

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΘΕΜΑ

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ»

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΑΡΚΟΥ

Α.Γ.Μ: 3289

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 09/05/2017

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΗΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΘΕΜΑ: «ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ»

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΑΡΚΟΥ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2018

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΦΟ-
ΠΑΙΣΤΕΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΑΡΚΟΣ /
Α.Γ.Μ.:3289**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ:

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της παρακάτω πτυχιακής εργασίας. Ο Καθηγητής

Πίνακας περιεχομένων

Λέξεις-Κλειδιά	5
Περίληψη.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ	7
1.1 Διεθνής Ναυλαγορά	7
1.2 Ο ρόλος του ναυλοτιμάριθμου	7
1.3 Δείκτης BDI & Ναυλαγορά ξηρού φορτίου	8
1.4 Δείκτης HARPEX & Ναυλαγορά εμπορευματοκιβωτίων	11
1.5 Δείκτης BITR & Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων	13
1.6 Ναυλαγορά πλοίων LNG & LPG	15
1.7 Θετική βλέψη για το μέλλον	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	18
2.1 Η Ναυτιλιακή Οικονομία	18
2.1.1 Ανάλυση του όρου της ναυτιλιακής οικονομίας.....	19
2.1.2 Η συμβολή της ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία.....	19
2.2 Η γενική έννοια της εμπορικής ναυτιλίας	21
2.2.1 Ο τρόπος διοικήσεως της εμπορικής ναυτιλίας.....	21
2.2.2 Η διεθνής ναυτιλία και οι ναυτιλιακές σχέσεις	24
2.3 Η παγκόσμια αγορά στη διεθνή ναυτιλία	27
2.3.1 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας & οικονομίας.....	27
2.4 Το μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ	30
3.1 Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών	30
3.2 Ποιοι είναι οι Έλληνες εφοπλιστές	30
3.3 Οι 10 ισχυρότεροι Έλληνες εφοπλιστές του σήμερα	33
3.4 Το ιδανικό ξεκίνημα	37
3.5 Αισιοδοξία για τα επόμενα χρόνια	39
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	41

Λέξεις-Κλειδιά

BDI : BALTIC DRY INDEX

BITR : BALTIC INTERNATIONAL TANKER ROUTES

BDTI : BALTIC DIRTY TANKER INDEX

BCTI : BALTIC CLEAN TANKER INDEX

VLCC : VERY LARGE CRUDE CARRIER

ULCC : ULTRA LARGE CRUDE CARRIER

OPEC : ORGANIZATION OF THE PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES

ISM : INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT

MARPOL : MARINE POLLUTION

LPG : LIQUEFIED PETROLEUM GAS

LNG : LIQUEFIED NATURAL GAS

COMECON : COUNCIL FOR MUTUAL ECONOMIC ASSISTANCE

Περίληψη

Η παρακάτω πτυχιακή εργασία σκοπεύει να παρουσιάσει τα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς, όλων των τύπων πλοίου και στη συνέχεια να ασχοληθεί τόσο με τη συμβολή και δομή της διεθνούς ναυτιλίας, όσο και με τη την επιρροή που ασκούν οι Έλληνες εφοπλιστές σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η πτυχιακή εργασία χωρίζεται σε τρία κεφάλαια. Στο πρώτο θα αναλύσουμε τους δείκτες της διεθνούς ναυλαγοράς για κάθε τύπο πλοίου, το πώς αυτοί κυμαίνονται και θα κλείσουμε με τα πρόσφατα νέα καθώς και με μια πρόβλεψη για το άμεσο μέλλον. Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα εξετάσουμε τη συμβολή της ναυτιλίας σε παγκόσμιο και τοπικό επίπεδο, ενώ παράλληλα θα αναφερθούμε στη δομή του ναυτιλιακού κλάδου, στις διεθνείς σχέσεις και τη παγκόσμια αγορά. Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, θα αναφερθούμε στους πρωταγωνιστές της εμπορικής ναυτιλίας που δεν είναι άλλοι από τους Έλληνες εφοπλιστές αφού πρωτοστατούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα θα αναφερθούμε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ποιοι είναι οι Έλληνες εφοπλιστές μέσα από μια ιστορική αναδρομή, ποιοι είναι οι ισχυρότεροι Έλληνες εφοπλιστές τη σήμερον ημέρα και στο τέλος θα κλείσουμε με τις τελευταίες εξελίξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

1.1 Διεθνής Ναυλαγορά

Τι εννοούμε με αυτό τον όρο; Ως ναυλαγορά λοιπόν χαρακτηρίζεται το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών.

Σε χρονικές περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη με συνέπεια να παρατηρείται η λεγόμενη έκρηξη της ναυλαγοράς για την οποία χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος **boom**. Το αντίθετο, όταν παρατηρείται απότομη πτώση των ναύλων, κυρίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας ή άλλων αιτιών, τότε λέγεται ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε μεγάλη πτώση και χρησιμοποιείται ευρύτερα ο διεθνής όρος **roll down**, αντί του κραχ που χρησιμοποιείται σε άλλους χώρους.

Τη σήμερον ημέρα οι ανάγκες της ναυλαγοράς εξυπηρετούνται σε μεγάλο βαθμό από ειδικά χρηματιστήρια τα λεγόμενα χρηματιστήρια ναύλων καθώς επίσης και από οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων, όπως είναι σήμερα στην Ελλάδα ο Πειραιάς. Αξίζει να σημειωθεί ότι το χρηματιστήριο ναύλων Λονδίνου (**Baltic Mercantile and Shipping Exchange**) που ιδρύθηκε στα μέσα του 18^{ου} αιώνα και αποτελείται από 600 μέλη (ναυλομεσίτες), θεωρείται ως η βασική παγκόσμια οργανωμένη αγορά ναύλων με τόσο ανεπτυγμένο κύρος ώστε να συγκεντρώνει το 90% της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Στο φάσμα της ναυλαγοράς περιλαμβάνονται σήμερα οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι ναυλομεσίτες, τα ναυλοσύμφωνα, τα ελεύθερα πλοία με εξέχουσα θέση τους ναύλους καθώς και δευτερογενώς διάφορους πιστωτικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς.

1.2 Ο ρόλος του ναυλοτιμάριθμου

Σημαντικό παράγοντα για τη ναυλαγορά παίζει ο **ναυλοτιμάριθμος (freight rate index)**. Ο όρος αυτός αφορά τον τιμάριθμο των ελεύθερων κυρίως ναύλων, δηλαδή εκτός εκείνων που ορίζονται υποχρεωτικά από ναυτολόγιο. Ο ναυλοτιμάριθμος προσδιορίζεται στατιστικά και πάντα για ορισμένη χρονική περίοδο και απεικονίζεται με γραφικές παραστάσεις ή διαγράμματα. Πρόκειται για μια συνισταμένη των επιμέρους ναύλων κατά είδος, βάρος, όγκο και επικινδυνότητα μεταφερομένων φορτίων ορισμένης χρονικής περιόδου. Συνηθέστερα ακολουθείται ένας ναυλοτιμάριθμος για τα στερεά-ξηρά μεταφερόμενα φορτία (**BDI – Baltic Dry Index & HARPEX (Containers)**) και ένας για τα υγρά φορτία (**BITR – Baltic International Tanker Routes**) ο οποίος διαιρείται σε επιμέρους κατηγορίες τις οποίες θα αναλύσουμε παρακάτω.

Το ναυλοτιμάρθμο παρακολουθούν ιδιαίτερα όλοι οι εμπλεκόμενοι με τις μεταφορές, πρόσωπα και φορείς. Αποτελεί μάλιστα ένα άριστο ενδεικτικό εργαλείο στην οικονομία, και στις επιμέρους οικονομίες, όπως για παράδειγμα στη ναυτιλιακή οικονομία, μέχρι ακόμα και στο επίπεδο της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής π.χ. της ναυτιλιακής πολιτικής.

Συγκεκριμένα ο ναυλοτιμάρθμος είναι ο πρώτος ενδεικτικός δείκτης προσδιορισμού τυχόν επικείμενης ύφεσης ναυλαγοράς και επερχόμενης οικονομικής κρίσης, ανεξαρτήτως παραγόντων, εσωτερικών ή εξωτερικών, ή αντίθετα και ύψωσης τιμών ναύλου σε επικείμενες περιόδους ανερχόμενης οικονομικής ανάπτυξης.

Σημειώνεται ότι ο ναυλοτιμάρθμος προσδιορίζεται επί των εσωτερικών μεταφορών χωρών, από μεγάλα εμπορικά κέντρα μεταφορών, (λιμένες, αεροδρόμια κ.τ.λ.) όπως και σε διεθνείς μεταφορές μεταξύ χωρών και συνασπισμών χωρών από τις οποίες και προσδιορίζεται ο **διεθνής ναυλοτιμάρθμος**.

1.3 Δείκτης BDI & Ναυλαγορά ξηρού φορτίου

Ο ναυλοτιμάρθμος των στερεών-ξηρών φορτίων (**BDI & HARPEX**) αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια ένα είδος πτώσης, λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης όπου ξέσπασε μετά την καταγραφή της υψηλότερης τιμής του δείκτη BDI την άνοιξη του 2008. Μέχρι τότε, ο δείκτης βρισκόταν σε άνοδο με τις ναυτιλιακές εταιρίες να σημειώνουν ρεκόρ στις παραγγελίες πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, αγνοώντας την επερχόμενη χρηματοπιστωτική και παγκόσμια οικονομική κρίση.

Πλέον βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο του από το 1985 όταν και δημιουργήθηκε. Αυτός ο δείκτης μετράει το κόστος μεταφοράς ακατέργαστων προϊόντων και δομικών υλικών μέσω θαλάσσης και υπολογίζεται από το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου, το οποίο ενημερώνεται για το κόστος συγκεκριμένων ναυτιλιακών διαδρομών με πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου μέσω απευθείας επικοινωνίας με τους ναυλομεσίτες των ναυτιλιακών εταιριών.

Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης BDI απεικονίζει την ουσιαστική σχέση μεταξύ προσφοράς – ζήτησης για αποθηκευτικό χώρο στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παρουσιάζει υψηλή μεταβλητότητα εξαιτίας των απότομων αυξομειώσεων στη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων. Ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων είναι αρκετά ανελαστικός, καθώς χρειάζονται περίπου δύο χρόνια και μεγάλα κεφάλαια για την κατασκευή ενός νέου πλοίου, ενώ το κόστος παροπλισμού πλοίων ακόμη και για μικρά χρονικά διαστήματα είναι πολύ υψηλό.

Ουσιαστικά η σημασία μεταβολής του δείκτη BDI βρίσκεται στο να δείχνει τις τάσεις για τη προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων σε όλο το πλανήτη. Ο δείκτης παρέχει πολύ καλές και έγκαιρες ενδείξεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας καθώς αναφέρεται σε μεταφορές εισαγόμενων αγαθών για τη παραγωγή ενδιάμεσων ή τελικών αγαθών.

Πλέον, ο **BDI** θεωρείται πολύ καλός **προγνωστικός δείκτης (leading indicator)**, γι' αυτό και προηγείται έναντι των άλλων οικονομικών μετρήσεων (π.χ. ποσοστό ανεργίας, επιχειρηματική εμπιστοσύνη, λιανικές πωλήσεις, κ.τ.λ.) οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής και βασίζονται σε εκτιμήσεις με αποτέλεσμα να γίνονται αντικείμενο συχνών αναθεωρήσεων.

Επιπλέον, σε αντίθεση με τις αγορές μετοχών, ομολόγων και συναλλάγματος, η **διεθνής ναυλαγορά** αποτελεί σε μικρότερο βαθμό αντικείμενο κερδοσκοπίας λόγω του ότι οι έμποροι δεν κλείνουν χώρο σε πλοία αν δεν έχουν εμπόρευμα για μετακίνηση.

Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, η αγορά ξηρού φορτίου παραμένει στο επίκεντρο της προσοχής από τον Ιούλιο του 2015. Η ύφεση που υπέστη το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου μετά το 2009, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά της χωρητικότητας πλοίων, οδήγησε τα ναύλα και την αξία των πλοίων σε αρκετά χαμηλά επίπεδα στην αγορά τους τελευταίους μήνες.



Παρόλο που τα ναύλα για μεγαλύτερα πλοία, εκείνα των 100.000 τόνων και άνω, αντιμετώπισαν μεγαλύτερη πίεση και για περισσότερο χρονικό διάστημα, πολύ γρήγορα αντιμετώπισαν προβλήματα και τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας, με συνέπεια να σημειωθούν ιστορικά χαμηλά και στα ναύλα των μικρών πλοίων. Ως αποτέλεσμα, όλα τα μεγέθη πλοίων ξηρού φορτίου παρέμειναν με πολύ χαμηλά κέρδη σε σύγκριση με τα λειτουργικά τους έξοδα, από το τέλος του 2015 ως και πρόσφατα, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις το λεγόμενο **νεκρό σημείο (break even point)**-ονομάζεται το ποσό ακριβώς των πωλήσεων, που μια επιχείρηση καλύπτει το σύνολο των εξόδων της, σταθερά και μεταβλητά, μη πραγματοποιώντας ούτε κέρδος ούτε ζημία) δεν έχει ακόμη επιτευχθεί.

Οι συνέπειες αυτές της χαμηλής ναυλαγοράς προκάλεσαν μια κυματοειδή αντίδραση και σε άλλους τομείς, όπως διάλυση των υπάρχων πλοίων, καθώς και μείωση στην αγορά νεότευκτων πλοίων αφού οι παραγγελίες παρουσιάζουν

επιβράδυνση, ενώ όσο κυλάει ο χρόνος φαντάζουν σχεδόν ανύπαρκτες. Εκτός από τη μειωμένη επιχειρηματική δραστηριότητα, τα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν και πολλές ακυρώσεις υφιστάμενων παραγγελιών από τους πλοιοκτήτες, παρά το γεγονός ότι έχουν ήδη εξοφλήσει ένα σημαντικό ποσοστό του κόστους της παραγγελίας.

Αντιθέτως, και αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι η κινητικότητα που παρατηρούμε στις διαλύσεις. Εντυπωσιακή μέχρι στιγμής, καθώς είναι αυξημένη κατά 56% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του έτους 2012, χρονιά όπου σημειώθηκε ρεκόρ διαλύσεων στα πλοία ξηρού φορτίου. Τα πλοία των 70.000 τόνων και άνω ήταν αυτά που είδαν και τις μεγαλύτερες διαλύσεις, ενώ, παρά την μικρή ανάκαμψη που παρουσιάζει η αγορά από τους πρώτους τρεις μήνες του 2017 ως και σήμερα, οι διαλύσεις των μεγάλων πλοίων συνεχίζονται μιας και οι πλοιοκτήτες δείχνουν έλλειψη εμπιστοσύνης στο κατά πόσο θα συνεχιστεί αυτή η ανάκαμψη των ναύλων. Παράλληλα, αρκετοί είναι οι πλοιοκτήτες που αποφάσισαν να δέσουν τα πλοία τους και ακόμη περισσότεροι θα ακολουθήσουν αν δε συνεχιστεί η σταδιακή ανάκαμψη στα ναύλα.

Παρόλα αυτά, υπάρχουν ακόμη προσδοκίες για ήπια ανάκαμψη στις αξίες των φορτηγών. Όσον αφορά τις αγοραπωλησίες, έχει παρατηρηθεί τους τελευταίους μήνες μεγάλο ενδιαφέρον για μοντέρνα πλοία, χτισμένα την τελευταία δεκαετία, καθώς οι δραματικές εξελίξεις στη ναυλαγορά πλοίων ξηρού φορτίου οδήγησαν σε μείωση των αξιών της τάξεως του 50% μέσα σε λιγότερο από δώδεκα μήνες. Η πρόσφατη όμως μικρή ανάκαμψη έδωσε και ένα κίνητρο στην αξία των πλοίων, με τους δραστήριους και δυνατούς αγοραστές να δείχνουν μεγαλύτερη κινητικότητα μπροστά σε μια περαιτέρω βελτίωση των ναύλων, που θα οδηγούσε και σε λιγότερο ελκυστικές αξίες στο μέλλον, το οποίο θα κριθεί από μια σειρά παραμέτρων.

