

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ
ΚΑΙΡΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ



ΚΙΤΣΙΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ
3412

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ε.Ν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ά Ε.Ν

**ΘΕΜΑ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΙΤΣΙΚΗ ΙΩΑΝΝΗ

Α.Γ.Μ:3412

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

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

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
Κεφάλαιο 1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΙΑ ΚΡΥΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ..	6
1.2 ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ.....	8
Κεφάλαιο 2. Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	9
2.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	13
2.2 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ.....	13
2.3 ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ.....	14
2.4 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	14
Κεφάλαιο 3. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	15
Κεφάλαιο 4. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	15
Κεφάλαιο 5. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ	17
5.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑ (1945-2000).....	19
5.2 ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ.....	21
Κεφάλαιο 6. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	22
6.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	23
6.2 Η ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	24
6.3 ΕΙΣΡΟΕΣ ΕΚΡΟΕΣ.....	24
6.4 Η ΑΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	27
6.5 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ.....	29
Κεφάλαιο 7. ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ.....	30
7.1 ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	32
7.2 ΑΜΜΕΣΗ-ΕΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	32
7.3 ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ.....	35
7.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ.....	36
7.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ.....	38
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	39
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	40

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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 θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. 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 βαθειά 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 το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο. Βέβαια, 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στα μέσα του 1939 βρίσκεται ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος να κατέχει το 2,6% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 600 πλοία συνολικού τονάζ 1,8 εκατομμύρια GRT. Ο αριθμός της έδινε στην Ελλάδα την ένατη θέση στον κόσμο πίσω από της στόλους του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, της Νορβηγίας και άλλων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών. Η μεγάλη αυτή εμπορική αρμάδα απαρτιζόταν σχεδόν αποκλειστικά από φορτηγά πλοία με μεταφορική ικανότητα που δεν ξεπερνούσε της 10.000 τόνους κατά πλοίο.

Το τέλος της του πολέμου το 1945 βρήκε την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Συγκρίνοντας την έτσι με τα προπολεμικά στοιχεία βρέθηκε με απώλειες της τάξεως του 75% σε αριθμό πλοίων και σε τονάζ. Είχαν απομείνει μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων με συνολική χωρητικότητα 500.000GRT.

Το 1946 η αμερικανική κυβέρνηση αποφάσισε να πουλήσει 4,500 κρατικά πλοία εκ των οποίων οι Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 σε πολύ ικανοποιητική τιμή και από εκείνη τη χρονική στιγμή ξεκίνησε η αναγέννηση της ελληνικής ναυτιλίας.

Το 1956 με την κρίση στο Σουέζ και την αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν ήδη καταλάβει την Τρίτη θέση στον κόσμο από πλευράς χωρητικότητας πίσω από την Μεγάλη Βρετανία και την Αμερική.

Τη δεκαετία του '60 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν με μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου της. Ο Πειραιάς εντωμεταξύ την περίοδο εκείνη αναπτυσσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και έτσι, της ήταν φυσικό η συναλλαγματική πρόσδοδος της ναυτιλίας δεν άργησε να φτάσει στην κορυφή του πίνακα των άδηλων πόρων της Εθνικής Οικονομίας, ξεπερνώντας το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Το 1974 η απότομη μείωση της εξαγωγές του αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή της ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν ή και ανέστειλαν της ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί και έτσι παρατηρήθηκε μια μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

Η δεκαετία του '80 σημαδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες

εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι τη δεσπίζουσα θέση του στόλου της έπαιξαν συλλογικά πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 1986. Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής και ιδιαίτερα γενναιοδωρος. Κινητήριες δυνάμεις του ήταν η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών και η θεαματική άνοδος των νεαρών οικονομιών της Άπω Ανατολής.

Ένα γεγονός τέλος, ιστορικής σημασίας, που σημάδεψε την δεκαετία του '90 είναι η εφαρμογή παγκοσμίως του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του IMO (ISM CODE). Σύμφωνα με τον Κώδικα αυτό, μέχρι την 1^η Ιουλίου 1998 όλα τα ποντοπόρα

πλοία και οι εταιρείες που τα διαχειρίζονται έπρεπε να έχουν θέσει υποχρεωτικά σε εφαρμογή σαφείς διαδικασίες σε στεριά και θάλασσα, ώστε να εξασφαλίζουν συμμόρφωση της ήδη υπάρχοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο ελληνικός εφοπλισμός αντιμετώπισε έγκαιρα και συστηματικά τη νέα αυτή πρόκληση, με αποτέλεσμα να εξασφαλιστεί με επιτυχία η πιστοποίηση στο νέο Κώδικα.

Στην αυγή της της χιλιετίας ο εμπορικός ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Είναι της στόλος που ξεπερνά σε αριθμό τα 3.400 πλοία και σε μεταφορική ικανότητα της 139 εκ. τόνους dwt. Η Ελληνική σημαία αναρριχήθηκε στην τέταρτη θέση, περνώντας τη σημαία της Μάλτας, στον παγκόσμιο πίνακα των εμπορικών στόλων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Lloyd's Register, που αφορούν τον Δεκέμβριο του 2001 που δημοσιοποιήθηκαν τώρα, η Ελλάδα αριθμούσε στο τέλος Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους 1.529 πλοία και χωρητικότητα 28.678.240 τόνων GRT. Κατά την περσινή αντίστοιχη περίοδο το ελληνικό νηολόγιο βρισκόταν στην Πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Πάντα με τα στοιχεία του Lloyd's Register ο ελληνόκτητος στόλος στην ίδια περίοδο ερχόταν πρώτος στον κόσμο με 3.151 πλοία και συνολική χωρητικότητα 88.674.671 τόνων GRT. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η σημαία του Παναμά, που διαθέτει 8.245 πλοία και η χωρητικότητά του ανέρχεται σε 122.352.071 τόνους, Η Λιβερία ακολουθεί στη δεύτερο θέση, με 1.566 πλοία και 51.784.010 τόνους. Στην Τρίτη θέση έρχεται η σημαία των νήσων Μπαχάμες, με 1.312 πλοία και συνολική χωρητικότητα 33.385.713 τόνων. Η Μάλτα περιορίστηκε στην Πέμπτη θέση, αφού υπερφαλαγγίστηκε από την Ελλάδα, με 1.421 πλοία και 27.052.579 τόνους GRT χωρητικότητα. Στην έκτη θέση ακολουθεί η σημαία της Κύπρου, που εξακολουθεί τα τελευταία χρόνια να συγκεντρώνει την προτίμηση κυρίως των Ελλήνων πλοιοκτητών, με 1.407 πλοία και 22.781.778 τόνους GRT. Η Σγκαπούρη στην έβδομη θέση, διαθέτει 1.729 πλοία και χωρητικότητα 21.022.604 τόνους GRT.

Οι Νορβηγοί, με το NIS, κατέχουν σταθερά την όγδοη θέση, με 762 πλοία και 19.004.803 τόνους GRT. Στην ένατη θέση βρίσκονται οι Κινέζοι που διαθέτουν 3.280 πλοία και χωρητικότητα 16.646.097 τόνους GRT. Τέλος, στη δέκατη θέση, με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων βρίσκεται η Ιαπωνία, με 14.564,840 τόνους GRT. Της να αναφερθεί ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος διαθέτει 1.296 πλοία, χωρητικότητας 28.604.276 τόνων, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια και 233 διαφόρων κατηγοριών πλοία με χωρητικότητα 73.964 τόνους GRT.

Ωστόσο η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι. Το 2001 οι εφοπλιστές και οι ναυτικοί της έφεραν 8,157.7 εκατομμύρια δολάρια, ποσό ιδιαίτερα μεγάλο, που ενισχύει αποφασιστικά την εθνική της οικονομία. Τόσο στην Ευρώπη όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει τα πρωτεία..

1.1ΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΜΙΑ ΚΡΥΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας κατά κανόνα παραγνωρίζεται:

α) Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποσιωπούνται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας δεν λαμβάνεται καν υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράται στο εθνικό προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο δραχμοποιείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

β) Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κ.λπ), του εργατικού δυναμικού, των ατυχημάτων κ.λπ.

γ) Αλλά και σε ό,τι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεκριμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις¹, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση - π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσων παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημάναμε, ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται πλήρως, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία. Παράλληλα, βέβαια, θα χρειαστεί να διευκρινίσουμε θεωρητικά ορισμένα ζητήματα σχετικά με την παραγωγική λειτουργία, την «εθνικότητα» και τα γενικότερα οικονομικά αλλά και διεθνοπολιτικά αποτελέσματα της ναυτιλίας.

1.2 ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ

Η Ελλάδα είναι από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου και η ελληνική ναυτιλία είναι από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της οικονομίας της. Η Ελλάδα κατέχει αναμφισβήτητα ηγετική θέση παγκοσμίως, όσον αφορά τη χωρητικότητα στα δεξαμενόπλοια, στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και στα επιβατηγά πλοία. Σύμφωνα με στοιχεία LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, το 2000 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 1462 πλοία ολικής χωρητικότητας 45 εκ. dwt και κατείχε την πέμπτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, μετά από τον Παναμά, την Λιβερία, τις Μπαχάμες και την Μάλτα. Ακόμη σύμφωνα με στοιχεία του Shipping Statistics and Market Review (SSMR/ISL) του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης, τα Ελληνικής πλοιοκτησίας-ανεξαρτήτως σημαίας πλοία ανέρχονταν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα σε 3.222 με χωρητικότητα περίπου 135εκ. dwt, το οποίο αντιπροσωπεύει το 17.5% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας.

Όσον αφορά στο ποσοστό συμμετοχής του υπό ελληνικής σημαίας στόλου στον κοινοτικό, αυτό ανέρχεται σε 43% της ολικής χωρητικότητας του τελευταίου και η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε.

Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's (2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt.) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300gt. Το 2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων.

Για το 2003 η ελληνική ναυτιλία αναδείχθηκε σε πρωταγωνιστική δύναμη. Είναι γεγονός πως η ελληνόκτητος ναυτιλία πραγματοποιεί στροφή προς την απόκτηση μεγαλύτερων και νεότερων πλοίων καθώς ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε ελαφρώς ενώ αυξήθηκε σημαντικά η ολική χωρητικότητα, παράλληλα ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε, ενώ τα υπό ελληνικής σημαίας πλοία παρουσίασαν μια μικρή μείωση.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφομένων ποντοπόρων είναι 9.4 έτη ενώ αντίστοιχα των διαγραφόμενων είναι 20.7 έτη.

ΜΕΣΟ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)		
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003 (έως Απρ.)	19	4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2 Η σχέση Ναυτιλίας-Οικονομίας

Μιλώντας για την ελληνική εμπορική Ναυτιλία ακόμα και οι μεγαλύτεροι πολέμιοι της δεν θα μπορούσαν ποτέ να αμφισβητήσουν πως είναι ίσως ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού της ισοζυγίου.

Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα, είναι της ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος. Στην πραγματικότητα είναι της συγκερασμός διαφορετικών αγορών καθεμία εκ των οποίων έχει τη δική της δομή, της δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζονται από επαγγελματική αμεροληψία, ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους, αλλά και από λάθους χειρισμούς που μπορούν να αποβούν ιδιαίτερα καταστροφικοί αν δεν διορθωθούν εγκαίρως.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι ακόμα και της κολοσσός στον χώρο της ο Αριστοτέλης Ωνάσης παρήγγειλε supertankers μεγαλύτερα των 100μ DWT για τα οποία δεν υπήρξε ζήτηση ποτέ και χρεώθηκαν στον ίδιο ως μια από της λάθος αποφάσεις στον χώρο της ναυτιλίας.

Η Ναυτιλία είναι από της σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της Ναυτιλίας μαζί με της πολιτικές αλλαγές οδηγεί της εξελίξεις.

Από το 1776 η ναυτιλία είχε θεωρηθεί από τον Adam Smith ως καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Εθεωρείτο μια φτηνή πηγή μεταφοράς, η οποία θα μπορούσε να ενοποιήσει της αγορές. Αποτελεσματικά, βοήθησε στην μετάβαση από

την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείτο από ξεχωριστές κοινότητες σε μία ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα, στην οποία η ναυτιλία επιτάσσει συνεχείς αλλαγές.

Υποστηρίζεται έντονα, ως της τον εθνικό χαρακτήρα της οικονομίας της χώρας της, ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Η άποψη αυτή όταν διατυπώνεται έτσι απόλυτα, παραβλέπει το σιωπηλό και αφανή, μέχρι κάποιου σημείου, αλλά εξίσου σπουδαίο, για την εθνική και κοινωνική οικονομία της χώρας ρόλο, που κατά της τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της η εμπορική ναυτιλία.

Είναι σε όλους γνωστό ότι η Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά συμφέροντα κατέχουν μία από της πρώτες θέσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με της μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, της γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αυξήσεως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση.

Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική Ναυτιλία, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και της αιτίες, που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, της είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός κτλ.

Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά της παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, της οποίες συμμετέχει η Ελληνική και γενικότερα η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία χώρα είναι οι μεταφορές της τη χώρα ή από τη χώρα αυτή δια θαλάσσης, με άλλα λόγια οι δια θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας της. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων της διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της περιορίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών. Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μιας χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ.

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές για την Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου της.

