

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : « ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ »**



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ – ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΤΣΟΚΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ
ΠΑΣΧΑΛΟΥΔΗ ΕΛΕΝΗ
ΑΓΜ : 2943

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΤΣΟΚΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

**ΘΕΜΑ : ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ : ΠΑΣΧΑΛΟΥΔΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΓΜ : 2943

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ :

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ :

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ Ν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ :	4
ΠΡΟΛΟΓΟΣ :	5-12
ΚΕΦ.1 : Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	13-14
1.1 : Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΙΣΧΥΡΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΜΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	15-16
1.2 : ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΡΑΤΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑ	17-18
1.2.1 : Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	19
ΚΕΦ.2 : ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	20-22
2.1 : Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ	23-27
2.2 : Η ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	28
2.3 : ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ	29-30
2.3.1 : ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ	30-32
ΚΕΦ.3 : Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	33-34
3.1: Η ΣΥΝΗΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ	35
3.2 : Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	36

3.3 : Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ...	37-41
3.4: Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	42-44
3.5: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ.....	45-46
ΚΕΦ.4: Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	47
ΚΕΦ.5 : Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΑΞΙΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.	48-49
ΕΠΙΛΟΓΟΣ :	50
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ :	51

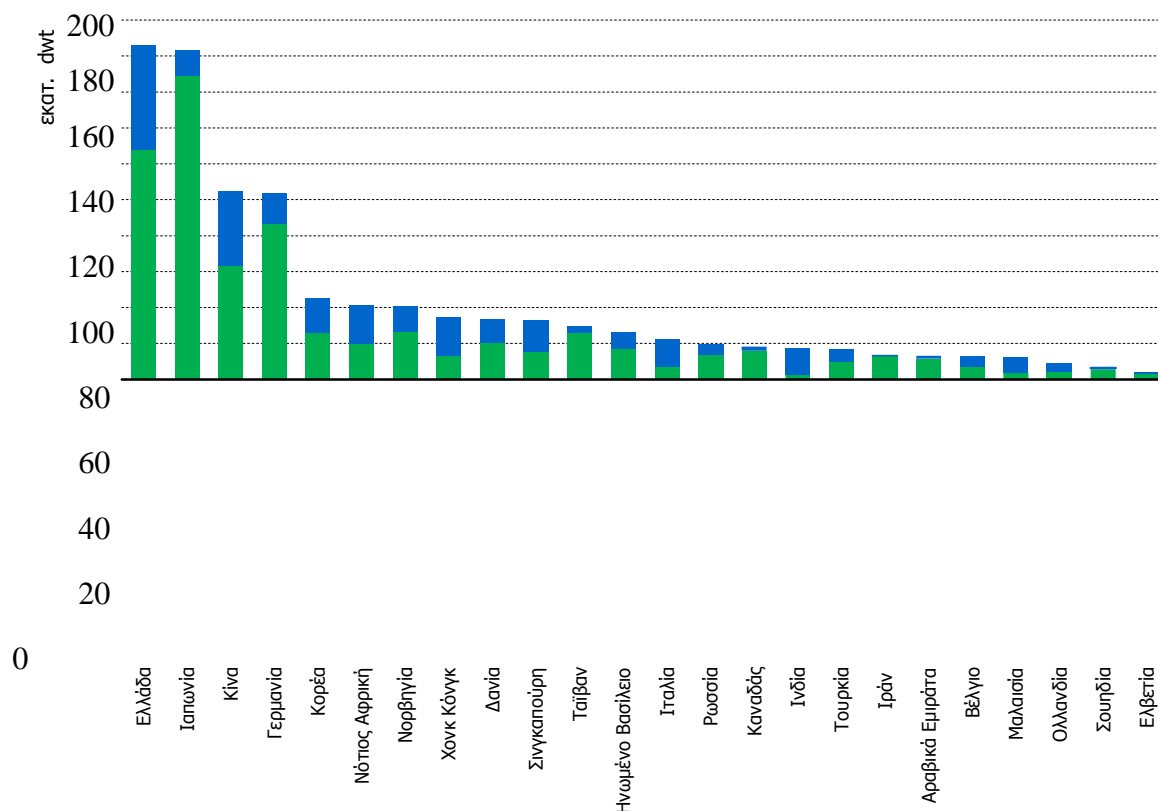
ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας είναι να αναλύσει και να διερευνήσει την επίδρασή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδος. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια εξαγωγική βιομηχανία που διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, γεφυρώνοντας συστηματικά το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και συμβάλλοντας στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς καθώς και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Η εξέλιξή της αποτελεί πρωταρχικό λόγο για τον οποίο ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να μελετάται και να αναφέρεται ως αυτόνομος και ανεξάρτητος οικονομικός παράγοντας εξέχουσας σημασίας. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη με βάση τον αριθμό των πλοίων και τους όρους χωρητικότητας. Στην εργασία παρουσιάζεται αριθμητικά η επίδρασή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ, δηλαδή πάνω στην προστιθέμενη αξία, σε άλλους κλάδους της οικονομίας, στην απασχόληση, στο εισόδημα, και στον δημοσιονομικό τομέα, επίσης αναλύεται η επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία, μέσω των εισροών του ναυτιλιακού συναλλάγματος και το μερίδιο συμμετοχής της στη παγκόσμια οικονομία.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ελληνική Ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά. Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από 4.065 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων περίπου 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, σύμφωνα με στοιχεία του IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia για το 2012. Σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς με 184 εκατ. τόνους (dwt), ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται η Ιαπωνία (Διάγραμμα 1). Τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, όπως ισχύει και στις περισσότερες χώρες με σημαντικό στόλο, είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία. Επιπλέον ένδειξη της δύναμης της ελληνικής Ναυτιλίας αποτελεί το γεγονός ότι το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών στα δύο μεγαλύτερα (με βάση την κεφαλαιοποίηση) χρηματιστήρια στο κόσμο – NYSE και NASDAQ - έχει Έλληνες ιδιοκτήτες.

Διάγραμμα 1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010

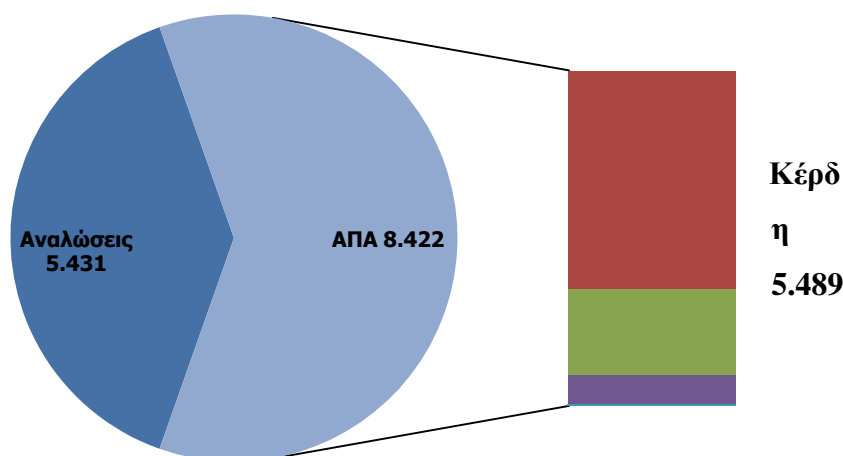


■ Ξένη Σημαία σε dwt ■ Εθνική Σημαία σε dwt

Η Καταγεγραμμένη Συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία

Παράλληλα, η ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα €8,4 δισεκ¹. προστιθέμενη αξία το 2009 (περίπου το 4% του συνόλου της οικονομίας). Εξ' αυτών, τα €5,4 δισεκ. αφορούν εταιρικά κέρδη, τα €2,2 δισεκ. αποσβέσεις και τέλος τα €680 εκατ. μισθούς και εισφορές. Η πλειοψηφία της προστιθέμενης αξίας του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται από την ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς το 93% της συνολικής αξίας των παραγόμενων υπηρεσιών του κλάδου αντιστοιχεί σε εξαγωγές. 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 €12,7 δισεκ. το 2009 και €14,5 δισεκ. το 2010), ενώ το 46,9% του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών για το 2011 προήλθε από καθαρές εισπράξεις του τομέα μεταφορών (ΤτΕ). Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, καθώς σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την υψηλότερη θέση στην ελληνική οικονομία, μετά από τον κλάδο διαχείρισης ακίνητης περιουσίας.

Διάγραμμα 2: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (σε χιλ. €)



Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας². Ενδεικτικά, οι κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα (με ή χωρίς την ιδιωτική κατανάλωση) είναι αφενός αυτοί που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα και άλλα) και αφετέρου οι κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες που αγοράζονται νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών (ακίνητη περιουσία-ενοίκια, τρόφιμα ποτά, υπηρεσίες υγείας, ξενοδοχεία-εστιατόρια και άλλα). Αντίστοιχα, αυτοί οι κλάδοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιοδήποτε λόγο – παύση της διαχείρισης των πλοίων εντός της χώρας.

Η άμεση καταγεγραμμένη συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2009, περιορίζεται στα 34 χιλ. άτομα. Σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου αποτελεί το σχετικά υψηλό ποσοστό απασχόλησης ξένων υπηκόων – σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ το 2008 το 42% των απασχολούμενων στα πλοία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) δεν ήταν Έλληνες. Ταυτόχρονα, η καταγραφή της απασχόλησης μόνο σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία οδηγεί σε υποεκτίμηση του συνόλου των απασχολούμενων στην ποντοπόρο ναυτιλία που διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, όπως αναδεικνύεται από το πολύ χαμηλό ποσοστό απασχολούμενων σε πλοία υπό ξένη σημαία.

Παρόλα αυτά, το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών της

ελληνικής οικονομίας του IOBE ότι το 2009 ξεπέρασε τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στα €2,7 δισεκ.

Η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Στην Ελλάδα ισχύει το καθεστώς φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων (tonnage tax), βάσει του οποίου θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο (ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου), ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από φορολόγηση. Παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω της διεθνοποιημένης φύσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Το μεταφορικό έργο της ποντοπόρου ναυτιλίας εκτελείται σε διεθνή ύδατα, συχνά σε μεγάλη απόσταση από τα γραφεία διαχείρισης. Για το λόγο αυτό, η δραστηριότητα διαχείρισης μπορεί σχετικά εύκολα να μεταναστεύσει σε άλλο κράτος με ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς, αρκεί να υπάρχει εκεί η κατάλληλη τεχνοοικονομική υποδομή και το κατάλληλα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Έτσι, η φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων είναι το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης (με ελάχιστες διαφοροποιήσεις) ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες με ναυτική παρουσία, εξαντλώντας τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απέναντι στα κράτη νηολόγησης ή εγκατάστασης.

Μια απότομη αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χωρίς προσεκτική μελέτη των αντίστοιχων καθεστώτων σε ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα, ενδέχεται να οδηγήσει σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, των θέσεων εργασίας, ακόμα και σε μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων, ως αποτέλεσμα μετανάστευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Παρά τις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για την ποντοπόρο ναυτιλία, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα και έμμεσα στα φορολογικά έσοδα του κράτος περισσότερα από €790 εκατ. το 2009 (Πίνακας 1).

Πίνακας 1: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2009

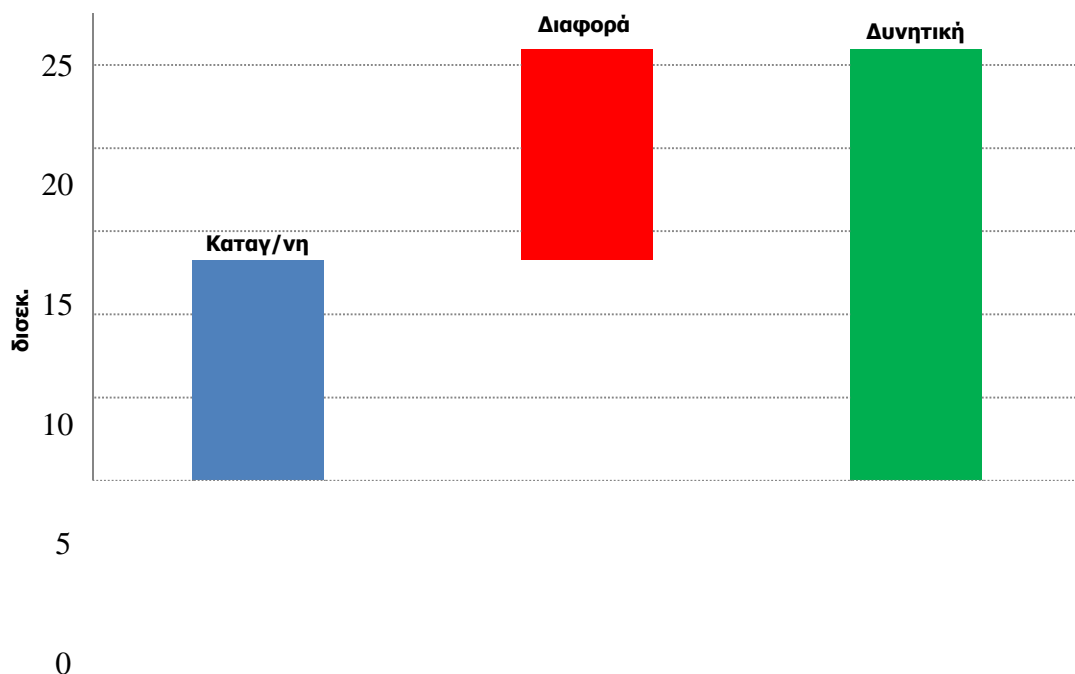
σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδρα	Έμμεσ η	Συνολικ ή
Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία	8.422	4.847	13.269
Εισόδημα από Εργασία	732	1.949	2.681

Φόροι	559	231	790
Απασχόληση (σε χιλ.)	34	158	192

Η Δυνητική Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Εκτιμήσαμε τη δυνητική συνεισφορά από την ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας η οποία θα διεκπεραιώνεται από γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπολοίπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες. Για τα παραπάνω, χρησιμοποιήθηκαν δείκτες παραγωγικότητας και συντελεστές παραγωγής της φορτηγού ναυτιλίας ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών, καθώς και το υπόδειγμα εισροών/εκροών της Ελληνικής οικονομίας .