Το θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος αναμένεται και το 2017 στο ίδιο μοτίβο, δηλαδή σε χαμηλά επίπεδα και ελαφρώς αποδυναμωμένο. Σε αντίθεση, η Κινεζική οικονομία ξεκίνησε από το 2015 να εστιάζει περισσότερο στην εγχώρια κατανάλωση και λιγότερο στις εξαγωγές, ενώ το ενδιαφέρον για αύξηση της καταναλωτικής δαπάνης ξεκίνησε να αντικαθιστά σταδιακά αυτό για τις κατασκευές και τις μεγάλες υποδομές. Αυτή η κίνηση είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση της ανάπτυξης στις εξαγωγές αγαθών, καθώς και στις εισαγωγές πρώτων υλών από τη χώρα, όπως του σιδηρομεταλλεύματος και του άνθρακα, το εμπόριο των οποίων έχει χρόνια στηριχτεί κυρίως στη ζήτηση από Κίνα.

Υπάρχει όμως μια πεποίθηση, η οποία μάλιστα υπερτονίστηκε στην υποστήριξη ότι η ανάπτυξη της Ινδικής οικονομίας θα μπορούσε να καλύψει ένα σημαντικό μέρος του κενού της Κίνας στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η οικονομία της Ινδίας φαίνεται ότι πιθανότατα θα παρουσιάσει σταθερή ανάπτυξη στο δεύτερο μισό του 2016, ενώ παρατηρείται κι εδώ μια μετατόπιση από τις εισαγωγές προς την τόνωση της εγχώριας παραγωγής, κυρίως σε αγαθά που σχετίζονται με την κατασκευή υποδομών και την παραγωγή ενέργειας. Σύμφωνα

λοιπόν με τις προαναφερθέντες εξελίξεις, συνεπάγεται συνεχόμενη πίεση στην αγορά των μεγαλύτερων πλοίων, τα οποία εξυπηρετούν κατά βάση το εμπόριο του σιδηρομεταλλεύματος και του άνθρακα.

Από την άλλη, ο αναμενόμενος περιορισμός στην προσφορά τονάζ σίγουρα θα αντισταθμίσει σε σημαντικό βαθμό τις αρνητικές επιπτώσεις από την επιβράδυνση του εμπορίου. Επομένως, οι ακυρώσεις υφιστάμενων παραγγελιών, η σχεδόν μηδενική δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων πλοίων καθώς και ο σημαντικά μεγάλος βαθμός διαλύσεων οδηγούν σίγουρα σε μια πιο ισορροπημένη αγορά στο μέλλον.

Πιο συγκεκριμένα, ο στόλος των Capesize ήδη συρρικνώθηκε στα τέλη του 2016 κατά 2%, ενώ τα υπόλοιπα μεγέθη πλοίων παρατηρείται ότι η αύξηση των εκάστοτε στόλων θα παραμείνει μειωμένη κατά 1% με 2% σε σύγκριση με το έτος του 2015. Η αγορά ξηρού φορτίου θα αντιμετωπίσει ευνοϊκότερες συνθήκες εφόσον κλείσει η ψαλίδα μεταξύ προσφοράς τονάζ και ζήτησης. Το γεγονός ωστόσο ότι πολλά από τα μεταγενέστερα μεγέθη πλοίων, όπως για παράδειγμα τα Ultramax (60.000-65.000 τόνοι) και τα Kamsarmax (79.000-85.000 τόνοι) συμπίπτουν ή είναι πολύ κοντά σε παλαιότερα και ήδη πολυπληθή μεγέθη, όπως τα Supramax (50.000-59.000 τόνοι) και τα Panamax (65.000-78.000 τόνοι), σίγουρα εγγυάται αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ των μεγεθών αυτών και στο μέλλον, επομένως και μία σχετική πίεση στα ναύλα, μικρότερη από τη σημερινή αλλά πολύ πιθανόν μακροχρόνια.

Στη παρούσα κατάσταση όμως, οι συνέπειες για το κλάδο της ναυτιλίας είναι αρκετά μεγάλες, αν αναλογιστούμε ότι αρκετές είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς ξηρού φορτίου που έχουν δηλώσει αίτηση πτώχευσης από τους πιστωτές έπειτα από διαδοχικές ζημιογόνες χρήσεις. Σύμφωνα με τους αναλυτές περιμένουμε και από άλλες εταιρίες να ακολουθήσουν την ίδια πορεία, ενώ κάποιες άλλες ίσως να περιορίσουν τις δραστηριότητες τους μέσω του παροπλισμού, της πώλησης η διάλυσης των πλοίων τους.

Οι μετοχές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Αμερικανικό χρηματιστήριο NASDAQ έχουν σημειώσει τεράστιες απώλειες τα τελευταία χρόνια, ενώ τα δανειακά χαρτοφυλάκια τραπεζικών ιδρυμάτων με έκθεση στον ναυτιλιακό κλάδο δέχονται και αυτά πιέσεις. Μάλιστα αρνητικές πιέσεις δέχονται και οι εταιρίες ναυπηγιών κατασκευής πλοίων, αφού υποχωρούν σταδιακά οι τιμές για νέες παραγγελίες. Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε αδιαμφισβήτητα ότι η Ελληνική οικονομία πλήττεται από τις εξελίξεις στη ναυλαγορά, με δεδομένη τη σημασία της ναυτιλίας στη χώρα μας.

1.4 Δείκτης HARPEX & Ναυλαγορά εμπορευματοκιβωτίων

Από την άλλη, ο λιγότερο γνωστός δείκτης της ναυλαγοράς **HARPEX**, δείχνει τη πορεία για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων τα οποία μεταφέρουν ευρεία γκάμα τελικών προϊόντων μεταποίησης.

Σήμερα, αυτός ο δείκτης βρίσκεται λίγο πιο πάνω από το δικό του ιστορικό χαμηλό και σε έντονα πτωτική τάση επιβεβαιώνοντας τα ευρήματα του BDI. Τα ιστορικά χαμηλά που σημείωσε ο δείκτης HARPEX κατά το έτος 2016, προκαλούν τεράστια ανησυχία για τις μελλοντικές επιδόσεις της ναυλαγοράς των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, καθώς η ζήτηση συνεχίζει να αντιμετωπίζει πτώση. Η αγορά αυτών των πλοίων έδειξε σημάδια εξασθένησης από το δεύτερο εξάμηνο του 2015. Η πτώση στα ναύλα για τη διαδρομή Άπω ανατολή – Ευρώπη, ως αποτέλεσμα εξασθένησης της Ευρωπαϊκής οικονομίας και του νομίσματος της, καθώς και η αρκετά μικρότερη ανάπτυξη του εμπορίου εντός της Ασίας, δημιουργούν ένα περιβάλλον γεμάτο προκλήσεις για την αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς τονάζ, είναι και εδώ παρόμοια με αυτή του ξηρού φορτίου, δηλαδή καθοριστικής σημασίας προκειμένου να επανέλθει η ισορροπία στη ναυλαγορά καθώς παρατηρούμε μείωση των παραγγελιών για νέα πλοία, ενώ παράλληλα έχουμε εντυπωσιακή αύξηση στις διαλύσεις.



Αξίζει να σημειωθεί ότι, τους πέντε πρώτους μήνες του 2016 παρατηρούμε αύξηση κατά 48% στον αριθμό πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία έχουν σταλεί για διάλυση, σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του περασμένου έτους (2015), ενώ ακόμη πιο εντυπωσιακή είναι η αύξηση αυτή σε περίπτωση που μετρηθεί σε τονάζ, φτάνοντας το εντυπωσιακό ποσοστό της τάξης του 122%. Η κατάσταση αυτή παραμένει ως έχει μέχρι και σήμερα, ενώ η μικρή αύξηση της ζήτησης που προβλέπεται να αντιμετωπίσει και για τα επόμενα χρόνια η αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επισκιάζει αδιαμφισβήτητα τις προοπτικές για σημαντική ανάκαμψη της ναυλαγοράς μακροπρόθεσμα.

1.5 Δείκτης BITR & Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

Στα δεξαμενόπλοια οι συνθήκες είναι σίγουρα πολύ καλύτερες, αλλά έχουμε παρατηρήσει κι εδώ αρκετές περιπτώσεις με σημαντικές μειώσεις στη ναυλαγορά τους.

Όπως αναφέραμε κατά την εισαγωγή, σ' αυτή τη κατηγορία έχουμε το δείκτη **BITR (Baltic International Tanker Routes)** ο οποίος υποδιαιρείται στον **BDTI (Baltic Dirty Tanker Index)** και τον **BCTI (Baltic Clean Tanker Index)**. Ο πρώτος δείκτης (BDTI) αφορά τις διαδρομές μεταφοράς crude πετρελαίου με δεξαμενόπλοια ενώ ο δεύτερος δείκτης (BCTI) αφορά τις διαδρομές μεταφοράς παραγώγων του πετρελαίου με δεξαμενόπλοια. Οι διαδρομές επιλέγονται με βάση κάποια κριτήρια τα οποία καθορίζει το χρηματιστήριο της Βαλτικής και τα οποία έχουν να κάνουν με το δείγμα των διαδρομών αυτών να είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικό, τη γεωγραφική ισορροπία, τη ρευστότητα, τη διαφάνεια, τους σταθερούς όρους, την εμπορική ισορροπία και ένα απαραίτητο αριθμό διαδρομών. Επιπλέον, το χρηματιστήριο της Βαλτικής δημοσιεύει σε καθημερινή βάση τους δύο δείκτες (BDTI & BCTI) σε συνεργασία με τους **εκτιμητές (panellists)** οι οποίοι είναι συνήθως ναυλομεσίτες μεγάλων εταιρειών.

Η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων έχει περάσει από πολλές φάσεις σύμφωνα με την ιστορική αναδρομή. Μέχρι και το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο δεν είχε τη σημερινή της μορφή. Η μεταφορά του πετρελαίου γινόταν με μικρά δεξαμενόπλοια κυρίως μεταξύ των χωρών Η.Π.Α – Λατινική Αμερική, καθώς και Ρωσία με Ευρώπη με αποτέλεσμα να υπάρχει υπανάπτυξη στην αγορά δεξαμενόπλοιων, λόγω χαμηλής αξίας του σχετιζόμενου εμπορεύματος. Μέχρι το 1952, το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων βρισκόταν υπό τη κατοχή των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών, ενώ οι πλοιοκτήτες είχαν ένα μικρό μερίδιο. Στις αρχές όμως του 1960, το ποσοστό κατοχής των μεγάλων εταιρειών περιορίστηκε στο ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου. Παρόλα αυτά συνέχισαν να έχουν υπό τον έλεγχό τους ως και το 90% του παγκόσμιου στόλου μέσω της χρονοναύλωσης πλοίων σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Από εκείνη τη περίοδο και μετέπειτα, οι ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες (Η.Π.Α, Δυτική Ευρώπη, Ιαπωνία) κατανάλωναν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η ζήτηση και ταυτόχρονα η ναυπήγηση περισσότερων δεξαμενόπλοιων καθώς και η δημιουργία νέων δεξαμενόπλοιων μεγαλύτερης χωρητικότητας (V.L.C.C & U.L.C.C). Γενικότερα, είχε δημιουργηθεί ένα έντονο αίσθημα αισιοδοξίας εκείνη την εποχή, αφού τα πλοία παραγγέλνονταν με έντονο ρυθμό, αλλά και χρηματοδοτούνταν πολύ εύκολα. Σημείο αναφοράς χαρακτηρίστηκε η δημιουργία του OPEC το 1960, όπου παρέμεινε αμέτοχη μέχρι το 1973. Εκείνη τη χρονιά, ο οργανισμός αυτός (OPEC) δραστηριοποιείται και πενταπλασιάζει την τιμή του βαρελιού πετρελαίου στα 10 δολάρια, ενώ αντίστοιχα αρκετά αραβικά κράτη προχωρούν σε εμπάργκο των πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο προς Η.Π.Α και Ολλανδία. Από εκείνη τη περίοδο ξεκινάν τα χρόνια της αβεβαιότητας με τις καταναλώτριες χώρες να λαμβάνουν μέτρα για την αντιμετώπιση της κατάστασης όπως αποθεματοποίηση μεγάλων ποσοτήτων

πετρελαίου και τη στρέψη του ενδιαφέροντος τους σε άλλες παραγωγικές χώρες. Όλη αυτή η αναταραχή προκάλεσε δημιουργία πολλών προβλημάτων στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι είχαν τώρα πλεόνασμα χωρητικότητας από τα χρυσά χρόνια, καθώς και τεράστια ποσά σε υποθήκες. Η κατάσταση έγινε ακόμη χειρότερη στα δεκαετία του 1980, όπου άρχισαν να καταλαβαίνουν τις πραγματικές συνέπειες των μέτρων της αποθεματοποίησης, τα οποία είχαν ενεργοποιηθεί μετά τη δεύτερη ταραχή που προέκυψε στη προμήθεια πετρελαίου της χρονιάς 1979 με 1980. Σιγά σιγά όμως στα τέλη της δεκαετίας του 1980 η αγορά ξεκίνησε και πάλι την ανοδική της πορεία, αφού τα πράγματα είχαν σταθεροποιηθεί. Από το 1990 εμφανίστηκαν νέες και ασφαλέστερες διαδρομές. Έτσι το 2000 οι κυριότερες εξαγωγές πετρελαίου γινόντουσαν από το Περσικό κόλπο, τη δυτική Αφρική, τη Βενεζουέλα, το Μεξικό, η Βόρειος Αφρική καθώς και άλλες χώρες, ενώ οι κυριότερες εισαγωγές πραγματοποιούνταν από την δυτική Ευρώπη, τις Η.Π.Α, την Ιαπωνία και τη νότια Κορέα. Όλη αυτή η ανάπτυξη έφερε και την εισαγωγή αυστηρότερων νόμων και κανονισμών (ISM, IMO, MARPOL) για τη προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, όσο και για την ασφαλή διαχείριση του πλοίου.

Από τότε μέχρι και σήμερα η αγορά δεξαμενόπλοιων παρουσιάζει άνοδο, με μικρές και όχι τόσο σημαντικές μειώσεις, ένα φαινόμενο που παρατηρείται σε κάθε είδους αγορά. Πρόσφατα, και συγκεκριμένα από την αρχή του έτους 2016, ξέσπασε μια σειρά διαταραχών στην παγκόσμια παραγωγή σε χώρες όπως η Νιγηρία και ο Καναδάς, καθώς και το πάγωμα ενός σημαντικού μέρους της παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου, όπου κατέστη οικονομικά ασύμφορη, δεδομένων των χαμηλών τιμών στις οποίες παρέμεινε το πετρέλαιο για μεγάλο χρονικό διάστημα, κλόνισαν σταδιακά την υπερπροσφορά πετρελαίου, για αρκετό διάστημα στη παγκόσμια επενδυτική κοινότητα. Σε παρόμοια κατάσταση κινήσεων οδηγήθηκαν και σημαντικές χώρες παραγωγής όπως η Ρωσία, που πίεσε για τη δημιουργία μίας κοινής πολιτικής μεταξύ των μελών-χωρών εντός και εκτός του OPEC ούτως ώστε να στηρίξουν τις τιμές του πετρελαίου.

Σύμφωνα με τις παραπάνω εξελίξεις, ενδυναμώθηκαν οι τιμές, που κατάφεραν να σημειώσουν άνοδο της τάξης του 70% από τις αρχές του 2016. Αυτή η αύξηση των τιμών πετρελαίου σε συνδυασμό με την σημαντική άνοδο των στρατηγικών αποθεμάτων αρκετών χωρών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους οδήγησαν σε μειωμένη ζήτηση και κατ' επέκταση πίεσαν σημαντικά τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων. Αυτές οι μειώσεις υπολογίζονται, σε σύγκριση με τα επίπεδα των ναύλων κατά το 2015, σε ποσοστό 25% για τα μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα (V.L.C.C), σε 40% για τα Suezmax και τα Aframax και σε 45% για τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου όπως Panamax και MR.

