διαμορφώνουν μία απαίτηση για την δημιουργία ενός επαρκούς δικτύου θαλάσσιων συγκοινωνιών ούτως ώστε να συνδέεται ικανοποιητικά η νησιωτική με την ηπειρωτική Ελλάδα.

¹⁶ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2005

Για τον παραπάνω λόγο το ελληνικό κράτος πρέπει να ενισχύει διαρκώς τον κοινωνικό χαρακτήρα που έχει η ακτοπλοΐα ούτως ώστε να μπορεί να ενσαρκώνει έναν επικερδή και ωφέλιμο κλάδο της εθνικής οικονομίας σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης και από την άλλη πλευρά να διασφαλίζει την εδαφική συνέχεια και τη συνοχή της χώρας μαζί με τη βιώσιμη ανάπτυξη σε κάθε νησιωτική περιοχή¹⁷.

Η ελληνική ναυσιπλοΐα χαρακτηρίζεται για τις ιδιομορφίες της στο επίπεδο δραστηριοποίησής της, αλλά και στον τρόπο και τις πηγές από τις οποίες χρηματοδοτείται. Αναφορικά με τον τομέα δραστηριοποίησης γνωρίζουμε ότι η ελληνική ναυσιπλοΐα επεκτείνεται κυρίως στον τομέα των χύδην μεταφορών οι οποίες είναι εκείνες που καλύπτουν το 95% των μεταφορών.

Ακόμα εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν υπάρχει μεγάλος αριθμός εθνικού φορτίου για μεταφορά εξαιτίας των εξαγωγών, τα ελληνικά πλοία έχουν τη δυνατότητα να καλύψουν τις ανάγκες σε μεταφορές άλλων χωρών, κάτι το οποίο μετατρέπει τη ναυτιλία σε εξαγωγικό κλάδο της οικονομίας παρά το γεγονός ότι η δραστηριότητα της πραγματοποιείται εκτός της ελληνικής επικράτειας¹⁸.

Αναφορικά με τον τρόπο που χρηματοδοτείται η ελληνική ναυτιλία, γνωρίζουμε ότι η χρηματοδότηση της γίνεται από ξένους φορείς και για αυτό το λόγο δεν υπάρχουν επιχορηγήσεις για τον τομέα της ναυτιλίας στον ελλαδικό χώρο. Έτσι μπορούμε να πούμε ότι η ελληνική ναυτιλία βασίζεται ιδιαιτέρως στις χρηματοδοτήσεις από ξένους επενδυτικούς παράγοντες αλλά και στην ξένη αγορά ναύλων¹⁹.

¹⁷ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος Αθήνα, 2006

¹⁸ Βλάχος Γ., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2007

¹⁹ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, 2005

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να αντιληφθούμε επαρκώς ότι ο κλάδος της ναυτιλίας έχει τεράστια σημασία κυρίως για την ελληνική οικονομία, αλλά και για τη διεθνή οικονομία όταν μιλάμε για ένα περιβάλλον παγκοσμιοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών, εξαιτίας του γεγονότος ότι η Ελλάδα κατέχει ηγετική θέση σε αυτόν τον τομέα²⁰.

2.2 Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία

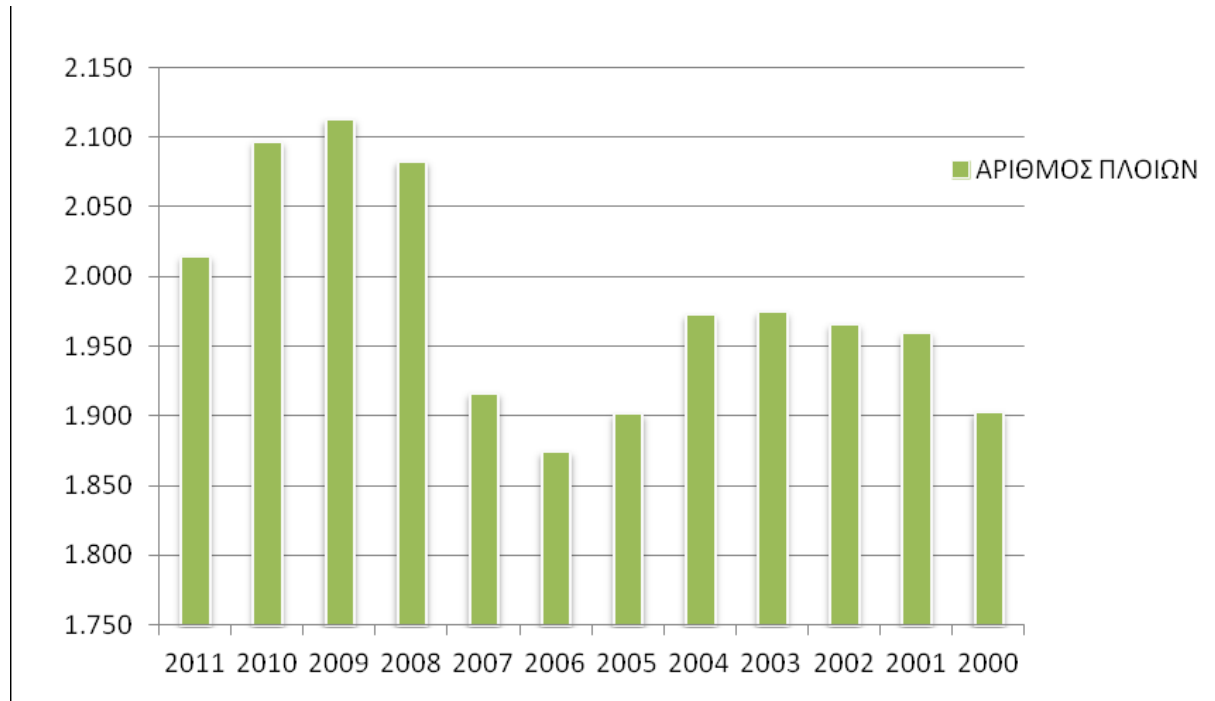
Ο ελληνικός στόλος περιλαμβάνει περισσότερα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, και επιβατηγά πλοία. Το εμπόριο στο οποίο δραστηριοποιείται είναι το υπερπόντιο, και πραγματοποιείται κυρίως για τα συμφέροντα άλλων χωρών, αφού η Ελλάδα δεν χρησιμοποιεί αυτόν τον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων και τα πλοία είναι πάρα πολλά με αποτέλεσμα να εξυπηρετούν ξένες αγορές²¹.

Αυτό σημαίνει ότι στο σύνολο της η ελληνική ναυτιλία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ξένες αγορές ναύλων και τις διακυμάνσεις των διεθνών χρηματοπιστωτικών αγορών. Κάτι τέτοιο έχει ως αποτέλεσμα να επιβαρύνεται με κάθε επίπτωση που ενδέχεται να υπάρξει από διεθνείς οικονομικούς και όχι μόνο παράγοντες, όπως είναι η οικονομική κρίση ή ένας

²⁰ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2005

²¹ Κορρές Άλκης-Θανόπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005

πόλεμος. Επιπλέον, μπορεί να επηρεαστεί και από τα μέτρα προστασίας που διαμορφώνουν οι κυβερνήσεις των χωρών προκειμένου να προστατέψουν τη δική τους ναυτιλία²².



Όπως είπαμε παραπάνω, ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς κλάδους οικονομικής δραστηριοποίησης, μαζί με τον τομέα του τουρισμού, για την ελληνική οικονομία.

²² Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

Ο κλάδος της ναυτιλίας περιλαμβάνεται στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και χαρακτηρίζεται ως ο πιο σημαντικός τομέας στις μεταφορές αφού είναι σε θέση να επηρεάσει άμεσα το σύνολο της οικονομίας²³.

Ουσιαστικά μιλάμε για τον πλέον εξωστρεφή και δυναμικό τομέα που συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία καθώς στο πλαίσιο της ναυτιλίας δημιουργούνται πολλές οικονομικές δραστηριότητες με διάφορους τρόπους, χωρίς όπως είπαμε να υπάρχει βοήθεια από κρατικές επιχορηγήσεις.

Στην πραγματικότητα η ναυτιλία συμβάλει στον τομέα της μακροοικονομίας σε μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα οι επιδόσεις της σε διεθνές επίπεδο να είναι υψηλές. Σε αυτό το πλαίσιο έχει αποκτήσει γνώση και εμπειρία εξαιτίας του ρόλου που έχει διαδραματίσει μέσα στον τομέα της οικονομίας.

