

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ ΚΛΕΑΝΘΗ ΠΑΝΤΕΛΙΔΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΚΑΠΤ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΜΑΥΡΟΣ**

**ΘΕΜΑ: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

**ΘΕΜΑ: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΛΕΑΝΘΗΣ ΠΑΝΤΕΛΙΔΗΣ

Α.Γ.Μ.: 3566

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΜΑΪΟΣ 2014

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΜΑΪΟΣ 2015

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΟΛΟΓΙΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ – ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.		
2	ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ – ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΙΣΗ				

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περιεχόμενα

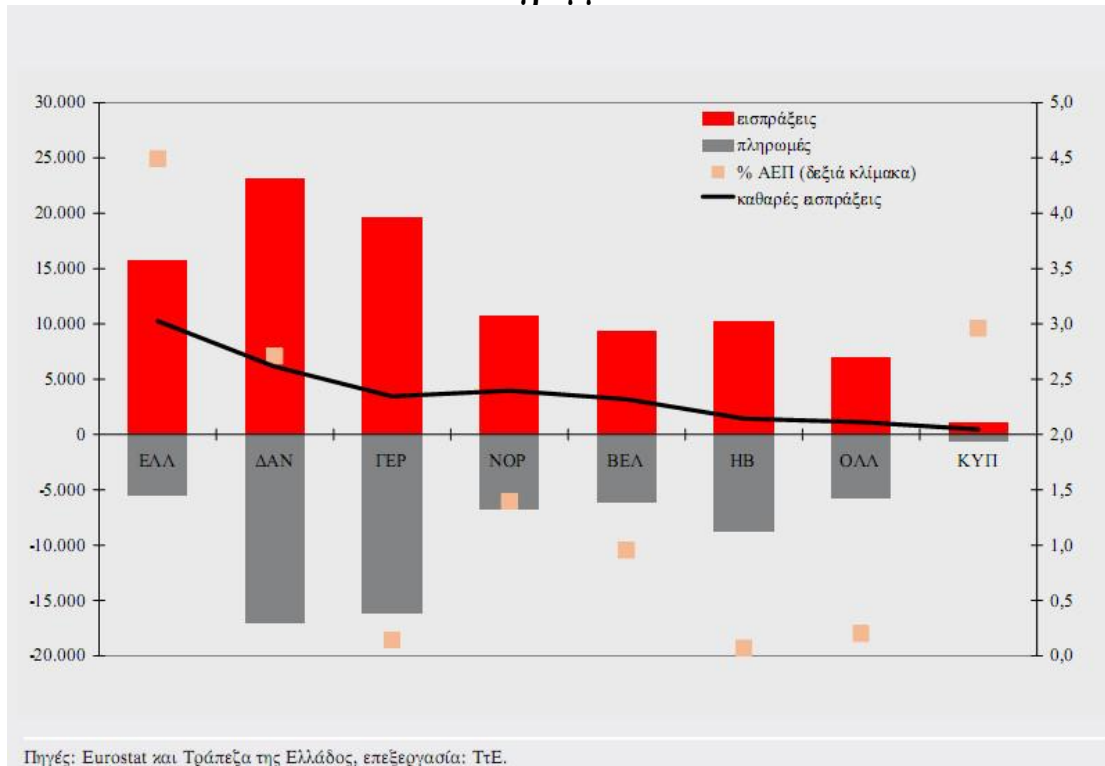
1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
2.ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	4
2.1Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	4
2.2ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΩΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	4
3.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	8
3.1 Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΑΣ.....	8
3.2 ΣΧΕΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	9
4. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ.....	11
4.1 Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	11
4.2 ΟΙ ΔΥΟ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΕΙΣΠΡΕΟΝ ΣΤΗ ΧΩΡΑ.....	13
4.3 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΟΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	14
5. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΕΠ.....	23
5.1 ΠΩΣ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕ ΤΟ ΑΕΠ.....	23
5.2 Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ.....	23
5.3 Η ΠΡΩΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	27
5.4 Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	37
5.5 Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ.ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΚΑΛΠΑΖΟΥΣΑ ΑΝΟΔΟΣ ΤΟΥ ΑΕΠ;.....	39
5.6 ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ.....	42
6.ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΠ.....	43
6.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΜΕ ΑΥΤΟΔΥΝΑΜΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	43

6.2 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΤΟ 2009.....	47
6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	49
7. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥ.....	51
8. ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	54
8.1 Υπάρχουν περιθώρια ενίσχυσης της συμβολής της Εμπορικής Ναυτιλίας στο ελληνικό οικονομικό γίνεσθαι και κατ' επέκταση στο ΑΕΠ;.....	54
8.2 Προοπτικές της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.....	55
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	59

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γνωστό ότι οι Έλληνες ήταν και είναι συνδεδεμένοι με τη θάλασσα και από αρχαιοτάτων χρόνων κυριαρχούσαν στην ναυτιλία. Σίγουρα όμως δεν ήταν αυτός ο λόγος που με παρακίνησε να ασχοληθώ με τη μελέτη αυτής. Τα τελευταία 15 χρόνια οι ελληνικές εξαγωγές υπηρεσιών αυξάνονται (σε σταθερές τιμές) με μέσο ετήσιο ρυθμό 10%, ενώ την ίδια περίοδο οι εξαγωγές εμπορευμάτων αυξάνονται με μέσο ετήσιο ρυθμό 4%. Και μόνο από το στοιχείο αυτό φαίνεται πόσο υπερέχει, από πλευράς εξωστρέφειας, ο τομέας των υπηρεσιών σε σύγκριση με τους άλλους τομείς της οικονομίας, χάρη κυρίως στη δραστηριότητα της ναυτιλίας και του τουρισμού. Συνεπώς, κρίνω ότι είναι, χωρίς δεύτερη σκέψη, άξιο ενασχόλησης το πώς αυτή η χώρα που συμμετέχει με ποσοστό χαμηλότερο του 0,5% στο διεθνές εμπόριο (δηλαδή στο σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών), έχει φτάσει στο σημείο να εμφανίζει καθαρές εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών που καλύπτουν περίπου το ένα τέταρτο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της, χάρη σε έναν ελληνικών συμφερόντων στόλο που αγγίζει το 15%-17% του παγκόσμιου στόλου. Μάλιστα, Ελλάδα και Δανία είναι οι δύο χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει στις οικονομίες των δύο χωρών έσοδα πολύ υψηλά ως ποσοστό του ΑΕΠ. Πιο συγκεκριμένα το 2007, η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις στην ΕΕ-27 (23,1 δις ευρώ), ακολουθούμενη από τη Γερμανία (19,5 δις ευρώ) και την Ελλάδα (15,7 δις ευρώ). Ως ποσοστό όμως του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για τη Δανία διαμορφώθηκαν στο 10,2%, για τη Γερμανία στο 0,8% και για την Ελλάδα στο 6,9%. Αυτό το μεγάλο ποσοστό συμμετοχής της ναυτιλίας στο εγχώριο ΑΕΠ είναι και η ιδιομορφία της χώρας μας, κι εκεί επέλεξα να σταθώ.

Διάγραμμα 1



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

1 Με τον διεθνή όρο Λίμπερτι (liberty=ελευθερία), χαρακτηρίστηκε ειδικός τύπος φορτηγού πλοίου εκτοπίσματος περίπου 10.500 dwt που ναυπηγήθηκε στην Αμερική (ΗΠΑ) σε πολύ μεγάλο αριθμό κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και που παρέμεινε σε ενεργό υπηρεσία πολλά χρόνια μετά από αυτόν, κυρίως για μεταφορές ομοειδών φορτίων. Οι Έλληνες ναυτικοί και τα ελληνικά πλοία ανέπτυξαν σημαντική δράση μεταφέροντας στρατεύματα και εφόδια κατά τη διάρκεια του πολέμου, στις μάχες του Ατλαντικού. Το κόστος της δράσης αυτής ήταν η απώλεια μεγάλου αριθμού Ελλήνων ναυτικών και σχεδόν το σύνολο του ελληνικού εμπορικού στόλου. Μετά τη λήξη του πολέμου αυτού, λοιπόν, 100 τέτοια πλοία «Λίμπερτι» παραχωρήθηκαν δανεικά από τις ΗΠΑ στην Ελλάδα, σε Έλληνες πλοιοκτήτες, με τα οποία ξεκίνησε μετά τον πόλεμο, η ανοδική πορεία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα πλοία «Λίμπερτι» έχουν μεγάλη ιστορική σημασία για την πατρίδα μας. Είναι τα πλοία τα οποία διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην αναγέννηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Γιατί ακριβώς με αυτά αναγεννήθηκε στην κυριολεξία (μεταπολεμικά) η Ελληνική Ναυτιλία.

2 Τζελίνα Χαρλαύτη, Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος -20ος αιώνας, Εκδόσεις «Νεφέλη».

Στόχος, λοιπόν, της εργασίας αυτής είναι η μελέτη της εντυπωσιακής πορείας της συμβολής της εμπορικής μας ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της ελληνικής οικονομίας στο πέρας του χρόνου, οι λόγοι που προκάλεσαν την ώθηση ή την προσωρινή αναχαίτιση αυτής της πορείας, οι αδυναμίες ή τα τυχόν περιθώρια βελτίωσης της συμβολής αυτής και οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας μας. Ο κλάδος τόσο της παγκόσμιας όσο και της ελληνικής ουσιαστικής ναυτιλιακής ιστορίας, δεν έχει παρελθόν μεγαλύτερο του μισού αιώνα, συνεπώς θα θέσουμε ως αφετηρία της μελέτης μας το 1950. Κι αυτό γιατί ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος βρήκε την ελληνική ναυτιλία σε ανοδική πορεία. Ο πόλεμος εκτός από τις σημαντικές καταστροφές και απώλειες πλοίων έφερε και νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες, με αξιολογότερη την προμήθεια 100 αμερικάνικων λίμπερτις¹, με ευνοϊκούς όρους και την εγγύηση του ελληνικού κράτους, σε Έλληνες εφοπλιστές. Η ιστορία των λίμπερτις σηματοδοτεί τη μεταπολεμική ελληνική εμπορική ναυτιλία, συντείνει στη διεθνοποίησή της και οδηγεί στο επόμενο βήμα ανεξαρτητοποίησης της από το κράτος καταγωγής, στη σημαία ευκαιρίας και γίνεται το σύμβολο της μεταπολεμικής ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας². Συνεπώς, το 1950 είναι μία καλή χρονολογία, όπου η Ελλάδα ανασυγκροτημένη πλέον είναι έτοιμη να κάνει ελπιδοφόρο ξεκίνημα στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Φτάνοντας στο σήμερα, η εμπορική ναυτιλία όχι μόνο τα κατάφερε, αλλά είναι το μοναδικό ελληνικό προϊόν το οποίο ξέφυγε από την χρεοκοπία. Μία βιομηχανία που αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει τον παγκόσμιο ανταγωνισμό παλικάρися και που διαιώνίζει και ακτινοβολεί στα πέρατα του κόσμου την ελληνική παράδοση και τον ελληνικό πολιτισμό. Αυτή, λοιπόν, η μικρή χώρα, ανίκανη να διαχειριστεί το δημόσιο χρέος της, έχει καταφέρει να επιβιώσει ανά τους αιώνες χάρη κυρίως στη ναυτική της παράδοση.

Εν κατακλείδι, η πρώτη ηθικά και δευτερευόντως οικονομικά χρεοκοπημένη Ελλάδα βρίσκεται σε ένα εξαιρετικά κρίσιμο σταυροδρόμι και καλείται να λάβει σοβαρές αποφάσεις για θέματα που χρόνια είχε αποσιωπήσει. Σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία, θα πρέπει να είναι συλλογική γραμμή ή προσήλωση σε παραγωγικές δυνάμεις που

συνδράμουν με σημαντικό ποσοστό στην αύξηση του εθνικού πλούτου. Η δύναμη που συμβάλει περισσότερο σε αυτήν την αναπτυξιακή πορεία της χώρας είναι η εμπορική ναυτιλία. Μέσα σ' ένα εξαιρετικά δυσοίωνα και σκοτεινό οικονομικά και πολιτικά περιβάλλον που βιώνει η χώρα μας, ο θετικός απολογισμός της ναυτιλίας αποτελεί τη σπίθα αναζωπύρωσης της ελπίδας για ένα καλύτερο αύριο. Για το συμφέρον όλων, συνεπώς, είναι χρέος μας αλλά και ανάγκη ταυτόχρονα, να τη διαφυλάξουμε και να σταθούμε αρωγοί στην προσπάθεια ανάδειξής της. Η δική μου προσπάθεια ξεκινά μέσα από την μελέτη αυτή!

2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως, και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Το διεθνές εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός, από τον οποίο εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής, καταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί, συμπερασματικά, αρτηρία, η διακοπή της οποίας αν ποτέ συνέβαινε, θα επέφερε την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του κόσμου (Γεωργαντόπουλος 1980). Ειδικότερα, οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων, εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Έχει εκτιμηθεί ότι για κάθε τόνο μεταφερόμενου εμπορεύματος σε απόσταση ενός χιλιομέτρου (δηλαδή για κάθε τονοχιλιόμετρο), η μεταφορά με πλοίο συνεπάγεται 4 φορές λιγότερες εκπομπές CO₂ από τη μεταφορά με φορτηγό και 40 φορές λιγότερες εκπομπές από τη μεταφορά με αεροπλάνο.

Γενικά, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέστησαν αμεσότερα προσιτές ακόμη και τις πιο μακρινές αγορές, συνέβαλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά των μεγάλων αναδυόμενων αγορών, όπως η Κίνα και η Ινδία, αύξησαν το ποσοστό των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα και διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ενοποίηση των παγκόσμιων αγορών.

2.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΩΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

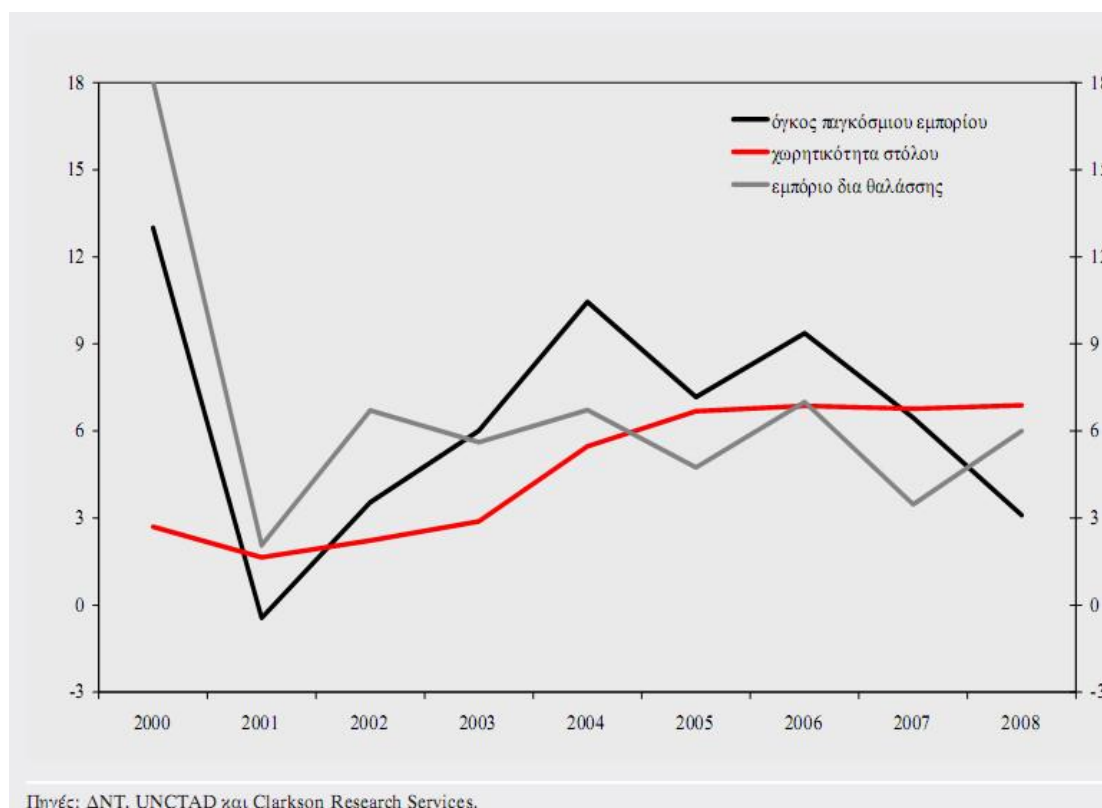
Προκειμένου να αξιολογηθούν οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, εξετάζονται οι ακόλουθες σημαντικές παράμετροι :

- I. Το επίπεδο των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές και
- II. Το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου

Ναυλαγορά

Την περίοδο 2000-2008 (τη χρυσή δεκαετία της ναυτιλίας), ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου που διεκπεραιώνεται διά θαλάσσης (σε όρους τόνοι – μίλια) ανήλθε σε 4,6%. Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής των χύδην – ξηρών φορτίων (όπως είναι το σιδηρομέταλλευμα, ο άνθρακας και τα σιτηρά) 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%. Από την πλευρά της προσφοράς, ο παγκόσμιος στόλος αυξανόταν με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως την περίοδο 2002-2005 (Διάγραμμα 2). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με συγκυριακούς παράγοντες, συντέλεσε στην περαιτέρω ανισορροπία μεταξύ προσφερόμενων και ζητούμενων θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία οφείλονται τα ιστορικά υψηλά επίπεδα ναύλων που σημειώθηκαν (πρωτίστων στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου).

Διάγραμμα 2
Ρυθμός μεταβολής όγκου παγκόσμιου εμπορίου, εμπορίου διά θαλάσσης και χωρητικότητας στόλου (ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές)



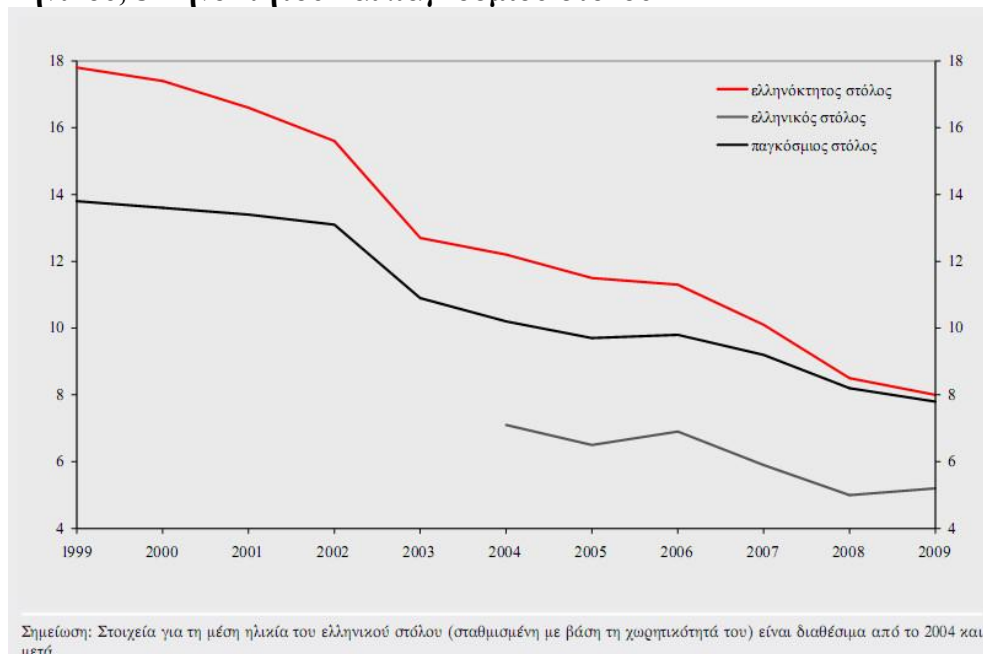
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

Ελληνόκτητος στόλος

Η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιρειών των τελευταίων ετών παγκοσμίως και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε και από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Η διαδικασία ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμισή του, όπως αυτό αποτυπώνεται στη μείωση της μέσης ηλικίας του. Συγκεκριμένα, ενώ το 1999 η διαφορά της μέσης σταθμισμένης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου από αυτή του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στα 4 έτη, σήμερα είναι οριακή και ανέρχεται μόλις σε 3 μήνες (Διάγραμμα 3). Αξίζει να σημειωθεί ότι η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου ήταν 5,2 έτη το πρώτο τρίμηνο του 2009, δηλαδή σημαντικά μικρότερη από εκείνη τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνικού στόλου.

Διάγραμμα 3
Μέση ηλικία ελληνικού, ελληνόκτητου και παγκόσμιου στόλου



**3. Ισοζύγιο Τρεχουσών
Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες
ανισορροπιών και προτάσεις
πολιτικής, Ενότητα**

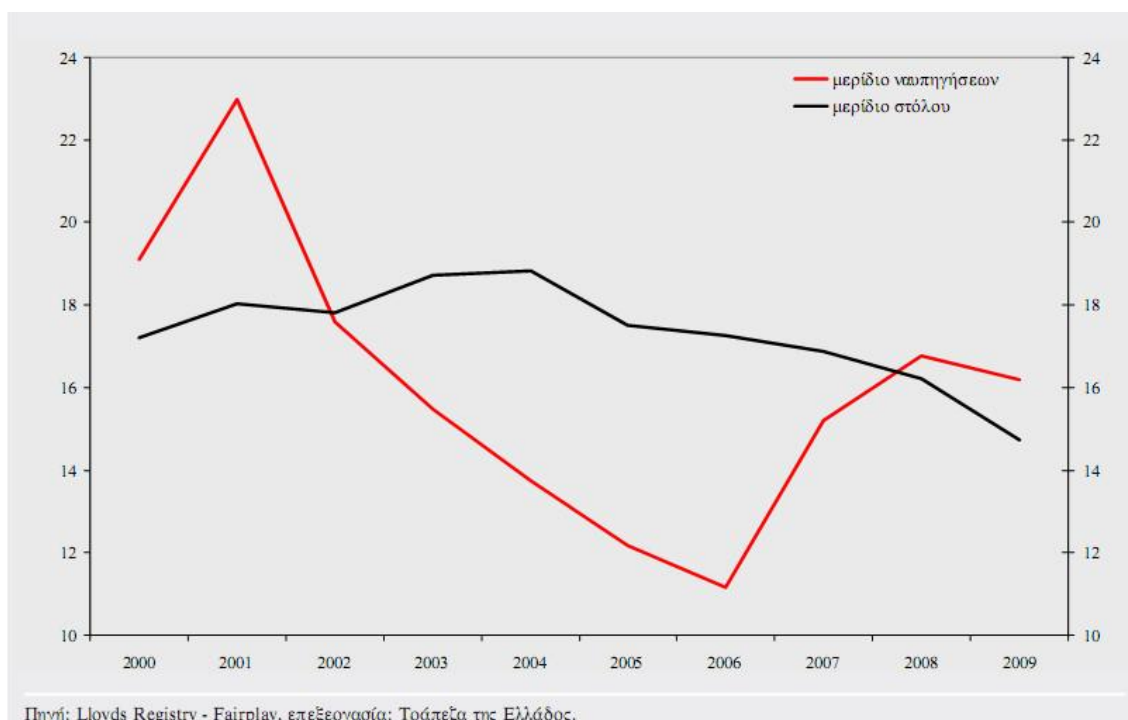
**2.5: Θαλάσσιες
Μεταφορές-Ποντοπόρος
Ναυτιλία, Επιμέλεια Έκδοσης:
Γεώργιος Οικονόμου, Ισαάκ**

**Σαμπεθάι, Γεώργιος
Συμigiάννης, Τράπεζα της
Ελλάδος, Αθήνα, Ιούλιος 2010**

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

Τη δεκαετία 2000-2009, ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχούσε στο 17% του παγκόσμιου, αν και διαχρονικά παρατηρείται μείωση του μεριδίου του. Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί στο μικρότερο μέγεθος παραγγελιών για νέα πλοία – ως ποσοστό του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών – συγκριτικά με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου (Διάγραμμα 4). Δηλαδή κάθε έτος, από το 2002 έως το 2008, το μερίδιο των υπό κατασκευή ελληνόκτητων πλοίων ήταν μικρότερο από το μερίδιο των εν ενεργεία ελληνόκτητων πλοίων. Από το 2008 όμως και μετά, το μερίδιο του υπό κατασκευή ελληνόκτητου στόλου ήταν μεγαλύτερο από αυτό του εν ενεργεία. Το γεγονός αυτό εξηγεί και την αναμενόμενη ανάκαμψη του μεριδίου της ελληνόκτητης ναυτιλίας από το 2011 και εξής.³ Συνολικά, την περίοδο 2000-2009, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,6%, ενώ ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατά 1,1%.

Διάγραμμα 4
Μερίδια ελληνόκτητου στόλου και ναυπηγήσεων ως ποσοστά (%) των αντίστοιχων παγκόσμιων μεγεθών (2000-2009)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισοροπιών και προτάσεις πολιτικής, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΑΣ

« Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία»... Άκρως προφητική αποδείχτηκε η ρήση του Ξενοφώντος χιλιάδες έτη πριν, καθώς η ελληνική εμπορική ναυτιλία επαληθεύει στο έπακρο τα λεγόμενα του. Στη μακραίωνη ιστορία του Ελληνικού Έθνους, η εμπορική ναυτιλία διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική όσο και στην πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, αλλά ακόμη και στη διεθνή προβολή του Ελληνικού ονόματος. Σήμερα η μικρή μας χώρα δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την εμπορική της ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε ηπείρους της υδρογείου.