Ο όγκος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδος δεν επαρκούν για να συντηρήσουν το μέγεθος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Της, οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ζωτικό παράγοντα της οικονομίας και για αυτό το λόγο η πολιτεία επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα των μεταφορών αυτών αποκλειστικά υπέρ της Ελληνικής σημαίας, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας της παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής

εμπορικής ναυτιλίας της διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, μπορεί να πραγματοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι επιφυλάξεις υπέρ της εθνικής σημαίας, για της εσωτερικές μεταφορές βρίσκουμε και στη νομοθεσία πολλών άλλων χωρών, μη εξαιρουμένων και των χωρών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική διαμόρφωση της Ελλάδος με το μεγάλο αριθμό νήσων δεν επιτρέπει την άρση της επιφυλάξεως υπέρ της Ελληνικής σημαίας, για της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαροτάτων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων σημαίων. Έτσι, διαγράφεται σε γενικές γραμμές ο ρόλος της Εμπορικής ναυτιλίας. Είναι της απαραίτητο να τονίσουμε τη συμβολή των εισπράξεων κάθε εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της.

Η συμβολή της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών της Ελλάδος υπήρξε σημαντική και αξιόλογη. Πρέπει της να παρατηρήσουμε ότι, οι συναλλαγματικές εισροές, από της εισπράξεις της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, στην Ελλάδα δεν ανταποκρίνονται στο πραγματικό ύψος των εισπράξεων, σε σχέση με το μέγεθος της. Αυτό οφείλεται της γραφειοκρατικές διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής συναλλάγματος, που δεν διευκολύνουν την προσωρινή, έστω, διέλευση του συνόλου των εισπράξεων της εμπορικής ναυτιλίας από την Ελλάδα. Πρόδηλη η σημασία της παρατηρήσεως της για τη βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών, που έχει ανάγκη η χώρα της.

Η ιστορία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι μακρά, καθόσον στην επιστήμη και στην τέχνη της ναυσιπλοΐας οι Έλληνες υπήρξαν πρωτοπόροι και δάσκαλοι των άλλων λαών. Αλλά και η ιστορία των νεώτερων Ελληνικών χρόνων δεν υστερεί σε ναυτικές εποποιίες.

Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν και δεν έπαυσε να είναι στενά συνδεδεμένος με τη θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η εμπορική Ναυτιλία είναι η αυτοφυής – για την Ελλάδα – «βιομηχανία» των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι αυτοφυής, γιατί αναπτύχθηκε μακριά από κάθε κρατική υποστήριξη και χρηματοδότηση, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά.

Για την Ελλάδα τα πολλαπλά οφέλη που έχει οικονομία της χώρας της από τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών ποντοπόρων εταιρειών αριθμούνται ότι τα συνολικά, φορολογικά έσοδα, δηλαδή το άθροισμα της έμμεσης φορολογίας και άμεσης φορολογίας των πλοίων, ανήλθαν στο ποσό των 87 δισεκατομμυρίων Δραχμών κατά το 2000.

Η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία έχει σημαντική και πολλαπλή συμβολή στην ελληνική οικονομία και η συμβολή της ειδικότερα έγκειται στη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό. Τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, της αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία και το

λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί δηλαδή τα κέρδη, της τόκους και της αποσβέσεις. Αντίστοιχα τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εσωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση και της αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και της επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, της εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους της παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας. Της στον τομέα της απασχόλησης, ο συνολικός αριθμός για τη ναυτιλία κατά το 2000 ανήλθε σε περίπου 194.000 άτομα που απασχολήθηκαν τόσο στα πλοία όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Από αυτά τα άτομα, 60.000 ήταν οι Έλληνες ναυτικοί που απασχολήθηκαν στα ποντοπόρα πλοία 11.000 ο απασχοληθέντες στα ναυτιλιακά γραφείο του εσωτερικού που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και 123.000 ήταν οι Έλληνες απασχοληθέντες της εγχώριους λοιπούς παραγωγικούς κλάδους (γεωργία, μεταποίηση, υπηρεσίες) Πέρα από της παραπάνω θέσεις απασχόλησης για της Έλληνες, στα ποντοπόρα πλοία εκτιμάται ότι απασχολήθηκαν και 50.000 αλλοδαποί κατά το 2000.Ετσι, το μεν σύνολο των θέσεων απασχόλησης (συμπεριλαμβανομένων και των αλλοδαπών) αντιστοιχούσε στο 6,2% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά το 2000, οι δε Έλληνες απασχολούμενοι στο 5% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας.

Τώρα, όσον αφορά την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, περιλαμβάνει τα πάση φύσεως εισοδήματα εξαρτημένης εργασίας και της αμοιβές των λοιπών συντελεστών της παραγωγής ή το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα. Η συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, που δημιουργήθηκε από τη δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό ανήλθε και το 2000 σε 1.700 περίπου δισεκατομμύρια δραχμές, μη συμπεριλαμβανομένου λόγω ανυπαρξίας σχετικής στατιστικής πληροφόρησης, του ακαθαρίστου λειτουργικού πλεονάσματος, που δημιουργήθηκε στο εξωτερικό. Εξάλλου, οι αμοιβές εργασίας των Ελλήνων που απασχολήθηκαν στα ποντοπόρα πλοία και στα ναυτιλιακά γραφεία, ανήλθε στο ποσό των 1.132 δις. Δρχ. ή 8.3% των συνολικών εισοδημάτων εξαρτημένης εργασίας.

Η ποντοπόρος Ναυτιλία αποτελεί έναν από της σημαντικότερους κλάδους της εθνικής οικονομίας καθώς αντιστοιχεί στο 2,5% του ελληνικού ΑΕΠ (καθαρή θέση) και στο 15% της συνολικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι έμμεσες επιδράσεις οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τον επισκευαστικό και χρηματοπιστωτικό τομέα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν στραφεί στην παραγγελιά νεότευκτων πλοίων , 69 εταιρείες από το σύνολο των 749 σύμφωνα με την έρευνα της Petrofin παρήγγειλαν νέα πλοία για το 2002 . Η τάση για τα νεότευκτα φαίνεται να είναι σταθεροποιητική αφού όλο και περισσότερες τράπεζες χρηματοδοτούν ευκολότερα παραγγελίες πλοίων παρά αγορά μεταχειρισμένων περασμένων δεκαετιών.

Η Εθνική Τράπεζα στο Δελτίο Ανάλυσης της ελληνικής οικονομίας και Αγορών του Μαρτίου 2003 εκτιμά αύξηση κατά 660 εκ. Ευρώ για το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας το 2003, λόγω της αύξησης των ναύλων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και πετρελαίου. Ως αποτέλεσμα της παραπάνω αύξησης το ΑΕΠ της χώρας της αναμένεται να ενισχυθεί κατά 0,6% της επισημαίνεται στη μελέτη.

Είναι αξιοσημείωτο της ότι η επίδραση αυτή μπορεί να αντισταθμίσει μια ενδεχόμενη μείωση των τουριστικών εσόδων της τάξεως του 6%.

Η μεγάλη σημασία του κλάδου για την ελληνική οικονομία σε συνδυασμό με τη

σημαντική αύξηση των ναύλων κατά το 2002, καθιστούν σημαντική μια απόπειρα προσδιορισμού της κίνησης της κατά το έτος 2003 καθώς και την αποτίμηση της αναμενόμενης επίδρασης που αυτή θα έχει στην οικονομία. Συγκεκριμένα, κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2002, οι ναύλοι αυξήθηκαν σημαντικά ιδιαίτερα της κλάδους της μεταφοράς ξηρού φορτίου και πετρελαίου (κατά 67% και 78% αντιστοίχως σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2001) αντανακλώντας την ισχυρή ζήτηση για συγκεκριμένα προϊόντα (π.χ αυξημένη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, άνθρακα από την Ιαπωνία), καθώς και τη στασιμότητα της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Φυσικά βλέποντας αυτά τα στοιχεία κατά την χρονική περίοδο αρχές 2005 όπου οι ναύλοι εξακολουθούν να βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα βλέπουμε την επιβεβαίωση των προσδοκιών.

2.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία τέσσερα έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως 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 εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεως τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησης του παγκοσμίου στόλου οποίος διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα στα μέσα του 2009, δεν αναμένεται να πλησιάζει τα επίπεδα ισορροπίας του, τουλάχιστον έως το 2013.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται 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 επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

2.2 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρότι για τους περισσότερους αναλυτές αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία επενδυτών, καθώς οι οικονομικές τους δραστηριότητες αλλά

και η οικονομική βάση τους είναι στο εξωτερικό, επένδυσαν σημαντικά κεφάλαια στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα της ελληνικής οικονομίας, ωθώντας ουσιαστικά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας επένδυσαν σε όλους σχεδόν τους κλάδους, ενώ στο τριτογενή επένδυσαν κυρίως σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, τουρισμό, κατασκευαστικές, κτηματικές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις. Σε όλη τη διάρκεια των δεκαετιών του '70 και του '80, όταν ο Πειραιάς αναβαθμίστηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, οι εφοπλιστές είτε δημιούργησαν δικές τους κατασκευαστικές εταιρείες για να κτίσουν κτήρια και να στεγάσουν τα καινούργια γραφεία τους είτε αγόρασαν ήδη υπάρχοντα κτήρια για τον ίδιο λόγο. Μετά τη δημιουργία ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά, αρκετοί εφοπλιστές επεκτάθηκαν σε συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες (ναυπηγοεπισκευαστικές, μεταφορικές κ.α.), ενώ αρκετοί επένδυσαν σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και εν γένει χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια πολλοί εφοπλιστές επέλεξαν για επενδύσεις τα μέσα μαζικής επικοινωνίας (εφημερίδες, ραδιοφωνικοί και τηλεοπτικοί σταθμοί) και τον αθλητισμό, μέσω κυρίως ποδοσφαιρικών ομάδων. Αυξανόμενο, τέλος, είναι το ενδιαφέρον των εφοπλιστικών οίκων για επενδύσεις στο χώρο της πληροφορικής και γενικά της νέας τεχνολογίας, μέσω, κυρίως, της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο εταιρειών του κλάδου.

2.3 ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ

Παρότι οι περισσότεροι εφοπλιστές αποδίδουν στον πατριωτισμό την απόφαση για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην Ελλάδα, τα κίνητρα και οι στόχοι παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι μεταξύ επενδύσεων.

Υπάρχουν επενδύσεις που έγιναν με χαριστική διάθεση, με κίνητρο προσφοράς, χωρίς απαραίτητα να αποτελούν δωρεές.

Από την άλλη πλευρά, η διάθεση για κέρδος δεν φαίνεται να απουσιάζει από τις περισσότερες μεγάλες επενδύσεις που έγιναν στην Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το κέρδος ήταν αυτοσκοπός.

Η οικονομική επιφάνεια των περισσότερων εφοπλιστικών οικογενειών παρείχε την ευκολία να επενδύονται χρήματα τα οποία, εάν χάνονταν, δεν θα έθεταν σε κίνδυνο τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες αποτελούσαν και την πηγή εσόδων αυτών των οικογενειών.

Οι περισσότεροι εφοπλιστές προχωρούσαν σε επενδύσεις εκμεταλλευόμενοι μια συγκυρία ή εκτιμώντας ότι οι συνθήκες ήταν κατάλληλες για τη θετική έκβαση της επένδυσης. Υπό την έννοια αυτή, δεν υπήρχε στις περισσότερες περιπτώσεις κάποιο στρατηγικό σχέδιο για επενδύσεις στην Ελλάδα.

Ορισμένοι, ωστόσο, εφοπλιστές κινήθηκαν με πιο μεθοδικό τρόπο, πραγματοποιώντας τη μια επένδυση μετά την άλλη σε τομείς συμπληρωματικούς ή αλληλοϋποστηριζόμενους, φτάνοντας, σε βάθος χρόνου να έχουν διασπείρει τις επενδύσεις τους σε πολλούς κλάδους της οικονομίας.

