

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

**Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ανάπτυξη της Ελληνικής
Οικονομίας**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΠΑΛΑΝΤΖΑΣ ΒΙΚΤΩΡΑΣ (ΑΓΜ: 3855)

ΤΣΙΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΑΓΜ: 3839)

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΑΣ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δρ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΑΣ

**ΘΕΜΑ: Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ανάπτυξη της
Ελληνικής Οικονομίας**

ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ: ΠΑΛΑΝΤΖΑΣ ΒΙΚΤΩΡΑΣ (ΑΓΜ: 3855)

ΤΣΙΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΑΓΜ: 3839)

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

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 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

Περιεχόμενα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	6
1.1. Ιστορική Αναδρομή.....	6
1.2. Η Ναυτιλία στην Ελλάδα	9
1.3. Η έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.....	12
1.3.1. Δομή της Ναυτιλιακής Επιχείρησης	13
1.3.2. Ναυτιλιακή βιομηχανία.....	13
1.3.3. Περιβάλλον Λειτουργίας Ναυτιλιακής Επιχείρησης.....	16
1.3.4. Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	19
2.1. Η Κυριαρχία του Ελληνικού Στόλου Παγκοσμίως.....	19
2.2. Η Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	24
3.1. Η Πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας	27
3.2. Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία.....	28
3.3. Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	31
4.1. Σχέση Ναυτιλίας – Οικονομίας.....	31
4.2. Ο Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία.....	32
4.3. Ελληνική Ναυτιλία και Χρηματιστήριο.....	33
4.3.1. Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες που βρίσκονται στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	36
5.1. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία.....	36
5.1.1. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Απασχόληση.....	39
5.1.2. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Εισόδημα.....	41
5.1.3. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Δημοσιονομικό Τομέα	42
5.1.4. Η Συμβολή του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος και η επίδραση της Ναυτιλίας πάνω στην Ελληνική Οικονομία	43
5.2. Το μερίδιο της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Παγκόσμια Οικονομία.....	45
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	49

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την παρούσα πτυχιακή εργασία μας δίνεται η ευκαιρία να ευχαριστήσουμε καταρχήν τις οικογένειές μας για την οικονομική ενίσχυση και την γενικότερη συμπαράσταση τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μας, τους καθηγητές ΑΕΝ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ και ειδικότερα τον Δρ. Δανά Γεώργιο, για την σωστή και έγκαιρη καθοδήγηση του. Η βοήθεια του κατέστη σημαντικός παράγοντας στην πραγματοποίηση της συγκεκριμένης εργασίας .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι να αναφερθεί στην διαχρονική και εξέχουσα θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Ένας κλάδος, ο οποίος έχει βαθιές ρίζες στο κοινωνικο-πολιτικό γίγνεσθαι της πατρίδας μας. Θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην επίδραση της στην οικονομία καθώς και πιο συγκεκριμένη στη ελληνική πραγματικότητα στα χρόνια της οικονομικής κρίσης.

Η ναυτιλία έπαιξε σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη που παρατηρήθηκε στα μέσα του 2016, η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Χάρη στην άνοδο των επενδύσεων και την αυξημένη βιομηχανική παραγωγή στην Ασία, το παγκόσμιο εμπόριο εμφανίζει πλέον ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης, κάτι που έχει ωφελήσει και την ίδια την Ελλάδα.

Η εργασία χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο, ξεκινάμε με μια γενική επισκόπηση της έννοιας της ναυτιλίας και αναφερόμαστε στη δομή και λειτουργία της ναυτιλιακή βιομηχανίας. Στο Κεφάλαιο 2 επικεντρωνόμαστε στον ελληνικό στόλο και παρουσιάζουμε στοιχεία για την παγκόσμια κυριαρχία καθώς και την εξέλιξη του μέχρι σήμερα. Στο Κεφάλαιο 3 αναφερόμαστε στους ανασταλτικούς παράγοντες που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η ελληνική και η παγκόσμια ναυτιλία στα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται η σχέση της ναυτιλίας με την οικονομία και ο ρόλος της πάνω σε αυτήν. Τέλος, στο Κεφάλαιο 5 βλέπουμε την επιρροή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία μέσω της επίδρασης της στην προστιθέμενη αξία, στην απασχόληση, στο εισόδημα και στον δημοσιονομικό τομέα.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to refer to the continued and prominent position of Greek Shipping. A branch, which has deep roots in the social-political development of our homeland. Special emphasis will be given to its impact on the economy as well as more specific to Greek reality in the years of the economic crisis.

Shipping played an important role on the global growth that was observed in mid-2016, which continues up to these days. Thanks to the increase in investments and the

higher industrial production in Asia, the global trade shows a faster rate of growth, something that has benefited Greece among others.

The paper is split in five chapters. In the first chapter, we begin with a general review of the concept of marine and we refer to the structure and function of the shipping industry. In Chapter 2, we focus on the greek shipping and we show facts about its global domination and its evolution until today. In Chapter 3, we refer to the drawbacks that the greek shipping industry had to deal with during the economic crisis. In chapter 4, we analyze the relation between shipping and economy and its impact on it. Finally, in Chapter 5 we observe the influence of the greek shipping industry to the economy, via its impact on added value, employment, income and the public sector.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Με τον όρο ναυτιλία εννοούμε όλες εκείνες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών, δημιουργώντας γύρω από αυτήν μία πλειάδα κλάδων και δραστηριοτήτων που αφορούν την οικονομία, τις επικοινωνίες και την τεχνολογία.

Η ναυτιλία είναι συγχρόνως τέχνη και επιστήμη παίζοντας έναν πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα των εμπορικών συναλλαγών τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Από αρχαιοτάτων χρόνων, με τους διάφορους τύπους πλοίων να μεταφέρουν με ασφάλεια και ταχύτητα πάσης φύσεως εμπορεύματα (ξηρά ή υγρά φορτία), ανθρώπους, οχήματα ζώα κ.λ.π., η ναυτιλία αποτελεί τη βάση του παγκόσμιου εμπορίου, βοηθώντας τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη και εξέλιξη των λαών. Όμως η σπουδαιότητά της δεν περιορίστηκε μόνον στην μεταφορά αγαθών και ατόμων αλλά επεκτάθηκε στην διακίνηση πολιτιστικών ιδεών και αντιλήψεων, κουλτούρας και γνώσεων.

Συνήθως χρησιμοποιούμε τον όρο «Ναυτιλία» όταν αναφερόμαστε στην ίδια τη λειτουργία του πλοίου, δηλαδή στην ευρύτερη επιστήμη της ναυσιπλοΐας, της διακυβέρνησης, της πρόωσης αλλά και της φόρτωσης του πλοίου, ώστε να πλέει με ασφάλεια από τον έναν προορισμό στον άλλον. Ακόμη τον χρησιμοποιούμε και όταν θέλουμε να αναφερθούμε στο σύνολο του εμπορικού στόλου ή του πληρώματος του κάθε πλοίου. Η λέξη «Ναυτιλία» λοιπόν υποδηλώνει το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι όπως είναι φυσικό αποκαλούμε «παγκόσμια ναυτιλία» όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό – IMO (International Maritime Organization).

Αποτελεί αναμφισβήτητο γεγονός ότι η εμπορική ναυτιλία κινείται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και άκρως ασταθές οικονομικό περιβάλλον από το οποίο επηρεάζεται και ταυτόχρονα επηρεάζει. Ουσιαστικά εκτελεί μέρος του διεθνούς εμπορίου, του οποίου αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο, λειτουργώντας σε ένα χαοτικό διεθνές περιβάλλον το οποίο διέπεται από οικονομικές, πολιτικές και ταυτόχρονα κοινωνικές αλλαγές

1.1. Ιστορική Αναδρομή

Από την αρχαιότητα τόσο στον Ελλαδικό χώρο όσο και στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου αναπτύχθηκε ένας θαλάσσιος πολιτισμός ο οποίος διαδραμάτισε σημαντικό

ρόλο στην ανάπτυξη του σύγχρονου δυτικού πολιτισμού. Οι λέξεις θάλασσα, ταξίδι και άλλες σχετικές με την ναυτιλία αποτελούν σήμα κατατεθέν για τους Έλληνες. Αποτελούν μέρος της ιστορίας του, της ζωής του, της καθημερινότητάς του. Η ενασχόληση με την θάλασσα ήταν αυτή που βοήθησε στην δημιουργία αποικιών και στην εξάπλωση του Ελληνικού πολιτισμού. Υπήρξε καθοριστικός μοχλός ώστε να αναπτυχθεί και να εδραιωθεί η τότε οικονομία. Από την Μινωική και την Μυκηναϊκή εποχή έως και τον χρυσό αιώνα του Περικλή ο ελληνικός στόλος ακμάζει και αποκτά κυρίαρχο ρόλο.

Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίξει σε όλες τις περιόδους της μακράς ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατία του Μίνωα ως σήμερα. Είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο αιώνας του Περικλέους, που έθεσε τα θεμέλια του Δυτικού πολιτισμού και της δημοκρατίας, θεμελιώθηκε πάνω στην ναυτική δύναμη των Αθηναίων.

Το υψηλότερο επίπεδο στο οποίο έφτασε η ναυτική τέχνη κατά τα Ελληνικά κλασικά χρόνια είναι βεβαίως το αποτέλεσμα μιας μακροχρόνιας εξέλιξης.

Από τα πρωτόγονα ναυπηγήματα των παλαιολιθικών και νεολιθικών χρόνων, τους κορμούς, τις σχεδίες, τα μονόξυλα, τα πλοίαρια από πάπυρο (παπυρέλλα), θα μπορούσαμε να πούμε ότι το άλμα στην ναυπηγική στο Αιγαίο έγινε με την εμφάνιση των χάλκινων εργαλείων στις αρχές της 2ης χιλιετίας π.Χ.

Τότε εμφανίστηκε το πλοίο με την ελεγμένη του μορφή: τρόπιδα, πέτσωμα, νομείς, κουπαστές, ιστός, πανί και πλευρικά πηδάλια. Αυτό σημαίνει ότι οι караβομαραγκοί που σκάρωσαν τα εμπορικά πλοία του 5ου και 4ου αιώνα π.Χ. πατούσαν στέρεα πάνω σε μία ναυπηγική παράδοση τουλάχιστον 15 αιώνων.

Τις πρώτες αναφορές για την ικανότητα των Ελλήνων στην ναυτιλία τις συναντάμε στην μυθολογία, που όμως υστερεί σε χειροπιαστές αποδείξεις αλλά μας βοηθά να έχουμε μια εικόνα του βαθμού ανάπτυξης που είχαν οι Έλληνες και την πρωτοπορία τους στον τομέα αυτό. Η πρώτη παγκόσμια αναφορά σε ναυπήγηση πλοίου βρίσκεται στον μύθο του κατακλυσμού του Δευκαλίωνα, ο οποίος κατασκεύασε ένα ξύλινο πλοίο, με σκοπό την επιβίωση του από την νεροποντή, αφού πήρε εντολή από το Δία.. Η αργοναυτική εκστρατεία είναι η πρώτη πεζοπορική επιχείρηση στην παγκόσμια ιστορία και ο μύθος της μας δείχνει το πόσο είχαν αναπτύξει οι αρχαίοι Έλληνες την τέχνη της πελαγοδρομίας, αλλά και την ικανότητα του προσανατολισμού μέσω κυρίως της αστρονομίας. Από τα έργα του Ομήρου βρίσκουμε πληροφορίες για την πρώτη θαλάσσια στρατιωτική

επιχείρηση, την εκστρατεία των Αχαιών στην Τροία. Τέλος στην Οδύσσεια ο Όμηρος συγκεντρώνει όλες τις ναυτικές γνώσεις και τους μύθους των Ελλήνων σχετικά με τη θάλασσα, με το συνδυασμό όλων των στοιχείων με τις περιπέτειες του Οδυσσέα.

Η τριήρης, το πιο ένδοξο πλοίο της αρχαιότητας, μπορεί να θεωρηθεί ως ο κατ' ευθείαν απόγονος, των πλοίων. Το πλοίο ανήκε στην κατηγορία των μακρών πλοίων που ναυπηγούνταν ειδικά για πολεμικές και πειρατικές υπηρεσίες στη θάλασσα, έπαιξαν όμως σοβαρό ρόλο και στον αποικισμό. Ήταν πλοίο ελαφρό, κωπήλατο, με βοηθητική ιστιοφορία και ταξίδευε συνήθως κοντά στην ακτή. Διακρινόταν από τα στρογγυλά πλοία, που ήταν πλοία φορτηγά και ταξίδευαν αποκλειστικά με πανιά και ήταν κατάλληλα κατασκευασμένα για ταξίδια στην ανοιχτή θάλασσα. Προκειμένου να αυξηθεί η αντοχή αλλά και η ικανότητά τους σε ελιγμούς έπρεπε να μειωθεί το μήκος τους και οι ναυπηγοί της εποχής προχώρησαν στην κατασκευή πλοίων με δύο επάλληλες σειρές κωπηλατών.

Στο τέλος της ελληνικής αρχαϊκής περιόδου παρουσιάστηκε ένα πλοίο που αποτέλεσε την δόξα του αθηναϊκού στόλου στην κλασική περίοδο. Η σημασία της τριήρους στην πολεμική ιστορία της θάλασσας είναι αξιολογική.