4. Μελέτη της Alpha Bank για τη ναυτιλία,
www.mediashipping.gr,
29/10/2009

5. Μελέτη της Alpha Bank για τη ναυτιλία,
www.mediashipping.gr,
29/10/2009

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί

δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.⁴

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος – απαρτίζοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου - αποτελεί ναυτιλιακή δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς, και καθιστά την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία έναν από τους αναμφισβήτητα βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, εάν όχι τον βασικότερο. Παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.⁵

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται στους διάφορους

κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη, δημιουργεί εισοδήματα και προσελκύει επενδύσεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Η εμπορική ναυτιλία είναι η γέφυρα της Ελλάδας με το μέλλον και δικαίως έχει κερδίσει τον παγκόσμιο θαυμασμό για τα επιτεύγματά της. Σήμερα που η Ελλάδα περνά δύσκολες στιγμές η μόνη σταθερή πρωτιά της ελληνικής οικονομίας είναι η δυναμική της ναυτιλίας μας. Η ναυτιλία δεν είναι ... θαλάσσιες υποθέσεις. Είναι 400.000 θέσεις εργασίας εξαρτημένες άμεσα και έμμεσα από αυτήν. Είναι 15-19 δις ευρώ συνάλλαγμα το χρόνο σταθερά. «Με παράδειγμα την ποντοπόρο ναυτιλία μας η Ελλάδα – προφανώς η κυβέρνηση – θα έπρεπε να αφήσει χιλιάδες λουλούδια να ανθίσουν για να έρθει η άνοιξη της ελληνικής οικονομίας και να μπορέσουμε ανατρέψουμε το σημερινό απαισιόδοξο κλίμα».

3.2 ΣΧΕΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Όπως διαφαίνεται και από τα παραπάνω, η εμπορική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη δύναμη η οποία στηρίζει την Ελληνική Οικονομία, χαρακτηρίζεται ως ο πιο εξωστρεφής και δυναμικός τομέας της οικονομίας μας και «μοναδικός της χορηγός». Ένα εύλογο ερώτημα το οποίο θα μπορούσε να ανακύψει από τον καθένα μας είναι το που βασίζονται όλοι αυτοί οι βαρύγδουποι χαρακτηρισμοί. Η απάντηση ξετυλίγεται παρακάτω. Η φορτηγός ναυτιλία στο σύνολό της, λειτουργεί στο εξωτερικό όπου και δημιουργεί το εισόδημά της, το οποίο είναι σε συνάλλαγμα. Τότε ποιά είναι η σύνδεσή της με τον εθνικό χώρο και την εθνική οικονομία; Κατ' αρχήν, σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, και ιδιαίτερα στον Πειραιά, απ' όπου και ασκούν τη διαχείριση των πλοίων τους. Επιπλέον, αντλούν ορισμένους συντελεστές της παραγωγής από τον εθνικό χώρο, ειδικά εργασία, αλλά και την υποδομή του ελληνικού κράτους στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, όπως επίσης και τις υπηρεσίες υποδομής του παραναυτιλιακού τομέα.

Η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς :

- ❖ Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα και την ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή του στη διαμόρφωση του ΑΕΠ.
- ❖ Στην απασχόληση έμψυχου εργατικού δυναμικού τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.
- ❖ Στην ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας, πολλοί από τους οποίους είναι επίσης συναλλαγματοφόροι.

6. Χαραλαμπίδης Ηρακλής,
Ναυτιλία και Οικονομική
Ανάπτυξη, Κέντρο
Προγραμματισμού και

Οικονομικών Ερευνών,
Αθήνα 1986.

7. Κυλαδίτης Πέτρος, Ο ρόλος της
εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική
οικονομία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου,

Σχολή Επιστημών της
διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών,
Ακαδημαϊκό Έτος

2003-2004.

❖ Αλλά και στα άμεσα έσοδα στο κράτος από τη φορολογία, και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων.⁶

Χωρίς να παραγνωρίζεται η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για τους παραπάνω β, γ και δ παράγοντες, αναμφίβολα η μεγαλύτερη συμβολή της έγκειται στην εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα από τις δραστηριότητές της, καθώς αυτό επηρεάζει άμεσα και το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της ελληνικής οικονομίας, το οποίο αποτελεί και το βασικό αντικείμενο μελέτης μας. Όμως, η σχέση της ναυτιλίας και της εθνικής οικονομίας δεν είναι, και δεν δύναται να είναι, μονομερής. Η εθνική οικονομία προσφέρει στη ναυτιλία μία σειρά από συντελεστές, υπηρεσίες και παροχές, οι βασικότερες από τις οποίες είναι οι ακόλουθες:

❖ Προσφορά ανειδίκευτου και ειδικευμένου προσωπικού τόσο για τη στελέχωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ξηρά, όσο και την επάνδρωση των πλοίων στη θάλασσα.

❖ Μέτρα οικονομικής αρωγής, έμμεσης και άμεσης, όπως για παράδειγμα τα μέτρα που λαμβάνονται κατά καιρούς για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας ή παροχή ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος για τις επιχειρήσεις.

❖ Μέτρα θεσμικά και διοικητικά, όπως για παράδειγμα η παροχή ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου λειτουργίας.

❖ Μέτρα ανάπτυξης της ναυτιλιακής υποδομής, όπως ναυπηγεία, ναυτιλιακά κέντρα, επικοινωνίες κλπ.

❖ Διαφύλαξη φορτίων προς όφελος των πλοίων της εθνικής σημαίας.⁷

Βέβαια, οι παροχές αυτές αφορούν σε μεγαλύτερο βαθμό τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ελληνικά νηολόγια (εφόσον αυτά είναι που έχουν άμεση σχέση με την εθνική οικονομία).

4. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

4.1 Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών. Τα μεγαλύτερα ποσά εισπραξής συναλλάγματος από μεταφορές, κατά το 90%, αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία (cross-trading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. 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 κατασκευές, 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, logistics κλπ).⁸

Σε αυτό το σημείο επιβάλλεται να γίνει μία ουσιαστική παρατήρηση η οποία ενισχύει ακόμη περισσότερο τις ευεργετικές επιπτώσεις της εμπορικής ναυτιλίας στο ελληνικό οικονομικό γίγνεσθαι. Συνήθως όταν εξετάζεται ο ρόλος ενός τομέα της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, η συμβολή του κρίνεται από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στον τομέα αυτόν, δηλαδή από το μέγεθος των πλουτοπαραγωγικών πόρων της χώρας που διατίθενται στον υπό εξέταση τομέα και τα αποτελέσματα που δημιουργούνται από τις επενδύσεις αυτές για την οικονομία ή και ειδικότερα για το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών. Δεδομένου ότι περισσότεροι του ενός τομείς της οικονομίας συναγωνίζονται για την προσέλκυση των ίδιων πλουτοπαραγωγικών πόρων, είναι η αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης που χαρακτηρίζει την πρόκριση του ενός ή του άλλου τομέα. Στις περιπτώσεις πολλών χωρών, τα κριτήρια αυτά ισχύουν και ως προς τις επενδύσεις στον ναυτιλιακό τομέα. Μέρος του εθνικού εισοδήματος διατίθεται για επενδύσεις που αφορούν σε ναυπηγήσεις, αγορές πλοίων/ τεχνολογίας/ μηχανών και μηχανημάτων στο εξωτερικό, ή υλικών για τη ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό και κατά συνέπεια δημιουργούνται άμεσες επιπτώσεις στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών υπό τη μορφή εκροής συναλλάγματος. Όμως η εικόνα είναι διαφορετική ως προς την Ελλάδα. Δεν υπάρχει υποχρέωση εισαγωγής του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά δεν υπάρχει και εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για κάλυψη των υποχρεώσεων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή για διενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Η ιδιόμορφη αυτή κατάσταση δημιουργήθηκε από το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε, λειτούργησε και χρηματοδοτήθηκε στο εξωτερικό. Κυρίως ως ναυτιλία cross-trader, ελλείψει εθνικών φορτίων αναλόγων του μεγέθους της, δημιουργεί εισόδημα στο εξωτερικό, προσφέροντας τις υπηρεσίες της στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Και φυσικά, το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος αυτού παραμένει στο εξωτερικό. Η εισαγωγή, μέσω τραπεζικού συστήματος, μέρους του εισοδήματος που παράγεται από την ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί καθαρή εισροή που εξυπηρετεί τους εξής σκοπούς:

α) Κάλυψη με συνάλλαγμα όλων των υποχρεώσεων και δαπανών που έχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα (φόροι, εισφορές στα ασφαλιστικά ιδρύματα ναυτικών, λειτουργία γραφείων),

8. Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Εκθέσεις 62,

Αθήνα 2010.

9. Χαραλαμπίδης Ηρακλής, Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και

Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986.

10. Χαραλαμπίδης Ηρακλής, Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και

Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986.

b) Πληρωμή δαπανών που δημιουργεί η χρησιμοποίηση από τις επιχειρήσεις αυτές, υπηρεσιών κλάδων της ελληνικής οικονομίας (τραπεζικών, επισκευαστικών, εφοδιασμού, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών κλπ),
c) Μέρος των αποδοχών των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανάται στην Ελλάδα.⁹

Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει ουσιαστικά για την ελληνική οικονομία το πρόβλημα επιλογής με βάση την οριακή χρησιμότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων. Τα προς επένδυση ναυτιλιακά κεφάλαια προέρχονται από εισόδημα που παράγεται και αποθεματοποιείται στο εξωτερικό. Δεν προκαλείται θυσία πόρων της ελληνικής οικονομίας για την ενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Συνεπώς, ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας (και τονίζουμε ακόμα μια φορά πως δεν μιλάμε ούτε για ακτοπλοϊκές μεταφορές και συγκοινωνίες, ούτε για θαλάσσιο τουρισμό), αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αποζυμά πόρους της οικονομίας. Οι δύο ακρογωνιαίοι λίθοι της ελληνικής οικονομικής πραγματικότητας είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός, οι καθαρές εισροές από τους δύο αυτούς κλάδους αποτελούν το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας με τη δυναμική τους στην αύξηση του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών και κατ' επέκταση στη μείωση του ελλείμματος στου ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Κατά συνέπεια η σύγκριση μεταξύ τους είναι αναπόφευκτη, αξίζει δούμε τη διαφορά τους ως προς το μείζον αυτό θέμα. Αντίθετα με το ναυτιλιακό, η απόκτηση ταξιδιωτικού συναλλάγματος συνεπάγεται τεράστιο κόστος και κοινωνική επιβάρυνση. Για ποσό συναλλάγματος ίσο περίπου με το ναυτιλιακό, η εθνική οικονομία υποβάλλεται στο κόστος κατασκευής των τουριστικών εγκαταστάσεων, στην εκροή συναλλάγματος για εισαγωγή ξενοδοχειακού και άλλου εξοπλισμού, στο κόστος της διαφήμισης και λειτουργίας του Ε.Ο.Τ στο εξωτερικό, για να μην αναφέρουμε το κοινωνικό κόστος που δημιουργείται από την αυξημένη ρύπανση, εγκληματικότητα και αλλοίωση των πολιτιστικών παραδόσεων της χώρας.¹⁰

Το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα – υπό την έννοια πως δεν ανταγωνίζεται άλλους τομείς δράσεως, μέσα στα πλαίσια της ελληνικής οικονομίας, για την προσέλκυση επενδύσεων από εγχώριους πόρους – θα όφειλε να της δίνει προτίμηση έναντι άλλων κλάδων της οικονομίας. Αξίωμα στην οικονομική ζωή αποτελεί η επιδίωξη του μεγαλύτερου οικονομικού αποτελέσματος με τη μικρότερη δυνατή θυσία. Μία αξιοσημείωτη προέκταση των παραπάνω είναι ότι το εισόδημα της χώρας από την εμπορική ναυτιλία, επηρεάζεται ελάχιστα από την παγκόσμια οικονομική

συγκυρία, καθόλου δε από τις ειδικότερες διακυμάνσεις στην ελληνική οικονομία. Επομένως, όσο η συμμετοχή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη διαμόρφωση του ενεργητικού ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας θα αυξάνει, τόσο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα αποβαίνει παράγοντας σταθεροποίησης της εξωτερικής ισορροπίας της ελληνικής οικονομίας.

4.2 ΟΙ ΔΥΟ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΕΙΣΠΡΕΟΝ ΣΤΗ ΧΩΡΑ

Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Οι εξελίξεις των συναλλαγματικών εισπράξεων από τη ναυτιλία εξαρτώνται από εγγενείς παράγοντες της ελληνικής οικονομίας και γι' αυτό επιβάλλεται η ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας – και ειδικότερα του ναυτιλιακού συναλλάγματος – μέσα σε ένα ευρύτερο υπόδειγμα οικονομικής ανάπτυξης.

Πράγματι η μεταβλητή εκείνη, που φαίνεται να επηρεάζει στο μεγαλύτερο βαθμό τις μεταβολές στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα, είναι ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού. Αυτό συμβαίνει επειδή μόνο ένα μέρος του εισοδήματος, που παράγει η ναυτιλία, εισάγεται υπό τη μορφή συναλλάγματος στη χώρα. Το μέρος αυτό καλύπτει ανελαστικές κυρίως δαπάνες, που αφορούν είτε στην κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που παρέχονται από τη χώρα στη ναυτιλία, είτε τη συντήρηση των οικογενειών των εργαζομένων. Στο μέτρο λοιπόν, που ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού οδηγεί σε αύξηση του κόστους αυτών των υπηρεσιών ή σε μείωση της αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών των ναυτικών στην Ελλάδα, σημειώνεται μια αντίστοιχη αύξηση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα για την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων. Η δεύτερη μεταβλητή, που ασκεί επίσης συστηματική επίδραση πάνω στις διακυμάνσεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι η εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος. Αυτό εξηγείται πάλι από το γεγονός ότι το μέρος εκείνο του εισοδήματος της ναυτιλίας, που εισρέει στη χώρα, έρχεται στο μεγαλύτερό του μέρος για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών.

Με αυτό τον τρόπο μια ενδεχόμενη υποτίμηση του νομίσματος θα έχει τα ακόλουθα αποτελέσματα:

a) Μείωση του κόστους παροχής όλων των υπηρεσιών της χώρας προς τη ναυτιλία. Η υποτίμηση του νομίσματος θα έχει ως παραπέρα συνέπεια τη μείωση του αναγκαίου ποσού συναλλάγματος, άρα και της συναλλαγματικής εισροής, για την κάλυψη του κόστους αυτού σε δραχμές / ευρώ, και σε μικρό μόνο βαθμό αύξηση της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών, δεδομένου ότι, η ελαστικότητα ζήτησης αυτών των υπηρεσιών – λόγω της φύσης της ελληνικής ναυτιλίας – είναι μικρή.

b) Μείωση του κόστους επάνδρωσης του ελληνικού πλοίου, αλλά και μείωση του πραγματικού εισοδήματος (σε δολάρια) των εργαζομένων στο εξωτερικό.

Η υποτίμηση του εθνικού νομίσματος σε σχέση προς το δολάριο – που είναι το νόμισμα με το οποίο αμείβονται οι Έλληνες ναυτικοί – θα έχει εκ πρώτης όψεως μια μειωτική επίδραση στο ύψος της συναλλαγματικής εισροής, που χαρακτηρίζεται ως «εμβάσματα ναυτιλλομένων». Αυτό συμβαίνει, επειδή με μικρότερο τώρα ποσό συναλλάγματος οι Έλληνες ναυτικοί θα μπορούν να διατηρήσουν – στο ίδιο τουλάχιστον επίπεδο με το παρελθόν – την αγοραστική δύναμη του εισοδήματος των οικογενειών τους. Να αποσαφηνιστεί ότι, η συλλογική σύμβαση εργασίας των Ελλήνων ναυτικών καθορίζεται σε ρήτρα δραχμής παλαιότερα, και ευρώ πλέον, ενώ οι αμοιβές τους καταβάλλονται σε ξένο συνάλλαγμα. Με αυτό τον τρόπο επέρχεται μια μείωση του πραγματικού εισοδήματος των Ελλήνων ναυτικών σε ξένο

συνάλλαγμα στο εξωτερικό, ίση με το ποσοστό υποτίμησης του νομίσματος. Κάτι τέτοιο θα είχε ευνοϊκή επίδραση στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος αυτής της κατηγορίας, γιατί θα οδηγήσει σε αυξημένη δραχμοποίηση (πλέον ευρωποίηση) συναλλάγματος, στην προσπάθεια των ναυτικών να μειώσουν την απώλεια της αγοραστικής τους δύναμης στο εξωτερικό και στην έκταση που η απώλεια αυτή δεν καλύπτεται από τις μισθολογικές αυξήσεις της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας.

4.3 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΡΟΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Πίνακας 1

Ποσοστιαίες μεταβολές σε ορισμένα μεγέθη του ισοζυγίου πληρωμών 1956 -

Επιλεγμένα Μεγέθη	Περίοδοι		
	1956-76	1960-69	1970-76
Εξαγωγές	963	154,2	263,9
Αδήλοι Πόροι	1556,1	188,5	221,3
Ναυτιλιακό	1892,3	216,5	243,3
Ταξιδιωτικό	2537,2	190,9	325,1
Μεταναστευτικό	1218,6	206,7	133,0

Πηγή: Υπολογισμοί ποσοστών από «Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο Τράπεζας της Ελλάδος», διάφορα τεύχη.

Κατά τη δεκαετία 1960 – 69 οι εξελίξεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος υπήρξαν ταχύτερες από εκείνες που πραγματοποιήθηκαν σε όλους τους άλλους τομείς του ενεργητικού του ισοζυγίου πληρωμών. Μεταξύ 1970 και 1976 το συνάλλαγμα από τις εξαγωγές αυξήθηκε μεν ταχύτερα από το ναυτιλιακό, μακροχρόνια όμως (περίοδος 1956 – 1976) το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εξελίχθηκε με ρυθμό που πλησίασε να είναι σχεδόν δύο φορές ταχύτερος από ότι ως προς το συνάλλαγμα από εξαγωγές. Μόνο κατά την περίοδο 1956 – 1976 οι εξελίξεις του ταξιδιωτικού συναλλάγματος υπήρξαν ταχύτερες από τις αντίστοιχες του ναυτιλιακού. Εντούτοις, πρέπει να ληφθεί υπόψη (όπως έχει ήδη αναφερθεί), ότι η τουριστική ανάπτυξη της χώρας απαιτεί θυσίες που περιλαμβάνουν εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό, τόσο για πάσης φύσεως εξοπλισμό όσο και για εκτεταμένη διαφήμιση της τουριστικής Ελλάδας στο εξωτερικό.

Μέτρηση αυτής της εκροής συναλλάγματος δεν είχε πραγματοποιηθεί ως τότε, επομένως δεν είναι δυνατό να εκτιμηθεί σε ποια έκταση επηρεάζει το καθαρό συναλλαγματικό έσοδο της χώρας από το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα. Πρέπει όμως να είναι σημαντική!

Ανάλογο παρατήρηση αφορά και στο συνάλλαγμα από εξαγωγές, ιδιαίτερα των προϊόντων μεταποίησης. Είναι λογικό να δεχτούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και της τεχνολογίας που απαιτείται για την βιομηχανική ανάπτυξη, εισάγονται από το εξωτερικό. Επιπροσθέτως, δανειακές εν γένει υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται στο εξωτερικό για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων βιομηχανικής, ενδεχομένως και τουριστικής ανάπτυξης, δημιουργούν πρόσθετη εκροή συναλλάγματος προς εξυπηρέτηση αυτών.

Πίνακας 2
Ανάλυση Άδηλων Πόρων
Ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές

Χρονολογία	Σύνολο	Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	Ταξιδιωτικό Συνάλλαγμα	Μεταναστευτικό Συνάλλαγμα
1973	36,7	37,8	31,1	27,8
1974	12,1	45,7	-15,3	-12,2
1975	15,8	-3,4	47,6	23,0
1976	11,8	8,2	28,0	2,2
1977	16,1	23,2	19,1	13,9
1978	19,5	4,5	35,3	6,5
1979	28,0	29,0	25,3	18,6
1980	8,8	19,6	4,3	-6,8
1981	5,5	0,6	8,5	14,0
Μέση Ετήσια Μεταβολή	17,1	18,4	20,4	9,7
Τυπική Απόκλιση	9,2	16,5	17,7	12,6

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο.

Από την παράθεση των παραπάνω στοιχείων προκύπτει ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, κατά την εξεταζόμενη δεκαετία (1972 – 81), ακολούθησε μια δυναμική, αυξητική διαχρονικά πορεία, παρά την υποτιμητική τάση της δραχμής, φαινόμενο που χαρακτήρισε την περίοδο αυτή. Μάλιστα η μέση ετήσια μεταβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη για το σύνολο των άδηλων πόρων κατά 1.3%. επίσης, παρά το γεγονός ότι υπολείπεται κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες από τη μεταβολή του ταξιδιωτικού συναλλάγματος, η τυπική της απόκλιση είναι μικρότερη από την αντίστοιχη του ταξιδιωτικού, πράγμα που φανερώνει ότι διαχρονικά οι συναλλαγματικές εισπράξεις από τη ναυτιλία είναι πιο σταθερές από εκείνες του τουρισμού.

Πίνακας 3
**Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα και Αξία Εξαγωγών σε Εκατομμύρια Δολάρια
ΗΠΑ**

Έτος	Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	Εξαγωγές	Ποσοστό Ναυτιλιακού Συναλλάγματος στην Αξία Εξαγωγών
1974	867	1803	48
1975	845	2029	42
1976	914	2228	41
1977	1127	2522	45
1978	1177	2999	39
1979	1519	3932	39
1980	1816	4094	44
1981	1827	4771	38
1982	1657	4141	40
1983	1309	4105	32
1984	1096	4394	25
1985	1038	4293	24
1986	1000	4516	22

1987	1194	4614	21
1988	1380	5934	23
1989	1375	5994	23
1990	1762	6365	28
1991	1774	6797	26
1992	1993	6009	33
1993	2015	5031	40

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στον παραπάνω πίνακα εμφανίζεται η πορεία των εισροών του ναυτιλιακού συναλλάγματος από το 1974 έως και το 1993 με μία διαφορετική αυτή τη φορά απεικόνιση, όχι πλέον σε ποσοστιαίες μεταβολές, αλλά σε εκατομμύρια δολάρια. Στον ίδιο πίνακα εμφανίζεται η πορεία της αξίας των εξαγωγών καθώς και το ποσοστό που αντιπροσωπεύει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συγκριτικά με την αξία αυτή. Όπως φαίνεται από τα αριθμητικά δεδομένα, η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος καθώς και το ποσοστό του στην αξία των εξαγωγών έχουν παρουσιάσει διαχρονικά μεγάλες αυξομειώσεις, ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία 1980, που οφείλονται στις διεθνείς εξελίξεις της διεθνούς ναυλαγοράς και την κερδοφορία του ναυτιλιακού κεφαλαίου καθώς και την κατάσταση που εκάστοτε διαμορφώνεται σε ότι αφορά τις σχέσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας με τον εθνικό χώρο. Πιο συγκεκριμένα, από το 1982 μέχρι το 1987, η διεθνής ναυτιλιακή δραστηριότητα είχε περιέλθει σε μεγάλη ύφεση, (όπως θα αναφερθεί και εκτενώς παρακάτω), και η ανάγκη για επιβίωση έστρεψε μεγάλο αριθμό πλοίων, που ήταν νηολογημένα υπό την κυανόλευκο, προς τις σημαίες ανοικτού νηολογίου ώστε να επιτυγχάνεται χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.

Περαιτέρω αναφορά όμως σε θέματα νηολογίου δεν θα γίνει τώρα, καθώς δεν αποτελεί σκοπό της παρούσας ανάλυσης. Να προσθέσουμε ότι από το 1982 ξεκινάει μία περίοδος έντονης ύφεσης για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που από το επόμενο έτος 1983 αντανakλάται πλέον και στο ποσοστό των εξαγωγών που αντιπροσωπεύει το πρώτο. Μόνο από το 1987 κι έπειτα ξεκινάει δειλά δειλά η ανάκαμψη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, για να φτάσει μέσα σε μία πενταετία να ξεπεράσει κάθε προηγούμενο. Η πορεία αυτή είναι ευνόητη, αν συνδυαστεί μάλιστα με το ότι το ποσοστό των παροπλισμένων ελληνικών πλοίων από 1% το 1980, έφτασε το 30% το 1983 για να επανέλθει σε χαμηλά ποσοστά μόνο μετά το 1988.

Συνοψίζοντας τα μέχρι τώρα δεδομένα και από τους τρεις πίνακες, καταλήγουμε στο ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σημείωσε υψηλό και επιταχυνόμενο ρυθμό στις δεκαετίες 1960 – 1970 και 1970 -1980 (μέσος ετήσιος ρυθμός 14% και 21.6% αντίστοιχα), ώσπου τελικά εξελίχθηκε στο σημαντικότερο κονδύλι των άδηλων πόρων, φτάνοντας το \$1816 εκατομμύρια, το 1980, και αντιπροσωπεύοντας το 30% περίπου του συνόλου των άδηλων πόρων. Αξιόλογο είναι επίσης και το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εξακολούθησε να αυξάνεται και κατά την περίοδο 1975-1980, περίοδο διεθνούς ναυτιλιακής κρίσης, με μειωμένο όμως ρυθμό έναντι της προηγούμενης πενταετίας 1970-1975 (17% έναντι 26.2%). Ήδη κατά το 1981 η αύξηση του έναντι του 1980 υπήρξε αμελητέα, ενώ τους πρώτους μήνες του 1982 παρατηρήθηκε σοβαρή κάμψη (της τάξης του 12%).

Πίνακας 4
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ
 (Σε εκατ. δολ.)