Τέλος, παρατηρείται μεταξύ διαφορετικών γενεών στην ίδια εφοπλιστική οικογένεια διαφοροποίηση στόχων και κινήτρων όσον αφορά τις επενδύσεις. Στην ακόλουθη θεματική παρουσίαση των επενδύσεων των εφοπλιστικών οικογενειών, όσον αφορά τα κίνητρα και τους στόχους, επιλέχθηκαν ορισμένες οικογένειες ως χαρακτηριστικές κάθε ενότητας, σε μια προσπάθεια πιο εύληπτης παρουσίασης αυτών των επενδύσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπήρξαν

άλλες εφοπλιστικές οικογένειες με ευρύτερη ή σημαντικότερη δράση στις επιμέρους κατηγορίες

2.4 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο 21ος αιώνας βρίσκει τους Έλληνες εφοπλιστές απομακρυσμένους από την αναζήτηση επενδυτικών ευκαιριών στη χώρα τους. Η απομάκρυνση αυτή δεν έγινε απότομα. Ήταν μια αθόρυβη και σταθερή πορεία απόσυρσης, της οποίας η αρχή τοποθετείται στη δεκαετία του 1980 και η οποία οφείλεται σε πολλούς λόγους. Η απογοήτευση για την τύχη πολλών από τις επενδύσεις των εφοπλιστών της δεκαετίας 1955-1970, οι χρονοβόρες διαδικασίες που υπέβαλε η κρατική γραφειοκρατία για την υλοποίηση των επενδύσεων των εφοπλιστών στην Ελλάδα. Πίσω από αυτούς τους λόγους, ωστόσο, βρίσκεται η δυσάρεστη πραγματικότητα που αφορά όλο το πλέγμα της ελληνικής οικονομίας και εμποδίζει επί δεκαετίες τη δυναμική της ανάπτυξης: εσωστρέφεια, αγκυλώσεις και απουσία επί μακρόχρονο διάστημα μιας σοβαρής δέσμης μέτρων και υπηρεσιών υποστηρικτικού χαρακτήρα προς τις επενδύσεις, όχι μόνο των εφοπλιστικών οικογενειών, αλλά και εν γένει του ιδιωτικού τομέα.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μια κρίσιμη φάση και σαφώς έχει ανάγκη από τα κεφάλαια της ναυτιλίας. Το εάν η πολιτική ηγεσία θα βρει τρόπους να χρησιμοποιήσει τα κεφάλαια αυτά προς όφελος της ανάπτυξης και της ευημερίας του τόπου, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και τους επενδυτές, είναι μια εξίσωση δύσκολη, αλλά όχι αναγκαστικά αδύνατη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας, όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι ουσιαστική. Η επέκταση και η ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ήταν σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, ημι-επεξεργασμένων και τελικών προϊόντων καθώς και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις.

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργείται από τη ζήτηση για αγαθά. Από την άποψη αυτή θα μπορούσε να διατυπωθεί η θέση ότι η ναυτιλία αναπτύχθηκε εξαιτίας της ανάπτυξης του θαλασσιού εμπορίου. Το σωστότερο όμως είναι να δεχθούμε πως πρόκειται για μια σχέση αλληλεξάρτησης. Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας σε ένα αρχικό επίπεδο δεν θα ήταν δυνατή η μεταφορά των προϊόντων και η διεύθυνση των αγορών (και των οικονομιών γενικότερα), αλλά και χωρίς την αύξηση της παραγωγής που ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης, δεν θα ήταν δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, που έχει σαν αποτέλεσμα τις φθηνές, αξιόπιστες και κατάλληλα παρεχόμενες θαλάσσιες μεταφορές, η ανταλλαγή των

αγαθών και των υπηρεσιών θα ήταν υπερβολικά μικρότερη σε όγκο με σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο ζωής παγκοσμίως.

Κεφάλαιο 4

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Για τη σημασία που έχει η ναυτιλία οικονομία, ορισμένα πράγματα είναι αυταπόδεικτα. Και για τη χώρα μας είναι γεγονός ότι, από τη στιγμή που έπαψε το διακύβευμά της να είναι αν θα παραμείνει ή όχι στη ζώνη του ευρώ, το διακύβευμα, πλέον, είναι ποιοι θα είναι οι μοχλοί ανάπτυξης μέσα από τους οποίους θα μπορέσουμε πραγματικά να δούμε την ελληνική οικονομία να μετασχηματίζεται και να αξιοποιεί τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Γιατί μπορεί η Ελλάδα σήμερα να βαδίζει με γοργά βήματα προς τη μεταμνημονιακή εποχή, η έξοδος, όμως, από τη δημοσιονομική κρίση και τα Μνημόνια δεν λένε κάτι από μόνα τους. Η χώρα καλείται τώρα να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και να τροφοδοτήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη, έτσι ώστε να μην ξαναμπει σε αντίστοιχες περιπέτειες τα επόμενα χρόνια.

Ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας είναι, αναμφισβήτητα, η θάλασσα. Η ιστορία, άλλωστε, της Ελλάδας ήταν πάντα δεμένη με τη θάλασσα, τη ναυτιλία και την εμπορική κίνηση των λιμανιών της. Γι' αυτό η ελληνική κυβέρνηση σήμερα δίνει τεράστια σημασία στην αξιοποίηση αυτών των συγκριτικών μας πλεονεκτημάτων, που έχουν να κάνουν τόσο με την ισχυροποίηση της ναυτιλίας μας όσο και με την αξιοποίηση των λιμενικών μας υποδομών.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει μπει δυναμικά στον 21ο αιώνα. Βρίσκεται στην 1η θέση της διεθνούς κατάταξης, εκπροσωπώντας, με 3.669 πλοία, το 16,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα έσοδα από παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανέρχονται στα 12 δισ. ευρώ ή στο 7% του ΑΕΠ και αντιστοιχούν στο 3,5% της απασχόλησης. Και μάλιστα χωρίς να δαπανούμε ως κυβέρνηση ούτε ένα ευρώ για υποδομές ή για την επιδότηση του κλάδου.

Το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου το τελευταίο χρονικό διάστημα έχει υλοποιήσει πολιτικές που αποσκοπούν τόσο στην ενδυνάμωση της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον όσο και στη μέγιστη δυνατή συμβολή του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου στην ανάκαμψη και μακρόπνοη ανάπτυξη της χώρας. Η φιλοσοφία είναι απλή: Να συμβάλουμε ώστε η ποντοπόρος ναυτιλία μας να είναι όσο το δυνατόν πιο ισχυρή σε διεθνές επίπεδο και πιο χρήσιμη σε εθνικό επίπεδο.

Γι' αυτόν τον λόγο στοχεύουμε στην ενίσχυση της ελληνικής σημαίας, η οποία δεν αποτελεί «σημαία ευκαιρίας». Σε κάθε ευκαιρία και με κάθε τρόπο ζητάμε την

προσέλκυση περισσότερων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο με συγκεκριμένα κίνητρα. Το πράττουμε γιατί κατέχουμε ένα τεράστιο κεφάλαιο εμπειρίας και τεχνογνωσίας που έχει σωρευθεί στη χώρα μας από τη διαχρονική επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας. Το επιδιώκουμε γιατί παρέχουμε υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στη ναυτιλία, μειώνοντας τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Το διεκδικούμε επειδή συμμετέχουμε σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς, έχοντας εκπροσώπους σε όλον τον πλανήτη. Κυρίως, όμως, το ζητάμε γιατί κεντρικός άξονας της πολιτικής μας είναι η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού. Τη βούλησή μας για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και τη διαμόρφωση φιλο-επιχειρηματικού περιβάλλοντος, άλλωστε, την επιβεβαιώσαμε με τη θέσπιση του νομοσχεδίου για το yachting, με το οποίο έγιναν για πρώτη φορά τολμηρά βήματα απελευθέρωσης και αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού. Η ναυτιλία για εμάς έχει κομβικό ρόλο και την απαραίτητη δυναμική να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον για τη διαμόρφωση ενός νέου «Εθνικού Αναπτυξιακού Πρότυπου» της χώρας.

Στο εγχώριο επίπεδο, η στρατηγική μας είναι να συνδέσουμε τη ναυτιλία με την ελληνική οικονομία και να δώσουμε κίνητρα για να επενδυθούν περισσότερα ναυτιλιακά κεφάλαια στη χώρα. Το μεγάλο στοίχημα είναι να αναπτύξουμε Διεθνή Ναυτιλιακά Συνεργατικά Πλέγματα (clusters) στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, αλλά και να μπορέσουμε να προμηθεύσουμε με το καλύτερο στελεχιακό δυναμικό τις ναυτιλιακές εταιρείες, μέσα από την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης και τη διευκόλυνση της ναυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών.

Οι Έλληνες πάντοτε ιστορικά προστρέχαμε στη θάλασσα σε όλες τις εποχές της κρίσης και κατορθώναμε μέσα από αυτήν να προχωρούμε μπροστά. Η ναυτιλία αποτελεί για εμάς τον προνομιακό χώρο που θα καθορίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδας τις επόμενες δεκαετίες.

Κεφάλαιο 5

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ) κατά την έναρξη του Β΄ ΠΠ ήταν περί το 2,6% εκείνης της παγκόσμιας. Το ΕΕΝ διέθετε περί τα 600 ωκεανοπόρα ατμοκίνητα πλοία και περί τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Από τα ατμοκίνητα πλοία του ΕΕΝ, τα 90% περίπου ήταν φορτηγά. Εν τούτοις η ολική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν τότε μεγαλύτερη των αντιστοίχων εμπορικών ναυτικών της Σουηδίας, Σοβιετικής Ενώσεως, Καναδά, Δανίας και Ισπανίας. Η Μ. Βρετανία, παρά το ότι το 1939 διέθετε το 26.11% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ανάγκη κάθε διαθέσιμου πρόσθετου εμπορικού πλοίου, προκειμένου να καλύψει τις αυξημένες λόγω του πολέμου μεταφορικές ανάγκες όχι μόνο της μητροπολιτικής Αγγλίας, αλλά και τις πρόσθετες σε παγκόσμια κλίμακα. Περί τα μέσα του 1940 το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό διέθετε καύσιμα για 2 μόνο μήνες. Περί τον Σεπτέμβριο του 1941 είχαν απολεσθεί γύρω στα 25% των Βρετανικών Εμπορικών πλοίων. Το ΕΕΝ, με πολιτική απόφαση της Ελληνικής Κυβερνήσεως και τη συνεργασία Εφοπλιστών και Πληρωμάτων, ήρθε αρωγό στη

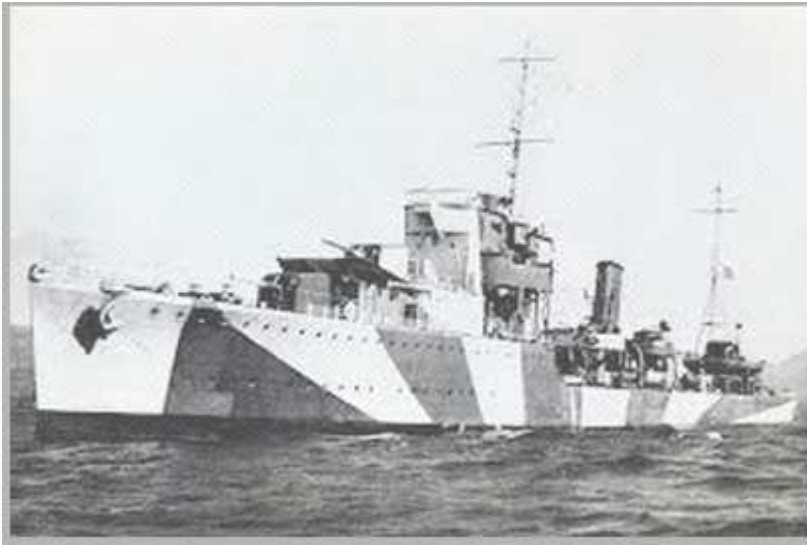
κάλυψη των εν λόγω αναγκών, αμέσως από την έναρξη του Β΄ ΠΠ.

Τα περισσότερα των πλοίων του EEN ήταν καρβουνοκίνητα. Οι συνθήκες διαβίωσης των πληρωμάτων του EEN ήταν πολύ σκληρές έως άθλιες. Ναυτιλιακά βοηθήματα ήταν υποτυπώδη, περιοριζόμενα στην απλή μαγνητική πυξίδα και τις οπτικές παρατηρήσεις των ακτών την ημέρα και των άστρων τη νύκτα. Πολλοί Φάροι δεν λειτουργούσαν λόγω του πολέμου.

Τα αργοκίνητα πλοία του EEN ήταν εύκολοι στόχοι των Γερμανικών Υποβρυχίων και των πολεμικών επιφανείας. Οι Διεθνείς Κανόνες δεν ετηρούντο συνήθως, κάτι που απέβαινε εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων. Σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες τα φορτία πλοίων ουδετέρων κρατών έπρεπε να ελέγχονται και εάν διεπιστώνετο ότι μετέφεραν υλικά για πολεμικές ανάγκες, επετρέπετο να βυθιστούν, αφού προηγουμένως απεβιβάζετο το πλήρωμά τους. Εν τούτοις πολλές φορές όχι μόνο τορπιλλίστηκαν και βυθίστηκαν εμπορικά πλοία μόλις έγιναν αντιληπτά, αλλά και όσοι από τα πληρώματά τους προσπάθησαν να Επισημαίνεται ότι διαταγές προς τα Γερμανικά Υποβρύχια, που εκδόθηκαν ήδη από τον πρώτο μήνα του Β΄ ΠΠ την 30-9-39, περιείχαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «...επειδή οι Έλληνες έχουν πωλήσει και μισθώσει πολυάριθμα (εμπορικά) πλοία στους Άγγλους, τα Ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρούνται ως εχθρικά Κατά τις επιθέσεις τα Υποβρύχια να παραμένουν αθέατα» Κατά τον Β΄ ΠΠ από το σύνολο των 500 περίπου ωκεανοπόρων φορτηγών ατμοπλοίων του EEN βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέστηκαν από άλλες αιτίες. Επίσης από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500. Οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στον Ατλαντικό κατά το έτος 1941. Μέχρι τότε πολλά βραδυκίνητα φορτηγά πλοία διέσχιζαν τον ωκεανό μόνα, ενώ οι νηοπομπές προσέφεραν περιορισμένη προστασία. Μετέπειτα οι ετήσιες απώλειες συμμαχικών πλοίων έβαιναν μειούμενες, με την ενίσχυση της παρεχομένης καλύψεως από πολεμικά πλοία και αεροπλάνα. διαφύγουν, πολυβολήθηκαν και εξοντώθηκαν, για να μην υπάρξουν ίχνη.