Επίσης, παρατηρήθηκε και μια ελάττωση στη κερδοφορία γεγονός που οδήγησε στη μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, καθώς και την πτώση στις τιμές των αξιών των πλοίων, πτώση που υπολογίζεται μεταξύ του 5% με 15% από το έτος του 2015, αναλόγως με το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου. Άρα η απόδοση των τιμών του πετρελαίου θα έχουν καθοριστική σημασία για τη παγκόσμια

ζήτηση και ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων, ανάλογα με το που θα κινηθούν αυτές οι τιμές. Εξάλλου το φθινό πετρέλαιο ήταν αυτό που βοήθησε εξαρχής τη παγκόσμια ζήτηση και κατά συνέπεια την απόδοση της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων. Η αλλαγή στην αντίληψη των αγορών σε σχέση με το πλεόνασμα της προσφοράς του πετρελαίου οδήγησε σε σημαντική αύξηση των τιμών, αλλά παραδόξως η αύξηση αυτή θα μπορούσε να είναι ο λόγος για τον οποίο οι τιμές ίσως επιστρέψουν στα χαμηλά της προηγούμενης χρονιάς.

Αρκετοί παραγωγοί πετρελαίου ήταν αυτοί που αναγκάστηκαν να διακόψουν τις εργασίες τους, ως αποτέλεσμα των χαμηλών τιμών, θα μπορούσαν να επιστρέψουν στην παραγωγή μέσα σε ένα περιβάλλον ισχυρότερων τιμών και, κατ' επέκταση οικονομικών συνθηκών, πιο ευνοϊκών για τη κερδοφορία της παραγωγής τους. Η επιστροφή αυτή σε συνδυασμό με το τέλος των διαταραχών του εφοδιασμού παγκοσμίως θα μπορούσαν εύκολα να αλλάξουν και πάλι την άποψη της αγοράς σε σχέση με το υπάρχον πλεόνασμα και να αφαιρέσουν την τωρινή στήριξη που απολαμβάνει η τιμή του πετρελαίου. Εάν οι τιμές δεν αυξηθούν περαιτέρω και η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου παραμένει σε μια ισορροπία, τα δεξαμενόπλοια θα συνεχίσουν να λειτουργούν σε μία υγιή ναυλαγορά, με το τονάζ του επόμενου χρόνου (2018) να αποτελεί ίσως το μόνο αρνητικό παράγοντα σε αυτό το θέμα.

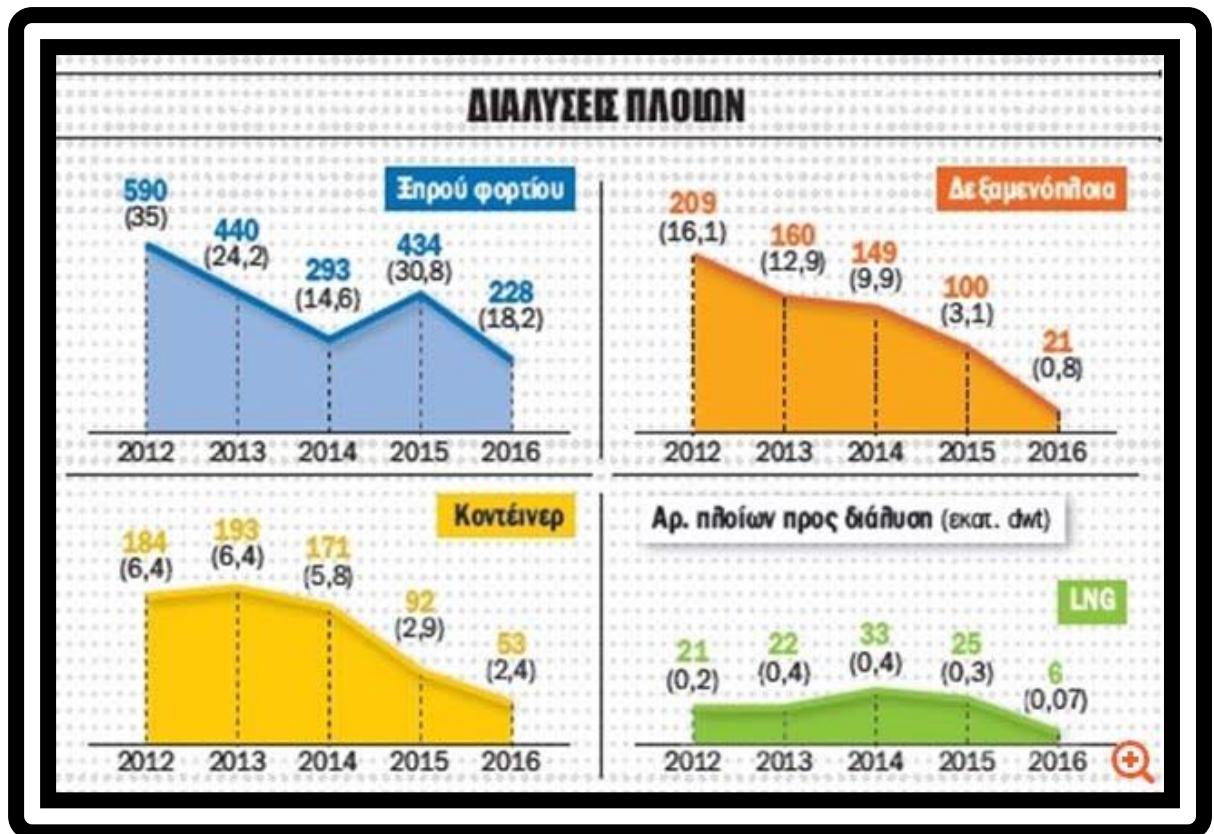
1.6 Ναυλαγορά πλοίων LNG & LPG

Παράλληλα, πρόκληση για την αγορά αποτελούν οι προγραμματισμένες παραδόσεις νεότευκτων πλοίων τύπου LNG (Liquefied Natural Gas), την ίδια στιγμή που εμφανίζεται σημαντική αδυναμία στην αγορά αυτών των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, καθώς η ζήτηση από την Άπω Ανατολή παραμένει αδύναμη για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά. Οι νέοι τερματικοί σταθμοί που περιμένουν να αρχίσουν τη λειτουργία τους μέσα στα επόμενα δύο έτη σίγουρα θα δώσουν μια ανάσα στα ναύλα των πλοίων υγροποιημένου φυσικού αερίου, τα οποία παραμένουν στα επίπεδα των 30.000 δολαρίων την ημέρα, μειωμένα κατά 55% σε σύγκριση με το δεύτερο εξάμηνο του 2014 όπου είχαν φτάσει μέχρι και τα 50.000 δολάρια σε ορισμένες ναυλώσεις. Παρά αυτό το γεγονός, μεγαλύτερη ανησυχία προκαλεί πώς η ζήτηση έχει σταθεροποιηθεί σε επίπεδα που δεν αναμένεται να ξεπεραστούν σύντομα από τις σημαντικότερες χώρες εισαγωγής, όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα, ενώ επιπλέον πρόκληση αποτελούν κι εδώ οι παραγγελίες πλοίων που είναι προγραμματισμένα για παράδοση μέχρι το 2018. Το ποσοστό τους ανέρχεται στο 30% του υπάρχοντος στόλου, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των παραγγελιών έχει γίνει με βάση προκαθορισμένης απασχόλησης σε νέα τερματικά επαναεριοποίησης, όπου και η καθυστέρηση ολοκλήρωσης κάποιων από τους τερματικούς σταθμούς επιβαρύνει την αγορά σε μεγάλο βαθμό.

Στην ίδια τροχιά βαδίζει και η αγορά πλοίων μεταφοράς υγραερίου (LPG), παρουσιάζοντας και αυτή σημάδια αποδυνάμωσης, παρά την ιδιαίτερα αισιόδοξη νότα με την οποία έκλεισε τη χρονιά του 2015, έτος κατά το οποίο η ναυλαγορά έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Παρά το γεγονός ότι, σε αντίθεση με τα πλοία

μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), το εμπόριο των πλοίων μεταφοράς υγραερίου (LPG) συνεχίζει να ξεπερνά τις προσδοκίες, με χώρες όπως η Ινδία και η Κίνα να δείχνουν όλο και αυξανόμενη ζήτηση, τα ναύλα για τα πλοία άνω των 80.000 κυβικών μέτρων έχουν υποστεί τεράστια πίεση από το ξεκίνημα του νέου έτους, εξαιτίας του σημαντικού αριθμού πλοίων που έχει παραδοθεί τους τελευταίους μήνες, με τα κέρδη στην αγορά χρονοναύλωσης για τα πλοία αυτά να καταγράφουν πτώση άνω του 50% από το Μάιο του 2015. Ενώ τα ναύλα για τα μικρότερα σε μέγεθος LPG πλοία έδειξαν αρχικά να αντιστέκονται στη πτώση αυτή, η πολύ κακή επίδοση των μεγαλύτερων πλοίων άρχισε να επηρεάζει την ψυχολογία της αγοράς και για τα υπόλοιπα μεγέθη. Η ισχυρή ζήτηση για LPG θα συνεχίσει να δίνει στήριξη στην αγορά, παρά τη μέχρι τώρα απόδοση των ναύλων, που παραμένει κάτω των προσδοκιών, ωστόσο πλοία χωρητικότητας μεταξύ 30.000 και 50.000 κυβικών μέτρων ίσως να βρεθούν αντιμέτωπα με περεταίρω μειώσεις τους επόμενους μήνες, καθώς το ποσοστό των πλοίων υπό παραγγελία σε σχέση με τον εν υπηρεσία στόλο ξεπερνά το 55%.

Σε αντίθεση με το στόλο των πλοίων ξηρού φορτίου, ο στόλος των δεξαμενόπλοιων είναι σε σημαντικό βαθμό πιο νέος σε ηλικία, ως αποτέλεσμα της εκτεταμένης δραστηριότητας των διαλύσεων που έγιναν από το 2011 ως το 2013, ενώ την ίδια στιγμή ένας σημαντικός αριθμός πλοίων βρίσκονται υπό παραγγελία, σε ποσοστό περίπου 17% σε σύγκριση με τον υπάρχοντα στόλο των δεξαμενόπλοιων. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι ο αριθμός των πλοίων που είναι αρκετά μεγάλος σε ηλικία και θα μπορούσε ενδεχομένως να υποχωρήσει από την αγορά είναι ασήμαντος, άρα και ότι οι παραδόσεις πλοίων που αναμένουμε τα επόμενα δύο χρόνια δεν θα αντικαταστήσουν κατά κύριο λόγο πλοία που βγαίνουν από την αγορά, αλλά θα προσθέτουν στο υπάρχον τονάζ, επιβαρύνοντας τη ναυλαγορά αν και εφόσον η ζήτηση δεν αυξηθεί ανάλογα.



1.7 Θετική βλέψη για το μέλλον

Και ερχόμαστε σήμερα στο 2018, όπου σύμφωνα με τις πρώτες ενδείξεις των αναλυτών, πλοιοκτητών και ναυλωτών, προβλέπεται μια πιο θετική ρότα για το τρέχον έτος. Οι θετικές προσδοκίες για φέτος έρχονται σαν συνέχεια μιας σχετικά ικανοποιητικής χρονιάς που ήταν το 2017, στη διάρκεια της οποίας τοποθετήθηκαν σε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών πάνω από 4,5 δις. δολάρια, αύξηση της τάξεως του 50% σε σχέση με το 2016, μία ιδιαίτερα κακή χρονιά για τη διεθνή ναυλαγορά και τη ναυτιλία. Προϋπόθεση για να επιβεβαιωθούν τα θετικά σενάρια είναι να αποφευχθούν τα λάθη του παρελθόντος. Ωστόσο, οι προσδοκίες παραμένουν υψηλές, ενώ και για τα δεξαμενόπλοια υπάρχουν ισχυρά σημάδια σταθεροποίησης. Για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων οι ανακατατάξεις σε περίοδο συμμαχιών φέρνουν ομαλοποίηση, ενώ ξεχωρίζουν επίσης οι θετικές εκτιμήσεις για την αγορά των πλοίων υγροποιημένου φυσικού αερίου, τα λεγόμενα LNG.

Από την άλλη οι ρυθμιστικές αρχές παρακολουθούν τις εξελίξεις στις συγχωνεύσεις και στις συμμαχίες των ναυτιλιακών εταιριών ώστε να εξασφαλιστεί ο ανταγωνισμός στην αγορά. Η αναθεώρηση των κανόνων που διέπουν τις κοινοπραξίες και τις συμμαχίες ενδέχεται να είναι απαραίτητη για να καθοριστεί εάν και εφόσον απαιτούνται νέοι κανονισμοί για την αποτροπή της κατάχρησης εξουσίας στην αγορά και την εξισορρόπηση των συμφερόντων που έχουν οι φορτωτές, τα λιμάνια και οι μεταφορείς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα λιμάνια βρίσκονται υπό πίεση για ανάπτυξη νέων υποδομών που θα υποστηρίζουν την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων. Παρόλο που οι επενδύσεις θεωρούνται βασικές για τη βελτίωση των λιμένων, το ποσό που απαιτείται για την υποδοχή ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων μπορεί να μην αξίζει το επιπλέον κόστος, εκτός αν τα πλοία αυτά εγγυώνται και μεγαλύτερο φορτίο.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί η επισήμανση στην αύξηση χρήσης υδροποιημένου φυσικού αερίου, μέσω αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα πλοία κατανάλωσης φυσικού αερίου μειώνουν τις εκπομπές αέριων ρύπων και μπορούν επομένως να αποτελέσουν έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο συμμόρφωσης με νέους διεθνείς κανονισμούς για τον έλεγχο των εκπομπών. Το ποσοστό των ΥΠΟ-ναυπήγηση πλοίων που καταναλώνουν υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), και τα οποία αναμένεται να παραδοθούν από τις αρχές του τρέχοντος έτους (2018) και μετέπειτα, υπερβαίνει το ποσοστό 13,5% περισσότερο από το διπλάσιο του ποσοστού που είχε το προηγούμενο έτος (2017) και τριπλάσιο αυτού του 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με την τεχνική έννοια της ναυτιλίας, εννοούμε την ασφαλή μέθοδο πλου, δηλαδή την επιστήμη και τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας. Με μια φράση, ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης. Η ναυτιλία ως ναυσιπλοΐα διακρίνεται σε ναυτιλία αναμετρήσεως, ακτοπλοϊκή ναυτιλία, αστρονομική ναυτιλία, ραδιοναυτιλία, πολιτική ναυτιλία και ναυτιλία σωστικών λέμβων. Οι έννοιες όμως που μας ενδιαφέρουν και με τις οποίες θα ασχοληθούμε είναι τόσο η **ναυτιλιακή οικονομία** όσο και η **γενική έννοια του εμπορικού** ή εμπορική ναυτιλία, ενώ στο τέλος θα κλείσουμε με τη **διεθνή ναυτιλία**.

2.1 Η Ναυτιλιακή Οικονομία

Ναυτιλιακή οικονομία χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών που αποσκοπούν στη παροχή υπηρεσιών και που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας τις ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος. Υπό την παραπάνω έννοια η ναυτιλιακή οικονομία εντάσσεται στη τριτογενή παραγωγή που δραστηριοποιείται κατά ένα μέρος στο χώρο της πολιτικής οικονομίας και κατά έτερο στο χώρο της ιδιωτικής οικονομίας. Αυτό δε θεωρείται

παράδοξο αφού οι κανόνες που διέπουν την οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρίας, ως οικονομική μονάδα, ανήκουν αδιαμφισβήτητα στην ιδιωτική οικονομία, ενώ οι κανόνες που καθορίζουν το μέτρο επέμβασης της πολιτείας στη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ανήκουν στη πολιτική οικονομία.

Περιλαμβάνει ένα πλήθος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναυτιλιακή πίστη, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίου, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία, καθώς και ναυλομεσιτεία. Ειδικότερα τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, όπως συμβαίνει και με τις υπόλοιπες βιομηχανικές επιχειρήσεις εντάσσονται στη βιομηχανική οικονομική και τη βιομηχανική πολιτική, καθώς και παράλληλα στη ναυτιλιακή πολιτική.