Διάγραμμα 3: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία



4Η δυνητική συνεισφορά της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας αναμένεται να ξεπεράσει τα €26 δισεκ., κατά €12,7 δισεκ. υψηλότερη σε σχέση με την καταγεγραμμένη προστιθέμενη αξία, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως (Διάγραμμα 3). Ταυτόχρονα, δημιουργούνται δυνητικά περίπου μισό εκατομμύριο επιπλέον θέσεις εργασίας.

Σημαντικό μέρος των επιπλέον θέσεων εργασίας στα πλοία αναμένεται να καλυφθεί από ξένους υπηκόους, εκτός εάν η βαθύτατη οικονομική κρίση αναγκάσει περισσότερους Έλληνες να ενδιαφερθούν ακόμα και για τις ανειδίκευτες θέσεις ναυτικής εργασίας. Αυτό δεν σημαίνει ότι τα δυνητικά οφέλη σε όρους απασχόλησης δεν έχουν πραγματικό αντίκτυπο στην απασχόληση επί του ελληνικού έδαφος, καθώς το 86% της δυνητικής απασχόλησης αφορά στους κλάδους που προμηθεύουν την ποντοπόρο ναυτιλία (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες κ.ά.) ή εξυπηρετούν την εγχώρια κατανάλωση των νοικοκυριών (γεωργία, ξενοδοχεία- εστιατόρια, λιανικό εμπόριο, τρόφιμα- ποτά κ.ά.).

Προτάσεις πολιτικής και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα

Για την υλοποίηση του οράματος προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών γραφείων καθώς και την επιχειρηματική αξιοποίηση των παράπλευρων δραστηριοτήτων απαιτείται αρχικά πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί μια πρώτη ισχυρή ένδειξη της πρόθεσης της νέας κυβέρνησης να υποστηρίξει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου στη χώρα αλλά και διεθνώς. Σε αυτό το θετικό πλαίσιο, η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, με

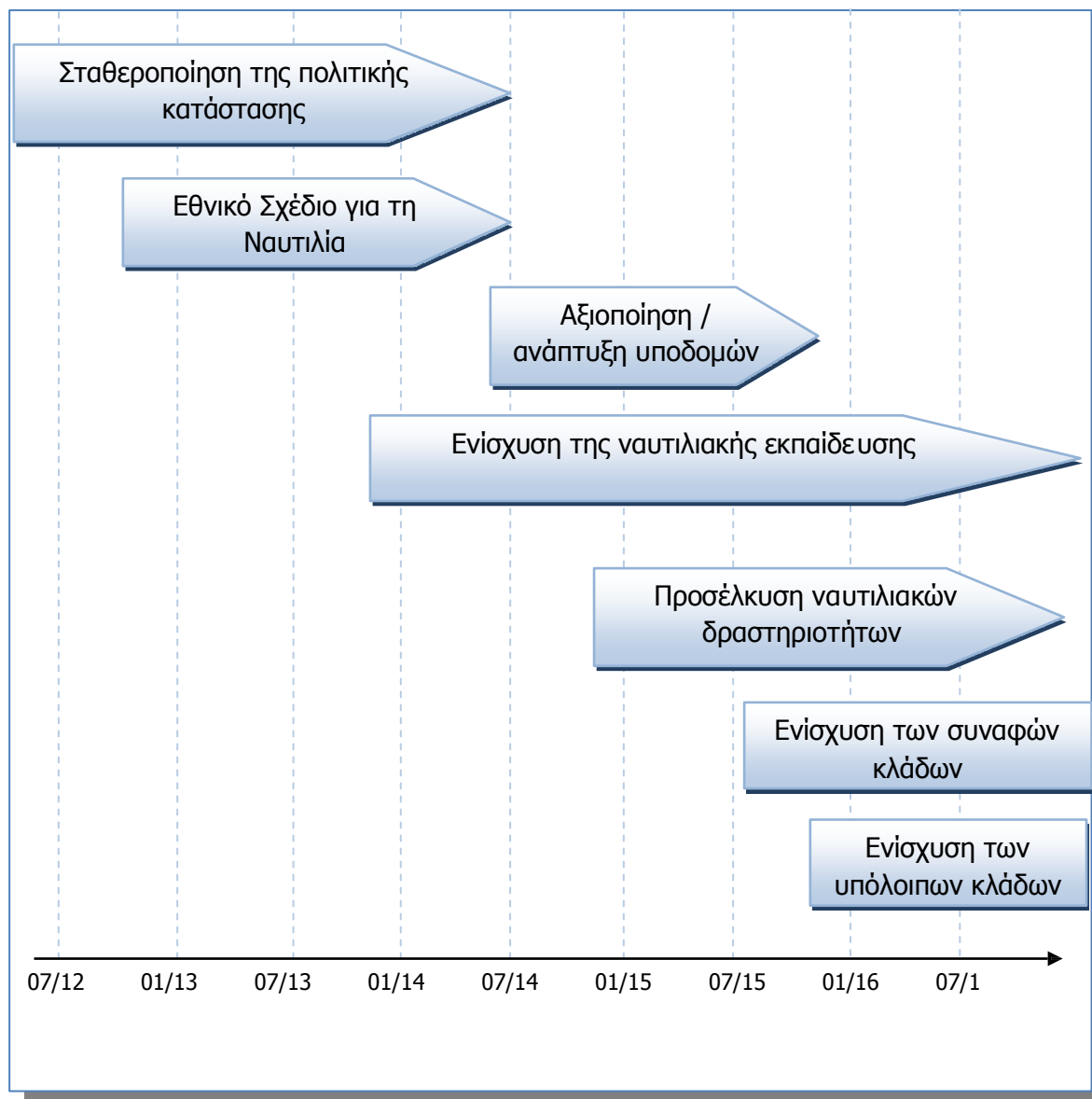
την υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη.

Ανάμεσα στα άλλα, απαραίτητη κρίνεται η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως ενός κέντρου ναυτιλίας, όπου θα συγκεντρώνεται το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster) με σκοπό την μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης για την παγκόσμια ναυτιλία. Η ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας πρέπει να συνοδεύεται και από επενδύσεις στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών, ενώ σε κάθε περίπτωση απαραίτητη κρίνεται η εξέταση βέλτιστων πολιτικών που μπορούν να ενισχύσουν τη συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία και εφαρμόζονται με επιτυχία σε άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις.

Η εφαρμογή των προτάσεων πολιτικής με σκοπό την ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός συνόρων, στο μέγιστο δυνατό βαθμό είναι μια διαδικασία που πρέπει να ξεκινήσει άμεσα, ενώ είναι απαραίτητη η τοποθέτηση και αξιολόγηση στόχων μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια. Υπό ευνοϊκές υποθέσεις, οι κατάλληλες συνθήκες ενδέχεται να δημιουργηθούν ακόμα και προς το τέλος του 2014 (Διάγραμμα 4). Δεδομένου του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, τα πρώτα απτά οφέλη από την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης μπορούν να προκύψουν από τα μέσα του 2015, μεγαλώνοντας σταδιακά στη συνέχεια.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, όπου θα δημιουργούνται βιώσιμες οδοί για την αποφυγή των εμποδίων του επιχειρείν, ευνοώντας κατά συνέπεια την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών, θα δημιουργήσει σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέραν των άλλων. Συνέπεια των παραπάνω αποτελεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων στην παγκόσμια αγορά (τροφοδοσία, συντήρηση πλοίων, ναυπήγηση και λοιπά), με αποτέλεσμα την προσέλκυση ακόμα και της ναυτιλίας ξένων συμφερόντων, με ακόμα μεγαλύτερα δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία. Σε αντίθετη περίπτωση, η μη διασφάλιση ενός σχετικά σταθερού υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα στο χώρο της ναυτιλίας αναμένεται να ωθήσει περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην αναζήτηση στέγης σε κράτη με ευνοϊκότερα πολιτικά και οικονομικά συστήματα, με αποτέλεσμα να πληγεί τόσο η απασχόληση και το ΑΕΠ όσο και όλοι οι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζονται σήμερα, άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

Διάγραμμα 4: Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Την συνεισφορά της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και τη δυνητική συμβολή της στην έξοδο της Ελλάδας από την κρίση, επιχειρεί να αξιολογήσει ειδική μελέτη που εκπόνησε το IOBE. Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά και ο κατεξοχήν εξωστρεφής της χαρακτήρας, συνιστούν ένα από τα κύρια συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας που μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας.

Σύμφωνα με τη μελέτη, οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως δε η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν στην προστιθέμενη αξία άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογιστούν οι αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου **6,1% του ΑΕΠ**. Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών ξεπερνά τα 192 χιλ. άτομα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν άμεσα περίπου το 4% του συνόλου της προστιθέμενης αξίας της ελληνικής οικονομίας, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται, σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, από την ποντοπόρο ναυτιλία. Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας. Έτσι, για κάθε €1000 που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των υδάτινων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου

€1575 σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων ελληνικής οικονομίας. Από τη δραστηριοποίηση και το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι κλάδοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα κτλ, αλλά και κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της υπόλοιπης οικονομίας. Πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν όσα αγαθά / υπηρεσίες αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως π.χ. ακίνητη περιουσία-ενοίκια, ξενοδοχεία-εστιατόρια, χονδρικό-λιανικό εμπόριο και άλλα (βλέπε Διάγραμμα 1). Μάλιστα θα μπορούσε να σημειωθεί ότι αυτοί είναι και οι κλάδοι οι οποίοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιοδήποτε λόγο - παύση της διαχείρισης των ναυτιλιακών εργασιών εντός της χώρας. Το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται ότι ξεπερνάει τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στο διόλου ευκαταφρόνητο ποσό των €2,7 δισεκ.. Επιπλέον, η μελέτη εκτιμά τον οικονομικό αντίκτυπο που θα είχε η ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας σε έκταση που να αντιστοιχεί στη δραστηριότητα των ελληνικών γραφείων στο εξωτερικό, η οποία θα διεκπεραιώνεται από ελληνικά και ξένα ναυτιλιακά γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπολοίπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες. Σύμφωνα με τη μελέτη, η δυνητική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας από αυτή την ενίσχυση σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας θα μπορούσε να ξεπεράσει τα €26 δισεκ., υψηλότερα κατά €12,7 δισεκ. σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως (βλ. Διάγραμμα 3). Η δυνητική απασχόληση σε αυτή την «διευρυμένη» πλέον περίπτωση ξεπερνάει τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας. Έτσι, σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση δυνητικά μπορούν να δημιουργηθούν 360 χιλ. νέες θέσεις εργασίας στην οικονομία υπό τις υποθέσεις του σεναρίου επέκτασης των εργασιών της ναυτιλίας.

1.1 Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΙΣΧΥΡΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΜΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Το διεθνές σκηνικό λειτουργίας της ναυτιλίας παραμένει γεμάτο προκλήσεις λόγω των γνωστών αντίξοων συνθηκών που επικρατούν τα τελευταία χρόνια και ειδικότερα η υπερπροσφορά χωρητικότητας, η ασταθής ναυλαγορά και η δυσκολία δανειακής πρόσβασης στο τραπεζικό σύστημα. Ακόμα και σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία επιβεβαιώνει συνεχώς ότι έχει τα εχέγγυα να αντιμετωπίζει επιτυχώς τις προκλήσεις και να επικρατεί ακόμη και υπό συνθήκες πίεσης. Το αποδεικνύουν ξεκάθαρα, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, οι αριθμοί: Το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 46,7% του κοινοτικού, σε ποσοστό χωρητικότητας dwt βρίσκεται σε ελληνικά χέρια. Έλληνες ελέγχουν το 23,5% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων και το 18,5% του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών χύδην φορτίων. Παράλληλα στις αρχές της άνοιξης υπήρχαν ήδη ανατεθειμένες 372 παραγγελίες νέων πλοίων ελληνικών συμφερόντων. Δύο πρόσφατες οικονομικές μελέτες για την ελληνόκτητη ναυτιλία αναδεικνύουν τη σημασία της για την ελληνική οικονομία. Η πρώτη εκπονήθηκε από το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) με τίτλο «Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές» και η δεύτερη από την Boston Consulting Group με τίτλο «Εκτίμηση του αντίκτυπου της ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία και Κοινωνία». Και οι δύο μελέτες, ακολουθώντας η κάθε μία τη δική της μεθοδολογία, καταλήγουν σε γενικές γραμμές στις ίδιες εκτιμήσεις και συμπεράσματα, με ιδιαίτερη έμφαση στο σημαντικό ποσοστό συμμετοχής του ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ, ποσοστό που τα τελευταία δύο χρόνια αντιστοιχεί σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, καθώς και στην προσφορά μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας, που υπολογίζεται ότι αγγίζουν σήμερα τις 200.000. Επιπροσθέτως, και οι δύο μελέτες τονίζουν τη δυναμική που έχει ο τομέας και τη δυνητική προσφορά του στην ελληνική οικονομία, μέσω της περαιτέρω προσέλκυσης και εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Βασική προϋπόθεση που θέτουν, είναι η ύπαρξη σταθερού και ανταγωνιστικού θεσμικού πλαισίου. Η δυνητική συνεισφορά της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας αναμένεται να ξεπεράσει τα 26 δισ. δολάρια.

Δηλαδή, κατά 12,7 δισ. δολάρια υψηλότερα σε σχέση με την καταγεγραμμένη προστιθέμενη αξία των αρχών της τρέχουσας δεκαετίας, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως, εφόσον προσελκυσθούν στην Ελλάδα όσο το δυνατόν περισσότερες ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αναπτυχθεί το cluster των σχετιζόμενων με τη ναυτιλία κλάδων. Αυτό εκτιμάται σε πρόσφατη μελέτη του IOBE που έγινε με σκοπό να προσμετρηθεί η δυνατότητα της ναυτιλίας να συμβάλει στην ταχύτερη ανάπτυξη της οικονομίας.

Με το παραπάνω σενάριο, σύμφωνα με τους συντάκτες της έρευνας, δημιουργούνται δυνητικά περίπου μισό εκατομμύριο επιπλέον θέσεις εργασίας.