Οι απώλειες του EEN πρέπει να συγκριθούν με εκείνες του συνόλου των απωλειών των συμμαχικών εμπορικών πλοίων διαρκούντος του Β΄ ΠΠ. Κατά τα Βρετανικά στοιχεία, που αποκαλύφθηκαν μετά τον πόλεμο, οι Σύμμαχοι έχασαν συνολικά περί τα 2.600 εμπορικά πλοία, τα 95% των οποίων στον Ατλαντικό. Κατά συνέπεια οι απώλειες του EEN σε φορτηγά και επιβατηγά, ανήλθαν στο 14% του συνολικού

αριθμού των βυθισθέντων συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τον Β΄ ΠΠ.



Τα κυριότερα όπλα που χρησιμοποιήθηκαν κατά πλοίων περιελάμβαναν τορπίλλες και νάρκες. Το σύνολο των ναρκών που ποντίστηκαν κατά τον Β΄ ΠΠ υπολογίσθηκαν σε άνω των 700.000. Από αυτές περί το 70% ποντίστηκαν από Αγγλία και Γερμανία. Οι νάρκες, μέχρι να εξουδετερωθούν μετά την λήξη του Β΄ ΠΠ, εξακολούθησαν να βυθίζουν πλοία για μεγάλο ακόμη διάστημα.

Κατά τη διάρκεια των Ιταλικών επιθέσεων κατά της Ελλάδας, πλοία του ΕΝΝ, υπό την προστασία του Πολεμικού μας Ναυτικού μετέφεραν ασφαλώς περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορτηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά. Δεν είναι εφικτό στη συνοπτική αυτή περιγραφή να μνημονευτούν όλα τα δράματα και τα επιτεύγματα του ΕΝΝ κατά τον Β΄ ΠΠ. Γι' αυτό γίνεται ενδεικτικά μνεία σε δύο ιδιαίτερα σημαντικά περιστατικά.

5.1 Η ελληνική Ναυτιλία μεταπολεμικά (1945-2000)

Στα μέσα του 1939 βρίσκεται ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος να κατέχει το 2,6% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 600 πλοία συνολικού τονάζ 1,8 εκατομμύρια GRT. Ο αριθμός αυτός έδινε στην Ελλάδα την ένατη θέση στον κόσμο πίσω από τους στόλους του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, της Νορβηγίας και άλλων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών. Η μεγάλη αυτή εμπορική αρμάδα απαρτιζόταν σχεδόν αποκλειστικά από φορτηγά πλοία με μεταφορική ικανότητα που δεν ξεπερνούσε τους 10.000 τόνους κατά πλοίο.

Το τέλος όμως του πολέμου το 1945 βρήκε την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Συγκρίνοντας την έτσι με τα προπολεμικά στοιχεία βρέθηκε με απώλειες της τάξεως του 75% σε αριθμό πλοίων και σε τονάζ. Είχαν απομείνει μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων με συνολική χωρητικότητα 500.000GRT.

Το 1946 η αμερικανική κυβέρνηση αποφάσισε να πουλήσει 4,500 κρατικά πλοία εκ των οποίων οι Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 σε πολύ ικανοποιητική τιμή και από εκείνη τη χρονική στιγμή ξεκίνησε η αναγέννηση της

ελληνικής ναυτιλίας.

Το 1956 με την κρίση στο Σουέζ και την αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν ήδη καταλάβει την τρίτη θέση στον κόσμο από πλευράς χωρητικότητας πίσω από την Μεγάλη Βρετανία και την Αμερική.

Τη δεκαετία του '60 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν με μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους. Ο Πειραιάς εντωμεταξύ την περίοδο εκείνη αναπτυσσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και έτσι, όπως ήταν φυσικό η συναλλαγματική πρόσδοδος της ναυτιλίας δεν άργησε να φτάσει στην κορυφή του πίνακα των άδηλων πόρων της Εθνικής Οικονομίας, ξεπερνώντας το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Το 1974 η απότομη μείωση στις εξαγωγές του αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν ή και ανέστειλαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί και έτσι παρατηρήθηκε μια μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

Η δεκαετία του '80 σημαδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι τη δεσπίζουσα θέση του στόλου τους έπαιξαν συλλογικά πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 1986. Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής και ιδιαίτερα γενναιοδωρος. Κινητήριες δυνάμεις του ήταν η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών και η θεαματική άνοδος των νεαρών οικονομιών της Άπω Ανατολής.

Ένα γεγονός τέλος, ιστορικής σημασίας, που σημάδεψε την δεκαετία του '90 είναι η εφαρμογή παγκοσμίως του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του IMO (ISM CODE). Σύμφωνα με τον Κώδικα αυτό, μέχρι την 1η Ιουλίου 1998 όλα τα ποντοπόρα πλοία και οι εταιρείες που τα διαχειρίζονται έπρεπε να έχουν θέσει υποχρεωτικά σε εφαρμογή σαφείς διαδικασίες σε στεριά και θάλασσα, ώστε να εξασφαλίζουν συμμόρφωση στους ήδη υπάρχοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο ελληνικός εφοπλισμός αντιμετώπισε έγκαιρα και συστηματικά τη νέα αυτή πρόκληση, με αποτέλεσμα να εξασφαλιστεί με επιτυχία η πιστοποίηση στο νέο Κώδικα.

Στην αυγή της νέας χιλιετίας ο εμπορικός ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Είναι ένας στόλος που ξεπερνά σε αριθμό τα 3.400 πλοία και σε μεταφορική ικανότητα τους 139 εκ.τόνους dwt. Η Ελληνική σημαία αναρριχήθηκε στην τέταρτη θέση, περνώντας τη σημαία της Μάλτας, στον παγκόσμιο πίνακα των εμπορικών στόλων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Lloyd's Register, που αφορούν τον Δεκέμβριο του 2001 που δημοσιοποιήθηκαν τώρα, η Ελλάδα αριθμούσε στο τέλος Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους 1.529 πλοία και χωρητικότητα 28.678.240 τόνων GRT. Κατά την περσινή αντίστοιχη περίοδο το ελληνικό νηολόγιο βρισκόταν στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Πάντα με τα στοιχεία του Lloyd's Register ο ελληνόκτητος στόλος στην ίδια περίοδο ερχόταν πρώτος στον κόσμο με 3.151 πλοία και συνολική χωρητικότητα 88.674.671 τόνων GRT. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η σημαία του Παναμά, που διαθέτει 8.245 πλοία και η χωρητικότητά του ανέρχεται σε 122.352.071 τόνους,

Η Λιβερία ακολουθεί στη δεύτερη θέση, με 1.566 πλοία και 51.784.010 τόνους. Στην τρίτη θέση έρχεται η σημαία των νήσων Μπαχάμες, με 1.312 πλοία και συνολική

χωρητικότητα 33.385.713 τόνων. Η Μάλτα περιορίστηκε στην πέμπτη θέση, αφού υπερφαλαγγίστηκε από την Ελλάδα, με 1.421 πλοία και 27.052.579 τόνους GRT χωρητικότητα. Στην έκτη θέση ακολουθεί η σημαία της Κύπρου, που εξακολουθεί τα τελευταία χρόνια να συγκεντρώνει την προτίμηση κυρίως των Ελλήνων πλοιοκτητών, με 1,407 πλοία και 22.781.778 τόνους GRT. Η Σιγκαπούρη στην έβδομη θέση, διαθέτει 1,729 πλοία και χωρητικότητα 21.022.604 τόνους GRT.

Οι Νορβηγοί, με το NIS, κατέχουν σταθερά την όγδοη θέση, με 762 πλοία και 19.004.803 τόνους GRT. Στην ένατη θέση βρίσκονται οι Κινέζοι που διαθέτουν 3.280 πλοία και χωρητικότητα 16.646.097 τόνους GRT. Τέλος, στη δέκατη θέση, με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων βρίσκεται η Ιαπωνία, με 14.564,840 τόνους GRT. Επίσης να αναφερθεί ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος διαθέτει 1.296 πλοία, χωρητικότητας 28.604.276 τόνων, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια και 233 διαφόρων κατηγοριών πλοία με χωρητικότητα 73.964 τόνους GRT. Ωστόσο η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι. Το 2001 οι εφοπλιστές και οι ναυτικοί μας έφεραν 8,157.7 εκατομμύρια δολάρια, ποσό ιδιαίτερα μεγάλο, που ενισχύει αποφασιστικά την εθνική μας οικονομία. Τόσο στην Ευρώπη όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει τα πρωτεία..

Αυτή η πρωτιά μας όμως χρειάζεται ενίσχυση, ώστε να καταστεί ανταγωνιστικότερη στο διεθνές περιβάλλον, ισχυρότερη και αποτελεσματικότερη.

5.2 ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Την κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία διατηρεί η ελληνόκτητος ναυτιλία, η οποία παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρέασε αρνητικά τον κλάδο κατέχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο με μερίδιο 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics- ISL, μέσα στο 2010 οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την πρωτοκαθεδρία τους, αφού σε επίπεδο χωρητικότητας ελέγχουν 187,5 εκατ. dwt. Μάλιστα ο ελληνικός εφοπλισμός στη διάρκεια του έτους με τις επενδύσεις που κάνει τόσο σε νέες ναυπηγήσεις, όσο και στην secondhand market, υπολογίζονται μέχρι τώρα περίπου στα 11 δις. δολάρια, βάζει τις βάσεις για τη διατήρηση της ηγετικής τους θέσης και τα επόμενα χρόνια.

Στην αναφορά του ISL, ως δεύτερη μεγαλύτερη δύναμη καταγράφονται οι Ιάπωνες με 183,2 εκατ. dwt, τρίτοι οι Γερμανοί με 104,1 εκατ. dwt, τέταρτοι οι Κινέζοι με 101,9 εκατ. dwt και πέμπτοι οι Κορεάτες με 44,4 εκατ. dwt. Αναφορικά με τις σημαίες των πλοίων το ISL επισημαίνει ότι ο Παναμάς βρίσκεται στην πρώτη θέση με 287 εκατ. dwt και 23,2% μερίδιο αγοράς, η Λιβερία ακολουθεί με 141 εκατ. dwt και 11,4% μερίδιο αγοράς και τα Marshall Islands είναι στην Τρίτη θέση με 76 εκατ. τόνους και ποσοστό 6,2% εκατ. τόνους.

Αναφορικά με τις σημαίες που προτιμούν οι πλοιοκτήτες το Ινστιτούτο επισημαίνει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στην ελληνική σημαία το 31% του στόλου τους, και το 61% σε ξένες σημαίες. Οι Ιάπωνες έχουν το 92% του στόλου τους σε ξένες σημαίες, ενώ η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κοινότητα του κόσμου με όρους χωρητικότητας είναι η γερμανική, η οποία κατέχει το 83,5% του στόλου της σε ξένες σημαίες στο τέλος του 2009.

Στις αρχές του 2010 ο παγκόσμιος στόλος αποτελούνταν από 46,948 πλοία χωρητικότητας 1,23 δις. dwt., σε σχέση με το 2009 η συνολική χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 7,1%. Τα τελευταία πέντε χρόνια η ετήσια αύξηση χωρητικότητας

κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 6,9% που ισοδυναμεί με συνολική αύξηση 289 εκατ. dwt. Στον τομέα των δεξαμενόπλοιων όλων των τύπων, σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL, η συνολική χωρητικότητα την 1η Ιανουαρίου 2010 ανερχόταν σε 501 εκατ. dwt που αντιπροσωπεύει το 40,6% του παγκόσμιου στόλου. Η αύξηση σε σχέση με το 2009 έφτασε τους 38 εκατ. dwt, 8,2%. Η μέση ετήσια αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων τα τελευταία πέντε χρόνια φτάνει το 6,6%.

Αναφορικά με το στόλο των φορτηγών πλοίων στις αρχές του 2010, η χωρητικότητα του έφτανε τους 451,2 εκατ. dwt αντιπροσωπεύοντας το 36,6% του παγκόσμιου tonnage. Η μέση ετήσια αύξηση της τελευταίας πενταετίας ήταν 7,2%. Αντίστοιχα στα containerships η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν σε 169,5 εκατ. dwt. Η μέση ετήσια αύξηση του στόλου την τελευταία πενταετία ανέρχεται σε 2,1%.

Στις αρχές του 2010 ο παγκόσμιος στόλος σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL είχε μέσο όρο ηλικίας τα 18,2 έτη, από 19,1 έτη ένα χρόνο πριν. Περίπου 9500 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 4% της παγκόσμιας χωρητικότητας ήταν άνω των 30 ετών. Στον αντίποδα όμως το 35,1% του στόλου είχε πέσει στη θάλασσα από το 2004 και μετά. Στα δεξαμενόπλοια καταγράφεται πολύ μεγάλη μείωση του μέσου όρου ηλικίας αφού το 38,6% του στόλου περίπου 3000 πλοία είναι μέχρι πέντε ετών, ενώ μόλις το 1,5% είναι άνω των 30 ετών.