Με την ίδρυση του Βυζαντινού κράτους, η θαλάσσια και ναυτική ισχύς του πλοίου, συνυφασμένες με τον ελληνικό πληθυσμό της ενδοχώρας του Αιγαίου, διαδραμάτισαν τον δικό τους ξεχωριστό ρόλο και έγραψαν την δική τους ιστορία. Μέχρι τον 5ο αιώνα, το Βυζάντιο δεν διέθετε αξιόλογο ναυτικό. Όμως η Βυζαντινή αυτοκρατορία ήταν απέραντη. Για να καλυφθούν οι ανάγκες όλων των επαρχιών της έπρεπε να δημιουργηθεί μία ναυτική δύναμη (εμπορική - πολεμική). Η βασιλεία του Ιουστινιανού στα μέσα του 6ου αιώνα χαράζει στο Βυζάντιο την μεγαλύτερη ακμή της ιστορίας του. Η θαλασσοκρατορία του Βυζαντίου άρχισε να εξασθενεί προοδευτικά, κυρίως μετά τον 11ο αιώνα.

Κατά την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας η ενασχόληση με την θάλασσα δεν σταμάτησε, ενώ οι περιοχές που ασχολούνταν με το θαλάσσιο εμπόριο κατείχαν ιδιαίτερη θέση και προνομία. Η ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της Ελλάδας και η απαιτούμενη τεχνογνωσία συντέλεσε στην ομαλή συνέχιση των συνεργασιών με κράτη και εμπόρους από την Δυτική Ευρώπη.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρείται ακόμη μεγαλύτερη άνθιση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Το 1948 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 531 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.300.000 τόνων. Ο Ελληνικός στόλος μεγαλώνει διαρκώς καθιστώντας τον πιο ισχυρό παγκοσμίως. Κράτη όπως η Ιαπωνία, η Νορβηγία και η Κίνα ακολουθούν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Ναυπηγούνται νέα δεξαμενόπλοια από Έλληνες πλοιοκτήτες και η παγκόσμια ισχύς αυξάνεται. Επιπλέον, σημαντικό κομμάτι της

άνθισης αποτελεί και η εξειδίκευση. Οι πλοιοκτήτες αναγνωρίζοντας τις εκάστοτε ανάγκες ναυπηγούν πλοία για την μεταφορά ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια καθώς και μεταφοράς επιβατών καθιστώντας τον Πειραιά ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια του κόσμου.

1.2. Η Ναυτιλία στην Ελλάδα

Στο διάβα των χρόνων η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς. Αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι μια μικρή χώρα της νότιο-ανατολικής Μεσογείου κατάφερε να αναπτυχθεί στον συγκεκριμένο τομέα και να ανταγωνίζεται παγκόσμιους κολοσσούς όπως οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κίνα και η Νορβηγία.

Η συγκροτημένη ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλίας άρχισε κατά τον 19^ο αιώνα μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Κατά τα πρώτα χρόνια του νέου Ελληνικού κράτους αναπτύχθηκε έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε νησιά του Αιγαίου όπως η Χίος, η Κάσος, η Λέρος και η Λέσβος. Το 1855, με το όνομα «ΣΠΑ», προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλίων της Ελλάδας. Παρόλο που δεν αποτελεί κλασικό ναυτότοπο, η Σύρος συγκέντρωσε μεγάλο μέρος του νέου Ελληνικού ναυτικού κόσμου καθώς το 1857 δημιουργείται εκεί ελληνική ατμοπλοία με τακτικές γραμμές πλοίων ατμού με την επωνυμία «Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας». Την Σύρο ακολουθούν η Σαντορίνη, η Άνδρος και οι Σπέτσες. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Αλόυδ και το Γαλλικό Μεσσαζέρη περιορίστηκαν σε διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Από ιστορικές πηγές γνωρίζουμε ότι το 1875 ο στόλος των Ελλήνων ανέρχεται σε περίπου 2.500 ιστιοφόρα. Το 1883 όμως είχε ιδρυθεί στην Αθήνα η δεύτερη ατμοπλοϊκή εταιρεία η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα». Ιδρυτικά μέλη της οποίας ήταν Τραπεζίτες και διάφοροι άλλοι οικονομικοί παράγοντες. Το στόλο της αποτελούσαν 9 πλοία. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1882, είχε ιδρυθεί στον Πειραιά η «Ατμοπλοΐα ΓΟΥΔΗ» με 6 πλοία. Με την πτώχευση της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» ιδρύθηκε στη Σύρο η «Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα» με πυρήνα τα πλοία της παλιάς. Αργότερα ιδρύθηκαν η «Ατμοπλοΐα Νεωρίου» που τη διαδέχθηκε η «Κυκλαδική Ατμοπλοΐα» και η «Ατμοπλοΐα Ερμουπολέως». Αυτές οι εταιρείες εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, με καταστρεπτικά αποτελέσματα. Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών, εξακολούθησε να παρέχεται με

συναπτόμενες ή ανανεούμενες συμβάσεις μέχρι και το 1927. Τότε, με νέες συμβάσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία. Στο πόλεμο του 1912-1913 η ακτοπλοΐα ήταν ικανή και έτοιμη να προσφέρει δυνάμεις για στρατιωτικές και επισιτιστικές μεταφορές, αλλά και βοηθητικές μονάδες για τον ελληνικό Στόλο.

Η δράση της ελληνικής ακτοπλοΐας στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και αργότερα στην εκστρατεία της Μ. Ασίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική και υπέστη πολλές απώλειες. Η ελληνική ακτοπλοΐα έχασε τότε το 82% του δυναμικού της. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της ακτοπλοΐας τόσο στη μεταφορά του ελληνικού στρατού για την κατάληψη της Σμύρνης όσο και στη διάσωση των υπολειμμάτων της στρατιάς της Μ. Ασίας καθώς και στην προσπάθεια περισυλλογής των προσφύγων και της μεταφοράς τους στην ελεύθερη Ελλάδα. Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολούθησαν απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών. Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σε αυτό το κλίμα του εξοντωτικού ανταγωνισμού ήταν μικρά και αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε περίπου τα 42 χρόνια. Οι εταιρείες προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διατηρήσουν χαμηλό σταθερό κόστος, δεν προέβλεπαν δαπάνες για ανανέωση και αδιαφορούσαν για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το 1926 συστήθηκε η «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και αυτή είναι η εταιρεία που κυριάρχησε στην περίοδο του Μεσοπολέμου. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η «Ατμοπλοΐα Γιαννουλάτου» και οι εταιρείες Μανουηλίδη Παντελέοντος, Α. Ρήγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη και αργότερα Τόγια. Πρόκειται για το πρώτο κοινοπρακτικό σχήμα με πρωτοβουλία των εταιρειών, στο οποίο όμως δεν εντάχθηκε το σύνολο των εταιρειών. Το έτος 1930 η Ελληνική Επιβατηγός ναυτιλία είχε φτάσει να αποτελείται από 86 πλοία κατανεμημένα σε 32 πλοιοκτήτες.

Το 1939 καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης δημιουργήθηκε με αναγκαστικό νόμο ένα συλλογικό όργανο η Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Κ.Δ.Α.Σ.) Με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σε αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50 ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατικού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν σε νέο σχήμα Με την έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα ελληνικά πλοία ναυλώνονταν για ταξίδια σε όλο τον κόσμο, ανέβηκαν οι τιμές των ναύλων, δεδομένης της υψηλής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, και έτσι οι Έλληνες κερδοφόρησαν σημαντικά. Με το τέλος του πολέμου, εντούτοις, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν χάσει περίπου το 70% της προπολεμικής συνολικής τους χωρητικότητας, ποσοστό που αποτελεί το υψηλότερο συγκρινόμενο με το αντίστοιχο των λοιπών ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών.

Η εκπληκτική λοιπόν ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά τη μεταπολεμική περίοδο μπορεί εύκολα να καταδειχθεί από τα διαθέσιμα ποσοτικά στοιχεία. Το 1938, μόλις λίγο πριν το ξέσπασμα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ο ελληνόκτητος στόλος άγγιζε ολική χωρητικότητα της τάξεως των 1,8 εκατομμυρίων κόρων.

Η Ελλάδα τις παραμονές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στην πρώτη παγκόσμια θέση. Το 1939, ημερομηνία έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική εμπορική Ναυτιλία αντιπροσώπευε το 2,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατατάσσόταν στην ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων με 607 εμπορικά φορτηγά πλοία χωρητικότητας συνολικής 1.8 εκατομμυρίων κ.ο.χ.. Κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, ο Ελληνικός εμπορικός στόλος επιτάχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση, η οποία στη συνέχεια τον χρονοναύλωσε στους Βρετανούς για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών αναγκών, κυρίως σε νηοπομπές του Ατλαντικού ωκεανού μεταξύ Μ. Βρετανίας και Η.Π.Α. Διαρκούντος του πολέμου, τορπιλίσθηκαν πλοία και χάθηκαν περίπου 2500 Έλληνες ναυτικοί. Με το πέρας του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, περίπου τα τρία τέταρτα του ελληνικού εμπορικού στόλου σε συνολική χωρητικότητα και σε αριθμό πλοίων είχαν χαθεί, με αποτέλεσμα να βρίσκεται χαμηλά σε παγκόσμια κατάταξη η ελληνική σημαία.

Το 1949, λίγα χρόνια μετά τη λήξη του Πολέμου, η χωρητικότητα του στόλου αυξήθηκε στα 2,4 εκατομμύρια κόρους για να φτάσει το 1976 στα εκπληκτικά μεγέθη των 50,6 εκατομμυρίων κόρων, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αναδεικνύονται στους πλέον ισχυρούς παίκτες στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αξίζει να αναφερθεί ότι ακόμη και σήμερα, στα μέσα περίπου της δεύτερης δεκαετίας του 21ου αιώνα, ο ελληνόκτητος στόλος παραμένει ο μεγαλύτερος στον κόσμο τόσο σε όρους ολικής χωρητικότητας όσο και σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος, αν και διαθέτει σε απόλυτο αριθμό λιγότερα πλοία σε σχέση, για παράδειγμα με την Κίνα ή την

Ιαπωνία. Ενδεικτικά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στα τέλη του 2014 -όπως ισχύει άλλωστε και σήμερα- παρέμεναν πρώτοι στα δεξαμενόπλοια (1.217), δεύτεροι στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (1.878) και δεύτεροι, επίσης, στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη ναυτική φύση των Ελλήνων, οι οποίοι κάνοντας σημαντικές στρατηγικές επιλογές κατάφεραν να εδραιώσουν την ελληνική ναυτιλία στην παγκόσμια ελίτ. Μερικές από αυτές τις επιλογές ήταν η δημιουργία παγκόσμιου δικτύου γραφείων, η στελέχωση των επιχειρήσεων με συγγενείς ή και συντοπίτες, η χρησιμοποίηση Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα τους, η εξειδίκευση στην μεταφορά χύδην εμπορευματικών φορτίων, η χρήση διαφόρων σημαιών, η άμεση πρόσβαση σε ναυλωτές, η επιλογή του παραδοσιακού επιχειρηματικού μοντέλου της αγοράς και λειτουργίας μεταχειρισμένων πλοίων, και βεβαίως η διαχρονική επιχειρηματική αρχή των Ελλήνων πλοιοκτητών, που όριζε πως όταν μπορούν να «αγοράζουν φτηνά και να πωλούν ακριβά».

1.3. Η έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Η επιχείρηση, που εξ αντικειμένου παρέχει υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές χαρακτηρίζεται ως Ναυτιλιακή. Η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών συναρτάται άμεσα και συνδέεται στενά με το πλοίο μέσω του οποίου πραγματοποιούνται οι θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως κάθε άλλη επιχείρηση είναι «μια οικονομική μονάδα, η οποία συνδυάζει το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό την επίτευξη του κέρδους, παρέχοντας θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες» (Βλάχος 2014).

Κύρια δραστηριότητά της είναι η εκμετάλλευση ενός ή παραπάνω πλοίων, από την οποία αναμένονται άμεσα ή έμμεσα κέρδη. Δευτερεύουσα δραστηριότητα είναι η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, η ναυτασφάλιση, η πρακτόρευση, η επάνδρωση και ο εφοδιασμός των πλοίων της (Βλάχος 2014).

Ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριοτήτων της μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής βασικές μορφές (Βλάχος 2014) :

- Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων (υπερωκεάνια. ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια κ.λ.π.)
- Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων (διάφορες κατηγορίες) και
- Μικτές μεταφορικές επιχειρήσεις (πλοία παραλαβής φορτίων και επιβατών).

Στην πράξη παρατηρούνται διάφορες παραλλαγές αντικειμένου εργασιών, συνενώσεις ή διαχωρισμοί, με αποτέλεσμα την αδυναμία επακριβούς προσδιορισμού ενός ορισμού που να καλύπτει ολόκληρο το φάσμα και τις ιδιαιτερότητες μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Πάντως οι όροι «κυριότητα», «εκμετάλλευση» και «διαχείριση» πλοίου είναι καθοριστικοί στην περίπτωση αποδόσεως του αντικειμένου μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

1.3.1. Δομή της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Μία ναυτιλιακή επιχείρηση έχει συγκεκριμένη δομή, η οποία διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τις υπόλοιπες επιχειρήσεις που μπορεί να συναντούμε στις μέρες μας. Μία ναυτιλιακή επιχείρηση αποτελεί συνήθως έναν όμιλο επιχειρήσεων. Κάθε πλοίο αποτελεί μοναδική εταιρεία, διακρίνεται από την αυτοτέλειά της και ανήκει στον όμιλο της επιχείρησης. Επιπλέον, υφίσταται διαχειρίστρια εταιρεία η οποία αναλαμβάνει το ρόλο της διαχείρισης του συνόλου των πλοίων. Στις μέρες μας συναντάται να υφίσταται εντός του ομίλου και εταιρεία η οποία αναλαμβάνει να ασχολείται καθαρά με τις ταμειακές εισροές και εκροές του ομίλου.