2.1.1 Ανάλυση του όρου της ναυτιλιακής οικονομίας

Είναι δεδομένο ότι ο όρος **οικονομία** αποτελείται από μια ομάδα ανθρώπων όπου εκτελούν ένα σύνολο συστηματικών ενεργειών, για την εξεύρεση αγαθών προς ικανοποίηση των αναγκών τους, και αφετέρου, τη ναυτιλία ως οικονομική έννοια δραστηριοτήτων ιδιαίτερου χώρου, τότε καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή οικονομία είναι ένα σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων που συναρτώνται στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό βεβαίως την ικανοποίηση των βιοτικών αναγκών αυτών που προσφέρουν τις παρεχόμενες μεταφορές. Από αυτό τον ορισμό προκύπτουν τέσσερα βασικά συμπεράσματα όσον αφορά την έννοια του όρου: **Πρώτον** η Προϋπόθεση: **καταβολή συστηματικών ενεργειών**. Όπως σε όλους τους τομείς της οικονομίας έτσι και στη ναυτιλιακή οικονομία γίνεται διαχωρισμός των συστηματικών και ενσυνειδήτων ενεργειών προς επίτευξη καθορισμένων στόχων και των ασυστηματοποίητων ενεργειών. **Δεύτερον** το γενικό αντικείμενο: **παροχή υπηρεσιών**. Αποσαφηνίζεται στο ότι δεν πρόκειται για παραγωγή αγαθών. **Τρίτον** το ειδικό αντικείμενο: **ικανοποίηση αναγκών** συναρτώμενων με θαλάσσιες μεταφορές. Αποσαφηνίζεται από άλλες μεταφορές. **Τέταρτον** ο σκοπός: **ικανοποίηση αυτών που παρέχουν** τις υπηρεσίες μεταφορών. Πρόκειται για την εναρμόνιση της ναυτιλιακής οικονομικής δράσης προς επιδιωκόμενο κέρδος, το μέγιστο δυνατό. Γενικότερα και μέσα από όλα τα προαναφερθέντα συμπεραίνουμε ότι, η ναυτιλιακή οικονομία αποτελεί το αντικείμενο εξέτασης της ναυτιλιακής οικονομικής η οποία και αποτελεί ιδιαίτερο κλάδο της οικονομικής επιστήμης, και ότι ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στον αγγλικό όρο **Shipping** που φέρει και άλλες ερμηνείες, όπως και ο Ελληνικός όρος ναυτιλία.

2.1.2 Η συμβολή της ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία

Βασικό προτέρημα μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι ότι παράγει εκτός της χώρας που εδρεύει, γι' αυτό και το ναυτιλιακό κεφάλαιο προέρχεται από το εξωτερικό. Για τη δική μας χώρα η συμβολή της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει.

Αυτό λοιπόν αποτελεί ένα καθαρό συνάλλαγμα διότι δημιουργείται χωρίς κάποια επιβάρυνση από το κρατικό προϋπολογισμό. Κατά πλειοψηφία, τα πλοία του Ελληνικού στόλου ασχολούνται με τη μεταφορά προϊόντων προς τις τριτοκοσμικές χώρες και εξαρτώνται από τα δεδομένα καθώς και από τους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλιακής οικονομίας και αγοράς.

Ναυτικό συνάλλαγμα μπορούμε να χαρακτηρίσουμε τους μισθούς των ναυτικών, τα εμβάσματα των εφοπλιστών καθώς και τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και της επισκευής των πλοίων. Επίσης, θεωρείται αρκετά σημαντική η συμβολή της ναυτιλιακής οικονομίας στη διατήρηση και κυρίως στη δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στα πλοία όσο και στις υπηρεσίες που υπάρχουν στη ξηρά. Από το σύνολο της καθαρής προστιθέμενης αξίας στη ναυτιλία, το 30% προέρχεται από τα πλοία και το υπόλοιπο 70% από τη ξηρά. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούν πάνω κάτω 19.000 Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 1,5% του συνολικού εργατικού θαλάσσιου δυναμικού, εξασφαλίζοντας έτσι οικονομικούς πόρους σε ένα αρκετά μεγάλο μέρος του Ελληνικού πληθυσμού. Με τη λειτουργία αυτή, η Ελληνική ναυτιλία έχει σαν αποτέλεσμα τη παράλληλη ζήτηση σημαντικού αριθμού παρεπόμενων σ' αυτή ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως πρακτορεύσεως, τροφοδοσίας, χρηματοδότησης, ναυπηγήσεως, επισκευών, τραπεζικών εργασιών καθώς και του πιο σημαντικού, αυτού της ναυλώσεως, ενώ το προσωπικό που εκτιμάται ότι απασχολείται από αυτές τις υπηρεσίες υπερβαίνει ακόμη και τον αριθμό των 150.000 εργαζομένων, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο ένα σημαντικά μεγάλο ποσοστό του εργασιακά ενεργού πληθυσμού.

Η Ελληνική ναυτιλία έχει μια τεράστια συμβολή καθώς και σημαντική επιρροή στο παράγοντα της εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Πιο συγκεκριμένα, το 2002 υπήρξε αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στα 8,5 δις. ευρώ, αύξηση κατά 343 εκατομμύρια ευρώ σε σύγκριση με τη περσινή χρονιά όπου είχε φτάσει τα 8.157 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η τεράστια αύξηση είναι από τα καλύτερα παραδείγματα για να διαπιστώσουμε την ουσιώδη σημασία και τον καταλυτικό όρο που διαδραματίζει η Ελληνική οικονομία για τη χώρας μας.

Μέσα από αυτά, αυξήθηκε το ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών και υπηρεσιών, αφού τόσο οι εισπράξεις όσο και οι πληρωμές ανήλθαν σε πολύ υψηλά επίπεδα, μεγέθη στα οποία κυριαρχεί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Κι αυτό επειδή σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά δεδομένα του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας, σχετικά με τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών, των οποίων τα γραφεία εδρεύουν στην Ελλάδα, προκύπτουν ποσοστά και στατιστικά που μας δείχνουν για ακόμη μια φορά ότι η Ελληνική εμπορική ναυτιλία και η ναυτιλιακή οικονομία της Ελλάδος αποτελούν σημείο αναφοράς καθώς και συνδετικό κρίκο στην ισορροπία της παγκόσμιας οικονομίας.

Η χώρα μας συγκεντρώνει υπό τη σημαία της πλοία με μεγάλη χωρητικότητα, ενώ οι εταιρείες απασχολούν 10.930 εργαζόμενους, εκ των οποίων οι 9.650 είναι Έλληνες και οι 1.280 διαφορετικής εθνικότητας. Επιπλέον παρατηρούμε αύξηση στο

ναυτιλιακό συνάλλαγμα σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη. Σε μια συγκεκριμένη έκθεση της η εθνική τράπεζα της Ελλάδος, προέβλεψε μια σημαντική αύξηση του πλεονάσματος από τις θαλάσσιες μεταφορές στο ισοζύγιο των τρέχων Ελληνικών συναλλαγών με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια θετική επίδραση στο ρυθμό ανάπτυξης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, ποσοστού της τάξεως του 1,6%. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι αυτή η επίδραση μπορεί κάλλιστα να αντισταθμίσει μια ενδεχόμενη μείωση των τουριστικών εσόδων της τάξεως του 6%. Συγκεκριμένα και σύμφωνα με την εθνική τράπεζα της Ελλάδος, τα δάνεια των Ελληνικών τραπεζών αυξήθηκαν ως προς το ναυτιλιακό τομέα κατά 28% τα τελευταία έτη με ποσό το οποίο αγγίζει τα 3,8 δις. Δολάρια. Συνοψίζοντας, κάθε χρόνο η ένωση Ελλήνων εφοπλιστών συντάσσει μια έκθεση για τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο Ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών όπου το προηγούμενο έτος ανήλθε σε ποσοστό του 10% περίπου επί των ακαθάριστων τρεχουσών συναλλαγμάτων και εισροών για αγαθά και υπηρεσίες, ενώ παράλληλα οι εισροές της διεθνούς δραστηριότητας καθώς και της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελούν το 5% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας για την Ελληνική οικονομία.

2.2 Η γενική έννοια της εμπορικής ναυτιλίας

Γενικά, οι μεταφορές αποτελούν την οικονομική ζωή και τη παραγωγική διαδικασία ενός κράτους. Η συνεισφορά τους προς επίδιωξη ορισμένων εθνικών στόχων μίας χώρας είναι αρκετά μεγάλης και ζωτικής σημασίας όσον αφορά πολλά θέματα. Επομένως ο δεσμός που υπάρχει μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και μεταφορών, μεταφράζεται μέσω των συναλλαγών του διεθνούς εμπορίου, με πιο αποτελεσματικό και συνηθέστερο από την αρχαιότητα τρόπο αυτόν της μεταφοράς μέσω θαλάσσης, κοινώς όπως γνωρίζουμε σήμερα την εμπορική ναυτιλία.

2.2.1 Ο τρόπος διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας

Η Ελλάδα αποτελεί μια από τις λιγοστές χώρες παγκοσμίως που έχει στη διάθεση της ενιαίο κρατικό φορέα και ένα εξειδικευμένο υπουργείο που ασχολείται με το σύνολο των πλοίων και των ναυτικών. Το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας επιτελεί θεσμικά ορισμένες σύνθετες λειτουργίες οι οποίες απαιτούν μάλιστα και τη συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό υπηρεσιών του κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών καθώς και τη συνεργασία με επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τη παρούσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σπάνια θα συναντήσουμε ένα κρατικό μηχανισμό με ποικιλία αρμοδιοτήτων, όπως αυτές προκύπτουν στο πλαίσιο της επιχειρηματικής δράσεως του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας. Τα εξειδικευμένα όμως στελέχη που συγκροτούν το λιμενικό σώμα, στηρίζουν ένα αρκετά μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων που αποτελούν θεμελιώδεις βάσεις όπως είναι η άσκηση πολιτικής στο παγκόσμιο οικονομικό τομέα, η διαμόρφωση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής τόσο στα λιμάνια όσο και στη λιμενική πολιτική, η ασφάλεια των θαλάσσιων συνόρων, η

αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και πειρατείας, η τακτική επιθεώρηση για τη καλή και εύρυθμή λειτουργία των συστημάτων ναυσιπλοΐας και αξιοπλοΐας, με τελευταίο και πιο σημαντικό τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από την άλλη, το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας παίζει ένα σημαντικό ρόλο, γεμάτο από αρμοδιότητες που έχουν να κάνουν με την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεση αυτής με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, τη προστασία και ασφάλεια για την ανθρώπινη ζωή καθώς και για την θαλάσσια περιουσία, την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την άσκηση μιας ναυτιλιακής πολιτικής στη χώρα. Επίσης, θα πρέπει να εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας, να οργανώνει και να παρακολουθεί τη ναυτική εκπαίδευση, να ρυθμίζει και να δίνει άμεση και δίκαιη λύση στα θέματα ναυτικής εργασίας και να έχει από κοντά τη πορεία της οργάνωσης και διοικήσεως των οργανισμών και ασφαλιστικών φορέων. Επιπλέον, θα πρέπει να δώσει μεγαλύτερη βάση στην αστυνόμευση των πλοίων και των λιμένων, του θαλάσσιου χώρου και των θαλάσσιων συνόρων σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και την Ελληνική νομοθεσία τόσο για την αποφυγή θερμών επεισοδίων όσο και για τη διατήρηση της καλής σχέσεως με τα συνορεύοντα κράτη. Όλες οι παραπάνω κατευθύνσεις που προσδιορίζουν τη δραστηριότητα του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας, είναι καθορισμένες από τη κείμενη νομοθεσία και προσδιορισμένες μέσα από το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του.

Η οργανωτική δομή του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας και σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο που βρίσκεται σε ισχύ, αποτελείται από μια γενική διεύθυνση και 5 παρακλάδια, μέσα στα οποία υπάγονται 24 διευθύνσεις οι οποίες στελεχώνονται από το προσωπικό του λιμενικού σώματος. Για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτιστοποίηση της διοικήσεως, έχουν δημιουργηθεί 6 περιφερειακά διοικητικά κέντρα λιμενικού σώματος τα οποία εκτελούν αρμοδιότητες ελέγχου της δραστηριότητας των υπαγόμενων σε αυτές λιμενικών αρχών. Η Ελληνική επικράτεια περιέχει 208 συνολικά λιμενικές αρχές, που καλύπτουν κατά κύριο λόγο αρμοδιότητες για τις ακτογραμμές και τα θαλάσσια σύνορα της χώρας μας. Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι οι ναυτιλιακοί ακόλουθοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο, οι οποίοι τοποθετούνται σε διάφορες χώρες του εξωτερικού με ιδιαίτερα αυξημένες ναυτιλιακές δραστηριότητες και ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Σήμερα, λειτουργούν 22 γραφεία ναυτικών ακόλουθων που εδρεύουν στα μεγάλα λιμάνια του κόσμου όπως Μόντρεαλ, Νέα Υόρκη, Τόκιο, Σιγκαπούρη, Ρότερνταμ, Μασσαλία, Χόνγκ Κόνγκ κ.α.

Εκτός από την οργανωτική δομή, το λιμενικό σώμα στελεχώνεται από ενεργό δυναμικό προσωπικό με συγκεκριμένους βαθμούς όπως οι αξιωματικοί, οι υπαξιωματικοί και οι λιμενοφύλακες. Το ανθρώπινο αυτό δυναμικό εκτιμάται περί τα 6.940 άτομα με τη πλήρωση των θέσεων για τους αξιωματικούς να γίνεται από πτυχιούχους πανεπιστημίου, διπλωματούχους ανωτάτων πολυτεχνικών σχολών

διαφόρων ειδικοτήτων καθώς επίσης και από τελειόφοιτους πλοιάρχους και μηχανικούς της ακαδημίας εμπορικού ναυτικού. Επιπρόσθετα για τις κατηγορίες των υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων του λιμενικού, σώματος εισάγονται πτυχιούχοι ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης και διπλωματούχοι ακαδημιών εμπορικού ναυτικού όπως και κάτοχοι απολυτηρίου με τίτλο δευτεροβάθμιας εκπαιδευσεως.

Δε φτάνει όμως μόνο ένας αριθμός ατόμων για να κάνει τη διαφορά εάν και εφόσον δε τεθούν κάποιοι στόχοι μέσα από το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας. Θα πρέπει λοιπόν το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, ο κυβερνητικός φορέας, ο αρμόδιος και υπεύθυνος για τη χάραξη της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής να επιδιώκει ο κάθε ένας ξεχωριστά, τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και σε εθνικό τους εξής στόχους που έχουν να κάνουν με την αύξηση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και τη προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση, την άρση των προστατευτικών μέτρων διεθνώς και τη δημιουργία ενός κλίματος ελεύθερου ανταγωνισμού που να ευνοεί την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και της διεθνούς ναυτιλίας, την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, την εξασφάλιση απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, τη συνεχή επιμόρφωση και τη βελτίωση του επιπέδου των εργατών, τη προσέλκυση περισσότερων πλοίων κάτω από την Ελληνική σημαία και τέλος τον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών λιμένων και βελτίωσης των υποδομών αυτών.

Το μεγαλύτερο μέρος της προσοχής, όπως έχει καθιερωθεί εδώ και δεκαετίες από τις διεθνείς οργανώσεις προστασίας του περιβάλλοντος αφού η ταχεία ανάπτυξη της τεχνολογίας φέρνει αρκετά προβλήματα ρύπανσης με τα νέα επιτεύγματα της καθώς και τους τρόπους παραγωγής, είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η διεύθυνση προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί τον επίσημο κρατικό φορέα προστασίας και καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος έναντι των διεθνών οργανισμών, έχει αναλάβει την εκπαίδευση και εξειδίκευση προσωπικού και τη στελέχωση, προμήθεια, επιχειρησιακό έλεγχο και αξιοποίηση του αντίστοιχου εξοπλισμού. Επίσης, δίνει μεγάλη έμφαση για τον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου, που αφορά τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις και εξελίξεις και εποπτεύει τους μηχανισμούς και διαδικασίες για την πρόληψη και καταστολή περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας.