Φυσικά, θα πρέπει να τονίσουμε ότι εξαιτίας του γεγονότος ότι η ελληνική ναυτιλία είναι μία σημαντική διεθνής δύναμη στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας γενικότερα, αλλά και στην διεθνή οικονομία²⁴.

Ένα γεγονός που ενισχύει ακόμα περισσότερο τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή οικονομία είναι το ότι εξυπηρετεί άλλες χώρες μέσω των εμπορικών δραστηριοτήτων

²³ Κορρές Αλκης-Θανόπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005

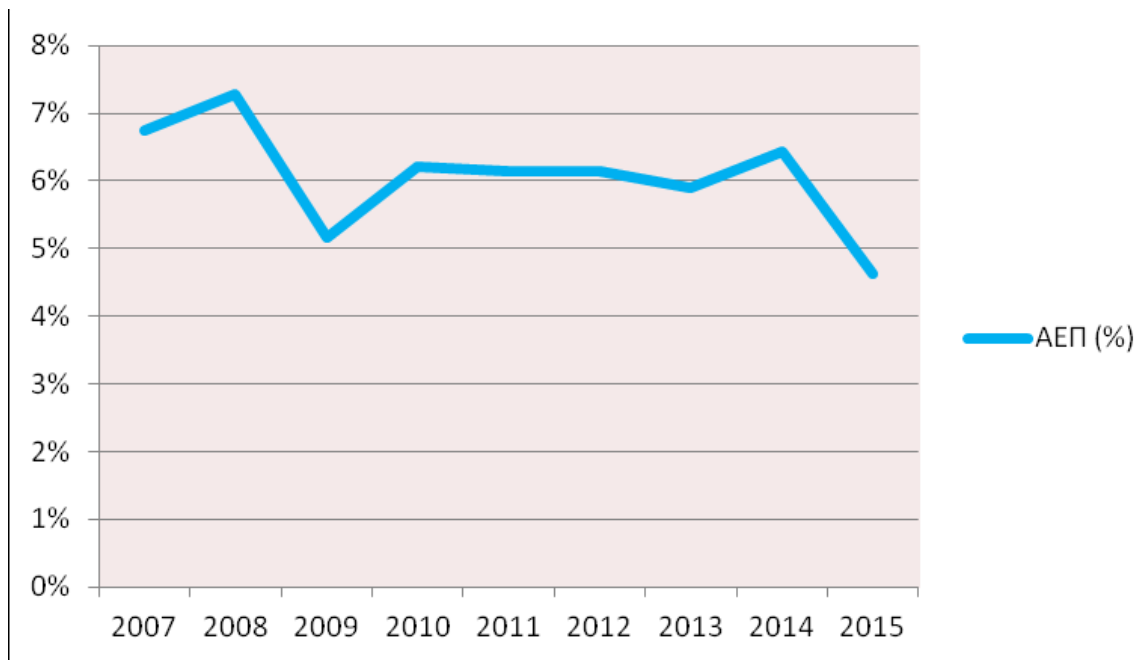
²⁴ Παπαγιαννούλης Κωνσταντίνος, Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2002

που δημιουργεί στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον όπου εντάσσονται πλέον και οι θαλάσσιες μεταφορές.

Αναφορικά με τη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία θα λέγαμε πως επηρεάζει σημαντικά τα μακροοικονομικά μεγέθη.

- Πρωτίστως η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει στη διαμόρφωση του ΑΕΠ εφόσον δημιουργεί προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Κάτι τέτοιο συμβαίνει καθώς η ναυτιλία ως ιδιωτικός τομέας συμβάλλει μέσα από τα εισοδήματα που έχουν οι εργαζόμενοι, αλλά και τα επιχειρηματικά πρόσοδα και ως δημόσιος τομέας μέσα από τα έσοδα τα οποία διαμορφώνονται από κάθε δραστηριότητα που πραγματοποιείται προκειμένου να ωφεληθεί η εθνική οικονομία. Η συμβολή του κλάδου στο ΑΕΠ αποτελεί ένα θεμέλιο για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας που βασίζεται στην αύξηση της ρευστότητας και στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων²⁵.

²⁵ Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, Εκδόσεις Ειδική Εκδοτική Α.Ε, Πειραιάς, 2002



- Δεύτερον σημαντική είναι η συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου και στην αύξηση της απασχολησιμότητας, αφού προσλαμβάνεται ανθρώπινο δυναμικό τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Βέβαια λόγω της οικονομικής κρίσης υπάρχει μείωση του προσωπικού τα τελευταία έτη , κάτι το οποίο οφείλεται και στο γεγονός ότι υπάρχει ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη στα πλοία , αλλά και στο γεγονός ότι οι Έλληνες δεν ενδιαφέρονται σε τόσο μεγάλο βαθμό πλέον για τον κλάδο της ναυτιλίας και στρέφονται σε άλλους τομείς.
- Τρίτον η συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου είναι ιδιαίτερος σημαντική και στην βελτίωση του ισοζυγίου υπηρεσιών, του εμπορικού ισοζυγίου και του ισοζυγίου πληρωμών στη χώρα, αλλά και του δημοσιονομικού τομέα μέσα από τη φορολόγηση και τα φορολογικά έσοδα που λαμβάνονται από τον τομέα της ναυτιλίας. Αναφορικά με ο ισοζύγιο οι εξαγωγές και τα κεφάλαια τα οποία εισέρχονται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα της χώρας ξεπερνούν τις εκροές και με αυτόν τον τρόπο συμβάλλουν στο να ισοσκελιστεί το ισοζύγιο

πληρωμών. Αναφορικά με το δημοσιονομικό τομέα φαίνεται πως η συμβολή του κλάδου της ναυτιλίας είναι σημαντική για την εθνική οικονομία καθώς υπάρχει επιβολή φόρων σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση και σε κάθε εργαζόμενο στον τομέα της ναυτιλίας αλλά υπάρχουν και επιπλέον φορολογικά έσοδα από τους δύο αυτούς παράγοντες²⁶.

Φαίνεται πως ο κλάδος της ναυτιλίας ανταγωνίζεται σε εισπράξεις τα έσοδα του εξωτερικού τουρισμού και τα έσοδα από τις εξαγωγές προϊόντων. Μάλιστα η εξαγωγική προστιθέμενη αξία των δύο αυτών τομέων χαρακτηρίζεται ως υψηλή για την Ελλάδα καθώς ο τουρισμός και οι εξαγωγές προϊόντων βασίζονται πάρα πολύ στα εγχώρια προϊόντα που προσφέρει ο αγροτικός τομέας και στις ήδη υπάρχουσες τουριστικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν εδώ και χρόνια²⁷.

Σημαντικό είναι να αναφερθούμε και στη συμβολή της ναυτιλίας τόσο στην εθνική όσο και την πολιτιστική προώθηση της Ελλάδας σε διεθνές επίπεδο. Η Ελλάδα είναι ήδη γνωστή ευρύτερα για τη ναυτική παράδοση, τον πολιτισμό αλλά και την ιστορία της μέσα από τη ναυτική της δραστηριότητα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ελληνική ναυτιλία συνδέεται άρρηκτα με τη διεθνή ναυτιλία, καθώς υπάρχει σημαντική αλληλεπίδραση της ναυτιλιακής πολιτικής και των οργανισμών οι οποίοι τη διαμορφώνουν σε διεθνές επίπεδο.

²⁶ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα, 2007

²⁷ Κορρές Άλκης-Θανόπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005

Σε γενικές γραμμές προτείνεται μία κοινή ναυτιλιακή πολιτική μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς θα πρέπει να υιοθετηθεί και από τις δύο πλευρές μία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική που θα ωφελεί όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση²⁸.