Μελλοντικά, η ελληνική ναυτιλία εκτιμάται ότι μπορεί να αποτελέσει ακόμα πιο βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Πέντε συγκεκριμένες δράσεις, βάσει βέλτιστων πρακτικών διεθνώς, μπορούν να ενισχύσουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα και ως αποτέλεσμα, να αυξήσουν τον αντίκτυπο της στην ελληνική οικονομία, αναφέρει μελέτη της Boston Consulting Group. Οι πέντε δράσεις είναι η ένταξη του ναυτιλιακού τομέα στη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της χώρας, η απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και μείωση γραφειοκρατίας, το σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη νηολόγηση πλοίων, η αύξηση εγγραφών σε ναυτικές σχολές και η αναβάθμιση ποιότητας εκπαίδευσης και δυνατότητα ιδιωτικής εκπαίδευσης. Τονίζεται δε ότι «η συνέχιση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, ειδικά στην παρούσα συγκυρία, σημαίνει δράση τόσο από την πλευρά του κράτους, ώστε να δώσει ώθηση στον κλάδο με τις προτεινόμενες δράσεις, όσο και από την πλευρά του κλάδου για την προσέλκυση νέων επενδυτών και την ενίσχυση του cluster».

Η ελληνική ναυτιλία μπορεί έτσι να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και η συνεισφορά της να υπερκεράσει ακόμα και την τρέχουσα που εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ και το 3,5% της απασχόλησης. Αυτό τονίζει η διεθνής συμβουλευτική εταιρεία The Boston Consulting Group (BCG) σε ειδική έρευνά της όπου και αξιολογεί τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου (shipping cluster).

1.2ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΡΑΤΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να κρατούν τα «σκήπτρα» της Παγκόσμιας ποντοπόρου Ναυτιλίας, σύμφωνα με τα στοιχεία, αφού το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 46,7% του ευρωπαϊκού βρίσκεται πλέον σε ελληνικά χέρια ενώ ένα στα τέσσερα δεξαμενόπλοια διεθνώς, είναι ελληνόκτητο. Έτσι, οι Έλληνες εφοπλιστές είναι μακράν οι μεγαλύτεροι αγοραστές και οι Γερμανοί οι μεγαλύτεροι πωλητές, όπως δείχνουν οι ανακατατάξεις των μεριδίων τους στον παγκόσμιο στόλο. Ωστόσο, σε μια αγορά που η αξία των πλοίων είναι κοντά σε ιστορικά χαμηλά -αν και ανακάμπτει- καθίσταται σαφές ότι οι Έλληνες βγαίνουν νικητές από την πολυετή κρίση ανανεώνοντας τον στόλο τους την ώρα που γερμανικά σχήματα πλοιοκτησίας (καθώς απουσιάζουν όπως θα αναλυθεί παρακάτω οι προσωποπαγείς επιχειρήσεις) παρά τον φημολογούμενο προστατευτισμό των πιστωτών τους αναγκάζονται σε πωλήσεις.

Τα μεγέθη σε αριθμούς:

- Τον πρώτο μήνα του 2014 Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν από την δευτερογενή αγορά 70 μεταχειρισμένα πλοία καταβάλλοντας 1,961δισ.\$ σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά δεδομένα που επεξεργάστηκε ο ναυλομεσιτικός οίκος Intermodal Research & Valuations.
- Τα πλοία αυτά καλύπτουν το 50% της μεταφορικής δυναμικότητας σε DWT που άλλαξε χέρια παγκοσμίως και έρχονται μετά τα 379 πλοία που αγοράστηκαν κατά το σύνολο του 2013 έναντι 6,716δισ.\$. Σε χωρητικότητα (DWT) οι αγορές του 2013 καλύπτουν το 35% του συνόλου.

Έτσι, την ώρα που οι Έλληνες «σαρώνουν» κυριολεκτικά τις αγορές χρηματοδοτώντας τις επενδύσεις τους σύμφωνα με την Petrofin Research, τόσο με ίδια κεφάλαια όσο και σε συνεργασία με μεγάλα αμερικανικά private equity funds αλλά και τις λιγοστές διεθνώς τράπεζες που εξακολουθούν να ανοίγουν πιστώσεις προς την ποντοπόρο οι Γερμανοί εξωθούνται σε πωλήσεις. Τον Ιανουάριο βρέθηκαν για έναν ακόμη μήνα στην κορυφή της κατάταξης με τους πωλητές και αυτό διότι όπως επισημαίνουν οι ειδικοί πιέζονται πλέον ακόμα και από τις πιο διστακτικές και προστατευτικές τράπεζες να κλείσουν τα υπόλοιπά τους. Σύμφωνα με το σύστημα KG είναι ένα επενδυτικό εφεύρημα με φορολογικά πλεονεκτήματα για τους Γερμανούς επενδυτές (από μικροαποταμιευτές έως μεγαλοκαταθέτες), όπου η αγορά των πλοίων και οι συνεπακόλουθες φορολογικές ελαφρύνσεις χρησιμοποιούνται για να ελαττωθούν οι φορολογικές υποχρεώσεις των επενδυτών. Το σχήμα KG απαιτεί ένα εφ' άπαξ αρχικό κεφάλαιο μετρίου ύψους από Γερμανούς επενδυτές, δάνειο από γερμανική τράπεζα, μία γερμανική εταιρία διαχείρισης του πλοίου και έναν χρονοναυλωτή, όλα αυτά σε ένα πακέτο συγκεντρωμένο από τον άνθρωπο που προωθεί το επενδυτικό σχήμα KG. Αυτό το συγκεκριμένο σχήμα είναι υπεύθυνο για την προώθηση της γερμανικής ναυτιλίας στα κοντέινερς στη σημερινή ηγετική της θέση και κατά πολλούς για τη φούσκα που έχει δημιουργηθεί στο εν λογο τμήμα της αγοράς που δυσκολεύεται να ανακάμψει, παρά την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, λόγω της πλεονάζουσας μεταφορικής δυναμικότητας που έχτισαν οι Γερμανοί. Έτσι, οι τράπεζες έμειναν εκτεθειμένες και αντιμέτωπες με δάνεια ακάλυπτα, με καθυστερημένες αποπληρωμές και, συχνά, με δεμένα τα κοντέινερ στα λιμάνια. Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες που διαχειρίζονται πλοία από όλα τα τμήματα της αγοράς, από δεξαμενόπλοια και φορτηγά έως LNG και κοντέινερς αυξάνουν τώρα τα μερίδιά τους και μάλιστα με ελκυστικό κόστος. Η εικόνα αυτή στη δευτερογενή των ποντοπόρων υποστηρίζεται και από την αντίστοιχη στις νέες ναυπηγήσεις. Τον Ιανουάριο οι Έλληνες και οι Κινέζοι, τα δυο έθνη που εμφανίζουν ισχυρότατη αναπτυξιακή δυναμική στους στόλους τους, έβαλαν τις περισσότερες παραγγελίες σε ναυπηγεία παγκοσμίως. Όμως οι κινεζικές παραγγελίες συχνά αφορούν και ναυπηγήσεις που εκκινούν τα ίδια τα κινεζικά ναυπηγεία για να στηρίξουν την βαριά βιομηχανία τους με στόχο να τα πουλήσουν σε τρίτους πριν καν πέσουν στο νερό. Πολλά εξ' αυτών θα καταλήξουν επίσης σε ελληνικά χέρια σημειώνουν ναυλομεσιτικοί κύκλοι.

1.2.1 Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗ

- Το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 46,7% του ευρωπαϊκού, σε ποσοστό χωρητικότητας dwt βρίσκεται σε ελληνικά χέρια σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.
- Ως Έλληνες ελέγχουμε το 23,5% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων και το 18,5% του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων.
- Στις σχάρες των, ανά τον πλανήτη, ναυπηγείων κατασκευάζονται για ελληνικά συμφέροντα 372 νέα ποντοπόρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σήμερα, περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης (1), ενώ η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία διαγράφει εξέχουσα πορεία τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με σωρεία λοιπών γεγονότων που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, οδήγησαν σε βαθιά κάμψη των σχετικών δεικτών εργασιών του κλάδου, ήδη από το 2008.

Πέραν της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) περιορίζεται, ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές.

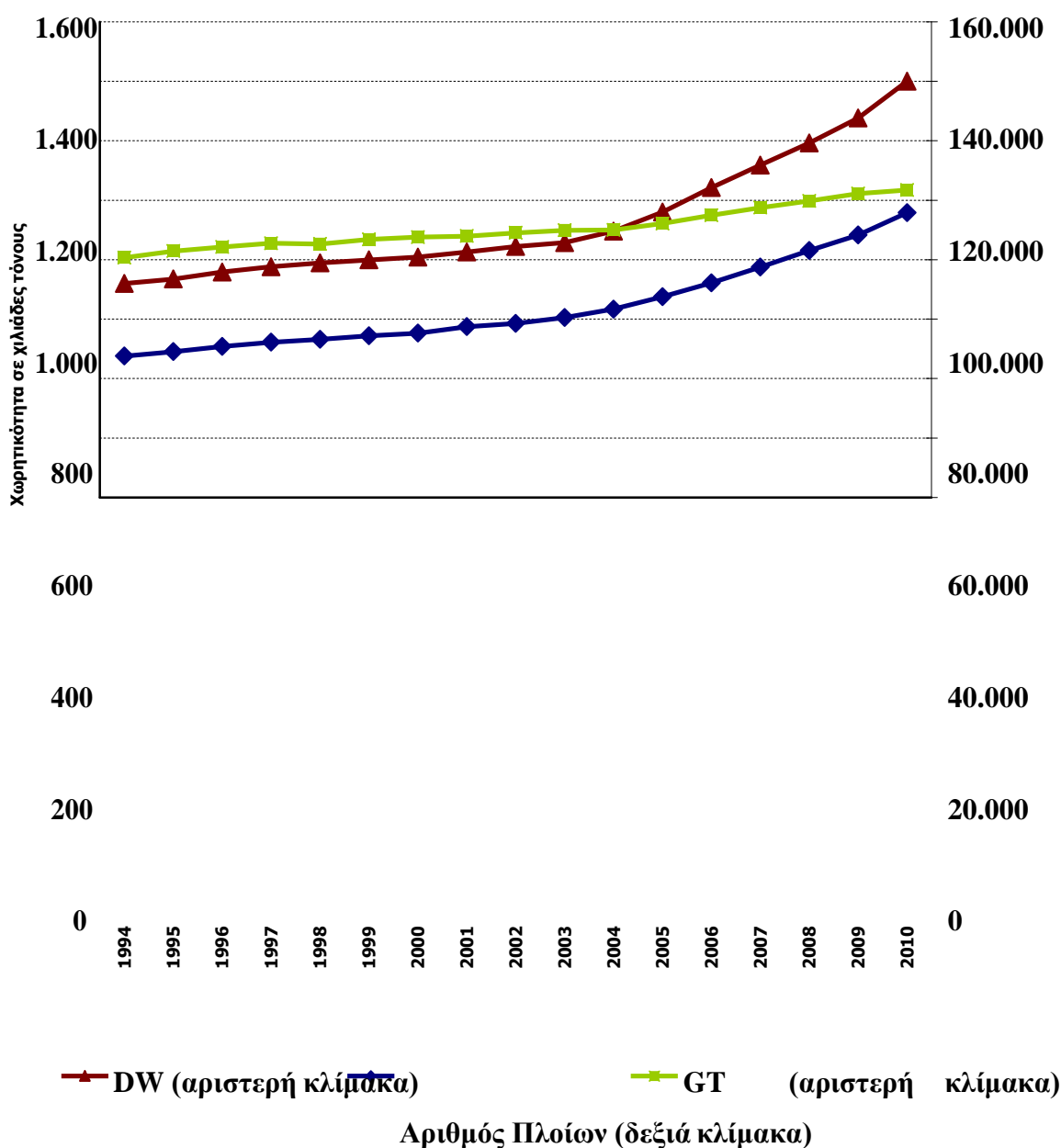
Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Ως εκ τούτου η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Είναι γεγονός πως οι έντονα θετικές τάσεις που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την ύφεση, οδήγησαν τους εφοπλιστές, ορμώμενοι από τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, να προβούν στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο (Διάγραμμα 2.1). Οι παραγγελίες (σύμφωνα με το world order book) αυξήθηκαν την περίοδο 2007- 2009, ενώ το 2010 ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε. Στις νέες παραγγελίες κυριαρχούν τα πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα, Κορέα,

Ιαπωνία) δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα σε μερικές περιπτώσεις να σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

Στα παραπάνω προβλήματα έρχεται να προστεθεί και ο κοινός παρανομαστής της αδυναμίας κάλυψης των περαιτέρω επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο επιβίωσης ακόμα και σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών.

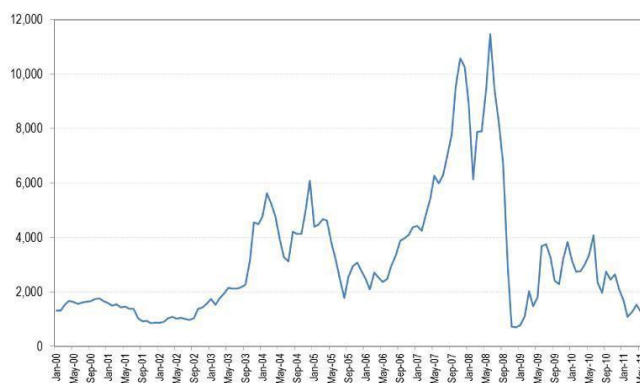
Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η κατακόρυφη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου BDI³ ήδη από το δ' τρίμηνο του 2008, ενώ παρά τις μετέπειτα προσπάθειες ανάκαμψης, οι ναύλοι στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ειδικότερα, το Φεβρουάριο του 2012 ο δείκτης υποχώρησε στις 703 μονάδες μειωμένος κατά 32% σε σχέση με τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, ενώ σήμερα κυμαίνεται κάτω από τις 1000 μονάδες, σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα όμοια με του Αυγούστου του 1986⁽³⁾.

Διάγραμμα 2.1: Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά, 1994-2010



Παρόμοια είναι η εικόνα και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς ο αντίστοιχος δείκτης HARPEX καταγράφει σημαντικές απώλειες την ίδια χρονική περίοδο με τον BDI, μαρτυρώντας ότι πλέον η παγκόσμια ναυτιλία εισήλθε σε μια νέα φάση όπου κυριαρχεί η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (Διάγραμμα 2.2 και Διάγραμμα 2.3).