Η δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης συνήθως περιλαμβάνει τις παρακάτω διευθύνσεις- τμήματα :

- Γενική Διεύθυνση (General Management)
- Τμήμα Επιχειρήσεων (Operations Department)
- Τεχνικό Τμήμα (Technical Department)
- Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering And Brokering Department)
- Τμήμα Ποιότητας Και Ασφάλειας (Insurance And Claims Department)
- Νομικό Τμήμα (Legal Department)
- Τμήμα Προμηθειών (Purchasing Department)
- Τμήμα Πληρωμάτων (Marine Department)
- Τμήμα Γραμματείας – Λογιστηρίου

1.3.2. Ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία κυριαρχεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία, πρωτοπορεί στην καινοτομία και στην εφαρμογή τεχνολογιών αιχμής, σεβόμενη τους κανονισμούς ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Η στροφή προς τις νέες μορφές ενέργειας είναι μονόδρομος για την προστασία του περιβάλλοντος,

ενώ και η χρήση της νέας τεχνολογίας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες αποδόσεις και να καταστήσει πιο βιώσιμο τον κλάδο.

Η προστασία του περιβάλλοντος και η βιωσιμότητα της ναυτιλίας, είναι αλληλένδετοι και συμπλέοντες παράγοντες, δεδομένου ότι αμφότερα αφορούν τον περιορισμό της επιβάρυνσης των μελλοντικών γενεών από τις τρέχουσες δραστηριότητες.

Η παγκόσμια κρίση και οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί οδήγησαν τα πλοία να γίνουν πιο «πράσινα», η ανάγκη δεδομένων για την πιο αποτελεσματική διαχείριση του στόλου ανέδειξε την τάση τα πλοία να γίνουν πιο ψηφιακά και πιο έξυπνα, ενώ η τάση για περισσότερη ασφάλεια και προστασία της ανθρώπινης ζωής έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για περισσότερο «αυτόνομα» πλοία.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από ένα σύνολο τομέων. Μια γενική διάκριση των τομέων αυτών μπορεί να επιτευχθεί διαχωρίζοντας τους τύπους των πλοίων και τα φορτία που αυτά μεταφέρουν:

A. Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping)

Τα φορτία που διακινούνται στις θαλάσσιες οδούς μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: Τα ξηρά φορτία, τα υγρά φορτία και τα επικίνδυνα φορτία.

Χύδην ξηρά φορτία

Αυτά πρωτεύοντος περιλαμβάνουν:

Δημητριακά, μεταλλεύματα, βωξίτης, γαιάνθρακας, αλουμίνια, φυσικά φωσφάτα. Δευτερευόντως: Ορυκτά μαγγανίου και μαγνησίου, αλάτι, θειάφι, προϊόντα σιδήρου, τσιμέντο, σογιάλευρα, δασικά προϊόντα, ζάχαρη κ.α.

Επικίνδυνα ή Ειδικά χύδην φορτία

Τα ειδικά χύδην φορτία κατά την μεταφορά τους πρέπει να παραμείνουν σε καθορισμένες συνθήκες θερμοκρασίας: Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας (π.χ. φρούτα), φορτία ψύξεως (π.χ. κρέας), φορτία καταψύξεως (ψάρια). Ακόμη, στα ειδικά χύδην φορτία συμπεριλαμβάνονται και φορτία τα οποία χρίζουν ιδιαίτερου χειρισμού κατά την φόρτωση και εκφόρτωσή τους. (προκατασκευασμένα σπίτια, οχήματα κ.α.)

Επικίνδυνα χύδην υγρά φορτία

Ακατέργαστο πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου (άσφαλτος, κηροζίνη, βενζίνη κ.α.), υγροποιημένα αέρια (μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο κτλ), χημικά φορτία, φυτικά έλαια.

B. Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) .

Τα πλοία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών δύναται να μεταφέρουν συγχρόνως πολλά διαφορετικά φορτία. Στα γενικά φορτία συμπεριλαμβάνονται αγαθά υψηλής αξίας ή ευαισθησίας τα οποία απαιτούν ειδική μεταφορική υπηρεσία για τα οποία ο ιδιοκτήτης τους προτιμά να πληρώνει προκαθορισμένο ναύλο. Μεταφέρουν φορτία σε γνωστούς από πριν χρόνους αναχώρησης και άφιξης, σε καθορισμένους εκ των προτέρων θαλάσσιους δρόμους με καθορισμένους ναύλους. Οι εταιρείες των τακτικών γραμμών υποχρεούνται να τηρούν το χρονοδιάγραμμα των ταξιδιών, ανεξάρτητα από ενδεχόμενη βραχυχρόνια μείωση της ζήτησης. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών λοιπόν, εστιάζει στην αξιοπιστία, την ταχύτητα και ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχει.

Η διάκριση των γενικών φορτίων, λόγω του μεγάλου αριθμού τους, βασίζεται στον τρόπο με τον οποίο γίνονται ο χειρισμός και η φόρτωσή τους. Οι πιο βασικοί τρόποι χειρισμού και μεταφοράς των γενικών φορτίων είναι οι εξής:

- Χαλαρό φορτίο. Ξεχωριστά αντικείμενα καθένα από τα οποία πρέπει να φορτώνεται και να στοιβάζεται χωριστά.
- Κιβωτιοποιημένο φορτίο. Τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια.
- Φορτίο σε παλέτες. Το φορτίο πακετάρεται σε παλέτες
- Σαμπανιασμένο φορτίο. Μικρά τεμάχια δεμένα μαζί τα οποία σχηματίζουν πακέτα ίδιου μεγέθους.
- Υγρό φορτίο. Φορτίο σε υγρή μορφή, μεταφερόμενο σε δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή βαρέλια.
- Φορτίο μεταφερόμενο σε ψυγεία. Ευπαθή φορτία που φορτώνονται είτε σε συνθήκες ψύξης είτε κατάψυξης, είτε σε χωριστά αμπάρια του πλοίου γενικού φορτίου.
- Βαρέο και δυσκολοχειρίστο φορτίο. Μεγάλα όγκου φορτία με δυσκολίες στην στοιβασία τους.

Γ. Επιβατηγός Ναυτιλία (Passengershiping)

Αν και η οργάνωση της επιβατηγού ναυτιλίας είναι διαφορετική από την οργάνωση της φορτηγού ναυτιλίας, η αγορά και στις δύο περιπτώσεις δεν είναι ενιαία, αφού και οι

επιβάτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά. Η ζήτηση σ' αυτόν τον τομέα εμφανίζεται και ως παράγωγος (η ζήτηση για υπηρεσία ή προϊόν η οποία εξαρτάται από την ύπαρξη ζήτησης για άλλη υπηρεσία ή προϊόν) και ως πρωτογενής. Η διαφοροποίηση του σκοπού της ζήτησης και η οφειλόμενη σε αυτήν διάκριση των επιμέρους τομέων της επιβατηγού ναυτιλίας οδηγούν και στην διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση.

1.3.3. Περιβάλλον Λειτουργίας Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία σε περιβάλλον πολύπλοκο και δυναμικό. Η ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και κάθε άλλη επιχείρηση βρίσκεται σε μια σχέση αμφίδρομη με το περιβάλλον της καθώς καθορίζεται από αυτό αλλά ταυτόχρονα συμβάλλει με την δράση της στον καθορισμό του. Αν και όπως ήδη αναφέραμε η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η μορφή του ανταγωνισμού με τον οποίο έρχονται αντιμέτωπες οι επιχειρήσεις μπορεί να διαφέρει, ανάλογα με τις αγορές στις οποίες συμμετέχουν. Επομένως, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξής τους θα πρέπει να εκτιμήσουν τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο τους και του ανταγωνιστικού πλαισίου που αυτές δημιουργούν καθώς αποτελούν πηγή ευκαιριών και απειλών. Ακόμη θα πρέπει να ελέγξουν τους πόρους και τις ικανότητες που οι ίδιες διαθέτουν και είναι πηγή των δυνατών σημείων και των αδυναμιών τους. Θα πρέπει δηλαδή να εκτιμήσουν το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον τους.

Το εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνει όλες τις δυνάμεις που επηρεάζουν την επιχείρηση, βρίσκονται έξω από αυτή και διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο αυτή καλείται να λειτουργήσει. Έτσι λοιπόν οι παράγοντες που επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης, όπως οι σχέσεις των κρατών, το επίπεδο της τεχνολογίας, η παγκόσμια οικονομικο-κοινωνική κατάσταση καθορίζουν τα πλαίσια λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αξίζει σ' αυτό το σημείο να αναφέρουμε πως αρκεί η μεταβολή ενός μονάχα παράγοντα του ευρύτερου περιβάλλοντος της επιχείρησης, ώστε οι επιπτώσεις του να επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα και στους λοιπούς παράγοντες, αλλάζοντας με αυτόν τον τρόπο το περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης.

Ειδικότερα, θέλοντας να αναλυθεί το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως σημαντικότεροι παράγοντες αυτοί οι οποίοι δύναται να επηρεάσουν και τους λοιπούς, το ευρύτερο μακροοικονομικό

περιβάλλον της επιχείρησης, το οποίο περιλαμβάνει το οικονομικο-κοινωνικό, το παγκόσμιο αλλά και το τεχνολογικό περιβάλλον.

Εν συνεχεία, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και δραστηριοποίησης των πλοίων και των επιχειρήσεων, οι σημαίες στις οποίες νηολογούνται τα πλοία, η κατάσταση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η ρευστότητα που αυτά διαθέτουν συνθέτουν δυνάμεις που επιδρούν συνολικά στα πλαίσια λειτουργίας μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συνεχίζοντας την ανάλυση της «πυραμίδας» του περιβάλλοντος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και επιχειρώντας να φτάσουμε στην κορυφή αυτής (εκεί όπου βρίσκεται η επιχείρηση), πρέπει να εξεταστούν οι αγορές ναυπηγήσεων, οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, οι αγορές διαλύσεων πλοίων, οι ναυλαγορές και να μελετηθούν τα επίπεδα αυτών. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα να καθοριστούν τα επίπεδα της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Τέλος, αναφορικά με το άμεσο περιβάλλον και τους άμεσους εμπλεκόμενους με την ναυτιλιακή επιχείρηση, εκεί συναντάμε τους πελάτες, τους προμηθευτές, τους ανταγωνιστές και το ανθρώπινο δυναμικό, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την μελέτη του περιβάλλοντος κάθε μιας επιχείρησης, όχι κατ' ανάγκη ναυτιλιακής.

1.3.4. Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή επιχείρηση αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφή επιχείρησης διαφορετική, πιο δαιδαλώδης από ότι μπορεί συνήθως να συναντούμε στην καθημερινότητα μας. Πρωταρχικά πρέπει να τονιστεί ο παγκόσμιος χαρακτήρας της. Μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν περιορίζεται στους στενούς ορίζοντες του κράτους, ο χαρακτήρας της είναι παγκόσμιος. Αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι πρωταρχικώς απευθύνεται σε διεθνείς κεφαλαιαγορές για την άντληση των απαιτούμενων κεφαλαίων για την ίδρυση και λειτουργία της, ενώ και οι συντελεστές παραγωγής της είναι επίσης διεθνείς. Από την κατασκευή των πλοίων, την επιλογή καυσίμων, ακόμη και την επιλογή του προσωπικού της απευθύνεται σε ένα διευρυμένο διεθνές πλαίσιο έχοντας πολλές επιλογές, οπότε είναι σε θέση να πετυχαίνει συμφωνίες ιδιαίτερα συμφέρουσες και ικανές ώστε να συμβάλλουν στην βιωσιμότητά της καθώς και στην μείωση του κινδύνου. Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό μια ναυτιλιακής είναι η αδυναμία ασφαλών προβλέψεων για το μέλλον. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία της με μακροχρόνιο ορίζοντα κρίνεται δύσκολη έως ακατόρθωτη. Διάφοροι παγκόσμιοι οικονομικοί παράγοντες επηρεάζουν άμεσα τον χώρο της ναυτιλίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η ζήτηση που υπάρχει στην αγορά να είναι

ευμετάβλητη με άμεσο αντίκτυπο στα απαιτούμενα ναύλα καθιστώντας τα μη σταθερού χαρακτήρα. Αυτό δημιουργεί ανασφάλεια στις επιχειρήσεις και αυξάνει του κινδύνους βιωσιμότητάς της. Προς αποφυγή τέτοιων κινδύνων πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεων έχουν ως στρατηγικό σχεδιασμό να αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές και να πωλούν όταν αυτές είναι υψηλές. Η τιμή του ναύλου ακολουθεί αντίστοιχη πορεία με αυτήν της τιμής του πλοίου. Έτσι, μέσω της σωστής πρόβλεψης μπορούν να επιτύχουν μεγαλύτερα κέρδη, να ανανεώσουν το στόλο τους και να μειώσουν τους κινδύνους.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που παρατηρείται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και δεν είναι σύνηθες στις υπόλοιπες εταιρείες είναι η απόσταση ανάμεσα στην παραγωγική μονάδα και το γραφείο. Με τον όρο παραγωγική μονάδα νοείται το πλοίο το οποίο εκτελεί δρομολόγια ανά τον κόσμο καθιστώντας δύσκολο το έργο της διοίκησης ως προς τον έλεγχο αυτού και της αποδοτικότερης συμπεριφοράς του σύμφωνα με τα πρότυπα του ομίλου.