Ο νεότερος στόλος στο κόσμο είναι τα container ship. Όπως επισημαίνεται το 37% του συνολικού στόλου έχει παραδοθεί την τελευταία πενταετία, ενώ ο μέσος όρος είναι στα 10 έτη. Οι μεγαλύτεροι σε ηλικία στόλοι καταγράφονται στα γενικού φορτίου πλοία με το 49% του στόλου να είναι άνω των 30 ετών και τα ferries όλων των τύπων ακολουθούν με το 37% να είναι άνω των 30 ετών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002 (Πίνακας 1). Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες: Πρώτον, στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως προαναφέρθηκε, 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 διασυνδέσεως της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Δεύτερον, στην περίοδο υψηλής αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπως προαναφέρθηκε, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας

ειδικότερα.

Πίνακας 1. Συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2931,1	4133,1	2778,2	4833,9	6662,9	7351,2	6392,8	8948,8	9664,7
ΑΕΠ	2,4%	3,2%	2%	3,2%	4%	4,1%	3,4%	4,4%	4,4%

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2005-2008

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και 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 φθάσουν το 2008 τα € 19,2δισ. (7,9% του ΑΕΠ). Βέβαια, 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 € 9,32δισ. το 2008 (Πίνακας 2). Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87δισ. (4,1% του ΑΕΠ).

Όσον αφορά τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, τα θέματα που προκύπτουν είναι πολύ σημαντικά και αφορούν:

- α) την εξέλιξη της άμεσης απασχολήσεως στα ελληνικά πλοία, η οποία είναι εμφανώς φθίνουσα.
- β) την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας μας, η οποία είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί.
- γ) τα προβλήματα που φαίνεται να προκύπτουν από την διαφαινόμενη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία και στις επιπτώσεις αυτού του προβλήματος στην αναπτυξιακή προοπτική και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας. Η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) είναι πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες. Έτσι, στα ανωτέρω πλοία απασχολούνται σήμερα άμεσα 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί. Βέβαια, σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εργάζονται και πολλοί άλλοι ξένοι ναυτικοί που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρός.

Επιπλέον, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία ή και την εγχώρια ακτοπλοΐα (εφοπλιστικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές, εφοδιαστικές, ναυπηγοεπισκευαστικές, διαλυτήρια πλοίων, κ.ά.) που εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 εξειδικευμένα ναυτιλιακά στελέχη (πρώην ναυτικούς), η συντριπτική πλειονότητα των οποίων (περίπου το 90%) είναι Έλληνες. Τέλος, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας εντάσσονται ευρύτερα και διάφορες

παραναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες και απασχολούν επίσης αρκετές χιλιάδες εργαζομένων. Γενικά, από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις υποστηρίζεται ότι «η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας χτυπά στον Πειραιά». Επιπλέον, τα τελευταία έτη ο Πειραιάς προσελκύει και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, π.χ., ναυτιλιακά γραφεία από τις χώρες που προσφέρουν «σημιαίες ευκαιρίες» στους Έλληνες πλοιοκτήτες, και ενισχύει σταδιακά τη θέση του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (cluster).

Ειδικότερα, η τάση αναδείξεως του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω με την πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1,0% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του ν. 3763/2009, όσον αφορά και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η Ελλάδα ακολούθησε την διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ-27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων.

6.1 ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Αλώβητη αφήνει προς στιγμήν την Ελληνόκτητη ναυτιλία η διεθνής οικονομική κρίση, χωρίς αυτό να σημαίνει πως ημέρα με την ημέρα δεν αυξάνεται ο προβληματισμός των Ελλήνων της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τις αντοχές των διεθνών ναυλαγορών η πορεία των οποίων καθορίζει την χάραξη των εταιρειών στα χρόνια που έρχονται.

Σήμερα οι έλληνες ελέγχουν σχεδόν 3000 εμπορικά πλοία διαφόρων τύπων και χωρητικότητων συνολικής χωρητικότητας άνω των 173 εκατομμυρίων τόνων dwt. Επίσης ελέγχουν σχεδόν 1300 ναυτιλιακές εταιρίες στις οποίες απασχολούνται σχεδόν 200000 εργαζόμενοι οι οποίοι συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία.

Παρά την κρίση οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουν απολύσει ούτε έναν εργαζόμενο και όλα δείχνουν πως θα συνεχίσει να είναι ο μοναδικός κλάδος την εθνικής οικονομίας της χώρας που δεν θα περικόψει ούτε μια θέση εργασίας. Η μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου κατά 12% το 2009 οδήγησε σε δραστική μείωση της ναυλαγοράς. Η ζήτηση των αναδυόμενων οικονομιών, κυρίως των χωρών BRICs, έχει στηρίξει την παγκόσμια ναυτιλία καθοδόν προς την ανάκαμψη. Η δυναμική αύξηση της ζήτησης πρώτων υλών κυρίως σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα από την Κίνα συντήρησε σημαντικά τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ωστόσο κατά την ίδια περίοδο επέτειναν το πρόβλημα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας σε όλους τους τομείς αλλά κυρίως στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, όπου οι δείκτες συνεχίζουν να δείχνουν μια παρατεταμένη ύφεση.

6.2 Η ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, με προστιθέμενη αξία που ξεπέρασε τα €8,4δισεκ. το 2009. Σύμφωνα με στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από όλους τους κλάδους της οικονομίας (καθαρές εξαγωγές €12,7δισεκ. το 2009 και €14,5δισεκ. το 2010). Το 46,9% του πλεονάσματος στο ισοζύγιο

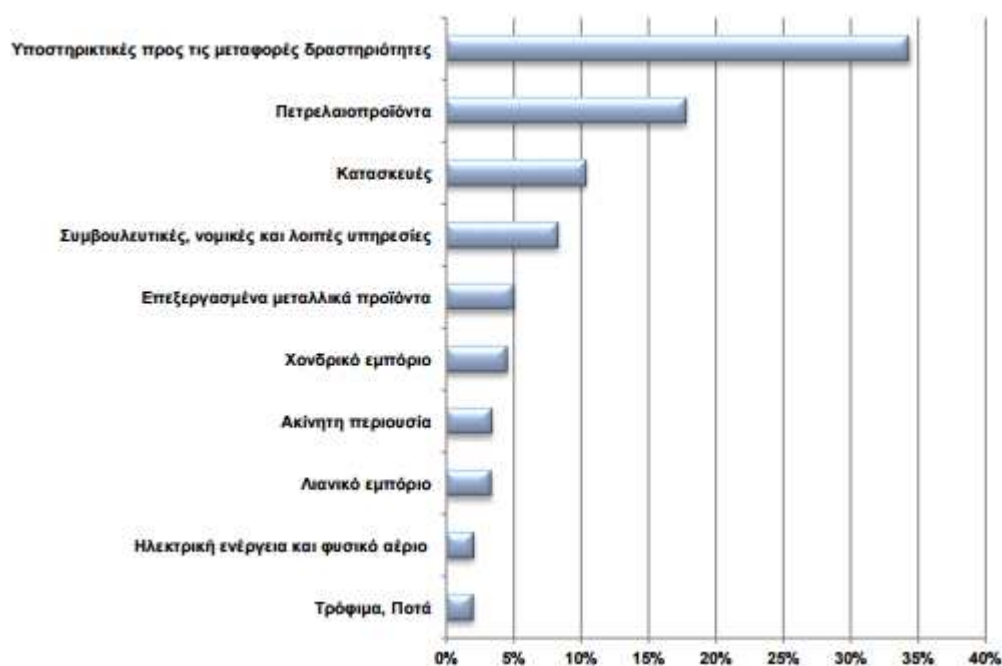
υπηρεσιών για το 2011 προήλθε από καθαρές εισπράξεις του τομέα μεταφορών. Η απασχόληση σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια που καταγράφεται στο εργατικό δυναμικό της Ελλάδας, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ανήλθε το 2008 σε 17,018 ναυτικούς, από αυτούς 15,414 (91%) απασχολούνταν σε πλοία υπό Ελληνική σημαία. Μόλις το 44% (7,527 ναυτικοί) είχαν την Ελληνική υπηκοότητα. Περιορισμένη είναι η είσοδος νέων ελλήνων στη ναυτιλία. Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της Ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται. Η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας το 2009 προήλθε άμεσα ή έμμεσα από τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές έδωσαν άμεσα και έμμεσα απασχόληση σε 192 χιλ. άτομα το 2009.

6.3 ΕΙΣΡΟΕΣ-ΕΚΡΟΕΣ

Το μοντέλο εισροών/εκροών αποτυπώνει τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων μιας οικονομίας. Χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των συνολικών επιπτώσεων σε μια οικονομία από μια εξωγενή αλλαγή στην οικονομική δραστηριότητα, όπως η πραγματοποίηση μιας επένδυσης, καθώς και για τον προσδιορισμό της συνολικής συνεισφοράς ενός κλάδου στην εθνική οικονομία. Αναπτύχθηκε στα μέσα του 20ου αιώνα από τον Αμερικανό οικονομολόγο ρωσικής καταγωγής Wassily Leontief, ο οποίος βραβεύτηκε με Νόμπελ οικονομικών επιστημών το 1973, για την ανάπτυξη του υποδείγματος εισροών/εκροών και για την εφαρμογή του σε πρακτικά ζητήματα. Το υπόδειγμα στηρίζεται σε πίνακες που περιγράφουν τις αλληλεπιδράσεις της παραγωγής και ζήτησης των κλάδων και τομέων της οικονομίας. Κάθε κλάδος χρησιμοποιεί ως εισροή στην παραγωγική του διαδικασία προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους κλάδους. Από την άλλη πλευρά, η παραγωγή κάθε κλάδου κατευθύνεται ως ενδιάμεση κατανάλωση σε άλλο κλάδο της εγχώριας οικονομίας, στην τελική κατανάλωση νοικοκυριών ή του κράτους, ως εισροή σε επενδυτικές δραστηριότητες ή εξάγεται εκτός της χώρας. Η διαφορά μεταξύ της συνολικής αξίας παραγωγής και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του κλάδου, η οποία αντιστοιχεί στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις του κλάδου για την πληρωμή μισθών, εργοδοτικών εισφορών, αποσβέσεων, άμεσων φόρων και μερισμάτων στους μετόχους τους καθώς και για την δημιουργία αποθεματικού κερδών. Προσθέτοντας τους έμμεσους φόρους, όπως ΦΠΑ, ΕΦΚ, κλπ., στην ΑΠΑ όλων των κλάδων προκύπτει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, το οποίο υπολογίζεται επίσης και ως το άθροισμα της τελικής κατανάλωσης (νοικοκυριών και δημόσιου τομέα), των επενδύσεων (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές μείον εισαγωγές). Η ανάλυση της παρούσας μελέτης βασίστηκε στους πίνακες εισροών-εκροών της Ελληνικής οικονομίας από τη βάση δεδομένων της Eurostat για την περίοδο 2005-2009, οι οποίοι καλύπτουν 59 κλάδους της οικονομίας. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία εισροών-εκροών σε

λεπτομερέστερο επίπεδο ανάλυσης κλάδων και για αυτό το λόγο χρησιμοποιήσαμε τα στοιχεία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών στον οποίο εντάσσονται τόσο η ποντοπόρος ναυτιλία, όσο και η ακτοπλοΐα. Με βάση αυτά τα στοιχεία, από κάθε €100 που παράγει ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών, τα €53 προστίθεται στο ΑΕΠ της χώρας ως προστιθέμενη αξία, ενώ το υπόλοιπο (€47) αναλώνεται σε εισροές. Όσον αφορά τις αναλώσεις, €21 για κάθε €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές πηγαίνουν για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών από το εξωτερικό, ενώ €3,48 εισπράττει το κράτος ως έμμεσους φόρους. Από τα €22,55 που πηγαίνουν στους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας για την πληρωμή προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρουν στις θαλάσσιες μεταφορές, το υψηλότερο μερίδιο κατέχουν οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, τα προϊόντα πετρελαίου και οι κατασκευές (Διάγραμμα 3.1). Όσο αφορά τις εκροές, από τα €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές, τα €95,42 προέρχονται από εξαγωγές (ποντοπόρος ναυτιλία), €2,91 από εγχώρια κατανάλωση νοικοκυριών (ακτοπλοΐα) και €1,67 από ενδιάμεση κατανάλωση άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας (ποντοπόρος ναυτιλία και ακτοπλοΐα). Το υψηλότερο μερίδιο στη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από τους εγχώριους κλάδους της οικονομίας κατέχουν το χονδρικό εμπόριο (27%) και οι χερσαίες μεταφορές (21%).