Διάγραμμα 2.2: Εξέλιξη του Baltic Dry Index 2000-2011



Πηγή: Bloomberg, <http://www.bloomberg.com/apps/cbuilder?ticker1=BDIY%3AIND>, 2011

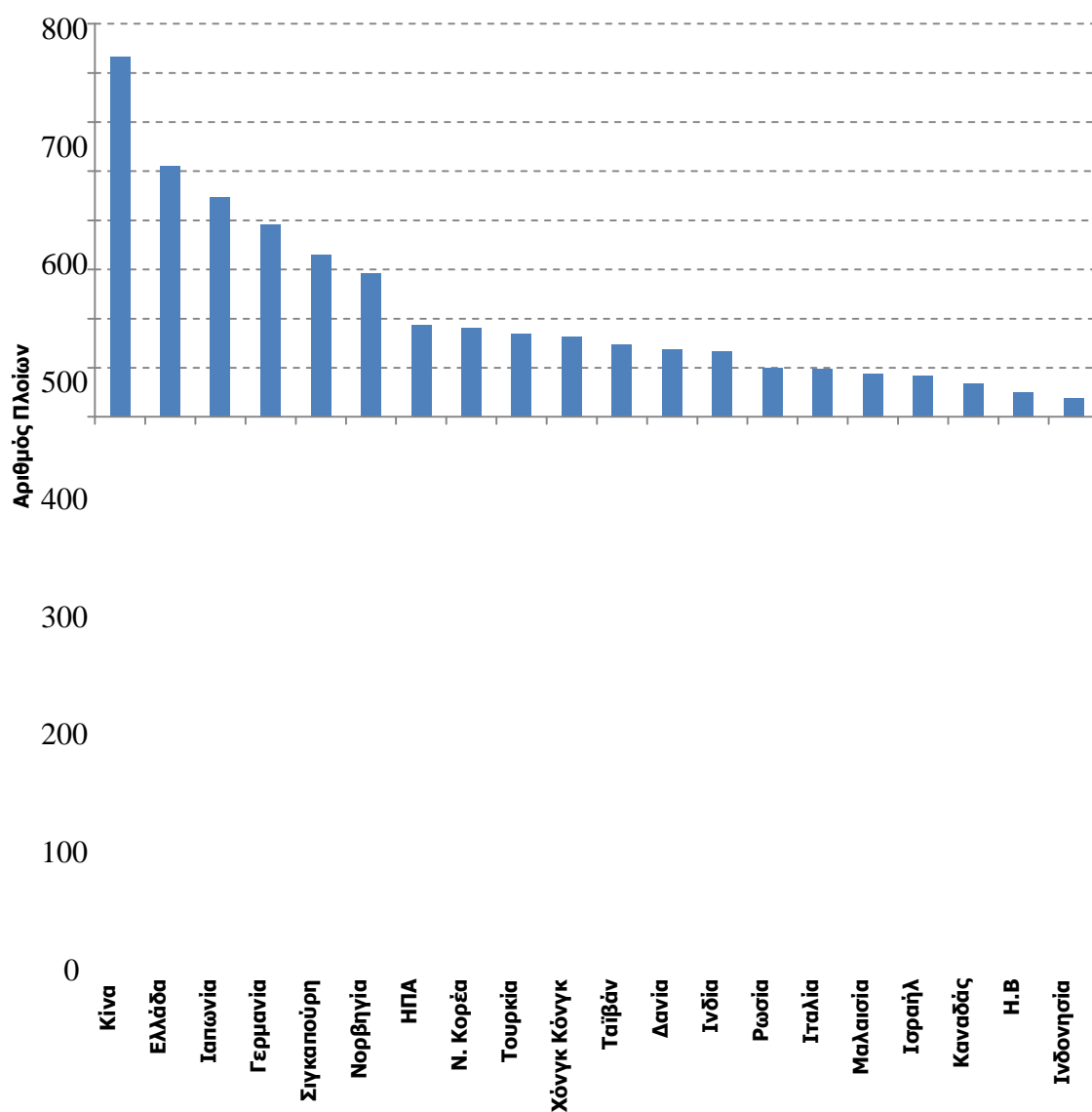
Διάγραμμα 2.3: Εξέλιξη του δείκτη HARPEX 2001-2011



Πηγή: Harper Petersen & Co, 2011

Παρά τη σημαντική κάμψη των ναύλων σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και την προεξόφληση της πρωτικής εικόνας στο προσεχές μέλλον, οι εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με σκοπό την εκμετάλλευση του χαμηλότερου κόστους κατασκευής αλλά και της άμεσης εξυπηρέτησης της δυναμικά μεγαλύτερης ζήτησης στο μέλλον (βλ. Διάγραμμα 2.4). Έτσι, σε παγκόσμιο επίπεδο το 2011 επενδύθηκαν \$96,3 δισεκ. για την παραγγελία 1.354 νέων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 54,4 χιλιάδων τόνων, η πλειοψηφία των οποίων είναι ποντοπόρα ⁽³⁾. Το μίγμα των παραγγελιών δεν δείχνει να διαφοροποιείται σε σχέση με προηγούμενα έτη, καθώς η πλειονότητα αφορά σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (βλ. Διάγραμμα 2.5) και σε δεξαμενόπλοια.

Διάγραμμα 2.4: Οι ιδιοκτησίες με τις περισσότερες παραγγελίες το 2011



Διάγραμμα 2.5: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως, 2011



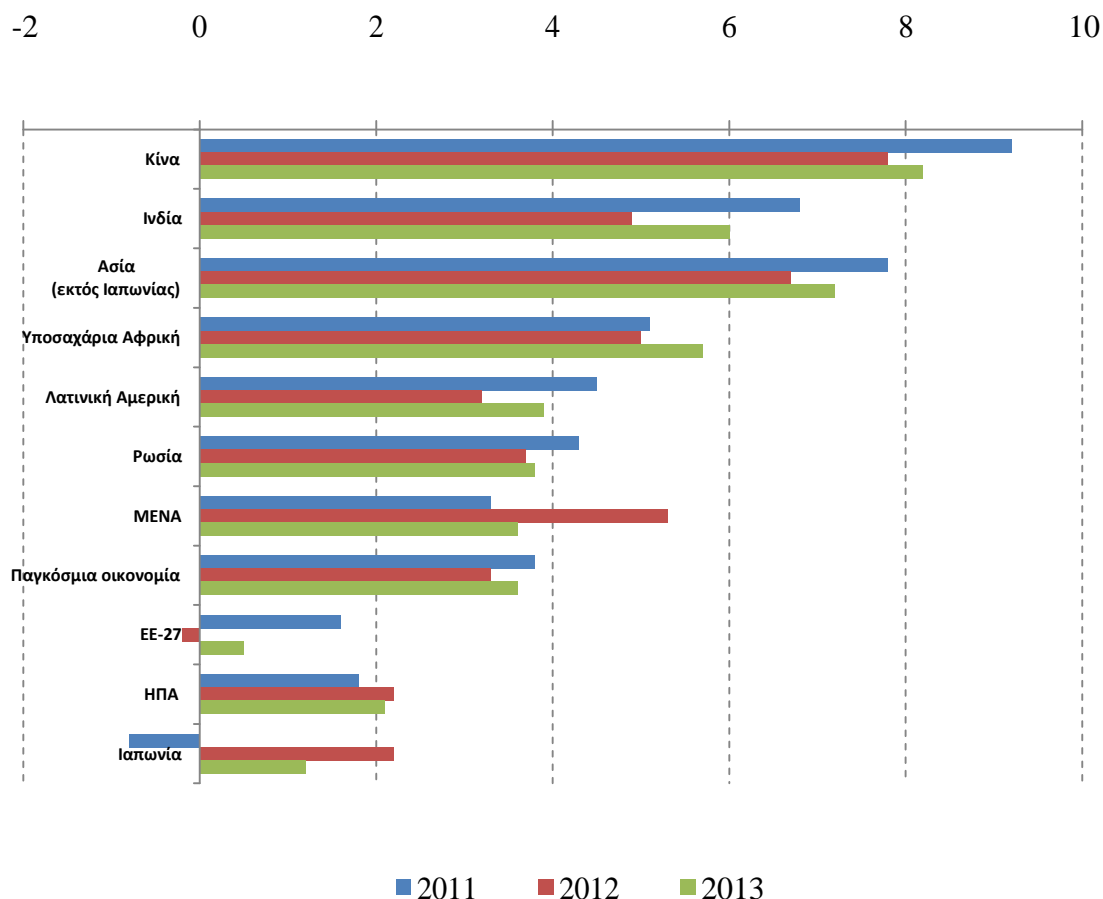
Η αύξηση των παραγγελιών, μπορεί από τη μια μεριά να αύξησε το διαθέσιμο τονάζ, από την άλλη όμως οδήγησε στη σημαντική βελτίωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που συνδέεται με πλεονεκτήματα τόσο για τις διαχειρίστριες εταιρείες (νέες τεχνολογίες, αποδοτικότερη μεταφορά φορτίων, μικρότερα λειτουργικά έξοδα) όσο και για το φυσικό περιβάλλον που επιβαρύνεται λιγότερο. Σύμφωνα με διεθνή στοιχεία που δημοσιεύονται το Μάρτιο του 2012⁽²⁾, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (ανεξαρτήτως τύπου πλοίου) είναι τα 20,6 έτη, ενώ τα ελληνικά στοιχεία παρουσιάζουν ακόμα καλύτερη εικόνα με τη μέση ηλικία των ποντοπόρων πλοίων να μην ξεπερνά τα 16 έτη⁽⁴⁾. Την ίδια στιγμή οι χαμηλοί ναύλοι δεν καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των σημαντικά παλαιότερων πλοίων με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να εμφανίζεται αυξημένος ο ρυθμός διάλυσης πλοίων με σαφή ωστόσο τάση μείωσης σε σχέση με τα πρώτα έτη της ναυτιλιακής κρίσης (2009).

Ειδικότερα, κατά το 2011 οι πωλήσεις για διάλυση (demolition sales) ξεπέρασαν τα 1078 πλοία, χωρητικότητας 25,6 χιλιάδων τόνων που αντιστοιχούν περίπου στο 1,5% του παγκόσμιου στόλου⁽³⁾.

Τα παραπάνω συνθέτουν τα βασικά στοιχεία που σκιαγραφούν την εικόνα του κλάδου τα τελευταία έτη. Παρόλα αυτά, οι επιχειρηματικές προσδοκίες των αναλυτών του χώρου για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυλαγοράς μελλοντικά δείχνουν να ανακάμπτουν παρά το γεγονός ότι οι περισσότεροι συμφωνούν πως θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 έτη για να βρεθεί η ναυτιλία στα προ κρίσης επίπεδα. Σύμφωνα με μελέτη του οίκου Moore Stephens ⁽⁵⁾, οι επιχειρηματικές προσδοκίες του κλάδου βρίσκονται σε σαφώς υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτές προ τριετίας (Μάρτιος του 2009). Οι περισσότεροι εφοπλιστές, ναυλωτές και αναλυτές αναμένουν υψηλότερες τιμές της αγοράς ναύλων στο άμεσο μέλλον (σχεδόν σε όλα τα είδη φορτίων), ωστόσο υπογραμμίζεται ότι η αγορά θα εξακολουθήσει να βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την προ κρίσης εποχή. Παράλληλα, αυξημένο σε σχέση με το 2010 παρουσιάζεται το ποσοστό των αναλυτών που εκτιμά πως θα περιορισθεί η αύξηση του κόστους διαχείρισης του στόλου, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο.

Ωστόσο, οι εκτιμήσεις για τα μακροοικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με τον κλάδο είναι λιγότερο αισιόδοξα. Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω επιβράδυνση το 2012 και μικρή ανάκαμψη το επόμενο έτος (Διάγραμμα 2.6) .

Διάγραμμα 2.6: Το Διεθνές Περιβάλλον-Ρυθμοί Ανάπτυξης (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ)