Επιπροσθέτως, μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να ανταγωνίζεται ανομοιογενείς ως προς αυτήν επιχειρήσεις. Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, μικρότερου ή μεγαλύτερου μεγέθους, διαφορετικής διοικητικής διάρθρωσης ανταγωνίζονται μεταξύ τους εξαιτίας του ότι έχουν πλοία του ίδιου τύπου ή ακόμη γιατί κινούνται σε ίδιες περιοχές. Σε τέτοιες περιπτώσεις οι μικρότερες επιχειρήσεις μειονεκτούν έναντι των μεγαλύτερων που έχουν την δυνατότητα να χρηματοδοτούν την ανάπτυξη του προσωπικού τους, δημιουργώντας έτσι ένα συγκριτικό πλεονέκτημα γι' αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Από την αρχή του 2018 έχουν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/53) 19 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.406.929 Κ.Ο.Χ. Αξίζει ωστόσο να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοινώνει κάθε μήνα η ΕΛΣΤΑΤ για τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, τον Ιούνιο του 2018 στο ελληνικό νηολόγιο ήταν γραμμένα 1.867 πλοία χωρητικότητας άνω των 100 κόρων. Από αυτά, τα 422 ήταν φορτηγά, τα 518 δεξαμενόπλοια, τα 664 επιβατηγά και τα 263 άλλων κατηγοριών. Πράγματι παρατηρείται μια αύξηση, καθώς την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2016 την ελληνική σημαία είχαν ανεβασμένη 1.840 πλοία, άρα έχουν προστεθεί άλλα 27 πλοία.

Επίσης σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του Committee (Έλληνες εφοπλιστές στο Λονδίνο) τον Μάρτιο του 2018, μόλις 723 ποντοπόρα πλοία από τα 4.188 χωρητικότητας άνω των 1.000 κόρων είχαν ανεβασμένη την ελληνική σημαία.

Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε ελαφρά σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, αλλά εξακολουθεί να είναι 2,5 έτη κάτω από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου διαμορφώνεται σήμερα στα 11,2 χρόνια έναντι 13,7 για τον παγκόσμιο. Η δε μέση ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου σημείωσε ελαφρά άνοδο στα 13,4 από 12,2 έτη του 2018.

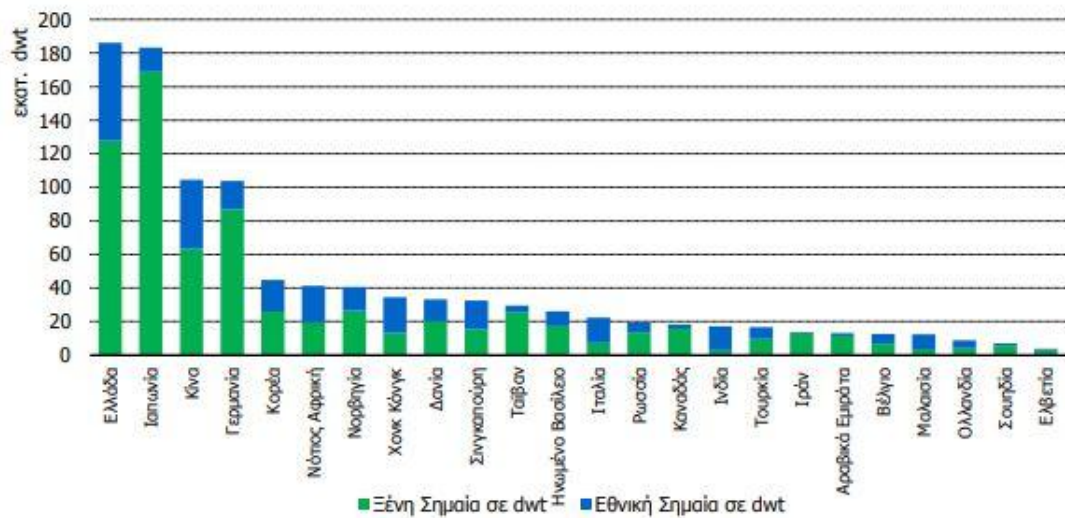
2.1. Η Κυριαρχία του Ελληνικού Στόλου Παγκοσμίως

Οι Έλληνες εφοπλιστές καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο όσο κανένα άλλο έθνος. Ονόματα ναυτιλιακών εταιρειών όπως Thenamaris, Dynacom Tankers, GasLog Ltd., Danaos Shipping ή Maran Tankers δεν είναι γνωστά στο ευρύτερο κοινό αλλά μόνο στους ναυτιλιακούς κύκλους.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και σύμφωνα με υπολογισμό της λονδρέζικης εταιρείας Vessels Value η αξία των 4.500 συνολικά πλοίων τους ανέρχεται αυτή τη στιγμή σε 90 δισ. ευρώ.

Παρατηρούμαι λοιπόν ότι η αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτήν των στόλων άλλων κρατών και μολονότι οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να αγοράζουν πλοία, εντούτοις η ίδια η χώρα δεν ωφελείται από το γεγονός

αυτό. Δε θα ήταν υπερβολή αν κανείς έλεγε ότι χωρίς τους Έλληνες δε λειτουργεί τίποτα στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα.



Σχήμα 1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2016

Τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες αγοράζουν πλοία συστηματικά, διότι τα μεταχειρισμένα εμπορικά πλοία είναι τόσο φτηνά όσο ποτέ εδώ και χρόνια και συχνά τα βρίσκουν στη Γερμανία. Από τις αρχές του 2014 έως τον Ιούνιο του 2016 οι Έλληνες αγόρασαν από γερμανικές εφοπλιστικές εταιρείες 52 μεγάλα φορτηγά πλοία αξίας 527 εκατομμυρίων δολαρίων. Αντίστροφα άλλαξαν ιδιοκτήτη μόνον 6 πλοία αξίας 64 εκατομμυρίων δολαρίων από την Ελλάδα στη Γερμανία.

Αν και η Ελλάδα περνά βαθιά οικονομική κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχασαν ποτέ την ηγετική τους θέση στις διεθνείς αγορές τα τελευταία χρόνια. Το αντίθετο, βελτιώνουν ακόμα περισσότερο τη θέση τους, αφού κανείς άλλος δεν κάνει τόσες παραγγελίες σε ναυπηγεία όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας. Υπάρχουν παραγγελίες για 172 τάνκερ και 140 για φορτηγά πλοία. Σύμφωνα με τη λονδρέζικη Vessels Value έχουν γίνει συνολικά 404 παραγγελίες ύψους 21 δισ. δολαρίων από το Μάιο του 2016.

Έτσι οι Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο διατηρούν τη πρώτη θέση παγκοσμίως, αλλά διευρύνουν και την απόσταση που τους χωρίζει από την Ιαπωνία, τη Κίνα, τη Γερμανία και την Σιγκαπούρη, που ακολουθούν στη δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και πέμπτη θέση αντίστοιχα.

Τα ελληνικά λιμάνια βλέπουν εν τούτοις σπάνια τα πλοία τους. Οι περισσότερες μεταφορές γίνονται από χώρες της Μέσης Ανατολής προς την Αμερική, από Λατινική Αμερική προς την Ασία ή από την Ασία προς την Αυστραλία και την Ευρώπη. Και

μάλιστα με τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου. Μάλιστα το πλοίο «Maran Gas Agamemnon» που κατασκευάζεται αυτόν καιρό στη Νότια Κορέα και έχει αξία 200 εκατομμύρια δολάρια, βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και ανήκει την εταιρεία Maran Tankers με έδρα την Αθήνα.

2.2. Η Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου

Ο Ελληνόκτητος στόλος διεύρυνε ακόμα περισσότερο το ποσοστό συμμετοχής στο παγκόσμιο στόλο κερδίζοντας έδαφος έναντι των μεγαλύτερων ανταγωνιστών του, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποίησε η Petrofin Research, η οποία υπολογίζει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν σήμερα έναν στόλο από 5.281 πλοία, έναντι 5.230 το 2016, με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων τους να αυξάνεται επίσης κατά 7% δηλαδή κατά 25.276.695 dwt, φτάνοντας στους 387.210.742 dwt, έναντι 361.934.047 dwt το 2016.

Ωστόσο το 2017 ο αριθμός των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών με έδρα τη χώρα μας για πρώτη φορά τα τελευταία 20 χρόνια έπεσε κάτω από το όριο των 600 εταιρειών, με τη συνολική μείωση να ανέρχεται σε 41 εταιρείες. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι υπήρξαν μερικές νεοεισερχόμενες στον κλάδο εταιρείες (11) και σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού των πλοίων, τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών και τη χωρητικότητα τους, η Petrofin συμπεραίνει ότι η τάση συγκέντρωσης της αγοράς εντείνεται σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Συνεπώς, με βάση τα δύο μέρη της έρευνας της Petrofin (για τον ελληνόκτητο στόλο και τις ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες), το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι όλο και μικρότερος αριθμός ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ελέγχει όλο και μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου 16,72% παγκοσμίως.

Αναφορικά με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου ως τμήμα του παγκόσμιου, αυτό ανήλθε το 2017 στο 16,72% (βάση υπολογισμού οι dwt) έναντι 16,36% το 2016 και 16,05% το 2015. Αντιθέτως, ορισμένοι εκ των ανταγωνιστών του ελληνικού εφοπλισμού έχασαν το ίδιο διάστημα μερίδια αγοράς. Η Ιαπωνία, που βρίσκεται στη δεύτερη θέση της διεθνούς κατάταξης πίσω από την Ελλάδα, το 2017 είχε μερίδιο 12,12%, έναντι 12,78% τον προηγούμενο χρόνο. Η Κίνα 8,95% έναντι 8,87%, ενώ το μερίδιο του γερμανικού στόλου ως τμήμα του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε στο 6,06%, έναντι 6,65% το 2016. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2014 μέχρι και το 2017 η μέση αύξηση του ελληνόκτητου

στόλου ήταν 2,76%, ενώ της Ιαπωνίας μειώθηκε με ρυθμό 3,45%, της Κίνας με ρυθμό 1,87% και της Γερμανίας με ρυθμό 7,10%.

Εντυπωσιακή πάντως είναι και η πορεία τη μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, η οποία το 2017 βρίσκεται στα 11,85 χρόνια, έναντι 12,2 χρόνια το 2016 και 12,72 χρόνια το 2015, ενώ το 2010 η μέση ηλικία του στόλου ήταν 16,64 χρόνια και το 2005 τα 23 χρόνια. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες έχουν νεότερους σε ηλικία στόλους. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων με έδρα ή παρουσία στην Ελλάδα μειώθηκε στις 597, έναντι 638 το 2016, 648 το 2015 και 668 το 2014. Αξίζει να σημειωθεί ότι όταν η Petrofin ξεκίνησε τη συγκεκριμένη έρευνα, το 1998, οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν 926 τον αριθμό.

Επίσης, οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, που θεωρούνται η ραχοκοκαλιά της ελληνόκτητης ναυτιλίας, μειώθηκαν και αντιπροσωπεύουν πλέον λιγότερο από το 40%, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες που έχουν στόλο με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη του ενός εκατ. dwt είναι 75, έναντι 68 το 2016. Οι εφοπλιστές αυτοί ελέγχουν το 79,58% του ελληνόκτητου στόλου, έναντι 77,53% το 2016 και 76,7% το 2015. Επίσης, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών με στόλο άνω των 25 πλοίων αυξήθηκε και έφθασε μέσα στο 2017 τις 50, έναντι 46 το 2016, 41 το 2015, 40 το 2014, ενώ το 1998 ήταν μόλις 19 ναυτιλιακές.

Ακόμη, ενδεικτικό της τάσης συγκέντρωσης του ελληνόκτητου στόλου είναι τα στοιχεία της Petrofin σύμφωνα με τα οποία οι εταιρείες με περισσότερα από 25 πλοία στον στόλο τους ελέγχουν το 67,07% του ελληνόκτητου στόλου με βάση υπολογισμού τούς dwt, ενώ για παράδειγμα το 2010 ήλεγχαν μόλις το 42,27%. Ακόμη οι εταιρείες με 1 έως 4 πλοία στον στόλο τους αποτελούσαν το 2010 το 11,67% του ελληνόκτητου στόλου, ενώ το 2017 μόλις το 5,62%.

Οι μικρομεσαίοι

Επίσης, και σε αριθμό οι εταιρείες με στόλους 1 έως 4 πλοία μειώθηκαν στις 233 από 265 έναν χρόνο πριν. Η εξέλιξη αυτή θέτει εκ των πραγμάτων το ερώτημα ποιο μπορεί να είναι το μέλλον της ελληνόκτητης ναυτιλίας, καθώς μέχρι τώρα η ανανέωση και γιγάντωση του ελληνικού εμπορικού στόλου είχε ως βάση τη μικρομεσαία ναυτιλιακή εταιρεία.

Πάντως να σημειωθεί ότι ο αριθμός των εταιρειών με στόλο 16-24 πλοία έμεινε ίδιος, στις 26, ενώ οι εταιρείες με στόλο 9-15 πλοία μειώθηκαν από 63 στις 60.

Αναπόφευκτα, οι μικρότεροι πλοιοκτήτες πληγώθηκαν περισσότερο από την κρίση των ναυλαγορών και την έλλειψη τραπεζικής χρηματοδότησης, σημειώνει η Petrofin, προσθέτοντας ότι οι μικροί πλοιοκτήτες είναι όλο και λιγότερο ανταγωνιστικοί σε μια αγορά η οποία δίνει ιδιαίτερη αξία στο μέγεθος του στόλου.

Σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας παρατηρήθηκε μια στροφή προς τα νεότερα πλοία, ενώ υπήρξε και μια αυξανόμενη κινητικότητα με στόχο την αύξηση του μεγέθους. Ο κάθε πλοιοκτήτης έχει συνειδητοποιήσει ότι οι μικροί και μεγάλης ηλικίας στόλοι εμφανίζουν μειονεκτήματα όσον αφορά τη χρηματοδότησή τους, τη συντήρηση, την ασφάλιση και την απασχόληση, σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους σε μέγεθος και νεότερους σε ηλικία στόλους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η χειρότερη κρίση στην ιστορία της ναυτιλίας μοιάζει να ξεπερνιέται, οι αγορές προσμετρούν νικητές και ηττημένους. Και στην κατηγορία των νικητών ξεκάθαρα πρώτη εμφανίζεται η ελληνόκτητη ποντοπόρος, ενώ αντιθέτως Γερμανοί αλλά και Ιάπωνες αποδυναμώθηκαν. Η εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών από προηγούμενες κρίσεις, οι μετρημένες κινήσεις και η πρόσβασή τους σε χρηματοδοτήσεις και ίδια κεφάλαια την ώρα που οι τράπεζες άρχισαν να μειώνουν την έκθεσή τους στον κλάδο είναι οι βασικοί λόγοι που οι περισσότεροι μπόρεσαν να εξέλθουν ισχυρότεροι από την κρίση. Υπήρξαν όμως και θύματα. Πολλές από τις μικρότερες εταιρείες έκλεισαν ή απορροφήθηκαν από άλλες. Οι εν Ελλάδι εδρεύουσες ναυτιλιακές το 2016 μειώθηκαν σε 638 από 648 το 2015 και 926 το 1998, σύμφωνα με την Petrofin Research. Αντιθέτως, αυξήθηκαν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με στόλους από 25 πλοία και άνω σε μια ένδειξη πως η διαχείριση του ολοένα και μεγαλύτερου σε χωρητικότητα αλλά και αριθμό πλοίων ελληνόκτητου στόλου γίνεται από ολοένα και μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Συνολικά όμως ο στόλος των Ελλήνων μεγεθύνθηκε.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons που δημοσίευσε η διεθνής ναυτιλιακή επιθεώρηση Trade Winds, τον Ιανουάριο του 2015 ο ελληνόκτητος στόλος είχε αθροιστική ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage: GT) 180,6 εκατομμύρια τόνους και αντιστοιχούσε στο 15,4% του παγκοσμίου στόλου. Στα τέλη Μαΐου του 2015 είχε αυξηθεί στα 209,4 εκατομμύρια τόνους και το μερίδιό του διεθνώς είχε ανέβει στο 16,4%. Κατά το ίδιο διάστημα το προβάδισμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας επί της δεύτερης διεθνώς Ιαπωνικής διευρύνθηκε κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες στο 3,6%. Ακόμα περισσότερο διευρύνθηκε η πρωτοπορία της Ελλάδας επί της Γερμανίας, η οποία εμφανίζεται πλέον με στόλο υποδιπλάσιας της ελληνικής χωρητικότητας σε όρους GT. Συγκεκριμένα, ο γερμανικής ιδιοκτησίας στόλος από μερίδιο της τάξης του 7,9% επί του παγκοσμίου υποχώρησε στο 6,7%.

Η δυνατότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας να παίρνει γρήγορες αποφάσεις για πωλήσεις και αγορές πλοίων και η, σε μεγάλο βαθμό, επιτυχή διαπίστωση των κατάλληλων σημείων για νέες επενδύσεις, στα χαμηλά δηλαδή της αγοράς, πιστώνονται τις επιδόσεις αυτές.

Σύμφωνα με τον οίκο Clarksons, η τελευταία μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου προέρχεται τόσο από τις επενδύσεις σε νέες ναυπηγήσεις όσο και από αγορές ποιοτικών μεταχειρισμένων πλοίων. Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές παρέλαβαν το 17,4% των νεότευκτων πλοίων που έπεσαν στο νερό το 2016. Το μερίδιο αυτό κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017 έχει αυξηθεί στο 19%. Στη δευτερογενή αγορά οι ελληνικές επενδυτικές επιδόσεις είναι ακόμα μεγαλύτερες. Πιο συγκεκριμένα, το 2016 δαπανήθηκαν από ελληνικά συμφέροντα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια για την εξαγορά πλοίων συνολικής χωρητικότητας (GT) 9,2 εκατομμυρίων τόνων, που αντιστοιχούν στο 25% της συνολικής δραστηριότητας στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Αλλά 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε μεταχειρισμένα έχουν επενδυθεί κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017. Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking Inc. που περιλαμβάνουν και το πρώτο εικοσαήμερο του Ιουνίου του 2017, οι ελληνικές αγορές μεταχειρισμένων συνέχισαν και έχουν φτάσει το 2018 τα 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια. Με αυτά αποκτήθηκαν 159 πλοία, εκ των οποίων τα 105 φορτηγά, τα 32 δεξαμενόπλοια, τα 16 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και 2 μεταφορές αερίου. Μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων χρηματοδοτήθηκε από πωλήσεις παλαιότερων ποντοπόρων. Ελληνικά συμφέροντα πούλησαν από τις αρχές του έτους 2018 μέχρι και τα τέλη Ιουνίου 97 πλοία έναντι 1,67 δισ. δολ.

Οι Έλληνες, σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking, είναι μακράν οι μεγαλύτεροι αγοραστές και οι μεγαλύτεροι πωλητές με θετικό όμως ισοζύγιο στόλου. Στη λίστα με τους αγοραστές του 2017 έπονται δεύτεροι με διαφορά οι Κινέζοι (99 πλοία), τρίτοι οι Νορβηγοί (66) και τέταρτοι οι Γερμανοί που απέκτησαν 35 πλοία. Αντιθέτως, οι δεύτεροι μεγαλύτεροι πωλητές είναι οι Γερμανοί έχοντας πουλήσει φέτος 92 πλοία. Και κάπως έτσι συρρικνώνεται διαρκώς ο γερμανικός στόλος, προκαλώντας σε πολλούς στο Βερολίνο και το Αμβούργο ίσως ακόμα και φθόνο αν αληθεύουν οι πληροφορίες που θέλουν το γερμανικό ναυτιλιακό και τραπεζικό σύμπλεγμα πίσω από τις μομφές κατά του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ναυσιπλοΐα.

Κατά μία ακόμη, πέμπτη συνεχή, χρονιά παράτεινε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα την εθελοντική συνεισφορά της στα δημόσια ταμεία, με το συνολικό ποσό να τείνει να ξεπεράσει το μισό δισεκατομμύριο ευρώ. Ποσά που είναι, βεβαίως, επιπλέον των προβλεπόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων. Συγκεκριμένα τα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) στην έκτακτη γενική συνέλευση, που έλαβε χώρα το 2017 στο Ευγενίδειο ίδρυμα, ενέκριναν ομόφωνα την πρόταση του διοικητικού της συμβουλίου για την επέκταση υπό τις απαιτούμενες διαδικασίες της διάρκειας ισχύος του συνυποσχετικού

οικειοθελούς παροχής μεταξύ ναυτιλιακής κοινότητας και πολιτείας για ένα ακόμη έτος, δηλαδή και το 2018. Σύμφωνα με την τελευταία ετήσια έκθεση της Ένωσης, η ελληνική πλοιοκτησία, διά της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό Δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσόν ύψους 420 εκατ. ευρώ, η καταβολή του οποίου ολοκληρώθηκε το 2017. Ακολούθως η Ε.Ε.Ε. επέκτεινε αυτή τη συνεισφορά και για τη χρήση του 2018.

Με βάση μελέτες του Ιδρύματος των Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) και του Boston Consulting Group (BCG), η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι σημαντικότερη διαχρονικά και υπολογίζεται πως αντιστοιχεί πλέον σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση σε 192 χιλιάδες άτομα. Σημειώνεται, δε, πως η ελληνική πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, η μόνη ελληνική επιχειρηματική πρωτοκαθεδρία διεθνώς, είναι συνέπεια της υψηλής ανταγωνιστικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών της, χωρίς το ελληνικό Δημόσιο να υπόκειται σε ουδεμία δαπάνη για τον σκοπό αυτό. Παράλληλα, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν έναν από τους βασικότερους πελάτες παραγωγής εισοδήματος (net interest income) για τις ελληνικές αλλά και τις ξένες τράπεζες, ενώ έχουν από τους χαμηλότερους δείκτες προβληματικών δανείων τόσο μεταξύ όλων των ελληνικών κλάδων όσο και μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων εθνικοτήτων, σύμφωνα με την Petrofin Research και την XRTC Business Consultants.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Petrofin, ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες στα τέλη του 2016 διαμορφώνονταν στα 8,721 δισεκατομμύρια δολάρια. Ειδικότερα, δύο ελληνικές τράπεζες, η Alpha Bank και η Eurobank, αύξησαν μάλιστα τις χρηματοδοτήσεις τους στην ελληνόκτητη ποντοπόρο κατά 4,29% και 2,59% αντίστοιχα. Σήμερα το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς την ελληνόκτητη ναυτιλία μεταξύ των ελληνικών τραπεζών, σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin Bank Research, εξακολουθεί να εμφανίζει η τράπεζα Πειραιώς (2,73 δισ. δολ. χωρίς αυτά προς την ακτοπλοΐα) η οποία καταλαμβάνει την 5η θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών και ακολουθούν η Εθνική Τράπεζα στην 9η θέση (2,368 δισ.), η Alpha Bank στη 10η (2,190 δισ.), η Eurobank στη 19η (1,227 δισ.) και η Aegean Baltic στην 29η (205,4 εκατ. δολ.). Σημειώνεται πως τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο τα υπόλοιπα των δανείων όσο και τις εγκεκριμένες αλλά μη εκταμιευμένες, τουλάχιστον έως τα τέλη του 2016, πιστώσεις. Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών

ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ξένες και ελληνικές τράπεζες διαμορφώθηκε στα 57,211 δισεκατομμύρια δολάρια στα τέλη του 2016.

Ο αριθμός των εν Ελλάδι ναυτιλιακών με στόλο άνω των 25 πλοίων και ηλικίας μικρότερης των 9 ετών αυξήθηκε από 41 το 2015 σε 46 το 2016. Αυτές οι 46 ναυτιλιακές ελέγχουν πλέον τα δύο τρίτα του ελληνικού τονάζ. Ο ελεγχόμενος και διαχειριζόμενος στόλος από την Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ο μεγαλύτερος διεθνώς και να αυξάνει μάλιστα τα μερίδιά του.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, το Brexit έχει και θετικές πτυχές για την ποντοπόρο. Αυτές περιλαμβάνουν «ευκαιρίες για νέες ή βελτιωμένες διμερείς εμπορικές συμφωνίες με χώρες όπως η Ινδία, οι ΗΠΑ και η Νότια Αμερική. Επιπλέον, η Βρετανία μπορεί να εισαγάγει πιο ευέλικτα κίνητρα για την προσέλκυση ναυτιλιακών, καθώς οι περιορισμοί των κρατικών ενισχύσεων θα καταργούνταν».

3.1. Η Πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η διεθνής οικονομική κρίση άφησε κατά μεγάλο βαθμό αλώβητη την ελληνόκτητη ναυτιλία. Το 2010 οι Έλληνες ελέγχουν σχεδόν 3.000 εμπορικά πλοία διαφόρων τύπων και χωρητικότητας συνολικής χωρητικότητας άνω των 173 εκατομμυρίων τόνων dw. Επίσης ελέγχουν σχεδόν 1.300 ναυτιλιακές εταιρίες στις οποίες απασχολούνται σχεδόν 200.000 εργαζόμενοι οι οποίοι συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Παρά την κρίση οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν απολύσαν ούτε έναν εργαζόμενο.

Η μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου κατά 12% το 2009 οδήγησε σε δραστική μείωση της ναυλαγοράς, όμως η ζήτηση των αναδυόμενων οικονομιών, κυρίως των χωρών BRICs, στήριξε την παγκόσμια ναυτιλία καθ' οδόν προς την ανάκαμψη. Η δυναμική αύξηση της ζήτησης πρώτων υλών κυρίως σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα από την Κίνα συντήρησε σημαντικά τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

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

3.2. Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Διεθνής Ναυτιλία

Η ναυτιλία ήταν ένας από τους κλάδους που επηρεάστηκαν σχεδόν άμεσα από την πρόσφατη οικονομική αναταραχή στις παγκόσμιες χρηματοοικονομικές αγορές, σημειώνοντας μεγάλη μείωση στις τιμές τόσο των ναύλων, όσο και των αξιών των πλοίων. Η προσπάθεια να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία δεν είναι εύκολη, δεδομένου ότι τόσο η διάρκεια όσο και η ένταση των αποτελεσμάτων αυτών δεν είναι ακόμα διακριτές. Ωστόσο, τα πρώτα πιο ουσιαστικά αποτελέσματα μπορούν να συνοψιστούν ακολούθως.

Κατ' αρχήν, η μείωση των δανειακών κεφαλαίων από αρκετές ναυτιλιακές τράπεζες, ως απόρροια της έλλειψης ρευστότητας των τελευταίων, περιόρισε την περαιτέρω δραστηριότητα και ανάπτυξη αφενός του διεθνούς εμπορίου των αγαθών και των πρώτων υλών, αφετέρου της ίδιας της ναυτιλιακής αγοράς. Η αυξανόμενη δυσπιστία μεταξύ των τραπεζών και η έλλειψη εγγυητικών επιστολών περιόρισαν στο ελάχιστο τα πιστωτικά όρια στη χορήγηση νέων δανείων, γεγονός που είχε αρνητικό αντίκτυπο στον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων, η μεταφορά των οποίων προϋποθέτει τη διάθεση εγγυητικών επιστολών. Πρόσθετα, το παγκόσμιο εμπόριο περιορίστηκε εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης για καταναλωτικά αγαθά (με περικοπές στην παραγωγή και με μείωση του εξαγωγικού εμπορίου). Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση στη ναυτιλία είναι παράγωγος ζήτηση, η ήδη μειωμένη ζήτηση αγαθών κατέστησε δύσκολη τη μεταφορά διά θαλάσσης, δυσχεραίνοντας περαιτέρω την ανέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς.