Παράλληλα όμως με τη περιβαλλοντική προστασία κατατάσσεται ως επιτακτική ανάγκη η ενίσχυση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας κατά τις θαλάσσιες μεταφορές. Τη σήμερα ημέρα το επίπεδο ασφαλείας των Ελληνικών πλοίων είναι πολύ καλύτερο σε σύγκριση με το παρελθόν. Γι' αυτό δημιουργήθηκαν δύο διευθύνσεις του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας που ασχολούνται με θέματα όπως η διεύθυνση ασφαλείας ναυσιπλοΐας, η οποία έχει σαν αντικείμενο τη παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ναυτική έρευνα και διάσωση στην Ελληνική περιοχή πληροφοριών πτήσεων, τον συντονισμό του ελέγχου των ξένων πλοίων που καταπλέουν στα Ελληνικά λιμάνια και την ανάπτυξη των απαραίτητων τεχνικών υποδομών που θα συμβάλουν στη προσφορά ασφαλούς

ναυσιπλοΐας. Η δεύτερη διεύθυνση ασχολείται με το κλάδο ελέγχου των εμπορικών πλοίων όπου εξασφαλίζει τη σωστή εφαρμογή των διεθνών και εθνικών κανονισμών για τη ναυτική ασφάλεια με ένα πολυάριθμο εξειδικευμένο προσωπικό και με τα τοπικά κλιμάκια σε όλα τα Ελληνικά λιμάνια. Εντωμεταξύ η Ελληνική διοίκηση έχει αναθέσει στους νηογνώμονες την παρακολούθηση των Ελληνικών πλοίων στα υπόλοιπα λιμάνια του κόσμου.

2.2.2 Η διεθνής ναυτιλία και οι ναυτιλιακές σχέσεις

Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί παράγοντα μιας συγκεκριμένης οικονομικής πραγματικότητας η οποία ανήκει σε ορισμένο γεωπολιτικό χώρο και συνδέεται με τη συνολική οικονομική πορεία του. Ως οικονομική λειτουργία όμως συνδέεται, λιγότερο ή περισσότερο με ευρύτερες και διεθνείς οικονομικές σχέσεις, από τη στιγμή που οι εμπορικές ανταλλαγές προσλαμβάνουν ανάλογο χαρακτήρα και εύρος. Εξάλλου ως οικονομική μονάδα, το εμπορικό πλοίο σχετίζεται άμεσα με τρεις από τους κύριους τομείς μιας οικονομικής δραστηριότητας όπως είναι οι μεταφορές, το εμπόριο και η βιομηχανία. Από το πολλαπλάσιο της οικονομικής σύνδεσης και τη διεθνή οικονομική υπόσταση της η ναυτιλία συναρτάται με γενικούς οικονομικούς όρους λειτουργίας, κάτι το οποίο καθιστά αναγκαία μια συνοπτική εισαγωγική αναφορά στα δεδομένα της διεθνούς πραγματικότητας.

Μέχρι και το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου η ναυτιλιακή οικονομία αναπτύχθηκε ιστορικά κάτω από συνθήκες που κατά κύριο λόγο ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και απέτρεπαν συνήθως την λήψη προστατευτικών μέτρων. Οι τεράστιες σε αριθμό απώλειες που προκλήθηκαν στους εμπορικούς στόλους κατά τη διάρκεια του πολέμου, καθώς επίσης και η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας που δημιουργήθηκε για τη κάλυψη των αναγκών ανασυγκρότησης της Ευρωπαϊκής οικονομίας, ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος στα πρώτα χρόνια μετά του πολέμου. Συγκεκριμένα, τη δεκαετία του 1960 μια ομάδα από αναπτυσσόμενες χώρες ξεκίνησαν να δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία διαβλέποντας σε αυτή τη δυνατότητα γρήγορης βελτίωσης του εμπορικού τους ισοζυγίου και γενικά την οικονομική τους ανάπτυξη. Μέσα στην ίδια δεκαετία η ανάγκη για διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής στα υψηλά επίπεδα των δύο προηγούμενων δεκαετιών, οδήγησε τις χώρες που είχαν στη διάθεση τους σημαντική βιομηχανία ναυπηγείων, στη προσφορά ιδιαίτερα σημαντικών και με τεράστια εύνοια όρων ναυπηγήσεως.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, συνέβαλαν αποφασιστικά στον ανταγωνισμό των νέων βιομηχανιών και ιδιαίτερα αυτών της άπω ανατολής, που βασιζόταν στο χαμηλό εργατικό κόστος και ακολουθούσε το δυτικό οικονομικό μοντέλο και στράφηκαν σε κλασικές βιομηχανικές μεθόδους για να πετύχουν πιο γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης. Στο ίδιο μοτίβο κινήθηκε και το διεθνές τραπεζικό σύστημα, το οποίο μάλιστα διέθεσε χωρίς την αναγκαία περίσκεψη τα μεγάλα κεφάλαια για τη δημιουργία νέων εθνικών στόλων. Οι χώρες με τις νέες βιομηχανικές

εγκαταστάσεις που είχαν στη διάθεση τους εθνικά φορτία και προσωπικό με χαμηλό εργατικό κόστος, δεν δίστασαν να επιβάλουν προστατευτικά μέτρα για την ενίσχυση των νεοαποκτηθέντων εμπορικών στόλων τους. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν κυρίως τη παρακράτηση φορτίου, τον επιμερισμό των φορτίων, τις οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία καθώς και τις κάθε τύπου διοικητικές ρυθμίσεις. Οι νέοι αυτοί εθνικοί στόλοι αναπτύχθηκαν είτε σαν κρατικές είτε σαν ιδιωτικές εθνικές επιχειρήσεις. Στόχος των αναπτυσσόμενων χωρών ήταν να επιφέρει αύξηση της συμμετοχής αυτών των στόλων στο 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας όπου σήμερα το έχει καταφέρει. Παρ' όλα αυτά όμως δε κατάφεραν να επωφεληθούν όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες και να αναπτύξουν εθνικούς κρατικούς ή ιδιωτικούς στόλους, γεγονός που οδήγησε σε μια διαφοροποίηση των συμφερόντων ορισμένων χωρών αυτής της ομάδας έναντι των υπολοίπων. Οι χώρες κρατικού εμπορίου για να στηρίξουν και να αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους στηρίχτηκαν σε διάφορες μορφές προστατευτικού μηχανισμού. Η πολιτική όμως των προστατευτικών αυτών μηχανισμών δεν τους πρόσφερε ενθαρρυντικές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας των χωρών αυτών. Πράγματι αυτό έγινε τελικά και όπως μας έδειξαν οι εξελίξεις στις χώρες-μέλη του συμβουλίου για την αμοιβαία οικονομική βοήθεια (comecon) που σήμερα έχουν στραφεί προς τον φιλελευθερισμό. Παράλληλα, το ίδιο χρονικό διάστημα οι βιομηχανικές χώρες άρχισαν βήμα-βήμα να χάνουν το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαν κυρίως εξαιτίας του ναυτεργατικού κόστους και της έντασης του ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα να περιορίσουν τις διαμαρτυρίες τους κατά των μέτρων προστατευτικού χαρακτήρα που έπαιρναν οι αναπτυσσόμενες χώρες και ξεκίνησαν να υιοθετούν ανάλογες μεθόδους σε μια προσπάθεια διατήρησης ενός μέρους τουλάχιστον των εθνικών τους στόλων.

Η εξέχουσα καινοτομία που καθιερώθηκε μετά τα χρόνια του πολέμου στη ναυτιλία ήταν η εισαγωγή των φορτηγών πλοίων για τη μεταφορά των χύδην φορτίων. Κατά τη παράδοση, τα χύδην φορτία μεταφέρονταν με τα κλασικά φορτηγά πλοία, των οποίων αντιπροσωπευτικός τύπος ήταν η Liberty. Οι ανάγκες για τις μεγάλες βιομηχανικές δυνάμεις γινόντουσαν όλο και περισσότερες, με αποτέλεσμα να ανατρέξουν στη ζήτηση κατασκευής φορτηγών πλοίων για τις πλέον μεγάλες ποσότητες των χύδην φορτίων τους. Τόσο τα δεξαμενόπλοια όσο και τα φορτηγά πλοία κυμαίνονταν στην ίδια οικονομική κλίμακα εκείνη τη χρονική περίοδο, με σημαντικό μειονέκτημα των δεξαμενόπλοιων λόγω έλλειψης λιμανιών υποδοχής καθώς και των μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Η αυξημένη συμμετοχή των φορτηγών πλοίων στο παγκόσμιο στόλο ανήλθε στο 20% τη δεκαετία του 1970 και ξεπέρασε το 30% την επόμενη δεκαετία, αυτή του 1980.

Τα χαρμόσυνα νέα όμως δεν κράτησαν αρκετά διότι η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση έκανε τα πρώτα της βήματα το 1974 με τη κορύφωση της το 1981, αφού υπήρξε μια πρόσκαιρη βελτίωση το 1980. Αιτία της κρίσεως ήταν η μείωση της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω περιορισμένης αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας και λόγω των ριζικών διαρθρωτικών μεταβολών, που οδήγησαν σε μείωση της μέσης απόστασης που διανύουν. Ως αποτέλεσμα όλων

αυτών ήταν μια ραγδαία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές, που για την αγορά των ξηρών φορτίων οι ναύλοι διαμορφώθηκαν το 1986 στο 74% των ναύλων του 1980, ενώ για τα δεξαμενόπλοια το αντίστοιχο ποσοστό ήταν μόλις 30% έναντι του 1979. Αρχικά, η παρατεταμένη αυτή κρίση οδήγησε σε ένα τεράστιο συνολικό τονάζ παροπλισμένων πλοίων και στη συνέχεια σε μία ραγδαία αύξηση παγκόσμιας διαλύσεως. Οι τιμές των πλοίων που κατασκευάζονταν έπεσαν στο μισό σε σύγκριση με τις τιμές που ίσχυαν τις χρονιές 1980-81, χωρίς ευτυχώς να σημειωθεί ουσιαστική αύξηση της ζήτησης για κατασκευή νέων πλοίων κατά τη διάρκεια όλης αυτής της περιόδου. Όλη αυτή η δυσμενής εξέλιξη οδήγησε στη μείωση του παγκόσμιου στόλου από το 1982 και μετά, χωρίς όμως να αποκατασταθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Να σημειωθεί επίσης ότι αυτή η μείωση του παγκόσμιου στόλου είχε να παρατηρηθεί από την περίοδο αμέσως μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929-30. Παράλληλα μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές έλαβαν χώρα στους τύπους των πλοίων και στη μέση ηλικία τους, όπως η μείωση της χωρητικότητας και συμμετοχής των πετρελαιοφόρων. Επίσης, σοβαρές διαρθρωτικές μεταβολές συνέβησαν και στους δέκα μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, όπως μείωση της συνολικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο, αύξηση των σημαίων ευκαιρίας, απόρριψη όλων των χωρών της δυτικής Ευρώπης, εκτός της Ελλάδος, από τη λίστα των δέκα μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου, άνοδος του Ελληνικού στόλου μέχρι το 1981 και μείωση του στη συνέχεια, μείωση του στόλου της Ιαπωνίας που όμως διατηρήθηκε στη Τρίτη θέση, άνοδος των στόλων της Κίνας, της Κύπρου, της Μπαχάμες, των Φιλιππίνων και διατήρηση των στόλων των ηνωμένων πολιτειών Αμερικής και της ένωσης σοβιετικών σοσιαλιστικών δημοκρατιών. Μεγάλες ήταν και οι εξελίξεις με αρνητικές επιπτώσεις και σε άλλους κλάδους οι οποίοι συνδέονται με τη ναυτιλία, όπως η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ασφαλίσεις, οι ναυλώσεις και οι ανεφοδιασμοί. Οι ζημίες που προκάλεσαν οι πετρελαϊκές κρίσεις στο διεθνές τραπεζικό σύστημα ήταν ανυπολόγιστες, γι' αυτό και αρκετές ήταν οι τράπεζες που αποσύρθηκαν πανικόβλητες από τη ναυτιλία και δεν ήταν λίγοι αυτοί που πίστευαν ότι χρειάζεται μια γενική αναθεώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλίσουν τους αναγκαίους πόρους για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Η ραγδαία μείωση του εμπορικού τους στόλου, λόγω της συνεχής παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, οδήγησε πληθώρα παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στη δημιουργία των αποκαλούμενων παράλληλων ή διπλών νηολογίων, προκειμένου να αποφύγουν τη διαρροή των πλοίων τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. Τα νηολόγια αυτά παρέχουν συνθήκες εκμεταλλεύσεως των πλοίων, ανάλογες με εκείνες των ανοικτών νηολογίων. Κύρια χαρακτηριστικά τους είναι η ίδρυση νηολογίου σε εδάφη που συνδέονται με τη κύρια χώρα μέσω ορισμένου αποικιακού τύπου καθεστώτος, οι λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων από αυτό που απαιτεί το γνήσιο εθνικό νηολόγιο. Οι αντίθετες ακριβώς διεργασίες ξεκίνησαν να παίρνουν σάρκα και οστά στις αναπτυσσόμενες χώρες. Πληθώρα εργατικού δυναμικού με μεγάλες ποσότητες εθνικών φορτίων που υπάρχουν σ' αυτές, οδήγησαν στη δημιουργία και ανάπτυξη δικών τους εθνικών στόλων. Γι' αυτό τα έτη 1984-85, οι αναπτυσσόμενες

χώρες έφτασαν στο σημείο να κατέχουν το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτές οι χώρες προσπαθούσαν και τελικά κατάφεραν να πετύχουν αύξηση χρηματοδότησης της ναυτιλίας τους από διάφορους φορείς με στόχο την όσο δυνατόν μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου τους στο παγκόσμιο στόλο, πριν να συμφωνηθεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη άρση προστατευτικών μέτρων. Όμως το διεθνές τραπεζικό σύστημα έχει υποστεί τόσο μεγάλες ζημιές που δεν ευνοούν την επιδίωξη αναπτύξεως των εμπορικών στόλων εκ μέρους αυτών, με τη κύρια αιτία αυτής της κατάληξης να είναι η κρίση και οι γενικές συνθήκες υπερχρέωσης.

2.3 Η παγκόσμια αγορά στη διεθνή ναυτιλία

Γενικότερα, η ναυτιλιακή αγορά επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες όπως η ζήτηση που αφορά τη παγκόσμια οικονομία, το θαλάσσιο εμπόριο, τη μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων, το μεταφορικό κόστος και τα πολιτικά γεγονότα και από τη προσφορά που αφορά το παγκόσμιο στόλο, τη παραγωγή ναυπηγήσεως, τις διαλύσεις και απώλειες πλοίων και τέλος, το λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου.

Όπως καταλαβαίνουμε, όσον αφορά τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας είναι ο πρώτος και ο σημαντικότερος παράγοντας από όλους που επηρεάζει με τη σειρά του την ποσότητα και ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου. Επίσης, διάφορα πολιτικά γεγονότα μπορούν ανά πάσα στιγμή να συμβούν και να επηρεάσουν άμεσα, λόγω της αλλαγής αρκετών δρομολογίων στη ναυσιπλοΐα, τη παγκόσμια οικονομία και το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να επηρεάζεται άμεσα και η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Όσον αφορά την υπερπροσφορά των θαλάσσιων μεταφορών, έχει να κάνει κυρίως με το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, σε αντίθεση με το φορτίο που αναφερόταν στη ζήτηση. Στην προσφορά σημαντικοί παράγοντες είναι η ολική χωρητικότητα, η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων και η παραγωγικότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

2.3.1 Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας & οικονομίας

Διανύοντας ένα μεταβατικό στάδιο κατά την πάροδο του χρόνου, βρισκόμαστε στις αρχές μιας νέας εποχής όπου δεσπόζει η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας. Με λίγα και απλά λόγια, η δημιουργία ενός διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα και μίας κοινωνίας όπου θα υπάρχει πληροφόρηση, τεχνολογική ανάπτυξη, ελεύθερη κίνηση κεφαλαίων και εργατικού δυναμικού, παράγοντες που συντελούν ώστε να μη μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, δηλαδή η ναυτιλία.

Στο σημερινό κόσμο και δεδομένων των μεγάλων οικονομικών συμφερόντων που υπάρχουν μεταξύ των κρατών, η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων αποτελεί την επικρατούσα ιδεολογία. Οι κυβερνητικές οργανώσεις των διαφόρων χωρών θεωρούν ότι μέσα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικής τους θέσης θα μπορέσουν να βελτιώσουν το εισόδημα των εργαζομένων τους αλλά και το επίπεδο απασχόλησης τους, ενώ από τη πλευρά τους οι επιχειρήσεις θεωρούν τον ανταγωνισμό όχι μόνο ως βραχυπρόθεσμο στόχο, αλλά και ότι με την αύξηση των κερδών τους θα πετύχουν τους μακροπρόθεσμους στόχους τους.