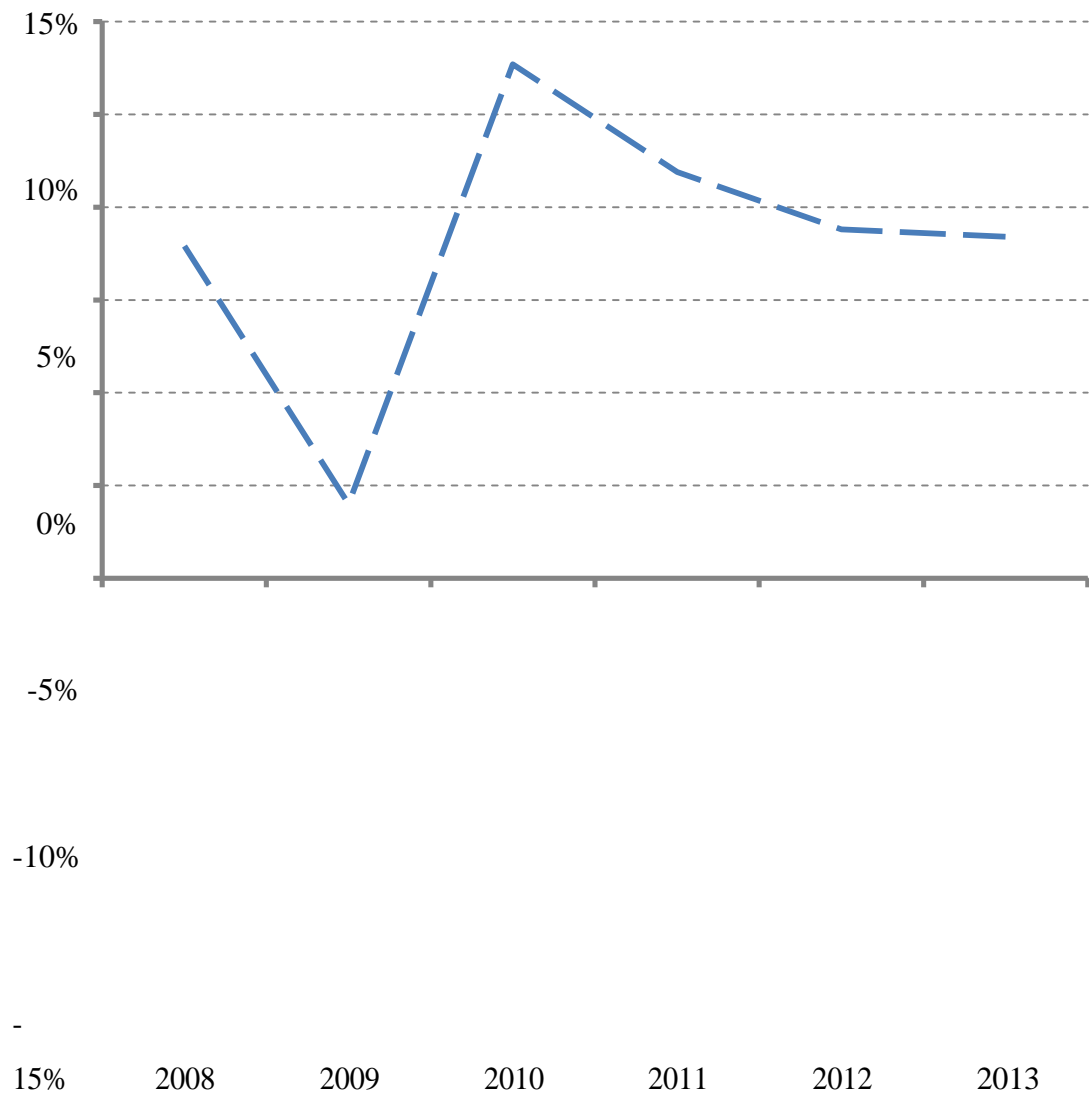


*MENA: Middle East and North Africa

Πηγή: European Economic Forecast, Autumn 2012, European Commission

Παρόμοια αναμένεται η κατάσταση σε χώρες που είναι υπεύθυνες για το 45% των μεταφερόμενων όγκων παγκοσμίως (Κίνα, Ινδία)⁽⁶⁾, στις οποίες ο ρυθμός ανάπτυξης συρρικνώνεται περαιτέρω. Συν τοις άλλοις, το παγκόσμιο εμπόριο περιορίζεται σημαντικά ήδη από τα μέσα του 2008, ενώ το 2009 μειώνεται κατά -11,0%. Κατόπιν ο δείκτης ανακάμπτει, ενώ οι προβλέψεις που αφορούν στην επόμενη διετία (2012-2013) μαρτυρούν τάσεις σταθεροποίησης του ρυθμού αύξησης του εμπορίου κοντά στο 4% (Διάγραμμα 2.7).

Διάγραμμα 2.7: Ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου

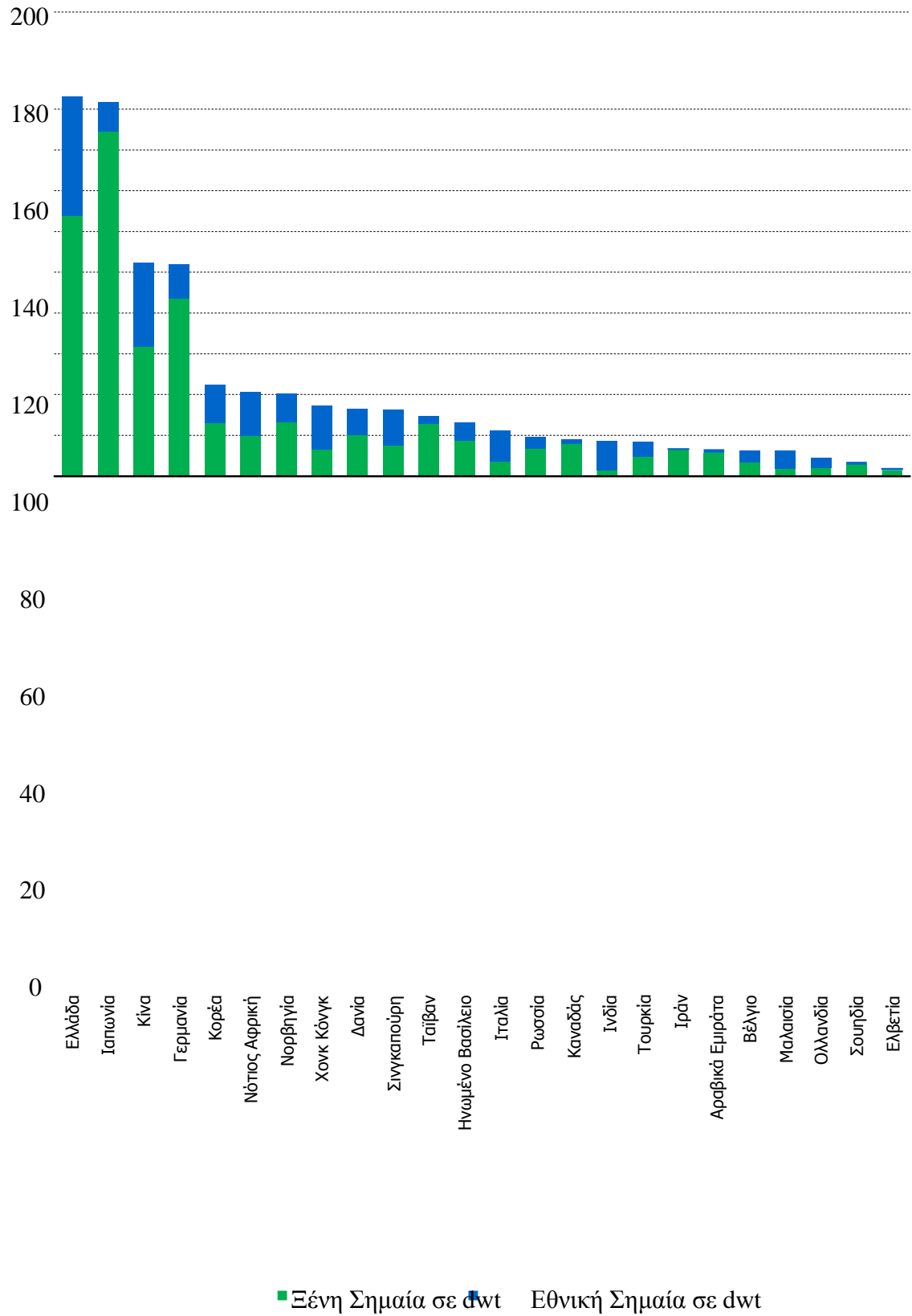


2.1 Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνόκτητος ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ενώ παραδοσιακά η ελληνική ναυτιλία θεωρείται αξεπέραστη σε όλον τον κόσμο. Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 4.065 φορτηγά πλοία (3), εκ των οποίων 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα ενώ σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς (Διάγραμμα 2.8).

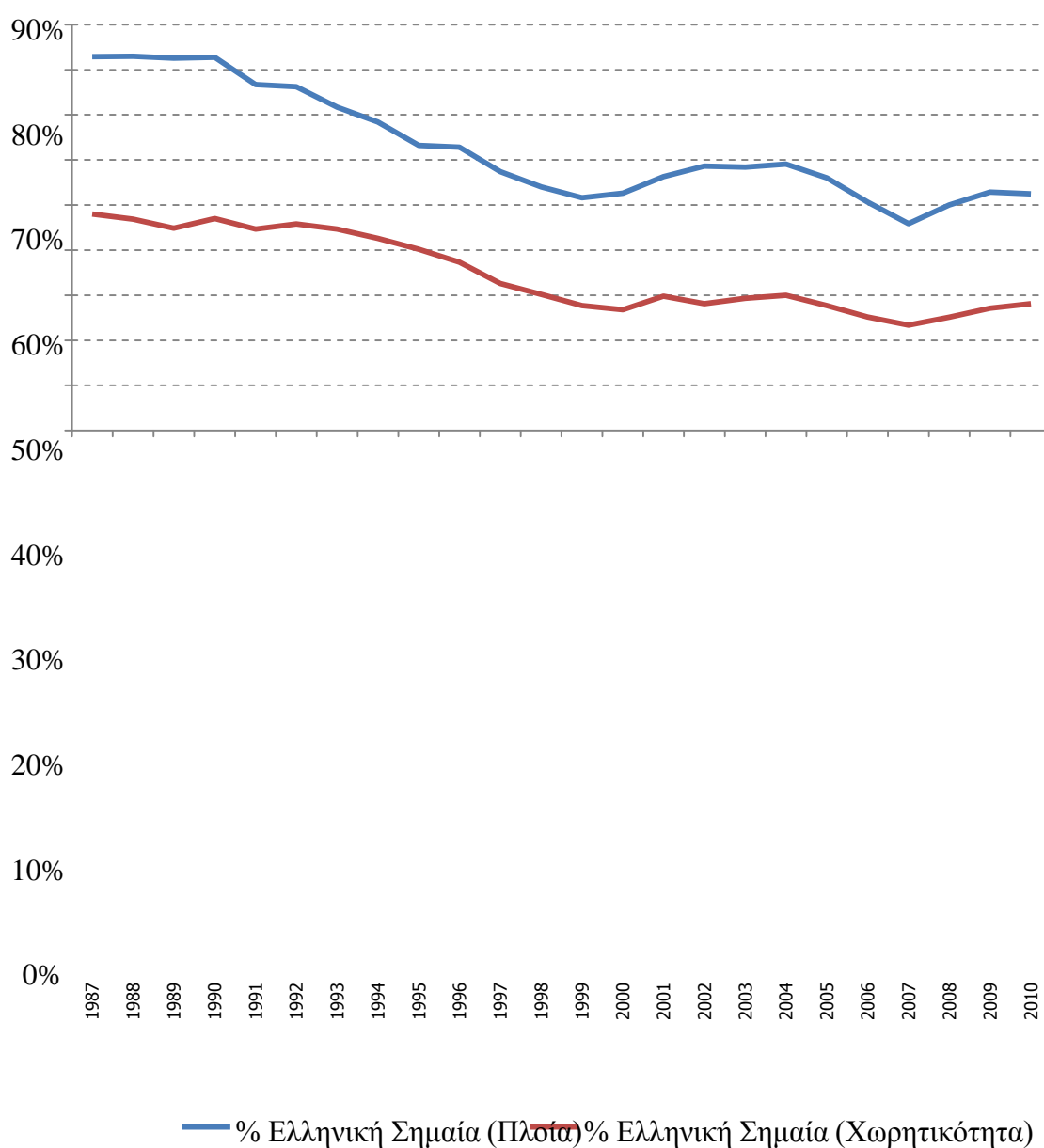
Σε επίπεδο διαχείρισης, οι ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα αμερικανικά χρηματιστήρια αποτελούν το 52% του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών, αντιπροσωπεύοντας και την πλειονότητα των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων. Ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σημαντικά κατά τη χρονική περίοδο 1990 – 2008, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα (Πίνακας 2.1 στο Παράρτημα). Το 2008 το σύνολο του στόλου βρέθηκε στο υψηλότερο σημείο των τελευταίων 20 ετών (4.161 πλοία), με τον αυξητικό ρυθμό να ανακόπτεται στη συνέχεια (2009-σήμερα). Αυτή η εξέλιξη αποτελεί ένδειξη μεγαλύτερης ευελιξίας εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι φαίνεται να αναπροσαρμόστηκαν γρηγορότερα στις νέες συνθήκες ζήτησης.

Διάγραμμα 2.8: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010



Παραδοσιακά, οι εφοπλιστές επέλεξαν την ελληνική σημαία για τη νηολόγηση του στόλου τους, τάση η οποία περιορίσθηκε σημαντικά με την πάροδο των ετών. Πράγματι στις αρχές της δεκαετίας του 1990, το 83% των πλοίων (και περίπου το ήμισυ του διαθέσιμου τονάζ - 47%) του ελληνόκτητου στόλου, ήταν νηολογημένα υπό ελληνική σημαία. Έκτοτε, καταγράφεται σημαντική υποχώρηση του ποσοστού των ελληνόκτητων υπό εθνική σημαία πλοίων, με αποτέλεσμα στα τέλη του 2010 μόνο το 28% της διαθέσιμης χωρητικότητας να βρίσκονται υπό ελληνική σημαία, τάση που παρουσιάζεται και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες (Διάγραμμα 2.9 στο Παράρτημα).

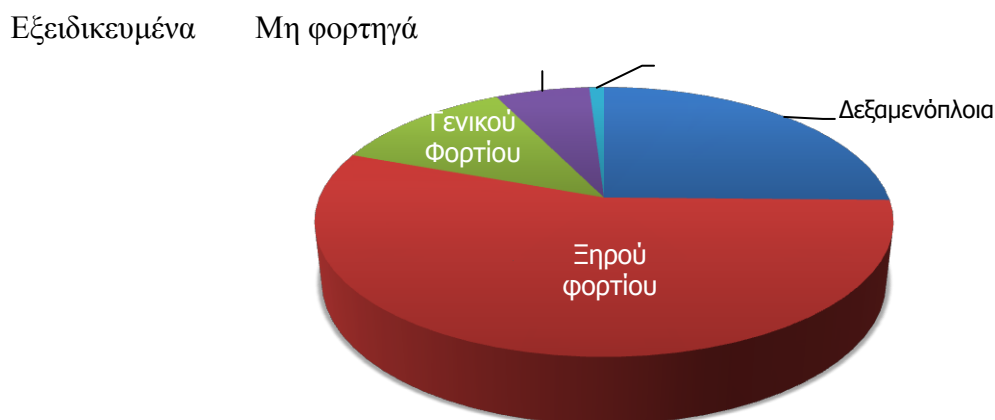
Διάγραμμα 2.9: Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία 1987-2010



Παρά την ιστορική ναυτιλιακή κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να διαθέτουν σημαντικό μερίδιο των επενδύσεών τους στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, διαφοροποιώντας όμως το μίγμα των παραγγελιών σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Το 2011, σύμφωνα με την έκθεση “World Fleet Monitor” του οίκου Clarksons, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκαν στην κορυφή των νέων παραγγελιών παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας (9.215 τόνοι), επενδύοντας κεφάλαια της τάξης των \$13 δισεκ. Ιδιαίτερη προτίμηση, εξακολουθούν να δείχνουν σε πλοία ξηρού φορτίου, ενώ ακολουθούν τα (3) δεξαμενόπλοια και τα πλοία γενικού φορτίου (general cargo - κατά κύριο λόγο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων). Ωστόσο σημαντικός είναι και ο αριθμός των εξειδικευμένων πλοίων (π.χ. μεταφορά LNG κτλ.) στον οποίο έχουν στραφεί οι έλληνες εφοπλιστές.