Τα πρώτα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά ήταν διακριτά στις τιμές των ναυτιλιακών δεικτών, οι οποίοι σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου του 2008. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ναυτιλιακοί δείκτες στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου, με τον Baltic Dry Index (BDI) να μειώνεται κατά 94%, από την ιστορική κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου 2008, στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008, πριν φθάσει στις 1.861 μονάδες τη δεδομένη στιγμή. Ειδικότερα, στην περίπτωση των πλοίων τύπου Capesize, ενώ στις 5 Ιουνίου 2008, η μέση χρονοναύλωση ανά ημέρα ήταν 233.988 δολάρια, στις 2 Δεκεμβρίου 2008 η μέση ημερήσια τιμή ήταν μικρότερη από 2.316 δολάρια, αρκετά χαμηλότερη από τον ιστορικό μέσο όρο των 51.833 δολαρίων ανά ημέρα. Ανάλογες παρατηρήσεις υφίστανται στις διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη, όπου οι δείκτες των ναύλων σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τους τελευταίους μήνες του 2008. Από την άλλη μεριά, οι δείκτες των ναύλων στην αγορά

δεξαμενόπλοιων είχαν μειωθεί, αλλά δεν είχαν συρρικνωθεί. Εντούτοις, οι διαρκείς μειώσεις στην παραγωγή ΟΠΕΚ, αλλά και οι αυξημένες προγραμματισμένες παραδόσεις νεοκατασκευασθέντων δεξαμενοπλοίων (λόγω της σταδιακής απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος) που αναμένονταν το 2009/2010, ήταν δυνατόν να οδηγήσουν σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα τιμών. Η αρνητική πορεία της αγοράς κατέστησε ασύμφορη την επιχειρηματική εκμετάλλευση των πλοίων, δεδομένης της αδυναμίας κάλυψης των λειτουργικών εξόδων και των δανειακών υποχρεώσεων από τα έσοδα ναύλων. Σύμφωνα με πηγές της αγοράς, περίπου το 25% του παγκόσμιου στόλου ήταν παροπλισμένο εκείνη την περίοδο, περιμένοντας για φορτία στα λιμάνια της Σιγκαπούρης, της Σαγκάης και σε άλλα λιμάνια ανά τον κόσμο.

Πέραν των αρνητικών αποτελεσμάτων στη ναυλαγορά, οι αγοραπωλησίες των πλοίων σημείωσαν σημαντική μείωση. Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα να εξανεμίζονται, καθώς η αξία των στόλων τους μειώθηκε αισθητά, έως και πάνω από 60% σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Η σημαντική μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να αποστέλλονται προς διάλυση σε μειωμένες τιμές (δεδομένου ότι δεν είναι πλέον ανταγωνιστικά), είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία. Παράλληλα, στην αγορά των νέων κατασκευών παρατηρούνταν φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των συμβολαίων ναυπήγησης. Μάλιστα, αρκετοί πλοιοκτήτες αδυνατούσαν να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια (χάνοντας εκατομμύρια δολάρια σε προκαταβολές), ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετώπιζαν αφενός μεν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών παραδόσεων, αφετέρου δε κεφαλαιακές ζημιές από τις τρέχουσες αναβολές / ακυρώσεις παράδοσης. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιούργησαν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα δάνεια τελούσαν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδομήθηκαν με τη βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες τον χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, καθίσταται κατανοητή η τάση συγχώνευσης των εταιρειών στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς η εταιρική αναδόμηση και ο νέος προγραμματισμός αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια υγιή αποκατάσταση.

3.3. Η Χρηματοπιστωτική κρίση και η Ελληνική Ναυτιλία

Παρά τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, η ελληνική ναυτιλία εξακολούθησε να είναι ο ισχυρός παίχτης στη διεθνή σκακιέρα με το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης να είναι ελληνικές.

Σύμφωνα με έρευνα της Ernst & Young, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φρόντισαν εγκαίρως να αντικαταστήσουν τα παλαιά πλοία με νέα, μεγαλύτερης χωρητικότητας, ενώ συνέχισαν να εκμεταλλεύονται τις επενδυτικές ευκαιρίες που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της κρίσης.

Έτσι, παρά τις αντίξοες συνθήκες που είχε προκαλέσει η κρίση, η οποία ήταν αναπόφευκτο να επηρεάσει και την παγκόσμια ναυλαγορά, η επιχειρηματική κοινότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών και η ελληνική ναυτοσύνη κατόρθωσαν να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στην παγκόσμια αγορά, όπως επισημαίνει η Ernst & Young.

Οι συγχωνεύσεις μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ένας από τους βασικούς τρόπους αντιμετώπισης των κρίσεων. Συνήθως από την έναρξη κιάλας κάποιας κρίσης, τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζουν σημαντικές απώλειες και πολλές φορές είναι και αρνητικά. Οι συγχωνεύσεις έτσι, κάποιων μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν ως στόχο να ενώσουν τις δυνάμεις και τα κεφάλαια τους με σκοπό να μειώσουν τις απώλειες και να καταφέρουν να αντιμετωπίσουν τις κρίσεις με τις λιγότερες δυνατές απώλειες

Στις παρούσες συνθήκες, η σοβαρότερη πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία - και όχι μόνο - αποτελεί η πρόσβαση στο τραπεζικό σύστημα και η εξασφάλιση των αναγκαίων κεφαλαίων. Η διαμορφούμενη κατάσταση, δεν περιορίζεται μόνο στην Ελλάδα όπου, εξαιτίας των συνθηκών που επικρατούν, η ρευστότητα του τραπεζικού συστήματος είναι περιορισμένη, αλλά έχει παγκόσμια διάσταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

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

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

Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας. Η εμπορική ναυτιλία είναι η γέφυρα της Ελλάδας με το μέλλον και δικαίως έχει κερδίσει τον παγκόσμιο θαυμασμό για τα επιτεύγματά της. Σήμερα που η Ελλάδα περνά δύσκολες στιγμές η μόνη σταθερή πρωτιά της ελληνικής οικονομίας είναι η δυναμική της ναυτιλίας μας.

4.1. Σχέση Ναυτιλίας – Οικονομίας

Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών, αποτελώντας τη βάση του παγκόσμιου διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι θαλάσσιες μεταφορές, και γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησής του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση.

Αξιοσημείωτη είναι η επίδραση που έχει το παγκόσμιο και ευρωπαϊκό ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο στη ναυτιλία. Οι ελεύθερες και ανοικτές αγορές αποτελούν τον

ακρογωνιαίο λίθο για την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη της. Είναι πολύ θετικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως προτεραιότητα στην ατζέντα της την ενίσχυση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της δημιουργίας ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και μέσω της στήριξης της ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και της απελευθέρωσης των συναλλαγών.

4.2. Ο Ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία

Η συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς έχει καθοριστική επίδραση σε τομείς όπως η απασχόληση, η παραγωγικότητα, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους κ.λ.π.

Για την αξιολόγηση των οικονομικών ωφελειών της ναυτιλίας στη ελληνική οικονομία είναι αναγκαία η εκτίμηση των συγκεκριμένων άμεσων, έμμεσων και επαγωγικών οικονομικών αντίκτυπων που σχετίζονται με τον ελληνικό ναυτιλιακό κλάδο:

Τα άμεσα οφέλη είναι εκείνα τα οποία αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην απασχόληση, την παραγωγικότητα, τη προστιθέμενη αξία και γενικότερα το ελληνικό ΑΕΠ

Τα έμμεσα οφέλη τα οποία δημιουργούν οι θαλάσσιες μεταφορές είναι εκείνα τα οποία σχετίζονται με τις υποστηρικτικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες. Πιο συγκεκριμένα οι τράπεζες, οι ναυλομεσιτικοί οίκοι, τα δικηγορικά γραφεία, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, οι επισκευαστικές εταιρείες και πολλοί άλλοι κλάδοι. Ακόμη, προσμετρώνται και οι προμηθευτές του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, όπως οι προμηθευτές ανταλλακτικών, εξοπλισμού προμηθειών και καυσίμων πλοίων.

Τα επαγωγικά οφέλη της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, βασίζονται στον υπολογισμό της επίδρασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία. Αφορά ακόμη την πρόσθετη κατανάλωση σε νοικοκυριά η οποία προέρχεται από τα εισοδήματα του βασικού ναυτιλιακού κλάδου, των υποστηρικτικών υπηρεσιών καθώς επίσης και όλων των επιχειρήσεων και κλάδων που συνδέονται με αυτές. Έτσι, συμπεραίνουμε ότι τα ελαττωμένα εισοδήματα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών θα οδηγούσαν σε μείωση της ζήτησης, καθώς επίσης και σε μείωση των κερδών όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας λόγω απώλειας εισοδήματος των εργαζομένων σε κλάδους που σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο

μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών, που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

Η αυτοδυναμία και η ανεξάρτητη δυναμική της ναυτιλίας δεν επηρεάζεται από την δυσμενή κατάσταση της ελληνικής οικονομίας και, εν κατακλείδι, μόνο θετική μπορεί να είναι η επιρροή της σε όλο αυτό που αντιμετωπίζουμε τον τελευταίο καιρό εμείς οι Έλληνες.

4.3. Ελληνική Ναυτιλία και Χρηματιστήριο

Μια εναλλακτική μέθοδος χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων για τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι και το ενδεχόμενο εισαγωγής στο χρηματιστήριο. Για να προχωρήσει σε κάτι τέτοιο μια ναυτιλιακή εταιρία πρέπει να λάβει υπόψιν το μέγεθος της επιχείρησης και κατά πόσον είναι επαρκή τα συνολικά έσοδα της. Πρέπει επίσης να μελετήσει τις συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς, τις ανάγκες της εταιρείας σε κεφάλαιο και τις ανάγκες και επιθυμίες ιδιοκτητών.

Το Χρηματιστήριο Αξιών αποτελεί όπως για κάθε μορφή επιχείρησης έτσι και για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μια μορφή χρηματοδότησης. Με αυτό τον τρόπο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιτυγχάνουν με μικρό κόστος να αποφεύγουν τον τραπεζικό δανεισμό και να απορροφούν κεφάλαια που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της επιχείρησης. Μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών καθώς και σε άλλα χρηματιστήρια του κόσμου όπως αυτό της Νέα Υόρκης, του Χονγκ Κόνγκ, της Φρανκφούρτης του Παρισιού, του Λονδίνου κ.α.. Το χρηματιστήριο του Λονδίνου αποτελούσε για πολλά χρόνια το κατ' εξοχήν ναυτιλιακό χρηματιστήριο της Ευρώπης και γενικότερα του κόσμου.

Οι δυσχέρειες που επιβάλλει η ελληνική νομοθεσία σε συνδυασμό με τον τεράστιο όγκο συναλλαγών που έχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθιστούν τροχοπέδη την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο της Αθήνας. Τα παραπάνω τις οδηγούν στο να αναζητούν άλλα παγκόσμια Χρηματιστήρια ανάλογα και με το που επικεντρώνουν τις εμπορικές τους συναλλαγές.

4.3.1. Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες που βρίσκονται στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης

Κυρίαρχοι της αμερικανικής χρηματαγοράς στον τομέα της ναυτιλίας είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι πρωτοστατούν στον μεγαλύτερο βιομηχανικό κλάδο παγκοσμίως. Το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα δύο μεγαλύτερα χρηματιστήρια στο κόσμο, στο New York Stock Exchange και στο NASDAQ τις έχουν Έλληνες ιδιοκτήτες. Αυτό σημαίνει ότι 26 εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, διαπραγματεύονται στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης, ενώ υπάρχουν και δύο εισηγμένες στη χρηματαγορά του Λονδίνου ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό τους στις 28. Πάνω από ένα δισεκατομμύριο δολάρια κεφαλαιοποίηση έχουν επτά εταιρείες σύμφωνα με την ανάλυση της XRTC, εταιρείας οικονομικών συμβούλων με εξειδίκευση στη ναυτιλία.

Οι 28 εισηγμένες διαχειρίζονται ένα στόλο από 709 πλοία εκ των οποίων τα 282 είναι φορτηγά, 200 δεξαμενόπλοια, 172 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 55 μεταφοράς αερίου.

Σε ό,τι αφορά τις αποδόσεις των 20 κυριότερων ναυτιλιακών μετοχών, από τις αρχές του έτους 2019 μόλις 5 βρίσκονται σε θετικό έδαφος, ενώ 15 καταγράφουν απώλειες. Τα μεγαλύτερα κέρδη καταγράφει η Costamare, εξέλιξη που αποτυπώνει το θετικό κλίμα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με άνοδο 25,58%. Τις μεγαλύτερες απώλειες καταγράφει η εταιρεία Pyxis, με -64,63%. Η εικόνα βελτιώνεται περισσότερο σε ό,τι αφορά τη 12μηνη διακύμανση των ναυτιλιακών μετοχών, όπου 8 εταιρείες καταγράφουν κέρδη και 9 βρίσκονται σε αρνητικό έδαφος.

Τα μεγαλύτερα κέρδη καταγράφουν κυρίως οι ναυτιλιακές εισηγμένες που δραστηριοποιούνται στο ξηρό φορτίο, ενώ σημαντικά κέρδη έχουν και οι εταιρείες με δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου LNG. Τα μεγαλύτερα κέρδη σε ετήσια βάση καταγράφει η Euroseas με 88,46%, ενώ στον αντίποδα η Navios Acquisition υποχωρεί σε ποσοστό 54,04%.

Σημαντική άνοδο το τελευταίο 12μηνο του 2018, με αποδόσεις άνω του 25%, εμφανίζουν οι StealthGas, Safe Bulkers, Star Bulk, Seanergy και GasLog. Αντίθετα, μεγάλες απώλειες σε σχέση με τον Μάιο του 2017 καταγράφουν οι Dynagas, Navios Maritime Holdings και TEN.

Σε ετήσια βάση οι αποδόσεις των 20 κυριότερων ναυτιλιακών εισηγμένων είναι μοιρασμένες, με τις εταιρείες σε ξηρό και LNG να εμφανίζουν τις καλύτερες αποδόσεις.