ΟΙ 10 ΚΛΑΔΟΙ ΜΕ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΣΤΙΣ ΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Η προστιθέμενη αξία που παράγει ένας κλάδος δεν αναδεικνύει τη συνολική συνεισφορά του στην οικονομία, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ αυτού και των λοιπών κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη συγκεκριμένη οικονομία. Αυτό το κενό συμπληρώνεται από το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief, όπου η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου ισοδυναμεί με την επίπτωση στην οικονομία σε σύγκριση με ένα υποθετικό σενάριο, όπου η τελική

ζήτηση που καλύπτει ο κλάδος ικανοποιείται εξ' ολοκλήρου με εισαγωγές. Στο υποθετικό σενάριο χάνεται όχι μόνο η προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος όταν ικανοποιεί την τελική ζήτηση για τις υπηρεσίες του, αλλά και η προστιθέμενη αξία όλων των υπόλοιπων κλάδων στο βαθμό που συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας που δημιουργείται από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που η τελική ζήτηση για την ναυτιλία καλυπτόταν αποκλειστικά από εισαγωγές, οι απώλειες για την ελληνική οικονομία δεν θα περιορίζονταν μόνο στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση του κλάδου, αλλά θα επεκτεινόταν και σε μεγάλο μέρος των μεγεθών των υποστηρικτικών προς μεταφορές υπηρεσιών, των προϊόντων πετρελαίου, των κατασκευών κλπ. Επιπλέον, το μικρότερο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών λόγω της απώλειας προστιθέμενης αξίας θα οδηγούσε σε μείωση της ζήτησης σε όλους τους κλάδους της οικονομίας.



Στην ορολογία του υποδείγματος εισροών-εκροών, τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου με εγχώρια παραγωγή (αντί για εισαγωγές), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με το υπόλοιπο της οικονομίας, αποτελούν την άμεση συνεισφορά του κλάδου (direct effect). Η αύξηση των οικονομικών μεγεθών στους προμηθευτές κατά μήκος της αλυσίδας αξίας αποτελεί την έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση (indirect effect) από την εγχώρια δραστηριοποίηση του κλάδου. Η επίπτωση στην οικονομία από τις αλλαγές στην κατανάλωση ως αποτέλεσμα της μεταβολής του διαθέσιμου εισοδήματος των καταναλωτών αποτελεί την προκαλούμενη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση (induced effect). Αξίζει να σημειωθεί ότι το υπόδειγμα εισροών-εκροών δεν εξετάζει τις χρήσεις των κερδών (ενδεχόμενη επένδυση ή κατανάλωση) στην οικονομία, αλλά προσδιορίζει τη συμβολή του κλάδου στην οικονομία μέσα από τις δραστηριότητες ικανοποίησης της ζήτησής του. Δεδομένων των πολλών παραδειγμάτων επενδύσεων κερδών από την ναυτιλιακή δραστηριότητα σε άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα στην αγορά ακινήτων και στον τουρισμό, η εκτίμηση για την συνεισφορά της

ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία της παρούσας μελέτης μπορεί να θεωρηθεί ως συντηρητική.

6.4 Η ΑΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζονται μεγέθη που σχετίζονται με την άμεση συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία, όπως η απασχόληση, η παραγωγικότητα, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα. Δεδομένου του μικρού μεριδίου της ενδιάμεσης κατανάλωσης των υπόλοιπων κλάδων της εγχώριας οικονομίας στη συνολική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές (1,7%), δεν θεωρήσαμε σκόπιμο να διορθώσουμε τα δημοσιευθέντα στοιχεία για να προσδιορίσουμε το άμεσο αποτέλεσμα, καθώς αυτά τα μεγέθη στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών σε μεγάλο βαθμό ταυτίζονται.

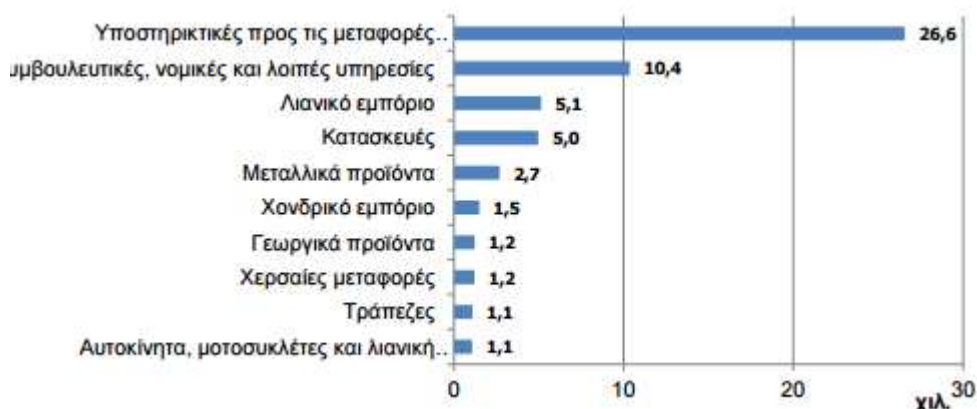
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των δεδομένων, σχετικών με την απασχόληση στην ναυτιλία, περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος. Η διαφορετικής προέλευσης σημαία νηολόγησης των πλοίων του στόλου, η απουσία οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων, αλλά και η αδυναμία εύκολου προσδιορισμού ιδιοκτησίας μετατρέπουν την ανεύρεση αξιόπιστων δεδομένων σε μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία. Για τον προσδιορισμό της απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΛΣΤΑΤ. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία της υπηρεσίας, στην απασχόληση υπολογίζονται οι ναυτικοί που βρίσκονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Στην πράξη, η παραπάνω μεθοδολογία αφήνει εκτός υπολογισμών τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα των οποίων δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό κλάσμα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Καθώς μέρος των δραστηριοτήτων των ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, καταλήγει εύλογα κανείς στο συμπέρασμα πως τα διαθέσιμα στοιχεία της απασχόλησης του κλάδου είναι υποεκτιμημένα. Για τις ανάγκες του μοντέλου εισροών/εκροών, χρησιμοποιούνται τα πιο πρόσφατα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία σχετικά με την απασχόληση. Ωστόσο για την καλύτερη κατανόηση του κλάδου και της συνεισφοράς του στην ελληνική οικονομία γίνεται μια θεωρητική προσπάθεια προσδιορισμού της απασχόλησης βάσει παραδοχών και εκτιμήσεων που προέκυψαν μετά από συζητήσεις με στελέχη του κλάδου. Στα δημοσιευμένα στοιχεία περιλαμβάνονται οι απασχολούμενοι στον κλάδο, ανεξάρτητα από τη χώρα καταγωγής τους, ενώ περιλαμβάνονται κατά περίπτωση οι ναυτικοί αλλά και οι απασχολούμενοι στις ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης. Τα στοιχεία αφορούν στο σύνολο του στόλου. Με όλες τις επιφυλάξεις

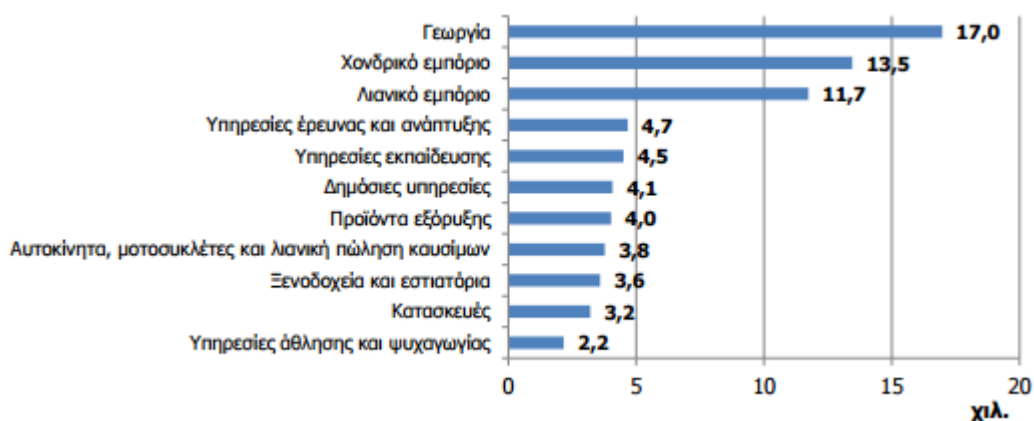
που προκύπτουν από τη δυσκολία συλλογής αξιόπιστων στοιχείων για το κλάδο, μπορούμε να πούμε ότι το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα στοιχεία της Eurostat ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, τοποθετώντας τον κλάδο στην 21η θέση στο σύνολο των 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Ωστόσο, η εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια ναυτιλία αποτυπώθηκε έντονα με μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 1,4% (ετήσια μεταβολή σε σχέση με το 2008), ενώ το 2010 υποχώρησε περαιτέρω κατά 6,5%. Η συντριπτική πλειοψηφία των απασχολούμενων στον κλάδο είναι ενεργοί ναυτικοί σε πλοία μεγαλύτερα από 100 GRT. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ με την απαιτούμενη ανάλυση που αφορούν στο έτος 2008, οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία ελληνικής σημαίας και ξένης που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ είναι 26.893. Το 35% των καταγεγραμμένων από την ΕΛΣΤΑΤ ναυτικών δραστηριοποιούνται στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία, ενώ το υπόλοιπο μέρος μοιράζεται σχεδόν εξ' ίσου στα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια (31,3% και 31,7% αντίστοιχα).

6.5 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ

3.3.2. Απασχόληση και εισόδημα απασχολούμενων Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, ενδέχεται να υπάρχει σοβαρή υποεκτίμηση των δημοσιευμένων στοιχείων της απασχόλησης στον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ακόμα και έτσι, με βάση τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία, η συνολική επίδραση του κλάδου στην απασχόληση ξεπερνά τις 190 χιλ. θέσεις εργασίας. Οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) είναι εκείνοι που καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας (προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη). Η επίδραση της ναυτιλίας είναι αρκετά σημαντική στην απασχόληση του κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές (26,6 χιλ. θέσεις εργασίας), στις συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες (10,4 χιλ. θέσεις εργασίας), στο λιανικό εμπόριο (5,0 χιλ.), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλ.), οι τράπεζες (1,1 χιλ.) και τα οχήματα και η λιανική πώληση καυσίμων .



Η μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία, αποδίδεται στο γεγονός ότι ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα επίπεδα που σημειώνει η ναυτιλία. Με άλλα λόγια, απαιτούνται αρκετά περισσότερα άτομα για τη δημιουργία ενός ευρώ προστιθέμενης αξίας στους υποστηρικτικούς κλάδους από ότι στις θαλάσσιες μεταφορές. Όταν συνυπολογίζεται και η επίδραση του εισοδήματος που δημιουργείται από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης της ναυτιλίας, τότε η συμβολή της ναυτιλίας στα μεγέθη της απασχόλησης γίνεται ακόμα μεγαλύτερη. Η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην γεωργία εκτιμάται σε 17 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθεί το χονδρικό (13,5 χιλ.) και λιανικό εμπόριο (11,7 χιλ. θέσεις εργασίας)

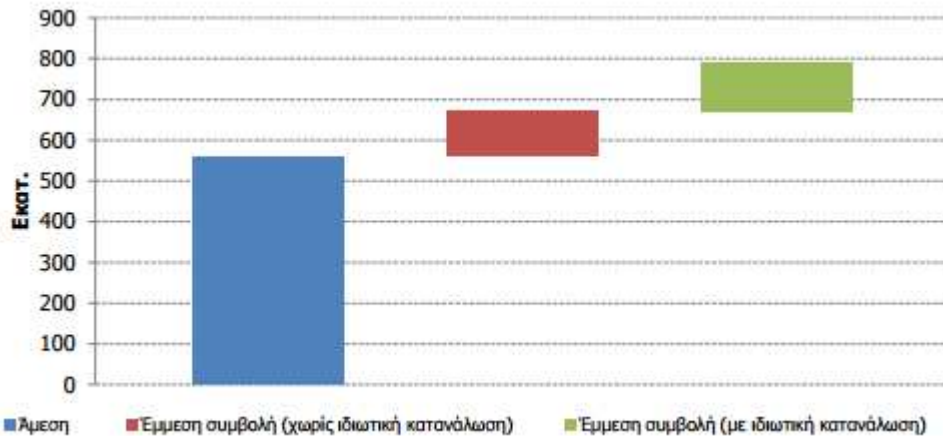


Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι η ναυτιλία προσφέρει σημαντική τόνωση και του ιδιωτικού εισοδήματος. Πράγματι, η συνολική επίδραση του κλάδου στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων εκτιμάται σε €2,7 δισεκ., το 45,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

Με βάση τα διαχρονικά δημοσιευμένα στοιχεία από τους πίνακες εισροών/εκροών, οι συνολικοί φόροι στα προϊόντα των αναλώσεων ανήλθαν στα €546 εκατ., στα οποία προστίθενται €14 εκατ. τα οποία προέρχονται από το tonnage tax των ελληνόκτητων πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα. Συνολικά λοιπόν, η άμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα υπολογίζεται στα €560 εκατ. Κατόπιν τούτου, η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα εκτιμάται σε €231 εκατ., ενώ όταν συνυπολογισθεί και η ιδιωτική κατανάλωση τότε η συμβολή ενισχύεται κατά €121 εκατ.. Σωρευτικά, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται σε €790 εκατ.



Ιδιαίτερου ενδιαφέροντος αποτελεί και η μελέτη του φορολογικού συστήματος που διέπει τη ναυτιλία, τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία. Το κύριο καθεστώς φορολόγησης που απαντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία στην Ευρώπη επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax). Απαντώνται δύο μορφές tonnage tax με διαφορές κυρίως ως προς τις απαιτήσεις του κάθε συστήματος φορολόγησης: το Ελληνικό, και το Ολλανδικό. Σε όλες τις περιπτώσεις ο φορολογικός συντελεστής, διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (πανομοιότυπα με τα ισχύοντα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη). Αναλυτικότερα, στο ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Στον αντίποδα, στο Ολλανδικό tonnage tax, βάσει συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, υπολογίζεται τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.

ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα εισήγαγε το 19518 το tonnage tax, το οποίο εφαρμόστηκε την ίδια περίπου περίοδο στη Μάλτα και την Κύπρο. Στο ελληνικό μοντέλο φορολόγησης, μέχρι και σήμερα, λαμβάνεται υπόψη η χωρητικότητα του πλοίου αλλά και η ηλικία του. Σύμφωνα με στοιχεία που αναρτώνται στον οικονομικό προϋπολογισμό του έτους 2010 από το Υπουργείο Οικονομικών, τα βεβαιωθέντα έσοδα από τη φορολόγηση των πλοίων ανέρχονται σε €14,7εκατ. Κατόπιν επιβολής του tonnage tax, τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Παράλληλα, οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις. Τέλος, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής

σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της ΕΕ.

Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας δείχνει να είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς η απουσία της θα περιόριζε σημαντικά τον κύκλο εργασιών λοιπών παραναυτιλιακών κλάδων (προμηθευτών, συνεργατών και λοιπά), με αποτέλεσμα την περαιτέρω συρρίκνωση της ελληνικής οικονομίας. Η συνολικά καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, με βάση τα επίσημα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ, ανέρχεται σε €13δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας

σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδραση	Έμμεση Επίδραση	Συνολική Επίδραση
Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία	8.422	4.847	13.269
Εισόδημα από Εργασία	732	1.949	2.681
Φόροι	559	231	790
Απασχόληση (σε χιλ.)	34	158	192

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Eurostat, I/O model

Δεδομένου του γεγονότος ότι μόνο ένα μικρό μέρος της απασχόλησης του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένη σημαία εισέρχεται στα οικονομικά μεγέθη της χώρας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα επίσημα στοιχεία αποτελεί υποσύνολο της δυνητικής (ή ενδεχομένως και της πραγματικής) συνεισφοράς της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία.

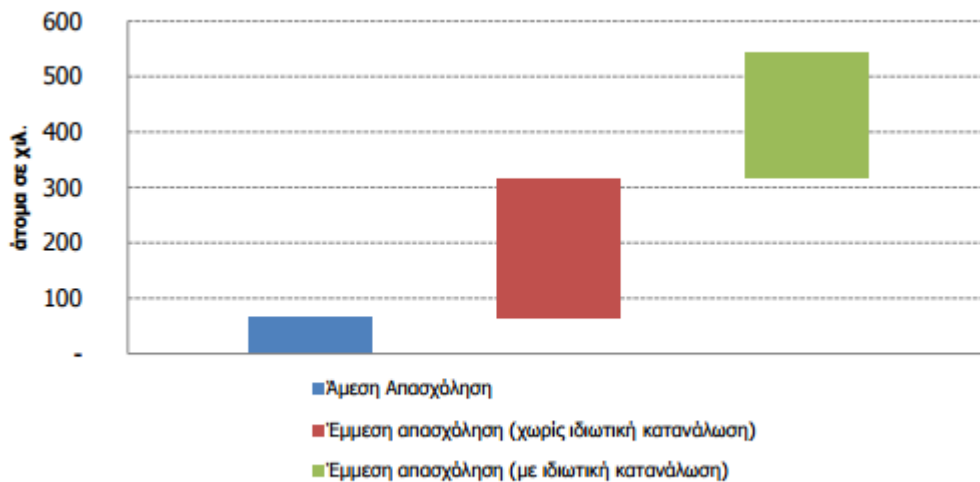
7.1 ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Χρησιμοποιώντας τα παραπάνω μεγέθη και με τη βοήθεια του μοντέλου εισροών-εκροών, προσδιορίζεται η δυνητική επίδραση του κλάδου της ποντοπόρου ναυτιλίας σε διάφορα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα. Σε κάθε περίπτωση υπολογίζεται η έμμεση συμβολή του κλάδου αλλά και η επίδραση των εισοδημάτων που δημιουργούνται από την ενίσχυση της απασχόλησης (έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση).

7.2 ΑΜΜΕΣΗ-ΕΜΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

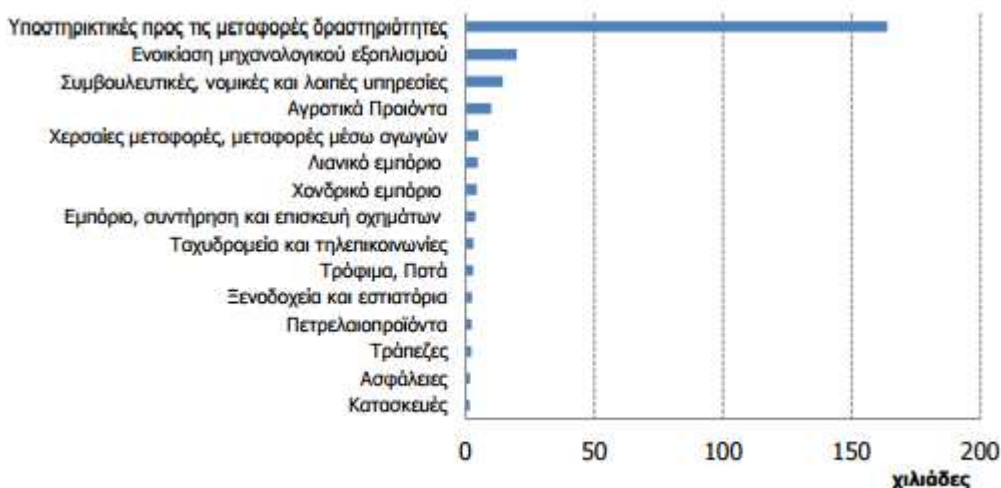
Όπως ήδη αναφέρθηκε, εκτιμάται ότι η απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία ανέρχεται σε 75.200 άτομα. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, όπως και στην περίπτωση της επίσημα καταγεγραμμένης απασχόλησης, δεν πρόκειται αποκλειστικά για ναυτικούς με ελληνική υπηκοότητα. Η έμμεση απασχόληση αναφέρεται στον αριθμό των ατόμων που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη δυνητική ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, προκύπτει πως η

έμμεση απασχόληση ενισχύεται κατά 251 χιλ., ενώ η επίδραση των περισσότερων εισοδημάτων στην αγορά (εξαιτίας των παραπάνω θέσεων εργασίας) αναμένεται να δημιουργήσει 225 χιλ. επιπλέον θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 4.2). Στο σύνολο, η απασχόληση τόσο στην «επαυξημένη» πλέον ποντοπόρο ναυτιλία και το ενισχυμένο ναυτιλιακό πλέγμα όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα, θα ξεπερνούσε τις 552 χιλ. θέσεις εργασίας.



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

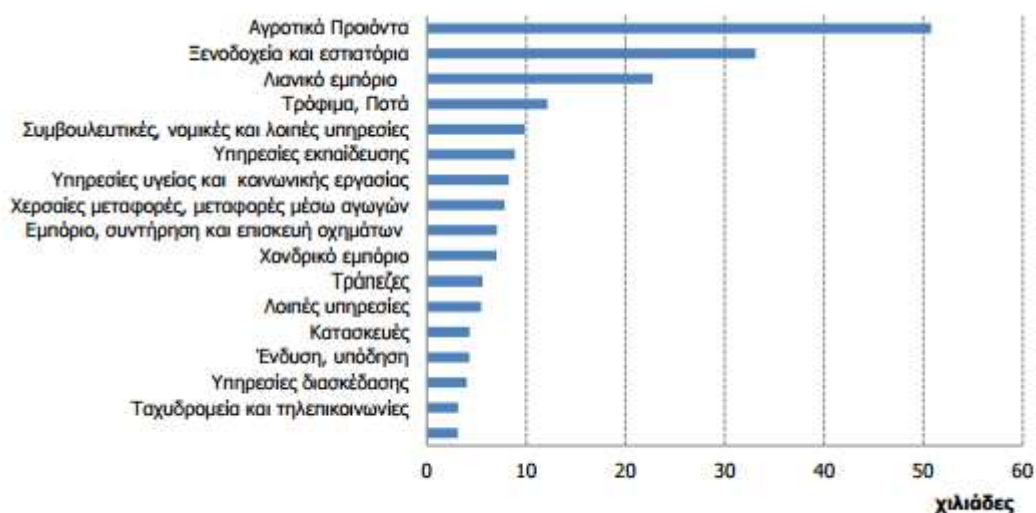
Πέραν του εξαιρετικά σημαντικού μεγέθους της έμμεσης δυνητικής απασχόλησης, ενδιαφέρουσα είναι και η μελέτη των επιμέρους πολλαπλασιαστών ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, με σκοπό την κατάταξη των παραπάνω θέσεων εργασίας ανά κλάδο. Σημαντική αναμένεται να είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην έμμεση απασχόληση σε κλάδους με τους οποίους υπάρχει διαρκής συνεργασία (πχ. τροφοδοσία, πετρέλαιο κ.λ.π).



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

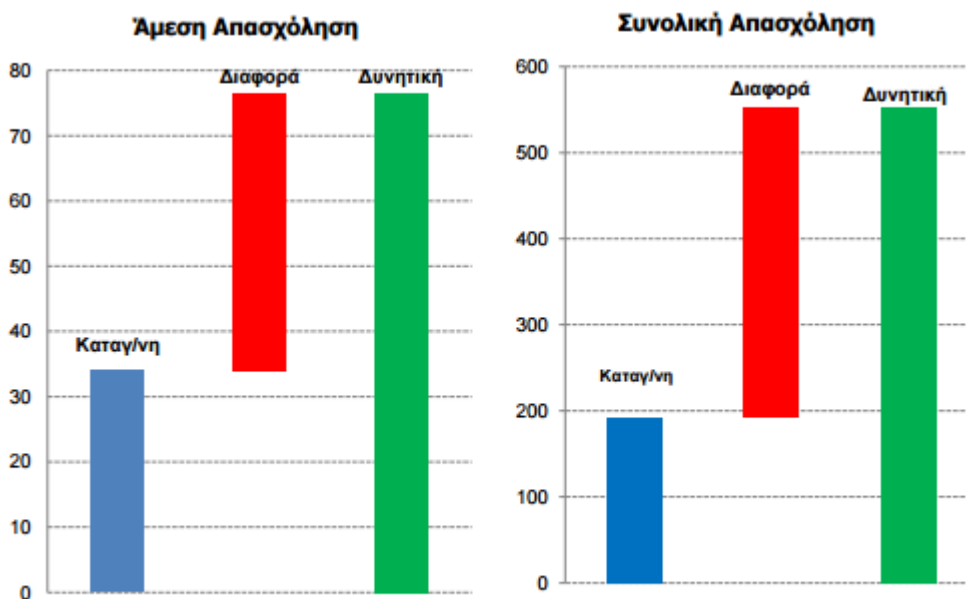
Πράγματι, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση εννοείται περισσότερο, είναι αυτοί που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ενδεικτικά, οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες (διακίνηση φορτίων, συναφείς δραστηριότητες σχετικά με τις πλωτές

μεταφορές και λοιπά) ευνοούνται σημαντικά με 164 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθούν οι δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης (20 χιλ. θέσεις εργασίας) και η παροχή συμβουλευτικών και νομικών υπηρεσιών (14 χιλ. θέσεις). Ο κλάδος των προϊόντων πετρελαίου, παρότι συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία της ναυτιλίας βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα (2,3 χιλ. θέσεις) μαρτυρώντας ίσως συνθήκες βέλτιστης παραγωγικότητας. Παρόμοια είναι η εικόνα και στον κλάδο τραπεζών, όπου η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται να επηρεάσει την έμμεση απασχόληση σε μικρό βαθμό (2,3 χιλ. θέσεις εργασίας) ή και ακόμα μικρότερο αναλογιζόμενοι πως η χρηματοδότηση του κλάδου (παραγγελίες νεότευκτων, συντήρηση κ.α.) καλύπτεται περισσότερο από τράπεζες του εξωτερικού και λιγότερο από ελληνικές.



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

Διαφορετική παρουσιάζεται η εικόνα σε όρους έμμεσης απασχόλησης συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικής κατανάλωσης (βλ. Διάγραμμα 4.4). Σε αυτήν την περίπτωση, οι περισσότερες έμμεσες θέσεις εργασίας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, δημιουργούν περισσότερο εισόδημα το οποίο δαπανάται σε ζήτηση βασικών προϊόντων με αποτέλεσμα να ευνοούνται κλάδοι που δεν συσχετίζονται άμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας αλλά με κλάδους εξυπηρέτησης αναγκών της καθημερινότητας (πχ αγροτικά, είδη διατροφής, είδη ένδυσης κτλ). Πράγματι, στην πρώτη θέση βρίσκεται ο κλάδος των αγροτικών προϊόντων ο οποίος ενισχύεται κατά 51 χιλ. θέσεις εργασίας ενώ ακολουθεί ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων (33,1 χιλ.), το λιανικό εμπόριο (23 χιλ) και τα τρόφιμα-ποτά (12,1 χιλ.).