Σύμφωνα λοιπόν μ' αυτές τις χώρες, η ανταγωνιστικότητα τους προσδιορίζει το βαθμό διεθνοποίησης της οικονομίας τους, δηλαδή τα ανοίγματα των οικονομιών στη διεθνή αγορά προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίου, που χαρακτηρίζεται από την υψηλή ένταση του εξωτερικού εμπορίου και της κίνησης κεφαλαίων. Η λογική της ανταγωνιστικότητας οδήγησε στην ιδέα της παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων και αυτό διότι αποτελεί μία πολιτική που αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση του επιχειρηματικού κέρδους.

Για τη ναυτιλία, η οποία έχει μάλιστα και διεθνή χαρακτήρα, εξελίσσεται συνεχώς και πλέον βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο. Οι κανονισμοί που έχει καθιερώσει ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις έχουν συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στη προστασία του περιβάλλοντος. Από τη διεθνοποίηση της ναυτιλίας, της οποίας το σημαντικότερο χαρακτηριστικό ήταν η πρακτική στην αλλαγή της εθνικής σημαίας, περνάμε στην παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας. Οι συντελεστές που επηρεάζουν τις δραστηριότητες μιας ολοκληρωμένης δράσης της οποιασδήποτε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η σημαία της χώρας, δείχνοντας έτσι την εθνικότητα του πλοίου, η εθνικότητα του εργατικού δυναμικού του πλοίου και του γραφείου, η χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρίας, η εθνικότητα των φορτίων, το κεφάλαιο, η χρησιμοποίηση ξένων λιμένων και τέλος η εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, συμπεραίνουμε ότι η σχέση που υπάρχει μεταξύ των παραπάνω συντελεστών φαίνεται καθαρά αν και κατά πόσο μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι διεθνοποιημένη ή μη. Μ' αυτό το τρόπο μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει διεθνοποίηση στη ναυτιλία, εφόσον η εθνικότητα των συντελεστών της παραγωγής και των υπόλοιπων συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Συνοψίζοντας, αυτό που αντιλαμβανόμαστε είναι ότι κύριο χαρακτηριστικό των παγκοσμιοποιημένων επιχειρήσεων σε σύγκριση με των διεθνών και πολυεθνικών επιχειρήσεων, είναι η αποκεντρωμένη λήψη αποφάσεων, που μπορεί πλέον να γίνεται σε κάθε έδρα της και σε κάθε ξένη χώρα, δηλαδή να δραστηριοποιείται τελείως ανεξάρτητα. Στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο που πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του 1970

και οφείλεται στην ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω των φθηνών συντελεστών της παραγωγής.

2.4 Το μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας

Στη σημερινή εποχή, η ναυτιλία βρίσκεται σε μια φάση εξέλιξης λόγω των πολιτικών και οικονομικών αλλαγών που πραγματοποιούνται παγκοσμίως. Γι' αυτό και πλέον τη ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρει άμεσα και σε αρκετά σημαντικό επίπεδο η εικόνα που θα έχει μελλοντικά η ναυτιλιακή αγορά.

Βασικός παράγοντας που ενδέχεται να επηρεάσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς επίσης και ο δείκτης που παρουσιάζει τον μέσο όρο της απόστασης μεταφοράς ανά έτος. Έτσι σε περιόδους ύφεσης ο δείκτης τείνει να μειώνεται και όταν είναι υψηλός τότε αυξάνεται η λειτουργική αναλογία των πλοίων. Σε γενικές γραμμές η οικονομική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από τη διάρκεια και ένταση των επενδύσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και από τη δομή της ζήτησης που εξελίσσεται.

Το μείζον πρόβλημα που κυριαρχεί σήμερα για τις ναυτικές χώρες, είναι η έλλειψη εθνικών στελεχών για το πλοίο και για τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης γενικά. Ο ανθρώπινος παράγοντας με τις εγγενείς αδυναμίες του είναι το πιο κρίσιμο στοιχείο για την ασφάλεια οποιουδήποτε ταξιδιού. Διεθνείς αξιόπιστοι οργανισμοί υπολογίζουν ότι το 85% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή παράβλεψη. Τι και αν οι διεθνείς κανονισμοί γίνονται διαρκώς όλο και πιο απαιτητικοί και οι έλεγχοι πιο συχνά με αυστηρότερα κριτήρια, τα προβλήματα και οι κίνδυνοι παραμονεύουν πάντα στη γωνία.

Συνοψίζοντας, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προβλέπεται ότι θα έχουν μια θετική τάση ανάκαμψης, λόγω της παγκόσμιας ευημερίας που φαίνεται ότι επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πετρελαίου καθώς και τη δημιουργία νέων αγορών. Όσον αφορά το πρόβλημα της παλαιότητας των πλοίων, της ελάχιστης συντήρησης και του επιπέδου ασφάλειας τους σύμφωνα με τις στατιστικές, δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνονται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου. Έτσι, η υπερπροσφορά χωρητικότητας προβλέπεται ότι θα μειωθεί όταν λυθεί το θέμα του οργανισμού οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης για τη κατάργηση των κρατικών επιδοτήσεων στη βιομηχανία της ναυπηγήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Ως εφοπλιστής, ορίζεται ο επιχειρηματίας που εκμεταλλεύεται πλοίο ή πλοία των οποίων η ιδιοκτησία ανήκει σε άλλο πρόσωπο. Το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως ξένης ιδιοκτησίας το αποκτά ο εφοπλιστής είτε με μίσθωση είτε με επικαρπία, δηλαδή σχέση εμπράγματος δικαίου. Εντωμεταξύ αυτή η λέξη, σέρνει πίσω της μία ολόκληρη ιστορία και πιο συγκεκριμένα για την Ελλάδα έχει μια ιδιαίτερη σημασία καθότι αποτελεί σημείο αναφοράς και παράδειγμα προς μίμηση, αφού αρκετοί είναι οι εφοπλιστές που πρωτοστατούν στη παγκόσμια βιομηχανία.

3.1 Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Το Φεβρουάριο του 1916, συγκροτήθηκε το εφοπλιστικό σωματείο με την επωνυμία **Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών** με αρχική εγκατάσταση στο Πειραιά, συγκεκριμένα στο μέγαρο Σπυράκη. Σκοπός αυτής της ένωσης σύμφωνα με το καταστατικό της είναι η προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Στις πρώτες αρχαιρεσίες του, πρόεδρος εξελέγη ο Λεωνίδας Εμπειρικός και γενικός διευθυντής ο Γεώργιος Σακαλής. Αυτός που πήρε τη πρωτοβουλία ιδρύσεως του σωματίου ήταν ο κύριος Γκίκας Κουλούρας. Για πολλά χρόνια πρόεδρος αυτής της ένωσης και κυρίως στα λαμπρά χρόνια ανόδου της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν ο Αντώνιος Χανδρής. Η ένωση Ελλήνων εφοπλιστών εκπροσωπεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες στις σχέσεις τους με τη πολιτεία και με τις ναυτεργατικές οργανώσεις, καθώς επίσης και με τη μέριμνα για τη προάσπιση και προαγωγή των συμφερόντων των μελών του. Εκτός όμως από τη κύρια αυτή ένωση, στην οποία συμμετέχουν πλοιοκτήτες ποντοπόρων πλοίων, υπάρχει και ο σύνδεσμος επιχειρήσεων επιβατηγού ναυτιλίας, που ιδρύθηκε το 1921 και εκπροσωπεί τον κλάδο των επιβατηγών πλοίων, δηλαδή τα επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών και τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων όπως η γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας καθώς και τα κρουαζιερόπλοια.

3.2 Ποιοι είναι οι Έλληνες εφοπλιστές

Ο βίος, η πολιτεία και το πιο σημαντικό **η στρατηγική** είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά των 144 οικογενειών της Ελληνικής ναυτιλίας, όπου άφησαν το στίγμα τους στην ιστορία, τόσο για αυτά που κατάφεραν να πετύχουν όσο και για τον τρόπο με τον οποίο τα πέτυχαν.

Όπως αρκετοί συνάδελφοί του, έτσι και ο Γιάννης Λάτσης απέκτησε το πρώτο του πλοίο με ελάχιστα χρήματα το 1945. Ήταν ένα μικρό φορτηγό το οποίο αγόρασε με δάνειο από τον ιδιοκτήτη του, για λογαριασμό του οποίου εργαζόταν αρκετά

χρόνια. Από εκεί και έπειτα, μέσα από έξυπνες κινήσεις κατάφερε λίγα χρόνια αργότερα να επεκταθεί στην ακτοπλοΐα και να ανοιχτεί στη μεταφορά υγρών φορτίων, αποκτώντας το πρώτο του δεξαμενόπλοιο. Τη δεκαετία του 1960 χρησιμοποίησε υπερωκεάνια για τη μεταφορά προσκυνητών στη Μέκκα, δημιουργώντας στενούς επιχειρηματικούς δεσμούς με τον αραβικό κόσμο. Καθώς η ανάμειξη του γίνεται όλο και μεγαλύτερη στο εμπόριο πετρελαίου, στα τέλη εκείνης της δεκαετίας απέκτησε μέχρι και δικά του διυλιστήρια στην Ελευσίνα. Δύο δεκαετίες αργότερα κατασκεύασε μεγάλα δημόσια και ιδιωτικά έργα στη Σαουδική Αραβία, συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διαμόρφωση των υποδομών της χώρας και γεμίζοντας τα ταμεία του με εκατομμύρια δολάρια. Μάλιστα τη δεκαετία του 1990 διακίνησε φορτία άνω των 3,8 εκατομμυρίων τόνων, αφού είχε το δεύτερο σε χωρητικότητα στόλο στην Ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Παρά το γεγονός ότι σήμερα η επιχειρηματική δραστηριότητα του ομίλου Λάτση έχει επεκταθεί και σε άλλους τομείς, οι ναυτιλιακές τους δραστηριότητες αποτελούν τη βασική ασχολία τους.

Στο βιβλίο των Θεοτοκά και Χαρλαύτη η ζωή 143 ακόμη οικογενειών Ελλήνων εφοπλιστών που έδρασαν τους τελευταίους δύο αιώνες μπαίνει στο μικροσκόπιο για να τεκμηριωθεί η εντόπια επιχειρηματικότητα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Τρία είναι τα επίπεδα όπου αναλύονται όπως, η εξέταση του πυρήνα της ναυτιλιακής επιχείρησης και η ανάλυση της δομής, της οργάνωσης, της στρατηγικής και επιχειρηματικής φιλοσοφίας, η διεθνής διάσταση των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τέλος ο προσδιορισμός του ρόλου και η συμβολή του άμεσου περιβάλλοντος λειτουργίας της επιχείρησης. Οι παράμετροι που μόλις αναφέραμε, όπως άλλωστε και η διεθνής οικονομική συγκυρία, συντέλεσαν στη πρωτοφανή άνθηση του κλάδου και στην απογείωση του τζίρου του τα τελευταία 50 χρόνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η αυτοκρατορία του Σταύρου Νιάρχου που άνοιξε νέους δρόμους στον Ελληνικό εφοπλισμό και εδραίωσε το όνομα της Ελληνόκτητης ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές. Η ιστορία του ξεκίνησε τη δεκαετία του 1930, όταν ακόμη ήταν φοιτητής στη Νομική σχολή Αθηνών, εργαζόμενος ακόμη στη βιομηχανία των θείων του. Μετά το τέλος του Β παγκοσμίου πολέμου διορίζεται επίτιμος ναυτικός ακόλουθος στην Ελληνική πρεσβεία της Ουάσιγκτον και μεταφέρει την έδρα των επιχειρήσεων του στη Νέα Υόρκη.

Με τις αποζημιώσεις που παίρνει για τα πλοία του που χάθηκαν στη διάρκεια του πολέμου αγοράζει τέσσερα καινούρια. Προβλέπει ότι το μέλλον ανήκει στα δεξαμενόπλοια και με την εγγύηση χρονοναυλώσεων ναυπηγεί όλο και μεγαλύτερα πλοία, μειώνοντας έτσι δραστικά το κόστος μεταφοράς. Σε λιγότερο από μία δεκαετία εκατονταπλασιάζει τη χωρητικότητα του στόλου του που αποτελείται πλέον από 56 δεξαμενόπλοια και οκτώ φορτηγά. Οι μαζικές ναυπηγήσεις συνεχίστηκαν με αμείωτο ρυθμό και τα επόμενα χρόνια τα πλοία του είχαν χωρητικότητα 1,4 εκατομμυρίων κόνων χαρίζοντας του την πρωτοκαθεδρία ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές. Παράλληλα με την απογείωση των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων στο διεθνή χώρο, ο Σταύρος Νιάρχος διατήρησε έντονη επενδυτική δραστηριότητα και στην

Ελλάδα σε όλη τη διάρκεια της επαγγελματικής του ζωής. Το 1958, σε συνεργασία με τη Mobil, ανέλαβε τη διαχείριση των Διυλιστηρίων Ασπροπύργου, ενώ υπήρξε σημαντικός μέτοχος της εταιρίας Αλουμίνιον της Ελλάδος που ιδρύθηκε από τη γαλλική πολυεθνική Πεσινέ στις αρχές της δεκαετίας του 1960. Ωστόσο το 1975 ίδρυσε τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα οποία εκείνη την εποχή απασχολούσαν 6.000 εργαζομένους. Σημαντικό μέλος της διεθνούς υψηλής κοινωνίας το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, με εκρηκτική προσωπική ζωή, κινούσε το ενδιαφέρον είτε με την ενασχόληση του με τα άλογα είτε με το περίφημο γιοτ του είτε με τη συναναστροφή του με το διεθνές τζετ σερ της εποχής.

Μακρύς ο κατάλογος των Ελληνικών εφοπλιστικών οικογενειών όπως Λιβανός, Τσάκος, Χανδρής, Αγαπητός, Φράγκου, Βαρδινογιάννης, Βερνίκος, Εμπειρικός κτλ. και φυσικά ο Ωνάσης. Γεννημένος στη Σμύρνη, ο Αριστοτέλης Ωνάσης (1900-1975) μετά την επιτυχή ενασχόληση του με το εμπόριο καπνού πηγαίνει στην Αργεντινή και τη δεκαετία του 1930, κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσεως που υπάρχει παγκοσμίως, αγοράζει τα πρώτα του ατμόπλοια. Το 1938 εγκαθίσταται στη Νέα Υόρκη, όπου και διαχειρίζεται το στόλο του αξιοποιώντας τους υψηλούς ναύλους της αγοράς. Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, αγοράζει δέκα *liberties* τα οποία θέτει υπό σημαία Ονδούρας και δέκα ακόμη υπό Αμερικανικής. Παραγγέλνει στα κατεστραμμένα ναυπηγεία της Γερμανίας και Αγγλίας 16 ολοκαίνουρια δεξαμενόπλοια με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους και το 1958 διαθέτει 49 πλοία συνολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης του ενός εκατομμυρίου κόνων. Παρ' ότι θεωρήθηκε από τους βασιλιάδες των δεξαμενόπλοιων, διατηρούσε πάντα κάποιο ποσοστό του στόλου του απασχολημένο στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων.

Η θυελλώδης προσωπική ζωή του δεν είχε τίποτα να ζηλέψει από τις παράτολμες επενδυτικές του κινήσεις. Το 1946 παντρεύεται την Τίνα, μικρότερη κόρη του εφοπλιστή Σταύρου Λιβανού, με την οποία αποκτά δύο παιδιά. Τη δεκαετία του 1960 κυρίαρχο ρόλο στη προσωπική του ζωή θα παίζει η Μαρία Κάλλας, η σχέση του όμως με την οποία θα τελειώσει άδοξα όταν εκείνος παντρεύεται τη Ζακλίν Μπουβιέ Κένεντι Ωνάση. Ωστόσο ο τραγικός θάνατος του γιού του Αλέξανδρου το 1973 θα σημάνει την αρχή του τέλους για τον Ωνάση. Δύο χρόνια αργότερα θα κλείσει τα μάτια του στο Παρίσι, κληροδοτώντας τη μισή από την αμύθητη περιουσία του στην άτυχη κόρη του Χριστίνα.