	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009*	Μέση Ετήσια Αύξηση	
									2008/2003	2009/2008*
<i>Εισπράξεις</i>										
Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.635,9	9.900	4,1%	-14,9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3	14.400	14,9%	-25,0%
Ταξιδιωτικό/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%	4,0%		
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%	5,9%		
<i>Πληρωμές</i>										
Ταξιδιωτικό	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3	2.500	4,6%	-6,7%
Μεταφορές (ναυτιλία)	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0	6.950	13,6%	-25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.112,3	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.389,8	8.833,5	9.019,7	7.400	4,2%	-18,0%
Ισοζύγιο Μεταφορών	4.182,3	3.493,7	4.646,2	7.578,8	7.633,7	9.167,9	9.872,3	7.450	16,3%	-24,5%
Εξαγωγές Αγαθών	11.098,5	10.433,6	11.113,6	12.653,3	14.200,9	17.445,5	19.812,9	18.600	12,3%	-6,1%
Εξαγ. αγαθών/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%	7,6%
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946	245.375	7,2%	1,0%
* Εκτιμήσεις ΔΟΜ										

²⁸ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

Η ανάπτυξη των διεθνών σχέσεων

3.1 Οι διεθνείς σχέσεις στην ναυτιλία

Κατά τη διάρκεια του Β παγκοσμίου πολέμου διαπιστώθηκαν σημαντικές απώλειες για τις χώρες της Ευρώπης με αποτέλεσμα να υπάρξει άμεση ανάγκη για αποκατάσταση της ευρωπαϊκής οικονομίας μετά το τέλος του πολέμου.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, κάποιες από τις αναπτυσσόμενες χώρες, επέλεξαν να ασχοληθούν με τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, ενώ την ίδια στιγμή δραστηριοποιήθηκαν και σε άλλους παραναυτιλιακούς τομείς, με άμεσο σκοπό τους την εξισορρόπηση του εμπορικού ισοζυγίου, καθώς και μία ταχεία ανάπτυξη. Με αυτόν τον τρόπο, διαμορφώθηκαν καινούργιοι εθνικοί στόλοι οι οποίοι είχαν τη μορφή, είτε κρατικών, είτε ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Ο κυριότερος σκοπός των αναπτυσσόμενων οικονομιών των χωρών αυτών, ήταν να αυξήσουν τους στόλους τους στο 20% της χωρητικότητας παγκοσμίως. Παρόλα αυτά, κάποιες από τις χώρες δεν κατόρθωσαν να πραγματοποιήσουν τους στόχους τους²⁹.

Με την ολοκλήρωση του 1980, διαμορφώθηκαν ποικίλες στρατηγικές , ενώ είχε αυξηθεί ήδη ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις σπουδαιότερες ναυπηγικές δυνάμεις , με

²⁹ Branch A.E. Economics of Shipping Practice and Management 2nd Edition, Chapman & Hall London, 1998

αποτέλεσμα να υπάρξει μεγάλη ανισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης αναφορικά με τη χωρητικότητα.

Έτσι, η παγκόσμια οικονομία υπέστη μία πολύ σημαντική κρίση , η οποία σε συσχετισμό με τις πετρελαϊκές κρίσεις που συνέβησαν , επεκτάθηκε πολύ γρήγορα και στο τραπεζικό σύστημα. Έτσι, οι τράπεζες αποσύρθηκαν από τον τομέα της ναυτιλίας και ανάγκασαν τον κλάδο να προβεί σε μία γενικότερη αναθεώρηση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας και της εξεύρεσης όσων απαιτούνταν για να υπάρξει μία ομαλή ανάπτυξη όσον αφορά τους πόρους που χρησιμοποιούνταν³⁰.

Από την περίοδο που εκδηλώθηκαν οι δύο πετρελαϊκές κρίσεις, υπήρξε και θεμελιώδης αλλαγή στο πεδίο της παγκόσμιας οικονομίας. Την ίδια στιγμή, υπήρξε σημαντική μεταβολή και στις δομές που χρησιμοποιούσε το παγκόσμιο εμπόριο.

Έτσι, διαπιστώνουμε ότι η παγκόσμια ναυτιλία βρέθηκε σε μια ξεχωριστή περίοδο εξέλιξης κατά τη διάρκεια της οποίας το μέλλον για τις ναυτιλιακές αγορές αποτέλεσε το ισοζύγιο ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση στην παγκόσμια αγορά των θαλάσσιων μεταφορών³¹.

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων έπαιξαν οι ιδιωτικοί και κρατικοί οργανισμοί , οι οποίοι συνέβαλαν τα μέγιστα στο να διαμορφωθούν οι σύγχρονες βάσεις της ναυτιλίας , τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

³⁰ Beenstock M. and Vergottis A. Econometric Modeling of World Shipping. London: Chapman and Hall., 1993

³¹ Branch A.E. Economics of Shipping Practice and Management 2nd Edition, Chapman & Hall London, 1998

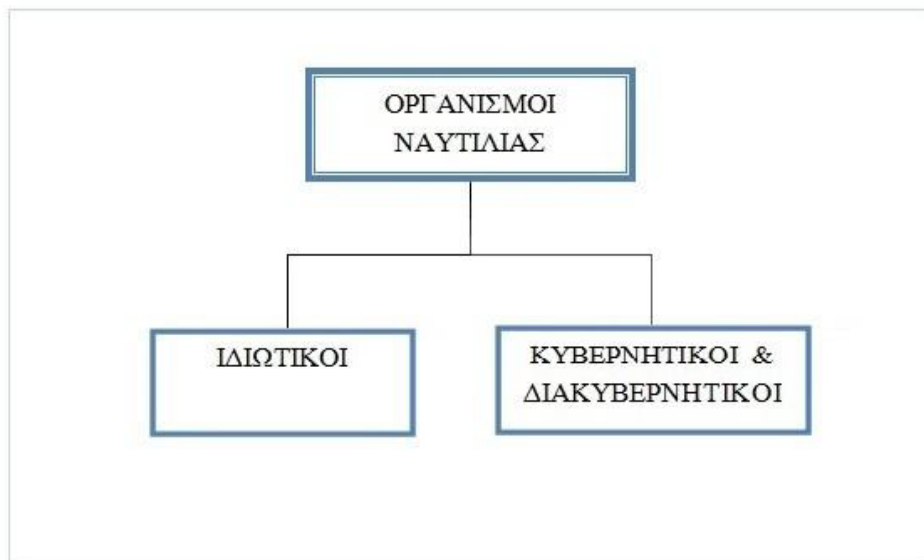
3.2 Οι διεθνείς οργανισμοί ναυτιλίας

Διεθνείς οργανισμοί ναυτιλίας ονομάζονται οι οργανισμοί οι οποίοι έχουν διακρατικό χαρακτήρα κατά βάση, και ο βασικός τους στόχος είναι η ενασχόληση με τα ναυτιλιακά ζητήματα.

Στο πλαίσιο αυτό, οι διεθνείς οργανισμοί ναυτιλίας μπορούν να διακριθούν σε:

- Ιδιωτικούς
- Κυβερνητικούς
- Διακυβερνητικούς

Κυρίως η τελευταία κατηγορία οργανισμών παίζει σπουδαίο ρόλο στην οργάνωση και διαμόρφωση της παγκόσμιας ναυτιλιακής πολιτικής³².



³² Costas Th. Grammenos (editor), The Handbook of Maritime Economics and Business, LLP, London-Hong Kong 2003, "various articles"

3.3 Κρατικοί οργανισμοί ναυτιλίας

Οι κρατικοί οργανισμοί ναυτιλίας ή όπως πιο σωστά αναφέρονται, κυβερνητικοί και διακυβερνητικοί οργανισμοί, παίζουν τον κυριότερο ρόλο στον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνεται η ναυτιλιακή πολιτική και λαμβάνονται οι σημαντικότερες αποφάσεις αναφορικά με ποικίλα ναυτιλιακά ζητήματα.

Οι κυβερνητικοί και διακυβερνητικοί οργανισμοί είναι οι εξής:

- Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής
- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)
- Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO)
- Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD)
- Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)
- Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO)

Στη σημείο αυτό θα προβούμε σε μία περαιτέρω ανάλυση των οργανισμών αυτών:

- Οι κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής ρυθμίζουν το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και για αυτό το λόγο μπορούμε να κατανοήσουμε ότι εμπλέκονται ενεργά και με τον κλάδο της ναυτιλίας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής στο πλαίσιο αυτό τοποθετούν τη ναυτιλιακή στρατηγική τους στο πλαίσιο της κυβερνητικής πολιτικής που ακολουθούν παρέχοντας συγκεκριμένες υπηρεσίες και μηχανισμούς, οι οποίοι διαμορφώνουν το κατάλληλο έδαφος ούτως ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι και να ικανοποιηθούν τα συμφέροντα τους. Μόνο με αυτόν τον τρόπο έχουν τη

δυνατότητα να διατηρήσουν την κυριαρχία τους στο διεθνές σύστημα³³. Οι κυβερνητικοί μηχανισμοί οι οποίοι ασχολούνται με το ναυτιλιακό κλάδο αποτελούνται από πολλές και διάφορες επιτροπές και συγκεκριμένους αρμόδιους φορείς μεταξύ των οποίων είναι η επιτροπή εμπορικής ναυτιλίας, το υπουργείο μεταφορών, ακόμα και το υπουργείο δικαιοσύνης³⁴.

- Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι ένα όργανο το οποίο ανήκει στον ΟΗΕ και ο ρόλος του είναι να διαμορφώνει τα διεθνή πρότυπα ναυτιλίας. Μιλάμε για έναν οργανισμό ο οποίος περιλαμβάνει εκατόν εβδομήντα κράτη - μέλη , και εδρεύει στο Λονδίνο. Ο στόχος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι να διαμορφώνει ένα δίκαιο και αποτελεσματικό κανονιστικό πλαίσιο που θα αφορά αμιγώς τη βιομηχανία της ναυτιλίας και θα έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν όλες οι χώρες. Για αυτό το λόγο, διαμορφώνονται διεθνείς συμβάσεις και κώδικες οι οποίοι προτείνονται στα κράτη - μέλη . Ακόμη, ο οργανισμός αυτός, ασχολείται και με ζητήματα τα οποία αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία της θάλασσας, αλλά και την εφαρμογή κανονισμών για τυχόν έκνομες ενέργειες που συμβαίνουν στο χώρο της θάλασσας³⁵.
- Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης στοχεύει στην εφαρμογή του σχεδίου Μάρσαλ που σχετίζεται με την αναδιαμόρφωση της Ευρώπης μετά από τον πόλεμο. Ο οργανισμός στοχεύει επίσης στην

³³ Beenstock M. and Vergottis A. Econometric Modeling of World Shipping. London: Chapman and Hall., 1993

³⁴ Costas Th. Grammenos (editor), The Handbook of Maritime Economics and Business, LLP, London-Hong Kong 2003, "various articles"

³⁵ Stopford M. Maritime Economics. 2nd Edition, London: Routledge, 1997

διαμόρφωση πολιτικών οι οποίες σκοπό έχουν να βελτιωθεί η οικονομική και κοινωνική ζωή των πολιτών σε παγκόσμιο επίπεδο. Όσον αφορά τον τομέα της ναυτιλίας ο οργανισμός ασχολείται κυρίως με την προστασία των κρατών, τις κρατικές επιχορηγήσεις για τα ναυπηγεία, τη χρηματοδότηση και την οικονομική ενίσχυση των εφοπλιστών³⁶.

- Η Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη στοχεύει στη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου και των επενδύσεων και τη δημιουργία ευκαιριών συμμετοχής στο ναυτιλιακό κλάδο για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ο ρόλος του οργανισμού είναι να βοηθά στον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται σε οικονομικό επίπεδο η εμπορική ναυτιλία, εφόσον διαμορφώνει μία κοινή πολιτική αναφορικά με τα ναυτικά ζητήματα προωθώντας τη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών³⁷. Ο οργανισμός αυτός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την επίτευξη συνεργασίας μεταξύ των χωρών του βορρά και του νότου. Μάλιστα για αυτό το λόγο, ο οργανισμός έχει τοποθετηθεί στο επίκεντρο του εμπορίου και της ανάπτυξης, ούτως ώστε να δοθεί μεγάλη σημασία στον τομέα της αγοράς των πλοίων γραμμών, στις ναυτιλιακές διασκέψεις των τακτικών γραμμών και τον ανταγωνισμό, καθώς και στον έλεγχο του μονοπωλίου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και συγκοινωνιών³⁸.

³⁶ Beenstock M. and Vergottis A.. *Econometric Modeling of World Shipping*. London: Chapman and Hall., 1993

³⁷ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

³⁸ Βλάχος Γεώργιος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

- Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου στοχεύει στη διαμόρφωση του ελεύθερου και δίκαιου εμπορίου. Στο πλαίσιο αυτό διαθέτει συγκεκριμένες αρχές και κανονισμούς, οι οποίοι διαμορφώνουν τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται το εμπόριο ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη. Κάποια από τα βασικά χαρακτηριστικά του οργανισμού είναι η απελευθέρωση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και η αμοιβαιότητα σε όλων των ειδών τις παραχωρήσεις, ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη³⁹. Αναφορικά με τον τομέα της ναυτιλίας συγκεκριμένα, ο οργανισμός στοχεύει στο να λειτουργεί ένα σύστημα ελεύθερου εμπορίου και να μπορεί να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση όσο το δυνατόν περισσότερων χωρών σε κάθε αγορά⁴⁰.
- Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας στοχεύει στη διαμόρφωση διεθνών προγραμμάτων, συμβάσεων και κανονισμών, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας και να δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για την απασχόληση. Ωστόσο ο κυριότερος στόχος της οργάνωσης είναι να καταρτιστεί ένα διεθνές καταστατικό που θα αφορά τη ναυτική εργασία. Συγκεκριμένα στον τομέα της ναυτιλίας ο οργανισμός απασχολείται σε ζητήματα που αφορούν τη ναυτική εργασία⁴¹.

³⁹ Branch A.E. Economics of Shipping Practice and Management 2nd Edition, Chapman & Hall London, 1998

⁴⁰ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

⁴¹ Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2004

3.4 Ιδιωτικοί οργανισμοί ναυτιλίας

Οι ιδιωτικοί οργανισμοί της ναυτιλίας αποτελούν τις λεγόμενες ομάδες συμφερόντων και η λειτουργία τους βασίζεται στη διαμόρφωση ναυτιλιακής πολιτικής και συγκεκριμένης κατεύθυνσης από υπερεθνικούς οργανισμούς με βάση πάντοτε την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των ιδιωτικών εταιρειών ναυτιλίας⁴².

Ο στόχος των ιδιωτικών οργανισμών είναι να διαμορφώσουν επικερδείς συμφωνίες και συνεργασίες στον κλάδο της ναυτιλίας και να προωθήσουν όσο το δυνατόν πιο πολύ τη σημασία τους στο πλαίσιο του διεθνούς οικονομικού συστήματος. Κάποιοι από τους πιο σημαντικούς ιδιωτικούς οργανισμούς για τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική είναι το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών, οι Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης, η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων και του Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο:

- Το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών αφορά κυρίως τη διαχείριση της παγκόσμιας οργανωμένης αγοράς ναύλων η οποία συγκεντρώνει το 90% των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και την ίδια στιγμή αποτελεί μία ανεξάρτητη πηγή πληροφοριών για τις θαλάσσιες αγορές και το διακανονισμό εμπορικών συμφωνιών⁴³.
- Οι Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης σχετίζονται με την ασφάλιση των εφοπλιστών απέναντι σε τρίτους με αποτέλεσμα να παρέχουν την εγγύηση της ασφάλειας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, με αποτέλεσμα να υπάρχουν

⁴² Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, , εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2005

⁴³ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

λιγότεροι δυνατοί κίνδυνοι τόσο αναφορικά με το εμπόριο όσο και με την περιβαλλοντική νομοθεσία για τη ναυτιλία⁴⁴.

- Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων προωθεί τα πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα , τη διαμόρφωση συνεργασίας ανάμεσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τη συνεργασία της ίδιας με διάφορους οργανισμούς προκειμένου να υλοποιηθούν οι στόχοι της⁴⁵.
- Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο είναι η βασικότερη εμπορική ένωση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες. Ο ρόλος του είναι υπερασπιστικός της ναυτικής βιομηχανίας αναφορικά με ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής ή άλλα τεχνικά θέματα. Για αυτό το λόγο συνεργάζεται πολλές φορές με κυβερνητικούς, μη κυβερνητικούς και άλλους φορείς που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία⁴⁶.

⁴⁴ Βλάχος Γ., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2007

⁴⁵ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

⁴⁶ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

Η επιρροή της παγκοσμιοποίησης στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών

4.1 Προσφορά και ζήτηση

Η προσφορά και η ζήτηση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σχετίζεται με ποικίλους παράγοντες οι οποίοι αφορούν τον οικονομικό τομέα. Αναφορικά με τη ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές, θεωρείται γνωστό ότι η γενική κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα ο οποίος έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει την ποσότητα και την ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου. Στο πλαίσιο αυτό, η παγκόσμια οικονομία ενδέχεται να επηρεαστεί από τις πολιτικές που πραγματοποιούνται σε κάθε χώρα κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Όλες οι πολιτικές στρατηγικές άλλωστε επηρεάζουν τον τομέα του παγκόσμιου εμπορίου⁴⁷.