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

Συγκρίνοντας τη δυνητική συμβολή με την καταγεγραμμένη, προκύπτει ότι η άμεση απασχόληση στον κλάδο των μεταφορών ενισχύεται κατά 41.200 θέσεις εργασίας, ενώ η δεξαμενή θέσεων εργασίας στο σύνολο της οικονομίας ανέρχεται περίπου σε 360 χιλιάδες άτομα. Δεδομένου ότι το Δ' τρίμηνο του 2011 ο αριθμός των ανέργων στην Ελλάδα ανήλθε στο 1.025.877 άτομα και υπό την υπόθεση ότι οι επιπλέον θέσεις εργασίας καλύπτονται από άτομα που προσμετρούνται στους απασχολούμενους της χώρας, η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός του Ελλαδικού χώρου ενδέχεται να περιορίσει τους ανέργους κατά 360 χιλ. άτομα που αντιστοιχεί στο 36,1% της συνολικής ανεργίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για νέους εργαζόμενους στην ναυτιλία, χωρίς αναγκαστικά να έχουν εκπαίδευση υψηλότερη από ΤΕΙ, οι επιπλέον θέσεις στον κλάδο μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των νέων κάτω των 29 χρονών, όπου η ανεργία ανήλθε σε 39,5% το Δ' τρίμηνο του 2011, καθώς και των πτυχιούχων Ανώτερης Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (23,1% ανεργία).

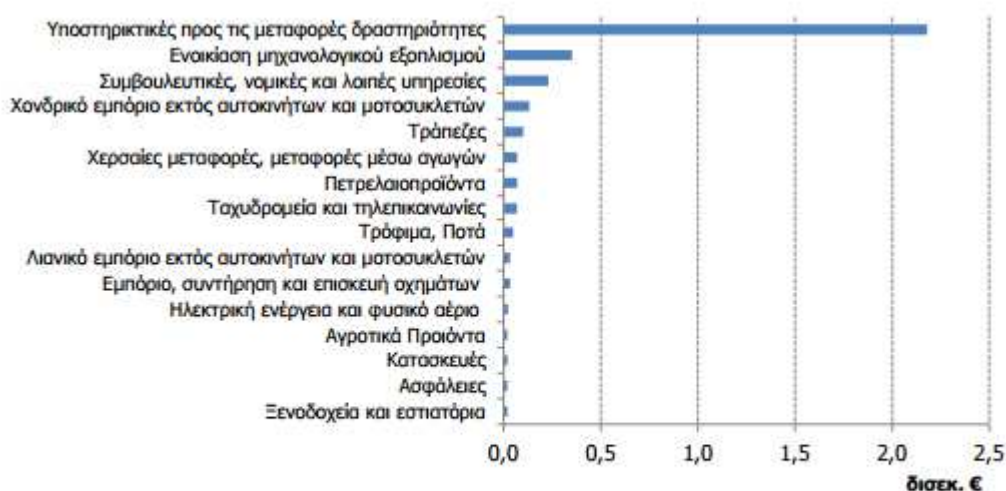
7.3 ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σημαντική είναι η επίδραση και στο εισόδημα από εργασία, εξαιτίας της υψηλότερης τελικής ζήτησης που αναμένεται να δημιουργήσει η ναυτιλία. Πράγματι το δυνητικό συνολικό εισόδημα από εργασία ξεπερνά τα €9,9 δισεκ., το 35,1% της οποίας αποδίδεται σε αμοιβές ναυτικών ενώ το υπόλοιπο αφορά σε έμμεσες επιδράσεις.

Οι κλάδοι των οποίων το εισόδημα ευνοείται εμμέσως (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) είναι αρχικά εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση (υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, χονδρικό εμπόριο, τράπεζες και λοιπά- βλ. Διάγραμμα 4.7), ενώ οι κλάδοι που

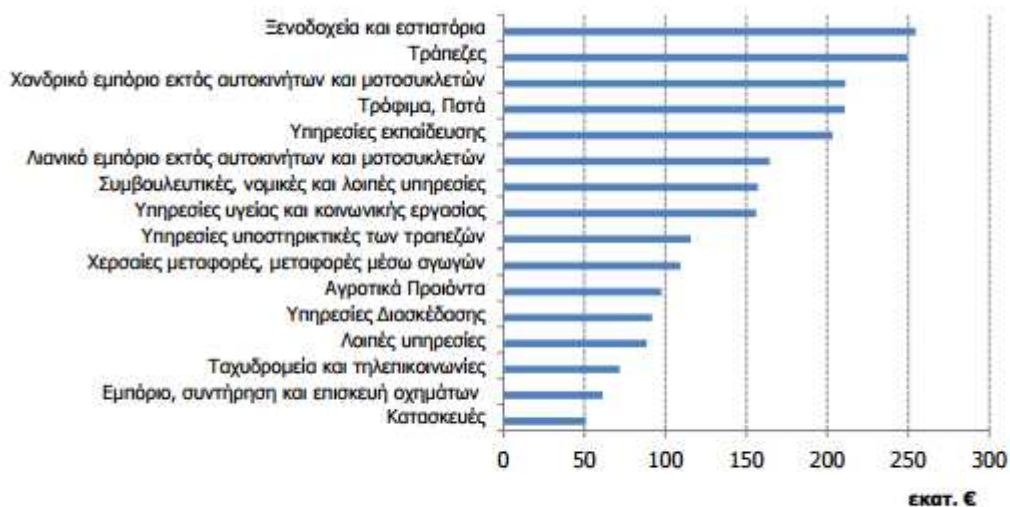
συσχετίζονται με την συνολική εξυπηρέτηση της ελληνικής κοινωνίας παρουσιάζονται στην ανάλυση της έμμεσης επίδρασης με ιδιωτική κατανάλωση.

Η ΕΜΜΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ



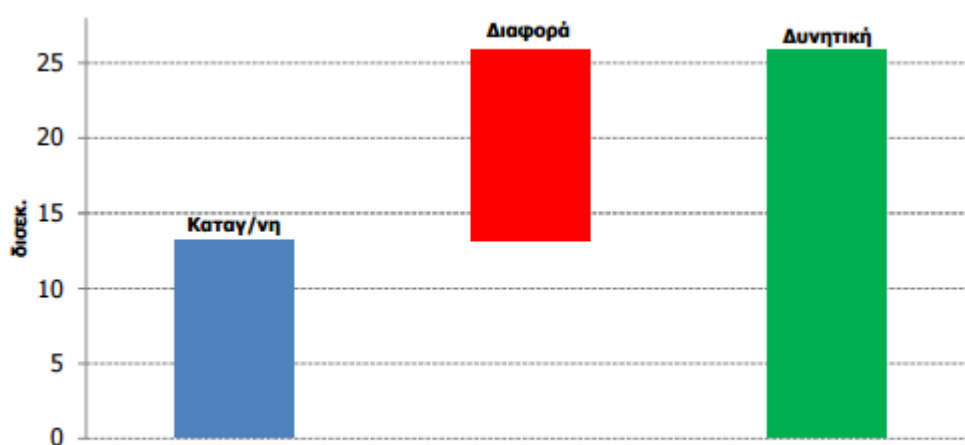
Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

7.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Οι εκτιμώμενες αναλώσεις που αφορούν στην κάλυψη της ζήτησης της διευρυμένης πλέον ποντοπόρου ναυτιλίας υπολογίζονται σε €29δισεκ. εκ των οποίων το 43,3% καλύπτεται από την εγχώρια αγορά. Συνεκτιμώντας φορολόγηση της τάξης του 8,9%¹⁰ στα παραπάνω προϊόντα, η ενδιάμεση κατανάλωση του κλάδου εκτιμήθηκε σε €31,6δισεκ. Αφαιρώντας την ενδιάμεση κατανάλωση του κλάδου από την αξία παραγωγής (€40,1δισεκ.), η δυνητική άμεση προστιθέμενη αξία εκτιμάται σε €8,6 δισεκ. που αντιστοιχεί στο 3,9% του συνολικού ΑΕΠ¹¹ της χώρας το 2011.

Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών, η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9δισεκ. το 30,9% της οποίας οφείλεται σε έμμεση επίδραση, ενώ το 36,0% σε επιδράσεις εξαιτίας της αύξησης εισοδήματος των νοικοκυριών (βλ. Διάγραμμα 4.9:). Και στην περίπτωση της απασχόλησης, οι κλάδοι που δέχονται τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση είναι εκείνοι που βρίσκονται σε άμεση συνεργασία με τη ναυτιλία. Μεταξύ άλλων, εκτινάσσεται η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριότητες (€3,9δισεκ.), της ενοικίασης μηχανολογικού εξοπλισμού (€1,1δισεκ.) καθώς και λοιπών κλάδων που εξυπηρετούν τη ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Εξαιρέση αποτελεί ο κλάδος δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία (€332εκατ.), που εξαιτίας των ευνοϊκών φορολογικών ρυθμίσεων αποτελεί πόλο επενδύσεων για τους έλληνες εφοπλιστές. Ειδικότερα, ο κλάδος διαχείρισης ακίνητης περιουσίας ευνοείται περισσότερο σε σχέση με τους υπόλοιπους (προστιθέμενη αξία της τάξης των €1,9 δισεκ.), ενώ ακολουθούν τα ξενοδοχεία και εστιατόρια (€1,3δισεκ), η γεωργία (€720 εκατ.) και οι τράπεζες (€537εκατ.). Λιγότερο ευνοούνται τα τρόφιμα-ποτά (€450 εκατ.), οι υπηρεσίες εκπαίδευσης (€286εκατ.), οι υπηρεσίες άθλησης και διασκέδασης (€172εκατ.) και οι συμβουλευτικές υπηρεσίες (€170εκατ.). Οι παραπάνω εκτιμήσεις αφορούν στις επιδράσεις στην ελληνική οικονομία αντανακλώντας εν μέρει το καταναλωτικό κοινωνικό πρότυπο των ελλήνων. Συγκρίνοντας την καταγεγραμμένη άμεση προστιθέμενη αξία με την άμεση δυνητική παρατηρούμε ότι η διαφορά τους δεν είναι σημαντική (€140,9εκατ.). Αντίθετα, αξιοσημείωτη είναι η διαφορά μεταξύ της καταγεγραμμένης έμμεσης προστιθέμενης αξίας και της αντίστοιχης δυνητικής. Εδώ, η επιπλέον προστιθέμενη αξία του κλάδου για την ελληνική οικονομία από την προσέλκυση περισσότερων ναυτιλιακών γραφείων και εταιρειών στην Ελλάδα και της ενίσχυσης του ναυτιλιακού πλέγματος, ανέρχεται σε €12,7δισεκ, που μεταφράζεται σε επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

7.5 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΥΣ ΦΟΡΟΥΣ

Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εκτίμηση για τη δυνητική συμβολή του κλάδου στους φόρους. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υποδείγματος εισροών/εκροών και εκτιμώντας το συντελεστή φορολόγησης σε περίπου 3% της ολικής αξίας παραγωγής η άμεση δυνητική συνολική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στους φόρους υπολογίζεται στα €1,2δισεκ, ενώ συνολικά η συμβολή του κλάδου στους φόρους εκτιμάται στα €1,9δισεκ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Είναι αποδεδειγμένο πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά την πάροδο των αιώνων βοήθησε την οικονομία της Ελλάδας. Θα πρέπει όμως να υπάρχει και η βοήθεια από το κράτος διότι αυτός ο κλάδος παρόλο που έχει δώσει την μεγαλύτερη ανάσα στην εθνική οικονομία δεν έχει την κατάλληλη υποστήριξη. Οι ναυτικοί έχουν φέρει πολλά λεφτά στους τόπους τους και έχουν δώσει ακόμα περισσότερα στο Ναυτικό Απομαχικό ταμείο και βλέπουμε πως οι συντάξεις τους μειώνονται όλο και περισσότερο. Η φορολογία και οι εισφορές των ναυτικών είναι ασφυκτικές και σε τέτοιους καιρούς κρίσης όλοι περιμένουν μια βοήθεια. Εάν το κράτος καταλάβει εγκαίρως την δύναμη και την βοήθεια που του δίνει η ναυτιλία και μειώσει τους φόρους ναυτικό όπως για κάθε πλοίο τότε είναι σίγουρο πως οι έλληνες εφοπλιστές θα γυρίσουν στην ελληνική σημαία τα πλοία τους. Οι εισφορές θα μεγαλώσουν ο εθνικός στόλος θα πολλαπλασιαστεί και περισσότεροι άνθρωποι θα στραφούν στην θάλασσα που αυτή την στιγμή είναι από τις πιο σίγουρες επιλογές επαγγελματικής αποκατάστασης. Με την βοήθεια της ναυτιλίας η έξοδος από την κρίση είναι βέβαιο πως θα έρθει πολύ πιο σύντομα γιατί όχι και η οικονομική ανάπτυξη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Η Η βιβλιογραφία αυτή βασίστηκε σε πηγές:

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας : <http://www.yen.gr/wide/home.html>

Τράπεζα της Ελλάδος: <http://www.bankofgreece.gr>

L'loyds Register of ships: <http://www.lloyds.com>

Ε.Σ.Υ.Ε: <http://www.statistics.gr>

Ανδρεάδης Σ. (1964), Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα.

Λύρας Γ.,(2002), Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία, Εκδόσεις κέρδος .

Ορφανός Δ., (2002), Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία.

Διαθέσιμο στο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, Αθήνα:

Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.

Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012.

Ιδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές , Απρίλιος 2013.