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	1995	1996	1997	1998*	Εκατοστιαίες μεταβολές		
					1997/96	1998/97	
1. Τουριστικές υπηρεσίες	4.135,8	3.723,1	3.772,2	5.186,1	1,3	37,5	
2. Μεταφορές - ναυτιλία	2.189,8	2.263,5	2.111,3	2.280,6	-6,7	8,0	
3. Μεταναστευτικά εμβάσματα	3.070,7	2.996,0	2.916,2	3.027,6	-2,7	3,8	
4. Τόκοι, μερίσματα, κέρδη	1.008,9	971,4	961,8	1.193,8	-1,0	24,1	
5. Αναλήψεις από καταθέσεις μη κατοίκων σε δραχμές	2.810,0	3.005,7	3.060,0	2.827,0	1,8	-7,6	
6. Λοιποί άδηλοι πόροι	2.587,2	2.427,4	2.524,0	2.413,0	4,0	-4,4	
7. Καθαρές μεταβιβάσεις από ΕΕ	4.968,0	5.057,0	4.622,0	4.865,3	-8,6	5,3	
Σύνολο	20.770,4	20.444,1	19.967,5	21.793,5	-2,3	9,1	
ΠΛΗΡΩΜΕΣ							
1. Τουριστικές υπηρεσίες	1.322,9	1.210,1	1.326,8	1.755,7	9,6	32,3	
2. Υπηρεσίες Δημοσίου	365,1	407,9	454,2	432,2	11,4	-4,8	
3. Τόκοι, μερίσματα, κέρδη	2.682,7	3.003,2	2.481,5	2.716,3	-17,4	9,5	
4. Μεταφορές	421,6	431,2	393,7	531,6	-8,7	35,0	
5. Λοιπές πληρωμές	1.682,7	1.565,3	1.884,1	2.320,9	-20,4	23,2	
Σύνολο	6.475,0	6.617,7	6.540,3	7.756,8	-1,2	18,6	
Ισοζύγιο άδηλων συναλλαγών	14.295,4	13.826,4	13.427,2	14.036,7	-2,9	4,5	

* Προσωρινά στοιχεία.
 Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

11. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 1998, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα

1999.

12. Έκθεση του Διοικητή για το έτος 1999, Ισοζύγιο υπηρεσιών, εισοδημάτων και μεταβιβάσεων,

Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2000.

Άνοδο κατά 8% το 1998 (έναντι μείωσης κατά 6,7 το 1997) εμφανίζουν και οι εισπράξεις από μεταφορές, παρά τις δυσμενείς συνθήκες που επικράτησαν στη διεθνή ναυλαγορά κατά το μεγαλύτερο διάστημα του έτους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο δείκτης ναύλων ξηρού φορτίου (BFI) κινήθηκε το 1998 σε αρκετά χαμηλότερο επίπεδο απ' ότι τα δύο προηγούμενα χρόνια. Οι επιπτώσεις στην ασιατική κρίσης στις οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών, που παρουσιάζουν αυξανόμενη συμμετοχή στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και η μεγαλύτερη από την προσδοκώμενη προσφορά χωρητικότητας φαίνεται ότι συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση δυσμενών συνθηκών στις διεθνείς ναυλαγορές. Με δεδομένες τις διεθνείς εξελίξεις, τη συνεχιζόμενη μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, την υποτίμηση της δραχμής έναντι δολαρίου, καθώς και την περαιτέρω αποκλιμάκωση του εγχώριου πληθωρισμού, παράγοντες οι οποίοι συνήθως επηρεάζουν την εισροή συναλλάγματος για την χρηματοδότηση των εγχώριων δαπανών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η αύξηση των εισπράξεων από μεταφορές πρέπει να οφείλεται απλώς στη βελτίωση του συστήματος συλλογής στοιχείων. Πάντως, οι αρνητικές επιπτώσεις στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, λόγω της μείωσης του υπό ελληνικής σημαίας στόλου, μπορούν να μετριαστούν στο βαθμό που οι νέες εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο αφορούν νεότευκτα πλοία, τα οποία ικανοποιούν τις σύγχρονες προδιαγραφές και επομένως είναι περισσότερο ανταγωνιστικά.¹¹

Πίνακας 5
ΙΣΟΖΥΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΝ
(Σε εκατ. ευρώ)

	1997	1998	1999
Ισοζύγιο υπηρεσιών	5.738,9	6.072,6	6.846,5
Εισπράξεις	8.989,1	9.968,3	15.575,5
Ταξιδιωτικό	4.593,1	5.513,8	8.296,2
Μεταφορές	1.658,7	1.931,7	4.871,5
Λοιπές υπηρεσίες	2.737,3	2.522,8	2.407,8
Πληρωμές	3.250,2	3.895,7	8.729,0
Ταξιδιωτικό	1.177,2	1.557,5	3.760,8
Μεταφορές	325,8	429,4	2.265,5
Λοιπές υπηρεσίες	1.747,2	1.908,8	2.702,6

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών αυξήθηκε σε 6.846,5 εκατομμύρια ευρώ το 1999 και κάλυψε κατά 41% το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, ποσοστό ίσο με αυτό του προηγούμενου έτους. Συγκεκριμένα, οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορές ανήλθαν σε 2.606 εκατομμύρια ευρώ το 1999, εμφανίζοντας αύξηση 1.104 εκατομμύρια ευρώ έναντι του 1998. Υπενθυμίζεται, πάντως, πως παρά τη μερική ομαλοποίηση των εξελίξεων στις ναυλαγορές μετά από μία περίοδο υπερβάλλουσας χωρητικότητας, οι ναύλοι παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα, ελαφρά μόνο άνοδο στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου. Σ' αυτό συνέβαλαν τόσο ο χαμηλός ρυθμός αύξησης του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, για δεύτερο κατά σειρά έτος, όσο και η σχετικά υψηλή χωρητικότητα. Σημειώνεται επίσης, ότι η αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος ενδεχομένως συνδέεται και με τη σημαντική διεύρυνση των χρηματιστηριακών συναλλαγών, κατά το επισκοπούμενο έτος.¹² Προχωρώντας τη μελέτη μας στα πιο πρόσφατα χρόνια, αξίζει να σταθούμε στο έτος 2003, για την επισταμένη μελέτη του οποίου θα κάνουμε χρήση και του ισοζυγίου υπηρεσιών του έτους αυτού, εν συγκρίσει με τα αντίστοιχα των δύο προηγούμενων ετών.

Πίνακας 6
ΙΣΟΖΥΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΝ
(Σε εκατ. ευρώ)

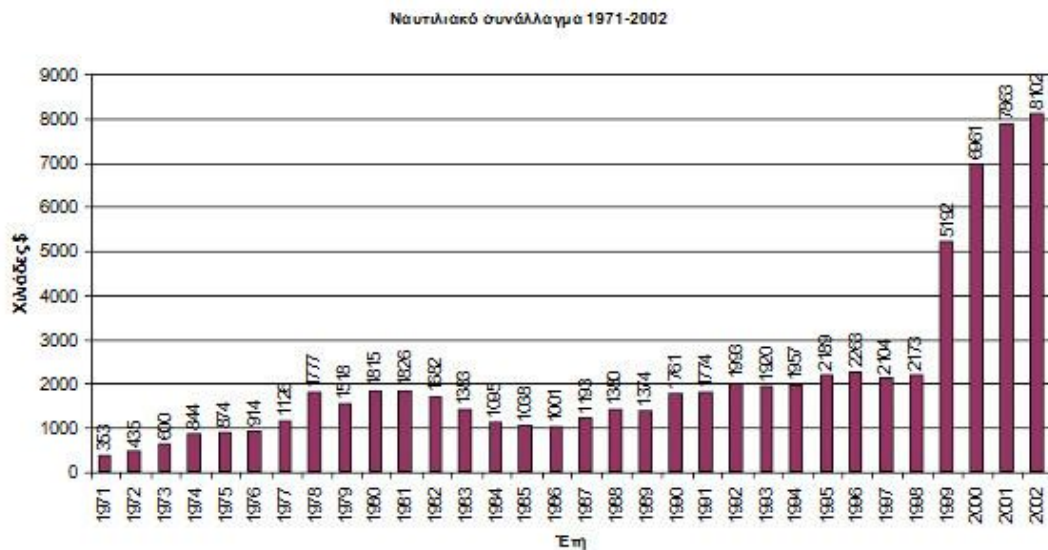
	2001	2002	2003*	2002/2001	2003/2002
Ισοζύγιο υπηρεσιών	9.150,0	10.755,4	11.498,3	17,5	6,9
Εισπράξεις	22.075,9	21.131,4	21.395,1	-4,3	1,2
Ταξιδιωτικό	10.579,9	10.284,7	9.460,1	-2,8	-8,0
Μεταφορές	9.113,3	8.523,4	9.569,8	-6,5	12,3
Λοιπές υπηρεσίες	2.382,7	2.323,3	2.365,3	-2,5	1,6
Πληρωμές	12.925,8	10.376,1	9.896,9	-19,7	-4,6
Ταξιδιωτικό	4.650,8	2.548,7	2.109,0	-45,2	-17,3
Μεταφορές	5.351,0	5.029,7	4.923,6	-6,0	-2,1
Λοιπές υπηρεσίες	2.924,1	2.797,7	2.864,3	-4,3	2,4
Καθαρές εισπράξεις	9.150,0	10.755,4	11.498,3	17,5	6,9
Τουρισμός	5.929,1	7.736,0	7.351,1	30,5	-5,0
Μεταφορές	3.762,3	3.493,7	4.646,2	-7,1	33,0
Λοιπές υπηρεσίες	-541,4	-474,4	-499,0	-12,4	5,2

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 743 εκατομμύρια ευρώ

το 2003 και διαμορφώθηκε σε 11.498,3 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση κατά 6,9% σε σχέση με το 2002 και χρηματοδοτώντας το 50,8% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου (έναντι 47.4% το 2002). Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στη σημαντική άνοδο των καθαρών εισπράξεων από μεταφορικές υπηρεσίες, η οποία αντιστάθμισε τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα, οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες εμφάνισαν σημαντική άνοδο (33%) και ανήλθαν σε 4.646,2 εκατομμύρια ευρώ. Η εξέλιξη αυτή ήταν, σε κάποιο βαθμό, αποτέλεσμα της επιτάχυνσης του ρυθμού αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών (σε 4,5% το 2003 από 3,1% το 2002). Η σημαντική άνοδος των μεταφορικών εισπράξεων όμως οφείλεται κυρίως στην μεγάλη αύξηση των ναύλων στη διεθνή αγορά. Σημειώνεται, ωστόσο ότι, επειδή οι διαπραγματεύσεις για τον καθορισμό των ναύλων διεξάγονται σε όρους δολαρίου, η ανατίμηση του ευρώ έναντι του αμερικανικού νομίσματος περιόρισε την άνοδο των εισπράξεων σε ευρώ. Παρόλα αυτά, το τρέχον έτος η διεθνής αγορά χαρακτηρίζεται από υψηλή ζήτηση πετρελαίου εκ μέρους των ΗΠΑ και της Κίνας όσο και σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και άλλων πρώτων υλών εκ μέρους της Κίνας, πράγμα το οποίο αντιστάθμισε την όποια αρνητική επίδραση της ανατίμησης του εθνικού νομίσματος.

Διάγραμμα 5



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Ο λόγος που δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα τα τελευταία κυρίως έτη, είναι η εκτίναξή τους στα ύψη, όπως αυτή απεικονίζεται στο παραπάνω διάγραμμα. Ειδικά από το 1999 έπειτα, ξεκινά μια νέα εποχή για το ναυτιλιακό στερέωμα και οι εισροές υπερδιπλασιάστηκαν, ενώ τα επακόλουθα έτη, έως και το 2002, η ανοδική πορεία διατηρείται και μάλιστα ενισχύεται (έστω και με φθίνοντες ρυθμούς).

Ακόμα πιο εντυπωσιακή ακόμα κι από το 2003 είναι η εξέλιξη του ναυτιλιακού γίνεσθαι το έτος 2004, όπου το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών διευρύνθηκε κατά 3.961 εκατομμύρια ευρώ και διαμορφώθηκε στα 15.467 εκατομμύρια αύξηση σημειώνοντας αύξηση κατά 34,4% σε σχέση με το 2003, και χρηματοδοτώντας το 61% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου (έναντι 50,8% το 2003). Η εξέλιξη αυτή οφείλεται, ακόμα μια φορά, στη σημαντική άνοδο των καθαρών εισροών κατά

κύριο λόγο της ναυτιλίας. Οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορικές υπηρεσίες, πρωτίστως εμπορικού σκοπού, εμφάνισαν άνοδο της τάξης του 63% και ανήλθαν σε 7.579 εκατομμύρια ευρώ. Ο αυξημένος ρυθμός ανόδου του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών και η καλπάζουσα ανάπτυξη των ασιατικών αγορών και κυρίως της Κίνας πρωτοστατούν και αυτό το έτος στην ασταμάτητη πορεία της εμπορικής ναυτιλίας, δίνοντας ώθηση στους ναύλους τόσο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου όσο και των πετρελαιοφόρων, σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Σταθερά ανοδική, εντούτοις λιγότερο χειμαρρώδης υπήρξε η εξέλιξη του ναυτιλιακού κλάδου στο έτος 2005. Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών αυξήθηκε κατά μόλις 231 εκατομμύρια ευρώ, καλύπτοντας έτσι το 57% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Η αύξηση των καθαρών εισροών από θαλάσσιες μεταφορές ήταν μόλις 55 εκατομμύρια ευρώ, έναντι αύξησης κατά 2.933 εκατομμύρια ευρώ το 2004. Οι πτωτικές τάσεις στις διεθνείς ναυλαγορές οφείλονται στην αύξηση του παγκόσμιου στόλου λόγω της παραλαβής νέων πλοίων και της περιορισμένης –σε σύγκριση με ότι αναμενόταν- απόσυρσης παλαιότερων πλοίων. Επιπροσθέτως, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το πρώτο εξάμηνο του 2005 μειώθηκε ο χρόνος αναμονής των πλοίων και περιορίστηκε ο συνωστισμός τους σε κινεζικούς λιμένες, λόγω του οποίου οι ναύλοι είχαν φτάσει σε ιστορικά υψηλά επίπεδα κατά το 2004. Τέλος, η αύξηση των διεθνών τιμών του σιδήρου στις αρχές του 2005 ώθησε τις βιομηχανίες χάλυβα της Κίνας να αξιοποιήσουν μέρος των αποθεμάτων τους σε πρώτες ύλες, με αποτέλεσμα να περιοριστούν οι εισαγωγές πρώτων υλών για παραγωγή χάλυβα. Δυστυχώς, η ίδια πτωτική τάση συνεχίστηκε και το 2006, όπου το πλεόνασμα ισοζυγίου υπηρεσιών διαμορφώθηκε στα 15.337 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή μειώθηκε κατά 1% σε σχέση με το 2005 και κάλυψε το 43.5 % μόνο του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Κι αυτό γιατί, ναί μεν οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών αυξήθηκαν κατά 453 εκατομμύρια ευρώ (το 93% των οποίων οφείλεται στην εμπορική ναυτιλία), μία αύξηση που αντανάκλα την αύξηση του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου και στην ποιοτική βελτίωση του λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων, αλλά από την άλλη σημείωσαν άνοδο κατά 754 εκατομμύρια ευρώ οι ακαθάριστες πληρωμές για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, εκ των οποίων τα 378 εκατομμύρια προήλθαν από αυξημένες πληρωμές για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών εμπορικού σκοπού. Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών εμφάνισαν μείωση της τάξης των 300 εκατομμυρίων ευρώ.

Συνοψίζοντας, η δεκαετία 1998-2008, αποτελεί μία δεκαετία ορόσημο για τη ναυτιλία, καθώς η αύξηση της καθαρής εισροής του συναλλάγματος από θαλάσσιες υπηρεσίες παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 16.7% την δετία 2003-2008, έναντι 27.9% της 5ετίας 1998-2002. Ο ακόλουθος πίνακας σκιαγραφεί το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών για την προαναφερθείσα δεκαετία, κι επιβεβαιώνει τα παραπάνω. Επίσης, βάσει ποικίλων άλλων δημοσιευμένων στοιχείων από την Τράπεζα της Ελλάδος, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η υπερπόντιος ναυτιλία έρχεται πρώτη σε συναλλαγματικές εισροές με ρυθμό αύξησης 15,5% την τελευταία δετία 2003 – 2008.

Πίνακας 8
Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών

												ΜΕΡ Μ	
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	1998- 2002	2003- 2008

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έλλειμμα Ισοζυγίου Καυσίμων	- 1164	- 1438	- 2987	- 2997	- 3505	- 4036	- 4511	- 6629	- 8761	- 9220	- 11155	31,73	24,67
Πωλήσεις Πλοίων					531	261	1291	1602	1632	2275	1582		43,44
Αγορές Πλοίων					97	124	1556	2325	5022	7796	6287		119,2
Ισοζύγιο Πλοίων					435	136	136	-723	- 3391	- 5520	- 4705		- 303,1
Έλλειμμα χωρίς Πλοία	- 13659	- 15451	- 18941	- 18614	- 23143	- 22780	- 25571	- 26836	- 31896	- 35979	- 39344	14,09	11,55
Έλλειμμα Εμπορικού Ισοζυγίου	- 14823	- 16889	- 21928	- 21611	- 22709	- 22644	- 25436	- 27559	- 35286	- 41499	- 44049	11,25	14,23
%Επιβάρυνση Εμπορικού Ισοζυγίου από πλοία					1,91	0,60	0,53	-2,62	-9,61	-13,3	-10,7		
Έλλειμμα Ισοζυγίου Εισοδημάτων	- 1382	-627	-955	- 1981	- 2073	- 3756	- 4377	- 5676	- 7119	- 9286	- 10643	10,68	23,16
Πλεόνασμα Ισοζυγίου Υπηρεσιών	6073	6847	8711	9150	10755	11507	15467	15391	15337	16592	17136	15,36	8,29
Εκ του οποίου ταξιδιωτικό	3956	4535	5112	5929	7736	7359	8037	8284	8974	8834	8957	18,25	4,01
Εκ του οποίου από μεταφορές	1511	2606	4182	3762	3494	4646	7579	7643	7333	9168	9872	23,311	16,27
Θαλάσσιες	1498	2797	4601	4120	4006	5143	7918	8306	8256	10252	11139	27,87	16,71
Αεροπορικές	24	5	-78	37	-66	10	203	256	297	396	500	- 29,06	119,6
Σιδηροδρομικές	1	4	9	9	3	-3	-2	-20	-53	-65	-59	46,77	81,43
Οδικές	13	17	24	29	38	59	47	48	44	44	45	30,60	- 5,47
Σωληναγωγοί	0	0	1	1	0	9	31	15	25	15	14	22,81	8,20
Λοιπές	-25	-218	-374	-435	-488	-573	-619	-971	- 1236	- 1475	- 1767	111,1	25,27
Πλεόνασμα Ισοζυγίου τρεχουσών Μεταβιβάσεων	4983	2949	3577	3857	3806	3849	3629	3177	3400	1591	2759	-6,52	- 6,44
Έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών	- 5149	- 7720	- 10594	- 10586	- 10221	- 11044	- 10717	- 14667	- 23668	- 32602	- 34798	18,7	- 25,8
ΑΕΠ(τρέχουσες τιμές σε αγοραίες τιμές)	118398	126155	136281	146428	156615	172431	185813	195366	210459	226437	239141	7,24	6,76

Με βάση τον παραπάνω πίνακα, οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€11.7 δις. το 2008), χωρίς να μας διαφεύγει πάντα ότι οι εισπράξεις από τον τουρισμό προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Έχει υπολογιστεί, μάλιστα, πως η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από τις καθαρές εισροές χρηματοοικονομικών πόρων από τη ναυτιλία εκτιμάται στο 4.1%!

Όσον αφορά στη μείωση κατά 5 περίπου δις, του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισέρρευσε στη χώρα το 2009 σε σχέση με το 2008, η διεθνής οικονομική κρίση που

οδήγησε σε πτώση τους ναύλους σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων καθώς και η αποχώρηση από την ελληνική σημαία αρκετών πλοίων, αποτελούν ορισμένες από τις βασικές παραμέτρους. Το φαινόμενο αυτό όμως θα εξεταστεί σε επόμενο κεφάλαιο, όπου και θα διερευνηθεί ο επίδρασή του και σε άλλα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

5. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΕΠ

5.1 ΠΩΣ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕ ΤΟ ΑΕΠ;

Αν η γενική οικονομική πολιτική τείνει στην επίτευξη του μέγιστου δυνατού, υπό τις εκάστοτε συνθήκες, εθνικού εισοδήματος, η ειδική κατά τομείς της οικονομίας πολιτική (βιομηχανική, ναυτιλιακή, αγροτική κλπ) επιδιώκει την μέχρι του μέγιστου βαθμού αύξηση της συμμετοχής του καθενός επιμέρους τομέα της οικονομίας στο συνολικό εθνικό εισόδημα. Η επιτυχία της γενικής και ειδικής, κατά κλάδους, οικονομικής πολιτικής κρίνεται από το βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι στόχοι που έχουν τεθεί, σε συνδυασμό προς τις οικονομικές θυσίες οι οποίες χρειάστηκε να πραγματοποιηθούν προς τον σκοπό αυτόν. Αν υπό το πρίσμα αυτό προσεγγίσουμε το θέμα μας, μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι η προσφορά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, κυρίως διότι γίνεται υπό τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η ειδική θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του προερχόμενου από τη ναυτιλία μέρους του εθνικού εισοδήματος, είναι ίση προς τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών διοικήσεως της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων.

Αναμφισβήτητα, η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας, και κατ' επέκταση στην ενίσχυση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Αυτό έχει γίνει πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία έτη.

Ειδικότερα από το 2002 κι έπειτα, μία νέα εποχή ακόμη πιο εντυπωσιακά κερδοφόρα εγκαινιάζεται για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Στη συμβολή του κλάδου των μεταφορών, για εμπορικούς σκοπούς, μέσω υδάτινων οδών στην συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγή της χώρας, συνέβαλλαν σε καταλυτικό βαθμό οι εξής δύο σημαντικοί παράγοντες:

- Η θεσμοθέτηση του νόμου 3091/2002, βάσει του οποίου απαλλάσσονται οι ναυτιλιακές εταιρείες από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη Ζώνη του Ευρώ και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασύνδεσης της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.
- Στην περίοδο υψηλής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

Εντούτοις όμως θα ήταν άδικο να επικεντρωθούμε στις «τονωτικές ενέσεις» της εμπορικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ από το 2002 κι έπειτα, καθώς και προ αυτού του έτους, το μέρος του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος το οποίο αντιπροσωπεύει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία δεν είναι διόλου ευκαταφρόνητο.

5.2 Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ

Είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται ανέκαθεν στο εξωτερικό για νέες

επενδύσεις, είτε για να αγοραστούν υπηρεσιών οι οποίες δεν μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε επειδή πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, δεδομένου ότι εκεί εργάζεται και κινείται το ελληνικό πλοίο. Αυτό όμως σε καμία περίπτωση δεν καθιστά το εισόδημα αυτό λιγότερο αξιόλογο για την πορεία της ελληνικής οικονομίας.

Μία πρώτη ένδειξη της δυναμικής του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας για την δεκαετία 1952-1973 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 10

Συγκριτική εξέλιξη ποσοστιαίας αύξησης εισοδήματος από ορισμένους τομείς της οικονομίας, 1952-1973

Τομείς	Ποσοστιαία αύξηση μεταξύ	
	1952-1958	1958-1973
Συνολικό Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν	139	178,7
Γεωργία	124	61,5
Μεταποίηση	149	318,2
Ναυτιλία	282	409,4

Είναι πασιφανές ότι, εντός του υπό κρίση διαστήματος, ο τομέας της ναυτιλίας παρουσιάζει συγκριτικά τη μεγαλύτερη επιρροή στην ποσοστιαία αύξηση το ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, αφήνοντας δεύτερο τον τομέα της μεταποίησης – σε αντίθεση με ότι θα πίστευαν πολλοί-, και τελευταίο τον τομέα της γεωργίας.

Βάσει των μελετών, αποτέλεσμα της εξέλιξης αυτής ήταν ότι η συμμετοχή του τομέα θαλάσσιων μεταφορών στο ακαθάριστο εθνικό εισόδημα αυξήθηκε από 1.8% το 1952 σε 3.85% το 1973. Το ποσοστό αυτό καθ' εαυτό εξακολουθεί να είναι σχετικά μικρό.

Όμως είναι κρίσιμου σημασίας ότι περιλαμβάνει το μοναδικό εισόδημα που αποκομίζει η χώρα από το εξωτερικό και ότι αποκτάται με ασήμαντες θυσίες, υπάρχουν δε ευνοϊκές προϋποθέσεις μιας περαιτέρω δυναμικής αύξησής του.²⁷

Στη συνέχεια θα προβούμε στη μελέτη της καθοριστικής δεκαετίας 1972-1981. Παρόλο που η εξεταζόμενη περίοδος των δέκα αυτών ετών δεν επαρκεί για να καταδείξει σαφείς μεταβολές ή τάσεις στις εξελίξεις δομικών χαρακτηριστικών ή μεταβλητών της ελληνικής οικονομίας, επαρκεί όμως για την εξέταση των μεταβλητών αυτών σε συσχέτιση με τις εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι δύο ακόλουθοι πίνακες παρουσιάζουν τις εξελίξεις σε βασικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας στην προαναφερθείσα περίοδο. Οι διαφορές των δύο πινάκων έγκειται στο ότι στον πρώτο καταγράφονται τα μεγέθη σε τρέχουσες τιμές, ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα (μεταφορές) εκφράζεται σε δραχμές, με βάση τη μέση ετήσια ισοτιμία δολαρίου – δραχμής κάθε χρόνου. Στον δεύτερο αντιθέτως, τα ίδια μεγέθη αναφέρονται σε σταθερές τιμές του 1970, ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εκφράζεται πάλι σε δραχμές, με βάση τη μέση ετήσια ισοτιμία δολαρίου – δραχμής του 1970.