Ένα ακόμα στοιχείο το οποίο μπορεί να επηρεάσει τον τομέα της ζήτησης στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι αλλαγές που προκύπτουν από διάφορους άλλους παράγοντες οι οποίοι δεν κατονομάζονται πάντοτε.

Αναφορικά με την προσφορά στις θαλάσσιες μεταφορές, οι παράγοντες οι οποίοι παίζουν ρόλο και την καθορίζουν είναι η ολική χωρητικότητα και η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου. Η δεύτερη σχετίζεται με τα έτη λειτουργίας του κάθε πλοίου. Ακόμη μεγάλη σημασία έχουν τα εξής:

⁴⁷ Kalaydjian, P., Maritime Economy: Definition and Main Aspect. Value and Economy of Marine Resources, 2014. .

- Η ναυπηγική παραγωγή της κατασκευής πλοίων
- Οι διαλύσεις πλοίων
- Οι απώλειες πλοίων

Τα παραπάνω καθορίζουν τη συνολική υπερπροσφορά χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο και την παραγωγικότητα στις ναυτιλιακές υπηρεσίες και το λειτουργικό χώρο ενός πλοίου⁴⁸.

Αναφορικά με την αγορά των θαλάσσιων μεταφορών παρατίθενται τα παρακάτω κυριότερα χαρακτηριστικά:

- Οι συντελεστές επηρεάζουν τον τομέα της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών
- Οι στρατηγικές που διαλέγουν οι χώρες, και οι επιλογές του κάθε διεθνή οργανισμού επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Όσοι εμπλέκονται στον τομέα του θαλάσσιου εμπορίου είτε είναι πλοιοκτήτες είτε είναι φορτωτές, θα πρέπει να γνωρίζουν όλες τις συνθήκες που μπορούν να επηρεάσουν το θαλάσσιο εμπόριο
- Οι παραπάνω κατηγορίες εμπλεκομένων μπορούν με την σειρά τους να επηρεάσουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά
- Οι καμπύλες της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας παρουσιάζουν ανελαστικότητα ως προς τους ναύλους
- Οι επενδύσεις των κεφαλαίων σχετίζονται άμεσα με τις προσδοκίες που έχουν οι επενδυτές σχετικά με το ύψος των ναύλων

⁴⁸ Lin, W., Liu, C. & Chu, C., Financial Statement Analysis and Activities-Based Costing Analysis for Shipping Industry. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 8(5), 2010

- Η διαμόρφωση του ναύλου γίνεται με βάση τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών και το απόθεμα σε χωρητικότητα⁴⁹

Με βάση τα παραπάνω, αντιλαμβανόμαστε ότι ο χώρος της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ανταγωνισμό και για αυτό το λόγο διέπεται από τους κανόνες της ανταγωνιστικής οικονομίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

4.2 Θαλάσσιες μεταφορές και διεθνές εμπόριο

Όταν είναι επιτακτική η μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίου, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πιο ασφαλής τρόπος για να πραγματοποιηθεί. Έτσι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μία από τις πιο σημαντικές πηγές για την οικονομική ανάπτυξη σε μία χώρα και συμβάλλουν σημαντικά στον τρόπο λειτουργίας του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, αλλά και στην πραγματοποίηση του παγκόσμιου εμπορίου⁵⁰.

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι το γεγονός ότι είναι ένας αρκετά φιλικός για το περιβάλλον τρόπος να μεταφέρονται τα εμπορεύματα καθώς εκπέμπονται μικρότερες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με τις μεταφορές που γίνονται με φορτηγά και αεροπλάνα⁵¹.

⁴⁹ Song, D. & Panayides, P., . Maritime logistics: A guide to contemporary shipping and port management. 2nd ed. s.l.:Kogan Press. 2015

⁵⁰ Stopford, Maritime Economics. London: Routledge. 2013.

⁵¹ Song, D. & Panayides, P., . Maritime logistics: A guide to contemporary shipping and port management. 2nd ed. s.l.:Kogan Press. 2015

Η διεθνοποίηση των αγορών είναι επίσης ένας τομέας στον οποίο οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό καθώς η διεθνοποίηση αυτή πραγματοποιείται στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς και πάντοτε με τους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης με βάση το θεμιτό ανταγωνισμό⁵².

Στο πλαίσιο της διεθνοποίησης των αγορών επίσης μπορούν να γίνουν προσεγγίσιμες ακόμα και πιο απομακρυσμένες αγορές με αποτέλεσμα να εντάσσονται στο διεθνές οικονομικό σύστημα και νέες αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Επιπλέον, αυξήθηκε σημαντικά η ποσότητα των εμπορεύσιμων προϊόντων σε κάθε χώρα αναφορικά με τα μη εμπορεύσιμα προϊόντα και προωθήθηκε με κάθε δυνατή δραστηριότητα η ροπή προς την ενοποιημένη οικονομία⁵³.

Ο τρόπος πραγματοποίησης του θαλάσσιου εμπορίου επηρεάζεται άμεσα από τους εξής παράγοντες:

- Γεωγραφική θέση μιας χώρας
- Μορφολογία εδάφους
- Έκταση θαλάσσιων δρόμων εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- Είδος εσωτερικής αγοράς
- Μορφή εσωτερικής αγοράς
- Όγκος εμπορευμάτων
- Κατεύθυνση εμπορευμάτων
- Συνολικά μακροοικονομικά μεγέθη
- Παρούσα οικονομική κατάσταση της χώρας⁵⁴

⁵² Visvikis, I. & Panayides, P., . Shipping Operations Management. Switzerland: Springer. 2017

⁵³ Wilmsmeier, G., International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations. NY: Routledge 2014.

⁵⁴ Κατσίνης, Α., Μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων και η επίδραση τους στην πολιτική ναυλώσεων. Πειραιάς 2014.

4.3 Βασικές αρχές της ναυτιλίας

Δύο είναι οι βασικότερες αρχές που διέπουν τον τομέα της ναυτιλίας. Η πρώτη, σχετίζεται με την ελεύθερη αγορά και τον οικονομικό φιλελευθερισμό. Με βάση αυτή, οι υπηρεσίες που παρέχονται από το ναυτιλιακό κλάδο αποδίδουν περισσότερο όταν προέρχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις που διέπονται από τους κανονισμούς του ελεύθερου εμπορίου και της ελεύθερης αγοράς. Με βάση αυτή τη λειτουργία, δεν υπάρχει ενίσχυση από την πλευρά του κράτους⁵⁵.

Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός είναι η δεύτερη αρχή, κατά την οποία κάθε κυβέρνηση είναι υποχρεωμένη να έχει την τελική ευθύνη για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχονται με την εθνική σημαία του κράτους, εφαρμόζοντας τους κανόνες προστατευτισμού προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι. Πολλές φορές βέβαια ο προστατευτισμός θεωρείται ως απότοκο των αδυναμιών που έχουν οι εθνικές οικονομίες να ανταπεξέλθουν στις πολλαπλές αλλαγές που προέρχονται από τον τομέα της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι λόγοι εφαρμογής προστατευτισμού στο πλαίσιο του ανταγωνισμού και της λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας μπορούν να είναι οι εξής:

- Προώθηση και προστασία του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας προς όφελος της εθνικής άμυνας ή της ανόρθωσης του κύρους
- Ενίσχυση της εγχώριας αγοράς
- Προστασία του κλάδου εμπορικής ναυτιλίας όταν υπάρχει ανταγωνισμός

⁵⁵ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

- Αναβάθμιση της ποιότητας των ναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται ούτως ώστε να αναπτυχθεί η ανταγωνιστικότητα του εθνικού στόλου
- Ενθάρρυνση εμπορικών συναλλαγών με άλλα κράτη
- Εξοικονόμηση συναλλάγματος
- Ανάπτυξη νηπιακής ναυτιλίας⁵⁶

4.4 Ο ρόλος της παγκοσμιοποίησης στο χώρο της ναυτιλίας

Ο κλάδος της ναυτιλίας και ιδιαιτέρως ο τομέας της διεθνούς ναυτιλίας αποτελεί μία διεθνοποιημένη μορφή βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Μάλιστα ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της παγκοσμιοποίησης. Για αυτό το λόγο οι θαλάσσιες μεταφορές αντιμετωπίζονται ως ένα κομμάτι της διεθνούς οικονομίας που βασίζεται στα εξειδικευμένα πλοία και στις υποδομές μεταφοράς, και σχετίζεται άμεσα με τις χώρες που αποτελούν σημεία διανομής για τη διεθνή αγορά⁵⁷.