Η παραγγελία νεότευκτων πλοίων καθώς και η αντικατάσταση των παλαιών πλοίων με νεότερα μεταχειρισμένα, συνέβαλλαν σημαντικά στη μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος διαμορφώθηκε στα 16 έτη, αρκετά χαμηλότερα από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, προσθέτοντας ακόμα ένα στοιχείο ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τη διεθνή αγορά⁽⁴⁾.

Διάγραμμα 2.10: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από έλληνες εφοπλιστές, 2011



2.3. Παράρτημα

Πίνακας 2.1: Εξέλιξη Ελληνόκτητου Ποντοπόρου Στόλου 1990 - 2011

Έτος	Αριθμός	DWT	Ετήσια	
			Μεταβ αλή	Ετήσια
1990	2,426	84.439.159		
1991	2,454	87.102.785	1,2%	3,2%
1992	2,688	98.218.176	9,5%	12,8%
1993	2,749	103.958.104	2,3%	5,8%
1994	3,019	120.650.373	9,8%	16,1%
1995	3,142	126.128.352	4,1%	4,5%
1996	3,246	129.737.336	3,3%	2,9%
1997	3,204	127.782.567	-1,3%	-1,5%
1998	3,358	133.646.831	4,8%	4,6%
1999	3,424	139.255.184	2,0%	4,2%
2000	3,584	150.966.324	4,7%	8,4%
2001	3,618	168.434.370	0,9%	11,6%
2002	3,48	164.613.935	-3,8%	-2,3%
2003	3,355	171.593.487	-3,6%	4,2%
2004	3,379	180.140.898	0,7%	5,0%
2005	3,338	182.540.868	-1,2%	1,3%
2006	3,397	190.058.534	1,8%	4,1%
2007	3,699	218.229.552	8,9%	14,8%
2008	4,173	260.929.221	12,8%	19,6%
2009	4,161	263.560.741	-0,3%	1,0%
2010	3,996	258.121.898	-4,0%	-2,1%
2011	3,848	261.675.981	-3,7%	1,4%

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 2011

2.2 Η ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- Η ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, με προστιθέμενη αξία που ξεπέρασε τα €8,4 δισεκ. 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 €12,7 δισεκ. το 2009 και €14,5 δισεκ. 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.

2.3 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο προσδιορισμός των μεγεθών του κλάδου της ναυτιλίας μιας χώρας αντιμετωπίζει σοβαρές αντικειμενικές δυσκολίες, καθώς το αντικείμενο της προσφερόμενης υπηρεσίας – η ίδια η μεταφορά των εμπορευμάτων - συχνά εκτελείται σε διεθνή ύδατα και λιμάνια μακριά από τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Κανονισμό Αρ. 2223/96 του Συμβουλίου της Ευρώπης, που θεσπίζει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικονομικών Λογαριασμών (ΕΣΟΛ 1995), η μεταφορά αγαθών από μεταφορέα μόνιμο κάτοικο για λογαριασμό μη μονίμων κατοίκων, καθώς και μεταφορά εξαχθέντων και εισαχθέντων αγαθών, έξω από την επικράτεια μιας χώρας περιλαμβάνεται στους εθνικούς λογαριασμούς της χώρας όπου είναι μόνιμος κάτοικος ο μεταφορέας και θεωρείται εξαγωγή υπηρεσιών.

Ως μόνιμοι κάτοικοι ορίζονται οι θεσμικές μονάδες οικονομικής δραστηριότητας (δηλ. οι εταιρείες, ο δημόσιος τομέας, τα νοικοκυριά και ορισμένες ΜΚΟ) και οι τοπικές ΜΟΔ⁴ (τα μέρη μιας θεσμικής μονάδας που βρίσκονται σε συγκεκριμένη τοποθεσία) που έχουν

«επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντός τους την οικονομική επικράτεια της χώρας αυτής». Ακολούθως, μια ΜΟΔ έχει το επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντος σε μια χώρα όταν «υπάρχει κάποιος τύπος μέσα στην οικονομική επικράτεια, στον οποίο ή από τον οποίο [η ΜΟΔ] πραγματοποιεί και προτίθεται να συνεχίσει να πραγματοποιεί οικονομικές συναλλαγές σε σημαντική κλίμακα», τουλάχιστον για ένα έτος. Η εθνικότητα, η ύπαρξη νομικής προσωπικότητας και η φυσική παρουσία στην οικονομική επικράτεια της χώρας κατά το χρόνο που πραγματοποιούν την καταγεγραμμένη συναλλαγή δεν παίζουν ρόλο στον ορισμό μιας ΜΟΔ ως μόνιμου κατοίκου.

Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι όταν το εγκατεστημένο γραφείο που διαχειρίζεται την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου βρίσκεται στην Ελλάδα, ανεξαρτήτως εάν η έδρα της εταιρείας στην οποία ανήκει το γραφείο βρίσκεται εντός ή εκτός της ελληνικής επικράτειας, η αξία της μεταφορικής υπηρεσίας προσμετρείται, σύμφωνα με το ΕΣΟΛ 1995 τουλάχιστον, στα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας. Ομοίως, οι εργαζόμενοι στα πλοία που διαχειρίζονται από γραφείο που δραστηριοποιείται στην ελληνική επικράτεια θα έπρεπε να προσμετρούνται στην ελληνική απασχόληση,

τουλάχιστον κατά την διάρκεια εκτέλεσης της εργασίας τους, ανεξαρτήτως από την εθνικότητα τους ή το γεγονός ότι η εργασία εκτελείται εκτός της ελληνικής επικράτειας. Όσον αφορά στη στατιστική ταξινόμηση του κλάδου, η ποντοπόρος ναυτιλία καλύπτει τις δραστηριότητες του κλάδου⁵ H50.2 «Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων». Δυστυχώς, τα διαθέσιμα στοιχεία σε αυτό το επίπεδο ανάλυσης είναι περιορισμένα. Για το λόγο αυτό, επιλέχθηκαν προς χρήση τα σωρευτικά στοιχεία των Υδάτινων Μεταφορών, ως στοιχεία αντιπροσωπευτικά της Ποντοπόρου Ναυτιλίας. Με δεδομένο πως οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων είναι εξαιρετικά περιορισμένες δεχόμαστε πως το σύνολο των στοιχείων του κλάδου των Υδάτινων μεταφορών, αφορά εξ' ολοκλήρου τις Θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες και θα αναφερόμαστε στη συνέχεια της μελέτης. Η παραπάνω παραδοχή στηρίζεται στο γεγονός πως με βάση τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat για το 2010 το 95% της αξίας των υπηρεσιών που προσέφεραν το 2010 οι Υδάτινες Μεταφορές αντιστοιχούν σε εξαγωγές, για τις οποίες αποκλειστικά υπεύθυνη είναι η Ποντοπόρος Ναυτιλία.

2.3.1 ΥΠΟΔΗΓΜΑ ΕΙΣΡΟΩΝ –ΕΚΡΟΩΝ

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 .

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 επεκτείνονταν 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 (Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.2: Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία



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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία στη σύγχρονη εποχή αναπτύχθηκε και γιγαντώθηκε εκτός Ελλάδας από Έλληνες επιχειρηματίες. Από τη δεκαετία του '70 και με την μεταπολίτευση άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη της εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, όταν το θεσμικό πλαίσιο έγινε ανταγωνιστικό και αναπτύχθηκαν οι κατάλληλες υποδομές, καθώς επίσης και της ελληνικής σημαίας, που έφθασε το 1979, πριν τη μεγάλη ναυτιλιακή κρίση, στην κορύφωσή της. Ως φυσικό επακόλουθο, οι υποστηρικτικές υπηρεσίες της ναυτιλίας μεταφέρθηκαν σταδιακά στην Ελλάδα με αποτέλεσμα τη δημιουργία του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου (cluster). Σήμερα, η Ελληνόκτητη ναυτιλία ηγείται του παγκόσμιου στόλου, όντας πρώτη σε χωρητικότητα με περισσότερα από 4.000 πλοία. Για την καλύτερη κατανόηση του μεγέθους αυτού αρκεί κανείς να αναλογιστεί ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει το 16% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας ενώ το ποσοστό του Ελληνικού Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) ως προς το Παγκόσμιο είναι 0,4%, ήτοι 40 φορές μικρότερο από το ποσοστό της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας παγκοσμίως. Η Ελλάδα αυτή την περίοδο διανύει την μεγαλύτερη οικονομική κρίση μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, και βρίσκεται φέτος στην έκτη συνεχόμενη χρονιά συρρίκνωσης του ΑΕΠ, ενώ εκτιμάται ότι ο δρόμος προς την οικονομική ανάκαμψη θα είναι μακρύς και δύσκολος. Σε αυτή την κρίσιμη στιγμή, ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος, έχοντας ήδη σημαντική συμβολή στο Ελληνικό ΑΕΠ, θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης υποστηρίζοντας την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις.

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της Ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει σε σύνολο περίπου €13,4 δισεκατομμύρια ετησίως στο Ελληνικό ΑΕΠ βάσει στατιστικών του 2010, ενώ υπολογίζεται ότι απασχολεί περί τα 165.000 άτομα

- Η άμεση συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου υπολογίζεται στα περίπου €7,6 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του Ελληνικού ΑΕΠ. Από αυτά, η ποντοπόρος ναυτιλία έχει την μεγαλύτερη συνεισφορά, προσφέροντας €6,5 δισεκατομμύρια. Επιπροσθέτως, ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει έμμεσα, μέσω των υποστηρικτικών υπηρεσιών της ναυτιλίας, €2,3 δισεκατομμύρια ενώ €3,4 δισεκατομμύρια είναι τα υπολογιζόμενα επαγωγικά οφέλη. Συνολικά, ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει περίπου €13,4 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί στο 6% του Ελληνικού ΑΕΠ, βάσει στατιστικών του 2010.

- Η συνολική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά, γεγονός που υποδεικνύει ότι η συνολική συνεισφορά του για το έτος 2012 θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας δεδομένης της συρρίκνωσης του Ελληνικού ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια. Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος υπολογίζεται ότι απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα (προηγούμενες μελέτες έχουν υπολογίσει ότι η άμεση και επαγωγική απασχόληση στον ναυτιλιακό κλάδο συμβάλει σε ακόμη μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας) Ενδεικτικές της συνεισφοράς της στην οικονομία είναι και οι ετήσιες εισπράξεις στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Οι εισπράξεις των θαλάσσιων μεταφορών στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών ανήλθαν την τελευταία δεκαετία στα €136 δισεκατομμύρια.

- Η Ελληνική ναυτιλία, με εισπράξεις που ανήλθαν σε €12,7 δισεκατομμύρια το 2011, κατέχει την πρώτη θέση στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Αξίζει να σημειωθεί πως οι κεφαλαιακές ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας καλύπτονται από ιδιωτικά κεφάλαια, χωρίς χρηματοδότηση ή επιδοτήσεις από την κυβέρνηση, σε αντίθεση με τον Τουρισμό που κατατάσσεται δεύτερος με εισπράξεις €10,5 δισεκατομμύρια.

3.1 Η ΣΥΝΗΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

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

Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στους βασικούς τομείς της Ελληνικής οικονομίας όπως η Ενέργεια, οι Μεταφορές, οι Κατασκευές, η Τραπεζική, ο Τουρισμός, η Τεχνολογία και το Λιανεμπόριο. Σημαντικό κομμάτι των επενδύσεων βρίσκεται επίσης και στον τομέα των Ακινήτων. Οι προαναφερθείσες επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έτσι την επιπρόσθετη διαχρονική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της χώρας.

Ενδεικτικά παραδείγματα ήδη από τη δεκαετία του 1960 αποτελούν η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων και Διυλιστηρίων στον Σκαραμαγκά από την οικογένεια Νιάρχου, η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οικογένεια Ωνάση, η ίδρυση των ναυπηγείων Ελευσίνας και της Εμπορικής Τράπεζας από την οικογένεια Ανδρεάδη, οι επενδύσεις σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα των οικογενειών Καρρά, Χανδρή, Κωνσταντακόπουλου κ.α.

Οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων. Ενδεικτικά παραδείγματα ιδρυμάτων των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελούν τα ιδρύματα (σε αλφαβητική σειρά) Ευγενίδου, Λασκαρίδη, Λεμού, Λάτση, Νιάρχου, Πατέρα, Τσάκου, Ωνάση κλπ.

3.2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Πλήρη για επίπεδα άνω των 15 δισεκατομμυρίων ευρώ έχουν βάλει οι εισροές συναλλάγματος από την ποντοπόρο ναυτιλία κατά το 2014, αποδεικνύοντας ότι ο κλάδος μπορεί να σηκώσει μεγάλο μέρος της εθνικής οικονομίας στην πλάτη του και να φέρει σκληρό νόμισμα σε μια οικονομία που έχει ανάγκη να κρατήσει πλεονασματικό το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών περισσότερο από ποτέ. Ήδη τα στοιχεία από το πρώτο εξάμηνο που δημοσιεύτηκαν προ ολίγων ημερών είναι κατά 28% ενισχυμένα, ενώ με δεδομένη την πολύ καλή εικόνα της ναυλαγοράς, ειδικά για τα δεξαμενόπλοια κατά το τελευταίο διάστημα του 2014, η ελληνόκτητος ναυτιλία αναμένεται να ενισχύσει δραστικά την ανάπτυξη του ΑΕΠ το τέταρτο τρίμηνο κατά τον ίδιο τρόπο που ο τουρισμός το έπραξε το τρίτο. Αποδεικνύεται έτσι η ποντοπόρος ναυτιλία εθνικό κεφάλαιο, καθώς παραμένει στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Το ελληνικό νηολόγιο της ποντοπόρου ναυτιλίας κατέγραψε άνοδο χωρητικότητας 1 εκατ. κοχ τους τελευταίους μήνες. Η πλειονότητα, δε, των νέων εγγραφών στην ελληνική σημαία αφορά σε πλοία υψηλής αξίας και μικρής ηλικίας, καθώς καταγράφονται αρκετά νεότευκτα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και δεξαμενόπλοια τύπου VLCC, μεταφορικής ικανότητας άνω των 300.000 τόνων αργού πετρελαίου.