Η διακύμανση των ναυτιλιακών μετοχών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (ποσά σε δολ.)					
Εταιρεία	22/5/2018	2/1/2018	Δ	22/5/2017	Δ
Capital Product Partners	3,11	3,43	-9,33%	3,4	-1,29%
Costamare	7,56	6,02	25,58%	7,99	-5,38%
Danaos Corporation	1,25	1,45	-13,79%	1,3	-3,85%
Diana Containerships	1,66	4,03	-58,81%	-	-
Diana Shipping	4,36	4,2	3,81%	3,7	17,84%
Dorian LPG	7,06	8,4	-15,95%	8,58	-17,72%
DryShips	4,07	3,71	9,70%	-	-
Dynagas	8,12	11	-26,18%	14,34	-43,38%
Euroseas	2,45	1,77	38,42%	1,3	88,46%
GasLog	18,35	21,83	-15,94%	13,45	36,43%
Navios Maritime Acquisition	0,74	1,14	-35,09%	1,61	-54,04%
Navios Maritime Holdings	0,8	1,29	-37,98%	1,38	-42,03%
Navios Maritime Partners	1,83	2,37	-22,78%	1,75	4,57%
Pyxis	1,1	3,11	-64,63%	1,44	-23,61%
Seanergy	0,93	1,04	-10,58%	0,7	32,86%
Safe Bulkers	3,1	3,29	-5,78%	2,2	40,91%
Star Bulk	13,43	11,83	13,52%	8,65	55,26%
StealthGas	4,05	4,34	-6,68%	3,19	26,96%
TEN	3,38	4,07	-16,95%	4,58	-26,20%
Top Ships	1,53	2,34	-34,62%	-	-

Πίνακας 1: Η διακύμανση των ναυτιλιακών μετοχών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς :

- Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα
- Στην ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή της στη διαμόρφωση του ΑΕΠ.
- Στην δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στη θάλασσα, στο πλοίο, όσο και στη στεριά σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες. Στα άμεσα έσοδα του κράτους από τη φορολογία, και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων.
- Ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από τη ναυτιλία, όπως τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κ.λ.π.
- Επιρροή σε αλληλένδετους κλάδους της οικονομίας.

Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος έχοντας σημαντική συμβολή στο Ελληνικό ΑΕΠ αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης υποστηρίζοντας την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις. Ο ισχυρός οικονομικός αντίκτυπος φαίνεται τα άμεσα, έμμεσα και επαγωγικά οφέλη που αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

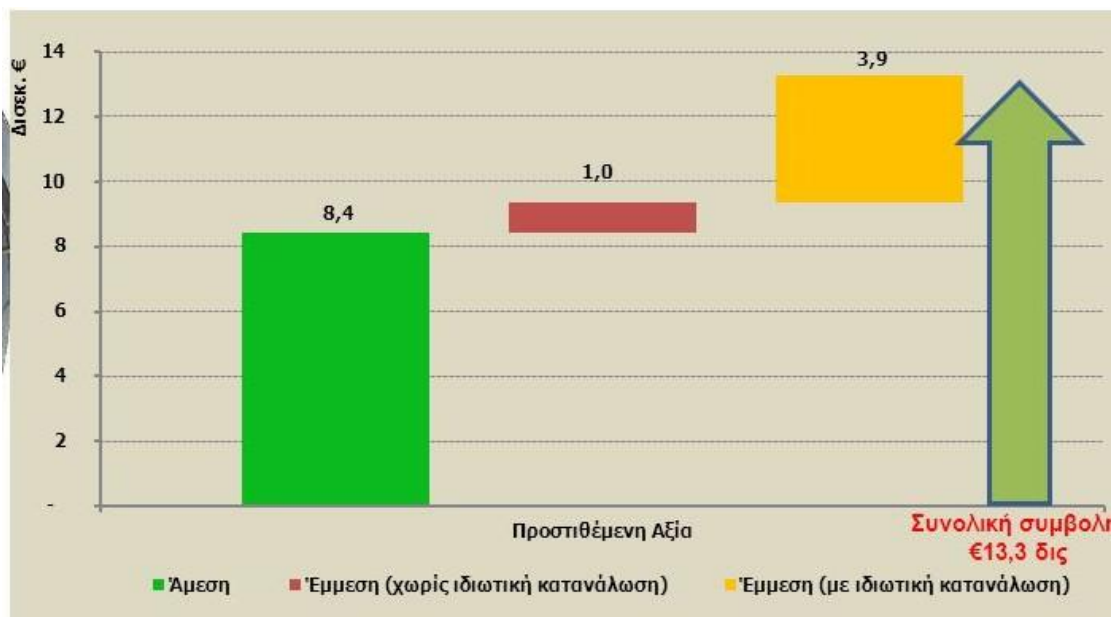
Οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της οικονομίας καθώς και στην κοινωνία μέσω της κοινωνικής προσφοράς τους. Επενδύουν κεφάλαια στους βασικούς τομείς της Ελληνικής οικονομίας όπως η ενέργεια, οι μεταφορές, οι κατασκευές, η τραπεζική, ο τουρισμός, η τεχνολογία και το λιανεμπόριο, τα ακίνητα. Αυτές οι επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έτσι τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας.

5.1. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα 13,2 δισεκατομμύρια ευρώ, με το 29,3% (περί των 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ)

να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (950 εκατομμύρια ευρώ), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία.

Στους κλάδους με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), εμφανίζονται εκείνοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (μεσιτικές υπηρεσίες, διακίνηση και αποθήκευση φορτίων και λοιπά) ενισχύεται κατά 636 εκατομμύρια ευρώ λόγω της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο αντιστοιχεί σε 39% της προστιθέμενης αξίας του κλάδου. Ακολουθούν οι κλάδοι των συμβούλων/νομικών (179 εκατομμύρια ευρώ ή 3,4% της ΑΠΑ του κλάδου) και των δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία, δηλαδή ευρύτερες δαπάνες του κλάδου σχετικές με ενοίκια ακινήτων και λοιπά (166 εκατομμύρια ευρώ ή 0,7%).



Διάγραμμα 1: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει στο ισοζύγιο πληρωμών. Στην πραγματικότητα, η Ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα και ανεξάρτητα από τα προβλήματα και τις μεταπτώσεις της ελληνικής οικονομίας, διότι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για τις επενδύσεις στο εξωτερικό καλύπτονται από το εισόδημα εκείνο των ναυτιλιακών εταιρειών που έχει παραχθεί στο εξωτερικό. Σημαντική είναι η συμβολή των ναυτιλιακών εταιρειών στην εθνική οικονομία με την εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος και την

πληρωμή φόρων, στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, στην ενίσχυση της απασχόλησης, καθώς και στην υποβοήθηση της ανάπτυξης άλλων παράπλευρων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Εισροή συναλλάγματος, θέσεις εργασίας και κύρος στη διεθνή πολιτική και οικονομική σκηνή συνιστούν μοχλούς υποβοήθησης της ελληνικής οικονομίας. Ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρούνται τα εμβάσματα των εφοπλιστών, οι μισθοί των ναυτικών, οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία και τα χρήματα από τη φορολογία που επιβάλλει το Κράτος, τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές στα πλοία. (Βλάχος Γ.Π., 2016). Σύμφωνα με το IOBE (Ιανουάριος 2013), τα δυνητικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία στην περίπτωση προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης της ποντοπόρου ναυτιλίας, ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος, σε όρους συνολικής προστιθέμενης αξίας, υπερβαίνουν τα 25.9 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα μπορούσε να υπερβεί τις 550 χιλιάδες θέσεις εργασίας (Τσιμπλάκης Α., 2015).

Το έτος 2013, παρά τη συνεχιζόμενη διεθνή οικονομική κρίση, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 11.032 εκ. δολ. συγκρινόμενο με 13.286 εκατομμύρια δολάρια το 2012 και παράλληλα, η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Το 2014 δε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα άγγιξε τα 12 δισεκατομμύρια δολ.. Το ίδιο έτος το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών είχε πλεόνασμα 2.5 δις. ευρώ, ενώ το Α.Ε.Π. του 2014 ήταν 7%.(Βλάχος Γ.Π., 2016). Το 2015, οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων επηρέασαν αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία. Συνολικά, το 2015, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 9.97 δις. ευρώ, σημειώνοντας μείωση σε σχέση με το 2014. Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η οποία κατέγραψε πτώση στη δραστηριότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού φορτίου αλλά και την άνοδο των Δ/Ξ πλοίων, οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Επιπρόσθετα, συνυπολογίζεται το γεγονός ότι η ελληνική πλοιοκτησία υπέγραψε συνυποσχετικό οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, ώστε με αυτόν τον τρόπο, ήδη από το 2014 να εισφέρει ποσό ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. 2014.(Ε.Ε.Ε., Ετήσια Έκθεση 2015-2016) Για το 2015, περίπου 5.500 Έλληνες εργάζονταν στη θάλασσα, άλλοι 10.000 με 11.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία και περί τους 1.000 Έλληνες βρήκαν απασχόληση σε παραναυτιλιακές

εργασίες (Βλάχος Γ.Π., 2016). Σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία θέσεων εργασίας κυρίως στην ξηρά, όπου λειτουργούν οι παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως είναι ενδεικτικά, οι τράπεζες, τα δικηγορικά γραφεία ναυτιλιακών θεμάτων, τα πρακτορεία, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι επισκευαστικές μονάδες. Η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία το 2014 ανήλθε στα 506 εκατ. ευρώ περίπου, εμφανίζοντας πτώση της τάξεως του 11,8%, έναντι του 2013, λόγω μείωσης του αριθμού των επιβατών που επισκέφτηκαν την Ελλάδα μέσω κρουαζιερόπλοιων (Ρουσάνογλου Ν.,2006).

Στα 489 εκατομμύρια ευρώ ανήλθε για το 2015 η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία, κατά 3,3% μειωμένα σε σχέση με το 2014, δεδομένου ότι η Ελλάδα αποτέλεσε τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό στην Ευρώπη, σύμφωνα με την CLIA Europe . Η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας Ευρώπης στον ετήσιο απολογισμό της ανέφερε, ότι η Ελλάδα το 2015 κατείχε μερίδιο της τάξης του 13,3% επί του συνόλου της οικονομικής απόδοσης της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας και συνολικά 4.176.500 επιβάτες κρουαζιέρας επισκέφθηκαν τα λιμάνια της. Ως σημαντικότερα λιμάνια προορισμού, και όχι σημεία εκκίνησης, αναδείχθηκαν η Σαντορίνη, ο Πειραιάς, η Μύκονος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο, ενώ μέσα στο 2015, 980.049 επιβάτες, εκκινούσαν την κρουαζιέρα τους από τον Πειραιά. Επιπλέον, περίπου 10.000 εργαζόμενοι απασχολήθηκαν στον κλάδο, εγχώρια, με απολαβές που ξεπερνούν τα 188 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, ενώ κατά το 2014, οι άμεσες δαπάνες για την πληρωμή των εργαζομένων στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ανήλθαν σε 190 εκατομμύρια ευρώ και η συνεισφορά του κλάδου στην απασχόληση διαμορφώθηκε σε 10.136 νέες θέσεις εργασίας (Ρουσάνογλου Ν.,2016). Αξίζει να σημειωθεί ο δυναμισμός της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε σχέση με τη βαθιά ύφεση της οικονομίας στην Ελλάδα και την ετήσια μείωση της συνολικής αξίας των δανείων που έχουν χορηγηθεί στους Έλληνες. Αρκετές είναι οι διεθνείς τράπεζες που αποφάσισαν να διακόψουν τη λειτουργία τους στην Ελλάδα, ενώ διαφαίνεται και η τάση τραπεζικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης από την Άπω Ανατολή.

5.1.1. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Απασχόληση

Η συνολική επίδραση του κλάδου στην απασχόληση ξεπερνά τις 190 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) είναι εκείνοι που καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας

(προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη). Η επίδραση της ναυτιλίας είναι αρκετά σημαντική στην απασχόληση του κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (26,6 χιλιάδες θέσεις εργασίας), στις συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες (10,4 χιλιάδες θέσεις εργασίας), στο λιανικό εμπόριο (5 χιλιάδες), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλιάδες), οι τράπεζες (1,1 χιλιάδες θέσεις εργασίας) και τα οχήματα και η λιανική πώληση καυσίμων (1,1 χιλιάδες θέσεις).

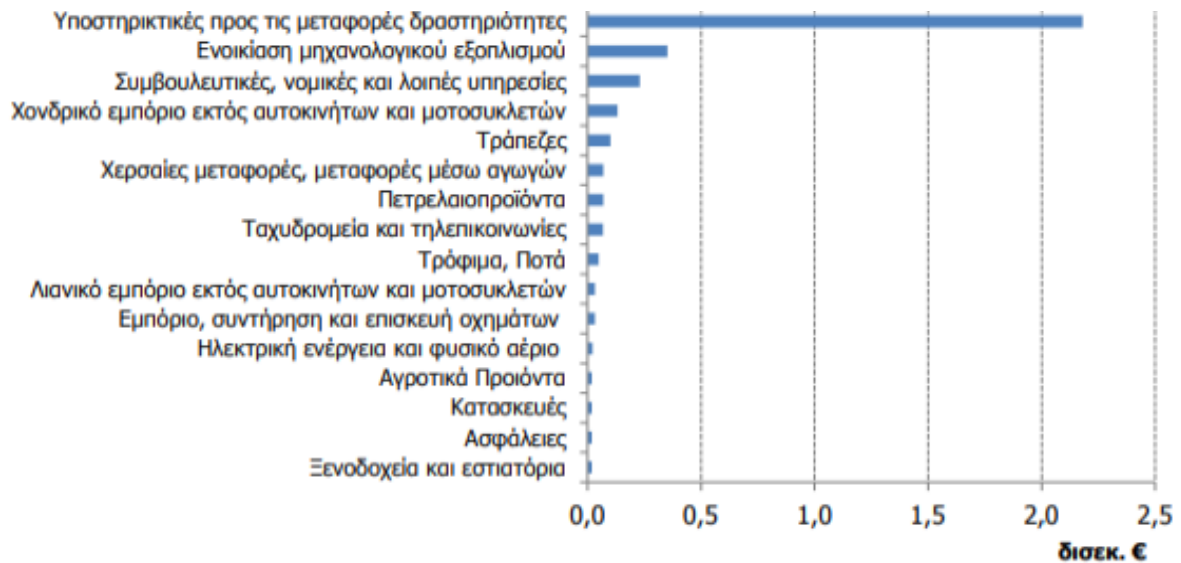
Η μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία, αποδίδεται στο γεγονός ότι ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα επίπεδα που σημειώνει η ναυτιλία. Με άλλα λόγια, απαιτούνται αρκετά περισσότερα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



Διάγραμμα 2: Σύγκριση απασχολούμενου προσωπικού ετών 2017 και 2016.