Το 1964, λόγω του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε χάσει περισσότερο από το 70% της συνολικής δύναμης του. Μόνο μισό εκατομμύριο κόροι είχαν απομείνει από την προπολεμική χωρητικότητα των 1,8 εκατομμυρίων. Εκείνη τη χρονιά η αμερικανική κυβέρνηση αποφάσισε να διαθέσει μέρος του πλεονάσματος των πλοίων που είχε κατασκευάσει την περίοδο του πολέμου στις συμμαχικές κυβερνήσεις ή σε ιδιωτικές με κρατική εγγύηση. Η Ελληνική κυβέρνηση εγγυήθηκε αμέσως την αγορά 100 *liberties* για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών. Τριακόσια ακόμη πλοία αποκτήθηκαν από τους εφοπλιστές μας, οι οποίοι είχαν συστήσει ειδικές αμερικανικές εταιρίες προκειμένου να

πραγματοποιήσουν αυτές τις αγορές, καθώς δεν επιτρεπόταν σε ξένους υπηκόους να αγοράσουν αμερικανικά σκάφη χωρίς ειδική άδεια από την κυβέρνηση των ΗΠΑ. Επειδή οι αμερικανικές τράπεζες δεν ενθάρρυναν την εγγραφή αυτών των πλοίων ΥΠΟ Ελληνική σημαία, τα περισσότερα ενεγράφησαν κάτω από την Αμερικανικής υποστήριξης σημαία Λιβερτίας ή Παναμά.

Η αγορά των Liberties αποδείχθηκε σημείο καμπής στην ιστορία του Ελληνικού εφοπλισμού. Τα 1939 οι Έλληνες εφοπλιστές κατείχαν έναν εμπορικό στόλο του οποίου η μέση ηλικία ανερχόταν σε 27 ή ακόμη και 30 χρόνια. Επτά χρόνια αργότερα ήταν σε θέση να αντικαταστήσουν πολλά από αυτά με το νέο στόλο, ηλικίας περίπου 5 ετών. Οι υψηλοί ναύλοι που προήλθαν από τη πυρετική ανοικοδόμηση της Ευρώπης τη περίοδο 1947-1948, καθώς και τα απρόσμενα κέρδη που προέκυψαν από την αυξημένη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών στη διάρκεια του πολέμου της Κορέας (1950-1951) και του αποκλεισμού της Διώρυγας του Σουέζ το 1956, συντέλεσαν στη σταθερή αύξηση του νέου στόλου. Οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν να αγοράζουν τα liberties καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 και τις αρχές της επόμενης. Το χρονικό σημείο αιχμής για την αγορά των πλοίων αυτών ήταν το 1962, όταν οι ναύλοι εκτοξεύθηκαν στα ύψη ως αποτέλεσμα του αποκλεισμού της Κούβας. Η αύξηση όμως δεν ήταν αρκετή για να διασφαλίσει την ευημερία του επεκτεινόμενου Ελληνικού στόλου, ο οποίος γνώρισε μεγάλη κρίση από το 1958 και μετά λόγω της πλεονάζουσας χωρητικότητας που αποκτήθηκε πρόσφατα. Οι ναύλοι εμφάνισαν μικρή αυξητική τάση μετά το 1962, αλλά δεν επανήλθαν ως και το 1970 στα ανθηρά επίπεδα της δεκαετίας του 1950.

Το τελικό χτύπημα ήρθε το 1965, όταν οι βρετανικές ασφαλιστικές εταιρίες επέβλεπαν ασφάλιστρο στα πλοία που είχαν κατασκευαστεί στη περίοδο του πολέμου. Το 1966 υπήρχαν ακόμη 722 liberties που ταξίδευαν ανά την υφήλιο και τα 603 από αυτά ήταν Ελληνικής πλοιοκτησίας. Οκτώ χρόνια αργότερα ούτε ένα από τα περίφημα εκείνα μεγαθήρια δεν βρισκόταν σε ενεργή υπηρεσία, διότι είχαν πάρει όλα το δρόμο για το διαλυτήριο.

3.3 Οι 10 ισχυρότεροι Έλληνες εφοπλιστές του σήμερα

Τη παγκόσμια κυριαρχία αλλά και τεράστια επιρροή που ασκούν στο χάρτη της ποντοπόρου ναυτιλίας οι Έλληνες εφοπλιστές, αντανακλά η λίστα του Lloyd's (οικονομικό ίδρυμα) για το έτος 2017, περιλαμβάνοντας συνολικά 15 Έλληνες επιχειρηματίες. Το σύνολο των ομοεθνών είναι το μεγαλύτερο της λίστας και φέτος, με τους εκπροσώπους του Ελληνικού εφοπλισμού να θεωρούνται οι βασικοί παίκτες αλλά και οι trend makers στις αγορές που δραστηριοποιούνται. Τα στοιχήματα για τους μεγάλους της Ελληνικής ναυτιλίας αφορούν κυρίως τις προκλήσεις που δημιουργεί το ταραχώδες περιβάλλον της ναυλαγοράς, την απορρόφηση των κραδασμών που προκάλεσαν οι κρίσεις στο ξηρό φορτίο αλλά και στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων με τη χρεοκοπία της Hanjin, καθώς και τα ενδιαφέρον

ανοίγματα στα πολλά υποσχόμενα πλοία υγροποιημένου φυσικού αερίου, τα λεγόμενα LNG.

Στη κορυφή της λίστας των Ελλήνων και έβδομος στο κόσμο ισχυρότερος εφοπλιστής βρίσκεται ο Ιωάννης Αγγελικούσης, ιδιοκτήτης του μεγαλύτερου καθαρά ιδιωτικού στόλου παγκοσμίως. Παρότι χρησιμοποιεί τον παλιό παραδοσιακό τρόπο, χωρίς μέχρι στιγμής να κάνει αναζήτηση σε χρηματιστηριακά κεφάλαια για τις επενδύσεις του, δεν συμβαίνει το ίδιο και με τις άλλες επιχειρηματικές επιλογές, που αποδεικνύονται εκτός από τολμηρές και επικερδείς, όπως για παράδειγμα, τα ανοίγματα στην αγορά πλοίων υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Έκτοτε η μεταφορά υγροποιημένου αερίου έχει αναδειχθεί σε έναν από τους βασικούς πυλώνες δραστηριότητας, με το στόλο της Maran Gas να αριθμεί 32 πλοία. Σημειώνεται ότι ο όμιλος Αγγελικούση έχει περιορίσει το ρίσκο της έκθεσης στην αγορά του LNG με την κοινοπραξία που έχει δημιουργήσει με τη Nakilat. Το τελευταίο Δεκέμβριο ο όμιλος Αγγελικούση προχώρησε σε μια ακόμη επωφελής συμφωνία, αγοράζοντας 7 νεότευκτα πλοία capesize για 35 εκατομμύρια δολάρια το καθένα, με έκπτωση της τάξεως των 20 εκατομμυρίων δολαρίων από τη τιμή παραγγελίας. Τέλος η Maran Tankers, η οποία διαθέτει στόλο μεγάλων δεξαμενόπλοιων σε λειτουργία, έχει πρόγραμμα για 10 VLCC και 6 SUEZMAX δεξαμενόπλοια που έχουν παραγγελθεί από τη Daewoo.

Όπως όλοι οι ισχυροί της ναυτιλίας, έτσι και ο Γεώργιος Προκοπίου, 12^{ος} της παγκόσμιας λίστας και δεύτερος ισχυρότερος Έλληνας, έχει αποδείξει πολλές φορές ότι δεν διστάζει να αναλάβει επιχειρηματικά ρίσκα, όπως συνέβη το 2006-07 με τα νεότευκτα πλοία LNG νέας τεχνολογίας ή με τα παγοθραυστικά δεξαμενόπλοια, που ουσιαστικά άνοιξαν το βόρειο διάδρομο. Ακόμα και μέχρι το τέλος του 2016, η Dynagas παρέμενε η μοναδική εταιρία με δυνατότητα μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) από τη βόρεια διαδρομή, με τα πλοία της να έχουν ναυλοσύμφωνα με ενεργειακούς κολοσσούς όπως οι Gazprom, Shell, Statoil, για τη μεταφορά αερίου από ένα από τα μεγαλύτερα πεδία αερίου, όπως το Yamal. Ταυτόχρονα, ο κύριος Γεώργιος Προκοπίου είναι από τους παίκτες που είδαν πρώτοι την ευκαιρία των πλωτών σταθμών υγροποιημένου φυσικού αερίου, συμμετέχοντας σε τουλάχιστον δύο έργα, με τη τελευταία εν αναμονή παραγγελία σε κινεζικό ναυπηγείο τον περασμένο Ιούνιο να μην έχει ακόμη ενεργοποιηθεί. Πρόσφατα ο Έλληνας εφοπλιστής έκλεισε και τη πρώτη χρηματοδοτική συμφωνία, ύψους 195 εκατομμυρίων δολαρίων, με την China Export-Import Bank για την επένδυση 6 δεξαμενοπλοίων τύπου suezmax.

Στη 19^η θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας και Τρίτη ισχυρότερη Ελληνική παρουσία είναι η επικεφαλής του ομίλου Navios, Αγγελική Φράγκου η οποία το 2016 βρέθηκε σε αμυντική στάση απέναντι στις αναταράξεις που δέχτηκε η αγορά ξηρού φορτίου αλλά και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Ο όμιλος της Φράγκου μπήκε τη περσινή χρονιά χωρίς εκκρεμείς επενδύσεις, ενώ έχει προχωρήσει στη μείωση των υποχρεώσεων του, με πιο πρόσφατη την επαναγορά εταιρικών ομολόγων ύψους 59 εκατομμυρίων δολαρίων. Ο μητρικός όμιλος Navios Group διατηρεί τέσσερις

εισηγμένες θυγατρικές. Η μητρική εταιρία Navios Maritime Holdings κατέχει 40 φορτηγά ξηρού φορτίου και λειτουργεί ακόμα 26 πλοία με μακρόχρονα ναυλοσύμφωνα. Η Navios Maritime Acquisition διαθέτει έναν στόλο από 36 πετρελαιοφόρα, ενώ η MPL Navios Maritime Midstream κατέχει 6 VLCC. Εταιρία του ομίλου είναι επίσης η Navios Maritime Partners, που κατέχει 32 πλοία, εκ των οποίων τα 24 είναι φορτηγά ξηρού φορτίου και τα 8 είναι πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Το 2016 είχαν καλές αποδόσεις τα δεξαμενόπλοια, αντιθέτως με τη Partners, η οποία δημοσίευσε στους εννέα μήνες καθαρές ζημιές ύψους 50,5 εκατομμυρίων δολαρίων που περιλαμβάνουν ελάττωση από ζημιολύγες πωλήσεις.

Προς τα τέλη της χρονιάς του 2016, η ομίχλη που επισκίαζε το μέλλον της DryShips του Γιώργου Οικονόμου άρχισε να εξαφανίζεται, ο οποίος βρίσκεται στην τέταρτη θέση μεταξύ των Ελλήνων και στην εικοστή παγκοσμίως. Το Δεκέμβριο του 2016 η εταιρία που αντιμετώπισε κι αυτή δυσκολίες με την αναταραχή στο ξηρό φορτίο, ενώ ανακοίνωσε συμφωνία με την πλειονότητα των πιστωτριών τραπεζών έπειτα από διαπραγματεύσεις ενός έτους, που έφεραν το 90% του χρέους στα χέρια του ιδρυτή της εταιρίας. Ακόμα πιο πρόσφατη ήταν η συμφωνία που ανακοινώθηκε με την Kalani Investments, που έφερε 100 εκατομμύρια δολάρια στη DryShips με την έκδοση νέων μετοχών. Τα κεφάλαια αναμένεται να αξιοποιηθούν για γενικούς σκοπούς αλλά και για απομόχλευση. Εφόσον επιβεβαιωθούν οι προβλέψεις για βελτίωση της αγοράς ξηρού φορτίου το 2017, η εταιρία φαίνεται να έχει βγει από τη λίστα κινδύνου. Εκτός από την εισηγμένη DryShips, ο εφοπλιστής ελέγχει μέσω του TMS Group έναν ιδιωτικό στόλο 81 ενός πλοίων, ενώ έχει σε παραγγελία ακόμα 20. Σε αυτά περιλαμβάνονται 41 φορτηγά, 34 δεξαμενόπλοια, 5 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων.

Με παρουσία σε διάφορους κλάδους ο Πήτερ Λιβανός συνεχίζει την οικογενειακή παράδοση, δίνοντας έμφαση στον ιδιαίτερα ανερχόμενο κλάδο της μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Από την 23^η θέση της παγκόσμιας λίστας και στη 5^η θέση μεταξύ των Ελλήνων, ο εφοπλιστής έχοντας αποχωρήσει από το 2005 από τα δεξαμενόπλοια, διατηρεί τη παρουσία του μέσω της DryLog στο ξηρό φορτίο με 20 φορτηγά. Ο ίδιος όμως δεν κρύβει ότι θεωρεί τα πλοία LNG το μέλλον της ναυτιλίας, βλέποντας θετικές προοπτικές ανάπτυξης για την επόμενη δεκαετία. Μέσω της GasLog ο κύριος Λιβανός θεωρείται από τους trend makers της αγοράς του υγροποιημένου φυσικού αερίου, με 13 δεξαμενόπλοια σε λειτουργία και άλλα 5 σε παραγγελία, ενώ μέσω της GasLog Partners ελέγχει ακόμα 9 πλοία, που αναλογούν σε μερίδιο 6% της συνολικής αγοράς του LNG. Πρόσφατα, έχοντας εξασφαλισμένο επταετές ναυλοσύμφωνο από τη βρετανική Centrica για την εισαγωγή αμερικανικού shale gas, παρήγγειλε ακόμα ένα πλοίο από τη κορεάτικη Samsung. Επίσης, τηρεί στάση αναμονής και είναι έτοιμος να μπει στην αγορά των πλωτών σταθμών αεριοποίησης και μεταξύ των έργων που εξετάζει περιλαμβάνεται και ένα στην Ελλάδα.

Η Star Bulk Carriers, εταιρία που διαχειρίζεται ο Πέτρος Παππάς από κοινού με τον μέτοχο πλειοψηφίας, την Oaktree Capital Management, προχώρησε σε

σημαντική μείωση του στόλου της τη χρονιά του 2016, από τα 103 στα 73 πλοία, περιλαμβανομένων πέντε υπό κατασκευή. Πολλά από τα πλοία ήταν μεγάλης ηλικίας που πουλήθηκαν για σίδερα. Αντίθετα, οι στόλοι των δύο άλλων εταιριών, Oceanbulk Containers & Product Shipping, που επίσης ελέγχει από κοινού με την Oaktree, δεν παρουσίασαν αλλαγές. Σημειώνεται ότι η Oceanbulk Containers ελέγχει έναν στόλο από 13 πλοία, ενώ με δεδομένη την αναταραχή στην αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, η αγορά αναμένει πως θα διαχειριστεί τα πέντε νέα πλοία, των οποίων η παράδοση ολοκληρώθηκε μέσα στο 2017. Από την άλλη πλευρά η Product Shipping με 17 δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων δεν εμφάνισε ουσιαστική δραστηριότητα αγοραπωλησιών, πέραν δύο πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC που ελέγχονται από κοινού με την Monarch Alternative Capital και τα οποία πουλήθηκαν στη Euronav. Ο κύριος Παππάς βρίσκεται στη 35^η θέση της παγκόσμιας λίστας και στην έκτη μεταξύ των Ελλήνων.

Η εταιρία του Νικόλαου Τσάκου με όνομα Tsakos Navigation, ο οποίος είναι ο 7^{ος} ισχυρότερος ανάμεσα στους Έλληνες και 42^{ος} στη παγκόσμια λίστα, υλοποιεί ένα ευρύ επενδυτικό πρόγραμμα για 15 νεότευκτα πλοία, από τα οποία τα μισά παραδόθηκαν τον Οκτώβριο του 2016. Με αυτά τα πλοία, ο στόλος του αποτελείται από 65 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων τα 45 είναι μεταφοράς αργού, τα 15 μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, τρία μεταφοράς πετρελαίου από θαλάσσιες εξέδρες και δύο πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Οι νέες παραγγελίες υποστηρίζονται από μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα της εταιρίας με μεγάλους ναυλωτές όπως η Statoil, ενώ το νεότευκτο LNG Maria Energy έχει εξασφαλισμένη απασχόληση για 18 με 36 μήνες από την αμερικανική Cheniere, το πρώτο σε εξαγωγές πλοίων LNG από τις ΗΠΑ.