Ο συνδυασμός υψηλότερων ναύλων και χαμηλότερου κόστους λειτουργίας σημαίνει υψηλότερες εισροές συναλλάγματος από την ποντοπόρο στην ελληνική οικονομία. Εισροές που αναμένεται ότι θα ξεπεράσουν τα 15 δισεκατομμύρια ευρώ το 2014, δηλαδή της τάξης του 7% του ΑΕΠ, καθώς η ναυτιλία ευνοείται και από την ενίσχυση της ισοτιμίας του δολαρίου με το ευρώ.

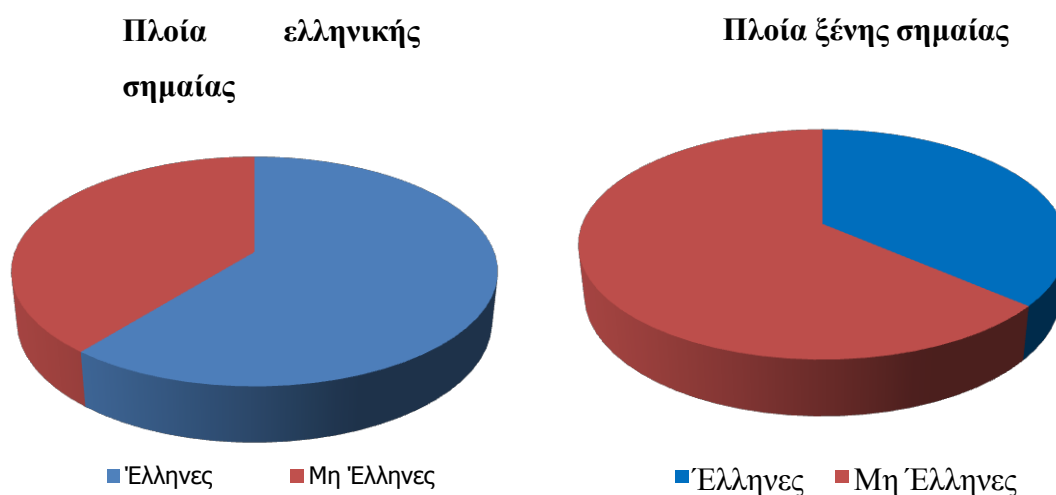
Η ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και η συνεισφορά της να υπερκεράσει ακόμα και την τρέχουσα, που εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ και στο 3,5% της απασχόλησης.

Ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος υπολογίζεται ότι απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα, ενώ -όπως τονίζεται- παλαιότερες μελέτες έχουν υπολογίσει ότι η άμεση και η επαγωγική απασχόληση στον ναυτιλιακό κλάδο συμβάλλουν σε ακόμη μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας.

3.3 Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ

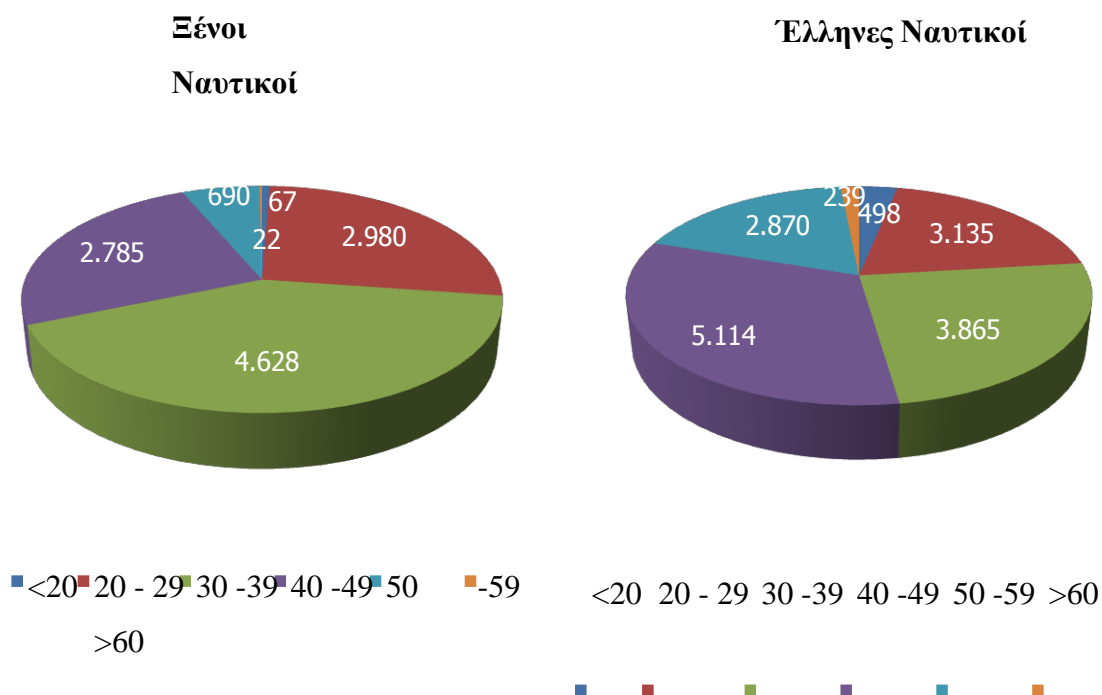
Σε κάθε περίπτωση, η επίσημα καταγραμμένη συμβολή του κλάδου, λόγω των προαναφερθέντων περιορισμών υποεκτιμά τη δυνατότητα της ναυτιλίας να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Παρόλα τα προβλήματα που παρουσιάζουν τα στοιχεία, ενδιαφέρον εμπεριέχει η ανάλυση της απασχόλησης ανά χώρα προέλευσης. Το έτος 2008, απασχολήθηκαν 15.721 έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας). Συνδέοντας την απασχόληση με τη σημαία του πλοίου παρατηρούμε πως οι έλληνες ναυτικοί είναι περισσότεροι κατά 61% στα πλοία ελληνικής σημαίας (βλ. Διάγραμμα 3.3 και Διάγραμμα 3.4).

Διάγραμμα 3.4: Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία



Στον αντίποδα, στα πλοία με ξένη σημαία, το πλήρωμα αποτελείται σε ποσοστό 64% κυρίως από μη έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, οι έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, είναι Έλληνες, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται προχωρώντας σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας. . Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη της ηλικιακής κατανομής των ναυτικών. Τα στοιχεία μαρτυρούν περιορισμένη είσοδο νέων ελληνικής καταγωγής (εξειδικευμένων και μη) ναυτικών στο χώρο των ναυτικών επαγγελματιών (βλ. Διάγραμμα 3.5). Από την άλλη μεριά, σχεδόν τα δύο τρίτα των ξένων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικής διαχείρισης πλοία εντοπίζονται στο ηλικιακό κλιμάκιο 20-39 ετών. Αντίστροφη είναι η εικόνα στην ηλικιακή κατανομή των ελλήνων ναυτικών: οι περισσότεροι απασχολούμενοι βρίσκονται μεταξύ 40 και 60 ετών, ενώ μόνο το 45% βρίσκονται στο ηλικιακό κλιμάκιο των 20-39 ετών. Η σχετικά περιορισμένη συμμετοχή νέων στην απασχόληση της ναυτιλίας αποτελεί σοβαρό δομικό πρόβλημα, το οποίο ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη διαθεσιμότητα αξιωματικών και εξειδικευμένου προσωπικού στο μέλλον, βάζοντας σε σοβαρό κίνδυνο τη διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία.

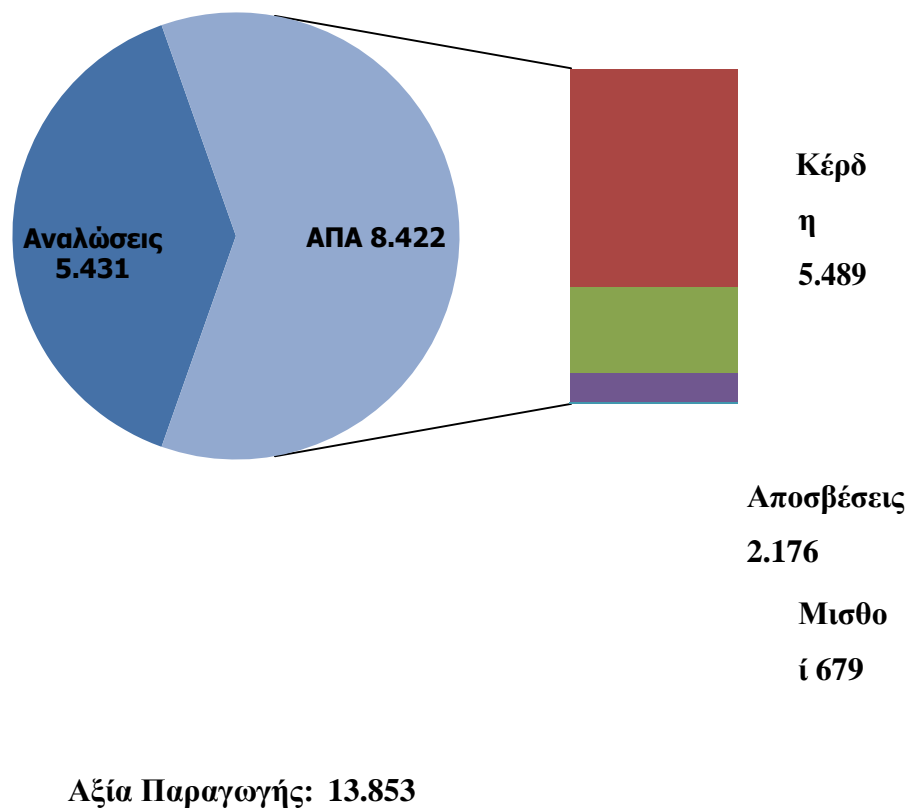
Διάγραμμα 3.5: Ηλικιακή κατανομή ελλήνων και ξένων ναυτικών, 2008



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Σημαντική είναι η καταγεγραμμένη άμεση συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία με βάση το ΕΣΟΛ 1995 ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών» ανήλθε το 2009 σε περίπου €13,9 δισεκ., σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat. Από αυτό το ποσό, €5,4 δισεκ. αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας (Διάγραμμα 3.6). Έτσι, οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία €8,4 δισεκ., από την οποία €5,5 δισεκ. αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, €2,2 δισεκ. σε αποσβέσεις, €679 εκατ. σε μισθούς, €53 εκατ. σε εργοδοτικές συνεισφορές και €25 εκατ. σε φόρους επί της παραγωγής.

Διάγραμμα 3.6: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (€ εκατ.)



Η σημαντική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αποτυπώνεται και στα πιο πρόσφατα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος που αφορούν στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών (βλ. Πίνακας 3.1). Οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες (95% των οποίων αποδίδονται στην Ποντοπόρο Ναυτιλία) αντιπροσωπεύουν πάνω από το 48% του ισοζυγίου υπηρεσιών τα τελευταία τρία έτη (μέσος όρος ενδεκάμηνου τριετίας 2009- 2011), ενώ ακολουθούν τις καθαρές εισροές των ταξιδιωτικών υπηρεσιών. Οι ακαθάριστες εισπράξεις (2000-2008) από τις μεταφορικές υπηρεσίες συντελούν στην κάλυψη του 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας (αγαθά και υπηρεσίες).

Πίνακας 3.1: Ισοζύγιο Υπηρεσιών 2009-2011

	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2009	2010	2011
Ισοζύγιο Υπηρεσιών	12.640	13.249	14.639
<i>Εισπράξεις</i>	26.983	28.478	28.624
Ταξιδιωτικό	10.400	9.611	10.520
Μεταφορές	13.552	15.418	14.097
Λοιπές υπηρεσίες	3.031	3.448	4.008
<i>Πληρωμές</i>	14.343	15.229	13.985
Ταξιδιωτικό	2.425	2.156	2.274
Μεταφορές	7.073	8.155	7.233
Λοιπές υπηρεσίες	4.845	4.918	4.479
<i>Συνεισφορά Μεταφορών στο</i>	51,3%	54,8%	46,9%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ιανουάριος 2012

3.4 Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία δεν περιορίζεται μόνο στην απασχόληση ή στην προστιθέμενη αξία του ιδίου του κλάδου. Εάν δεν είχαν αναπτυχθεί θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα και η ζήτηση για τις υπηρεσίες της καλυπτόταν από γραφεία που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, η ζήτηση για υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, για προϊόντα πετρελαίου και για τα υπόλοιπα αγαθά και υπηρεσίες που εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσεις θα ήταν σημαντικά μειωμένη. Αυτό θα είχε επίπτωση στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση στους αντίστοιχους κλάδους αλλά και συνολικά στην οικονομία. Επιπλέον, η ζήτηση και συνεπώς τα αποτελέσματα όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας θα ήταν μειωμένα σε κάποιο βαθμό λόγω απώλειας εισοδήματος των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας (δηλαδή κατά μήκος των κλάδων που συσχετίζονται άμεσα ή/και έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Δηλαδή τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου

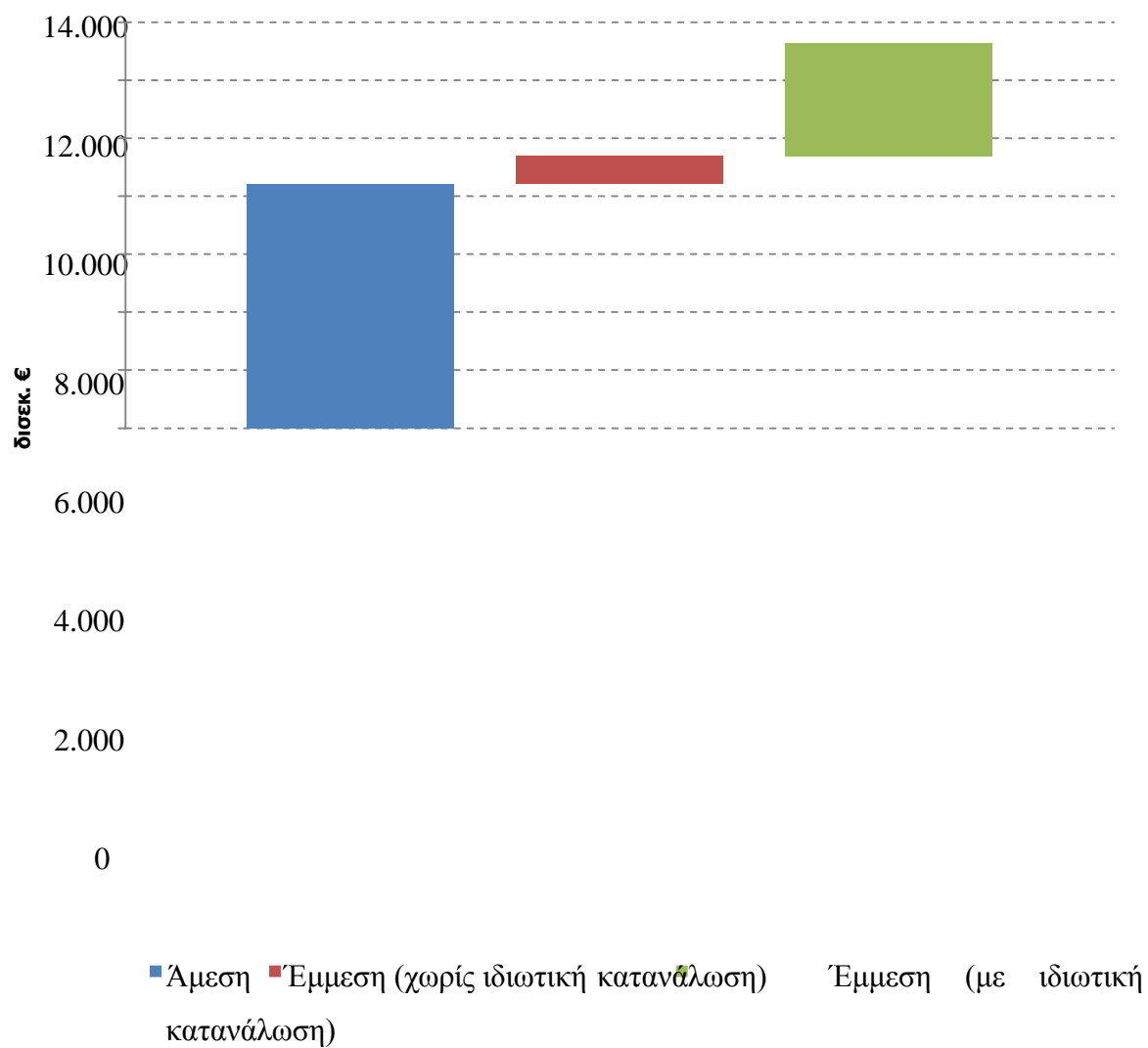
των θαλάσσιων μεταφορών, θα οδηγούσαν στη συνέχεια σε μείωση της ζήτησης τόσο στους κλάδους που συνδέονται έμμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας όσο και στους λοιπούς στους οποίους δαπανάται το εισόδημα των νοικοκυριών. Με τη βοήθεια του μοντέλου εισροών-εκροών, προσδιορίζεται αυτή η έμμεση επίδραση του κλάδου της ναυτιλίας σε διάφορα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα.

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα

€13,2 δισεκ., με το 29,3% (περί των €3,9 δισεκ.) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (€950 εκατ.), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία (βλ. Διάγραμμα 3.9). Στους κλάδους με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), εμφανίζονται εκείνοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (μεσιτικές υπηρεσίες, διακίνηση και αποθήκευση φορτίων και λοιπά) ενισχύεται κατά

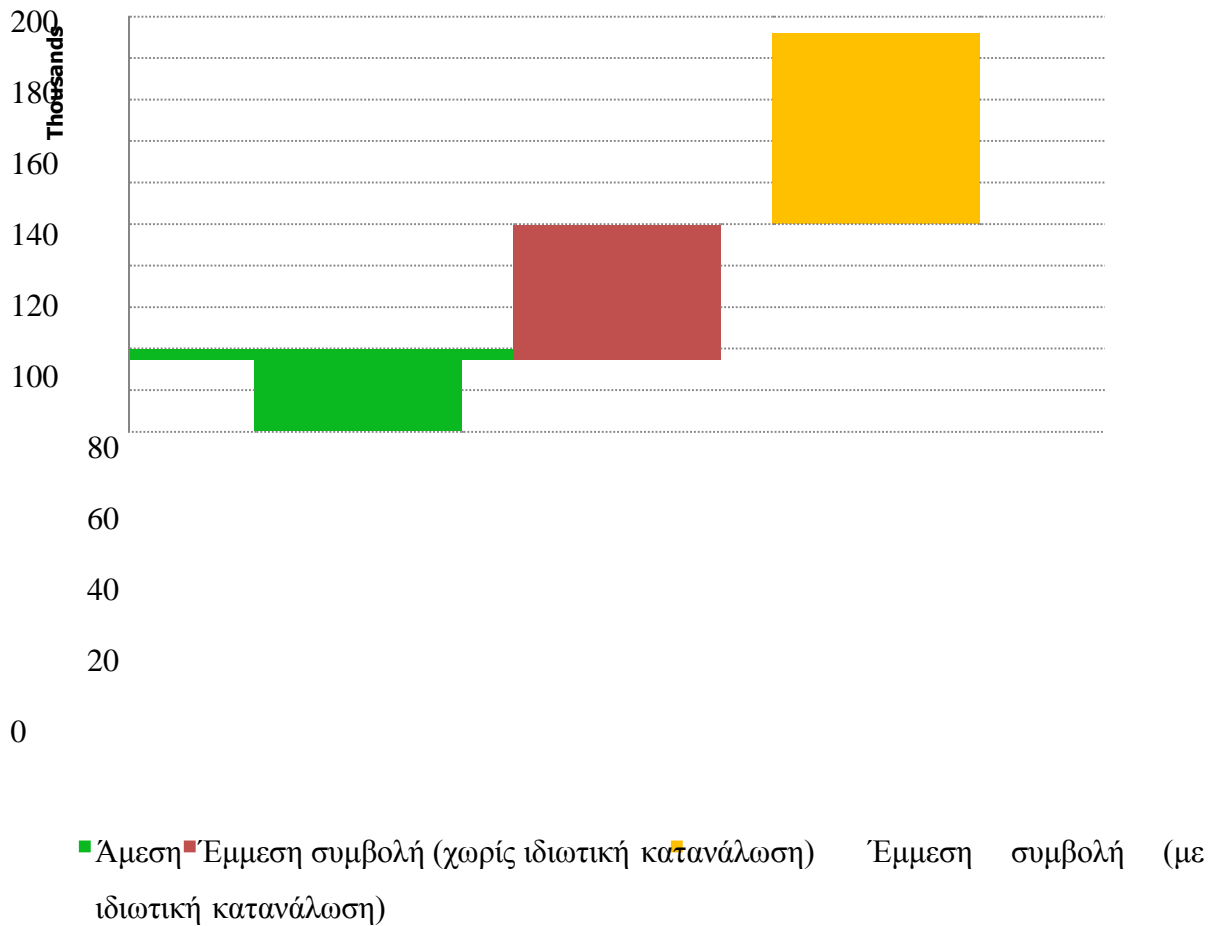
€636 εκατ. λόγω της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο αντιστοιχεί σε 39% της προστιθέμενης αξίας του κλάδου. Ακολουθούν οι κλάδοι των συμβούλων/νομικών (€179 εκατ. ή 3,4% της ΑΠΑ του κλάδου) και των δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία, δηλαδή ευρύτερες δαπάνες του κλάδου σχετικές με ενοίκια ακινήτων και λοιπά (€166 εκατ. ή 0,7%).

Διάγραμμα 3.9: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών



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 (βλ. Διάγραμμα 3.12).

Διάγραμμα 3.12: Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση



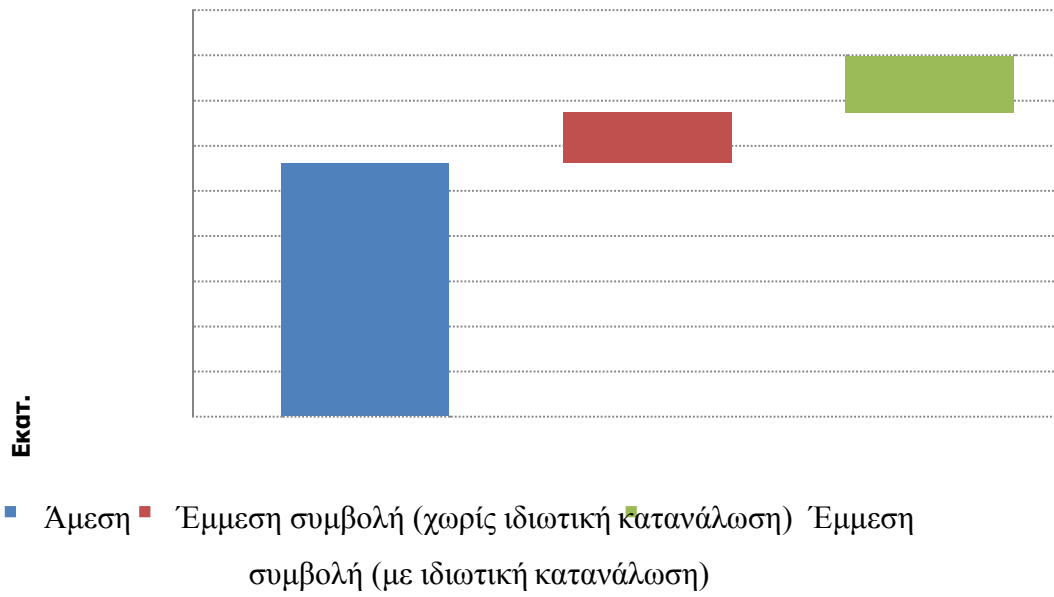
3.5 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ

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. (βλ.σχεδ. 3.15)

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.

Επομένως 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.

Διάγραμμα 3.15: Συμβολή στα φορολογικά έσοδα



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλιακή πίστη αποτελεί ειδική μορφή χρηματοδοτήσεως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου οι οποίοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως εξής:

α) Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδοτήσεως σε περίπου 70%.

β) Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι, αφού επηρεάζεται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.

γ) Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχειρίσεως των πλοίων και της καταστάσεως των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών ευρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες. Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιριών είναι ανώνυμες.

Παρά τις ανωτέρω δυσκολίες, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007 οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 (με διαθέσιμα κεφάλαια της τάξεως των \$ 200 δισ.), οπότε οι πλοιοκτήτες είχαν την άνεση να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου. Σύμφωνα μάλιστα με αναγνωρισμένους ναυλομεσιτικούς κύκλους, η απόσβεση της αξίας των πλοίων στην περίοδο 2003 -2007 μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε λίγα σχετικά έτη. Αυτό, σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και μακρά πορεία των Ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς

εμπορίου προσέλκυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στον κλάδο και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΑΞΙΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη διά θαλάσσης μεταφορά κάθε είδους φορτίου διακινώντας ετησίως σημαντικότερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου με 3.325 πλοία, εκ των οποίων 2.066 υπό ελληνική σημαία.

Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο brand name στον τομέα της προσφοράς θαλασσίων υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές. Κατάφερε όχι μόνο να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση ως cross trader αλλά και να παραμείνει γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας.

Χάρη στην ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Τα χαρακτηριστικά που δίνουν σήμερα στον ελληνικό στόλο πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας είναι:

1. Μεγέθυνση, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών.
2. Ανανέωση του στόλου με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.

3. Εξειδίκευση: τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά έδιναν έμφαση σε πλοία versatile, απασχολούμενα κυρίως στις αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, ενώ αναμένοντας τις εξελίξεις η ελληνική ναυτιλία επένδυσε σε containerships, LPG, car carriers, chemicals, καθώς και - σε περιορισμένο βαθμό - σε drilling ships και support vessels. Επίσης η ελληνική ναυτιλία έχει επενδύσει σε 47 μονάδες LNG.

Αξίζει να σημειωθεί ότι παραδοσιακά η ναυτιλία διακρίνεται ως μια βιομηχανία στην οποία καταναλώνεται λιγότερο κεφάλαιο σε σχέση με αυτό που παράγεται. Γεγονός που έχει ως συνέπεια τη διαχρονική επένδυση ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών στη ναυτιλιακή αγορά, που σε συνδυασμό με τραπεζικό δανεισμό σε πρώτη φάση αλλά και με πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές σε επόμενη επέτρεψαν τη στήριξη έντονης επενδυτικής δραστηριότητας.

Είναι σημαντικό επίσης ότι η παραδοσιακή δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, είτε οικογενειακού είτε εταιρικού προφίλ, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στη διαχείριση και στη λήψη αποφάσεων. Αυτό επιτρέπει στους φορείς να είναι σε διαρκή αναζήτηση ευκαιριών.

Στη σημερινή συγκυρία η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι αναιμικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας μειώνουν δραματικά τη ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυλαγορές.

Σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης σε ποιοτικό tonnage και σε χαμηλές τιμές.

Η κρίση χρέους, η ανάγκη για απομόχλευση και κεφαλαιακή ενίσχυση στις ευρωπαϊκές τράπεζες αλλά και το excess tonnage που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην αγορά ενδεχομένως να αποθαρρύνουν τη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. Ως εκ τούτου θα σημειωθεί μείωση στις τιμές των πλοίων πιο γρήγορα και σε συνδυασμό με τον εντονότερο ρυθμό διάλυσης πλοίων (scrapping), δραστηριότητα που αναμένεται να φτάσει τα 42 εκατ. dwt το 2012, θα επιταχύνει την ανάκαμψη της αγοράς. Φυσικά, ως απόρροια των παραπάνω, θα επωφεληθούν περισσότερο όσα συγκροτήματα απολαμβάνουν σήμερα χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας η εμπορική ναυτιλία αποτελεί κλάδο του τομέα των μεταφορών με σημαντική συμβολή στην οικονομία της χώρας. Ο μεγάλος ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αποτελεί ναυτιλιακή δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς. Παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Οι προοπτικές που διαγράφονται για το θαλάσσιο μεταφορικό έργο μελλοντικά στο νέο περιβάλλον είναι θετικές, αφού η ναυτιλία θεωρείτο πλέον το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς τόσο στις αγορές του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και του εξειδικευμένου και υψηλής αξίας φορτίου όπως είναι το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

(ΒΛΑΧΟΣ Γ. / ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε.) εκδ : 12/2011

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΑ

(ΠΑΠΑΓΙΑΝΟΥΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ)

WIKIPEDIA

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

(ΧΑΡΛΑΥΤΟΥ ΤΖ.)