Ο τομέας της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους φορείς με βάση τους οποίους αναπτύχθηκε και ενδυναμώθηκε η παγκοσμιοποίηση. Μάλιστα, η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας διαχωρίζεται σε τέσσερα τμήματα. Αυτά είναι τα εξής:

⁵⁶ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, , εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2005

⁵⁷ Hansen J., Clasen J., , “The economic significance of maritime clusters”, The Danish Ship owners’ Association 2010

- Πρώτον μιλάμε για την μακρόχρονη περίοδο πριν γίνει η εκβιομηχάνιση των χωρών και η οποία αφορά τις θαλάσσιες εξερευνήσεις. Την ίδια χρονική στιγμή έχουμε και την ενθάρρυνση των περιφερειακών θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων . Κατά την περίοδο αυτή δημιουργούνται αποικίες και πραγματοποιούνται μεταφορικές συνδέσεις των μητροπόλεων με αυτές
- Δεύτερον η ναυτιλία αναδεικνύεται σε έναν σημαντικό παγκόσμιο κλάδο παροχής υπηρεσιών ⁵⁸

Η διεθνοποίηση της ναυτιλίας θεωρείται πως ενισχύεται από την εφαρμογή της πρακτικής των σημαιών ευκαιρίας αλλά και την αλλαγή της εθνικής σημαίας. Αυτό συμβαίνει καθώς υπάρχει η δυνατότητα να παρασχεθούν κεφάλαια από τις ήδη ανεπτυγμένες χώρες, ενώ τα πληρώματα μπορούν να προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

- Τρίτον οι πλοιοκτήτες από τις αναπτυσσόμενες χώρες ξεκινούν σιγά σιγά να αποκτούν την απαραίτητη τεχνογνωσία
- Τέταρτον πραγματοποιείται η μετάβαση από την απλή διεθνοποίηση του κλάδου της ναυτιλίας, στην παγκοσμιοποίηση του ⁵⁹.

⁵⁸ Sletmo G.K., Hostle S., , "Shipping and the competitive advantage of Nations: the role of international registers", Maritime Policy and Management, Vol. 20, No. 3. 1993

⁵⁹ Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007

4.5 Διεθνοποίηση και ναυτιλία

Η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου σχετίζεται άμεσα με τη σημαία του πλοίου, με την εθνικότητα που έχουν οι εργαζόμενοι, με τη χώρα στην οποία βρίσκεται η εταιρεία αλλά και με την χώρα προέλευσης των φορτίων. Επιπλέον ρόλο παίζει η προέλευση της χρηματοδότησης, η αγκυροβόληση σε ξένα λιμάνια, καθώς και η εξυπηρέτηση αναγκών για τρίτες χώρες. Με βάση τα παραπάνω μπορεί να εκτιμηθεί κατά πόσο μία ναυτιλιακή εταιρεία είναι διεθνοποιημένη⁶⁰.

Η ταχεία ανάπτυξη της διεθνοποίησης σχετίζεται κυρίως με το κατά πόσο τα εθνικά φορτία γίνονται διεθνή, ενώ τα εθνικά πλοία δεν εξυπηρετούν μόνο εθνικά συμφέροντα, αλλά και συμφέροντα ξένων χωρών. Αυτό δικαιολογείται με βάση το γεγονός ότι το θαλάσσιο εμπόριο είναι από τη φύση του διεθνές. Έτσι, η διεθνοποίηση του εμπορίου είναι εκείνη που κατευθύνει προς τη διεθνοποίηση της ναυτιλίας. Ένας ακόμα λόγος είναι το γεγονός ότι αυξήθηκαν τα διεθνή νηολόγια και οι διαθέσιμες σημαίες⁶¹.

⁶⁰ Sturme S. "A consideration of the ends and means of national shipping policies", in S.G. Sturme, Shipping Economics, collected papers, the Macmillan Press, London, 1975

⁶¹ Κορρές Άλκης-Θανόπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005

4.6 Η επιρροή της παγκοσμιοποίησης στον κλάδο της ναυτιλίας

Το θαλάσσιο εμπόριο ολοένα και αναπτύσσεται, με αποτέλεσμα πλέον να μιλάμε για την παγκοσμιοποίηση του ναυτιλιακού κλάδου, και όχι μόνο για τη διεθνοποίηση του. Εξαιτίας του γεγονότος ότι πλέον μιλάμε για μία παγκόσμια αγορά με βασικό χαρακτηριστικό το πολυεθνικό στοιχείο, η ναυτιλία θα πρέπει να συμμορφωθεί με τους κανόνες που διέπουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Για αυτό το λόγο, η παγκοσμιοποίηση λέμε ότι αποτελεί το μετέπειτα στάδιο της διεθνοποίησης⁶².

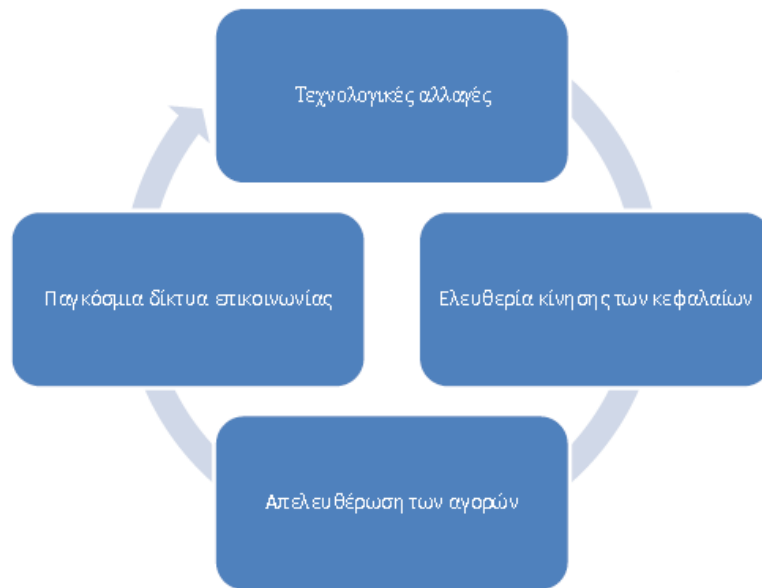
Στο πλαίσιο μιας παγκοσμιοποιημένης αγοράς οι επιχειρήσεις διοικούνται από πολλές χώρες και όποια πρώτη ύλη χρειαστεί για να ολοκληρωθεί η παραγωγική διαδικασία αγοράζεται από την αγορά όπου βρίσκεται σε χαμηλότερη τιμή. Επιπλέον οι επενδύσεις πραγματοποιούνται στα σημεία όπου μπορεί να υπάρξει μεγαλύτερη απόδοση κέρδους⁶³.

Ωστόσο, η παγκοσμιοποίηση επιφέρει και σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο της ναυτιλίας. Οι λόγοι που μπορεί να υφίσταται μία κρίση στον τομέα της ναυτιλίας εντοπίζονται κυρίως στα εσωτερικά προβλήματα του κλάδου, όπως είναι οι αλλαγές στην προσφορά και τη ζήτηση, αλλά και σε προβλήματα που επιφέρουν άλλοι τομείς της θαλάσσιας οικονομίας⁶⁴.