Πίνακας 11

Εξελίξεις μεγεθών Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος (σε τρέχουσες τιμές, σε εκατομμύρια δραχμές)

Έτος	ΑΕΠ	%	Γεωργία	%	Μεταποίηση	%	Μεταφορές	%
1972	339.554		61.467		61.938		13.112	
1973	441.301	30	87.311	42	86.151	39	17.835	36
1974	530.081	20.1	100.595	15.2	106.153	23.2	26.320	47.6
1975	612.388	15.5	110.975	10.3	118.078	11.2	27.272	3.6
1976	753.677	23.1	136.204	22.7	146.522	24	33.723	23.7

1977	874.907	16.1	141.543	3.9	165.348	12.8	41.922	24.3
1978	1.049.150	20	177.074	25.1	191.254	15.7	43.685	4.2
1979	1.288.837	22.8	198.166	11.9	238.509	24.7	56.837	30.1
1980	1.574.187	22.1	264.552	33.5	296.955	24.5	78.264	37.7
1981	1.907.000	21.1	317.450	20	360.800	21.5	101.235	29.4
Μέση Ετήσια Μεταβολή		21.2		20.5		21.8		26.3

Πίνακας 12

**Εξελίξεις μεγεθών Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος (σε σταθερές τιμές,
ισοτιμία δολαρίου-δραχμής, σε εκατομμύρια δραχμές)**

Έτος	ΑΕΠ	%	Γεωργία	%	Μεταποίηση	%	Μεταφορές	%
1972	312.228		51.543		58.892			
1973	339.025	8.6	51.204	-0.7	69.228	17.5	13.111	37.8
1974	332.033	-2	53.789	5	67.266	-2.8	18.063	45.7
1975	347.471	4.6	56.733	5.5	70.944	5.5	26.320	-3.4
1976	369.211	6.3	55.971	-1.3	78.029	10	25.430	8.2
1977	381.564	3.3	51.830	7.4	79.143	1.4	27.516	23.2
1978	404.685	6	57.214	10.4	84.341	6.6	33.911	4.5
1979	419.792	3.7	53.616	-6.3	88.998	5.5	35.433	29
1980	427.073	1.7	59.621	11.2	89.125	0.1	45.719	19.6
1981	422.100	-1.2	58.120	-2.5	88.050	-1.2	54.658	0.6
Μέση Ετήσια Μεταβολή		3.4		1.5		4.7	54.973	18.4

Εξετάζοντας τους δύο πίνακες, διαπιστώνουμε ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο των συνεξεταζόμενων μεγεθών για την περίοδο αυτή, τόσο σε τρέχουσες όσο και σε σταθερές τιμές.

Στον πίνακα 11 όπου τα μεγέθη εκφράζονται σε τρέχουσες τιμές, πρέπει να τονιστεί η έντονη παρουσία του πληθωρισμού, με ένα ρυθμό ο οποίος κατά μέσο όρο προσεγγίζει το 18%. Τα αριθμητικά στοιχεία του πίνακα, μάλιστα, που αφορούν το ναυτιλιακό συναλλάγμα εμφανίζονται διογκωμένα λόγω της υπερτιμητικής τάσης του δολαρίου σε σχέση με τη δραχμή, φαινόμενο που χαρακτήριζε όλη την υπό εξέταση περίοδο με εξαίρεση το 1973.

Εξαιτίας των παραπάνω, θεωρούμε τον πίνακα 12 εγκυρότερο και απαλλαγμένο από πληθωριστικές τάσεις, καθώς τα μεγέθη εκφράζονται σε σταθερές τιμές, βάσει της ισοτιμίας δολαρίου – δραχμής του 1970. Έτσι, ο πραγματικός – ανεξάρτητος από συναλλαγματικές διακυμάνσεις- μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν για την αναφερόμενη περίοδο 18.4%, σε σύγκριση με τους αντίστοιχους 3.4 για ΑΕΠ, 1.5% για τη γεωργία και 4.7% για τη μεταποίηση.

Η μεγάλη αυτή διαφορά ανάμεσα στους ρυθμούς αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος αφενός, και του εισοδήματος της γεωργίας και της μεταποίησης αφετέρου, αναπόφευκτα οδήγησε στη διαφοροποίηση της συμβολής κάθε κλάδου στον Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα. Και η υπεροχή της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη.

Παρακάτω παρουσιάζεται μια διαφορετική απεικόνιση και ανάλυση των παραπάνω αριθμητικών δεδομένων που μας βοηθάει να πάμε ένα βήμα παραπέρα την ανάλυσή μας για την δεκαετία αυτή.

Οι πίνακες που έπονται βοηθούν στην ανάλυση της ποσοστιαίας συμμετοχής του προϊόντος της γεωργίας, της μεταποίησης και του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος σε τρέχουσες και σταθερές τιμές, για την εξετασθείσα περίοδο, καθώς και των ετήσιων μεταβολών των ποσοστών αυτών.

Πίνακας 13
Ποσοστιαία συμμετοχή του προϊόντος της γεωργίας, της μεταποίησης και των μεταφορών στο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα

Έτος	ΑΕΠ	Γεωργία	%	Μεταποίηση	%	Μεταφορές	%
1972	100	18.1		18.2		3.9	
1973	100	19.8	9.4	19.5	7.1	4.0	2.6
1974	100	19.0	-4	20.0	2.6	5.0	25
1975	100	18.1	-4.1	19.3	-3.5	4.5	-10
1976	100	18.1	0	19.4	0.5	4.5	0
1977	100	16.2	-10	18.9	-2.6	4.8	6.7
1978	100	16.9	4.3	18.2	-3.7	4.2	-12.5
1979	100	15.4	-8.9	18.5	1.6	4.4	4.8
1980	100	16.8	9.1	18.9	2.2	5	13.6
1981	100	16.6	-1.2	18.9	0	5.3	6
Μέση Ετήσια Μεταβολή			-1.8		0.47		4

Πίνακας 14
Ποσοστιαία συμμετοχή του προϊόντος της γεωργίας, της μεταποίησης και των μεταφορών στο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα

Έτος	ΑΕΠ	Γεωργία	%	Μεταποίηση	%	Μεταφορές	%
1972	100	16.5		18.9		4.2	
1973	100	15.1	-8.5	20.4	7.9	5.3	26.2
1974	100	16.2	7.3	20.3	-0.5	7.9	49
1975	100	16.3	0.6	20.4	0.5	7.3	-7.6
1976	100	15.2	-6.7	21.1	3.4	7.5	2.7
1977	100	13.6	-10.5	20.7	-1.9	8.9	18.7
1978	100	14.1	3.7	20.8	0.5	8.8	-1.1
1979	100	12.8	-9.2	21.2	1.9	10.9	23.9
1980	100	14	9.4	20.9	-1.4	12.8	17.4
1981	100	13.8	-1.4	20.9	0	13.0	1.6
Μέση Ετήσια Μεταβολή			1.7		1.16		14.5

Υπολογισμοί βάσει των στοιχείων του Πίνακα 12.

Όσον αφορά στις τρέχουσες τιμές (πίνακας 13), γίνεται εύκολα αντιληπτή μία μικρή μείωση της συμμετοχής της γεωργίας στο ΑΕΠ, μία σχετική σταθερότητα για το προϊόν της μεταποίησης και μία αύξηση στη συμμετοχή του ναυτιλιακού συναλλάγματος από 3.9% σε 5.3% του ΑΕΠ. Επιπλέον, η μέση ετήσια μεταβολή της συμμετοχής των τριών κλάδων με τη σειρά που απεικονίζονται στον πίνακα για την υπό εξέταση περίοδο ήταν -1.8%, 0.47% και 4% αντίστοιχα.

Μεγαλύτερης αξίας όμως είναι η μελέτη του πίνακα 14, όπου τα ίδια ποσοστά

με εκείνα του πίνακα 13 έχουν τώρα υπολογιστεί σε σταθερές τιμές και ισοτιμία δολαρίου – δραχμής (έτος βάσης 1970). Η μέση ετήσια αύξηση της συμμετοχής τόσο της γεωργίας όσο και της μεταποίησης στο ΑΕΠ είναι θετικά μεγέθη σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορούν να συγκριθούν (πόσο μάλλον να ανταγωνιστούν) με την αξιοσημείωτη αύξηση της συμμετοχής του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο από 4.2% του ΑΕΠ το 1972, έφτασε το 13% το 1981, με μία μέση ετήσια αύξηση της ποσοστιαίας συμμετοχής που ανέρχεται στο 14.5%.

5.3 Η ΠΡΩΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ

Τα χρόνια που ακολουθούν είναι δύσκολα για την εμπορική ναυτιλία, παγκόσμια και ελληνική, και τα στοιχεία που διατίθενται πιο πενιχρά. Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση που άρχισε το 1974 επιδεινώθηκε από το 1981 και μετά, ύστερα από μια πρόσκαιρη βελτίωση το 1980.

Αιτία υπήρξε η μείωση της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω περιορισμένης αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω ριζικών διαρθρωτικών μεταβολών, που οδήγησαν σε μείωση των μέσων διανυόμενων αποστάσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν μία ραγδαία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές, που για μεν την αγορά ξηρών φορτίων οι ναύλοι διαμορφώθηκαν το 1986 στο 74% των ναύλων του 1980, ενώ για τα δεξαμενόπλοια το αντίστοιχο ποσοστό ήταν μόλις 30% έναντι του 1979. Η παρατεταμένη αυτή κρίση οδήγησε αρχικά μεν σε ένα τεράστιο συνολικό τονάζ παροπλισμένων πλοίων και στη συνέχεια σε μια ραγδαία αύξηση των διαλύσεων παγκοσμίως.

Όλες αυτές οι δυσμενείς εξελίξεις οδήγησαν στη μείωση του παγκόσμιου στόλου από το 1982 και μετά, χωρίς όμως να αποκατασταθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Ας σημειωθεί ότι μείωση του παγκόσμιου στόλου είχε να παρατηρηθεί από την περίοδο 1931-1935, δηλαδή την περίοδο αμέσως μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929-1930, γεγονός που αποδεικνύει τη σοβαρότητα της κρίσης αυτής στη ναυτιλία.

Ανάλογες προς τις διεθνείς εξελίξεις υπήρξαν και οι εξελίξεις στον ελληνικό χώρο. Ο υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε στην περίοδο 1981-1986 με μέσο ετήσιο ρυθμό -7.6%, έναντι του -8.6% του ελληνόκτητου του συμβεβλημένου με το ΝΑΤ και -0.6% του παγκόσμιου. Το σύνολο του υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλου μετά από μια μακρά περίοδο σταθερότητας έδειξε σαφείς τάσεις μείωσης, το μέγεθος της οποίας όμως δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια. Ο παροπλισμός των πλοίων με ελληνική σημαία έφτασε σε επίπεδα ρεκόρ το 1983, για να μειωθεί σημαντικά στη συνέχεια, παραμένοντας όμως ακόμη σε σχετικά υψηλά επίπεδα. Έτσι την 01/07/1987 ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατείχε την 5η θέση στον κόσμο και αριθμούσε 1.948 πλοία, χωρητικότητας 23.6 εκατομμύρια κοχ.30

Έως και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που (όπως διαπιστώσαμε και παραπάνω στην αρμόδια ενότητα) αποτέλεσε στη μεταπολεμική περίοδο ένα από τα πιο δυναμικά στοιχεία του ενεργητικού του Ισοζυγίου Πληρωμών της Ελλάδας, παρουσίασε ανοδική τάση έως και το 1980. Στο 1981 οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος παρέμειναν στάσιμες, ενώ από το 1982 άρχισε μια αντίστροφη μειωτική τάση. Σαν αποτέλεσμα της μειωτικής αυτής τάσης οι εισπράξεις για το 1986 έφτασαν μόνο το 54% των αντίστοιχων εισπράξεων του 1981, κάτι το οποίο συνέβαλλε στο σημαντικό περιορισμό της σημασίας του ναυτιλιακού συναλλάγματος σαν παράγοντα εξισορρόπησης του ισοζυγίου πληρωμών.

Δυστυχώς, όλη αυτή η έκρυθμη κατάσταση έχει σαν αποτέλεσμα η βιβλιογραφία να παρουσιάζει ένα κενό ως προς τα προσφερόμενα στοιχεία για τη σχέση ναυτιλίας και Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, κάτι το οποίο δυσχεραίνει

την έρευνά μας.

Εντούτοις, μέσω του κάτωθι πίνακα θα σφυγμομετρήσουμε την καταλυτική δράση της εμπορικής ναυτιλίας μέσω του ποσοστού του ελλείμματος εμπορικού ισοζυγίου που καλύπτει διαχρονικά, και πως το ποσοστό αυτό αλλάζει τα χρόνια της κρίσης.

Πίνακα 15
Ναυτιλιακό συνάλλαγμα, άδηλοι πόροι, εμπορικό ισοζύγιο, 1960-1997 (σε εκατομμύρια δολάρια)

	Έλλειμμα Εμπορικού Ισοζυγίου(A)	Άδηλοι πόροι (καθαρές εισροές) (B)	Ναυτιλιακό συνάλλαγμα (καθαρές εισροές) (Γ)	(Γ)/(A)	(Γ)/(B)
1960	288	208			
1961	333	244			
1962	397	292	93,7	24%	32%
1963	436	355,3	109,1	25%	31%
1964	555	350,2	131,9	24%	38%
1965	685	412,6	145,7	21%	35%
1966	746	481,3	149,3	20%	31%
1967	696	474,5	183,4	26%	39%
1968	772	524,8	212,7	28%	41%
1969	884	547,5	213,8	24%	39%
1970	1084	682,3	235	22%	34%
1971	1032	975	306,2	30%	31%
1972	1572	1203,8	358,3	23%	30%
1973	2801	1625,1	474	17%	29%
1974	2888	1740	720	25%	41%
1975	3036	2075	673	22%	32%
1976	3328,5	2401	769	23%	32%
1977	3887,4	2823	971	25%	34%
1978	4339,2	3385	999	23%	30%
1979	6177,8	4286	1312	21%	31%
1980	6809,5	4593	1550	23%	34%
1981	6696,8	4128	1454	22%	35%
1982	5926,9	3492	1396	24%	40%
1983		2676	1079		40%
1984		2506	925		37%
1985	6228	2123	833	13%	39%
1986	5685,8	2522	805	14%	32%
1987	6972,5	4059	962	14%	24%
1988	7631,1	4739	1142	15%	24%
1989	9120,3	3945	1124	12%	28%
1990	12327,7	5864	1476	12%	25%
1991	12307,5	6753	1397	11%	21%
1992	13893,2	7756	1571	11%	20%
1993	12581,2	7780	1626	13%	21%
1994	13522,8	9094	1643	12%	18%
1995	17145,8	9327	1767	10%	19%
1996	18365,6	8769	1832	10%	21%
1997	17238,9	8805	1717	10%	20%

Στον παραπάνω πίνακα διαφαίνεται η εισροή ναυτιλιακού εισοδήματος από το εξωτερικό στην Ελλάδα από το 1960 έως το 1997. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μετράται στους άδηλους πόρους. Για την περίοδο αυτή, οι άδηλοι πόροι που υπολογίζονται από την Τράπεζα της Ελλάδος αποτελούνται κυρίως από εισπράξεις από την εμπορική ναυτιλία, τον τουρισμό και τα μεταναστευτικά εμβάσματα. Οι άδηλοι πόροι (εισπράξεις) και οι άδηλες πληρωμές συνθέτουν το ισοζύγιο των άδηλων συναλλαγών που είναι οι καθαρές εισροές. Ακριβώς μία στήλη δίπλα παρουσιάζονται οι καθαρές εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος (εισπράξεις μείων πληρωμές), ενώ στη δεύτερη στήλη οι καθαρές εισροές του εμπορικού ισοζυγίου πληρωμών (εισαγωγές μείων εξαγωγές). Στις τελευταίες δύο στήλες φαίνεται το ποσοστό του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το έλλειμμα ισοζυγίου πληρωμών και τους άδηλους πόρους.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει τα εμβάσματα των ναυτικών και των εφοπλιστών – όπως αυτά δηλώνονται και υπολογίζονται από την Τράπεζα της Ελλάδος – και αποτελούσε το 30-40% των άδηλων πόρων της οικονομίας, καλύπτοντας το 20-30% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου από το 1960 μέχρι το 1986. Από το 1986 μέχρι το 1997 το ποσοστό του ναυτιλιακού συναλλάγματος κυμαίνεται μεταξύ του 20-30% των άδηλων πόρων και του 10-20% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Η μείωση αυτή συνδέεται με τις επιπτώσεις από τις αλληπάλληλες κρίσεις της δεκαετίας του 1980, ταυτόχρονα όμως είναι απόρροια και της ελλιπούς καταγραφής του ναυτιλιακού εισοδήματος. Το επιβεβαιώνει άλλωστε και σε έκθεσή του το 1987 ο Διοικητής Τράπεζας της Ελλάδος Δ. Χαλικιάς, αναφέροντας: « Πρέπει να σημειωθεί ότι η αύξηση του εισοδήματος ναυτιλιακού συναλλάγματος, όπως εμφανίζεται στις επίσημες στατιστικές, υποεκτιμά σε μεγάλο βαθμό τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών καθώς και την άμεση συνεισφορά της στο εθνικό εισόδημα. Η έμμεση εισφορά της ναυτιλίας στο εθνικό εισόδημα είναι σημαντικά μεγαλύτερη, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας αποτελεί κύριο περιοριστικό παράγοντα στη διεξαγωγή της οικονομικής πολιτικής. Για μια σωστή εκτίμηση της συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών και στο εθνικό εισόδημα, πρέπει να λάβει κανείς υπόψη ότι η ναυτιλία είναι ουσιαστικά μια off-shore οικονομική δραστηριότητα. Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι σημαντικό τμήμα της εισροής ιδιωτικών κεφαλαίων, που δεν μπορεί να υπολογιστεί, φαίνεται ότι προέρχεται από τον ναυτιλιακό τομέα».

Από την τελευταία φράση του διοικητή θα πιαστούμε για να επισημάνουμε ότι πολλές από τις εισροές κεφαλαίου για επενδύσεις εφοπλιστών υπολογίζονται σε άλλες κατηγορίες επενδύσεων και δεν συμπεριλαμβάνονταν στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Για παράδειγμα, οι επενδύσεις των εφοπλιστών το διάστημα 1953-1974 μόνο για τη βιομηχανία, θεωρούνταν ξένες ιδιωτικές επενδύσεις και δεν περιλαμβάνονται στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος από ναυτιλιακές υπηρεσίες. Όταν το σύνολο των εισπράξεων από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα της περιόδου 1960-1974 ήταν 4.200 εκατομμύρια δολάρια, το σύνολο των εγκεκριμένων επενδύσεων των εφοπλιστών μόνο στη βιομηχανία ήταν 1.200 εκατομμύρια δολάρια. Και αυτά χωρίς να υπολογιστούν οι επενδύσεις στους άλλους τομείς, όπως στις αερομεταφορές, όπου ο Ωνάσης επένδυσε 35 εκατομμύρια δολάρια στην Ολυμπιακή Αεροπορία, στις τράπεζες, στον τουρισμό, στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Η συνέχεια της παραπάνω μελέτης και των στοιχείων του πίνακα 15 ακολουθεί στον πίνακα 16, ο οποίος όντας ελαφρώς διαφοροποιημένος από τον προηγούμενο και περισσότερο εμπλουτισμένος, μας οδηγεί στις εξελίξεις των πιο πρόσφατων χρόνων.

Πίνακας 16
Το Ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με τα εθνικολογιστικά μεγέθη, 1998-2007
(σε εκατομμύρια ευρώ)

	ΑΕΠ (Α)	Έλλειμμα Εμπορικού Ισοζυγίου (Β)	Άδηλοι πόροι (καθαρές εισροές) (Γ)	Θαλάσσιες Μεταφορές (καθαρές εισροές) (Δ)	(Δ)/(Α)	(Δ)/(Β)	(Δ)/(Γ)
1998		-14.823,4	6.077,9	1.498,2		10%	25%
1999	114.190	-16.888,7	6.845,7	2.796,8	2%	17%	41%
2000	125.350	-21.927,5	8.710,4	4.600,7	3%	21%	53%
2001	132.170	-21.610,9	9.150,1	4.209,7	3%	19%	46%
2002	142.460	-22.708,7	10.755,3	4.005,5	3%	18%	37%
2003	153.890	-22.643,5	11.506,4	5.143,2	3%	23%	45%
2004	168.417	-25.436	15.017,0	7.918,2	4%	31%	53%
2005	181.088	-27.559	15.391,1	8.306,1	4%	30%	54%
2006	195.213	-35.286	15.337,1	8.255,7	4%	23%	54%
2007	208.890		16.591,7	10.251,7	5%		62%

Πηγή: Για άδηλους πόρους, και θαλάσσιες μεταφορές, Τομέας Στατιστικής Ισοζυγίου Πληρωμών, Διεύθυνση Στατιστικής, Τράπεζα της Ελλάδος, Ιούνιος 2008.

Για ΑΕΠ και έλλειμμα εμπορικού ισοζυγίου, Η ελληνική οικονομία σε αριθμούς. Πλήρης στατιστικός οδηγός-Μακροχρόνιες σειρές με τα τελευταία δεδομένα για όλους τους τομείς, με τη συνεργασία του επιτελείου του περιοδικού Επιλογή, Media Publications, ετήσια έκδοση, Ιανουάριος 2007.

Πλέον έχουμε ξεκάθαρη εικόνα της ολοένα και αυξανόμενης συμβολής της εμπορικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ, με ένα ποσοστό που μέσα σε λιγότερο από μια δεκαετία αυξήθηκε κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες (αν και τα δεδομένα του εν λόγω πίνακα χαρακτηρίζονται ίσως και μετριοπαθή σε σχέση με άλλα τα οποία θα παρατεθούν στη συνέχεια). Η μεγάλη άνοδος της εισροής του ναυτιλιακού εισοδήματος από το 1998 μέχρι το 2007 που καλύπτει πλέον ποσοστά της τάξεως 50-60% των άδηλων πόρων και 20-30% του εμπορικού ισοζυγίου, δεν είναι αποτέλεσμα μόνο των υψηλότερων κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και του νέου τρόπου υπολογισμού της εισροής του ναυτιλιακού εισοδήματος. Ο διπλασιασμός και τριπλασιασμός του εισοδήματος από τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως αποδεικνύεται στον πίνακα, είναι ενδεικτικός όχι μόνο της ανόδου του εισοδήματος της ελληνόκτητης ναυτιλίας την τελευταία δεκαετία, αλλά και του ορθότερου τρόπου υπολογισμού του ποσού που εισέρχεται στην ελληνική οικονομία.

Παρόλα αυτά, η διαπίστωση αυτή, διόλου δεν αναιρεί το γεγονός πως το 2007 ήταν ένας θρίαμβος για την εμπορική μας ναυτιλία και το έτος κορύφωσης του επενδυτικού πυρετού. Από το ποσοστό του ΑΕΠ που παρήγε η ελληνική εμπορική ναυτιλία, περίπου τα 2,5 δις ευρώ τοποθετήθηκαν σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεδεμένους με τη ναυτιλία), όπως τα ακίνητα ή αποτέλεσαν επιχειρηματικές συμμετοχές, σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας. το σημαντικότερο όμως, είναι ότι θετικές ήταν οι εξελίξεις στο πεδίο της προσέλκυσης πλοίων στην ελληνική σημαία, που αποτελεί μια ιδιαίτερα κρίσιμη συνιστώσα της συνεισφοράς του κλάδου στην ελληνική οικονομία. Συγκεκριμένα, το μερίδιο των

πλοίων υπό ελληνική σημαία στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε σε 28% το 2007 (από 25% που ήταν ο μέσος όρος της δεκαετίας), καθώς περίπου ένα στα δύο νεοπαραδοθέντα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εντάχθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο το 2007. Επίσης, είναι αξιοσημείωτο ότι από το υφιστάμενο απόθεμα νέων παραγγελιών πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες, εκτιμάται ότι άνω του 40% θα υψώσουν την ελληνική σημαία (αυξάνοντας περαιτέρω τη συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο στα επίπεδα του 38% περίπου). Σημαντικό ρόλο προς την κατεύθυνση ενίσχυσης του ελληνικού νηολογίου διαδραμάτισαν οι σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την επιδότηση της ασφάλισης των κατώτερων πληρωμάτων στο NAT, καθώς και η χαλάρωση των ποσοστώσεων για απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων που υιοθετήθηκαν από τις αρχές του 2007. Η αυξανόμενη ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας θα επιτρέψει στην ελληνική οικονομία να αντλεί περισσότερα οφέλη από τη ναυτιλία (κυρίως λόγω των αυξημένων έμμεσων οικονομικών επιδράσεων που σχετίζονται με το πλέγμα των συνδεδόμενων με τη ναυτιλία κλάδων της οικονομικής δραστηριότητας). Πέραν της μέσης αύξησης εσόδων (στο ισοζύγιο υπηρεσιών) από τη ναυτιλία για το 2008, 2009 και 2010, αναμένεται ανάκαμψη με μέσο ετήσιο ρυθμό 6% για την περίοδο 2011-2014.

Στην περίοδο όμως αυτή έχει παράλληλα συντελεστεί μια μεγάλη αλλαγή μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου (1945-1974) με εκείνη της τελευταίας εικοσαετίας του 20ου αιώνα μέχρι σήμερα. Την πρώτη περίοδο κυριάρχησαν οι μεγάλοι ελληνικοί εφοπλιστικοί όμιλοι, οι οποίοι ανέπτυξαν τις επιχειρήσεις τους με κέντρο τη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο. Είναι η περίοδος στην οποία οι εφοπλιστές αντιμετωπίζονται ως επισκέπτες και οι επενδύσεις ως «ξένο κεφάλαιο». Από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα οι περισσότερες ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα και οι μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές της τελευταίας 25ετίας είναι «μη παραδοσιακοί» εφοπλιστές», οι οποίοι ανέπτυξαν τις διεθνείς δραστηριότητές τους με έδρα την Ελλάδα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η παρατήρηση του πίνακα 18, τον οποίο βρίσκουμε στον οικονομικό δελτίο της Alpha Bank και αφορά την περίοδο 2000-2008. Αν και υπάρχουν κάποιες αποκλίσεις (βέβαια μικρές) συγκριτικά με τα στοιχεία που μας προσφέρει η Τράπεζα της Ελλάδος για το ίδιο χρονικό διάστημα, δεν θα πρέπει να μας προβληματίσει αυτό, δεδομένου του δύσκολου υπολογισμού των καθαρών εισροών των θαλάσσιων μεταφορών. Φυσικό επακόλουθο λοιπόν, τα στοιχεία διαφορετικών οργανισμών να μην βρίσκονται σε απόλυτη σύμπτωση μεταξύ τους. Εκεί όμως που πρέπει να σταθούμε, και αποτελεί κοινό παρονομαστή και στις δύο περιπτώσεις (Τράπεζα της Ελλάδος και Alpha Bank), είναι ή εντυπωσιακή πορεία του καθαρού εισοδήματος των θαλάσσιων μεταφορών και το ολοένα αυξανόμενο ποσοστό του ΑΕΠ που καταλαμβάνουν.