Η Costamare του Κωστή Κωνσταντοπούλου είναι η μοναδική στις καλύτερες δέκα των ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιείται στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων η οποία δεν είχε ναυλωμένο τονάζ από τη Hanjin Shipping, η κατάρρευση της οποίας προκάλεσε έντονες αναταράξεις στον κλάδο. Τα τελευταία χρόνια προχώρησε σε εκτενή ανανέωση του στόλου της, παραλαμβάνοντας πέντε μεγάλα πλοία, τα οποία και απασχολούνται με 10ετή ναυλοσύμφωνα από την Evergreen. Το κόστος της επένδυσης ξεπέρασε το 1 δις. Δολάρια και κατέστη εφικτό με τη συνδρομή του fund York Capital. Οι παραγγελίες της ναυτικής περιλαμβάνουν ακόμα δύο μικρά φορτηγά με εξασφαλισμένα ναυλοσύμφωνα από τη Hamburg Sud, αλλά και δύο μεγαλύτερα πλοία, η χρηματοδότηση των οποίων έκλεισε πρόσφατα, παρότι ακόμη δεν υπάρχουν εξασφαλισμένα ναυλοσύμφωνα.

Σύμφωνα με τη λίστα του Lloyd's, ο Θεόδωρος Βενιάμης, που βρίσκεται στη 53^η θέση παγκοσμίως, είναι ο πρόεδρος της σημαντικότερης εθνικής εφοπλιστικής ένωσης στον κόσμο, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Η εταιρία του (Golden Union), διαθέτει 40 φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, ενώ σε παραγγελία από κινέζικα ναυπηγεία βρίσκονται ακόμα 7 μεγάλα δεξαμενόπλοια Panamax. Για το 2016 η Golden Union υπερδιπλασίασε τον στόλο της σε σύγκριση με το 2014. Πάντως, ο κύριος Βενιάμης και τη προηγούμενη χρονιά πρωταγωνίστησε στη μάχη της

Ελληνικής ιδιοκτησίας στη ποντοπόρο ναυτιλία για τη προάσπιση του ισχύοντος συνταγματικά κατοχυρωμένου φορολογικού συστήματος, πάνω στο οποίο έχει στηριχθεί μεταξύ άλλων το Ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

Η δεκάδα των δέκα μεγαλύτερων εφοπλιστών για τη σημερινή εποχή κλείνει με τον Πήτερ Γεωργιόπουλο, ο οποίος βρίσκεται στην 60^η θέση της παγκόσμιας λίστας. Τη χρονιά του 2016 αποχώρησε από τη προεδρεία της εταιρίας που ίδρυσε (Genco Shipping and Trading), και πλέον επικεντρώνεται στην Gener8 Maritime, την εταιρία με έναν από τους νεότερους ηλικιακά και πιο εκσυγχρονισμένους στόλους πολύ μεγάλων δεξαμενόπλοιων VLCC. Η εταιρία έχει από τον Ιούνιο του 2015 παραγγελία για 21 μεγάλα δεξαμενόπλοια αξίας 2,1 δις. Δολαρίων, εκ των οποίων έχουν παραδοθεί τα 18 και απομένουν ακόμη 3 για το φετινό έτος. Εκτός της Gener8, ο κύριος Γεωργιόπουλος παραμένει πρόεδρος της Aegean Marine Petroleum.

Κλείνοντας, είναι αξιοσημείωτο να αναφέρουμε τους πέντε ανθρώπους που βρίσκονται στη κορυφή της λίστας Lloyd's και ασκούν μεγάλη επιρροή στο ναυτιλιακό κλάδο, με πρώτο τον Τσου Λιρόνγκ που είναι πρόεδρος της China COSCO Shipping. Το φαινόμενο Hanjin και οι κλυδωνισμοί στο Κορεάτικο ναυτιλιακό και τραπεζικό οικοδόμημα έρχονται στη δεύτερη θέση με μεγάλη επίδραση στους παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου, ενώ στη Τρίτη θέση ακολουθούν οι Robert Uggla και Soren Skou της Maersk. Στη τέταρτη θέση είναι η οικογένεια Saade της Γαλλικής CMA. Η πεντάδα κλείνει με το δεύτερο διάδοχο του θρόνου της Σαουδικής Αραβίας, Μοχάμεντ Μπιν Σαλμάν, για την επιρροή του στο διεθνές εμπόριο πετρελαίου.

3.4 Το ιδανικό ξεκίνημα

Περίπου στο 1,5 δις. Δολάρια έχουν επενδύσει οι Έλληνες εφοπλιστές για τα την απόκτηση νέων πλοίων το πρώτο τρίμηνο του 2018.



Αυτή η κίνηση τους προήλθε με βάση τις πρόσφατες εκτιμήσεις για τη βελτίωση της εικόνας στη ναυτιλία. Εφόσον κάτι τέτοιο επιβεβαιώθηκε, δικαιώνονται οι Έλληνες εφοπλιστές που το προηγούμενο έτος προχώρησαν σε αγορές πλοίων σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Επενδυτική στρατηγική είχαν επενδύσει και το πρώτο τρίμηνο του 2017, οπότε και πραγματοποίησαν τη μια στις τέσσερις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.

Ειδικότερα, αγόρασαν 88 μεταχειρισμένα ποντοπόρα πλοία και πούλησαν 54 παλαιότερα έναντι 1,044 δις. Δολάρια. Επιπλέον, έδωσαν προς διάλυση άλλα 20 πλοία. Με αυτό τον τρόπο μειώνεται η μέση ηλικία του Ελληνικού στόλου και αυξάνεται τόσο η συνολική του χωρητικότητα όσο και το πλήθος του. Δυστυχώς το Ελληνικό νηολόγιο εξακολουθεί όχι μόνο να μη μπορεί να προσελκύσει τα νέα πλοία που προστίθενται στον Ελληνικό στόλο αλλά και να χάνει, λόγω χαμηλής ανταγωνιστικότητας, από τη συνολική του δύναμη, όπως έδειξαν τα τελευταία απολογιστικά στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Για να μιλήσουμε με συνολικούς αριθμούς και πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές έδωσαν 832 εκατομμύρια δολάρια για 59 πλοία το πρώτο τρίμηνο του 2018. Ακολουθούν οι Κινέζοι με 50 πλοία συνολικής αξίας 560,5 εκατομμυρίων δολαρίων και στη τρίτη θέση είναι οι Γερμανοί που έχουν δώσει 272,7 εκατομμύρια δολάρια για 43 πλοία.

Το 20% του ποσού που έχουν επενδύσει οι πλοιοκτήτες παγκοσμίως τους τρεις πρώτους μήνες του 2018 για την αγορά συνολικά 388 πλοίων δόθηκε από εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων. Πιο συγκεκριμένα, σε σύνολο 4,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων οι Έλληνες έχουν δώσει τα 832,3 εκατομμύρια για 59 πλοία σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipping Research. Από αυτά, τα 37 είναι

φορτηγά αξίας 482,7 εκατομμυρίων δολαρίων, 15 δεξαμενόπλοια αξίας 324,9 εκατομμυρίων δολαρίων και τα 6 είναι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κόστους 10,5 εκατομμυρίων δολαρίων καθώς και ενός υγραεριοφόρου πλοίου αξίας 14,2 εκατομμυρίων δολαρίων. Όπως προανέφερα, ακολουθούν οι Κινέζοι με 50 πλοία συνολικής αξίας 560,5 εκατομμυρίων δολαρίων. Από αυτά τα 44 είναι φορτηγά, τα 2 είναι δεξαμενόπλοια, τα 3 είναι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τέλος έχουν ένα υγραεριοφόρο πλοίο. Στη Τρίτη θέση έρχονται οι Γερμανοί με 272,7 εκατομμύρια δολάρια για να αγοράσουν 43 πλοία εκ των οποίων ένα φορτηγό, 13 δεξαμενόπλοια και 29 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Επί του συνόλου, μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2018, έχουν αγοραστεί 388 πλοία εκ των οποίων 149 είναι φορτηγά, 82 είναι δεξαμενόπλοια, 79 είναι πλοία εμπορευματοκιβωτίων και 10 υγραεριοφόρα συνολικής αξίας 4,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

3.5 Αισιοδοξία για τα επόμενα χρόνια

Την αισιοδοξία του ότι το 2018 θα είναι μία χρονιά ανάκαμψης για τη ναυτιλία, εξέφρασε ο εφοπλιστής Κύριος Βενιάμης, που εξελέγη εκ νέου πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για τη προσεχή τριετία. Στο ίδρυμα Ευγενίδου, πραγματοποιήθηκε η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της ένωσης των εφοπλιστών, όπου έγιναν και οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη της νέας διοίκησης τριετούς θητείας.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κύριος Βενιάμης, κατά τον απολογισμό των πεπραγμένων της Ένωσης για το 2017, αναφέρθηκε στις ναυτιλιακές εξελίξεις, σε εθνικό, κοινοτικό και διεθνές επίπεδο, τονίζοντας ότι οι διακυμάνσεις που παρατηρήθηκαν το προηγούμενο έτος στη ναυλαγορά φαίνεται να ξεπερνιούνται οριστικά και όλοι οι επιμέρους κλάδοι θα μπορέσουν να επιστρέψουν σε ρυθμούς ανάκαμψης και κερδοφορίας.

Επίσης, ανέφερε ότι και το 2018 η Ελληνική ναυτιλία διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 50% της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 4.800 πλοία, με μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια, 22% στα φορτηγά, 16% στα χημικά πλοία και προϊόντων πετρελαίου, 15% στα LNG & LPG, 11% στα ψυγεία και 9% στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων.

Επιπλέον, μίλησε για ποιοτική παρουσία του Ελληνικού στόλου παγκοσμίως υπογραμμίζοντας ότι μέσος όρος ηλικίας για τα Ελληνόκτητα πλοία είναι σε 11,54 έτη και για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία σε 13,74 έτη, όταν παγκόσμιος μέσος όρος είναι 14,81 έτη.

Ο κύριος Βενιάμης ανέφερε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην Ελλάδα κατά τη περίοδο Ιανουαρίου με Νοεμβρίου του έτους 2017 ήταν 8,33 δις ευρώ αυξανόμενο

σε ποσοστό περίπου 18% σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2016. Τόνισε ότι είναι φανερό μετά από δύο ολόκληρα έτη της επιβολής των Capital Controls, η εισαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος να επανέλθει σταδιακά στα προηγούμενα επίπεδα εισαγωγής.

Εξέφρασε την αισιοδοξία του ότι σύντομα θα επιτευχθεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια συμφωνία που θα σέβεται τη θεσμική και συνταγματική κατοχύρωση του Ελληνικού νομοθετικού πλαισίου της ναυτιλίας, αναφέροντας ότι η Ελληνική πολιτεία έχει υποστηρίξει σε κάθε επίπεδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση σθεναρά την Ελληνική υπόθεση προς διασφάλιση των θέσεων της ναυτιλίας μας. Πρόσθετε ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία ανταποκρίθηκε και το 2017 για ακόμη μια φορά στο αίτημα της πολιτείας για παράταση της οικειοθελούς οικονομικής συνεισφοράς της για ένα επιπλέον έτος, δηλαδή αυτό του 2018, προκειμένου να επιτευχθούν οι δημοσιονομικοί στόχοι και να ολοκληρωθεί η σχετική αξιολόγηση του Ελληνικού προγράμματος από τους Ευρωπαϊκούς θεσμούς.

Για τη ναυτική εκπαίδευση τόνισε ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει προτείνει την αναδιαμόρφωση του συστήματος λειτουργίας των επαγγελματικών ναυτικών λυκείων προκειμένου οι απόφοιτοι να μπορούν υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να εξελίσσονται ως το βαθμό του Ά Πλοιάρχου και Ά Μηχανικού και στη περίπτωση που υπάρξει σωστή υλοποίηση της πρότασης αυτής, θα μπορέσει να δοθεί επαγγελματική διέξοδος σε αρκετούς νέους και παράλληλα να αυξηθούν οι πηγές παραγωγής ναυτικών.

Τέλος, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κύριος Βενιάμης, δήλωσε επίσημα ότι από τη πρώτη Ιανουαρίου του 2018, η ένωση αποφάσισε να λειτουργήσει γραφείο της στις Βρυξέλλες με την πρόσληψη μονίμου συνεργάτη, με απώτερο σκοπό να εντατικοποιηθεί η προώθηση των θέσεων της προς τα νομοθετικά όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με το βάρος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και να αναπτύξει περαιτέρω το δικό της δίκτυο πληροφοριών και ενημέρωσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 12 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2017, WIKIPEDIA:
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC>
2. ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 12 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2017, WIKIPEDIA:
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%BB%CE%BF%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CF%81%CE%B9%CE%B8%CE%BC%CE%BF%CF%82>
3. ΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 13 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2017, capital.gr:
<http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3132787/pos-diamorfonontai-oi-taseis-stis-naulagores>
4. ΤΙ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, 13 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2017, euro2day.gr:
<http://www.euro2day.gr/specials/opinions/article/1396314/ti-deihnoyn-oi-deiktes-gia-navlagora-kai-pagkosmia.html>
5. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ – ΜΑΜΟΥΘ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 25 ΜΑΙΟΥ 2018, axianews.gr:
<http://axianews.gr/2018/04/22/%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CE%BC%CE%BF%CF%8D%CE%B8-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CF%80%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF-%CF%84%CF%81%CE%AF%CE%BC%CE%B7%CE%BD/>
6. ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ: ΕΔΩΣΑΝ 832 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΓΙΑ 59 ΠΛΟΙΑ ΤΟ Α ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2018, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 25 ΜΑΙΟΥ 2018, protothema.gr:
<https://www.protothema.gr/economy/article/777289/ellines-efoplistes-edosan-832-dis-dolaria-gia-59-ploia-to-a-trimino-tou-2018/>
7. ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 22 ΜΑΙΟΥ 2018, tovima.gr: <http://www.tovima.gr/books-ideas/article/?aid=185167>

8. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 20 ΜΑΙΟΥ 2018, WIKIPEDIA:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CF%89%CE%BD_%CE%95%CF%86%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CF%8E%CE%BD
9. ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ TOP-10 ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 15 ΜΑΙΟΥ 2018, capital.gr: <http://www.capital.gr/epixeiriseis/3183866/auto-einai-to-elliniko-top-10-ton-isxuroteron-ellinon-efopliston>
10. ΕΠΑΝΕΚΚΛΟΓΗ ΒΕΝΙΑΜΗ ΣΤΗΝ ΈΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. ΤΟ 1/5 ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΗΚΕΙ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΣΤΟΛΟ ΜΕ ΤΑ 4.800 ΠΛΟΙΑ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 26 ΜΑΙΟΥ 2018, huffingtonpost.gr: https://www.huffingtonpost.gr/entry/epanekloye-veniame-sten-ellenon-efopliston-to-15-tes-paykosmias-choretiketetas-anekei-ston-ellenokteto-stolo-me-ta-4800-ploia_gr_5a7c7166e4b08dfc93010674
11. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 26 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2018, WIKIPEDIA:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1
12. ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 26 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2018, WIKIPEDIA: <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1>
13. ΣΙΔΕΡΗΣ Ι. (2017), ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ ΑΝΥΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ.
14. UNCTAD: Το μέλλον της ναυλαγοράς, ΑΝΑΚΤΗΘΗΚΕ 16 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2017, naftikachronika.gr: <http://www.naftikachronika.gr/2017/11/01/unctad-to-mellon-tis-navlagoras/>
15. ΧΑΤΖΟΒΟΥΛΟΣ Ν. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (2003), Ορισμός πρότυπου δείκτη συμπεριφοράς ναύλων δεξαμενόπλοιων. (ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ), ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.
16. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ (2003), Μελέτη ναυλαγοράς δεξαμενόπλοιων και εφαρμογή μεθοδολογιών μονοπαραμετρικής πρόβλε-

ψης. (ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ), ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟ-
ΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗ-
ΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

17. ΒΑΛΑΣΗΣ, (ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ):

http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/14/6/646.pdf