⁶² Hansen J., Clasen J., , “The economic significance of maritime clusters”, The Danish Ship owners’ Association 2010

⁶³ Κορρές Άλκης-Θανάπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005

⁶⁴ Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, , εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2005



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

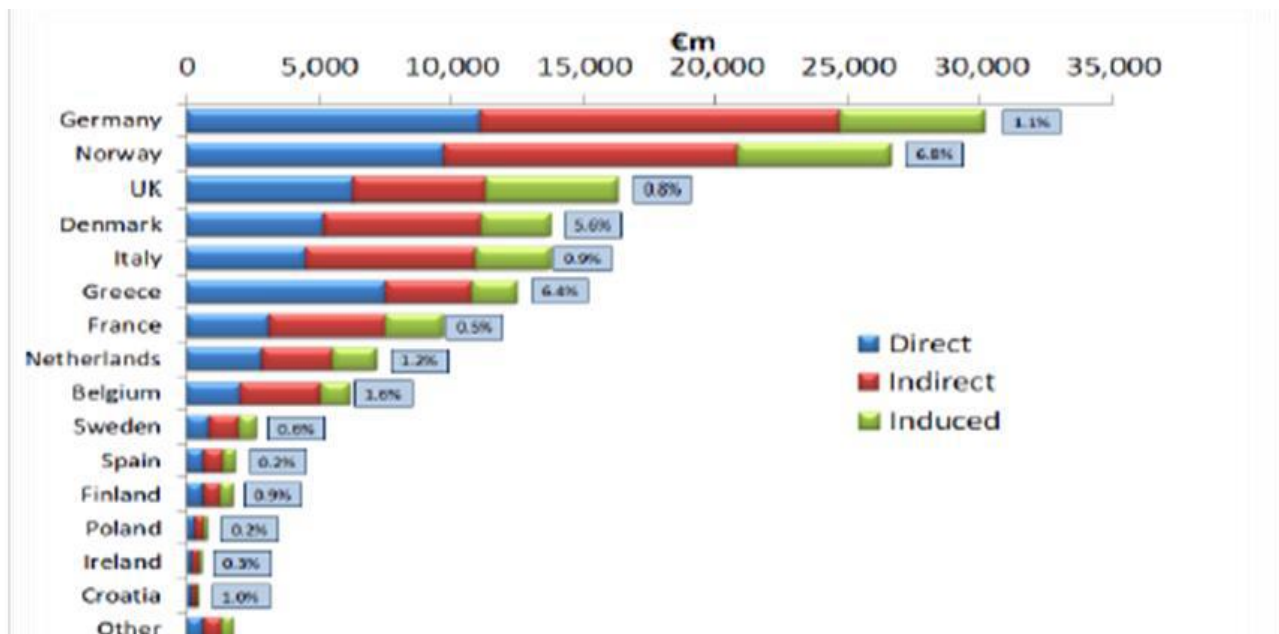
Η Ευρωπαϊκή Ένωση για τη ναυτιλία

5.1 Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μαζί με τα κράτη - μέλη , διαμορφώνουν τις πολιτικές και τις στρατηγικές που πρόκειται να ακολουθηθούν προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της Ένωσης και των κρατών - μελών.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι πολύ σημαντικός για την Ευρωπαϊκή Ένωση αφού από τη δραστηριότητα της ναυτιλίας αυξάνεται το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των κρατών - μελών και συνεπώς και της Ένωσης. Ακόμη στο πλαίσιο αυτό, ενισχύεται η στρατηγική θέση της Ένωσης στο διεθνές οικονομικό σύστημα και αυξάνεται σε μεγάλο

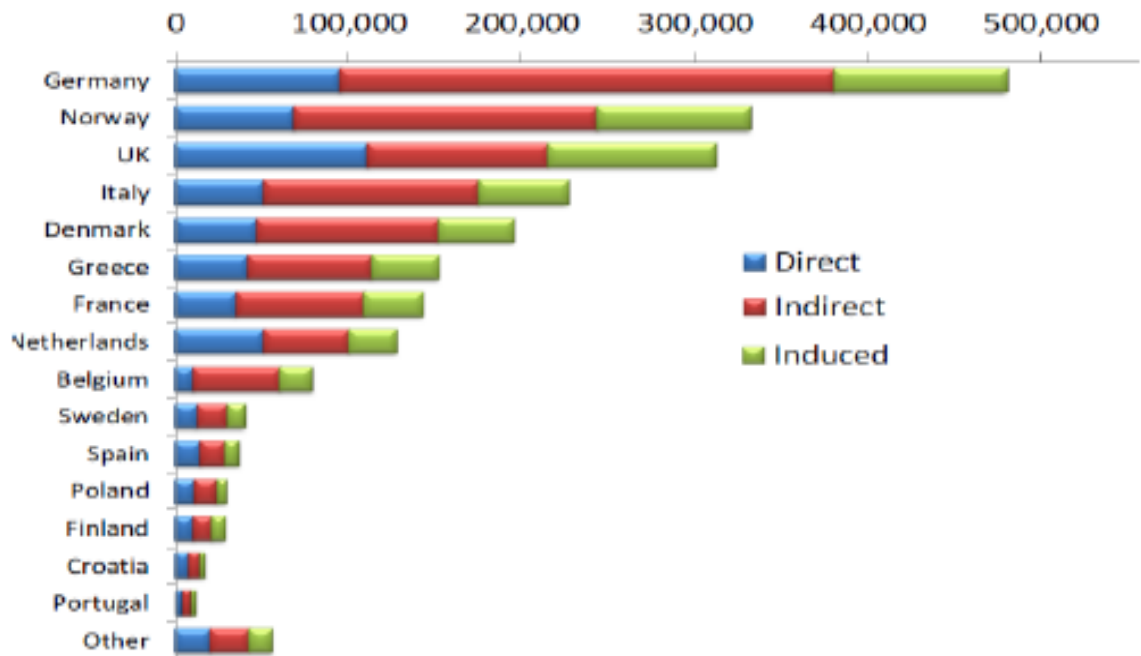
βαθμό η διαπραγματευτική της δυνατότητα σε κάθε διεθνή οργανισμό στον οποίο λαμβάνει μέρος⁶⁵.



Μέσω του τομέα της ναυτιλίας για κάθε μία θέση απασχόλησης η οποία δημιουργείται σε ένα κράτος - μέλος , δημιουργούνται ακόμη τρεις θέσεις περίπου στο κράτος αυτό, αλλά και στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής οικονομίας. Κάποιες από τις χώρες οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον τομέα της απασχόλησης στον χώρο της ναυτιλίας είναι η Αγγλία και η

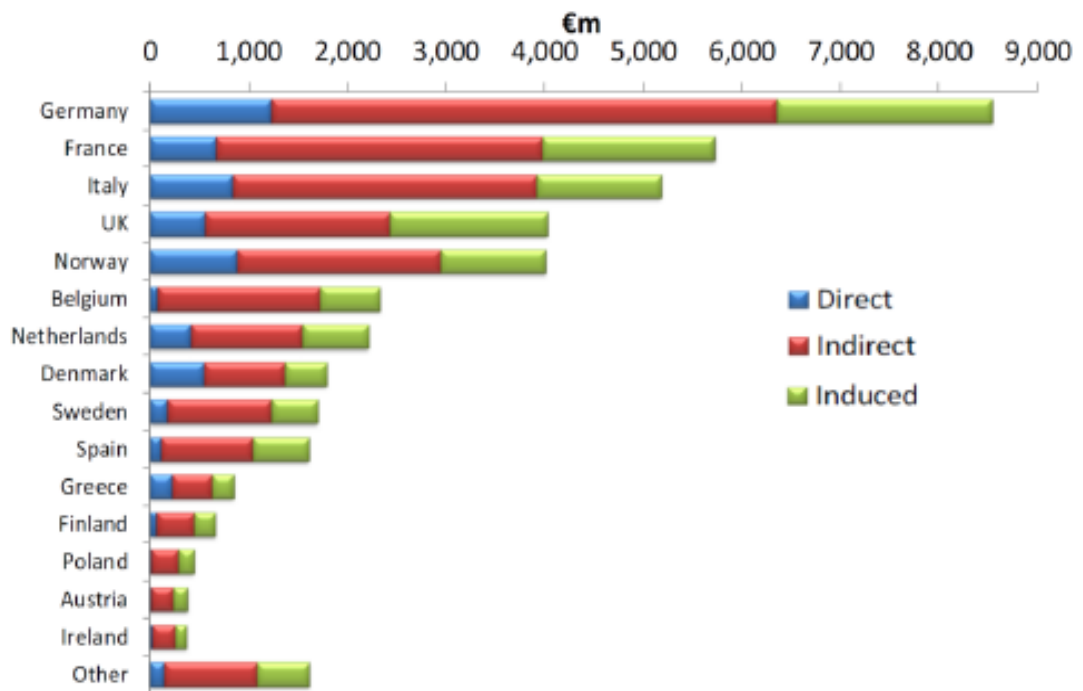
⁶⁵ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

Γερμανία. Αντιθέτως, η Ελλάδα βρίσκεται σε χαμηλότερη θέση εξαιτίας του επιπέδου της εσωτερικής της οικονομίας⁶⁶.



Αναφορικά με την φορολογία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον κλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας φαίνεται πως η Γαλλία, η Ιταλία και η Γερμανία συνεισφέρουν περισσότερο μέσω της εσωτερικής τους φορολογίας. Παρακάτω ακολουθεί ένα ενδεικτικό διάγραμμα.