Στο σημείο αυτό, θα επανέλθουμε και επαναχρησιμοποιήσουμε τον πίνακα 9 που μας χρησίμευσε και στην ενότητα του ναυτιλιακού συναλλάγματος, έτσι ώστε να τον εμπλουτίσουμε, να δημιουργήσουμε και μελετήσουμε τον πίνακα 17, που παρακολουθεί τόσο τις εισπράξεις όσο και της πληρωμές του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, και να καταλήξουμε στις καθαρές εισροές των θαλάσσιων μεταφορών για το διάστημα 2000-2008.

Πίνακας 17
Συγκριτική εξέλιξη των εισπράξεων από την ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (σε εκατομμύρια ευρώ)

	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009	Μέση Ετήσια Αύξηση	
									2008/ 2003	2009/ 2008
ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ										
Ταξιδιωτικό	1006 1.2	1028 4.7	9495 .3	1034 7.8	1083 5.5	1131 9.2	1163 5.9	990 0	4.1%	- 14.9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8640 .6	8523 .4	9569 .8	1330 7.0	1387 1.4	1693 9.3	1918 8.3	144 00	14.9%	-25%
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%		
ΠΛΗΡΩΜΕΣ										
Ταξιδιωτικό	4.94 8,9	2.54 8,7	2.13 6	2.31 0,4	2.44 5,7	2.48 5,7	2.67 9,3	2.50 0	4,6%	-6,7%
Μεταφορές(ναυτιλία)	4.45 8,3	5.02 9,7	4.92 3,6	5.72 8,2	6.23 7,7	7.77 1,3	9.31 6	6.95 0	13,6%	- 25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.11 2,3	7.73 6	7.35 9,3	8.03 7,4	8.38 9,8	8.83 3,5	9.01 9,7	7.40 0	4,2%	-18%
Ισοζύγιο Μεταφορών	4.18 2,3	3.49 3,7	4.64 6,2	7.57 8,8	7.63 3,7	9.16 7,9	9.87 2,3	7.45 0	16,3%	- 24,5%
Εξαγωγές Αγαθών	11.0 98,5	10.4 33,6	11.1 13,6	12.6 53,3	14.2 00,9	17,4 45,5	19.8 12,9	18.6 00	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. 345	7,2%	1,0%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φτάσουν το 2008 τα € 19,2 δις. (7,9% του ΑΕΠ). Όμως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32 δις το 2008. Επομένως, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δις (4,1% του ΑΕΠ). Ακολουθώντας τον ίδιο συλλογισμό και για τα άλλα έτη της υπό εξέταση περιόδου καταλήγουμε στον πίνακα 18.

Πίνακας 18
Συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ τρέχουσε	2.931, 1	4.133, 1	2.778, 2	4.833, 9	6.662, 9	7.351, 2	6.392, 8	8.948, 8	9.664, 7

ς τιμές									
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2005-2008 προσωρινά στοιχεία

Το σπουδαιότερο είναι ότι στη δεκαετία του 2000 οι δεσμοί επίσης ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την εγχώρια ελληνική οικονομία έχουν ενισχυθεί σημαντικά, μέσω των περίπου 1.200 ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής επίσης χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002 και 2,4% το 2000.

Πέραν αυτού επίσης, ξέρουμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη μεταφορά τεραστίων ποσοτήτων χύδην φορτίων, δηλαδή πετρελαίου, άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, και άλλων πρώτων υλών και καυσίμων, καθώς και τροφίμων (δημητριακών, φρούτων, κλπ), εμπορευμάτων με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και άλλων αγαθών. Ειδικότερα κατά την πενταετία 2002-2007, πριν την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση (για την οποία θα γίνει παρακάτω λόγος), οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα και οι μεταφορές με containers ειδικότερα, γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών ανάπτυξης των αναδυόμενων οικονομιών, με πρωταγωνιστές την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία, την Ρωσία και επίσης χώρες επίσης ΝΑ Ασίας, επίσης οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος επίσης παγκόσμιας παραγωγής αγαθών όλων των ειδών. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και επίσης παραγωγής σε αυτές επίσης χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην πενταετία που αναφερόμαστε) και στην απότομη αύξηση επίσης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και από επίσης δύο πλευρές επίσης παραγωγικής διαδικασίας.

Από τη μια πλευρά οδήγησε σε μεγάλη αύξηση επίσης ζήτησης για μεταφορά σε αυτές επίσης χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (επί το πλείστον μηχανημάτων, μεταλλευμάτων, άνθρακα, πετρελαίου και βασικών τροφίμων) και από την άλλη σε μεγάλη αύξηση επίσης ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων από αυτές επίσης χώρες επίσης χώρες κατανάλωσης αυτών των εμπορευμάτων (δηλαδή στην Ευρώπη, επίσης ΗΠΑ, και σε όλον τον κόσμο).

Η μεγάλη αύξηση επίσης ζήτησης επίσης Κίνας και των άλλων αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και επίσης πρώτες ύλες, τρόφιμα και μηχανήματα οδήγησε σε απότομη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων στην περίοδο 2002-2008, με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να φτάσουν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα τον Ιούλιο του 2008 (πχ η τιμή πετρελαίου έφτασε τα 148\$/βαρέλι).

Ταυτόχρονα, η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των ανωτέρω προϊόντων οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών, καθώς επίσης και στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και επίσης μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία επίσης Drewry Shipping

Consultants που δημοσιεύονται στον Economist (30/07/2009), ενώ στα τέλη επίσης δεκαετίας του 1990 παραδίνονταν 1.300 νέα πλοία (άνω των 500 dwt) ετησίως, με μέσο μέγεθος 13,5 χιλ. dwt, στη διετία 2007-2008 παραδόθηκαν περίπου 5.000 νέα πλοία (60 % περισσότερα από ότι στη διετία 1997-1998) με μέσο μέγεθος 16,5 χιλ. dwt (30% μεγαλύτερο από την διετία 1997-1998).

Από την άλλη πλευρά, η ταχεία αύξηση των εξαγωγών έτοιμων προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, τη Γερμανία και από επίσης αναδυόμενες αγορές έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω

εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια αλλά και χύδην φορτίων μειώθηκε τόσο πολύ κατά την τελευταία εικοσαετία, ώστε να καθίσταται όλο και λιγότερο σημαντικό ως παράγων προσδιορισμού ο τόπος εγκαταστάσεως των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων ανά την υφήλιο.

Πίνακας 19
Μακροοικονομικά μεγέθη θαλάσσιων μεταφορών

Καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2000-2008	2000-2003	2004-2008
- ως % του ΑΕΠ	3,4	2,8	2,6	3,0	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,8	2,9	4,3
- ως % του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών	43,3	38,9	39,3	45,7	73,9	56,3	34,9	31,4	32,0	28,1	40,0	41,9	39,4
- ως % του εμπορικού ισοζυγίου	21,0	19,1	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	24,3	20,1	26,4
- ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες	52,8	45,0	37,2	44,7	51,2	54,0	53,8	61,8	65,0	59,1	53,1	44,5	57,4
- ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών	110,0	109,5	114,7	110,7	104,5	108,8	112,6	111,8	112,8	115,3	110,5	111,1	110,3

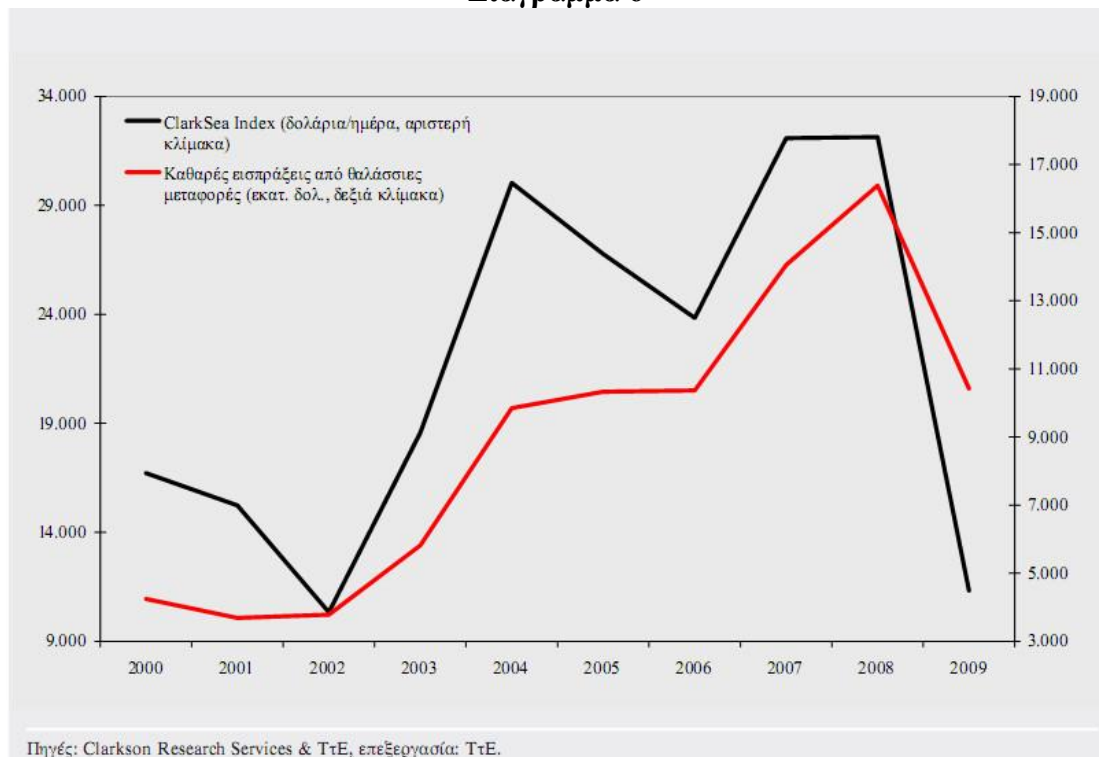
* = προσωρινά στοιχεία.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ανήλθαν το 2008 σε 4,7% του ΑΕΠ, το υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας. Ωστόσο, ο ρυθμός ανόδου των καθαρών εισπράξεων σε όρους ευρώ επιβραδύνθηκε από 24% το 2007 σε 12% το 2008.

Την περίοδο 2000-2008, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, αφού κάλυψε πάνω από 20% του συνεχώς διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Εξάλλου, οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών μεταφορών αντιστοιχούν στο 3,4% του ΑΕΠ της χώρας. Η σημαντικότερη συνιστώσα (σχεδόν 93%) των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών μεταφορών είναι οι εισπράξεις για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες παρουσίασαν σημαντικά ταχύτερη αύξηση την πιο πάνω περίοδο. Ειδικότερα, οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό 16,3% την περίοδο 2004-2008 έναντι 3,6% την περίοδο 2000-2003. Η επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ναύλων από το 2004 και μετά λόγω της υψηλότερης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους της Κίνας (όπως αναφέρθηκε ήδη παραπάνω).

Διάγραμμα 6



13. Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Ενότητα

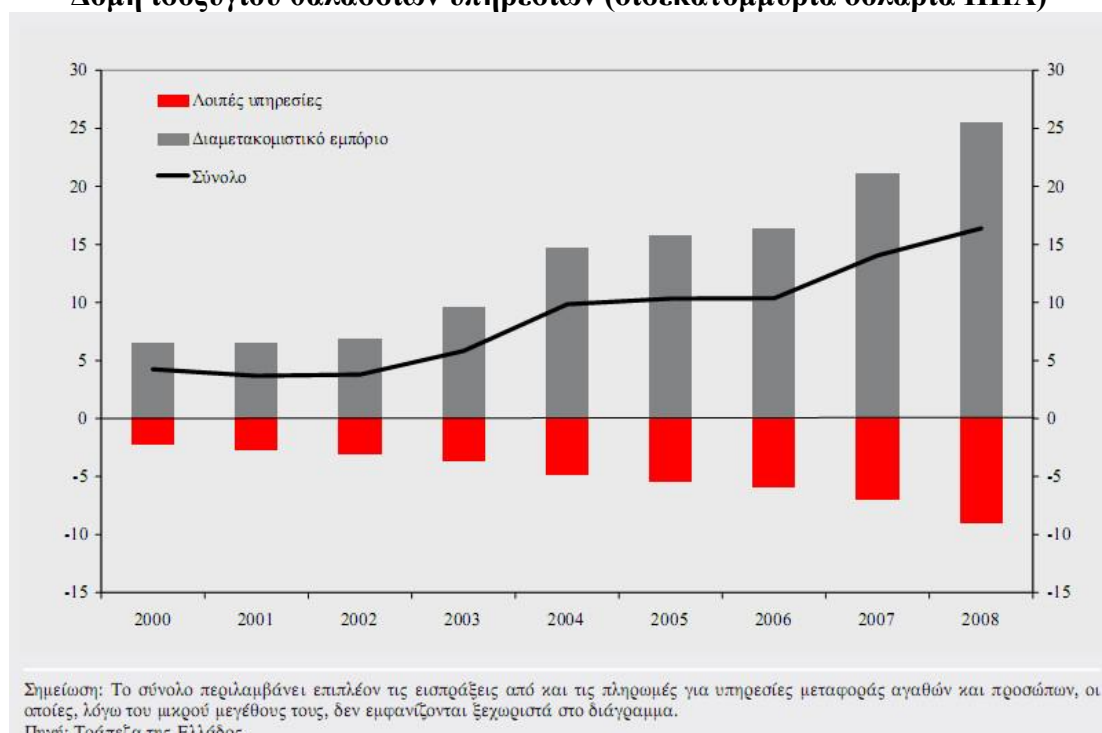
2.5: Θαλάσσιες Μεταφορές-Ποντοπόρος Ναυτιλία, Επιμέλεια Έκδοσης: Γεώργιος Οικονόμου, Ισαάκ

Σαμπεθαί, Γεώργιος Συμigiάννης, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

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

Από τη σύγκριση του επιπέδου των εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με την εξέλιξη των ναύλων παρατηρείται ότι η άνοδος των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές συνδέεται με την αύξηση των ναύλων όπως αυτή προσδιορίζεται από τον ClarkSea Index. Συγκεκριμένα, την περίοδο 2000-2008, η μέση ετήσια αύξηση των ναύλων ήταν 9%, ενώ των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθε σε 18%. Ειδικότερα την περίοδο 2004-2008, οπότε και σημειώθηκαν ιστορικά υψηλά επίπεδα στις τιμές των ναύλων, η μέση ετήσια αύξηση των ναύλων ήταν 12% και των καθαρών εισπράξεων 23%. Σημειώνεται ότι, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, το 2009 οι ναύλοι σημείωσαν πτώση κατά 63% και οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές κατά 40% σε σύγκριση με το 2008.¹³

Διάγραμμα 7
Δομή ισοζυγίου θαλάσσιων υπηρεσιών (δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής, Αθήνα, Ιούλιος 2010.

**14. Ισοζύγιο Τρεχουσών
Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες
ανισορροπιών και προτάσεις
πολιτικής, Ενότητα**

**2.5: Θαλάσσιες
Μεταφορές-Ποντοπόρος
Ναυτιλία, Επιμέλεια Έκδοσης:
Γεώργιος Οικονόμου, Ισαάκ**

**Σαμπεθάι, Γεώργιος
Συμigiάννης, Τράπεζα της
Ελλάδος, Αθήνα, Ιούλιος 2010.**

Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν τις ακόλουθες δραστηριότητες :

1. Μεταφορά αγαθών, η οποία διακρίνεται σε υπηρεσίες για:

A. μεταφορά αγαθών από/προς τη χώρα αναφοράς και

B. διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οποίες προσφέρονται σε τρίτες χώρες

2. Μεταφορά προσώπων

3. Λοιπές, ή βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες, δηλαδή ελλιμενισμός, πλοήγηση κ.α.

Την περίοδο 2000-2008, οι εισπράξεις από μεταφορά αγαθών – προερχόμενες σχεδόν αποκλειστικά από το διαμετακομιστικό εμπόριο – αντιστοιχούσαν σε περίπου 95% των συνολικών εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Αντίθετα, οι πληρωμές για βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες αποτελούν τη σημαντικότερη εκροή. Όμως, τόσο οι θαλάσσιες μεταφορές για διαμετακομιστικό εμπόριο όσο και οι συσχετιζόμενες με αυτές πληρωμές για λιμενικά τέλη και συναφείς υπηρεσίες συνδέονται με τις δραστηριότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας.¹⁴

5.4 Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ

Ιστορικό και λόγοι πρόκλησης της πρόσφατης κρίσης

Από τα μέσα του 2008 συμβαίνουν αξιοσημείωτα γεγονότα στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές και συνάμα τόσο γρήγορα, που πραγματικά είναι ριψοκίνδυνο να προβεί κανείς σε προβλέψεις για το μέλλον της ναυτιλίας, δεδομένου ότι η χρηματοδότησή της εξαρτάται άμεσα από το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Αρκετές αμερικάνικες τράπεζες έχουν πτωχεύσει και πρόσφατα τον ίδιο δρόμο ακολούθησε και μία από τις μεγαλύτερες επενδυτικές τράπεζες στην Αμερική με έντονη διασυνοριακή δικτύωση. Κάποιες άλλες αμερικανικές και ευρωπαϊκές τράπεζες διασώθηκαν την τελευταία στιγμή, μετά από κρατικές επεμβάσεις και ενέσεις ρευστότητας δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία λόγω της διεθνούς κρίσης δείχνει τα πρώτα σημάδια κόπωσης. Τούτο συμβαίνει λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους δανεισμού, του αρνητικού κλίματος που υπάρχει γενικά στις αγορές χρήματος και κεφαλαίου, καθώς και της αστηρότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων να χορηγήσουν δάνεια προς τον τομέα αυτό, φοβούμενοι προφανώς μελλοντική αύξηση των επισφαλειών στο χαρτοφυλάκιο τους.

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλία επηρεάζεται άμεσα από τη διεθνή οικονομική κατάσταση και στο παρελθόν αντιμετώπισε περιόδους κρίσης. Έτσι, λοιπόν, μετά την κοσμογονία των τελευταίων ετών και τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, τον μήνα Σεπτέμβριο του 2008, η παγκόσμια οικονομία εισήλθε σε φάση ύφεσης. Η αιτία της μείωσης της παγκόσμιας οικονομία οφείλεται σε πολλούς λόγους, από την οικοδομική και πιστωτική κρίση σε ΗΠΑ και σε άλλες μεγάλες οικονομίες, στις σημαντικές τραπεζικές ζημιές, στην αύξηση των τιμών των καταναλωτικών αγαθών, στην μείωση των τιμών των μετοχών κλπ. Η αγορά των ναύλων από όπου εξαρτάται άμεσα η πορεία της ναυτιλίας ακολουθεί καθοδική πορεία. Κι αυτό γιατί η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008, και κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι τιμές των δεικτών υποχωρούν από τα υψηλά επίπεδα του πρώτου εξαμήνου του 2008. Η πτώση της διακίνησης πρώτων υλών όπως του χάλυβα, λόγω των υψηλών αποθεμάτων στην Κίνα, οδηγεί σε μειώσεις τιμών και σε ακυρώσεις αγοραπωλησιών πλοίων με επιπτώσεις στις τιμές τους. Αυτό συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις παραγγελιών στα ναυπηγεία, λόγω της απροθυμίας των τραπεζιτών να εκδώσουν εγγυητικές επιστολές για ναυπηγήσεις νέων πλοίων.

Παρόλα αυτά οι χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου δείχνουν ανάκαμψη της αγοράς και τόνωση της ζήτησης πετρελαίου, που αναμένεται να διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Παράλληλα, η συσσώρευση ρευστού από την προηγούμενη ανθηρή κατάσταση θα επηρεάσει και θα τονώσει τη ζήτηση των εξαγορών, συγχωνεύσεων εταιρειών, επαναγορών μετοχών κλπ που η χρηματοπιστωτική κρίση προξένησε τη χαμηλή τους πορεία. Η ναυλαγορά του ξηρού φορτίου δείχνει ανάκαμψη από την αρχή του έτους 2009 με τον δείκτη Baltic Dry να διαμορφώνεται σε υψηλότερα επίπεδα το Μάρτιο του 2009, κάτι το οποίο προέρχεται κυρίως από την αύξηση για μεταφορά ξηρού φορτίου (σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα) στην Κίνα. Και πάλι όμως, οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία δεν προδιαγράφουν τη σταθερότητα της τελευταίας αύξησης των ναύλων. Ας μην

ξεχνάμε ότι η ταχεία ανάπτυξη την περίοδο 2002-2008 οδήγησε και σε μεγάλη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Τα νέα πλοία από αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι θα εισέρχονται σταδιακά στην αγορά στα επόμενα του 2008 τέσσερα έτη. Ήδη το έτος της κρίσης 1.000 πλοία παραμένουν παροπλισμένα, ενώ οι αυξημένες παραγγελίες 3.000 πλοίων ξηρού φορτίου παραδοτέων μέχρι το 2011 προσθέτουν πλεονάζουσα χωρητικότητα 5.000-8.000 πλοίων. Μόνο τα παραδοτέα πλοία εντός του 2009 φθάνουν το 26% του υφιστάμενου στόλου. Υπάρχουν δε εκτιμήσεις (από τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Πλοιοκτητών) ότι με τα δεδομένα της εποχής, η υπερβάλλουσα δυναμικότητα του κλάδου μπορεί να υπερβεί τις ανάγκες που προκύπτουν από την αγορά κατά 50% ή και περισσότερο. Οι ακυρώσεις που πραγματοποιήθηκαν και προβλέπονται να πραγματοποιηθούν κατά τα έτη 2010 και 2011, φτάνουν αντίστοιχα το 22% και 22,9% των νέων παραγγελιών (Οικονομική Καθημερινή 15/03/2009).

Βέβαια, με τα τελευταία επιβεβαιωμένα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2008 σημείωσε αύξηση και ανήλθε στα 17,6 δις ευρώ, από 15,7 δις ευρώ το 2007, με μικρότερο όμως ρυθμό μεταβολής από 18,1% το 2007 σε 12,4% το 2008. Τούτο αποδίδεται στα γεγονότα τα οποία αναφέραμε παραπάνω, δηλαδή στη σημαντική μείωση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης και της μείωσης των εμπορικών συναλλαγών. Επίσης, σε σχετική ανάλυση της Εθνικής Τράπεζας για την ποντοπόρο ναυτιλία τον Ιούνιο του 2008 (Π. Μυλωνάς 2008) είχε προβλεφθεί για το έτος 2008 μέση άνοδος των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία κατά 8% και η πραγματοποιηθείσα άνοδος έφτασε το 8,7%. Ακόμα στην ίδια ανάλυση αναφέρεται ότι στη διετία 2009-2010 το αντίστοιχο ποσοστό θα μειωθεί στο 4%, ενώ το διάστημα 2011-2014 θα σημειωθεί ανάκαμψη της τάξεως του 6% κατά μέσο όρο ετησίως. Συνεπώς, το συμπέρασμα όλων των παραπάνω είναι ότι οι προοπτικές της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας θα παραμείνουν θετικές, παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία.

Επιπτώσεις της πρόσφατης κρίσης στα μακροοικονομικά μεγέθη

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην εκ βαθέων ανατροπή του αναπτυξιακού σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε έως τα μέσα του 2008. Αυτό μεταφράζεται ως πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών κατά 33.6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων € 2,3 δις (περίπου 0,95 του ΑΕΠ) από το υψηλό επίπεδο του 2008.

Ταυτόχρονα, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009, με η μικρή σχετικά ανάκαμψη κατά 1% περίπου το 2010. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών και σε ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων στην περίοδο Οκτωβρίου 2008 – Δεκεμβρίου 2008. Εκτιμάται ότι το 10% του παγκοσμίου στόλου την περίοδο εκείνη ήταν αγκυροβολημένο λόγω αυτής της μειωμένης ζήτησης μεταφορικού έργου, ενώ, όπως προαναφέρθηκε, με την παράδοση των νέων πλοίων που είναι υπό κατασκευή στην περίοδο 2009-2012 η υπερβάλλουσα δυναμικότητα θα τείνει να αυξηθεί αποτρέποντας οποιαδήποτε τάση για αύξηση των ναύλων ακόμα και στην περίπτωση που θα υπάρξει κάποια αξιοσημείωτη αύξηση του διεθνούς εμπορίου.

5.5 Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ. ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΚΑΛΠΑΖΟΥΣΑ ΑΝΟΔΟΣ ΤΟΥ ΑΕΠ;

Ερχόμενοι στο σήμερα, η ελληνική ναυτιλία παρά τις δυσμενείς συνθήκες, τροφοδότησε το ΑΕΠ της χώρας με 13,5 δις ευρώ το 2009, ενώ εξακολουθεί να έχει στα χέρια της περίπου το 15% του παγκόσμιου στόλου. Σχετικά με τα ποντοπόρα πλοία (άνω των 1.000 κοχ), ο υπό ελληνική σημαία στόλος τον Φεβρουάριο του 2010 μειώθηκε στα 969 πλοία από 2.121 που αριθμούσε, εμφανίζοντας μείωση κατά 13,55%. Επίσης καταγράφεται σαφής τάση μείωσης των υπό νηολόγηση πλοίων, καθώς την ελληνική σημαία υψώνουν το 2010 περίπου 189, υπό κατασκευή, πλοία έναντι 356 το 2009.