5.1.2. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Εισόδημα

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



Διάγραμμα 3: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά Κλάδο

Οι κλάδοι των οποίων το εισόδημα ευνοείται έμμεσα (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) είναι αρχικά εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση (υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, χονδρικό εμπόριο, τράπεζες κ.λ.π), ενώ οι κλάδοι που συσχετίζονται με την συνολική εξυπηρέτηση της ελληνικής κοινωνίας παρουσιάζονται στην ανάλυση της έμμεσης επίδρασης με ιδιωτική κατανάλωση.



Διάγραμμα 4: Η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος

5.1.3. Η Επίδραση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο Δημοσιονομικό Τομέα

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

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

Η Ελλάδα εισήγαγε το 1951 το tonnage tax, το οποίο εφαρμόστηκε την ίδια περίπου περίοδο στη Μάλτα και την Κύπρο. Στο ελληνικό μοντέλο φορολόγησης, μέχρι και σήμερα, λαμβάνεται υπόψη η χωρητικότητα του πλοίου αλλά και η ηλικία του. Σύμφωνα με στοιχεία που αναρτώνται στον οικονομικό προϋπολογισμό του έτους 2010 από το Υπουργείο Οικονομικών, τα βεβαιωθέντα έσοδα από τη φορολόγηση των πλοίων ανέρχονται σε 14,7 εκατομμύρια ευρώ. Κατόπιν επιβολής του tonnage tax, τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500 GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος είτε από

τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Παράλληλα, οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις. Τέλος, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της ΕΕ.

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές	Ηλικία πλοίου-έτη	Δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.
100-10.000	1,2	0-4	0,382
10.001-20.000	1,1	5-9	0,684
20.001-40.000	1	10-19	0,670
40.001-80.000	0,45	20-29	0,634
80.001 και άνω	0,2	30 και άνω	0,490

Διάγραμμα 5: Ελληνική tonnage tax

5.1.4. Η Συμβολή του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος και η επίδραση της Ναυτιλίας πάνω στην Ελληνική Οικονομία

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών. Τα μεγαλύτερα ποσά είσπραξης συναλλάγματος από μεταφορές, κατά το 90%, αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία (cross-trading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλονται σε διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες, όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου και οι νέες κατασκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, τα αργούντα πλοία, η προσέλκυση του ελληνόκτητου

στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής (όπως ασφαλίσεις, χρηματοδότηση, ναυπηγεία, εφοδιασμός, τηλεπικοινωνίες, logistics κ.λ.π.).

Μέρος του εθνικού εισοδήματος διατίθεται για επενδύσεις που αφορούν σε ναυπηγήσεις, αγορές πλοίων, τεχνολογίας, μηχανών και μηχανημάτων στο εξωτερικό, ή υλικών για τη ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό και κατά συνέπεια δημιουργούνται άμεσες επιπτώσεις στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών υπό τη μορφή εκροής συναλλάγματος. Στην Ελλάδα, δεν υπάρχει υποχρέωση εισαγωγής του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά δεν υπάρχει και εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για κάλυψη των υποχρεώσεων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή για διενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Η ιδιόμορφη αυτή κατάσταση δημιουργήθηκε από το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε, λειτούργησε και χρηματοδοτήθηκε στο εξωτερικό. Κυρίως ως ναυτιλία cross-trader, ελλείπει εθνικών φορτίων αναλόγων του μεγέθους της, δημιουργεί εισόδημα στο εξωτερικό, προσφέροντας τις υπηρεσίες της στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Και φυσικά, το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος αυτού παραμένει στο εξωτερικό. Η εισαγωγή, μέσω τραπεζικού συστήματος, μέρους του εισοδήματος που παράγεται από την ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί καθαρή εισροή που εξυπηρετεί τους εξής σκοπούς:

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

β) Πληρωμή δαπανών που δημιουργεί η χρησιμοποίηση από τις επιχειρήσεις αυτές, υπηρεσιών κλάδων της ελληνικής οικονομίας (τραπεζικών, επισκευαστικών, εφοδιασμού, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών κλπ),

γ) Μέρος των αποδοχών των ελληνικών πληρωμάτων που δαπανάται στην Ελλάδα.

Η ναυτιλία αποτελεί στήριγμα της εθνικής μας οικονομίας γιατί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ο ισχυρότερος βραχίονας της εθνικής μας οικονομίας. Για να υπολογίσουμε, όμως την επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας μας, είναι απαραίτητη η καθαρή εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

5.2. Το μερίδιο της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Παγκόσμια Οικονομία

Η κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιρειών των τελευταίων ετών παγκοσμίως και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε και από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Ως μερίδιο ενός εξαγωγίμου προϊόντος στην παγκόσμια οικονομία ορίζεται ο λόγος των εξαγωγών – εισπράξεων από το προϊόν ή την υπηρεσία προς το σύνολο των παγκόσμιων εισαγωγών- πληρωμών. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 4.065 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, ενώ σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς.

Η παγκόσμια ανάκαμψη, που ξεκίνησε από τα μέσα του 2016, εξακολούθησε να ενισχύεται μέσα στο 2017, με αποτέλεσμα να επέλθει μια διευρυμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη η οποία ανήλθε στο 3,7%. Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε επίσης, κατά 4,7%, αφήνοντας πίσω του τον πιο αργό ρυθμό ανάπτυξης που είχε παρατηρηθεί από το 2009.

Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα πλοία που μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ελέγχονται από Έλληνες. Ειδικότερα, η Ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση διεθνώς. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατομμυρίων τόνων (dwt) -αύξηση περίπου 3,9% το 2018, που αντιπροσωπεύει το 19,89% σε dwt του συνόλου του παγκόσμιου στόλου και το 49,15% του συνόλου του στόλου της ΕΕ.

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2017 ήταν 13,7 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,5 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO). Επίσης, η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) και του Tokyo Memorandum of Understanding (Tokyo MoU). Ο ελληνικός στόλος είναι ένας από τους πιο ασφαλείς παγκοσμίως, με μόλις 0,65% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή το 0,19% (με βάση τη χωρητικότητα) να έχει εμπλακεί σε ναυτικά ατυχήματα.

Αυτή η αυξημένη ανάπτυξη είναι πιθανό να προέλθει από τη δυναμική που εμφανίζει η παγκόσμια οικονομία, τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες

οικονομίες, οι οποίες αναμένεται να ωφεληθούν από ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως και εμπιστοσύνη στις αγορές και να βοηθήσουν στην επιτάχυνση της ζήτησης και των επενδύσεων. Όμως, ο διαρκής επαναπροσανατολισμός της κινεζικής οικονομίας προς την εγχώρια ζήτηση, οι εμπορικές και κανονιστικές εξελίξεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία και βρίσκονται υπό καθεστώς ρευστότητας διεθνώς, καθώς και η πολιτική αβεβαιότητα στις ΗΠΑ και στις σχέσεις ΕΕ - Ηνωμένου Βασιλείου μετά το Brexit, αποτελούν αρνητικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου στο εγγύς μέλλον. Ωστόσο, συνολικά, οι προβλέψεις για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είναι θετικές, καθώς ο όγκος εμπορίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,2% ετησίως μέχρι το 2022 και οι ροές φορτίων αναμένεται να αυξηθούν σε όλους τους τομείς, αλλά πιο γρήγορα στους τομείς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα κύρια χύδην ξηρά φορτία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μακρόχρονη ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας είναι βαθιά χαραγμένη στη δομή του λαού μας. Τα βήματα και η πρόοδος είναι διαρκή και έτσι έχουμε καταφέρει όλες οι γενιές να χτίσουμε το σημερινό οικοδόμημα. Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει πολλαπλώς στην ελληνική οικονομία, τόσο κατά τρόπο άμεσο όσο και έμμεσο. Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση επίδραση της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας, επίδραση με μικρές διακυμάνσεις λόγω των δύο κρίσεων, αλλά με ανοδική πορεία. Η αύξηση του εθνικού στόλου, με παράλληλη διεύρυνση του συναφούς κύκλου συναρτωμένων προς τη ναυτιλία εργασιών, συντελεί στην αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων, των εισοδημάτων τους και στην περαιτέρω διοχέτευση χρήματος στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Η ελληνική ναυτιλία ωφέλησε σημαντικά την ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με καταγεγραμμένα στοιχεία, η ναυτιλία συνέβαλλε με 13 δισεκατομμύρια ευρώ προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Το ελληνικό κράτος προσφέρει σημαντική στήριξη στην εμπορική ναυτιλία τονίζοντας τη σπουδαιότητά της, δημιουργώντας ανεξάρτητο Υπουργείο Ναυτιλίας και διατηρώντας αξίες ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην διαίωνιση της ναυτιλιακής παράδοσης.

Επιπλέον, οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων. Τέλος, η ελληνική ναυτιλία, όντας στρατηγικός εμπορικός εταίρος σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι ΗΠΑ, ενισχύει το κύρος της χώρας διεθνώς.

Ενώ η παγκόσμια οικονομική κρίση αποδυνάμωσε ισχυρούς παίκτες της παγκόσμιας ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία αντιστάθηκε και κατάφερε να αυξήσει τον στόλο της καθώς και την αθροιστική ολική χωρητικότητα των πλοίων της. Η δράση κατά τα χρόνια της ελληνικής κρίσης περιλαμβάνει σημαντική εθελοντική συνεισφορά στη δημόσια ταμεία και εργασιακή απασχόληση χιλιάδων ανθρώπων. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό τομέα, ο οποίος παρέχει εργασία σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων, τόσο άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία (κυρίως ως πληρώματα πλοίων) όσο και έμμεσα απασχολούμενων, σε παραναυτιλιακές και βοηθητικές της κυρίως ναυτιλίας ειδικότητες και εργασίες.. Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία

αναγνωρίζεται από την άμεση επίδραση της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας. Συμβάλει στη διοχέτευση χρήματος στην ελληνική οικονομία μέσω της αύξηση του εθνικού στόλου, καθώς αυξάνεται ο αριθμός των απασχολούμενων και των εισοδημάτων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας καθ' όλη τη διάρκεια, τα τελευταία όμως χρόνια οι εισροές του εκτοξεύθηκαν στα ύψη. Από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Οι εισροές της εμπορικής ναυτιλίας διαδραμάτισαν σημαντικότατο ρόλο και στο εμπορικό ισοζύγιο καλύπτοντας το 25%-30% . Η ελληνική ναυτιλία είναι ο πιο δυναμικός τομέας της οικονομίας μας, αποτελεί έναν κλάδο όπου η πρόοδος και η ανάπτυξη δεν βασίστηκαν σε κρατικές ενισχύσεις, αλλά στις δικές του και μόνο δυνάμεις. Η ελληνική ναυτιλία δεν έχει εξαντλήσει τη δυνατότητα επίδρασης και συνεισφοράς της στην ελληνική οικονομία, αλλά αντιθέτως θα μπορούσε να αναπτυχθεί μία ακόμη μεγαλύτερη συνεισφορά της στην εθνική οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ανδρεάδης Σ., Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα, 1964
2. Βλάχος Γ., Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2014 Πανεπιστήμιο Πειραιά
3. Βλάχος Γ.Π. 2016, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Γ΄ Έκδοση
4. Θεοτοκάς Γ., Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα, Εκδόσεις Gutenberg, 2011
5. Λάζαρου Θ. Χουμανίδη, Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνοπτική θεώρησις της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα : Γεγονότα και προβλήματα, Αθήνα : Σύγχρονη Εκδοτική, 1999 9.
6. Λεκάκου Μαρία Β., Πάλλης Αθανάσιος Α. Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία / Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, Αθήνα : Τυπωθήτω, 2006
7. Λύρας Γ., Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία, Εκδόσεις Κέρδος 2002
8. Μελέτες εμπορικού και ναυτικού δικαίου
9. Παμπούκης, Κ. Τουντόπουλος Β., Ναυτιλία και Χρηματιστήριο, Εκδόσεις Σακκούλα, 2009
10. Ρουσάνογλου Ν., Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής Ναυτιλίας, Άρθρο, Εφημερίδα Καθημερινή 28/9/2006
11. Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών 2017
12. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές , Απρίλιος 2013
13. Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία
14. Χαραλαμπίδης Ηρακλής, (1986), Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.
15. <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/>

16. <http://museum.yen.gr/History.htm>
17. Τσιμπλάκης Α., (2015), Πολιτεία και Εφοπλισμός: Τα πέντε «πρέπει» για τη ναυτιλία, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/956600/politeia-kai-efoplismos-ta-pente-prepei-gia-ti-nautilia>.