⁶⁶ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006



Η μεγάλη σημασία του ναυτιλιακού κλάδου στον τομέα αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μία από τις πιο σημαντικές εμπορικές περιοχές παγκοσμίως, καθώς καλύπτει περίπου το ένα τρίτο των παγκόσμιων εισαγωγών σε βάρος και μέσω του συναλλάγματος που χρησιμοποιείται δημιουργούνται θέσεις απασχόλησης σε ξηρά και θάλασσα.

Επιπλέον, στην Ευρωπαϊκή Ένωση εντοπίζονται τα περισσότερα εμπορικά λιμάνια αλλά και ο πιο μεγάλος εμπορικός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό συμβαίνει αφού οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές διαθέτουν περισσότερο από το 38% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και περισσότερο από το 31% του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίων. Ακόμη, το 90% των εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες γίνεται μέσω θαλάσσης, όπως και το 40% των συναλλαγών μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁶⁷.

⁶⁷ Beenstock M. and Vergottis A. Econometric Modeling of World Shipping.

5.2 Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί Ναυτιλίας

Δύο είναι οι βασικοί ευρωπαϊκοί οργανισμοί που σχετίζονται με τον κλάδο της ναυτιλίας: η Ένωση Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSC), και το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων (CENSA).

- Η Ένωση Πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSC), ιδρύθηκε το 1965 και αποτελεί μία εμπορική ένωση, η οποία θεωρείται εκπρόσωπος των εκάστοτε εθνικών ενώσεων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της Νορβηγίας. Ο στόχος της είναι να βοηθήσει στην ανάπτυξη των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού. Ακόμη στοχεύει στη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής πολιτικής η οποία θα εξυπηρετεί σοβαρά θέματα που προκύπτουν στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών
- Το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων (CENSA), δημιουργήθηκε το 1974 με τη συμμετοχή έντεκα ευρωπαϊκών κρατών και της Ιαπωνίας. Ο στόχος του είναι η επίτευξη της προστασίας του ναυτιλιακού κλάδου και για το λόγο αυτό συνεργάζεται με άλλους φορείς που συνδέονται με τη ναυτιλία. Το συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τις διαδικασίες ελέγχου του έργου που πραγματοποιούν τα Ηνωμένα Έθνη αναφορικά με τον κλάδο της ναυτιλίας. Επιπλέον εξετάζει κατά πόσο διαμορφώνονται αντίστοιχες πολιτικές από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και κατά πόσο άλλες χώρες στον κόσμο εφαρμόζουν την ισχύουσα νομοθεσία⁶⁸

London: Chapman and Hall. 1993

⁶⁸ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

5.3 Η κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική

Αν και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δείξει με σαφήνεια ότι επιδιώκει τη διαμόρφωση μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, καθίσταται εξαιρετικά δύσκολο να πραγματοποιηθεί μία τέτοια στρατηγική. Η δυσκολία αυτή έγκειται στο γεγονός ότι μιλάμε για ποικιλία ανάμεσα στα κράτη - μέλη της Ένωσης, καθώς και για εξυπηρέτηση διαφορετικών αναγκών οι οποίες βασίζονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και στην εθνική πολιτική κάθε χώρας καθώς και στην εθνική της οικονομία.

Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό το οποίο δεν επιτρέπει τη διαμόρφωση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι το γεγονός ότι κάθε χώρα διαμορφώνει διαφορετικούς τρόπους και πολιτικές προκειμένου να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα της και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην υπάρχει ομοιομορφία στον ευρωπαϊκό χώρο⁶⁹.

Για αυτό το λόγο θεωρείται ότι προκειμένου να εφαρμοστεί μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική θα πρέπει πρωτίστως να γίνουν ορισμένες θεσμικές αλλαγές ούτως ώστε τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να βρουν σημεία σύγκλισης και να λάβουν κοινές αποφάσεις.

Συνεπώς τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να αναδείξουν τη σημασία που έχει η εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής στον κλάδο της ναυτιλίας ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν οι ανομοιογένειες που πραγματοποιούνται⁷⁰.

⁶⁹ Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006

⁷⁰ Κατσίνας, Α., Μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων και η επίδραση τους στην πολιτική ναυλώσεων. Πειραιάς 2014.

Επίλογος

Ολοκληρώνοντας την παρούσα εργασία καταλήγουμε στην εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων με βάση τα κυριότερα σημεία του περιεχομένου της. Καταρχήν πρέπει να τονίσουμε ότι αναπτύξαμε πλευρές της ελληνικής και τις διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, όπως αυτές αναδεικνύονται μέσα από την παγκοσμιοποιημένη αγορά. Συνεπώς αντιλαμβανόμαστε ότι ο ρόλος της παγκοσμιοποίησης είναι σημαντικός.

Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας αντιληφθήκαμε πως επηρεάζει άμεσα την πορεία της ελληνικής οικονομίας, με αποτέλεσμα η επιρροή αυτή να έχει θετικό αντίκτυπο στην εθνική οικονομία της χώρας. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους κυριότερους τομείς ανάπτυξης για την οικονομία από τους αρχαίους χρόνους ως και σήμερα.

Αν μιλήσουμε με οικονομικούς όρους διαπιστώνουμε ότι η ναυτιλία αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, όσον αφορά τα έσοδα από αυτήν και έχει ευεργετικό αντίκτυπο στο ισοζύγιο πληρωμών και στο εμπορικό ισοζύγιο.

Ένας ακόμα τομέας μέσω του οποίου συμβάλει στην ελληνική οικονομία η ναυτιλία είναι η φορολογία και η διαμόρφωση θέσεων απασχόλησης. Επιπλέον η Ελλάδα ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό και στην ευρωπαϊκή οικονομία με βάση το ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ελλάδα έχει κατορθώσει μέσα από την ανταγωνιστικότητα που τη διακρίνει στον κλάδο της ναυτιλίας να αποτελέσει έναν ισότιμο εταίρο στο χώρο του παγκόσμιου εμπορίου και για αυτό το λόγο προσπαθεί αν συμμετέχει σε κάθε είδους εξέλιξη προκειμένου να διατηρήσει τη θέση της.

Βιβλιογραφία

1. Βλάχος Γεώργιος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Δεύτερη Έκδ., Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007
2. Βλάχος Γ., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, 2007
3. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, , εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2005
4. Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδ. Γ. Δαρδάνος, Αθήνα, 2006
5. Κατσίνας, Α., Μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων και η επίδραση τους στην πολιτική ναυλώσεων. Πειραιάς 2014.
6. Κορρές Άλκης-Θανόπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα, 2005
7. Μαντά Ελένη, 100 αιώνες θάλασσα, Εκδόσεις Πέλη, Θράκη, 2003
8. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2004
9. Παπαγιαννούλης Κωνσταντίνος, Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2002
10. Πλωμαρίτου Παρασκευή, Μάρκετινγκ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, Αθήνα, 2006
11. Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, Εκδόσεις Ειδική Εκδοτική Α.Ε, Πειραιάς, 2002

12. Beenstock M. and Vergottis A. *Econometric Modeling of World Shipping*.
London: Chapman and Hall. 1993
13. Branch A.E. *Economics of Shipping Practice and Management* 2nd Edition, Chapman & Hall London, 1998
14. Costas Th. Grammenos (editor), *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London-Hong Kong 2003, “various articles”
15. Hansen J., Clasen J., , “The economic significance of maritime clusters”, *The Danish Ship owners’ Association* 201
16. Kalaydjian, P., *Maritime Economy: Definition and Main Aspect. Value and Economy of Marine Resources*, 2014.
17. Lin, W., Liu, C. & Chu, C., *Financial Statement Analysis and Activities-Based Costing Analysis for Shipping Industry*. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 8(5), 2010
18. Sletmo G.K., Hostle S., , “Shipping and the competitive advantage of Nations: the role of international registers”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 20, No. 3. 1993
19. Song, D. & Panayides, P., . *Maritime logistics: A guide to contemporary shipping and port management*. 2nd ed. s.l.:Kogan Press. 201
20. Stopford M. . *Maritime Economics*. 2nd Edition, London: Routledge, 1997
21. Stopford, *Maritime Economics*. London: Routledge. 2013.
22. Sturme y S. , “A consideration of the ends and means of national shipping policies”, in S.G. Sturme y, *Shipping Economics*, collected papers, the Macmillan Press, London, 1975

23. Visvikis, I. & Panayides, P., . Shipping Operations Management. Switzerland:

Springer. 2017

24. Wilmsmeier, G., International Maritime Transport Costs: Market Structures and

Network Configurations. NY: Routledge 2014.