Πίνακας 20
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

		Ιανουάριος-Δεκέμβριος		
		2008	2009	2010*
Ι.Β	Ισοζύγιο υπηρεσιών (Ι.Β.1-Ι.Β.2)	17.135,6	12.640,2	13.248,5
<i>Ι.Β.1</i>	<i>Εισπράξεις</i>	<i>34.066,2</i>	<i>26.983,3</i>	<i>28.477,8</i>
	Ταξιδιωτικό	11.635,9	10.400,3	9.611,3
	Μεταφορές	19.188,3	13.552,2	15.418,4
	Λοιπές υπηρεσίες	3.242,0	3.030,9	3.448,1
<i>Ι.Β.2</i>	<i>Πληρωμές</i>	<i>16.930,6</i>	<i>14.343,2</i>	<i>15.229,4</i>
	Ταξιδιωτικό	2.679,1	2.424,6	2.156,0
	Μεταφορές	9.316,0	7.073,4	8.155,4
	Λοιπές υπηρεσίες	4.935,5	4.845,1	4.917,9

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το πλεόνασμα ισοζυγίου υπηρεσιών συρρικνώθηκε κατά 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ το 2009, λόγω της μείωσης των καθαρών εισπράξεων κυρίως από υπηρεσίες μεταφορών και δευτερευόντων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες. Ας μην ξεχνάμε ότι τώρα εκδηλώνονται οι επιπτώσεις της πρόσφατης κρίσης του 2008 που αναλύσαμε πρωτύτερα. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν κατά 29,4% με συνέπεια οι καθαρές εισπράξεις να περιοριστούν κατά 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το μέσο ετήσιο επίπεδο των ναύλων τόσο των πλοίων μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου όσο και των πετρελαιοφόρων κατέγραψε το 2009 πτώση κατά 60% περίπου σε σύγκριση με το 2008.

Η άνοδος του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών κατά 0,6 δισεκατομμύρια ευρώ κατά το έτος 2010, οφείλεται κυρίως στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών και δευτερευόντως στη μείωση των καθαρών πληρωμών για λοιπές υπηρεσίες. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) παρουσίασαν άνοδο κατά 13,8% και, παρά την αύξηση των αντίστοιχων πληρωμών κατά 15,3%, οι καθαρές εισπράξεις αυξήθηκαν κατά 0,8 δισεκατομμύρια ευρώ, γεγονός που οφείλεται τόσο στη μέση ετήσια αύξηση των ναύλων κατά 30%, όσο και στην ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου. Ασφαλείς εκτιμήσεις και προβλέψεις για το τρέχον και τα επόμενα έτη δεν είναι δυνατόν να διατυπωθούν μετά τις φυσικές καταστροφές που σημειώθηκαν στην Αυστραλία και στην Ιαπωνία και αναμένεται να επηρεάσουν βραχυπρόθεσμα με διαφορετικό τρόπο κάθε τύπο πλοίων (μεταφοράς ξηρού φορτίου, πετρελαίου, υγροποιημένου αερίου και εμπορευματοκιβωτίων). Το μόνο σίγουρο είναι ότι η διαδικασία ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, η οποία εντάθηκε από το 2006, συνετέλεσε στην ποιοτική αναβάθμισή του με μείωση του μέσου όρου ηλικίας του. Αν και ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου εκτιμάται ότι το 2011 θα καταγράψει αύξηση κατά 7% περίπου, ο μεγάλος αριθμός νέων πλοίων που αναμένεται να

παραδοθούν τα επόμενα έτη θα περιορίσει τη δυνατότητα ανόδου των ναύλων.⁴³

Ας δούμε όμως τις τελευταίες εξελίξεις και οικονομικές εκφάνσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, όπως αυτές διαμορφώθηκαν το πρώτο τετράμηνο και κατόπιν εξάμηνο του 2011.

Πίνακας 21

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (εκατ. ευρώ)							
		Ιανουάριος - Απρίλιος			Απρίλιος		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
I	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΙΓΩΝ (I.A + I.B + I.Γ + I.Δ)	-9.978,3	-12.601,7	-9.658,0	-2.883,6	-2.898,1	-2.309,3
I.A	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ (I.A.1 - I.A.2)	-10.376,6	-10.749,5	-9.871,6	-2.666,4	-2.527,9	-2.262,1
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ καυσίμων	-2.558,9	-3.324,3	-4.380,8	-625,8	-627,3	-1.049,3
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα	-7.817,7	-7.425,2	-5.490,8	-2.040,7	-1.900,6	-1.212,8
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ πλοίων	-1.241,1	-1.223,6	-958,9	-359,8	-294,6	-225,8
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα και πλοία	-6.576,6	-6.201,6	-4.531,9	-1.680,9	-1.606,0	-987,0
I.A.1	Εξαγωγές αγαθών	4.859,9	4.865,0	5.936,1	1.200,1	1.298,8	1.606,8
	Καύσιμα	824,7	1.199,6	1.662,9	227,7	375,3	528,2
	Πλοία (εισπράξεις)	346,7	211,5	245,4	77,8	62,3	62,6
	Λοιπά αγαθά	3.688,5	3.453,9	4.027,8	894,6	861,2	1.016,0
I.A.2	Εισαγωγές αγαθών	15.236,5	15.614,5	16.807,7	3.866,5	3.826,7	3.869,0
	Καύσιμα	3.383,6	4.523,9	6.043,7	853,5	1.002,6	1.577,5
	Πλοία (πληρωμές)	1.587,8	1.435,1	1.204,3	437,6	356,9	288,4
	Λοιπά αγαθά	10.265,1	9.655,5	8.559,7	2.575,4	2.467,2	2.003,1
I.B	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (I.B.1 - I.B.2)	1.757,4	1.643,2	1.708,5	539,5	483,2	596,5
I.B.1	Εισπράξεις	6.366,1	6.744,6	6.420,0	1.768,2	1.829,6	1.752,6
	Ταξιδιωτικό	873,9	804,3	847,7	387,6	327,8	348,9
	Μεταφορές	4.560,3	4.945,3	4.461,0	1.144,6	1.269,9	1.120,1
	Λοιπές υπηρεσίες	941,9	995,0	1.111,3	236,0	231,9	283,6
I.B.2	Πληρωμές	4.608,7	5.101,4	4.711,5	1.228,7	1.346,4	1.156,2
	Ταξιδιωτικό	808,1	693,6	726,0	221,6	180,4	192,1
	Μεταφορές	2.244,8	2.824,9	2.477,5	586,5	744,3	616,6
	Λοιπές υπηρεσίες	1.555,8	1.582,9	1.508,0	420,6	421,8	347,5

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το τετράμηνο Ιανουαρίου – Απριλίου 2011 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε κατά 2,9 δισεκατομμύρια ευρώ ή κατά 23,4% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010 και διαμορφώθηκε σε 9,7 δισεκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα, το συνολικό έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου περιορίστηκε κατά 878 εκατομμύρια ευρώ λόγω της μείωσης του εμπορικού ελλείμματος εκτός πλοίων και καυσίμων κατά 1.670 εκατομμύρια ευρώ και του περιορισμού των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων κατά 265 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή εξελίξεων που υπεραντιστάθμισαν την αύξηση των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων κατά 1.056 εκατομμύρια ευρώ. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι οι εισπράξεις από εξαγωγές αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων αυξήθηκαν κατά 16,6%, ενώ οι πληρωμές για αντίστοιχες εισαγωγές μειώθηκαν κατά 11,3%.

Η αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών κατά 65 εκατομμύρια ευρώ αντανάκλα τη μείωση των καθαρών πληρωμών για "λοιπές" υπηρεσίες και τη μικρή άνοδο των καθαρών εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες, οι οποίες υπεραντιστάθμισαν τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών.

Τόσο οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) όσο και οι αντίστοιχες πληρωμές παρουσίασαν μείωση, με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να περιοριστούν κατά 137 εκατομμύρια ευρώ.⁴⁴ Οι ίδιες ακριβώς επισημάνσεις, σε λίγο μεγαλύτερη ένταση μπορούν να γίνουν και για ολόκληρο το πρώτο εξάμηνο του 2011, όπως διαφαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 22

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (εκατ. ευρώ)						
		Ιανουάριος - Ιούλιος			Ιούλιος	
		2009	2010	2011	2009	2011
I	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝ/ΓΩΝ (I.A + I.B + I.Γ + I.Δ)	-15.682,5	-15.605,1	-14.193,4	-1.598,9	-902,4
I.A	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ (I.A.1 - I.A.2)	-18.318,2	-17.960,7	-16.770,0	-2.955,2	-2.561,1
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ καυσίμων	-4.311,0	-5.467,4	-8.675,2	-709,5	-1.084,2
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα	-14.007,2	-12.493,3	-10.094,9	-2.245,7	-1.669,8
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ πλοίων	-2.241,8	-2.276,7	-2.075,4	-403,7	-396,0
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα και πλοία	-11.765,4	-10.216,6	-8.019,4	-1.842,0	-1.373,5
I.A.1	Εξαγωγές αγαθών	8.777,4	9.335,9	11.345,5	1.337,0	1.542,8
	Καύσιμα	1.674,2	2.584,1	3.505,4	304,4	457,4
	Πλοία (εισπράξεις)	524,5	446,2	550,7	51,4	101,7
	Λοιπά αγαθά	6.578,7	6.305,7	7.289,3	981,2	983,7
I.A.2	Εισαγωγές αγαθών	27.095,6	27.296,6	28.115,5	4.292,2	4.237,4
	Καύσιμα	5.985,3	8.051,5	10.180,6	1.013,9	1.482,2
	Πλοία (πληρωμές)	2.766,3	2.722,9	2.626,2	455,1	398,0
	Λοιπά αγαθά	18.344,1	16.522,2	15.308,7	2.823,2	2.357,2
I.B	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (I.B.1 - I.B.2)	6.666,4	6.849,8	7.332,4	2.300,4	2.321,8
I.B.1	Εισπράξεις Ταξιδιωτικό	14.906,6	15.810,0	15.671,3	3.616,8	3.673,5
	Μεταφορές	5.240,3	4.780,9	5.461,3	2.081,5	1.929,5
	Λοιπές υπηρεσίες	7.986,0	9.162,9	8.083,2	1.254,2	1.438,2
I.B.2	Πληρωμές Ταξιδιωτικό	1.680,3	1.866,1	2.126,8	281,0	305,8
	Μεταφορές	8.240,2	8.960,1	8.338,9	1.316,4	1.351,7
	Λοιπές υπηρεσίες	1.360,0	1.277,8	1.296,9	201,8	201,6
	Μεταφορές	4.059,8	4.826,6	4.380,9	637,5	714,8
	Λοιπές υπηρεσίες	2.820,4	2.855,8	2.661,1	477,1	435,3

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Το επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2011 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε κατά 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ ή 9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010 και διαμορφώθηκε σε 14,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα, το συνολικό έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου περιορίστηκε κατά 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, λόγω της μείωσης του εμπορικού ελλείμματος εκτός πλοίων και καυσίμων κατά 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ και του περιορισμού των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων κατά 201 εκατομμύρια ευρώ. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι οι εισπράξεις από εξαγωγές αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων αυξήθηκαν κατά 15,6%, ενώ οι πληρωμές για αντίστοιχες εισαγωγές μειώθηκαν κατά 7,3%. 45

Η αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών κατά 483 εκατομμύρια ευρώ, αντανάκλα την άνοδο των καθαρών εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες και τη μείωση των καθαρών πληρωμών για "λοιπές" υπηρεσίες, οι οποίες υπεραντιστάθμισαν τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν κατά 11,8% και οι αντίστοιχες πληρωμές κατά 9,2%, με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να περιοριστούν κατά 634 εκατομμύρια ευρώ.

Σε μία δύσκολη οικονομική συγκυρία σε παγκόσμια κλίμακα, όταν κλυδωνίζεται ο κόσμος όπως τον γνωρίζαμε έως τώρα και αλλάζουν οι ισορροπίες, οι έλληνες πλοιοκτήτες έχουν καταφέρει να επιβιώσουν σε αδύναμες αγορές ενώ η διεθνής ναυτιλία και η επενδυτική κοινότητα συνεχίζουν να παρακολουθούν τους χειρισμούς τους κατά τη διάρκεια περιόδων αιχμής και ύφεσης. Ενδεικτικό της δυναμικής της εμπορικής ναυτιλίας είναι το γεγονός ότι για μια ακόμη χρονιά, το 2010, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπερέβη τα 15 δις ευρώ. Εξάλλου, ας μην ξεχνάμε ότι την πενταετία 2005-2009, παρά την ανελέητη παρουσία της κρίσης, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, αφού κάλυπτε πάνω από το 25% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου και αντιπροσώπευε το 4,1% του ΑΕΠ της χώρας.

Στο σύνολο της Ε.Ε. – 27, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν

ξεπερνούν το 1%, ενώ στην Ελλάδα υπερβαίνουν το 6%! «Η περσινή χρονιά είδε τα έσοδα της ελληνικής ναυτιλίας να φτάνουν στο 6% του ΑΕΠ της χώρας και παρόλο που αυτό υποχώρησε, η ελληνική ναυτιλία αύξησε τη συμβολή της στο ξένο συνάλλαγμα για την οικονομία μας κατά περίπου 16% και έφτασε τα 15 δις ευρώ!» επεσήμανε στη διάρκεια του συνεδρίου της Capital Link ο Γιώργος Δ. Γουρδομιχάλης, πρόεδρος της Piraeus Marine Club.

Κλείνοντας, η συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα βρίσκει τη ναυτιλία των Ελλήνων να παλεύει στον άκρως ανταγωνιστικό στίβο των διεθνών θαλάσσιων

μεταφορών για να διασφαλίσει τα μέχρι σήμερα επιτεύγματά της και να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για ακόμα καλύτερες επιδόσεις - στόχους που δημιουργούν παράλληλα αισιοδοξία για την Ελλάδα του αύριο.

5.6 ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ

Κλείνοντας το 2010, μαζί του κλείνει και το 1/10 της νέας χιλιετίας. Αξίζει λοιπόν να κάνουμε έναν απολογισμό του τι μας προσέφερε ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας από το 2000 και εντεύθεν.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το διάστημα αυτής της δεκαετίας η ναυτιλία έφερε στη χώρα μας 140 δις ευρώ σε συνάλλαγμα. Για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης όταν μιλάμε για τη ναυτιλία, το συνάλλαγμα αυτό αντιστοιχεί στο μισό του συνολικού δημόσιου χρέους της χώρας το οποίο ανήλθε σε 280 δις ευρώ το 2009 ή σε 3,5 φορές το ποσό που εισέπραξε και θα εισπράξει η χώρα μας από το Γ' ΚΠΣ και το ΕΣΠΑ για την περίοδο 2000-2013, συνολικά 46 δις ευρώ, εκ των οποίων τα 26 δις από το Γ' ΚΠΣ και τα 20 δις ευρώ από το ΕΣΠΑ.

Δηλαδή, 750 περίπου ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων, έφεραν στην

Ελλάδα τα τελευταία δέκα χρόνια τρεις φορές περισσότερα από ό,τι τα δύο τελευταία «κοινοτικά πακέτα» και τα μισά από το σύνολο του δημόσιου χρέους. Ένα σημαντικό μέρος των χρημάτων αυτών, περίπου το μισό, εξήχθη και πάλι καθώς οι παραπάνω ναυτιλιακές εταιρίες αναγκάζονται να «ψωνίζουν» υπηρεσίες από άλλα κράτη, καθώς το ελληνικό κράτος εδώ και δεκαετίες αδυνατεί να λάβει τα μέτρα που απαιτούνται ώστε όλο και περισσότερο ναυτιλιακό συνάλλαγμα να παραμένει στη χώρα. Και φυσικά, μία άλλη μικρή, πλην όμως σημαντική λεπτομέρεια που ήδη έχει αναφερθεί από τις πρώτες κιόλας σελίδες της μελέτης μας και αφορά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σχέση με το τουριστικό, καθώς πολλοί αρέσκονται στο να αναφέρονται σε αυτούς τους δύο κλάδους ως τους πλέον συναλλαγματοφόρους, είναι πως η πολιτεία δεν έχει επενδύσει ούτε ένα ευρώ για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, σε σχέση με το τουριστικό.

6.ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΠ

6.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΜΕ ΑΥΤΟΔΥΝΑΜΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο κλάδος του τουρισμού είναι ένας από τους σπουδαιότερους παραγωγικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, στον οποίο η χώρα μας διαθέτει αναμφισβήτητα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Μαζί με την ναυτιλία εντάσσονται στους τομείς παροχής διεθνώς εμπορεύσιμων υπηρεσιών, στους οποίους η Ελλάδα είναι καθαρά εξαγωγική χώρα, αφού οι εισπράξεις της από πωλήσεις τουριστικών υπηρεσιών και υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε ξένους κατοίκους υπερβαίνουν κατά πολύ τις πληρωμές κατοίκων της χώρας για αγορά των ανωτέρω υπηρεσιών από κατοίκους του εξωτερικού. Η μεγάλη διαφορά μεταξύ του κλάδου του τουρισμού και της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι ότι, η προσφορά τουριστικών υπηρεσιών πραγματοποιείται εντός της ελληνικής επικράτειας από ένα πλήθος τουριστικών επιχειρήσεων, ενώ η προσφορά θαλασσιών μεταφορών πραγματοποιείται από ποντοπόρα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας, κατά κύριο λόγο εκτός της ελληνικής επικράτειας στις θαλάσσιες οδούς σε όλο τον κόσμο.

Όσον αφορά τη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ από την πλευρά της προσφοράς, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, το σύνολο της προστιθέμενης αξίας του κλάδου των μεταφορών μέσω υδατινών οδών ανήλθε στα € 8,0 δισ. το 2008 και αποτελούσε το 4,4% του ΑΕΠ. Σε αυτόν συμπεριλαμβάνονται προφανώς και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών, ΙΧ αυτοκινήτων και εμπορευμάτων. Επίσης, το σύνολο των άμεσα απασχολούμενων σήμερα στην ποντοπόρο ναυτιλία και σε συναφείς δραστηριότητες ανέρχεται σε 30 χιλ. άτομα. Τέλος, οι καθαρές εισροές εισοδημάτων από την ναυτιλία το 2008 ανήλθαν στα € 9,87 δισ. και αποτελούσαν το 4,1% του ΑΕΠ. Οι εισπράξεις αυτές δεν αντισταθμίζονται από δαπάνες εισαγωγών για την πραγματοποίησή τους και συμβάλλουν στην αύξηση του ΑΕΠ μέσω της ενισχύσεως της εγχώριας ζήτησεως για κατανάλωση και επενδύσεις, ιδιαίτερες δε για επενδύσεις σε οικοδομές.

Η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ από την πλευρά της προσφοράς είναι πιο εμφανής. Στους τόπους όπου αναπτύσσεται ο τουρισμός υπάρχει οικονομική άνθηση μεγάλου αριθμού παράπλευρων επιχειρήσεων και επαγγελμάτων, μεγάλων τουριστικών συγκροτημάτων, ξενοδοχειακών και μη ξενοδοχειακών τουριστικών καταλυμάτων, εστιατορίων, τουριστικών λεωφορείων, τουριστικών γραφείων, θαλασσιών και αστικών εγκαταστάσεων, αξιοθέατων ιστορικών και άλλων μνημείων, εμπορικών επιχειρήσεων (χονδρικού και λιανικού εμπορίου), λαϊκής τέχνης, κ.ά. Η ευημερία ολόκληρων κοινωνιών κάποιων πόλεων ή της περιφέρειας, ιδιαίτερες δε περιοχών που δεν έχουν στενούς δεσμούς με τα οικονομικά κέντρα, συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό ή τον συνδυασμό αγροτικών και τουριστικών δραστηριοτήτων.

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδίων και Τουρισμού (WTTC) χρησιμοποιεί δύο έννοιες για να αναλύσει τη συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ. Στην πρώτη περιλαμβάνεται η «τουριστική βιομηχανία», που εμπεριέχει τις άμεσα συνδεδεμένες τουριστικές δραστηριότητες όπως οι επιχειρήσεις ξενοδοχειακών και μη ξενοδοχειακών τουριστικών καταλυμάτων, οι επιχειρήσεις εστίασεως, οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων, οι εταιρίες ενοικιάσεως αυτοκινήτων, τα τουριστικά πρακτορεία και γραφεία, κ.ά. Στην έννοια της «τουριστικής οικονομίας» περιλαμβάνεται η τουριστική βιομηχανία και επιπλέον α) οι κεφαλαιουχικές δαπάνες που πραγματοποιούνται είτε από εταιρίες που δραστηριοποιούνται άμεσα στον τουριστικό κλάδο είτε από την κυβέρνηση όταν

αυτές επιδιώκουν κατά κύριο λόγο στην παροχή της αναγκαία τουριστικής υποδομής και β) κυβερνητικές δαπάνες για τη δημιουργία / βελτίωση πολιτιστικών κέντρων και κέντρων αναψυχής και άλλων υπηρεσιών που σχετίζονται άμεσα με τον ατομικό επισκέπτη καθώς και υπηρεσίες πιο γενικού τύπου όπως διαφημιστικές εκστρατείες για τον τουρισμό, κ.ά.

Πίνακας 1.
Τουριστική οικονομία: Συμβολή στο ΑΕΠ και την απασχόληση στις χώρες της Ζώνης του Ευρώ

	Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ως % της συνολικής				Απασχόληση ως % της συνολικής			
	2001	2007	2008	2009	2001	2007	2008	2009
Κύπρος	...	21,2	19,7	18,3	21,4	26,8	24,7	22,9
Μάλτα	...	23,3	23,0	22,6	25,4	28,2	27,6	27,1
Ισπανία	18,4	16,7	16,8	16,3	20,1	17,6	17,3	17,0
Ελλάδα	15,0	17,2	16,3	16,2	17,4	20,8	19,8	19,6
Πορτογαλία	15,4	15,2	15,5	15,6	17,0	19,0	18,8	18,9
Σλοβακία	10,8	13,9	13,5	14,1	10,5	12,1	11,8	12,3
Αυστρία	14,9	13,6	13,8	13,7	16,8	16,3	16,0	15,8
Σλοβενία	11,8	12,6	12,5	12,3	8,8	14,1	13,99	13,6
Γαλλία	12,3	10,6	10,5	10,2	13,9	12,6	12,6	12,4
Ιταλία	11,4	10,1	9,8	9,6	12,2	11,3	11,0	10,6
Λουξεμβούργο	12,4	7,8	8,5	8,8	14,5	12,0	12,7	12,7
Βέλγιο	10,3	8,6	8,9	8,7	11,0	9,0	9,2	8,9
Γερμανία	9,9	8,2	8,0	7,9	10,8	8,6	8,3	8,1
Σουηδία	7,5	7,4	7,5	7,4	7,2	7,3	7,3	7,3
Ολλανδία	9,8	7,9	7,5	7,1	9,7	7,5	7,1	6,8
Ιρλανδία	8,5	7,0	6,9	6,5	7,7	6,5	6,3	5,8

Πηγή: Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού, «Ταξίδια και Τουρισμός: Αντίκτυπος στην Οικονομία» (διάφορα έτη)

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η προστιθέμενη αξία της «τουριστικής οικονομίας» ως ποσοστό του ΑΕΠ και η απασχόληση στην τουριστική οικονομία ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησεως, σύμφωνα με συγκρίσιμα στοιχεία του WTTC. Το 2008, η τουριστική οικονομία στην Ελλάδα συμβάλλει στη δημιουργία του 16,3% της συνολικής προστιθέμενης αξίας στην οικονομία και στη δημιουργία του 19,8% της συνολικής απασχόλησεως. Με αυτές τις μετρήσεις, η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία είναι σχεδόν ισοδύναμη με εκείνη στην Ισπανία (μεγαλύτερη συμβολή στην απασχόληση στην Ελλάδα), ενώ είναι μεγαλύτερη από όλες τις άλλες μεγάλες χώρες της Ζώνης του Ευρώ. Σημειώνεται η ταχεία μεγέθυνση της ελληνικής τουριστικής οικονομίας από το 2001, καθώς και η επιβράδυνσή της το 2008 σε σχέση με το 2007 λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσεως. Η κρίση εκτιμάται ότι θα έχει ακόμη μεγαλύτερη αρνητική επίπτωση στην ανάπτυξη του κλάδου το 2009, λόγω της βαθιάς υφέσεως που επιβαρύνει τις σημαντικότερες (ευρωπαϊκές και άλλες) χώρες προελεύσεως των ξένων τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα.

Όσον αφορά την μέση ετήσια αύξηση της προστιθέμενης αξίας στον κλάδο των Ξενοδοχείων-Εστιατορίων στην Ελλάδα, αυξήθηκε στην περίοδο 2000-2007 με μέσο ετήσιο ρυθμό 8,0%, ελαφρά υψηλότερο από τον ρυθμό αυξήσεως του ονομαστικού ΑΕΠ και επίσης υψηλότερο από τον ρυθμό αυξήσεως των εισπράξεων από τον εξωτερικό τουρισμό. Έτσι, ο κλάδος αυτός αποτελούσε το 2007 το 7,7% της

συνολικής προστιθέμενης αξίας στη χώρα, έναντι 7,5% το 2000.

Τα συνολικά έσοδα της χώρας από τον εξωτερικό τουρισμό ανήλθαν το 2008 στα € 11,64 δις., δηλαδή στο 4,8% του ΑΕΠ. Οι εισπράξεις δε αυτές (δηλαδή η συνολική δαπάνη των ξένων τουριστών στην Ελλάδα) σημείωσαν μέση ετήσια αύξηση 4,2% στην περίοδο 2003-2008 και έχουν και εισαγωγικό κόστος, αφού ένα ποσοστό από τα προϊόντα που αγόρασαν οι ξένοι τουρίστες στην Ελλάδα ήταν εισαγόμενα. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2, η συμβολή των εισπράξεων από τον εξωτερικό τουρισμό στο ΑΕΠ στην Ελλάδα είναι από τις υψηλότερες μεταξύ των χωρών του ΟΟΣΑ και συγκρίνεται με εισπράξεις ίσες με το 15,8% του ΑΕΠ στην Κροατία, 11,0% του ΑΕΠ στην Κύπρο, 7,4% του ΑΕΠ στη Βουλγαρία, 5,6% του ΑΕΠ στη Σλοβενία, 5,3% του ΑΕΠ στην Αυστρία, 3,9% του ΑΕΠ στην Ουγγαρία και 3,8% του ΑΕΠ στην Ισπανία.

Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες στη μεγάλη πλειοψηφία τους προτιμούν ως τόπο διακοπών την Ελλάδα, αφού δαπανούν μικρό μόνο μέρος του για διακοπές στο εξωτερικό. Συγκεκριμένα για τα έτη 2006, 2007 και 2008 στην Ελλάδα οι δαπάνες για διακοπές στο εξωτερικό ανέρχονταν στο 1,1% του ΑΕΠ για κάθε έτος, έναντι 1,26% έως 1,37% στην Ισπανία, 2,7% έως 3,0% στην Αυστρία, 1,7% έως 1,8% στην Πορτογαλία, 2,9% έως 3,2% στην Σουηδία, 2,6% στο Ην. Βασιλείο σε κάθε έτος και 2,5% στη Γερμανία σε κάθε έτος. Έτσι, το πλεόνασμα στο τουριστικό ισοζύγιο στην Ελλάδα είναι το τρίτο υψηλότερο από όλες τις χώρες που συμπεριλαμβάνονται στον Πίνακα 2. Σημειώνεται ότι, η Ιρλανδία, η Γερμανία, το Βέλγιο, το Ην. Βασίλειο, η Ολλανδία, και οι σκανδιναβικές χώρες έχουν σημαντικά ελλείμματα στο τουριστικό τους ισοζύγιο, παρότι τα έσοδά τους από τον εξωτερικό τουρισμό είναι επίσης αρκετά υψηλά. Για παράδειγμα, τα έσοδα της Γερμανίας από τον εξωτερικό τουρισμό είναι υπερδιπλάσια, και της Γαλλίας υπερτριπλάσια, εκείνων της Ελλάδος. Επίσης, τα έσοδα της Τουρκίας από τον εξωτερικό τουρισμό υπερβαίνουν πλέον σημαντικά εκείνα της Ελλάδος.

Πίνακας 2.

Εισπράξεις και πληρωμές τουριστικού ισοζυγίου (εκατ. Ευρώ)

	Εκπράξεις			Πληρωμές			Τουριστικό Ισοζύγιο		
	2006	2008	% ΑΕΠ 2008	2006	2008	% ΑΕΠ 2008	2006	2008	% ΑΕΠ 2008
Κροατία	6.293	7.460	15,8 %	585	766	1,6%	5.708	6.694	14,1 %
Κύπρος	1.881	1.86	11,0 %	768	1.062	6,3%	1.113	802	4,7%
Ελλάδα	11.356	11.636	4,8%	2.382	2.680	1,1%	8.974	8.956	3,7%
Σλοβενία	1.556	2.080	5,6%	773	866	2,3%	783	1.214	3,3%
Πορτογαλία	6.672	7.440	4,5%	2.658	2.958	1,8%	4.014	5.501	2,7%
Βουλγαρία	2.064	2.532	7,4%	1.174	1.617	4,7%	890	915	2,7%
Ισπανία	40.715	41.901	3,8%	13.266	13.834	1,3%	27.449	28.067	2,6%
Αυστρία	13.255	13.255	5,3%	7.642	7.712	2,7%	5.613	7.104	2,5%
Τουρκία	13.329	14.905	3,0%	2.182	2.394	0,5%	11.147	12.511	2,5%
Εσθονία	812	822	5,2%	465	538	3,4%	347	284	1,8%
Τσεχία	4.404	5.245	3,5%	2.195	3.114	2,1%	2.209	2.131	1,4%

Ουγγαρία	3.373	4.097	3,9%	1.687	2.738	2,6%	1.686	1.359	1,3%
Ιταλία	30.335	31.062	2,0%	18.366	20.789	1,3%	11.969	10.273	0,7%
Σλοβακία	1.210	1.770	2,7%	842	1.474	2,3%	368	296	0,5%
Γαλλία	36.911	37.006	1,9%	24.842	28.461	1,8%	12.069	8.545	0,4%
Πολωνία	5.744	8.017	2,2%	5.733	6.475	1,8%	11	1.542	0,4%
ΗΠΑ	85.107	91.312	0,9%	61.198	57.700	0,6%	23.909	33.612	0,3%
Ρουμανία	1.033	1.357	1,0%	1.035	1.476	1,1%	-2	-119	-0,1%
Ιαπωνία	6.742	7.381	0,2%	21.401	19.087	0,6%	-14.659	-11.706	-0,4%
Σουηδία	7.257	8.575	2,6%	9.171	10.461	3,2%	-1.914	-1.886	-0,6%
Δανία	4.435	4.571	2,0%	5.957	6.619	2,8%	-1.522	-2.048	-0,9%
Ολλανδία	9.038	9.094	1,5%	13.558	14.777	2,5%	-4.520	-5.683	-1,0%
Λετονία	384	546	2,4%	563	775	3,4%	-179	-229	-1,0%
Ην. Βασίλειο	27.602	24.614	1,4%	50.305	46.923	2,6%	-22.703	-22.309	-1,2%
Βέλγιο	8.200	8.426	2,4%	12.372	12.893	3,7%	-4.172	-4.467	-1,3%
Γερμανία	26.124	27.209	1,1%	58.894	61.994	2,5%	-32.770	-34.785	-1,4%
Ιρλανδία	4.258	4.279	2,3%	5.446	7.055	3,8%	-1.188	-2.776	-1,5%

Πηγή: Eurostat

Γενικά, η ναυτιλία και ο τουρισμός στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται από μία δυναμική αναπτυξιακή πορεία σε ολόκληρη την μεταπολεμική περίοδο. Ενισχύουν την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και επηρεάζουν την κλαδική διάρθρωση της οικονομίας και την αναπτυξιακή δυναμική των άλλων παραγωγικών κλάδων της. Επίσης, η ανταγωνιστικότητα και η αναπτυξιακή δυναμική του τουρισμού και της ναυτιλίας επηρεάζουν τη διάρθρωση του ισοζυγίου των εξωτερικών συναλλαγών της χώρας, που διακρίνεται από μεγάλο πλεόνασμα στο ισοζύγιο των υπηρεσιών που, μαζί με το πλεόνασμα στο ισοζύγιο των εισοδηματικών και κεφαλαιακών μεταβιβάσεων και το μεγάλο πλεόνασμα του λογαριασμού κεφαλαίων, χρηματοδοτούν πολύ μεγαλύτερο ύψος εισαγωγών αγαθών από το ύψος των εξαγωγών αγαθών της χώρας μας. Συμβάλλουν δηλαδή στη δημιουργία του μεγάλου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.

Οι σχετικά υψηλές επιδόσεις του ελληνικού τουριστικού τομέα έως σήμερα θα πρέπει να αποδοθούν κατά κύριο λόγο στα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατέχει η χώρα μας σε αυτόν τον τομέα, που τοποθετούν τη δυναμική ανάπτυξή του σε επίπεδα πολύ υψηλότερα από τα σημερινά. Ωστόσο, τα σπουδαία αυτά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας αντισταθμίζονται σε μεγάλο βαθμό από τα επίσης σημαντικά μειονεκτήματά της που μπορεί να συνοψισθούν στα ακόλουθα:

Πρώτον, στη μεγάλη απόστασή της από τις κύριες χώρες προελεύσεως των τουριστών στην ανεπτυγμένη Βόρεια Ευρώπη που δεν της επιτρέπουν να προσελκύσει ικανό αριθμό τουριστών εκτός της καλοκαιρινής περιόδου. Βέβαια, η ανάπτυξη των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και της Ρωσίας τα τελευταία έτη, αμβλύνει σε σημαντικό βαθμό αυτό το μειονέκτημα, αφού η Ελλάδα προσελκύει πολλούς τουρίστες από αυτές τις χώρες. Επιπλέον, το μειονέκτημα αυτό μπορεί να αντιμετωπισθεί με την αναβάθμιση των περιφερειακών αεροδρομίων και την

προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους. Δεύτερον, στη σχετικά χαμηλή και επιδεινούμενη μακροοικονομική της ανταγωνιστικότητα, λόγω του ισχυρού Ευρώ και της ταχείας αύξησης του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στην εγχώρια οικονομία.

Το πρόβλημα αυτό αφορά την ελληνική οικονομία ως σύνολο. Η ταχεία αύξηση του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος στην Ελλάδα σε μία εποχή ισχυρού Ευρώ επιβαρύνει δυσανάλογα τον τουρισμό, ιδιαίτερος την τελευταία διετία που είναι περίοδος παγκόσμιας οικονομικής κρίσεως και οι γειτονικές μας χώρες έχουν υποστεί σημαντικές υποτιμήσεις των νομισμάτων τους.

Τρίτον, στην κρατική πολιτική των υπέρμετρων παρεμβάσεων και στον τομέα του τουρισμού με την υιοθέτηση της πολιτικής αναπτύξεως του τομέα στη βάση της «οικογενειακής τουριστικής επιχειρήσεως» και του κατακερματισμού της εγχώριας προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών, την ίδια περίοδο που η ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών στις χώρες προελεύσεως συγκεντρωνόταν σε εξαιρετικά υψηλό βαθμό σε λίγες επιχειρήσεις παγκοσμίου εμβέλειας με μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη.

Έτσι, ο τουρισμός αναπτύσσεται σταδιακά στην Ελλάδα, με συνεχή κρατική υποστήριξη, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αλλά με ρυθμό ανάπτυξεως που υπολείπεται σημαντικά του δυναμικού ρυθμού αναπτύξεώς του. Τα διαρθρωτικά προβλήματα που δημιουργήθηκαν από τον κατακερματισμό της εγχώριας προσφοράς βελτιώνονται σταδιακά από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, αλλά ακόμη εμποδίζουν την πλήρη αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του ελληνικού τουρισμού. Παρ' όλα αυτά, η δυνατότητα ανάπτυξεως του τουρισμού στην Ελλάδα στα επόμενα έτη είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι στις άλλες ανταγωνίστριες χώρες διότι, αφενός η αξία των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας είναι συγκριτικά υψηλότερη και αφετέρου, οι δυνατότητες που υπάρχουν για τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα έχουν τύχει εξαιρετικά χαμηλού βαθμού εκμεταλλεύσεώς τους σε σύγκριση με άλλες ανταγωνίστριες χώρες (π.χ. Ισπανία, Ιταλία, Κύπρο, κ.ά.). Επιπλέον, μεγαλύτερη είναι και η δυνατότητα της χώρας μας για περαιτέρω σημαντική βελτίωση της διαρθρώσεως του τομέα και της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρει, καθώς και της επιχειρηματικότητας στην προσφορά αυτών των υπηρεσιών. Τέλος, ιδιαίτερος σημαντικό είναι ότι οι μεγάλες επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία έτη σε τουριστικές υποδομές και για ενίσχυση της δυναμικότητας προσφοράς υπηρεσιών από τις τουριστικές επιχειρήσεις, έχουν δυνατότητες αποδόσεως στο μέλλον πολύ μεγαλύτερες από τη συμβολή τους έως σήμερα.

6.2 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΤΟ 2009

Η παγκόσμια οικονομική κρίση έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις στο τελευταίο τρίμηνο του 2008 και στο πρώτο εξάμηνο του 2009 και συνέβαλε αναπόφευκτα στην κατακόρυφη πτώση της καταναλωτικής και της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης στην Ελλάδα. Επιπλέον, το Δεκέμβριο του 2008 και κατά τους δύο πρώτους μήνες του 2009 η Ελλάδα ήταν στο επίκεντρο των μέσων μαζικής ενημερώσεως παγκοσμίως λόγω των «κινητοποιήσεων» και ταραχών που σημειώνονταν στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις, με αρνητικές επιπτώσεις τόσο για τον εξωτερικό τουρισμό όσο και άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Έτσι, κατά το πρώτο πεντάμηνο του 2009, οι εκτιμήσεις των αναλυτών και των επιχειρηματικών παραγόντων συνέκλιναν στη διαπίστωση ότι το 2009 θα σημειωνόταν πολύ μεγάλη πτώση στην ζήτηση για τουρισμό, πράγμα που θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε μεγάλη αύξηση της ανεργίας και στη ζημιογόνα λειτουργία των ξενοδοχειακών και άλλων τουριστικών

επιχειρήσεων. Για την αντιμετώπιση αυτής της επερχόμενης κρίσεως η κυβέρνηση από τον Δεκέμβριο του 2008 και έως τον Απρίλιο του 2009 ανακοίνωσε και θεσμοθέτησε «δεκατέσσερις δράσεις» για την ενίσχυση του τουρισμού, που έχουν ως ακολούθως:

Πρώτον, έκτακτα μέτρα για την ενίσχυση του κλάδου κατά τη δύσκολη περίοδο της μεγάλης κρίσεως, όπως τα ακόλουθα: (1) Η μείωση του ενιαίου τέλους ακινήτων σε 0,33% (από 1,0%) για τα έτη 2009 και 2010. Για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις η συνεπαγόμενη φορολογική έκπτωση από την εφαρμογή του μέτρου αυτού θα είναι σημαντική αφού η αντικειμενική αξία και υπεραξία των ακινήτων τους είναι σχετικά μεγάλη. (2) Η αναστολή για ένα έτος της καταβολής της εισφοράς του ν. 128/75 για το σύνολο των δανείων των τουριστικών επιχειρήσεων προς τις τράπεζες. Η τραπεζική χρηματοδότηση προς τον τουρισμό ήταν αυξημένη κατά 8,3% σε ετήσια βάση τον Ιούλιο του 2009, μετά από αύξησή της κατά 26,7% τον Ιούλιο του 2008. Τα υπόλοιπα των δανείων προς τον τουρισμό ήταν αυξημένα στα € 7,4 δισ. των Ιούλιο του 2008 από € 4,8 δισ. στο τέλος του 2004.

Εκτιμάται ότι το συγκεκριμένο μέτρο ισοδυναμεί με επιχορήγηση των τουριστικών επιχειρήσεων κατά € 44,4 εκατ. το 2009. (3) Η Εργατική Εστία αύξησε κατά 44,3% τον αριθμό των προγραμμάτων για τον κοινωνικό τουρισμό σε σχέση με το 2008. Έτσι, το 2009 στα προγράμματα αυτά θα συμμετάσχουν 750.000 άτομα με κρατική δαπάνη ύψους € 78 εκατ., έναντι 520.000 δικαιούχων το 2008 με κρατική δαπάνη € 54 εκατ.

Επιπλέον προωθήθηκαν μέτρα όπως: (4) Η υλοποίηση του ΕΣΠΑ 2007-1013 που προβλέπει επιπλέον χρηματοδοτήσεις και επιχορηγήσεις δράσεων στον τουριστικό κλάδο. Ειδικότερα, στις 24.08.2009 προκηρύχθηκε επιδότηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων (με κύκλο εργασιών από € 25 χιλ. έως € 10 εκατ. και απασχόληση μικρότερη των 50 εργαζομένων) στον κλάδο του τουρισμού. Η ενίσχυση αφορά επενδύσεις σε κτηριακές εγκαταστάσεις, για δαπάνες διαμορφώσεως περιβάλλοντος χώρου, ανακαίνιση, εκσυγχρονισμό κτιρίων και εγκαταστάσεων, αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού, κ.ά. Το ποσοστό επιχορηγήσεως είναι 55% στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και 65% στην υπόλοιπη Ελλάδα. Επιπλέον, άλλες δράσεις αφορούν την ενίσχυση τουριστικών επιχειρήσεων για τη δημιουργία διαδικτυακών τόπων προβολής και συστημάτων ηλεκτρονικών κρατήσεων (digi-lodge) με το ποσοστό της επιχορηγήσεως να ανέρχεται στο 60%. Το πρόγραμμα ψηφιακής ενισχύσεως έχει ιδιαίτερη σημασία για την ενίσχυση της αυτονομίας και της διαπραγματευτικής ικανότητας των τουριστικών καταλυμάτων. (5) Η διευθέτηση από τις δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες των επιστροφών του ΦΠΑ στις τουριστικές επιχειρήσεις. (6) Η μείωση στο 0,5% από 2% του τέλους διαμονής παρεπιδημούντων, το οποίο εισέπρατταν οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις υπέρ των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η σημαντική απώλεια εσόδων για τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης θα καλυφθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό. (7) Μέσω του Οργανισμού Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) εφαρμόστηκε το πρόγραμμα επιχορηγήσεως για δύο μήνες (Απρίλιο και Μάιο 2009) των εποχιακών ξενοδοχειακών επιχειρήσεων για την επαναπρόσληψη και διατήρηση του αριθμού εποχικού προσωπικού που απασχολούσαν κατά το 2008. Το ύψος της επιχορηγήσεως αντιστοιχεί στο εποχικό επίδομα ανεργίας (€ 550 μηνιαίως για έναν εργαζόμενο με δύο παιδιά) που εισπράττουν οι εποχικά απασχολούμενοι εργαζόμενοι την περίοδο που ευρίσκονται εκτός εργασίας. Σημειώνεται ότι, στην Ελλάδα τα 5.368 από τα 9.480 ξενοδοχεία είναι εποχικά. Κλείνουν για αρκετούς μήνες το έτος και κατά τους μήνες αυτούς οι εργαζόμενοι απολύονται και για πέντε μήνες επιδοτούνται

από τον ΟΑΕΔ με το ανωτέρω ποσό, εφόσον έχουν εργασθεί τουλάχιστον εκατό ημέρες κατά το τελευταίο δωδεκάμηνο.(8) Προωθήθηκε η νέα λειτουργική τακτοποίηση των τουριστικών καταλυμάτων με τον ν. 3766/2009, για την χορήγηση ΕΣΛ σε μεγάλο μέρος αυτών των καταλυμάτων που έως σήμερα δεν το διαθέτει και συνεπώς λειτουργεί παράνομα. Ο νόμος εξαιρεί τις τουριστικές επιχειρήσεις που θα λειτουργήσουν χωρίς το προβλεπόμενο ΕΣΛ από τις ισχύουσες κυρώσεις μέχρι το τέλος του 2009, υπό την προϋπόθεση ότι θα έχουν υποβάλει εντός εξαμήνου από 1.7.2009 αίτηση χορηγήσεως του ΕΣΛ συνοδευόμενη με τα αναγκαία δικαιολογητικά. Θα πρέπει επίσης να υποβληθεί παράβολο ύψους € 200 για τα κύρια τουριστικά καταλύματα και € 50 για τα μη κύρια τουριστικά καταλύματα. Τέλος, θα πρέπει να καταβληθεί εφάπαξ τέλος λειτουργικής τακτοποιήσεως το οποίο εισπράττεται από τον ΕΟΤ. Έχει ορισθεί αυστηρό περιθώριο ενός μηνός από την κατάθεση της υποβολής της αιτήσεως για τη χορήγηση του ΕΣΛ από τις κατά τόπου αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες τουρισμού. Επίσης, στα τουριστικά καταλύματα που έχουν λάβει ΕΣΛ δύναται να χορηγηθεί άδεια λειτουργίας οκταετούς διάρκειας κολυμβητικών δεξαμενών εφόσον πληρούν τις προδιαγραφές υγιεινής και ασφάλειας.

Οι ανωτέρω εξυπηρετήσεις και παροχές δόθηκαν υπό την πίεση των εκτιμώμενων εξαιρετικά δυσμενών επιπτώσεων που θα προέκυπταν για τον ελληνικό τουρισμό λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσεως. Ωστόσο, η μείωση των αφίξεων ξένων τουριστών στο εννεάμηνο Ιανουαρίου – Σεπτεμβρίου 2009 ήταν 7,4%, ενώ η συνολική μείωσή τους το 2009 αναμένεται τώρα να διαμορφωθεί στο 7,0%. Επίσης, η μείωση των εισπράξεων από τον εξωτερικό τουρισμό διαμορφώθηκε στο 13,2% στο οκτάμηνο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2009 και αναμένεται να ανέλθει το 2009 γύρω στο 12,5% (€ 1,3δισ.). Σε επίπεδο επιχειρήσεων, η μείωση αυτή των εισπράξεων αντισταθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από το σημαντικά μειωμένο (σε σχέση με το 2008) κόστος της ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων και πρώτων υλών. Επίσης, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις ο εσωτερικός τουρισμός ήταν αυξημένος στο οκτάμηνο του 2009 σε σχέση με το αντίστοιχο οκτάμηνο του 2008.

Σημειώνεται δε ότι η κρίση δεν εμπόδισε τον συνεδριακό τουρισμό να σημειώσει πρόοδο το 2008 όπου σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της International Congress and Convention Association, η Αθήνα πλέον κατέχει την 15η θέση στην παγκόσμια κατάταξη, από την 25η θέση το 2007.

6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η Ελλάδα διαθέτει αξιοσημείωτα συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τουρισμό με σημαντικές φυσικές, πολιτιστικές και ιστορικές πλουτοπαραγωγικές πηγές των οποίων η αξία αυξάνει με την πάροδο του χρόνου και συμβάλλει στη διατήρηση του δυνητικού ρυθμού αναπτύξεως του ελληνικού τουρισμού σε υψηλό επίπεδο. Για τον λόγο αυτό, η αφύπνιση της τουριστικής επιχειρηματικότητας στην Ελλάδα, μετά την χρηματοοικονομική και οικονομική κρίση του 2008-2009, μπορεί να αποτελέσει τον καταλύτη για δυναμικότερη ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας στα επόμενα έτη, σε συνδυασμό με την ανάκαμψη των ευρωπαϊκών οικονομιών και της παγκόσμιας οικονομίας. Αυτό μπορεί να συμβεί παρά τα εμπόδια που επιβάλλονται στην εγχώρια ανάπτυξη από την επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας με βάση το κόστος εργασίας και από την ανάγκη για άμεση και ουσιαστική πρόοδο στον τομέα της δημοσιονομικής προσαρμογής. Ο τουρισμός, μπορεί να αποτελέσει τον κύριο μοχλό αναπτύξεως της Ελληνικής οικονομίας υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Αντιστροφή της πολιτικής που οδηγεί σε συνεχή επιδείνωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της χώρας μας. Η εγχώρια εισοδηματική πολιτική θα πρέπει να

προσαρμοσθεί στην πραγματικότητα του ισχυρού Ευρώ.

2. Τα διάφορα δημοσιονομικά μέτρα ενίσχυσεως του τουρισμού θα πρέπει να επιδιώκουν κυρίως την παροχή κινήτρων για οργάνωση και συγκέντρωση της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών έναντι της οργανωμένης ζήτησεως και γενικότερα για ενίσχυση της αυτόνομης επιχειρηματικότητας στον τουρισμό. Θα πρέπει επομένως να αναπροσαρμοσθεί η σημερινή πρακτική της παροχής υψηλών κρατικών επιχορηγήσεων για συνεχή αύξηση των ξενοδοχειακών και άλλων τουριστικών μονάδων αμφίβολης οικονομικής αποδοτικότητας. Οι μη ανταγωνιστικές και μη αποδοτικές ξενοδοχειακές μονάδες που λειτουργούν επί το πλείστον χάρη στις κρατικές ενισχύσεις, θα πρέπει να εξέρχονται από τον κλάδο καθώς αποτελούν σοβαρό εμπόδιο στην αποδοτική λειτουργία των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων. Αυτή η πρακτική θα πρέπει να περιορισθεί και, τελικά, να τερματισθεί.

3. Στη σημερινή εποχή της ταχείας αναπτύξεως του διαδικτύου, τόσο στις χώρες προελεύσεως των τουριστών όσο και στη χώρα μας, παρέχεται η δυνατότητα στους εντόπιους επιχειρηματίες του τουρισμού να ενισχύσουν αποφασιστικά τη διαπραγματευτική τους ικανότητα με προσέλκυση της τουριστικής τους πελατείας απευθείας (και όχι μέσω τουριστικών πρακτόρων), με κατάλληλες προσφορές και τιμολογιακή πολιτική. Αυτό που απαιτείται είναι η ενίσχυση της επιχειρηματικότητάς τους και η προσφορά αξιόπιστων τουριστικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικό κόστος. Η αγορά στην οποία απευθύνονται οι ελληνικές επιχειρήσεις για προσέλκυση πελατών είναι απεριόριστη σε σχέση με το μέγεθός τους. Άλλωστε, μεγάλες δυνατότητες υπάρχουν για προσέλκυση πελατών και από την να τους δοθούν οι κατάλληλες εγχώρια αγορά. Οι Έλληνες επιζητούν τις διακοπές στην Ελλάδα, αρκεί ευκαιρίες σε ανταγωνιστικό να τους δοθούν οι κατάλληλες ευκαιρίες σε ανταγωνιστικό κόστος. Η περίοδος λειτουργίας των ξενοδοχειακών μας μονάδων μπορεί να επεκταθεί ουσιαστικά με την προσέλκυση εγχώριων τουριστών. Ο κοινωνικός τουρισμός αποτελεί άσκηση κοινωνικής πολιτικής και όχι μέσο ενίσχυσεως των ξενοδοχειακών μας επιχειρήσεων. Οι τελευταίες θα πρέπει να προσελκύσουν από μόνες τους, τους Έλληνες τουρίστες με προσφορά κατάλληλων τουριστικών πακέτων για κάθε εποχή. Τα πακέτα αυτά θα πρέπει να μεταδίδουν πειστικά το μήνυμα στους Έλληνες και τους ξένους τουρίστες ότι μπορούν τώρα να πραγματοποιήσουν το όνειρό τους με αποδεκτό (όχι ανταγωνιστικό) κόστος, με υψηλό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών και χωρίς ταλαιπωρία.

4. Τέλος, σημειώνεται η ανάγκη για ενίσχυση της προωθήσεως του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας στο εξωτερικό, τόσο από τις επιχειρηματικές μονάδες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο όσο και από το κράτος, το οποίο αύξησε εκτάκτως τη διαφημιστική δαπάνη για το έτος 2009 κατά 50%. Ταυτόχρονα όμως σημειώνεται ότι, οι προσπάθειες να πεισθεί ο ξένος τουρίστας για τα τουριστικά πλεονεκτήματα της χώρας μας αποδυναμώνονται όταν τα ξένα μέσα μαζικής ενημερώσεως επικεντρώνονται για μεγάλα διαστήματα κάθε χρόνο στην προβολή ταραχών και καταστροφών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια φοιτητικών, εργατικών ή άλλων κινητοποιήσεων στην Ελλάδα, και των συχνών εκτεταμένων πυρκαγιών.

7. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΑΠΟ ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ

Όπως έχει αναφερθεί επιγραμματικά και παραπάνω, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία γενικότερα, και στο ελληνικό ΑΕΠ ειδικότερα, δεν εξαντλείται στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα (ασχέτως αν αυτή είναι η ισχυρότερη συνιστώσα και γι' αυτό δόθηκε η πρέπουσα έμφαση). Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα, γύρω από τον οποίο δρουν και αναπτύσσονται άλλοι κλάδοι της οικονομίας, διόλου ευκαταφρόνητοι ως προς την συναλλαγματοφόρο τους δράση.

Στο σημείο αυτό, και προς βαθύτερη κατανόηση του παραπάνω ισχυρισμού, θεωρείται απαραίτητο να αναφερθούμε στην έννοια των clusters. Τα clusters είναι συνομαδώσεις / γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων και θεσμών ενός τομέα οικονομικής δραστηριότητας. Αυτού του είδους οι συνομαδώσεις αναπτύχθηκαν στην πράξη γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιά., μια και υπήρξε το κέντρο της ναυτιλίας για την Ελλάδα σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Η μεταπολεμική ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας και η επιλογή των Ελλήνων εφοπλιστών να αξιοποιήσουν το ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεών τους και να μεταφέρουν τις έδρες των επιχειρήσεών τους στον Πειραιά, αποτέλεσε τη βάση για τη μετατροπή του Πειραιά σε διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων και δημιούργησε τις προοπτικές για τη συγκρότηση του ναυτιλιακού cluster. Η μεταφορά των επιχειρήσεων στον Πειραιά και η δημιουργία πολλών νέων κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970, οδήγησε πολλές επιχειρήσεις που διατηρούσαν σχέσεις με αυτές τις επιχειρήσεις (τράπεζες, νηογνώμονες, μεσίτες, ασφαλιστικές κλπ) να δημιουργήσουν υποκαταστήματα στον Πειραιά. Παράλληλα, οδήγησε στη δημιουργία πολλών νέων επιχειρήσεων που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα των παράπλευρων και συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, μεταξύ αυτών δε και επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες σε παγκόσμιο επίπεδο. Όλα αυτά παρατίθενται για να συμβάλλουν στην κατανόηση της επίδρασης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ελληνική οικονομία και των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που δημιουργούνται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Το ελληνικό ναυτιλιακό cluster μπορεί να θεωρηθεί ότι συγκροτείται από τις ακόλουθες ομάδες επιχειρήσεων και θεσμών: ναυτιλιακές επιχειρήσεις, προμηθευτές, μεσίτες, χρηματοδότηση, ναυπηγεία-επισκευαστικές μονάδες, εκπαιδευτικοί θεσμοί και κρατικές αρχές. Έτσι, ο συνολικός αριθμός θέσεων απασχόλησης που δημιούργησε η ποντοπόρος ναυτιλία το 2000 έχει υπολογιστεί σε 194.000 άτομα, δηλαδή το 5% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας. Από αυτά, 11.000 είναι οι εργαζόμενοι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη στεριά, 60.000 ναυτικοί στα πλοία και 123.000 στις παράπλευρες και συμπληρωματικές προς τη ναυτιλία επιχειρήσεις, όπως πχ πρακτορεύσεις, ρυμουλκήσεις, προμήθειες, κλπ. αλλά και γενικότερα στους εγχώριους παραγωγικούς κλάδους που εμπλέκονται στη ναυτιλία.

15. *Ακαδημία Αθηνών, Γραφείο Οικονομικών Μελετών (Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοδοκάς), Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, Αθήνα 2009.*

16. *Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος, Μία περαιτέρω εκτίμηση της συμβολής της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά, Πειραιάς 1977.*

Πέρα από τις παραπάνω θέσεις απασχόλησης για τους Έλληνες, εκτιμάται ότι στα ποντοπόρα πλοία απασχολήθηκαν περίπου 50.000 αλλοδαποί το 2000 που σημαίνει ότι, αν συμπεριλάβουμε και αυτούς, η απασχόληση στη ναυτιλία αποτελεί το 6,2% της συνολικής απασχόλησης στην ελληνική οικονομία.¹⁵

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, ορισμένοι τομείς όπως : η βιομηχανία κατασκευών και επισκευών πλοίων, πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτικές και αγοραπωλησιών πλοίων, συγκέντρωσης, ταξινόμησης και παροχής πληροφοριών που αφορούν στο πλοίο ή στη διαχείρισή του, οφείλουν την ύπαρξή τους στην ύπαρξη και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων παραγωγής υπηρεσιών όπως, ο τραπεζικός, ο ασφαλιστικός, ο δικηγορικός, εφοδιασμοί ταξιδιών, ή τομέων όπως της σιδηρομηχανίας, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι μεταποίησης στην περιοχή της πρωτεύουσας, θα ήταν σημαντικά κατώτερη από την σημερινή, εάν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.¹⁶

Με άλλα λόγια, τα οικονομικά και άλλα ωφέληματα που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιορισθούν ποσοτικά, υπό τη μορφή μέτρησης συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Είναι πολλές οι περιπτώσεις ως προς τις οποίες δεν μπορεί να υπάρξει χωριστή στατιστική παρακολούθηση ή για να υπάρξει απαιτούνται ειδικές ρυθμίσεις, που υπό ορισμένες συνθήκες θα έπρεπε να πάρουν τη μορφή συγκεκριμένης έρευνας.

Αυτό συμβαίνει, λόγου χάριν, ως προς τις τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες, τη βιομηχανία τουρισμού, τα ταξιδιωτικά γραφεία στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων από και προς το εξωτερικό, τις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, τις βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκαίων προς συντήρηση πλοίων ή χρησιμοποίηση επί των πλοίων, ενώ δε, και η επισκευαστική βιομηχανία δημιουργεί και αυτή πολλαπλή ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών επ' ωφελεία μεγάλου φάσματος οικονομικών δραστηριοτήτων.

Βέβαια, η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν θα γίνει ποτέ δυνατόν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς πιστοδότηση. Εν τούτοις, οι κυριότερες ελληνικές τράπεζες συναγωνίζονται στην ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών εργασιών τους. Επίσης, πολλές από τις κυριότερες τράπεζες του εξωτερικού που ειδικεύονται ή ενδιαφέρονται για τον κλάδο των ναυτιλιακών εργασιών,

εγκατέστησαν υποκαταστήματα στην Ελλάδα.

Συχνά γίνεται λόγος για την σκοπιμότητα της ανάπτυξης του κλάδου στην βιομηχανία ναυπήγησης πλοίων στην Ελλάδα, στην έκταση που ύπαρξη μεγάλης ναυτιλίας δικαιολογεί. Η σκοπιμότητα μιας περαιτέρω σχετικής ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας υποστηρίζεται, μόνο υπό την περιοριστική προϋπόθεση, ότι αυτό δεν θα γίνει με θυσία των πόρων της οικονομίας. Όμως, είναι αναμφίβολο αν μακροχρόνια υπάρχει χώρα που να έχει ναυπηγική βιομηχανία αυτάρκη και αυτοδυνάμως αναπτυσσόμενη. Αυτή είναι διεθνώς μία ευρύτατα παραδεκτή εικόνα, σε πολλές δε χώρες, η ναυπηγική βιομηχανία δημιουργεί περισσότερα προβλήματα από όσα ίσως ωφελήματα. Υπό αυτές τις συνθήκες, δεν θα ήταν υγιές οικονομικά να επιδιωχθεί στην Ελλάδα η δημιουργία ναυπηγικής βιομηχανίας μεγάλης κλίμακας. Η παρατήρηση αυτή αφορά ιδίως κατασκευές προηγμένης τεχνολογίας και μεγάλης έντασης κεφαλαίου, αφού στην περίπτωση αυτών, σχεδόν τα πάντα θα έπρεπε να εισάγονται από το εξωτερικό.

Αντιθέτως, υπάρχουν πολύ μεγάλες δυνατότητες περαιτέρω διεύρυνσης του εθνικού εισοδήματος από επισκευές πλοίων. Η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων δεν υφίσταται την επίδραση των περιοριστικών παραγόντων και πιέσεων που επισημάνθηκαν ως προς την ναυπηγική βιομηχανία. Εξάλλου, πρόκειται περί βιομηχανίας μεγάλης έντασης εργασίας μολονότι απαιτεί εξειδικευμένο υψηλής στάθμης προσωπικό. Η ανάπτυξη, όμως, της επισκευαστικής βιομηχανίας στον επιθυμητό βαθμό, ακόμη δε και η μεγιστοποίηση της απόδοσης των υπαρχουσών εγκαταστάσεων προσκρούει στην έλλειψη επαρκών δεξαμενών, κατάλληλων για μεγάλα πλοία.

Το συμπέρασμα όσων αναφέρθηκαν στην ενότητα αυτή είναι ότι οι εξελίξεις της μετά το 1960 περιόδου δικαίωσαν την άποψη ότι η εμπορική ναυτιλία έχει όλον τον δυναμισμό που χρειάζεται για να προσφέρει στη χώρα μεγάλης κλίμακας ωφελήματα και να αποτελέσει το μοχλό για την επιτάχυνση της γενικής οικονομικής ανάπτυξης, χωρίς θυσίες της οικονομίας. Σημειωτέον, μία πρόχειρη έστω επισκόπηση των μεγάλης κλίμακας επενδύσεων που έγιναν στη χώρα στην διάρκεια της τελευταίας εικοσαετίας – ιδιαίτερα στην πετροχημική, τη ναυπηγική, επισκευαστική και μηχανουργική βιομηχανία, τον τουρισμό και τις αεροπορικές συγκοινωνίες – δείχνει ότι στηρίχθηκαν κυρίως στο αποταμιευμένο ναυτιλιακό κεφάλαιο. Οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες πέραν του αρχικού κεφαλαίου προσέφεραν – εξίσου σοβαρό και αυτό – και τις συνδέσεις και το κύρος τους στον διεθνή χώρο. Εξασφάλισαν, κατ' αυτό τον τρόπο, όχι μόνο την εξωτερική χρηματοδότηση των επενδύσεων αυτών, αλλά και το know – how, την τεχνολογία δηλαδή.

8. ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

8.1 Υπάρχουν περιθώρια ενίσχυσης της συμβολής της Εμπορικής Ναυτιλίας στο ελληνικό οικονομικό γίνεσθαι και κατ' επέκταση στο ΑΕΠ;

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία αναντίρρητα είναι τεράστια. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει η δυνατότητα να ενισχυθεί έτι περαιτέρω αυτή η συνδρομή αν αυξηθούν σημαντικά οι υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας στην ναυτιλία, ή αλλιώς μέσα από ένα σύνολο μέτρων. Ένα σύνολο εφικτών τρόπων με τους οποίους μπορούν να αυξηθούν τα εθνικά έσοδα από τη ναυτιλία, και οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής:

I. Εάν η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχουμε στον τομέα αυτό ως εκ της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Δυστυχώς, η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμιστεί ουσιαστικά στη χώρα μας κυρίως λόγω των μη εποικοδομητικών εργασιών που ισχύουν στον τομέα.

II. Εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ότι έως σήμερα. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία δεν θα πρέπει να διαβρωθεί στο μέλλον.

III. Εάν η λειτουργία της ελληνικής δημόσιας διοίκησης βελτιωθεί σημαντικά, αφού βασικός παράγοντας που πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν προτιμούν την Ελλάδα είναι η εκτεταμένη γραφειοκρατία.

IV. Οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές, αλλά θα μπορούσαν να είναι περισσότερες εάν η οικονομία μας γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκατάστασης εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων. Η μακροοικονομική σταθερότητα και η διεθνής ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας είναι επίσης σημαντική για την προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών.

V. Εάν η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας (εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στη ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμιστεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ λιγότεροι από τις θέσεις εργασίας που ζητείται να καλυφθούν.

Το μόνο σίγουρο, πέραν των παραπάνω, είναι ότι η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αυξάνεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, κάτι το οποίο συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία. Οι εισροές εισοδηματικών πόρων στην εγχώρια οικονομία μπορεί να αυξηθούν εάν το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία αυξηθεί σημαντικά, από το 27% περίπου που είναι σήμερα.

Επιπροσθέτως, οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στον ελληνικό χώρο, αποτελούν διαύλους εισαγωγής στη χώρα προηγμένης τεχνογνωσίας, διοικητικής εμπειρίας, σχέσεων με τη διεθνή χρηματαγορά και επενδυτικού ενδιαφέροντος προς άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Είναι φανερό ότι η διεύρυνση του υπάρχοντος πλέγματος ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα θα έχει πολλαπλάσια οφέλη για την ελληνική οικονομία από εκείνα που επιτυγχάνονται σήμερα. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει τη δημιουργία υψηλού βαθμού βεβαιότητας, ανάμεσα σε όλους

τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς παράγοντες, για το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Παράλληλα, απαιτείται η βελτίωση της υποδομής για την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στη χώρα, όπως τηλεπικοινωνίες, το τραπεζικό σύστημα, οι συγκοινωνίες κλπ.

Τελικά, η ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει κύριο μοχλό για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά η αξιοποίησή του εξαρτάται από πρωτοβουλίες σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

8.2 Προοπτικές της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη, θα εξαρτηθεί αφ' ενός από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρείες σε όλο τον κόσμο.

Παρόλα αυτά, θετικές παραμένουν οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας, παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, όπως εκτιμά σε έκθεσή της η Διεύθυνση Σχεδιασμού και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία και συνιστά μαζί με τον τουρισμό τους δύο βασικότερους εξαγωγικούς κλάδους της. Οι προοπτικές αυτού του έντονα διεθνοποιημένου κλάδου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις, με συνέπεια η σημαντική επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών διεθνώς από τα μέσα του 2007 – σε συνδυασμό με την προσδοκώμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου λόγω υψηλών παραγγελιών πλοίων – να αυξήσει το βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου.

Η σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη πρόκληση των τελευταίων ετών για τη ναυτιλιακή αγορά είναι η μεγαλύτερη ταυτόχρονη μεταπολεμική εισροή καινούργιου αποθέματος πλοίων, η οποία αντιστοιχεί στο 28% της έως τότε μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, κατά τη διετία 2009-2010, παράλληλα με την αυξανόμενη αβεβαιότητα ως προς το χρονικό σημείο ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας (εν μέσω χρηματοπιστωτικής αστάθειας, επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης και πληθωριστικών πιέσεων). Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου ξηρού φορτίου παραμένουν θετικές... Οι βασικές συνιστώσες της ζήτησης στην αγορά ξηρού φορτίου εμφανίζονται ανθεκτικές και σε σημαντικό βαθμό αποσυνδεδεμένες από την έντονη επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Η ζήτηση για βασικά εμπορεύματα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με υγιή ρυθμό καθώς η βιομηχανική παραγωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες των αναδυόμενων αστικών κοινωνικών στρωμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνονται συνεχώς. Ενώ, από την άλλη, οι μεσοπρόθεσμες προβλέψεις του υγρού φορτίου είναι περισσότερο ευάλωτες στην αναμενόμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας. Οι προκλήσεις είναι εντονότερες και στο σκέλος της προσφοράς καθώς την περίοδο 2009-2010 αναμένεται σημαντική εισροή νέων δεξαμενόπλοιων, η οποία θα αντισταθμιστεί μόνο μερικώς από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος (μέσω συνέχισης της μετατροπής τους σε πλοία ξηρού φορτίου). Ως εκ τούτου αναμένεται μια διόρθωση των τιμών των ναύλων υγρού φορτίου, από το 2011 κι έπειτα, προκειμένου να αποκατασταθεί η

ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Ακόμη και μετά από μια τέτοια διόρθωση όμως, οι τιμές θα παραμείνουν περίπου 160% υψηλότερα από το μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, διαβλέποντας την ευνοϊκή διεθνή συγκυρία, ενίσχυσαν την ηγετική θέση τους στην αγορά προβαίνοντας σε ένα εντυπωσιακό επενδυτικό πρόγραμμα (η συνολική αξία του οποίου υπερέβη τα 90 δις ευρώ και κορυφώθηκε την τελευταία διετία) το οποίο προωθεί τη σημαντική ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου δημιουργώντας ευνοϊκές προοπτικές για το μέλλον του κλάδου μακροπρόθεσμα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμφανίζονται εξαιρετικά ευπροσάρμοστοι στη συγκυρία διαφοροποιώντας σημαντικά, κατά την τελευταία διετία, τη διάρθρωση των παραγγελιών τους με σημαντική αύξηση του μεριδίου των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς), την αύξηση της μέσης χωρητικότητας των παραγγελθέντων πλοίων και τον σταδιακό περιορισμό των παραγγελιών δεξαμενόπλοιων που αποτελούν την πιο παραδοσιακή αγορά για τους Έλληνες πλοιοκτήτες (το μερίδιο των πετρελαιοφόρων περιορίστηκε στο 36% του ελληνόκτητου στόλου το 2007 από 39% το 1997). Η ανάπτυξη και η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια, και συγκεκριμένα η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου αναμένεται να έχει αυξηθεί κατά 28% έως τα τέλη του 2010 ενώ η μέση ηλικία του στόλου αναμένεται να μειωθεί κάτω από τα 11 έτη το 2011. Παράλληλα η ποιοτική του αναβάθμιση σε όρους μέσης ηλικίας πλοίων καθώς και η διάρθρωση του στόλου θα του επιτρέπουν να είναι πιο ανταγωνιστικός και να δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο στους υποκλάδους με την ισχυρότερη αναμενόμενη ζήτηση, συνεισφέροντας σημαντικά στην ελληνική οικονομία. Με βάση το προαναφερθέν βασικό σενάριο για τη διεθνή πορεία των ναύλων και τις ποσοτικές εκτιμήσεις μας για το μέγεθος του στόλου, με υιοθέτηση ενός συντηρητικού σεναρίου για την επίδραση της ποιοτικής αναβάθμισης στα έσοδα, αναμένουμε για την περίοδο 2011-2015, ανάκαμψη με μέσο ετήσιο ρυθμό 6% ετησίως. Οι εκτιμήσεις αυτές συνάδουν με μια σταθεροποίηση της συνολικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στο ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο επίπεδο του 0,2% κατά μ.ο. την επόμενη τριετία.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με έρευνα της ΕΤΕ, οι μεταφορές και κυρίως η ναυτιλία που ήδη από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας αποτέλεσε τον πλέον ταχέως αναπτυσσόμενο εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας, θα μπορούσε κάλλιστα να είναι η αιχμή του δόρατος της εθνικής οικονομίας της χώρας για το 2011 κι έπειτα.

Καθοριστικής σημασίας, επίσης, είναι και η ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο για μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τη ΝΑ Ευρώπη. Κάτι το οποίο θα μπορούσε να αυξήσει τον όγκο του διακινούμενου εμπορίου κατά 75% (από περίπου 170 εκατομμύρια τόνους σήμερα σε 290 εκατομμύρια τόνους έως το 2015), αναδεικνύοντας την Ελλάδα σε ηγετικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο και εξασφαλίζοντας οφέλη τόσο για τις ελληνικές μεταφορές όσο και ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρείες παροχής επικουρικών υπηρεσιών.

Συνοψίζοντας, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με τους άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin SA). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους στις 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 επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η σημασία της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας για την εθνική οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας, συμβολή η οποία στην διάρκεια του μισού αιώνα και κάτι παραπάνω που εξετάζουμε ακολουθεί – με μικρές διακυμάνσεις λόγω των δύο κρίσεων- ανοδική πορεία. Η αύξηση της συμβολής αυτής τα τελευταία έτη οφείλεται αφενός στη σημαντική άνοδο των ναύλων και αφετέρου στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής συστάδας της χώρας, η οποία καθιστά δυνατή τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Εστιαζόμενοι στα βασικότερα σημεία, θα αναφέρουμε επιγραμματικά ότι:

- ❖ Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας καθ' όλη τη διάρκεια του μισού αιώνα και άνω που εξετάζουμε, την τελευταία όμως δεκαετία (συγκεκριμένα από το 2009 κι έπειτα) η εισροές αυτού εκτοξεύθηκαν στα ύψη και υπερδιπλασιάστηκαν.
- ❖ Μελετώντας τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής των συντελεστών του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας (γεωργία-μεταποίηση-μεταφορές, όπου το μεγαλύτερο μέρος τους απαρτίζει η εμπορική ναυτιλία) στο βάθος των δεκαετιών, οι μεταφορές διεκδικούν επάξια το μεγαλύτερο ποσοστό δικαιολογώντας την αξιοσημείωτη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ακαθάριστο εγχώριο εισόδημα.
- ❖ Οι εισροές της εμπορικής ναυτιλίας διαδραμάτισαν σημαντικότατο ρόλο και στο εμπορικό ισοζύγιο καλύπτοντας το 25%-30% αυτού για τα περισσότερα έτη μέχρι την έλευση της πρώτης ναυτιλιακής κρίσης όπου το ποσοστό αυτό συρρικνώθηκε.
- ❖ Η τελευταία δεκαετία, σηματοδοτούμενη από νέα ευνοϊκή νομοθεσία υπέρ των εγκατεστημένων στην Ελλάδα ναυτιλιακών επιχειρήσεων, από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, και την γενικότερη έξαρση του παγκόσμιου εμπορίου υπήρξε ορόσημο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.
- ❖ Ειδικά κατά την τελευταία τετραετία, οι καθαρές εισπράξεις από την ποντοπόρο ναυτιλία αντιπροσωπεύουν – κατά μέσον όρο – πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.

Ενώ η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντική διαχρονικά, κρίνεται περιορισμένη σε σχέση με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου διεθνώς. Βασικό λόγο αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί κύρια χώρα προορισμού ή προέλευσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τον παγκόσμιο στόλο. Καθώς ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω ελληνικών λιμανιών είναι μικρός, σημειώνονται επιπλέον δυσχέρειες στην ανάπτυξη εκτεταμένου πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Έτσι, αν και η χώρα ελέγχει το 40% το ευρωπαϊκού στόλου, συνεισφέρει μόνο το 3% του τζίρου του ναυτιλιακού πλέγματος της Ε.Ε. Συνεπώς, για να εκμεταλλευθεί η ελληνική οικονομία την ηγετική θέση της ναυτιλίας πρέπει να κατευθύνει τις πολιτικές της στη δημιουργία συνεργιών με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης και της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, αεροπλάνων – πλοίων και σιδηροδρόμων – πλοίων).

Βεβαίως, η περαιτέρω ενίσχυση της ναυτιλιακής συστάδας, που αναφέρθηκε στην αρχή της ενότητας, θα συμβάλει στην προσέλκυση νέων εταιρειών.

Παραδοσιακά, η κύρια πολιτική προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών συνδεόταν με τη νηολόγηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία. Θα πρέπει, όμως, να εξεταστούν και πολιτικές που ενισχύουν τη ναυτιλιακή συστάδα μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως τραπεζικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλισης (πχ P&I Clubs) και διαμεσολάβησης (πχ ναυλομεσίτες και μεσίτες μεταχειρισμένων πλοίων – cargo & vessel brokerage services). Παράλληλα, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και διατήρηση της ναυτιλιακής συστάδας αποτελεί η προσέλκυση νέων εργαζομένων και γενικά η ενίσχυση ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Τέλος, η ανάπτυξη των λιμενικών και ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών της χώρας, η διεύρυνση της συνεργασίας με εταιρείες διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων και η προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (container shipping companies) μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση των εισπράξεων από συμπληρωματικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

- 1) Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος, Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας, Εθνική Τράπεζα, Αθήνα 1961.
- 2) Κιντής Ανδρέας, 2004: Η ελληνική οικονομία στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα, Ιονική Τράπεζα, Αθήνα 1995.
- 3) Χαραλαμπίδης Ηρακλής, Ναυτιλία και οικονομική ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986.
- 4) Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος, Μία περαιτέρω εκτίμηση της συμβολής της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά, Πειραιάς 1977.

Μελέτες

- 1) Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Εκθέσεις 11 για το πρόγραμμα 1988-1992, Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1990.
- 2) Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Θέματα Ε4 προγραμματισμού, Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1983-1987, Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1986.
- 3) Ακαδημία Αθηνών, Γραφείο Οικονομικών Μελετών (Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς), Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, Αθήνα 2009.
- 4) Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Εκθέσεις 62, Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 2010.

Άρθρα

- 1) Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, Επαινούν τη Ναυτιλία, αλλά... δεν την αξιοποιούν, Ιούνιος 2011.
- 2) Ομιλία του Διοικητή κ. Γ. Προβόπουλου με θέμα: « Η κατάσταση του διεθνούς χρηματοπιστωτικού και μακροοικονομικού περιβάλλοντος: Προκλήσεις για την Ελληνική Ναυτιλία», [www. Bankofgreece.gr](http://www.Bankofgreece.gr), 27/11/2008
- 3) Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισοροπιών και προτάσεις πολιτικής, ενότητα 2.5: Θαλάσσιες Μεταφορές –Ποντοπόρος Ναυτιλία, Επιμέλεια έκδοσης: Γεώργιος Οικονόμου, Ισαάκ Σαμπεθάι, Γεώργιος Συμιγιάννης, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, Ιούλιος 2010.
- 4) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 1998, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 1999.
- 5) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 1999, Ισοζύγιο υπηρεσιών εισοδημάτων και μεταβιβάσεων, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2000.
- 6) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2003, Ισοζύγιο υπηρεσιών εισοδημάτων και μεταβιβάσεων, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2004.
- 7) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2006, Ισοζύγιο υπηρεσιών, Εξελίξεις και προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας, Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 2007.
- 8) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2009, Ισοζύγιο υπηρεσιών, Τράπεζα της Ελλάδος, Απρίλιος 2010.
- 9) Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2010, Ισοζύγιο υπηρεσιών: Παράγοντες που επηρεάζουν τις προοπτικές του, Τράπεζα της Ελλάδος, Απρίλιος 2011.
- 10) Διεύθυνση Σχεδιασμού και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Θετικές παραμένουν οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας, 24/06/2008.
- 11) Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται!), Τριμηνιαία έκδοση/ Οκτώβριος 2009/ Τεύχος 110.

Ιστοσελίδες

- 1) www.eurocapital.gr
- 2) www.protothema.gr
- 3) www.nbg.gr/publications
- 4) www.kathimerini.gr
- 5) www.bankofgreece.gr
- 6) www.capital.gr
- 7) www.naftemporiki.gr
- 8) www.ellinasasfalistis.blogspot.com

Άλλες πηγές

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος