

Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ



**Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας
Τμήμα Λογιστικής**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1980 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ»**

ΠΡΙΓΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΑΜ: 12072

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΠΑΗΛΙΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

Αιγάλεω 2013

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στην παρούσα εργασία αντικείμενο μελέτης είναι η ελληνόκτητη ναυτιλία για την περίοδο 1980 έως και σήμερα, 2013. Ως ένας κλάδος που μπορεί να αποτελέσει παράγοντα εξόδου από την οικονομική κρίση μέσα από τη συμβολή του στην ελληνική οικονομία, συνιστά ένα σημαντικό και αξιοσημείωτο θέμα προς ανάλυση. Η ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και η συνεισφορά της στην εθνική οικονομία αποτελούν βασικούς πυλώνες ανάπτυξης για τη χώρα.

Η ακολουθούμενη μεθοδολογία είναι κατά κύριο λόγο η βιβλιογραφική έρευνα και η αυτόνομη κριτική σκέψη. Μέσα από τη βιβλιογραφική και ειδησεογραφική έρευνα καθώς και παρατήρηση της ίδιας της αγοράς από το διαδίκτυο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης γίνεται προσπάθεια να δοθεί μία συνολική εικόνα για την εξελικτική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, την εξεταζόμενη περίοδο 1980-2013, και για τις παραμέτρους που πλαισιώνουν τον εν λόγω τομέα και αποτελούν είτε ευκαιρία είτε απειλή στην ανάπτυξή του.

Η ελληνική ναυτιλία ήταν από το 1980 και παρέμεινε πανίσχυρη έναντι των ανταγωνιστών της. Με ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, που θα παρατεθούν, σκοπός είναι να αναδειχθεί η Ελλάδα ως υπερδύναμη στη μεταφορά φορτίου μέσω του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ναυτιλία ακολουθεί κατά κύριο λόγο τις τάσεις και τις προκλήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, οι οποίες είναι πολλές και όχι πάντα προβλέψιμες. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν κατά πλειοψηφία, προβλεπτική ικανότητα και επιχειρηματικότητα, γεγονός που τους εντάσσει δυναμικά στην αγορά ακόμη και κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο.

Η ανάλυση που ακολουθεί χωρίζεται σε τέσσερα βασικά κεφάλαια και αυτά σε ορισμένα υποκεφάλαια, όπως κρίνεται απαραίτητο για μεγαλύτερη κατανόηση και συνοχή του κειμένου. Το *πρώτο κεφάλαιο* έχει σκοπό να εντάξει τον αναγνώστη σε βασικούς όρους γύρω από τις μεταφορές και η ειδικότερα τις θαλάσσιες μεταφορές, ως προϋπόθεση για την ομαλή ανάγνωση και κατανόηση του υπόλοιπου κειμένου. Το κεφάλαιο παρουσιάζει τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία. Παρατίθενται βασικές έννοιες στις οποίες βασίζεται η ναυτιλία, γενικότερα, αλλά και ορισμένα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη σχέση που διατηρεί η Ελλάδα με τον εν λόγω κλάδο. Το *δεύτερο κεφάλαιο* αποτελεί ένα πιο αναλυτικό χρονικό της εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας στον 20^ο και τον 21^ο αιώνα, μέσα από ποικίλα πρίσματα ιστορικού, οικονομικού, πολιτικού και νομικού ενδιαφέροντος. Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται συσχέτιση της πορείας της ελληνικής ναυτιλίας με το παρελθόν της αλλά και σύγκριση με άλλες χώρες ανά τον κόσμο κατά τη διάρκεια αυτής της πορείας. Επίσης, γίνεται παρουσίαση του φορολογικού συστήματος που ακολουθείται στον κλάδο της ναυτιλίας αλλά και της εξελικτικής πορείας της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης της χώρας από το 1962 έως

σήμερα, εν συντομία. Το *τρίτο κεφάλαιο* προσθέτει έναν ακόμη παράγοντα, βασικό για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, την ύπαρξη, οργάνωση και διοίκηση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέσα από μία ανάλυση που συμπεριλαμβάνει το σύνολο αλλά και το άτομο, την ομάδα αλλά και την προσωπικότητα, τη συνεργασία αλλά και τον ανταγωνισμό. Σε αυτό το σημείο, γίνεται παρουσίαση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η οργανωτική κουλτούρα τους καθώς και η σχέση τους με την καινοτομία και την τεχνολογική εξέλιξη. Στο τέλος το συγκεκριμένο κεφάλαιο καταλήγει με το προφίλ του σημερινού Έλληνα εφοπλιστή, που αποτελεί και τον κεντρικό ήρωα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, διαθέτοντας ηγετική και προβλεπτική ικανότητα, στοιχεία προσωπικότητας που απαιτούνται στο χώρο λόγω του τεράστιου ανταγωνισμού. Το *τέταρτο κεφάλαιο*, που αποτελεί και το τελευταίο της ανάλυσης, κάνει παρουσίαση των χαρακτηριστικών του ελληνικού στόλου και της ελληνικής σημαίας, της σχέσης της ελληνικής ναυτιλίας με την οικονομική κρίση και της οικονομικής κρίσης με την ελληνική ναυτιλία, σχέσης που αποτελεί απειλή αλλά και πρόκληση για την πορεία της. Επίσης, παρουσιάζονται σύντομες εξελίξεις και προοπτικές στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της χώρας αλλά και γενικότερα την ελληνόκτητη ναυτιλία.

Μετά το πέρας των κεφαλαίων, ο αναγνώστης μπορεί να βρει τις σχετικές βιβλιογραφικές αναφορές που παραπέμπουν σε ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, επίσημες ιστοσελίδες και ελληνικό και ξένο τύπο, αλλά και παραρτήματα με σχετικό οπτικό υλικό, επιπλέον πίνακες και διαγράμματα που βοηθούν στην μέγιστη κατανόηση.

Μέσα από την πτυχιακή αυτή εργασία θέλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές της σχολής μου, που μου μετέδωσαν γνώσεις ρητές και άρρητες. Η συγκεκριμένη εργασία με βοήθησε να διευρύνω τους ορίζοντές μου πέραν του κλάδου της λογιστικής και να γνωρίσω τόσο την ελληνική όσο και την παγκόσμια ναυτιλία από την πρακτική τους πλευρά και μέσα από διαφορετικές οπτικές γωνίες.

Για αυτή την ευκαιρία θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο Παπαηλία Θεόδωρο, καθηγητή του Τμήματος Λογιστικής στη Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας του Τ.Ε.Ι. Πειραιά, που διέθεσε χρόνο και γνώσεις για την καθοδήγησή μου και ήταν άμεσα διαθέσιμος πάντα για τις απορίες μου σχετικά με τη δομή και το περιεχόμενο της εργασίας. Με τις οδηγίες του μου έδειξε τη σωστή τακτική για να δομήσω τη σκέψη μου και να διεξάγω την παρούσα ανάλυση, καθώς και τα βασικά σημεία όπου πρέπει να επικεντρώσω το ενδιαφέρον μου.

Θέλω, επίσης, να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου την οικογένειά μου, που συνεισέφερε τα μέγιστα ώστε να πραγματοποιήσω τις σπουδές μου αλλά και φίλους από το Τ.Ε.Ι. Πειραιά και το Πανεπιστήμιο Πειραιά που μου συμπαραστάθηκαν ενώ ταυτόχρονα με

βοήθησαν παραχωρώντας μου σημειώσεις και επιστημονικά συγγράμματα για την υλοποίηση της εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	5
1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΈΝΝΟΙΕΣ	6
1.2 ΕΛΛΑΔΑ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1980-2013	11
2.1 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20Ο ΑΙΩΝΑ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟΝ 21Ο ΑΙΩΝΑ.....	11
2.2 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ.....	15
2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – ΧΡΟΝΙΚΟ ΑΝΑΜΕΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	18
2.4 ΧΡΟΝΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ / ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	21
2.5 Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΑΔΙΑΚΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 50 ΕΤΗ.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 1980-2013	27
3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ.....	27
3.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	31
3.3 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	33
3.4 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 –ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	38
4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ, 1980-2013 – ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	38
4.2 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	44
4.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ & ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	49
4.4 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.....	50
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	54
ΠΕΡΙΛΗΨΗ - SUMMARY	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	60

Στο παρόν και πρώτο κεφάλαιο της εργασίας δίνεται μία εικόνα για τη σημασία των μεταφορών και ιδιαιτέρως των θαλάσσιων μεταφορών στις εθνικές οικονομίες και αναλύονται ορισμένοι βασικοί όροι της παγκόσμιας ναυτιλίας, ώστε να γίνει κατανοητή η ανάλυση που ακολουθεί στα επόμενα κεφάλαια. Επίσης, παρουσιάζεται μία πρώτη εικόνα της ελληνικής συμμετοχής στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το κεφάλαιο χωρίζεται σε δύο υποκεφάλαια, το πρώτο εξ' αυτών ασχολείται με τις βασικές έννοιες της ναυτιλίας και το δεύτερο εντάσσει αυτές στην ελληνική περίπτωση.

Οι μεταφορές γενικά αποτελούν ένα από τους σημαντικότερους τομείς στην οικονομική ζωή ενός κράτους. Σε όποια μορφή και αν παρουσιάζονται, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες, δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπού. Η προσφορά τους για την επίτευξη των εθνικών στόχων μίας χώρας σε όλα τα θέματα είναι πολύ μεγάλης και ζωτικής σημασίας. Αποτελούν μέσο για την εξυπηρέτηση των λοιπών κλάδων της οικονομίας, όπως της γεωργίας, της βιομηχανίας, του εμπορίου, του τουρισμού κ.α. Εντάσσονται στους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, οι δε μεταφορικές επιχειρήσεις αποτελούν σπουδαίο και εξαιρετικής σημασίας κεφάλαιο για τη χώρα. Οι μεταφορές κάθε είδους έπαιξαν και παίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή κάθε κράτους και με μία ευρύτερη έννοια και στην εθνική ασφάλειά του. Από την αρχαιότητα η θαλάσσια οδός αποτέλεσε την αφορμή για δημιουργία λιμένων, βοήθησε στην ανάπτυξη του εμπορίου, τη διεύρυνση της αγοράς, την ανακάλυψη νέων χωρών, την εισαγωγή νέων μεθόδων στην τεχνική, νέους πολιτισμούς, νέο πνεύμα και ιδέες και συνέβαλε ουσιαστικά στην αύξηση του πλούτου και τη διάδοση του πολιτισμού. (Σαμπράκος, 2001, σελ. 18)

Η σπουδαιότητα που έχουν οι μεταφορές μπορεί να διαφέρει από τη μία χώρα στην άλλη ανάλογα με την μορφή των μεταφορών που εξυπηρετεί καλύτερα τα ζωτικά συμφέροντα κάθε χώρας. Μάλιστα, η μορφή των μεταφορών που είναι προς το συμφέρον κάθε χώρας επηρεάζεται άμεσα από πολλούς παράγοντες: γεωγραφική θέση, μορφολογία εδάφους, έκταση δρόμων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, είδος εσωτερικής αγοράς, νοοτροπία και ψυχосύνθεση υπηκόων της χώρας κ.α. Ο δεσμός που υπάρχει μεταξύ των μεταφορών και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης ενός κράτους είναι οι συναλλαγές του διεθνούς εμπορίου. Από τις διάφορες μορφές των μεταφορών, ο καλύτερος τρόπος για την εθνική οικονομία μίας χώρας είναι η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Ανάλογα εάν πρόκειται για αναπτυγμένη ή αναπτυσσόμενη χώρα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν άλλη σπουδαιότητα για την οικονομική

ανάπτυξή της και εξαρτώνται από κριτήρια σχετικά με το φορτίο, τον εμπορικό στόλο καθώς και το επίπεδο οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής ανάπτυξης.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μία από τις λίγες διεθνείς βιομηχανίες του σημερινού κόσμου. Πρόκειται για τη μόνη μορφή βιομηχανίας, όπου κάθε πράξη οικονομικού περιεχομένου έχει διεθνή χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι μπορεί ένα δεξαμενόπλοιο να ανήκει σε ελληνικών συμφερόντων εταιρεία της Λιβερίας ή του Παναμά, να έχει κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο, να έχει ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή (Ιαπωνία, Ν. Κορέα κλπ.), να έχει Ελβετικές, Γερμανικές ή Δανικές μηχανές, να διαθέτει πλήρωμα διαφόρων εθνικοτήτων, να είναι χρηματοδοτημένο από αμερικανική ή κινεζική τράπεζα, να έχει ασφαλιστεί στο Λονδίνο και να μεταφέρει πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο προς τη Δ. Ευρώπη. (Παπαγιαννούλης, 2002, σελ.28)

Ως οικονομικό μέγεθος ο τομέας των μεταφορών γενικότερα και των θαλάσσιων μεταφορών ειδικότερα κατατάσσεται σε καλή θέση μεταξύ των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, με ποσοστό άνω του 6% (στοιχεία 01/2013). Ωστόσο, η συμβολή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην εθνική και την παγκόσμια οικονομία θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο (βλ. Κεφάλαιο 2). (Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, 01/2013)

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κατά παράδοση τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο στον τομέα των μεταφορών, καθώς υφίστανται σχετικά ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο, με εξαίρεση τα θέματα ασφάλειας και πιο πρόσφατα το θέμα προστασίας του περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχου των δυνάμεων της αγοράς προέρχεται από την ίδια τη βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών. Παρ' όλα αυτά από το Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά η κρατική παρέμβαση είναι περισσότερο συνηθισμένη. (Σαμπράκος, 2001, σελ.226) Περισσότερη ανάλυση της ελληνικής κρατικής παρέμβασης στην ελληνόκτητη ναυτιλία θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο (βλ. Κεφάλαιο 2).

1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Η εμπορική ναυτιλία είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για την μεταφορών αγαθών διά θαλάσσης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ή αλλιώς ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελείται από ένα σύνολο αγορών-τομέων. Τα κριτήρια για τη διάκριση των επιμέρους αγορών είναι πολλαπλά. Αυτές οι ξεχωριστές αγορές διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2010)

Μία πρώτη διάκριση των αγορών μπορεί να στηριχθεί στον τύπο του πλοίου και τα φορτία που αυτό μεταφέρει. Βάσει αυτών των χαρακτηριστικών, διακρίνουμε τις εξής τρεις αγορές-τομείς (Θεοτοκάς, 2011, σελ. 22):

- 1) χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping),
- 2) ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) και
- 3) επιβατηγός ναυτιλία (passenger shipping).

Αναγνωρίζονται δε, οι οικονομικές και εμπορικές διαφορές μεταξύ των άνω αγορών-τομέων, παρέχοντας διαφορετικό τύπο υπηρεσίας και μεταφέροντας διαφορετικό τύπο φορτίων η καθεμία από αυτές.

Η ναυτιλιακή αγορά μπορεί να θεωρηθεί ως μία ενιαία οικονομία μόνο παίρνοντας ως δεδομένο το κοινό χαρακτηριστικό των διαφορετικών τομέων της, δηλαδή την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται τόσο στην αγορά χύδην όσο και μοναδοποιημένου προϊόντος ή επιβατηγό ναυτιλία, ενώ επίσης πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές-τομείς.

Ένα ακόμη σημαντικό δεδομένο για την κατανόηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι ο παγκόσμιος χαρακτήρας της και η επίδραση που ασκούν σε αυτή οι οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και άλλες εξελίξεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δέχεται ποικίλες επιρροές από εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών.

Επίσης, στη ναυτιλιακή βιομηχανία υπάρχει η παράμετρος που ονομάζεται «ανταγωνισμός», μάλιστα η χύδην φορτηγός ναυτιλία αποτελεί παράδειγμα τέλειου ανταγωνισμού, με ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά, ύπαρξη μεγάλου αριθμού αγοραστών και πωλητών, οι οποίοι μάλιστα έχουν τέλεια γνώση των συνθηκών της αγοράς και όλες οι πωλήσεις αφορούν ομοιογενή προϊόντα. Ωστόσο, στην Ελλάδα οι ακτοπλοϊκές μεταφορές λειτουργούν σε μονοπωλιακό ανταγωνισμό, με μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων που όμως προσφέρουν διαφορετική υπηρεσία, δεν υπάρχει επικρατούσα τιμή και ο κύριος άξονας ανταγωνισμού είναι η ποιότητα και όχι η τιμή, κάπως έτσι λειτουργεί παγκοσμίως και η Liner ναυτιλία ή αλλιώς ναυτιλία τακτικών γραμμών. (Σαμπράκος, 2001)

Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση στην ναυτιλιακή βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο χωρίζονται σε αυτούς που αφορούν τη ζήτηση και αυτούς που αφορούν την προσφορά. Όσον αφορά τη ζήτηση οι παράγοντες είναι οι εξής: παγκόσμια οικονομία, θαλάσσιο εμπόριο, μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων, μεταφορικό κόστος και πολιτικά γεγονότα. Από την πλευρά της προσφοράς οι παράγοντες είναι οι εξής: παγκόσμιος στόλος, ναυπηγική παραγωγή, διαλύσεις και απώλειες πλοίων, παραγωγικότητα πλοίων και

λειτουργικό περιβάλλον πλοίου. Σχετικά με τη ζήτηση, είναι ευνόητο ότι η ποιότητα και η ποσότητα του θαλάσσιου εμπορίου επηρεάζονται από την παγκόσμια οικονομία καθώς και τα διάφορα πολιτικά γεγονότα που επηρεάζουν τα δρομολόγια της ναυσιπλοΐας, π.χ. το κλείσιμο του Σουέζ το 1956, ο πόλεμος του Κόλπου το 1990 κ.α. Στην προσφορά, είναι εμφανές ότι οι παράγοντες αφορούν κυρίως το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, εν αντιθέσει με το φορτίο στο οποίο αναφέρεται η ζήτηση. Η ολική χωρητικότητα Κ.Ο.Χ. και η μεταφορική ικανότητα Τ.Ν.Β., συνδυαστικά με τον μέσο όρο ηλικίας των πλοίων ανά κατηγορία αποτελούν βασικούς παράγοντες προσφοράς. Μέσα από τον αριθμό ναυπηγήσεων νέων πλοίων και διαλύσεων παλιών πλοίων υπολογίζεται η συνολική υπερπροσφορά χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο, που δείχνει και την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, σχέση που κατευθύνει τους ναύλους στις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, λέγοντας λειτουργικό περιβάλλον πλοίου εννοούνται οι συνθήκες που δημιουργούνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς, όπως ΙΜΟ κ.α. (Παπαγιαννούλης, 2002)

«Επιπλέον, κανείς ανησυχεί για τον ανταγωνισμό, αν και οι Έλληνες εφοπλιστές δε συνηθίζουν να αναφέρονται σε αυτόν, αλλά νομίζω πως όλοι ανησυχούν για τον ανταγωνισμό. Πολλές φορές, όταν οι Έλληνες εφοπλιστές κάνουν κάτι πολλοί άλλοι κάνουν το ίδιο.»
Ανδρέας Α. Μαρτίνος

“In addition, you worry about competition, although Greeks don’t like to say it. I’ve never heard anyone actually say it, but I think everyone worries about competition. Many times, you’ll see that when one Greek does something many others do it too.”
Andreas A. Martinos

(Πηγή: Martinos, 2006, σελ. 2)

1.2 ΕΛΛΑΔΑ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας ανάμεσα σε 3 ηπείρους, τα γεωγραφικά της παράλια που εκτείνονται σε 16.000χλμ. και η ύπαρξη 3.000 νήσων και βραχονησίδων εντός συνόρων της χώρας, δικαιολογούν τη σχέση των Ελλήνων με τις θαλάσσιες ασχολίες και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Ελλάδα, ως παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος, διαθέτει εμπορική και επιβατηγό ναυτιλία που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, την αύξηση του κύρους σε παγκόσμιο επίπεδο και την κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Η ελληνική ναυτιλία εκτείνεται και στις 3 επιμέρους αγορές-τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως αναφέρθηκαν νωρίτερα, με μεγαλύτερη όμως συμμετοχή στην αγορά της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το 95% του ελληνόκτητου στόλου, ως και την τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα αποτελείτο από πλοία που εξειδικεύονταν στο χύδην φορτίο, δηλαδή αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, άνθρακας, μεταλλεύματα και σιτηρά. Μόνο το υπόλοιπο 5% απασχολούνταν σε κρουαζιέρες στην επιβατηγό ναυτιλία και την ακτοπλοΐα. (Βλάχος, 2007, σελ.634)

Εάν συμπεριλάβει κανείς όλα τα ελληνόκτητα πλοία, με ελληνική αλλά και ξένη σημαία, η Ελλάδα έρχεται 1^η στην κατάταξη της χύδην ναυτιλίας στον κόσμο. Ωστόσο, ένα μικρό μέρος της ελληνικής ναυτιλίας ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τον θαλάσσιο τουρισμό. Βάσει πρόσφατων στοιχείων, έτος 2011, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν προτίμηση στα πλοία ξηρού φορτίου, ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια, ύστερα τα πλοία γενικού φορτίου και τέλος τα εξειδικευμένα και μη φορτηγά πλοία, γεγονός που αποδεικνύεται από τον ήδη υπάρχον στόλο αλλά και τις νέες παραγγελίες. Στα εξειδικευμένα περιλαμβάνονται LNG, LPG κ.α. (Clarkson Research Services Limited, 2012) Αριθμητικά δεδομένα για τον ελληνικό στόλο ανά τύπο πλοίου θα παρατεθούν σε επόμενο κεφάλαιο (βλ. Κεφάλαιο 4), εκεί μάλιστα θα γίνουν αντιληπτά τα μεγέθη άρα και η ελληνική τάση προς συγκεκριμένες αγορές-τομείς.

Η Ελλάδα, ως κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, είναι ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι η χώρα με την μεγαλύτερη ακτογραμμή σε μια πολύ ευαίσθητη περιοχή. Η γεωγραφική θέση της χώρας σε συνδυασμό με τη ναυτιλία κρύβουν τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη. (<http://www.nee.gr>, 05/2013) Από το 1970 κι έπειτα ο ελληνικός στόλος μεταφέρει αδιάκοπα, σε όλες τις θάλασσες και τους ωκεανούς, επιβάτες, εμπορεύματα, Α' ύλης και ενεργειακά αποθέματα, με αποτέλεσμα όχι μόνο να υποστηρίζει αλλά και να ενισχύει το διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια ευημερία. (<http://www.nee.gr>, 2012)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1980-2013

Το παρόν και δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας πραγματεύεται την ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας από το 1980 έως και σήμερα, 2013, μέσα από ποικίλα πρίσματα. Εδώ παρουσιάζεται η ελληνόκτητη ναυτιλία του 20^{ου} και του 21^{ου} αιώνα και το κατά πόσο έχει αλλάξει η μορφή της στην πορεία των ετών. Εξαρτάται η ελληνική ναυτιλία από το ίδιο της το παρελθόν; Που βασίζεται αυτή η θεωρία; Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική και παγκόσμια ναυτιλία από το 1980 μέχρι σήμερα αλλά και οι εξελισσόμενες ελληνικές κρατικές παρεμβάσεις και νομοθεσίες που αφορούν τη ναυτιλία θα είναι ζητήματα που θα απασχολήσουν αυτό το κεφάλαιο. Επίσης, θα παρατεθούν ορισμένες πληροφορίες που αφορούν την εξέλιξη των ναυπηγήσεων στην Ελλάδα από το 1962 έως σήμερα.

Το παρόν κεφάλαιο χωρίζεται σε πέντε υποενότητες, με την πρώτη να αφορά την ελληνική ναυτιλία του 20^{ου} αιώνα και τη μετάβαση στον 21^ο αιώνα, στη συνέχεια τη δεύτερη να επεκτείνεται στη θεωρία περί εξάρτησης της ελληνικής ναυτιλίας από το παρελθόν ενώ ακολούθως δίνεται ένα χρονικό διαφόρων μεγεθών που αφορούν την ανάλυση.

2.1 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20Ο ΑΙΩΝΑ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟΝ 21Ο ΑΙΩΝΑ

Ο 20^{ος} αιώνας άρχισε με την κυριαρχία του βρετανικού στόλου στη μεταφορά φορτίων της χώρας της σημαίας και του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ τρίτων, τελείωσε όμως με την κυριαρχία του ελληνικού στόλου που δραστηριοποιείται κυρίως στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι κυκλικές διακυμάνσεις των ναυλαγορών αποδείχθηκαν ως η κρίσιμη δοκιμασία που τελικά καθόρισε τη διαδοχή στην ηγεμονία της παγκόσμιας ναυτιλίας στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα.

Η διαμόρφωση του όγκου και της σύνθεσης του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου συνδέεται άμεσα με τις γενικότερες αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία. Η πρώτη βιομηχανική επανάσταση (18^{ος} και 19^{ος} αιώνας), η σειρά εφευρέσεων και νέων τεχνολογιών της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης (περίοδος 1860-1900) και η αύξηση του πληθυσμού (από τον 19^ο αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}) συντέλεσαν όχι μόνο στην αύξηση του διεθνούς εμπορίου αλλά και στη δημιουργία μεγάλων μεταναστευτικών ροών. Ως εκ τούτου επωφελήθηκε η φορτηγός ναυτιλία αλλά και οι διεθνείς θαλάσσιες συγκοινωνίες. Με την αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών, αυξήθηκε η εξειδίκευση του στόλου, από απλή διαίρεση σε τρεις κατηγορίες χωρητικότητας σε ένα σύνθετο άθροισμα πλήθους εξειδικευμένων κατηγοριών, οδηγώντας τελικά σε μεταβολές στη δομή των αγορών και στη σταδιακή μείωση της υποκατάστασης μεταξύ τους. Από το 1960 κι έπειτα ξεκίνησε μία πρωτοφανής ναυπηγική προσπάθεια της

πολεμικής περιόδου. Το 1960 αποτελεί καθοριστική δεκαετία καθώς στο δεύτερο μισό της εισήχθη το εμπορευματοκιβώτιο (E/K ή container), που επικρατεί ως σήμερα κυρίως για μοναδοποιημένα φορτία.

Οι αλλαγές στη διεθνή ναυτιλιακή ιεραρχία στον 20^ο αιώνα καθορίστηκαν με βάση το πρότυπο ανταγωνιστικότητας που διατυπώθηκε με αφορμή την μεταπολεμική περίοδο, βασισμένο στις ενδείξεις από την κρίση των ετών 1973-1986. Τεχνολογία και εξειδίκευση αποτελούν το πρώτο δίδυμο παραγόντων το οποίο καθορίζει το βαθμό κρίσιμης ανταπόκρισης των στόλων στις απαιτήσεις της ζήτησης σε ένα ρευστό περιβάλλον.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο, οι ηττημένοι Γερμανοί και Ιάπωνες είχαν εξαφανιστεί από την κατάταξη των πρώτων και σημαντικών στόλων εν αντιθέσει με τον αμερικάνικο που είχε αυξηθεί χάρη ναυπηγήσεων ενώ ο ελληνικός στόλος είχε οδηγηθεί εκτός των 10 πρώτων. Ο πόλεμος είχε σταθεί εμπόδιο στην ελληνική ναυτιλία, η οποία βέβαια αναγνωρίζεται αργότερα μέσα από τη δική της δυναμική αλλά και την παράλληλη απώλεια ανταγωνιστικότητας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Οι ναύλοι κατέρρευσαν ειδικά στη δεκαετία του 1980, διαδοχικά στις δύο μεγάλες αγορές – δεξαμενοπλοίων και ξηρού φορτίου – στα επίπεδα των λειτουργικά φθηνότερων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων. Η πολυετής κρίση δεν είχε τις ίδιες επιπτώσεις σε όλα τα νηολόγια διεθνώς, ούτε στους διάφορους στόλους σε επίπεδο πλοιοκτησίας (βλ. Πίνακα 2.1.1). Μετά από μιάμιση δεκαετία κακών και απελπιστικών συνθηκών στην αγορά, καταγράφεται ουσιαστικά μία μόνο σταθερά, αυτή της ελληνικής παρουσίας στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου. Το 1989, η φθίνουσα κατάταξη ΔΚΕ στη ναυτιλία σε όρους πλοιοκτησίας είχε ως εξής: Ελλάδα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Νορβηγία, ΕΣΣΔ, Χονγκ Κονγκ, Ην. Βασίλειο, Κίνα, Ν. Κορέα και Γερμανία. (Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009)

Η ελληνική ναυτιλία πλησίαζε την ηγεμονική θέση, ιδιαίτερα για την πρώτη δεκαετία του επόμενου αιώνα.

2.1.1 ΠΙΝΑΚΑΣ - ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑ ΠΡΩΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, 1973 ΚΑΙ 1989

	1973
Λιβερία	17,2%
Ιαπωνία	12,7%
Ηνωμένο Βασίλειο	10,4%
Νορβηγία	8,1%
Ελλάδα	6,7%
ΕΣΣΔ	6,0%
Η.Π.Α.	5,1%
Παναμάς	3,3%
Ιταλία	3,1%
Γαλλία	2,9%
Σύνολο 10 πρώτων	75,5%
Παγκόσμιος στόλος	100%

	1989
Λιβερία	11,7%
Παναμάς	11,5%
Ιαπωνία	6,8%
ΕΣΣΔ	6,3%
Ελλάδα	5,2%
Η.Π.Α.	5,0%
Κύπρος	4,4%
Νορβηγία	3,8%
Κίνα	3,3%
Μπαχάμες	2,8%
Σύνολο 10 πρώτων	60,9%
Παγκόσμιος στόλος	100%

Πηγή: Χαρλαυτή Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009

Ο ελληνόκτητος στόλος στο β' μισό του 20^{ου} αιώνα «απογειώθηκε» και οδηγήθηκε σε πλήρη ακμή, αναδεικνυόμενος στο μεγαλύτερο μέρος του κόσμου. Δηλαδή από το 1970 κι έπειτα είναι μεγαλύτερος από τον ιαπωνικό, το νορβηγικό, το βρετανικό και τον αμερικάνικο, κατάταξη που αναλύεται παρακάτω στην ίδια ενότητα. Τη δεκαετία του 1980, οι εμπορικοί εταίροι και οι θαλάσσιες ρότες έμειναν ίδιες με το παρελθόν όμως άρχισε και πάλι «αφελληνισμός» του στόλου. Η συγκεκριμένη δεκαετία σημαδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ), μάλιστα οι εφοπλιστές της χώρας έπαιξαν σημαντικό ρόλο στο πρώτο πακέτο κανονισμών περί της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής (έτος θέσπισης 1986).

Τη δεκαετία του 1990, επετεύχθη επαναπατρισμός στην ελληνική σημαία και αύξηση του ελληνικού στόλου. Ήδη από το μποϊκοτάζ των σημαίων ευκολίας, του 1958, είχε ξεκινήσει η αυξανόμενη χρήση εθνικών σημαίων, γεγονός που συνέβαλε και στην αύξηση της ελληνικής σημαίας. Η αύξηση αυτή είχε συνεχιστεί αμείωτη και στα '80s. Οι αρχές των '90s πάντως σηματοδότησαν την επιστροφή στα εθνικά νηολόγια και την αρχή ενός κύκλου καλών εργασιών. Οι στόλοι Ελλάδας και Ιαπωνίας παρέμειναν στην 1^η και 2^η θέση αντίστοιχα, με μικρή πτώση της δεκαετίας του '80. Στην πραγματικότητα, οι Έλληνες ανήκαν στο μόνο κορυφαίο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κράτος, που επέζησε από αλλεπάλληλες κρίσεις χωρίς

ιδιαίτερες απώλειες αλλά και για πρώτη φορά στην ιστορία ξεπέρασαν τα 100εκ dwt, το 1993, συνεχίζοντας ανοδική πορεία μέχρι το γύρισμα του 21^{ου} αιώνα. Βάσει στατιστικών, οι Έλληνες κατά τη δεκαετία του '90 δεν έκαναν νέο-ναυπηγήσεις, όπως άλλοι πλοιοκτήτες ανά τον κόσμο, αλλά προτίμησαν να ανανεώνουν το στόλο τους με αγορές μεταχειρισμένων πλοίων (second hand vessels).

Σχετικά με τον τομέα δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας, οι Έλληνες εφοπλιστές έδειχναν από τότε την προτίμησή τους στη χύδην φορτηγό ναυτιλία. Όταν μάλιστα εμφανίστηκαν τα bulk carrier (στα μέσα της δεκαετίας του '60), η συμμετοχή αυτών στο εθνικό και διεθνές θαλάσσιο εμπόριο έφτασε το 20% στη δεκαετία του '70 και ήδη το 30% κατά τη δεκαετία του '80. Στον ελληνόκτητο στόλο, πιο συγκεκριμένα, που ανέκαθεν κυριεύαν τα δεξαμενόπλοια έως και το 1980, ήδη από το 1982 μεγάλο μέρος του στόλου κατέλαβαν τα bulk carrier, φτάνοντας σε ποσοστό επί του συνολικού στόλου τα δεξαμενόπλοια και ξεπερνώντας κατά πολύ τους άλλους τύπους πλοίων. (Χαρλαύτη, 2001)

Η τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα συντέλεσε στην επαναφορά των ρυθμών αύξησης της παγκόσμιας χωρητικότητας στα επίπεδα πριν από την πρώτη πετρελαϊκή κρίση. Η ανάκαμψη των αγορών στην τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα συνοδεύτηκε από τη σχετική σταθεροποίηση των μεριδίων αγοράς των διαφόρων κατηγοριών χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο μέσα σε μία άνοδο όλων των κρίσιμων μεγεθών της ναυτιλίας. Οι τάσεις του διεθνούς εμπορίου καθώς και η ευνοϊκή για τη ναυτιλία γεωγραφική διάρθρωσή του είχαν αρχίσει να διαγράφονται από το 1990 κι έπειτα. Το 1995 μάλιστα καταγράφηκε το μέγιστο μέχρι τότε επίπεδο ναύλων ξηρού φορτίου ως αποτέλεσμα εκδήλωσης οριακών αλλαγών στο διεθνές εμπόριο εκείνη την εποχή. Σημαντική ύφεση στην αγορά ξηρών φορτίων παρατηρήθηκε την περίοδο 1997-1998 ως αποτέλεσμα υπερεπένδυσης στη Ναυτιλία. Παράλληλα, στην αγορά δεξαμενοπλοίων βρισκόταν σε υψηλά επίπεδα με σχετικά βραχείας διάρκειας υφέσεις. Με στοιχεία του 2000, η φθίνουσα κατάταξη ΔΚΕ στη ναυτιλία σε όρους πλοιοκτησίας έχει ως εξής για το έτος: Ελλάδα, Ιαπωνία, Νορβηγία, ΗΠΑ, Γερμανία, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ν. Κορέα, Ην. Βασίλειο και Ταϊβάν. Μάλιστα, η ίδια κατάταξη για το 2007 παρουσίασε ορισμένες αλλαγές και είχε ως εξής: Ελλάδα, Ιαπωνία, Κίνα, Γερμανία, Νορβηγία, ΗΠΑ, Ν. Κορέα, Ην. Βασίλειο, Σιγκαπούρη και Ταϊβάν. Η Ελλάδα και η Ιαπωνία δε μεταβάλλονται από τις θέσεις τους για την τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα αλλά και την πρώτη του 21^{ου}. (Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009).

Το 2010, με στοιχεία της έρευνας του IOBE, η κατάταξη μεταβάλλεται ως εξής: Ελλάδα, Ιαπωνία, Κίνα, Γερμανία, Ν. Κορέα, Ν. Αφρική, Νορβηγία, Χονγκ Κονγκ, Δανία, Σιγκαπούρη. Έτσι με την πρώτη τετράδα να παραμένει σταθερή για την αρχή της δεύτερης

δεκαετίας του 21^{ου} αιώνα σε σχέση με την πρώτη δεκαετία, συναντώνται μερικές ανακατατάξεις από την 5^η ως τη 10^η θέση. (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 01/2013)

Τίποτα δεν προοιωνίζει τις εξελίξεις όλων των μεγεθών της ναυτιλίας στο νέο αιώνα. Η απουσία σημαντικών υφέσεων στις κύριες ναυλαγορές από το 2003 και μετά μέχρι τη ραγδαία μεταβολή της παγκόσμιας οικονομικής συγκυρίας το γ' τρίμηνο του 2008 μετέβαλε ταυτόχρονα και το περιβάλλον ανταγωνισμού της ναυτιλίας.

Με βάση στοιχεία της UNCTAD οι 4 πρώτες πλοιοκτήτριες χώρες στον παγκόσμιο στόλο για την περίοδο 1990-2007 είναι οι εξής κάτωθι, με φθίνουσα κατάταξη:

1990: Ελλάδα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Νορβηγία

1996: Ελλάδα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Νορβηγία

2001: Ελλάδα, Ιαπωνία, Κίνα, Νορβηγία

2007: Ελλάδα, Ιαπωνία, Κίνα, Νορβηγία ^{1,2}

Εν συνεχεία, η σταθερότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας στην κορυφή του κλάδου παγκόσμια αντιδιαστέλλεται τόσο με τη θέση της στις διεθνείς εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών όσο – κυρίως – με την κινητικότητα που παρατηρείται στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ιεραρχίας της ναυτιλίας στον 21^ο αιώνα. Αν και η Ελλάδα δεν υπήρξε η μόνη μικρή χώρα με μεγάλη και διαρκή ναυτιλιακή δύναμη στη σύγχρονη εποχή, εφόσον η επόμενη είναι η ακόμη μικρότερη σε πληθυσμό Νορβηγία, ωστόσο διατηρεί μεγάλη διάσταση ανάμεσα στην εξέλιξη του κλάδου και την εξέλιξη των υπόλοιπων μεγεθών της ελληνικής οικονομίας, γεγονός που επιβεβαιώνει το φαινόμενο της εξαρτημένης από το παρελθόν πορείας της ελληνικής ναυτιλίας. Το φαινόμενο αυτό θα αναλυθεί περισσότερο στην επόμενη υποενότητα. (Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009)

2.2 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Σκοπός του παρόντος υποκεφαλαίου είναι να αναδειχθεί η σημασία του παρελθόντος της ελληνικής ναυτιλίας και των δυναμικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην μετέπειτα πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ως σήμερα. Με επίκεντρο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα αναλυθεί το σύστημα που δημιούργησαν.

Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας μπορεί να προσεγγιστεί ως μία «εξαρτημένη πορεία εξέλιξης». Μέσα από την ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας διαφαίνεται η επιτυχία του παρόντος, με διατήρηση αλλά και επιπλέον ανάπτυξη σε δομικά χαρακτηριστικά των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως για παράδειγμα η ευελιξία και η

¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport

² Για τα έτη 2001 και 2007 έχουν αθροιστεί για την κατάταξη οι στόλοι πλοιοκτησίας Κίνας και Χονγκ Κονγκ.

προσαρμοστικότητα σε νέα δεδομένα. Η νέα εξελικτική οικονομική θεωρία «history matters» προβάλλει έντονα την ανάγκη σύνδεσης της ιστορικής εξέλιξης με την οικονομική θεωρία. Όπως λέει και η θεωρία του Joseph Schumpeter για την Οικονομική Ανάλυση, χρειάζεται επαρκής ιστορική γνώση και αίσθηση ή αλλιώς ιστορική εμπειρία, ώστε κάποιος να μπορεί να κατανοήσει τα οικονομικά φαινόμενα κάθε εποχής.

Η πορεία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στηρίζεται σε δύο βάσεις: τις ναυτιλιακές εταιρείες του εσωτερικού, σε νησιά Ιονίου και Αιγαίου πελάγους και σε αυτές του εξωτερικού σε πολλά σημεία ανά τον κόσμο. Αυτές στα πρώτα μισά του 20^{ου} αιώνα δημιούργησαν ένα οργανωμένο δίκτυο μικρών, μεσαίων και μεγάλων επιχειρήσεων που παρείχε πρόσβαση σε λιμένες, πράκτορες, χρηματοοικονομικούς και ανθρώπινους πόρους, γεγονός που βοήθησε στην επιβίωση οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο διεθνή ανταγωνισμό της παγκόσμιας ναυτιλίας. Από το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, η καλή πορεία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων βασίζεται στο παρελθόν αλλά και τη δυνατότητά τους να προσαρμόζονται σε νέες συνθήκες.

Πιο συγκεκριμένα, το επιχειρηματικό δίκτυο των μικρών επιχειρήσεων του εσωτερικού διαχειρίζονταν από τους εγκατεστημένους εκτός ελληνικής επικράτειας, σύστημα το οποίο μετεξελίχθηκε σε παγκόσμιο επιχειρηματικό δίκτυο με εφοπλιστικούς ομίλους που λειτουργούσαν μόνοι ή σε συνεργασία μεταξύ τους.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές διακρίνονται σε «παραδοσιακές» και «μη παραδοσιακές». Οι πρώτες ήταν τουλάχιστον 2^{ης} γενιάς μετά το Β' Παγκόσμιο ενώ οι δεύτερες ήταν 1^{ης} γενιάς, ωστόσο η εξάρτηση από το παρελθόν συνεχίζεται όσο οι νέες επιχειρήσεις βαδίζουν στα χνάρια των παλαιότερων, σε εφαρμοζόμενες μεθόδους και πρακτικές. Λόγω της μνήμης που προϋπάρχει, εφαρμόζονται επιτυχημένες επιχειρηματικές κινήσεις σε ποικίλες κρίσιμες περιπτώσεις ενώ οι αποτυχημένες οδηγούν σε αναζήτηση νέων πρακτικών ή σε μίμηση άλλων εξωτερικών.

Με την ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση να ακολουθεί τρεις διαφορετικές καταστάσεις σε τρεις διαφορετικές περιόδους, η περίοδος, που εξετάζεται στην παρούσα εργασία, 1980 έως σήμερα περιλαμβάνεται στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα και ως το τέλος του, με τα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου και σε μέρος του 20^{ου} αιώνα ως και τον 21^ο αιώνα, με τους εφοπλιστικούς ομίλους.

Τα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου καθόρισαν την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας του 20^{ου} αιώνα και οδήγησαν στην εξέλιξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των νησιών και των εμπορικών οίκων της Διασποράς σε εφοπλιστικούς ομίλους. Εμφανίζονται ως γραφεία διαχείρισης των πλοίων αλλά και ως εφοπλιστικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται το δικό τους στόλο. Από αυτά τα γραφεία γεννήθηκε η σύγχρονη μορφή του εφοπλιστικού

ομίλου. Η σημασία των ναυτιλιακών γραφείων του Λονδίνου ισχυροποιήθηκε κατά τον μεσοπόλεμο και μετά το 1929, με το 1958 να έχει μειωθεί δραματικά η διαχείριση του στόλου από γραφεία του Πειραιά στο 18%. Ωστόσο, από το 1975 ο Πειραιάς ανακάμπτει ως διαχειριστικό κέντρο του ελληνόκτητου στόλου και πιο συγκεκριμένα το 1990 έχει 800 γραφεία και διαχειρίζεται το 66% της χωρητικότητάς του. Σταδιακά, στα διαχειριστικά κέντρα του Πειραιά και του Λονδίνου προστέθηκαν και άλλες πόλεις όπως η Νέα Υόρκη και το Τόκιο. Ακολουθεί σχετικός πίνακας (βλ. πίνακα 2.2.1).

2.2.1 ΠΙΝΑΚΑΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΝΕ³, 1975 ΚΑΙ 1990

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ	1975	1990
Πειραιάς	34%	66%
Λονδίνο	39%	22%
Κωνσταντινούπολη	-	-
Νέα Υόρκη	18%	7%
Άλλα⁴	9%	5%

Πηγή: Χαρλαύτη, 2001, σελ. 439

Σήμερα, εν μέσω του 21^{ου} αιώνα το 95% των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων βρίσκονται στον Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, 80% της ελληνόκτητης χωρητικότητας διαχειρίζεται από την Ελλάδα ενώ μικρό ποσοστό διατηρεί δεσμούς με τα γραφεία του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης.

Μέχρι το 1970 η εξάρτηση από το παρελθόν είναι εμφανής, με μόνο 15 εφοπλιστικούς ομίλους να βρίσκονται στην κορυφή, όπως Γιανουλάτος, Γουλανδρής, Ωνάσης κ.α. και τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές να αποτελούν κατά κύριο λόγο τη δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Οπότε η ελληνόκτητη χωρητικότητα συγκεντρώνεται κατά μικρό ποσοστό σε εφοπλιστικούς ομίλους συγκριτικά με άλλες εθνικές ναυτιλίες. Μετά τη μεγάλη πετρελαϊκή κρίση, το 1981 είναι η πρώτη φορά που στο πρώτα 10 εμφανίζονται και 4 «μη παραδοσιακοί» εφοπλιστές, όπως ο Βαρδινογιάννης, ο Χατζηιωάννου κ.α. Εν συνεχεία, το 1990 καταγράφονται πλέον 7 τον αριθμό και το 2000 μένει στην κατάταξη μόνο 1 «παραδοσιακή» εφοπλιστική οικογένεια. Στην Ελλάδα, η ναυτιλία αναπαράχθηκε μέσα από τον εαυτό της τόσο σε πλοία όσο και σε γραφεία και στελέχη, με επίκεντρο πάντα τον Πειραιά. Στην κατάταξη του 2008 δεν

³ ΝΕ: σύντμηση του όρου Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

⁴Το 1975 συμπεριλαμβάνονται το Μόντε Κάρλο, η Ζυρίχη και το Μόντρεαλ. Το 1990 συμπεριλαμβάνονται η Ζυρίχη και το Μόντε Κάρλο.

περιλαμβάνεται κανένας εφοπλιστικός όμιλος του περασμένου αιώνα, ενώ νέες εφοπλιστικές οικογένειες κάνουν την εμφάνισή τους, όπως ο Αγγελικούσης (που ξεκίνησε το 1950). Επίσης, το 2008, μόνο το 22,7% του ελληνόκτητου στόλου ανήκε στις 10 μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ποσοστό μικρότερο και από τα δεδομένα του 19^{ου} αιώνα.

Τελικά, τον 21^ο αιώνα, στα χαρακτηριστικά της ελληνόκτητης ναυτιλίας περιλαμβάνονται η διαρκής ανανέωση του στόλου, η έντονη είσοδος μικρομεσαίων επιχειρήσεων και η μεγάλη δραστηριοποίηση ελληνικών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα στον παγκόσμιο χώρο. Ωστόσο, στην κατάταξη των 10 μεγαλύτερων συμμετέχουν πλέον και όμιλοι που τους στόλους διαχειρίζονται εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, γεγονός που πολλές φορές αποτελεί κομμάτι της επιτυχία τους.

Τις τελευταίες δεκαετίες καταγράφεται μείωση της σημασίας των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών οικογενειών, όμως η εξαρτημένη πορεία από το παρελθόν επιτρέπει τη διατήρηση της «μνήμης» στην επιχειρηματικότητα, τη νοοτροπία και τη φιλοσοφία, την οργανωτική δομή και τις επιχειρηματικές πρακτικές που ακολουθούν οι νεοεισερχόμενες ναυτιλιακές. Η εξάρτηση αυτή αποτελεί βασικό στοιχείο στην επιβίωση των ελληνικών ναυτιλιακών στο μέλλον.

2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ – ΧΡΟΝΙΚΟ ΑΝΑΜΕΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές εντάσσονται στους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, οι δε μεταφορικές επιχειρήσεις αποτελούν σπουδαίο και εξαιρετικής σημασίας κεφάλαιο για τη χώρα. Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών, επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει αποφασιστικά σε αυτήν. Στον χώρο της χύδην (tramp) ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνώς θέση. Εάν δε συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Η ναυτιλία στην Ελλάδα ανέκαθεν συνδέθηκε στενά με τα τραπεζικά ζητήματα και την εθνική οικονομία. Σχετικά με την περίοδο που εξετάζουμε, το 1970, ο Ι. Κ. Καρράς αγόρασε την Τράπεζα Κρήτης, ενώ το 1975 μία ομάδα εφοπλιστών – Περατικός, Γκιγκιλίνης, Γουρδομιχάλης, Φαφαλιός, Πατέρας και Παλαιοκρασσάς συμμετείχε στην ίδρυση της Τράπεζας Εργασίας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 συνεχίζονταν παρόμοιες επενδυτικές κινήσεις, συγκεκριμένα, οι αδερφοί Βαρδινογιάννη αναβίωσαν την Τράπεζα Χίου, ο

Μαυρακάκης τη Δωρική Τράπεζα, ο Κομνηνός και η οικογένεια Μαμιδάκη την Εγνατία Τράπεζα και ο όμιλος Λάτση ίδρυσε τη Eurobank. Τέλος της δεκαετίας του '90, οι ανακατατάξεις στο τραπεζικό σύστημα οδήγησαν στην ενίσχυση της θέσης των εφοπλιστών στην ιδιοκτησία τραπεζών. Ο όμιλος Λάτση απέκτησε τον έλεγχο των Τραπεζών Αθηνών και Εργασίας, ο όμιλος Βαρδινογιάννη της Τράπεζας Πειραιώς και αργότερα της ETBA ενώ η Εγνατία Τράπεζα απέκτησε τον έλεγχο της Τράπεζας Κεντρικής Ελλάδος. (Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007)

Οι Έλληνες εφοπλιστές ωστόσο δεν έμειναν μόνο σε επενδύσεις στον τραπεζικό τομέα, αλλά και στη βιομηχανία (δευτερογενής τομέας), στις ασφαλιστικές εταιρείες, σε κατασκευαστικές, κτηματικές, άλλες εμπορικές επιχειρήσεις καθώς και τον τουρισμό. Σήμερα, η ελληνική ναυτιλία παραμένει πανίσχυρη, αφού μόνο στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περισσότερες από 1.300 εταιρείες που απασχολούν χιλιάδες εργαζόμενους. Ο ελληνόκτητος στόλος εκτιμάται ότι υπερβαίνει τα 3.300 πλοία (στοιχεία 12/2012) και ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς, βάσει των στοιχείων του 2010, που αναπτύχθηκαν σε προηγούμενη υποενοότητα. Οι Έλληνες εφοπλιστές πραγματοποιούν νέες παραγγελίες και εντάσσονται 2^{οι} στην κατάταξη για τις νέες παραγγελίες, κατά το 2011, ύστερα από τους Κινέζους. (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 01/2013)

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα 8,4δισ € το 2009, ποσοστό περίπου 4% του συνόλου της οικονομίας. Η πλειοψηφία της προστιθέμενης αξίας στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται από την ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς το 93% της συνολικής αξίας των παραγόμενων υπηρεσιών του κλάδου αντιστοιχεί σε εξαγωγές. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, καθώς σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την υψηλότερη θέση στην ελληνική οικονομία, μετά τον κλάδο διαχείρισης ακινήτων. Επίσης, από την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ευνοούνται και άλλοι κλάδοι της εθνικής οικονομίας, όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου, ταξιδιωτικά γραφεία, νομικές υπηρεσίες κ.α. (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 01/2013, σελ. 5-6)

Το συνάλλαγμα που προσφέρει η ελληνική ναυτιλία, το οποίο ανέρχεται περίπου στα 2 δις \$ ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του ΑΕΠ όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι 2,3 δις \$ (α' τρίμηνο 2013). Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό, τις επισκευές και τις μετασκευές των πλοίων, τις εισφορές στο NAT καθώς και οι φόροι προς Δημόσιο. Στην εμπορική ναυτιλία απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες στη θάλασσα, 10.000 στα γραφεία και άλλοι τόσοι σε παραναυτιλιακές εργασίες. Επίσης, η ελληνική ναυτιλία

ενισχύει τη δραστηριότητα μίας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπει τη διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Έτσι η Ελλάδα γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης και προβάλλει διεθνώς τα ήθη και έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό και τις παραδόσεις της. Οι τομείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το σχετικά μικρό ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα – μη απορροφώντας πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία. Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας προσδίδει υψηλή ανταγωνιστικότητα στην ελληνική οικονομία, ειδικά στα πλαίσια της Ε.Ε.

Η σημασία ανάπτυξης της ναυτιλίας για τις εθνικές οικονομίες έχει αναδειχθεί από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα από οικονομολόγους και οικονομικούς ιστορικούς κυρίως των Η.Π.Α. και της Μεγάλης Βρετανίας. Στην περίπτωση της Ελλάδας, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι και σήμερα το ναυτιλιακό εισόδημα αποτέλεσε την κύρια μεταβλητή των άδηλων πόρων, εκτός ελάχιστων περιπτώσεων. Όμως η σημασία της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας έχει συστηματικά υποβαθμιστεί από τους αναλυτές. Αυτό μάλιστα οφείλεται σε τρεις κυρίως λόγους:

1. Ο ελλιπής υπολογισμός του ναυτιλιακού εισοδήματος στους Εθνικούς Λογαριασμούς.
2. Η ναυτιλία θεωρείται ένα κλάδος διεθνούς εμβέλειας με αποτέλεσμα να έχει χαλαρούς δεσμούς με την εθνική οικονομία.
3. Οι αναλύσεις για την εγχώρια οικονομική ανάπτυξη επικεντρώνονται σε υποδείγματα ανάπτυξης της βιομηχανίας. (Παπαγιαννούλης, 2002)

Σήμερα, εν έτη 2013, η συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία κινείται στο 4% του ΑΕΠ. Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά και ο κατεξοχήν εξωστρεφής της χαρακτήρας, συνιστούν τα κύρια συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας, που μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας, ιδίως στην παρούσα κατάσταση εθνικής οικονομικής κρίσης και ανισορροπίας. (<http://m.capital.gr>, 2013)

2.4 ΧΡΟΝΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ / ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Στην υποενοότητα αυτή εξετάζεται η συμβολή του ελληνικού κράτους στην πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας και ο κρατικός παρεμβατισμός. Επίσης, παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο γύρω από την ελληνική ναυτιλία και το φορολογικό σύστημα που αφορά τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα.

Το ελληνικό κράτος επιδιώκει πάντα τη συνεργασία της ναυτιλίας για δύο κυρίως λόγους, πρώτον το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισρέει από την αρχή της λειτουργίας της και δεύτερον για την αίγλη και το κύρος που του προσδίδει στο εσωτερικό και κυρίως στο εξωτερικό. Έτσι, η πολιτική του κράτους επικεντρώνεται συχνά στην προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων στο νηολόγιο αλλά και ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά.

Παρά τα προβλήματα και τις αντιθέσεις που προκύπτουν κατά διαστήματα μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και των κυβερνήσεων, η κρατική ναυτιλιακή πολιτική είναι σταθερά προσανατολισμένη στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας. Έχει παρατηρηθεί ότι ένα πρόσθετο στοιχείο που καθορίζει την ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου στόλου είναι η σχέση με το ελληνικό κράτος.

Συνολικά, μέχρι το 1967 οι αποφάσεις των ελληνικών κυβερνήσεων υπηρετούσαν έναν βασικό στόχο, την προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία. Βασικότερο μέτρο για την υλοποίηση του στόχου αποτέλεσε η δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την ύψωση της σημαίας με τον ν.2687/1953 που αφορά τις επενδύσεις και την προστασία ξένων κεφαλαίων, με τον οποίο θεσμοθετήθηκε η απουσία κρατικής ανάμειξης στην ναυτιλία, καθώς η εγγραφή κάθε πλοίου γίνεται ύστερα από έκδοση εγκριτικής πράξης, που υπογράφεται από τρεις υπουργούς, είναι νομοθέτημα σε συνταγματική ισχύ και εξασφαλίζει το αμετάβλητο των συνθηκών.

Από το 1967 κι έπειτα οι στόχοι της ναυτιλιακής πολιτικής εμπλουτίστηκαν. Στον επαναπατρισμό των πλοίων προστέθηκε, μεταξύ άλλων, ο επαναπατρισμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων που μέχρι τότε λειτουργούσαν κυρίως στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη. Τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες τα εκτός Ελλάδας διοικητικά κέντρα αποτέλεσαν τους κύριους τόπους εγκατάστασης και ανάπτυξης πολλών νεοσύστατων ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το στοιχείο αυτό λειτούργησε τη δεδομένη περίοδο θετικά, καθώς έτσι είχαν καλύτερη πληροφόρηση για τις κύριες ναυλαγορές στις οποίες συμμετείχαν, ενώ ταυτόχρονα είχαν πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης, αναγκαίες για την ανάπτυξη του στόλου. Οι περιορισμοί του εθνικού χώρου σε σχέση με τη ναυτιλιακή υποδομή είχαν ως αποτέλεσμα να αντικαθίσταται και να παραμένουν στον Πειραιά οι μικρού κυρίως μεγέθους επιχειρήσεις. Μετά το 1967 η ναυτιλιακή πολιτική από τις διδακτορικές κυβερνήσεις (1967-1974), βασίστηκε

σε τρεις κυρίως άξονες: την αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας, τη δημιουργία ευνοϊκού και σταθερού θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την εξασφάλιση εγχώριας ναυτιλιακής υποδομής με την ανάπτυξη του Πειραιά ως διαχειριστικού κέντρου.

Η προσέλκυση πλοίων στον ελληνικό νηολόγιο επιδιώχθηκε, όπως και στο παρελθόν, με τη μείωση των υψηλών επιπέδων φορολογίας, η οποία μέχρι τότε επιβαλλόταν επί του εισοδήματος που απέφεραν τα πλοία. Με τον Αναγκαστικό Νόμο 465/1968 το φορολογικό σύστημα άλλαξε και ο φόρος υπολογιζόταν με βάση την ηλικία και την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων. Έτσι μειώθηκε η φορολογική επιβάρυνση των πλοίων σημαντικά σε μία περίοδο κατά την οποία η χωρητικότητα της ελληνικής σημαίας σχεδόν διπλασιάστηκε. Σε συνέχεια με νόμο του 1975, τα επίπεδα φορολογίας αυξήθηκαν χωρίς αλλαγή του τρόπου υπολογισμού τους. Το σύστημα φορολόγησης διατηρήθηκε αμετάβλητο, ενώ το επίπεδο φορολόγησης άλλαξε κατά καιρούς, αναλόγως τις συνθήκες των αγορών, προκειμένου να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων.

Σχετικές με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων ήταν και οι διάφορες υπουργικές αποφάσεις ή νόμοι που ίσχυσαν κυρίως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και ρύθμιζαν τα επίπεδα επάνδρωσής τους και το επιτρεπόμενο ποσοστό αλλοδαπών εργαζομένων σε αυτά. Αντίστοιχες αποφάσεις πάρθηκαν και τις δεκαετίες του 1990, το 1997 και το 2007. Στην ίδια κατεύθυνση λειτούργησαν και οι διμερείς εμπορικές συμφωνίες που υπογράφηκαν από το ελληνικό κράτος για την αποφυγή της διπλής φορολογίας των ελληνικών πλοίων, καθώς και οι διμερείς συμβάσεις για την απασχόληση των αλλοδαπών σε αυτά.

Η δεύτερη δέσμη μέτρων συνδέθηκε με τη δημιουργία θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Με τον ΑΝ 89/1967 δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονταν, πρακτόρευαν ή αντιπροσώπευαν πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία είτε να εδρεύουν, είτε να έχουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα και να λειτουργήσουν υπό προνομιακό καθεστώς. Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε και επεκτάθηκε στη συνέχεια με τους ΑΝ378/1968, ν 27/1975 και ν. 814/1978. Η ισχύς των παραπάνω νόμων διασφαλίζεται από το Σύνταγμα του κράτους. (Θεοτοκάς, 2011, σελ. 58-61)

Το προνομιακό καθεστώς λειτουργίας που δημιουργούσαν αποτέλεσε κίνητρο για την εγκατάσταση στον Πειραιά σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων και βέβαια τη δημιουργία πολλών νέων, και συνέβαλε στην ανάπτυξη του ως διεθνούς διαχειριστικού κέντρου. Τις τελευταίες δεκαετίες οι περισσότερες ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πολλές επιχειρήσεις και φορείς που προσφέρουν υπηρεσίες σε αυτές (τράπεζες, νηογνώμονες, ναυλομεσίτες, ασφαλιστές κ.α.) λειτουργούν από τον Πειραιά.

Ωστόσο, υπάρχει το παράδειγμα της [Thenamaris Ships Management](#) , ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας που διαχειρίζεται στόλο 40 δεξαμενοπλοίων και bulk carriers και θεωρείται μία από τις ποντοπόρους επιχειρήσεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας, κυρίως σε θέματα που σχετίζονται με την οργάνωσή της, που επέλεξε να έχει την έδρα της στην περιοχή Βουλιαγμένη Αττικής, μακριά από τον Πειραιά στον οποίο έδρευε για κοντά 40 έτη (Ίδρυση 1970, Πειραιάς). (Θεοτοκάς, 2011)

Σήμερα στο έτος 2013 κι εν μέσω της χρηματοπιστωτικής και κατ' επέκταση σε όλους τους τομείς της ελληνικής οικονομίας κρίσης, οι Έλληνες εφοπλιστές καλούνται να συμμετάσχουν στη συμφωνία με το Ελληνικό Δημόσιο και να συνεισφέρουν εθελοντικά στα φορολογικά έσοδα της χώρας. Η συμμετοχή αυτή περιλαμβάνει πλέον για πρώτη φορά επιβολή φόρου και στα πλοία με ξένη σημαία καθώς και φορολογική συνεισφορά του ελληνικού cluster. Η πρόβλεψη γίνεται στο άρθρο 26 του νομοσχεδίου για το φορολογικό και τροποποιεί στην ουσία το άρθρο 26 του Ν. 27/75, με τον οποίο απαλλάσσονταν από κάθε φόρο τα ανωτέρω πλοία. Η ισότιμη φορολόγηση των πλοίων υπό ξένη σημαία είναι ένα αναγκαίο μέτρο με δεδομένες τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες της εθνικής οικονομίας. Βάσει την παρούσας κατάστασης, δεν είναι παράλογο αυτό το αίτημα, αν αναλογιστεί κανείς ότι το ελληνικό κράτος στάθηκε πάντα αρωγός της ναυτιλίας στην προσπάθειά της να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της παρέχοντάς της ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη συμμετοχή της στην αγορά. Ωστόσο, αλλοδαποί πλοιοκτήτες με έδρα τον Πειραιά, πιθανόν να θεωρήσουν άδικο το εν λόγω φορολογικό μέτρο και να αποχωρήσουν από την Ελλάδα. Επίσης, ανεβαίνουν και οι κλίμακες φορολόγησης των Ελλήνων ναυτικών, για τις αμοιβές που αποκτούν και πρόκειται να αποκτήσουν εντός τρέχοντος έτους 2013, γεγονός που από την πλευρά των ναυτικών πιθανόν θεωρηθεί άδικο. (Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007 ; Elnavi Monthly Shipping Review, Σ. Παπανδρέου, 02/2013, σελ.8)

Το φορολογικό σύστημα, που αναφέρεται στην ανάλυση και διέπει τη ναυτιλία στην Ελλάδα, αλλά και πολλά ευρωπαϊκά κράτη, αποτελεί θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Το κύριο καθεστώς φορολόγησης επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (Tonnage Tax). Υπάρχουν, όμως 2 μορφές τέτοιου φορολογικού καθεστώτος:

- A. Ελληνικό (εισήχθη το 1951)
- B. Ολλανδικό

Στο Ελληνικό Tonnage Tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας κάθε πλοίου εν αντιθέσει με το Ολλανδικό σύστημα όπου ανάλογα με κάποιους συντελεστές χωρητικότητας και ηλικίας υπολογίζεται τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά μέρα και ανά έτος και σε αυτό εφαρμόζεται εταιρικός φόρος. Η φορολόγησή τους επιβάλλεται με βάση την ηλικία τους και την χωρητικότητά τους. Το

ελληνικό αυτό καθεστώς έχει χαμηλά επίπεδα φορολογικών συντελεστών, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, κι επίσης εφαρμοζόταν μέχρι πρότινος σε Κύπρο και Μάλτα. Ωστόσο, καινούριο Κυπριακό Φορολογικό Σύστημα Χωρητικότητας για τη ναυτιλία έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 24 Μαρτίου 2010 με εξίσου ευνοϊκούς φορολογικούς συντελεστές. Σήμερα στην Ελλάδα, την φορολόγηση των πλοίων ορίζουν οι διατάξεις του νόμου 27/1975 όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Φορολογία των Πλοίων στην Ελλάδα διέπεται κυρίως από του

κάτωθι νόμους:

α) Ν.27/1975

β) Ν.29/1975

γ) Ν.959/1979

δ) Ν.2843/2000 και

ε) 3182/2003.

Η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Βάσει του ελληνικού Tonnage Tax θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο, ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου, ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από φορολόγηση. Παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω της διεθνοποιημένης φύσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 01/2013, σελ. 7)

Το γενικό συμπέρασμα σχετικά με την ελληνική νομοθεσία γύρω από την ελληνική ναυτιλία έχει τα εξής σημεία:

- Με τους νόμους 2687/53, 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 επιδιώχθηκε και δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο
- Με τους ίδιους νόμους δόθηκε ευκαιρία σε ναυτιλιακές ελληνικών συμφερόντων να μεταφέρουν την έδρα τους στην Ελλάδα
- Όλες οι ναυτιλιακές του τύπου ΑΕ, ΕΠΕ, ΕΑΝΕ μπορούν αν υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων 89/67, 378/68, 465/68 και των νόμων 27/75 και 814/78. (Παπαγιαννούλης, 2002)

2.5 Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΑΔΙΑΚΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 50 ΕΤΗ

Η παρούσα υποενότητα σκοπό έχει να παρουσιάζει τον τομέα των ναυπηγοεπισκευών στην Ελλάδα (από το 1960 κι έπειτα), καθώς αφορά άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές ως κομμάτι της προσφοράς στη ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και της αυτονομίας που θα παρείχε στον ελληνικό στόλο η ανάπτυξη του κλάδου αυτού.

Σταδιακά η εξέλιξη από το 1960 έως σήμερα χαρακτηρίζεται από διάφορα βήματα. Η Ελλάδα εγκατέλειψε την Βαριά Βιομηχανία και στράφηκε προς την Μεταποίηση και τις Υπηρεσίες. Αργότερα, η χώρα απέκτησε οικολογική συνείδηση, περιβαλλοντική συνείδηση, εργασιακή συνείδηση, Ευρωπαϊκά Standards και Κανονισμούς, χωρίς όμως να αλλάξει νοοτροπία και τρόπο σκέψης. Ακολούθως, μπήκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατόπιν στο Ενιαίο Νόμισμα Ευρώ (συμβολισμός νομίσματος €), γεγονός που την κατέστησε ακριβή. Παράλληλα, οι γειτονικές χώρες άρχισαν να αναπτύσσονται και τα ναυπηγεία στις πρώην Κομμουνιστικές Χώρες απέκτησαν εμπορικό χαρακτήρα. Ως συνέπεια των ανωτέρω, η Ναυπήγηση μεταφέρθηκε σε Τουρκία και άλλες γείτονες χώρες και κατόπιν στην Άπω Ανατολή. Η Ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα κράτησε για κάποια χρόνια, μέχρι το 2008 αλλά μετά την Διεθνή Κρίση έπαψε να υπάρχει. Ενδεικτικά, η ελληνική ακτοπλοΐα από τα μέσα του '90 κι εν όψει της εναρμόνισης με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, παράγγειλε 43 επιβατηγά πλοία, από τα οποία μόνο 2 χτίστηκαν στην Ελλάδα και τα υπόλοιπα σε Γερμανία (10), Κορέα (8), Ιταλία (6), Σουηδία/Νορβηγία (5), Αυστραλία (4), Ολλανδία (3), Γαλλία (3) και Φιλανδία (2). Αντίστοιχα, στην εμπορική ναυτιλία δίνονται συνεχείς παραγγελίες από Έλληνες εφοπλιστές σε ναυπηγεία της Ιταλίας, της Γερμανίας, της Φιλανδίας, της Άπω Ανατολής. Η ναυπηγική δραστηριότητα περιορίζεται σε μικρές μονάδες τοπικής κυρίως ναυσιπλοΐας ενώ φορτηγά πλοία δεν χτίζονται πια στη χώρα, κυρίως γιατί είναι ακριβή η κατασκευή τους συγκρινόμενη με τα ναυπηγεία του εξωτερικού.

Σήμερα υπάρχουν περίπου 450 εταιρείες εντός και περιφερειακά της Ζώνης (200 Μεταλλουργικές και Ελασματοουργικές, 70 Αμμοβολών και Υδροβολών, 80 Μηχανουργεία, 50 Ηλεκτρολογεία, 20 Ξυλουργεία και 30 Λοιπών Εργασιών), 25 μικρά ναυπηγεία (Καρνάγια), περίπου 5.000 εργαζόμενοι, περίπου 500 εκ. Ευρώ ετήσιος τζίρος συνολικά, δύο μόνιμες δεξαμενές και δύο πλωτές δεξαμενές υπό την ιδιοκτησία της ΟΛΠ ΑΕ., όπου δεξαμενίστηκαν κατά το έτος 2012, περίπου 90 πλοία για 4 - 5 ημέρες έκαστο. (Σίγουρας Απόστολος, 2013)

Ο τομέας της ναυπηγοεπισκευής στη χώρα ενέχει πολλά μειονεκτήματα, μεταξύ των οποίων είναι τα εξής: πρώτον, η μη ευνοϊκή χρηματοδότηση, δεύτερον, η διαφορά κόστους σε πολλούς τύπους πλοίων και τρίτον, ο φόβος για τις ελληνικές απεργίες. Επεξηγηματικά, σε

χώρες του εξωτερικού οι εφοπλιστές βρίσκουν ευκολότερα χρηματοδότηση, ώστε να χτίζουν πλοία στα ναυπηγεία των εκάστοτε χωρών. Για παράδειγμα, στην Κίνα, την Κορέα, την Ιαπωνία, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Φινλανδία κ.α. είναι ευνοϊκή η χρηματοδότηση από τοπικές ή ξένες ή ακόμη και ελληνικές τράπεζες, γεγονός που δεν συμβαίνει στην Ελλάδα. Επιπλέον, διάφοροι τομείς κόστους είναι αυξημένοι εντός της χώρας συγκριτικά με άλλες χώρες, π.χ. στην Κορέα και την Ιαπωνία, που κατέχουν υψηλή εξειδίκευση και μεγάλα ναυπηγεία, είναι φθηνότερη η κατασκευή container ships και tankers μέσω των οικονομικών κλίμακας που επιτυγχάνονται ενώ στην Κίνα οι χαμηλές αμοιβές των εργατών των ναυπηγείων είναι άκρως ανταγωνιστικές ιδιαίτερα όταν πρόκειται για απλές μορφές πλοίων, όπως bulk carriers. Τέλος, η ένταση των απεργιών και των στάσεων εργασίας στη χώρα, είτε πρόκειται για τα ναυπηγεία είτε τα τελωνεία, λιμάνια, φορτηγά κλπ. αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην προτίμηση των ελληνικών ναυπηγείων λόγω της ανησυχίας και της αμφισβήτησης που δημιουργείται σχετικά με τις ημερομηνίες παράδοσης των νεόκτιστων πλοίων και της προκαλούμενης ζημίας από τις καθυστερήσεις. (<http://www.naftemporiki.gr>, Τσιμπλάκης Α., 09/07/2013)

Ενδεικτικά, στον παρακάτω πίνακα (βλ. πίνακα 2.5.1) παρουσιάζονται οι δραστηριότητες της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων για την περίοδο 2003-2006, βάσει στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

2.5.1 ΠΙΝΑΚΑΣ – ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (2003-2006)

Έτος	Επισκευασμένα πλοία							
	Σύνολο (total)		Σε δεξαμενές (in dock)		Σε επισκευαστικές βάσεις (in repair yards)		Δεξαμενισθέντα πλοία (dry docked vessels)	
	Αριθ.	ΚΟΧ (σε εκ)	Αριθ.	ΚΟΧ (σε εκ)	Αριθ.	ΚΟΧ (σε εκ)	Αριθ.	ΚΟΧ (σε εκ)
2003	855	12,179	179	3,898	676	8,281	310	1,807
2004	805	10,626	153	3,306	652	7,321	305	1,723
2005	776	10,559	179	3,721	597	6,839	266	1,655
2006	819	11,559	187	4,832	632	6,727	237	1,183

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., <http://www.statistics.gr>, Δραστηριότητες της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων ετών 2003 – 2006, σελ.1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 1980-2013

Στον παρόν και τρίτο κεφάλαιο της εργασίας σκοπός είναι να γνωρίσει ο αναγνώστης τον Έλληνα εφοπλιστική κι έτσι η ανάλυση επεκτείνεται στην ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, τον τρόπο Οργάνωσης και Διοίκησής της, την επιχειρηματικότητα και καινοτομία της ελληνικής ναυτιλίας και την εξέλιξη όλων αυτών των ποιοτικών χαρακτηριστικών στο χρόνο.

Με τον όρο «ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση» εννοούνται οι επιχειρήσεις διαχείρισης εμπορικών πλοίων ή εφοπλιστικές επιχειρήσεις που έχουν υπό τη διαχείρισή τους πλοία, που δραστηριοποιούνται σε διεθνείς ναυλαγορές και ανήκουν πλειοψηφικά σε ελληνικά συμφέροντα. Στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν ως επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων, δηλαδή ως εφοπλιστικές επιχειρήσεις. Τα πλοία ανήκουν σε πλοιοκτήτριες εταιρείες, με έδρα σε κράτη φορολογικών ελαφρύνσεων όπως Παναμάς και Λιβερία. Κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της μόνο ένα πλοίο, του οποίου τη διαχείριση αναθέτει σε εταιρεία-διαχειριστή. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι δηλαδή οι φορείς επιχειρηματικής δράσης. Συνηθέστερα, πλοιοκτήτριες και διαχειρίστρια-εταιρεία συνδέονται με τα ίδια συμφέροντα και είναι περιορισμένες οι περιπτώσεις που δεν συνδέεται το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων είναι ανεξάρτητοι μεταφορείς που ασχολούνται αποκλειστικώς με την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, στην πορεία ωστόσο μπορεί να επεκτείνονται σε παραναυτιλιακούς τομείς ή και τομείς μη ναυτιλιακούς. (Θεοτοκάς, 2007)

3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

Στην παρούσα υποενότητα εξετάζεται η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση και η οργανωτική της δομή, πως μεταβάλλεται και προσαρμόζεται στο χρόνο, με σκοπό να γνωρίσει ο αναγνώστης το χαρακτήρα που διατηρούν οι ελληνικές ναυτιλιακές και ως εκ τούτου να αποκτήσει μία πρώτη εικόνα για το προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή.

Το βασικό χαρακτηριστικό της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι η ύπαρξη μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με κυρίως οικογενειακές μικρομεσαίες ναυτιλιακές που κατά κύριο λόγο ιδρύονται από επιχειρηματία που έχει προηγουμένως ανάμειξη με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και στελεχώνεται από μέλη της οικογένειάς του. Στη χύδην φορτηγό ναυτιλία το μοντέλο αυτό είναι επιτυχημένο ακόμη και στη σύγχρονη εποχή. Παρόλη τη συνεχή τάση γιγαντισμού των επιχειρήσεων, οι οικογενειακές πετυχαίνουν κυρίως λόγω του οικογενειακού χαρακτήρα τους, της τεχνογνωσίας στη ναυτιλιακή διαχείριση και την επιχειρηματικότητα, της τακτικής διάσπασης και της τακτικής δικτύωσης.

Αναλυτικότερα τα οργανωτικά χαρακτηριστικά έχουν ως εξής. Πρώτον, ο οικογενειακός χαρακτήρας βασίζεται στο γεγονός ότι η ιδιοκτησία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανήκει σε ένα τουλάχιστον μέλος της οικογένειας η οποία στελεχώνει τη διοίκησή της. Κατά κύριο λόγο ξεκινούν ως μονοβάπορες και η επιτυχία τους δε συνδέεται απαραίτητα με αύξηση του στόλου. Ωστόσο, ενώ στις ημέρες μας η τάση είναι η μεγέθυνση των επιχειρήσεων και οι εξελίξεις δεν ευνοούν τις επιχειρήσεις μικρού μεγέθους, οι μικρές οικογενειακές εξακολουθούν να αποτελούν την κυρίαρχη ομάδα επιχειρήσεων του ελληνόκτητου στόλου. Η ευελιξία στην επενδυτική στρατηγική, η τεχνογνωσία και άλλα στοιχεία δίνουν προβάδισμα και δυνατότητα επιβίωσης στην πλειονότητα των μικρού μεγέθους οικογενειακών επιχειρήσεων. Ωστόσο, υπάρχουν και αδύναμα σημεία που δυσκολεύουν την πορεία και την επιτυχία τέτοιων επιχειρήσεων, όπως οι κεφαλαιακοί πόροι ή η δύσκολη πρόσβαση σε δανειακά κεφάλαια, περιορισμένη δυνατότητα διαφοροποίησης του στόλου κλπ. Ακόμη και σε μακροχρόνιες κρίσεις των ναυλαγορών, οι μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις διατηρούν τον οικογενειακό χαρακτήρα τους, ακολουθώντας τη στρατηγική των ιδιοκτητών τους.

Ο οικογενειακός χαρακτήρας των επιχειρήσεων ευνοείται από συγκεκριμένα δομικά χαρακτηριστικά της βιομηχανίας της ναυτιλίας, όπως η δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων/χρηματοδότησης και η περιορισμένη ανάγκη για ανώτερο διοικητικό προσωπικό, δεδομένου ότι συνηθέστερα οι οικογενειακές επιχειρήσεις στελεχώνονται από μέλη της οικογένειας του πλοιοκτήτη.

Στον πίνακα 3.1.1 που ακολουθεί, ο αναγνώστης μπορεί να διακρίνει την εξελικτική πορεία του αριθμού των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το 1981 ως το 2008 κατά κατηγορία μεγέθους και να βγάλει τα συμπεράσματά του για την τάση της ελληνικής ναυτιλίας να έχει οικογενειακό χαρακτήρα μέσα από επιχειρήσεις μικρού κατά κύριο λόγο μεγέθους.

3.1.1 ΠΙΝΑΚΑΣ - ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ Ν.Ε. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1981, 1990, 2000, 2005 ΚΑΙ 2008

ΕΤΟΣ	ΜΙΚΡΕΣ	ΜΕΣΑΙΕΣ	ΜΕΓΑΛΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1981	522	124	64	710
1990	361	131	56	548
2000	565	225	45	835
2005	445	183	62	690
2008	499	195	64	758

Πηγή: Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009

Ως δεύτερο στοιχείο για το κλειδί επιτυχίας των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων διακρίνεται η φιλοσοφία και η επιχειρηματικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών (περισσότερη ανάλυση βλ. ενότητα 3.2). Η επιχειρηματική φιλοσοφία των επιχειρηματιών βασίζεται στην προηγούμενη επαγγελματική τους πορεία και σχέση με το χώρο της ναυτιλίας με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται από σκληρή δουλειά, εμπιστοσύνη, εμμονή και αφοσίωση, μάλιστα αυτές οι αξίες λειτουργούν ως οργανωτικά πρότυπα των επιχειρήσεών τους. Πάνω σε αυτή τη φιλοσοφία βασίζεται και το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν προτιμούν συχνά το outsourcing δραστηριοτήτων ή λειτουργιών σε ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης. Αυτό το γεγονός οφείλεται στην φιλοσοφία τους ότι η ανταγωνιστικότητα προέρχεται από τη ναυτιλιακή διαχείριση. Κι ενώ τα τελευταία χρόνια καταγράφονται περιπτώσεις καταφυγής σε υπηρεσίες ανεξάρτητων εταιριών διαχείρισης, η πλειονότητα των περιπτώσεων αφορά την επέκταση σε νέους τύπους πλοίων και την απόκτηση της απαραίτητης τεχνογνωσίας.

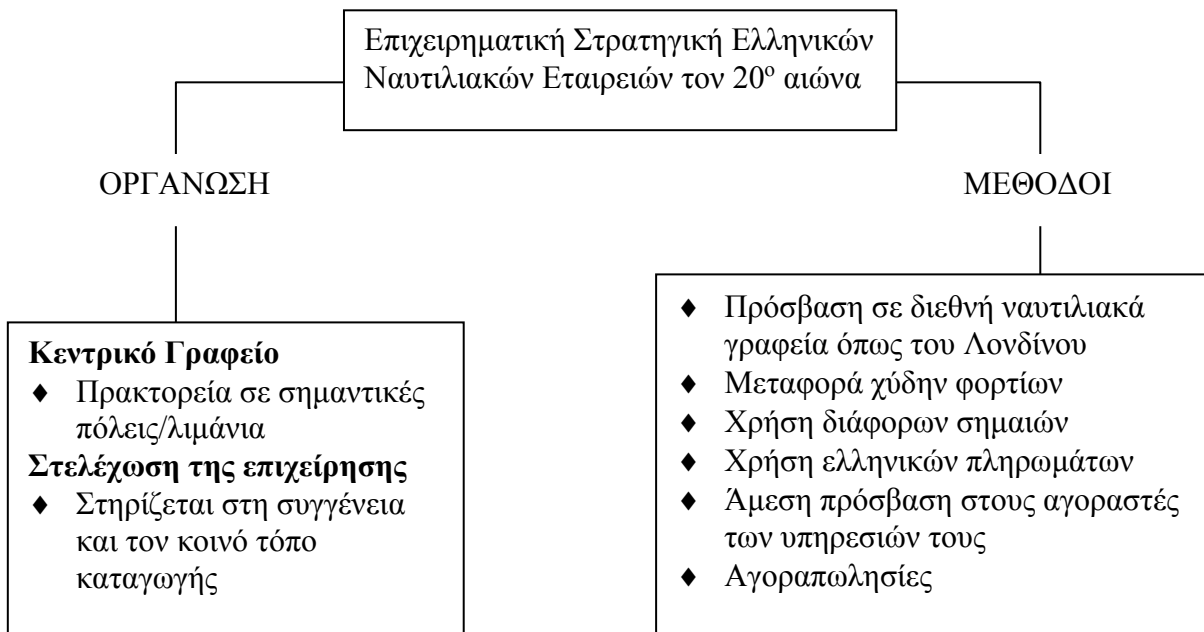
Όσον αφορά την τάση για διάσπαση των επιχειρήσεων και δεδομένης της ύπαρξης παραδοσιακών και μη παραδοσιακών εφοπλιστών στην ελληνική ναυτιλία, ο αριθμός παραδοσιακών επιχειρήσεων που συνεχίζουν να υπάρχουν μετά το θάνατο του ιδρυτή τους είναι λίγες σε αριθμό. Στις περισσότερες περιπτώσεις όταν η εταιρεία περνάει σε δεύτερη γενιά διασπάται ανάλογα με τα συμφέροντα των μελών της οικογένειας και δημιουργούνται νέες. Η διάσπαση μπορεί να οφείλεται σε διαφωνία για τη μελλοντική πορεία της επιχείρησης, σε συγκρούσεις συμφερόντων ή στόχων κ.α. Επίσης, μετά το διαχωρισμό, συνηθέστερα τα αποχωρούνται μέλη συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας με νέο επιχειρηματικό σχήμα. Γεγονός είναι πάντως ότι η τάση για διάσπαση βοηθάει στην αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων, την ανανέωση του εφοπλιστικού επαγγέλματος και γενικότερα στην ανάπτυξη της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τέλος, η δικτύωση των επιχειρήσεων, ως στοιχείο επιβίωσης και επιτυχίας, αφορά τη δημιουργία χαλαρών ή και συγκροτημένων δεσμών μεταξύ επιχειρήσεων που οδηγεί σε συνεργασία, αλληλοϋποστήριξη και κοινή δράση. Τα δίκτυα ορίζονται σε σχέσεις εμπιστοσύνης που δημιουργούν ροή πληροφοριών μεταξύ των ατόμων. Στην Ελλάδα, επειδή όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχουν κατά κύριο λόγο μικρές σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις, η οποίες όμως μέσα από τη δικτύωση ξεπερνούν το μειονέκτημα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας. Η άτυπη δικτύωση αποτελεί συστατικό στοιχείο του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Εν συνεχεία, η συμμετοχή σε δίκτυα συμβάλει στην επιβίωση και επιτυχία μίας ναυτιλιακής προσφέροντάς της τα παρακάτω πλεονεκτήματα (Gnyawali και Madhavan, 2001):

- εξωτερικές οικονομίες,
- μείωση κόστους συναλλαγών,
- μείωση κόστους πρόσβασης σε δίκτυα πληροφόρησης,
- ενίσχυση της βάσης γνώσης των επιχειρήσεων, και τέλος
- κοινή αντίδραση στις προκλήσεις του περιβάλλοντος.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ελληνόκτητα γραφεία εγκαταστάθηκαν σχεδόν σε όλα τα λιμάνια της Ευρώπης, της Βόρειας και Νότιας Αμερικής, της Ν. Α. Ασίας και της Νότιας Αφρικής. Αρχικά, όπως αναφέρθηκε στην υποενότητα 2.2, πρώτα σε προτίμηση ήταν το Λονδίνο και η Ν. Υόρκη και τρίτος ο Πειραιάς ενώ προς το 1990 αυξήθηκε αισθητά η αίγλη του.

3.1.2 ΣΧΗΜΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΟΝ 20^ο ΑΙΩΝΑ.



Πηγή: Χαρλαύτη, 2001, σελ.455

3.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην παρούσα υποενότητα, συμπληρωματική των οργανωτικών χαρακτηριστικών της ελληνόκτητης ναυτιλίας που αναφέρθηκαν ανωτέρω, το κείμενο συμβάλει στη γνωριμία του αναγνώστη με την ελληνική πλοιοκτησία και οργανωτική κουλτούρα και συνδέεται όχι μόνο με τη δημιουργία νέας επιχείρησης αλλά και με τους πόρους που αξιοποιεί μία ήδη υπάρχουσα σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής της.

Οι αποφάσεις για τον εντοπισμό και την αξιοποίηση πόρων είναι στοιχεία επιτυχούς επιχειρηματικότητας. Η εγρήγορση για την αξιοποίηση των ευκαιριών συνδυάζεται με τη γνώση για τον συντονισμό των πόρων που αποκτούνται, που άλλα άτομα δε μπορούν να δουν και να αξιοποιήσουν. Υποστηρίζεται, μάλιστα, ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία, αναδεικνύει το παράδειγμα της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και αποτελεί στοιχείο μοναδικότητας στο χώρο της ναυτιλίας. Απόδειξη ότι για πολλές δεκαετίες οι εκατοντάδες ελληνικές ναυτιλιακές διατηρούν και μεγαλώνουν το μερίδιό τους στις παγκόσμιες ναυλαγορές ενώ άλλα οικονομικά μεγέθη και οικονομικές δραστηριότητες της χώρας δεν εμφανίζουν αντίστοιχες επιτυχίες. Ένα κοινό χαρακτηριστικό των Ελλήνων επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία είναι ότι ξεκίνησαν ή ξεκινούν τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα όχι από ανάγκη ή εξαιτίας απουσίας εναλλακτικών προοπτικών αλλά από επιδίωξη ευκαιριών που προβλέπουν. Η συμβολή της επιχειρηματικότητας στη μελλοντική πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει παίξει και παίζει σημαντικό ρόλο. Αν και οι αλλαγές στο επιχειρηματικό περιβάλλον δυσκολεύουν την πορεία των επιχειρήσεων, οι αποδόσεις της ναυτιλίας είναι τέτοιες που δύσκολα προσφέρονται σε άλλους οικονομικούς κλάδους, εξακολουθώντας έτσι να προσελκύονται επιχειρηματικά ταλέντα από άλλους τομείς δραστηριότητας.

Επιπρόσθετα, το στοιχείο της καινοτομίας αποτελεί μέρος της επιχειρηματικότητας και κρίνεται απαραίτητο να αναλυθεί ως κομμάτι της ανάπτυξης και εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας. Η καινοτομία, είτε τεχνολογική είτε διοικητική, συνδέεται στενά με την εισαγωγή νέων δεδομένων στη δραστηριότητα μίας επιχείρησης, είτε αφορά κάποια νέα υπηρεσία ή προϊόν είτε ένα νέο διοικητικό σύστημα ή διαδικασία. Στη ναυτιλία, η καινοτομία που συνδέεται με τους υλικούς πόρους σχετίζεται άμεσα με το χώρο των ναυπηγήσεων και των εξοπλισμών των πλοίων ενώ η διοικητική καινοτομία αφορά κυρίως το εσωτερικό της επιχείρησης. Η ελληνική ναυτιλία, κατά κανόνα βαδίζει σε γνωστά μονοπάτια, αυτό βέβαια δεν αποκλείει καινοτόμες πρακτικές. Οι Έλληνες εφοπλιστές στήριξαν και στηρίζουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεών τους, τόσο με μεταχειρισμένα όσο και με νεότευκτα πλοία. Παρακολουθούν τις εξελίξεις σε τεχνολογικό επίπεδο και άλλοτε τις εισάγουν οι ίδιοι με καινοτόμες επιχειρηματικές ιδέες, όταν για παράδειγμα πέρασαν από τα *liberties* και τα δεξαμενόπλοια στα

bulk carriers – όπως αναλύθηκε στο κεφάλαιο 2 - , στα VLCC, ULCC και την τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα σε όλο και πιο εξειδικευμένα πλοία, containership, product / chemical carriers και πλοία LNG, LPG. (Θεοτοκάς, 2007, σελ 61)

Οι νέοι τύποι πλοίων ή τα πλοία με ειδικά χαρακτηριστικά εξ' ορισμού αποτελούν τεχνολογικές καινοτομίες στη ναυτιλία. Σε όλο το 2^ο μισό του 20^{ου} αιώνα καταγράφονται τέτοιες, με παραδείγματα τον Ωνάση που ναυπήγησε το πρώτο υπερ-δεξαμενόπλοιο (1950), τον όμιλο Λυκιαρδόπουλου που ναυπήγησε το πρώτο double-bottom VLCC (1991) κ.α. Στην επιβατηγό ελληνική ναυτιλία δεν είχαν χρησιμοποιηθεί πλοία νέας τεχνολογίας ως το 1997, εκτός από τα υδροπτέρυγα και τα δίγαστρα. Οι ταχύτητες που αναπτύσσονται, στους 30-35 κόμβους, προσφέρουν στα σημερινά ταχύπλοα σκάφη ταχύτητες οδικών μεταφορών, που συνδυαστικά με λιμενικές υποδομές αποτελούν συγκριτικό πλεονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών έναντι των υπολοίπων.

Στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, υπάρχει συνεχής τάση προς τα πλοία νέας τεχνολογίας, το ίδιο και στην Ελλάδα. Μάλιστα περίπου οι μισές παραγγελίες σε LNG παγκοσμίως, για την τελευταία 3ετία (2011-2013) ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές. Η διαθεσιμότητα ρευστού διαθέσιμου τους δίνει τη δυνατότητα να εξασφαλίζουν χρηματοδότηση από την τραπεζική αγορά και να επεκτείνονται από τις αρχές του 2011 έως σήμερα στην αγορά των LNG και LPG. Σύμφωνα με έρευνα του διεθνούς ναυλομεσιτικού οίκου Clarkson's οκτώ (8) από τους κορυφαίους Έλληνες εφοπλιστές έχουν επενδύσει περισσότερα από 7,4δισ \$ για την κατασκευή συνολικά 38 πλοίων LNG, σε σύνολο 82 που είναι οι συνολικές παραγγελίες παγκοσμίως. Οι Έλληνες εφοπλιστές αναμένουν παραδόσεις τέτοιων πλοίων εντός του 2013 και ως το 2015. Παραδείγματα Ελλήνων εφοπλιστών που επενδύουν στην αγορά πλοίων LNG είναι η [Tsakos Shipping](#) του Τσάκου, η [Maran Gas](#) του Αγγελικούση, η [Gas Log](#) και λοιποί εφοπλιστικοί όμιλοι. Μάλιστα η Maran Gas έχει υπό παραγγελία 15 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, που πρόκειται να παραδοθούν μεταξύ 2014 και 2016 και στα τεχνικά χαρακτηριστικά τους περιλαμβάνεται η δυνατότητα να καίνε ως καύσιμα όχι μόνο πετρέλαιο αλλά και φυσικό αέριο. (Elnavi Monthly Shipping Review, 02/2013, σελ.20)

Επίσης, ένα ενδεικτικό παράδειγμα πρόσφατης καινοτόμας ιδέας που αφορά την ελληνική ναυτιλία παρουσιάστηκε το 2012 στα πλαίσια των Ποσειδωνίων, από Μηχανολόγους Μηχανικούς του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου σχετικά με την κατασκευή Πλήρως Εξηλεκτρισμένου Πλοίου (All Electric Ship). Στο πλαίσιο του Πλήρως Εξηλεκτρισμένου Πλοίου, προωθείται η βασική αρχή της ηλεκτρικής πρόωσης, δηλαδή της κίνησης της έλικας από ηλεκτρικό κινητήρα, η οποία διευρύνεται με τον εξηλεκτρισμό όλων των διατάξεων κατανάλωσης ισχύος, όπως αντλίες, συμπιεστές και συστήματα αυτοματισμού. Έτσι, το

Πλήρως Εξηλεκτρισμένο Πλοίο χαρακτηρίζεται από σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως η αυξημένη δυνατότητα ελιγμών, ο ακριβής έλεγχος της ταχύτητας και της θέσης του πλοίου, η εξοικονόμηση χώρου, καθώς και τα χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών θορύβου και αέριων ρύπων. Τα παραπάνω συνοδεύονται από χαμηλότερα επίπεδα κόστους λειτουργίας και συντήρησης. (http://www.ekt.gr/content/display?ses_mode=rnd&ses_lang=el&prnbr=83273, 2011)

Οι Έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν και επενδύουν στην τεχνολογική εξέλιξη των στόλων τους και κατ' επέκταση την εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

3.3 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ – Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Αυτές αφορούν το πεδίο δραστηριοποίησης καθώς και τη χρηματοδότησή της.

Είναι γνωστό ότι η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κατά κύριο λόγο με τη χύδην φορτηγό ναυτιλία (bulk), ενώ η συμμετοχή της στη ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι μικρή, περίπου 5% της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ακόμη, είναι σημαντικός ένας επιπλέον διαχωρισμός όσον αφορά την ποντοπόρο φορτηγό ναυτιλία (ή ωκεανοπόρο) για πλοία άνω των 3000 ΚΟΧ⁵, τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία για πλοία από 500 έως 2999 ΚΟΧ, την ακτοπλοϊκή φορτηγό ναυτιλία για πλοία έως 500 ΚΟΧ, την ακτοπλοϊκή επιβατηγό ναυτιλία, την επιβατηγό ναυτιλία πλοίων διεθνών πλόων και κρουαζιερόπλοιων και τέλος τα ρυμουλκά και τα ναυαγοσωστικά.

Επίσης, το υπό ελληνική σημαία πλοία διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει τις υπηρεσίες του για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι έναν καθαρά εξαγωγικό κλάδο που η δραστηριοποίηση και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται κυρίως εκτός ελληνικής επικράτειας.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ελληνική ναυτιλίας, αυτή γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ δεν ισχύουν στην Ελλάδα όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία διάφορα άλλα οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα που ισχύουν σε άλλες χώρες, όπως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κλπ. Η χρηματοδότηση είναι ίσως το κυριότερο για τους πλοιοκτήτες θέμα που απασχολεί την εθνική αλλά και παγκόσμια ναυτιλία, εφόσον αφορά και επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κι εφόσον ο κλάδος της ναυτιλίας είναι κατ' εξοχήν δανειοδοτούμενος αλλά και η εξασφάλιση δανείων

⁵ Ολική χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Ο.Χ): Είναι μονάδα μέτρησης του συνολικού όγκου σε κυβικά πόδια των χώρων φόρτωσης στο εσωτερικό του κύτους και στη γέφυρα, που είναι διαθέσιμοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τροφίμων, επιβατών και του πληρώματος. Ο κόρος είναι ίσος με 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

όσο και το κόστος αυτών αποτελούν σημαντικά σημεία λήψης απόφασης, οι επιτυχημένες ή μη επιχειρηματικές πρωτοβουλίες στον κλάδο στηρίζονται συχνά στη τραπεζική χρηματοδότηση. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στοχεύουν στο χαμηλότερο κόστος και την αποτελεσματικότερη προστασία από πιθανές απότομες μεταβολές της διεθνούς χρηματαγοράς, δηλαδή κυρίως των τραπεζικών επιτοκίων. Μάλιστα στο παρελθόν, η ελληνική ναυτιλία έχει έρθει σε δύσκολη θέση λόγω των δυναμικά μεταβαλλόμενων συνθηκών επιτοκίων και ισοτιμιών νομισμάτων. Σήμερα, συνεχίζει η ελληνική ναυτιλία να κινείται με ίδιο αλλά και ξένο διαθέσιμο, με τις κινέζικες τράπεζες να αυξάνουν τα δάνειά τους προς αυτήν, βάσει στοιχείων του 2013, και τον μεγαλύτερο δανειστή της να παραμένει η βρετανική Royal Scotland Bank με χρηματοφυλάκιο 10,555δισ \$. Γενικότερα 2,83% μείωση εμφανίζουν τα δάνεια της ελληνόκτητης ναυτιλίας φθάνοντας στα 65,78δισ \$. Στο 1^ο μισό του 2013, από 67,694 δισ. δολ. που ήταν το 2012. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες συνεχίζουν να αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του συνόλου των δανείων της ελληνικής ναυτιλίας, αν και δείχνουν μια μείωση από 95,58% σε 92%, το 2013. (<http://www.protothema.gr>, Τσαμόπουλος, 05/2013)

Με δεδομένα τα παραπάνω στοιχεία, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τη χρηματαγορά και οι οποιοσδήποτε διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επίπτωση σε αυτήν. Οι παράμετροι αυτοί επηρεάζουν τις επιλογές των πλοιοκτητών πρώτον στον τρόπο εκμετάλλευσης και δραστηριοποίησης του πλοίου και δεύτερον στον τρόπο και το χρόνο της ανανέωσής του. (Παπαγιαννούλης, 2002)

3.4 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ

Ύστερα από την ανάλυση της οργανωτικής κουλτούρας, φιλοσοφίας και ακολουθούμενης επιχειρηματικής πολιτικής των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και την έντονη σχέση των Ελλήνων εφοπλιστών με την καινοτομία και τη διαρκή εξέλιξη ο αναγνώστης είναι σε θέση να διεξάγει συμπεράσματα για το προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή.

Στην πλειοψηφία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ιδίως μικρού και μεσαίου μεγέθους, επικρατούσε και επικρατεί νοοτροπία που στηρίζεται στην εξουσία του ιδιοκτήτη, με αποτέλεσμα η επιχείρηση να μοιάζει με ιστό που κινείται μόνο από το κέντρο, με δυνατότητα να κινείται γρήγορα και να αντιδρά κατάλληλα σε απειλές και κινδύνους. Το γεγονός αυτό κάνει αντιληπτή τη δύναμη της κεντρικής εξουσίας, με τον εφοπλιστή να βρίσκεται σε αυτό το κέντρο του ιστού, που σχηματίζεται γύρω του και να αποτελεί πηγή εξουσίας και δύναμης.

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των Ελλήνων εφοπλιστών, που μάλιστα συνέβαλε στην πολυδιάσπαση των επιχειρήσεων ήταν και είναι, ο τρόπος με τον οποίο προσεγγίζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Κατά κανόνα, δε λειτουργούν ως επενδυτές αλλά ως επιχειρηματίες

και δεν αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία αποκλειστικά ως πηγή εισοδήματος αλλά και ως επαγγελματικό στίβο. Οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν και θέλουν να διατηρούν τον απόλυτο έλεγχο των επιχειρήσεών τους και να λαμβάνουν οι ίδιοι αποφάσεις λειτουργικές και στρατηγικές. Όταν όμως περιορίζεται αυτή η δυνατότητα ή δεν υπάρχει πλέον, ανεξαρτητοποιούνται από το κοινό επιχειρηματικό σχήμα και δημιουργούν νέες επιχειρήσεις. Έτσι προέρχεται και η τάση για διάσπαση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές κατέχουν κεντρική θέση, όχι μόνο στις δικές τους επιχειρήσεις αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία και την παγκόσμια οικονομία.

Στις κορυφαίες θέσεις παγκοσμίως βρίσκονται οι Έλληνες εφοπλιστές, όπως προκύπτει από την κατάταξη της Lloyd's List που ειδικεύεται στην κάλυψη ναυτιλιακών θεμάτων από όλο τον κόσμο. Ειδικότερα, ανάμεσα στην κατάταξη «100 πρόσωπα με την ισχυρότερη επιρροή στην ναυτιλία για το 2012», όπως παρουσιάστηκε από τη Lloyd's List, περιλαμβάνονται 15 Έλληνες εφοπλιστές, επιχειρηματίες και επιστήμονες που ειδικεύονται στο χώρο ή τον εκπροσωπούν. Επίσης κορυφαία στελέχη πολυεθνικών εταιρειών, πολιτικοί και άλλα στελέχη της ναυτιλίας κάθε γωνιάς του πλανήτη. Οι Έλληνες λαμβάνουν μεγάλες θέσεις στη σχετική λίστα, όπως παρουσιάζονται ακριβώς εδώ. Ο Γιάννης Αγγελικούσης και ο Γιώργος Οικονόμου με 4^η και 5^η θέση αντίστοιχα, η Αγγελική Φράγκου στη 18^η θέση, ο Πίτερ Λιβανός στην 26^η, ο Γεώργιος Προκοπίου στην 29^η, ο Βίκτωρ Ρέστης στην 56^η, ο Κωστής Κωνσταντακόπουλος στην 60^η, ο Σίμος Παλιός στην 63^η, ο Νικόλαος Τσάκος στην 72^η, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμης στην 75^η, ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος στην 81^η, ο Ευάγγελος Μαρινάκης στην 84^η, ο Πέτρος Γεωργιόπουλος στην 90^η και ο Αντριάν Οικονομάκης στην 93^η. (<http://www.ethnos.gr>, 2012)

Οι Έλληνες εφοπλιστές πέρα από την ισχυρή εικόνα που έχουν στη παγκόσμια ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο, έχουν ισχυρή παρουσία και στην εθνική οικονομία εν ώρα κρίσης. Μάλιστα πρόκειται να βοηθήσουν την ελληνική οικονομία μέσω φορολόγησής τους. Έχουν, ήδη, δεχθεί να φορολογηθούν τα πλοία υπό ξένη σημαία και πρόκειται να καταβάλουν 140εκ € ετησίως έως και το 2016.

Κατέχοντας ηγετική θέση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας διεθνώς, με τον έλεγχο τουλάχιστον του 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και το 1/3 των σκαφών τους να πλέει υπό ελληνική σημαία, οι Έλληνες εφοπλιστές είναι τολμηροί και ανοίγονται μπροστά παρά τις οικονομικές δυσκολίες της χώρας τους, δεδομένων των πολυάριθμων νέων παραγγελιών του 2013 και αυτών που είχαν προηγηθεί ήδη από το 2009 και έπειτα.

Σύμφωνα με ετήσια μελέτη της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών UNCTAD, οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκονταν στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας το 2011, με έλεγχο του 16,17% της παγκόσμιας χωρητικότητας, που αντιστοιχεί σε 202,39εκ τόνους, παρά τη

διεθνή οικονομική κρίση, έναντι του 15,95% που κατείχαν το 2010. Ωστόσο, οι εφοπλιστές της χώρας έχουν διαπιστώσει πως για να διατηρούν τη θέση τους στον παγκόσμιο χάρτη πρέπει να επενδύουν σωστά και μεθοδικά, με αποτέλεσμα να έχουν επενδύσει περίπου 11δισ \$, για το 2011 για 156 ναυπηγήσεις σε Κορέα, Κίνα κλπ. Σήμερα, προβαίνουν ολοένα περισσότερο στην αύξηση του στόλου τους για να επωφεληθούν από την πτώση στις τιμές των πλοίων, αλλά και για να αποφύγουν ενδεχόμενη φορολόγηση των καταθέσεών τους, ανάλογη με εκείνη που επιβλήθηκε στην Κύπρο.

«Μιλώντας για τους Έλληνες εφοπλιστές, μπορώ να πω ότι οι παραδοσιακοί πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία γιατί αγαπούν αυτή τη δουλειά.

Και αυτή η αγάπη είναι δύναμη.»

Ανδρέας Α. Μαρτίνος, «Κοιτώντας μπροστά», Καλοκαίρι 2006

«Speaking about Greeks, at least, I can say that traditional ship-owners are in this business because they love it. And that love is strength»

Andreas A. Martinos, «Looking forward», Summer 2006

(Πηγή: Martinos, 2006, σελ. 3)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 –ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στον τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας σκοπός είναι να παρουσιαστούν δύο σημαντικές παράμετροι που απαρτίζουν την ελληνική εμπορική ναυτιλία, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος και η ελληνική σημαία, να εμφανιστούν ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά αυτών στην εξέλιξη των ετών και να βγουν συμπεράσματα για την μελλοντική τους πορεία. Επίσης, με επίκεντρο τη σημερινή ελληνική εμπορική ναυτιλία, γίνεται προσπάθεια να αναδειχθούν οι πιθανές ευκαιρίες και απειλές του κλάδου στην Ελλάδα αλλά και βάσει των εξελίξεων του παρόντος να βρεθούν οι προοπτικές του μέλλοντος. Μέσα από αριθμούς και παράθεση ειδησιογραφίας, η ανάλυση φέρνει τον αναγνώστη κοντά στις εξελίξεις και τη διεξαγωγή συμπερασμάτων.

4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ, 1980-2013 – ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ήταν και παραμένουν ειδικευμένες στη διαχείριση των βασικών τύπων της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελούν τα δεξαμενόπλοια και τα bulk carriers (βλ. Κεφάλαιο 4). Η διαφοροποίηση από αυτόν τον κανόνα αναφέρεται μόνο στην επέκταση μικρού ποσοστού επιχειρήσεων ε πιο εξειδικευμένες αγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας, όπως τα χημικά και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου, κατά τα τελευταία χρόνια. Η επιλογή δραστηριοποίησης στη χύδην φορτηγού ναυτιλία υπαγορεύεται αρχικά από τους διαθέσιμους πόρους των επιχειρήσεων αλλά και δομικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου ναυτιλιακού τομέα. Επεξηγηματικά, ο τομέας της χύδην ναυτιλίας απαιτεί μικρότερη επένδυση σε σχέση με την ναυτιλία τακτικών γραμμών, δηλαδή απόκτηση πλοίου και υποδομή στην ξηρά. Μάλιστα, το πλοίο μπορεί να αποκτηθεί σε σχετικά χαμηλό κόστος μέσα από την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, όσο για την υποδομή ξηράς, δηλαδή το ναυτιλιακό γραφείο, αυτή στελεχώνεται από τον πλοιοκτήτη και μέλη της οικογένειάς του και πιθανόν να συνεργάζεται με εξωτερικούς συνεργάτες, όπως μεσίτες κτλ. Σε αντίθεση με αυτά, η ναυτιλία τακτικών γραμμών απαιτεί υψηλές επενδύσεις σε στόλο για τακτικότητα και συχνότητα δρομολογίων και υποδομές ξηράς στα λιμάνια προσέγγισης. Βεβαίως υπάρχουν ελληνικές επιχειρήσεις που σηματοδότησαν επιτυχία στην αγορά τακτικών γραμμών, όμως δεν είναι ο κανόνας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ακόμη και όταν υπήρχαν κίνητρα για είσοδο στον τομέα αυτό, πολλοί Έλληνες εφοπλιστές προτίμησαν την πλευρά της διαχείρισης γραμμών αλλά πλοίων, με πρωτοστάτη την ελληνική [Costamare Inc](#) (ίδρυση 1975) που σε διάρκεια 15 ετών διέπρεψε στον τομέα liner ναυτιλίας, όντας η

μεγαλύτερη ανεξάρτητη διαχειρίστρια πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ναυλώνονται σε εταιρείες τακτικών γραμμών. Έτσι, ήδη από το 2008, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούσαν το 6% του συνολικού αριθμού των ελληνόκτητων πλοίων και 5,1% της μεταφορικής του ικανότητας. (Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε., Θεοτοκάς Γ., 2009, σελ.84-85)

Ένα βασικό στοιχείο του ελληνόκτητου στόλου ιστορικά ήταν η προτίμηση σε αγορά μεταχειρισμένων, με σκοπό την απόκτηση πλοίου σε χαμηλή τιμή και την ένταξη του στον ανταγωνισμό συνδυαστικά με το υψηλής ποιότητας και χαμηλής τιμής ανθρώπινο δυναμικό. Οι παραδοσιακές εταιρείες έκαναν μεν νέες ναυπηγήσεις, αλλά οι νεοεισερχόμενες αγόραζαν κυρίως μεταχειρισμένα. Από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα, ωστόσο, οι Έλληνες έχουν μπει δυναμικά στις νέες ναυπηγήσεις, ρίχνοντας έτσι και το μέσο όρο ηλικίας των ελληνόκτητων πλοίων. Για το ζήτημα της ηλικίας του ελληνόκτητο στόλου θα γίνει εκτενέστερη ανάλυση παρακάτω στην ίδια υποενότητα. Ήδη από το 2008 οι Έλληνες εφοπλιστές αποτέλεσαν το 11% των νέων παραγγελιών παγκοσμίως, φαινόμενο που σχετίζεται με τις υψηλές ναυλαγορές μετά το 2003, την ενδογενή τάση για υπερεπενδύσεις, τη συσσώρευση κεφαλαίων και εμπειρίας στην αγορά, την αξιοποίηση των ευκαιριών για άντληση κεφαλαίων μέσω της εισαγωγής στα Χρηματιστήρια Ν. Υόρκης και Λονδίνου και τέλος με την αποδυνάμωση του πλεονεκτήματος που έδινε το χαμηλό κόστος. Μέσα από όλους αυτούς τους παράγοντες ξεκινάει η εποχή νεο-ναυπηγήσεων ή μικρής ηλικίας μεταχειρισμένων πλοίων, για τους Έλληνες εφοπλιστές του 21^{ου} αιώνα.

Και εισάγοντας το ζήτημα της ηλικίας του στόλου, αυτή καθορίζεται από το έτος κατασκευής του κύτους που περιβάλλει το μηχανοστάσιο. Για τον ελληνόκτητο στόλο, η ηλικία του θεωρείτο ως και τις αρχές του '90, το αδύνατο σημείο του, με μέσο όρο ηλικίας τα 20 έτη, στοιχεία 1992. Το Ην. Βασίλειο και η Νορβηγία είχαν 19 και 18 έτη αντίστοιχα, μ. ο. ηλικίας πλοίων την ίδια χρονιά. Μάλιστα, οι ασφαλιστικές και τα P&I Clubs, θεωρώντας την ηλικία ως παράγοντα ναυτικών ατυχημάτων, χρέωναν υψηλότερα ασφάλιστρα αναλόγως την ηλικία του πλοίου, αν και από έρευνα του IMO έχει αποδειχθεί ότι το 80% ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος και όχι στην κατάσταση ή την ηλικία των πλοίων. (Χαρλαύτη, 2001, σελ.452)

Με νεότερα στοιχεία, για την 3ετία 2009-2011, βάσει της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής που διεξήγαγε απογραφική έρευνα για τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου (δημοσίευση 15/04/2011) παρατίθεται και σχολιάζεται ο κατωτέρω πίνακας, που δίνει στοιχεία για την ηλικία του στόλου κατά το μήνα Φεβρουάριο για τα έτη 2009, 2010 και 2011.

4.1.1 ΠΙΝΑΚΑΣ - ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ : ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2009, 2010 ΚΑΙ 2011

Ηλικία	2009		2010		2011	
	Αριθ.	ΚΟΧ	Αριθ.	ΚΟΧ	Αριθ.	ΚΟΧ
<5	243	10.313.286	285	12.571.993	262	11.599.753
5-10	337	14.100.593	317	13.803.328	314	13.529.410
10-15	181	5.342.104	199	5.858.956	231	8.205.321
15-20	138	3.303.428	143	3.777.439	140	4.368.147
20-25	174	1.810.823	166	1.297.007	164	1.369.759
25-30	184	1.933.390	167	1.914.733	150	1.433.498
>30	829	2.751.055	849	2.840.441	826	2.901.528
Σύνολο	2.086	39.554.679	2.126	42.063.897	2.087	43.407.416

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., www.statistics.gr, Ναυτιλία, Εμπορικός Ελληνικός Στόλος 100 ΚΟΧ και άνω, Χρονοσειρές, 2011

Βάσει του πίνακα 4.1.1 για τα έτη 2009-2011 ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων αντιστοιχεί μεν σε ηλικίες πλοίων άνω των 30 ετών κατά το ποσοστό του 40% περίπου, ωστόσο, η μέγιστη συνολικά χωρητικότητα αντιστοιχεί σε πλοία των κατηγοριών <5 και 5-10 ετών, δεδομένο που αποδεικνύει την τάση για νέο-ναυπηγήσεις και αγορές μικρής ηλικίας μεταχειρισμένων, όπως αναφέρθηκε νωρίτερα. Η χωρητικότητα που αντιστοιχεί σε αυτές τις δύο κατηγορίες ηλικιών αναλογεί στο 43% της συνολικής χωρητικότητας πλοίων 100ΚΟΧ και άνω. Για το έτος 2012, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου είναι 10,2 έτη συγκριτικά με του παγκόσμιου στόλου που είναι 12,7 έτη. (<http://www.euro2day.gr>, 2013) Με αυτά τα δεδομένα, ο ελληνόκτητος στόλος δε θεωρείται πλέον ηλικιωμένος και δεν είναι πλέον αχίλλειος πτέρνα η ηλικία του.

Παρακάτω στον πίνακα 4.1.2 καταγράφονται ποσοτικά δεδομένα χωρητικότητας, από το 1980 έως το 2012, σχετικά με τον τύπο πλοίων που αποτελείται ο ελληνικός στόλος για όλη αυτή την περίοδο των ετών με στοιχεία από United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD STAT).

4.1.2 ΠΙΝΑΚΑΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1980-2012 ΕΤΗΣΙΩΣ (DWT σε χιλιάδες)

	1980	1990	2000	2010
Oil tankers	21.341	15.987	25.057	42.336
Bulk carriers	26.288	18.347	13.905	21.402
General cargo	15.243	2.888	902	368
Container ships	34	234	1.407	2.406
Other types of ships	404	1.009	1.262	1.117
Total fleet	63.310	38.465	42.532	67.629

Πηγή: <http://unctadstat.unctad.org>, Maritime Transport / World Merchant Fleet / Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2012 / Developed Economies: Europe / Greece

Ο ανωτέρω πίνακας εμφανίζει δεδομένα για τον ελληνικό στόλο ανά τύπο πλοίου. Τα στοιχεία παρατίθενται σε χιλιάδες DWT⁶ και αναφέρονται στην αρχή κάθε έτους. Στο General Cargo Ship περιλαμβάνονται και επιβατηγά / οχηματαγωγά πλοία. Συμπεριλαμβάνονται πλοία από 100 GT και άνω, εξαιρουμένων των πολεμικών πλοίων, των yachts, των πλωτών πλατφορμών, κινητών ή μη και των φορτηγίδων (συμπεριλαμβάνονται επίσης FPSOs και Drill ships). Όλα τα δεδομένα έχουν αντιγραφεί από τον πίνακα της UNCTAD «Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2012», στα οποία συμπεριλαμβάνεται η Ελλάδα στην κατηγορία των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης, εκεί μάλιστα ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει και να βρει τις αντίστοιχες πληροφορίες για όλους τους στόλους του κόσμου. (<http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>)

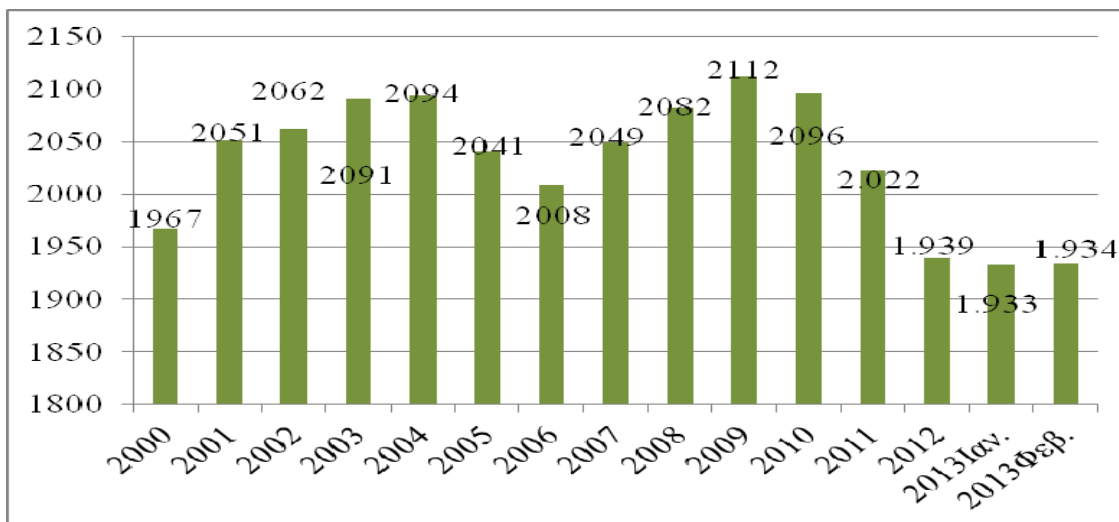
Βάσει του ανωτέρου πίνακα και των αντίστοιχων που βρίσκονται στο παράρτημα δημιουργείται το διάγραμμα 4.1.4, που βρίσκεται στο τέλος της υποενότητας και βοηθάει να γίνει κατανοητή η δομή του ελληνόκτητου στόλου από το 1980 έως το 2012. Ωστόσο, οι βασικές γραμμές είναι ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελείται πάντοτε από tankers και bulk carriers, με το άθροισμα τους να καλύπτει τουλάχιστον το 75% του ελληνικού στόλου και από το 1984 να καλύπτει πάνω από το 80% του ενώ από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα και ως το 2012 καλύπτει τουλάχιστον το 90% του συνόλου του ελληνικού στόλου. Επίσης, τα containerships

⁶ Deadweight Ton (DWT): είναι μονάδα μέτρησης βάρους, της χωρητικότητας του πλοίου. Περιλαμβάνει το φορτίο, τα καύσιμα και τα εφόδια.

εισάγονται στην ελληνόκτητη ναυτιλία με πολύ χαμηλά ποσοστά, δεδομένου ότι ως και το 1990 είναι σε μηδαμινά νούμερα ενώ τα συναντάμε σε ποσοστά της τάξεως του 1% στις αρχές και ως τα μέσα της δεκαετίας του '90. Αργότερα, τα ποσοστά αυξάνονται και κυμαίνονται πλέον στο 3%-4,5% επί του συνόλου του ελληνικού εμπορικού στόλου, κατά την τελευταία δεκαετία.

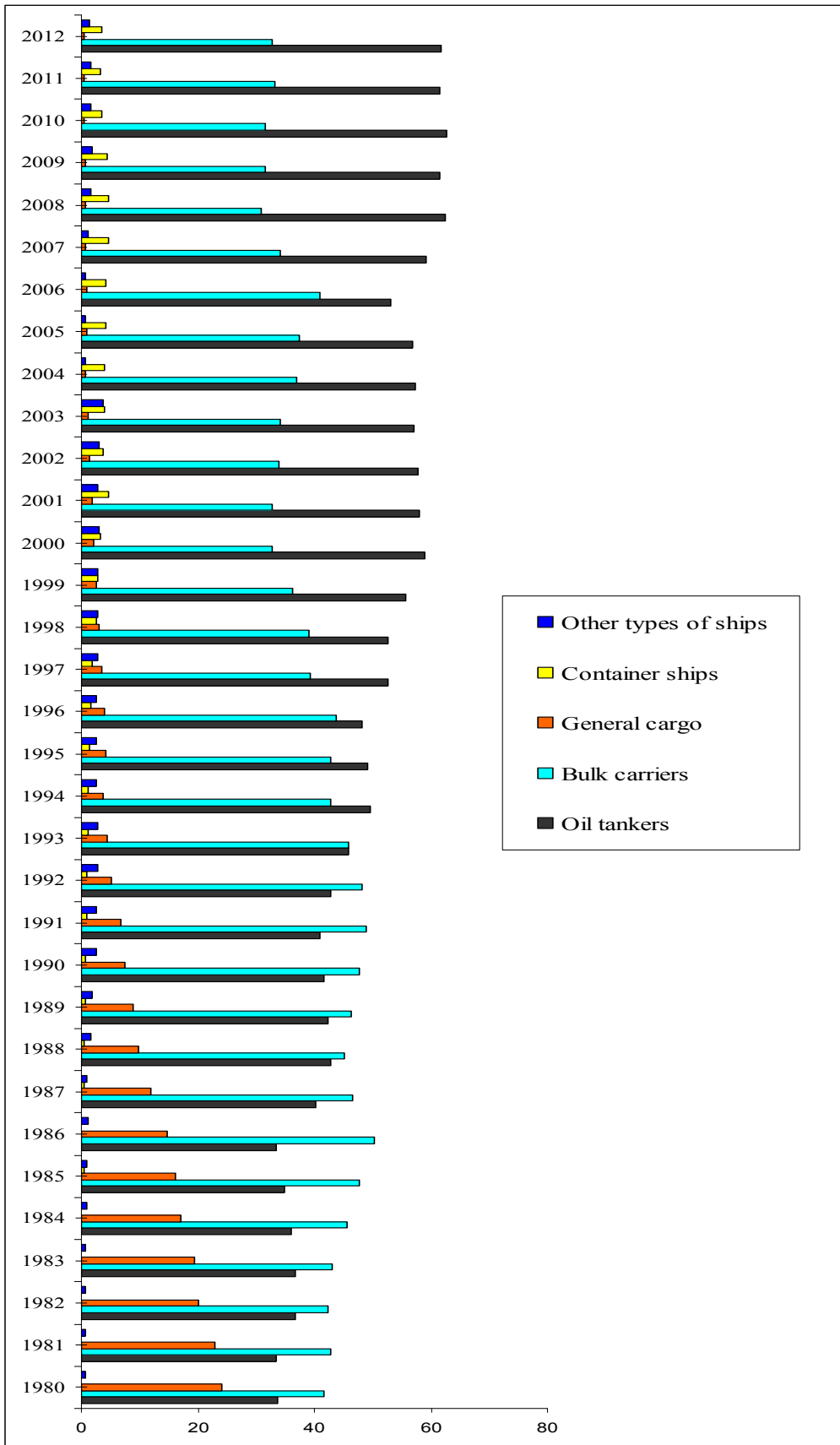
Τέλος, σχετικά με το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου για την εξεταζόμενη περίοδο, μέσα από στοιχεία UNCTAD, είναι εμφανές ότι ο ελληνικός στόλος αποτέλεσε και αποτελεί από το 1980 έως σήμερα ένα σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Κατά τη δεκαετία του '80 αποτέλεσε περίπου το 8-10% του παγκόσμιου στόλου με μείωση σε ποσοστά της τάξεως του 5-7% από το 1988 έως και τις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Πλέον (στοιχεία 2012) αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό 4,7%, μειωμένο κατά τα προηγούμενα έτη ποσοστό αλλά εξίσου υψηλό για ολόκληρο τον κόσμο. Στις αρχές του 2012 ο ελληνικός εμπορικός στόλος αριθμούσε 1.386 πλοία άνω των 100ΚΟΧ. Το μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων άνω των 100ΚΟΧ, για τον 21^ο αιώνα ως και τον Φεβρουάριο, 2013 φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί (βλ. 4.1.3), βάσει στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου ακολουθεί μειωτικές τάσεις την τελευταία 4ετία, όπως είναι εμφανές. Επίσης, με πρόσφατα στοιχεία για τον Ιούνιο 2013 ο στόλος παρουσίασε μείωση της τάξης του 3,5% συγκριτικά με τον Ιούνιο 2012.

4.1.3 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΝ 21^Ο ΑΙΩΝΑ (αριθμός πλοίων)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., www.statistics.gr, Ναυτιλία > Εμπορικός Ελληνικός Στόλος 10ΚΟΧ και άνω > Χρονοσειρές > Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία: Έτη 2000 - 2012 και Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2013

4.1.4 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ 1980-2012



4.2 ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Εθνικές σημαίες είναι οι σημαίες κρατών στα νηολόγια των οποίων εγγράφονται πλοία που ανήκουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό σε συμφέροντα πολιτών τους. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν νηολόγια παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών, όπως η Μ. Βρετανία, η Νορβηγία αλλά και η Ελλάδα. Το βασικό χαρακτηριστικό των εθνικών σημαιών είναι ο γνήσιος δεσμός μεταξύ κράτους και πλοίου. Ανάμεσα στα στοιχεία που καθορίζουν τον «γνήσιο δεσμό», περιλαμβάνονται η συνεισφορά του πλοίου στην εθνική οικονομία της χώρας, η ένταξη των εσόδων και των εξόδων και των αγοραπωλησιών πλοίων στο ισοζύγιο πληρωμών, η απασχόληση ναυτικών από τη χώρα και η πραγματική ιδιοκτησία του πλοίου.

Σύμφωνα με τη διεθνώς αποδεκτή προσέγγιση του θέματος, τα εθνικά νηολόγια αντιμετωπίζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση όπως κάθε άλλη που λειτουργεί στη χώρα. Είναι πιθανό να δίνονται κάποιες ιδιαίτερες ενισχύσεις ή επιχορηγήσεις, όμως η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποκείμενη στο πλήρες πλέγμα της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά τη φορολογία, την απασχόληση κτλ. Σε αντίθεση με τις εθνικές σημαίες των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, υπάρχουν και οι εθνικές ορισμένων κρατών που προάγουν συμφέροντα μείωσης του κόστους και ονομάζονται σημαίες ευκολίας. Μάλιστα για τον πλοιοκτήτη, η σημαία ευκολίας σημαίνει πλεονέκτημα στη φορολόγηση, χαμηλότερο κόστος πληρώματος, χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου κ.α. Τέλος, ως δύο επιπλέον ομάδες σημαιών είναι τα Διπλά νηολόγια και τα Διεθνή νηολόγια, που όμως δε θα συμμετέχουν στην παρούσα ανάλυση. (Θεοτοκάς, 2011, σελ. 100)

Τα Κράτη Σημαίας παίζουν ζωτικό ρόλο στην παρακολούθηση και ενδυνάμωση των εθνικών νομοθεσιών. Το Κράτος Σημαίας έχει την πλήρη ευθύνη για την εφαρμογή και επιβολή των εθνικών ναυτιλιακών νομοθεσιών από όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Πρακτικά, κάθε Κράτος Σημαίας διαθέτει ένα εθνικό νηολόγιο στο οποίο νηολογούνται όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Η σημασία των Κρατών Σημαίας έγκειται στο γεγονός ότι αποτελούν την βασική γραμμή άμυνας κατά μίας ενδεχόμενης μη ασφαλούς ή επιβλαβούς για το περιβάλλον λειτουργίας των πλοίων. Επιπρόσθετα, ενδυναμώνοντας τη νομοθεσία του IMO που έχει επικυρωθεί από τα εν λόγω έθνη, τα Κράτη Σημαίας είναι επίσης υπεύθυνα για την εφαρμογή και επιβολή των κανόνων που υιοθετούνται από άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας – International Labour Organization και το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο – International Oil Pollution Compensation Fund – IOPC Fund. (<http://www.agcs.allianz.com>, Dr. Sven Gerhard, 2012)

Κοιτώντας τις εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία μετά το 1973 ως σήμερα διαπιστώνει τις ανόδους και καθόδους της ελληνικής σημαίας στις προτιμήσεις των Ελλήνων και Ξένων

εφοπλιστών. Κατά το 1981 και με τις ναυλαγορές να περνούν παρατεταμένη ύφεση, η ελληνική σημαία αγγίζει το απόγειο στις αρχές τις εν λόγω δεκαετίας. Από το 1973 έως το 1981 το εθνικό νηολόγιο γνωρίζει συνεχή άνοδο. Η ελληνική ναυτιλία, κατά το 1973, κατέχει την 5^η θέση σε όρους εθνικού νηολογίου και την 1^η θέση σε όρους χωρητικότητας ελληνικής ιδιοκτησίας. Εκείνη την περίοδο η Ελλάδα έχει ως άμεσους ανταγωνιστές της τη Νορβηγία και την Ιαπωνία. Μάλιστα η σύνθεση του ελληνικού με τον νορβηγικό στόλο έχουν κοινά χαρακτηριστικά, με περίπου 47% συμμετοχή σε δεξαμενόπλοια και στην αγορά bulk carriers 21,2% για την Ελλάδα και 23,6% για τη Νορβηγία. Η συνολική χωρητικότητα υπό ελληνική σημαία θα αποκτήσει το μέγιστο μέγεθός της το Δεκέμβριο του 1981 κατά ποσοστό 78% επί του συνολικού ελληνόκτητου στόλου. Στην πορεία προς το 1989 ο στόλος υπό ελληνική σημαία μειώνεται και ποσοστιαία καταλήγει στο μειωμένο κατά ήμισυ ποσοστό του 41% επί του συνολικού ελληνόκτητου στόλου, 12/1988. Η χωρητικότητα υπό ελληνική σημαία διατήρησε αυξητική τάση της κλίμακας του 6-8% μετά το 1989 και ως το 1992.(Θανοπούλου, 1994)

Με στοιχεία του 2011, οι Lloyd's List έγραψαν τον Μάιο του ίδιου έτους ότι ο παγκόσμιος στόλος αποτελείτο από 106.892 πλοία με χωρητικότητα συνολικά 104.5εκ. gt. Το μεγαλύτερο νηολόγιο κατά εκείνη τη χρονολογία είναι αυτό του Παναμά, το οποίο έχει μεγάλη απήχηση την τελευταία δεκαετία 77%, σε όρους χωρητικότητας ενώ δεύτερο έρχεται της Λιβερίας που έχει υπερδιπλασιάσει το μέγεθός του από 50εκ gt σε 110m gt. Τρίτο στη σειρά είναι τα Marshall Islands, νηολόγιο με θεαματική ανάπτυξη δεδομένου ότι κατείχε την 10^η θέση το 2001 (9,7 εκ gt) και την 3^η (65εκ gt) από το 2011 ως και σήμερα, όπως θα φανεί και παρακάτω. Μάλιστα τα Marshall Islands μαζί και το Χονγκ Κονγκ αποτελούν τους νεαρότερους στόλους με ηλικία πλοίων 8 έτη κατά μέσο όρο. Το top 10 του 2011, όπως καταγράφηκε από τους Lloyd's είχε ως εξής (Lloyd's List, 2011, σελ.4) :

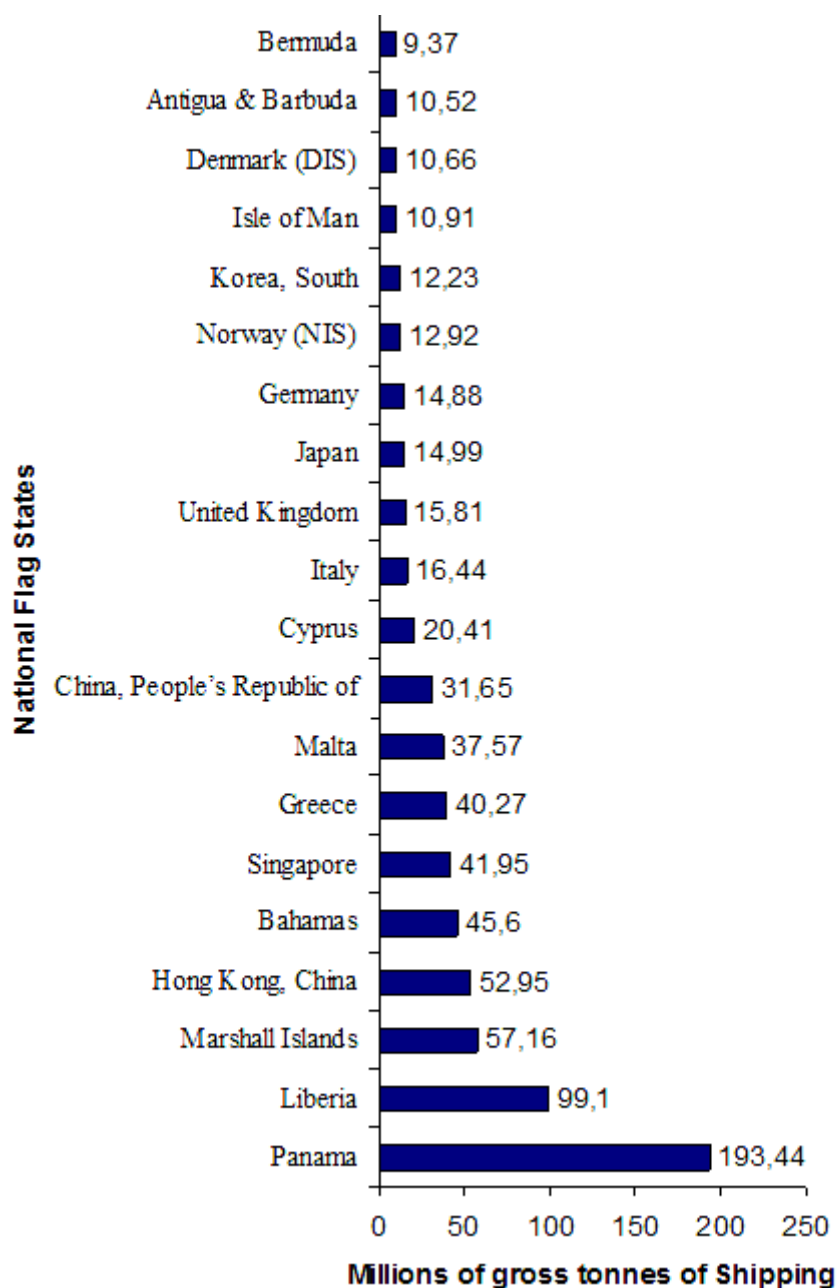
1. PANAMA
2. LIBERIA
3. MARSHALL ISLANDS
4. HONG KONG
5. THE BAHAMAS
6. SINGAPORE
7. MALTA
8. GREECE
9. CHINA
10. US

Η κατάταξη των 20 Μεγαλύτερων Κρατών Σημαιοφύλαξης κατά το 2012 φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, με το νηολόγιο του Παναμά να κατέχει ακόμη την 1^η θέση, την Ελλάδα να ανέρχεται στην 7^η θέση παραχωρώντας τη θέση της στη Μάλτα που προηγουμένως βρισκόταν εκείνη στην 7^η θέση και να υπάρχουν μερικές ακόμη ανακατατάξεις στην πρώτη 10άδα. Η Κύπρος εμφανίζεται στην 10^η θέση ενώ νωρίτερα δεν εμφανιζόταν στην κατάταξη top

10 και παράλληλα οι Η.Π.Α. έχουν εκτοπιστεί πλήρως από την top 20 κατάταξη ενώ πριν βρίσκονταν στην 10^η θέση.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία προπορεύεται άλλων εθνικής ιδιοκτησίας στόλων, όπου παρατηρείται πολύ μεγαλύτερη κινητικότητα σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες. Η Κίνα αποτελεί μία ταχύτατα ανερχόμενη ηγεμονική ναυτιλιακή δύναμη και βρίσκεται σε υψηλή θέση στην κατάταξη. Το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που βρίσκεται νηολογημένο σε άλλα νηολόγια υπογραμμίζει το μέγεθος των ανταγωνιστικών πιέσεων που δέχεται το εθνικό νηολόγιο παρά τη σχετικά μεγάλη αντοχή του σε σχέση με άλλα παραδοσιακά νηολόγια. Παρακάτω, η κατάταξη για τις 20 ισχυρότερες σημαίες νηολόγησης στον κόσμο, με στοιχεία 2012 (βλ. Διάγραμμα 4.4).

4.2.1 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΡ 20 ΚΡΑΤΗ-ΣΗΜΑΙΕΣ, 2012

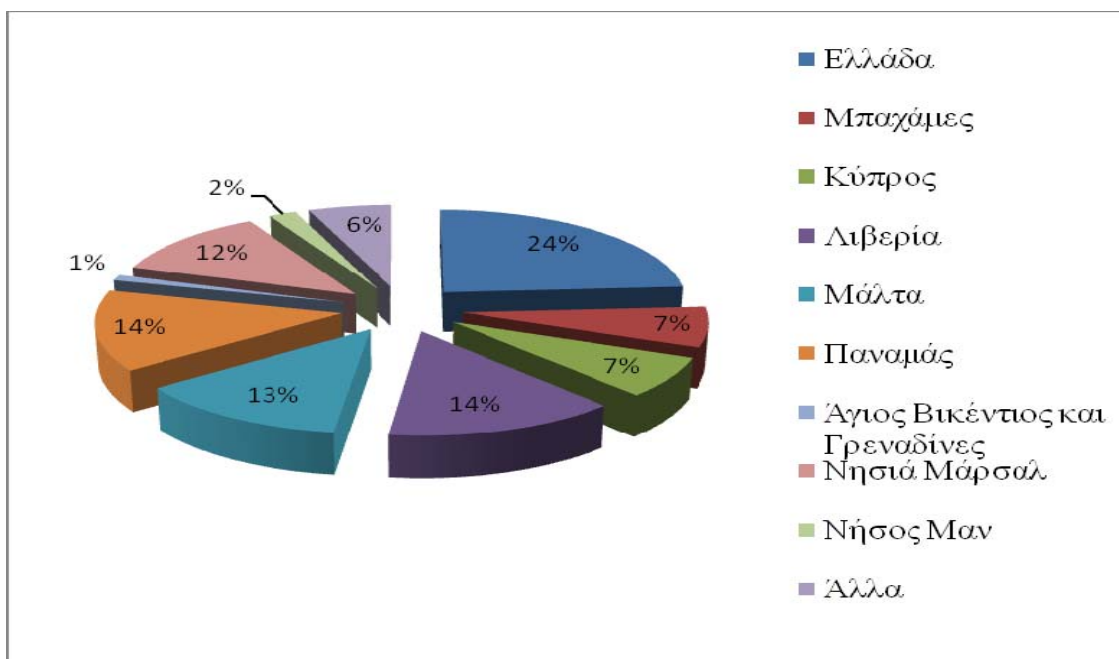


Πηγή: Sven Gerhard (2012), «Safety and Shipping 1912-2012, from Titanic to Costa Concordia», www.agcs.allianz.com

Σήμερα, το 2013, ο στόλος υπό ελληνική σημαία συρρικνώνεται. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος για πλοία από 100KOX και άνω ανέρχεται σε 1.932 (στοιχεία 03/2013) μειωμένος συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη, 2.006 για το Μάρτιο του 2012 και 2.074 για τον ίδιο μήνα του 2011. Ο αριθμός των πλοίων υπό το ελληνικό νηολόγιο βαίνει μειούμενος, -3,7% για την περίοδο 2012-2013 και -3,3% για την περίοδο 2011-2012. (<http://www.dealnews.gr>, 07/2013)

Το ελληνικό νηολόγιο, σε αντίθεση με ορισμένα άλλα υπό τα οποία επιλέγει να λειτουργεί η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε πτωτική τάση. Εκτός της ελληνικής πάντως, απώλειες παρουσιάζουν και οι σημαίες Παναμά, Κύπρου, Μπαχάμες, ενώ κέρδη της Μάλτας, της Λιβερίας και των Marshall Islands. Τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, όπως ισχύει και στις περισσότερες χώρες με σημαντικό στόλο, είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία. Στην προτίμηση των Ελλήνων εφοπλιστών βρίσκονται οι σημαίες Μάλτα, Μπαχάμες, Νησιά Μάρσαλ, Λιβερία και Παναμάς. (UNCTAD, 2012). Ο ελληνικός στόλος είναι εγγεγραμμένος σε συνολικά 40 σημαίες. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει σε ποσοστά % τις προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, με στοιχεία του 2012.

4.2.2 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΥΠΟ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ (ΣΕ %, ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2012)



Πηγή: www.allaboutshipping.co.uk, GREEK CONTROLLED SHIPPING, An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping – Fairplay, 2012

«Ο ελληνικός εφοπλισμός, σύμφωνα με τα στοιχεία τόσο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, όσο και σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, συνεχίζει να στηρίζει το ελληνικό νηολόγιο, παρά τη μεγάλη κρίση που ταλαιπωρεί τη παγκόσμια ναυτιλία. Συγκεκριμένα, βάσει της ετήσιας έκθεσης του Committee το Μάρτιο του 2013, η ελληνική σημαία παρέμενε η πρώτη επιλογή των Ελλήνων εφοπλιστών, με 829 πλοία και 73,44εκ dwt. Ακολουθούσε η Λιβερία με 442 ελληνόκτητα πλοία,

χωρητικότητα 45,57εκ dwt, και τρίτη η Μάλτα με 561 πλοία, χωρητικότητα 41,53εκ dwt.» (<http://www.naftemporiki.gr>, Τσιμπλάκης Α., 18/07/2013)

Στόχος της ελληνικής κυβέρνησης είναι να βελτιώσει τα κριτήρια για νηολόγηση στο εθνικό νηολόγιο με σκοπό να ξεπεραστούν ποικίλα εμπόδια, όπως γραφειοκρατία, χρονοβόρες διαδικασίες και να γίνει απλοποίηση και εκσυγχρονισμός αυτού για προσέλκυση περισσότερων πλοίων και διαχειριστριών ναυτιλιακών. (<http://news.kathimerini.gr>, Μπέλλος, 2013) Η προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο καθώς και η διατήρηση και αύξηση των εσόδων για τη ναυτιλία, θα ισχυροποιήσει το διεθνές κύρος της χώρας.

4.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ & ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η δραματική πτώση που ξεκίνησε για το διεθνές εμπόριο από το τέλος του 2008 και στην πορεία του 2009 προκάλεσε τη ραγδαία μείωση των ναύλων και την πτώση στις αξίες των πλοίων. Έτσι πολλές ναυτιλιακές εταιρείες ανά τον κόσμο, και στην Ελλάδα, έπρεπε να αντιμετωπίσουν προκλήσεις για το μέλλον. Κατά το έτος 2009, ο κλάδος της ναυτιλίας είχε τη χειρότερη απόδοση των τελευταίων ετών, από το 2004. Το γεγονός ήταν εμφανές σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, αλλά και στους βασικούς δείκτες απόδοσης. Την καλύτερη απόδοση είχε ο κλάδος ξηρού φορτίου και τη χειρότερη ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να αναδιαρθρώσουν ή να αναχρηματοδοτήσουν το δανεισμό τους, ώστε να μετριαστεί ο κίνδυνος και να ελαχιστοποιηθούν οι απώλειες. Επίσης, πολλές στην προσπάθεια να μειώσουν τα κόστη, τροποποίησαν ή ακύρωσαν πληρωμές μερισμάτων. Άλλες ανέβαλλαν παραδόσεις πλοίων ή ακύρωσαν παραγγελίες νέων πλοίων στα ναυπηγεία, ιδίως όσες ασχολούνται με εμπορευματοκιβώτια. Μάλιστα, το αποτέλεσμα ήταν οι κατά 25% χαμηλότερες παραδόσεις πλοίων, για το 2009, συγκριτικά με ότι αναμενόταν στην αρχή του εν λόγω έτους. Για το ίδιο έτος, οι νέες παραγγελίες ήταν οι λιγότερες σε αριθμό για τα τελευταία 10 έτη. Ένα ακόμη ζήτημα που δημιουργήθηκε ήταν η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, που είχε αντίκτυπο στις αξίες των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, το 2009, οι τιμές μειώθηκαν από 30% έως 60%, αναλόγως τον τύπο του πλοίου. Πολλές εταιρείες ανέφεραν ζημιές λόγω της μείωσης της αξίας του στόλου τους, ιδίως εταιρείες από τον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων και της μεταφοράς ξηρού φορτίου. (<http://www.dealnews.gr>, 01/2011).

Αργότερα, το 2011, την καλύτερη επίδοση είχαν οι κλάδοι offshore και μεταφοράς ξηρού φορτίου, ενώ τα δεξαμενόπλοια είχαν τη χειρότερη. Οι αδυναμίες και η αστάθεια στη διεθνή οικονομία, συνέβαλλαν ώστε το 2011 να είναι μία ακόμη κακή χρονιά για τη ναυτιλία και το 2012 η κατάσταση επιδεινώθηκε. Στο σύνολο του ναυτιλιακού κλάδου, οι επιδόσεις

επιδεινώθηκαν για το 2011, συγκριτικά με το 2010, εξαιρουμένου του δείκτη κεφαλαίων κίνησης προς καθαρά έσοδα. Οι αποδόσεις των ναυτιλιακών έμειναν χαμηλές και οι μέτοχοι αντιμετώπισαν μεγάλες ζημιές με τις επενδύσεις τους. Η κυκλικότητα του κλάδου λαμβάνεται υπόψη, αλλά ο χρόνος ανάκαμψης είναι απρόβλεπτος. Οι συνεχείς αναδιαρθρώσεις και αναχρηματοδοτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δείχνουν την αδυναμία τους να τηρήσουν δανειακές συμβάσεις, μάλιστα, οι εταιρείες αυτές αποτελούν σημαντικό ποσοστό, αναλόγως βέβαια τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιούνται. Επίσης, συνεχίστηκαν οι ακυρώσεις παραγγελιών νεότευκτων πλοίων αλλά και η μείωση των νέων παραγγελιών. (<http://www.pwc.com>, 02/2013)

Μέσα σε αυτό το κλίμα αστάθειας, αμφιβολίας αλλά και ελπίδας υπάρχουν πολλές σκέψεις που γεννιούνται γύρω από την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας. Τα έτη που διανύουμε θα είναι έτη χρεοκοπιών, μειωμένου αριθμού νέων παραγγελιών, ακυρώσεων παραγγελιών και αυξημένου αριθμού διαλύσεων. Εν τω μεταξύ, πολλές εισηγμένες ελληνικές ΝΕ αντιμετωπίζοντας οικονομικά προβλήματα προσπαθούν να αποκτήσουν το δικαίωμα να ενταχθούν στον πτωχευτικό κώδικα των Η.Π.Α. Ταυτόχρονα, οι τράπεζες δεν αφήνουν τις εταιρείες να πτωχεύσουν, καθώς λόγω των χαμηλών τιμών των πλοίων δεν έχουν συμφέρον να προβούν σε κατασχέσεις.

Το ζήτημα των τελευταίων ετών είναι εάν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων μπορεί να απορροφήσει τη μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου στόλου. Στην αγορά υπάρχει αβεβαιότητα, λόγω των ευμετάβλητων ναύλων και των προβλημάτων χρηματοδότησης με νέα δάνεια, προβλήματα που χρειάζονται συνεχείς διαπραγματεύσεις ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους, δηλαδή τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τα ναυπηγεία και τις τράπεζες. Οι μαζικές παραδόσεις νεότευκτων πλοίων συνδυασμένες με το κακό μακροοικονομικό περιβάλλον, προοιωνίζουν δύσκολο μέλλον. Οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να προβλέψουν τις ευκαιρίες και τις απειλές, ώστε να δράσουν έγκαιρα και να μην αντιμετωπίσουν δυσκολότερες καταστάσεις.

4.4 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Η Ελλάδα, σήμερα, βρίσκεται μέσα στην καταιγίδα μίας χρηματοπιστωτικής και όχι μόνο, κρίσης που παρασύρει πολλούς τομείς την εθνικής οικονομίας σε πτωτική τάση. Η ελληνική ναυτιλία και οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να συγκρατήσουν τα κόστη, να περιορίσουν τα συμφέροντα, να προσαρμοστούν, να βρίσκονται σε εγρήγορση και να ετοιμαστούν για αλλαγές, ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα αλλιώς μπορεί να χρειαστεί να προσαρμοστούν βίαια και άτακτα. Η σημερινή κρίση στη ναυτιλία, θυμίζει αυτή του 1980,

όμως δεν είναι μία από τις συνηθισμένες που θα περάσουν σύντομα, όπως και η γενικότερη κρίση στη χώρα. Προς το παρόν, η μερίδα της ελληνικής κοινωνίας που απασχολείται με τη ναυτιλία, τόσο στα πλοία όσο και στα γραφεία, έχει επηρεαστεί ελάχιστα συγκριτικά με τον υπόλοιπο κόσμο.

Μπορεί εν μέσω οικονομικής κρίσης η Ελλάδα να εξαρτάται από τη γερμανική βοήθεια, αλλά στον τομέα της ναυτιλίας, η εικόνα είναι αντίστροφη. Ήδη πάνω από 2δισ \$ για την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων δαπάνησαν οι Έλληνες εφοπλιστές κατά τους πρώτους 7 μήνες του 2012, αγοράζοντας από τη δευτερογενή αγορά 111 ποντοπόρα πλοία, σημειώνοντας ρεκόρ στην αγορά αυτού του είδους.

Την ίδια στιγμή, πάνω από 100 γερμανικά funds που επενδύουν στην ποντοπόρο ναυτιλία έχουν πτωχεύσει, ενώ άλλα 800 απειλούνται με λουκέτο λόγω της βαθιάς κρίσης που πλήττει ειδικά την κατηγορία των container ships, όπου οι Γερμανοί εφοπλιστές κατέχουν την 1^η θέση παγκοσμίως ελέγχοντας το 40% της αγοράς. Ωστόσο, επειδή και η στρόφιγγα της χρηματοδότησης έχει κλείσει, απειλούνται να χάσουν την πρωτιά και να τους της πάρουν οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι όχι μόνο διαθέτουν την απαραίτητη ρευστότητα, αλλά και άριστη πιστοληπτική ικανότητα, σε σημείο που να μπορούν ανά πάρουν δάνεια από τράπεζες μέχρι και στο 100% της αξίας του πλοίου. Οι ίδιοι κλήθηκαν από γερμανικές τράπεζες και γερμανικά funds να σώσουν ον τεράστιο στόλο από containers ships που κινδυνεύει να καταρρεύσει μετά τη μείωση των ευρωπαϊκών εισαγωγών, που ξεκινούν από το 9,5% και φτάνουν έως και 18% ανάλογα την περιοχή. Η πρόσφατη ανάπτυξη της γερμανικής εμπορικής ναυτιλίας στηρίχθηκε τα τελευταία χρόνια στα κεφάλαια των επενδυτικών funds στα οποία συμμετείχαν χιλιάδες μικροεπενδυτές, οι οποίοι επένδυναν σε αυτά τις αποταμιεύσεις τους λόγω των υψηλών μερισμάτων που διανέμονταν, αλλά και της φορολογικής ασυλίας που είχαν οι επενδύσεις αυτές. Όταν όμως από το 2008 και μετά η κρίση συρρίκνωσε ή και εξαφάνισε τα μερίσματα από τη μια και από την άλλη απαξίωσε την αξία των πλοίων, το όλο σύστημα ξέμεινε από ρευστό. Τα δάνεια που πήραν τα funds από τις τράπεζες δεν καλύπτουν πλέον τα απαξιωμένα γερμανικά κοντέινερ. Έτσι, τράπεζες και funds απευθύνθηκαν στους έμπειρους και με επαρκή ρευστότητα Έλληνες εφοπλιστές για να αγοράσουν ό,τι πωλείται. Μέχρι στιγμής έχουν γίνει αρκετές ελληνο-γερμανικές συμφωνίες και συνεχίζονται.

Οι Έλληνες εφοπλιστές βλέπουν μίας πρώτης τάξεως ευκαιρία να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ το 2010 παραγγέλθηκαν από Έλληνες 15 νεότευκτα πλοία, το 2011 οι παραγγελίες έφθασαν τα 46 πλοία. Μάλιστα, έρχονται πρώτοι σε ρευστότητα, δεύτεροι έρχονται οι Κινέζοι, ακολουθούν οι Νορβηγοί και πολύ πίσω οι Γερμανοί. (<http://www.tanea.gr>, Πουλερές, 2012)

Στην αγορά των LNG οι Έλληνες εφοπλιστές δίνουν παραγγελίες κατέχοντας τις μισές παραγγελίες παγκοσμίως, γεγονός που τους εντάσσει γερά στην εν λόγω αγορά. Επίσης, ήδη από το 2012, επένδυσαν πάνω από 5δισ \$ στην παραγγελία νέων πλοίων αλλά και μεταχειρισμένων. Μάλιστα, αυτό συμβαίνει παρά τα σύννεφα που συγκεντρώθηκαν πάνω από την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα με την αποχώρηση της γερμανικής τράπεζας Commerzbank – Deutsche Schiffsbank, του 3^{ου} μεγαλύτερου χρηματοδότη της ναυτιλίας στον κόσμο με 26δισ \$ χαρτοφυλάκιο, με τη χαμηλή χρηματοδότηση των επενδύσεων από τις υπόλοιπες τράπεζες και με τη σημαντική πτώση των αξιών των πλοίων. Αυτό δηλώνει ότι παρά το γεγονός ότι η οικονομική κρίση πλήττει τα ελληνικά νοικοκυριά και την εθνική οικονομία και παρά τη σχετική πτώση των ναύλων και των τιμών των πλοίων, οι Έλληνες εφοπλιστές διαβλέπουν επενδυτικές ευκαιρίες και δε διστάζουν να τις αρπάξουν.

Στον 1^ο εξάμηνο του 2013 οι Έλληνες εφοπλιστές έσπασαν το ρεκόρ νέων παραγγελιών. Πρωταγωνιστούν στον τομέα των αγοραπωλησιών για το έτος 2013. Μόνο το Μάιο οι Έλληνες πλοιοκτήτες παρήγγειλαν:

- ◆ 26 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, δέκα εκ των οποίων στην Κίνα. Ανά κατηγορία οκτώ ήταν capesize, δύο handymax, έξι supramax, τέσσερα ultramax, δύο panamax και τέσσερα kamsarmax.
- ◆ 16 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων έξι είναι τύπου MR, επτά Aframax και τρία VLCC.
- ◆ 6 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εκ των οποίων δύο είναι sub-panamax, δύο είναι small panamax και δύο postpanamax.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι σημαντικότεροι ανταγωνιστές των Ελλήνων, οι Κινέζοι πλοιοκτήτες δεν εμφάνισαν ιδιαίτερη κινητικότητα κατά το Μάιο, έχοντας μόλις 27 νέες παραγγελίες. Πέραν των Ελλήνων πλοιοκτητών σημαντική παρουσία κατέγραψαν και Γερμανοί πλοιοκτήτες κυρίως για πλοία τύπου capsize. (<http://www.naftemporiki.gr>, Καραγεώργος, 2013)

Η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει κινδύνους όπως κάθε κλάδος της εθνικής και διεθνούς οικονομίας, ωστόσο, η διαχείριση των Ελλήνων εφοπλιστών δείχνει ότι έχουν μείνει ανέπαφα τα θεμελιώδη του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα. Βέβαια, η ανάκαμψη εξαρτάται από την πορεία που θα ακολουθήσει η παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο, αλλά και από την ίδια τη στρατηγική των Ελλήνων εφοπλιστών κυρίως σε ναυπηγήσεις. Επίσης, όσο θα ανακάμπτει το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα, τόσο θα αποκαθίστανται και οι δυνατότητες χρηματοδότησης στη ναυτιλία αλλά και την οικονομική ανάπτυξη των χωρών και του διεθνούς εμπορίου. Οι τράπεζες, πάντως, είναι ακόμη πρόθυμες να χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία, λόγω της μεγάλης ρευστότητας των Ελλήνων εφοπλιστών, που εγγυάται τη φερεγγυότητά τους.

Σχετικά με τη ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα, υπάρχουν ευκαιρίες για ανάπτυξη στο παρόν και το μέλλον, καθώς τα δυνατά σημεία που οφείλονται στις καλές καιρικές συνθήκες όλο το έτος, στην πλεονεκτική γεωγραφική θέση, στις υποδομές, την καινοτομία και τις πατέντες αλλά και την σχετική ασφάλεια λόγω χαμηλής εγκληματικότητας και καλής ποιότητας ζωής, δεν παύουν να υπάρχουν ακόμη και σήμερα. Με την αύξηση της ζήτησης σε νέου τύπου πλοία, όπως LNG, LPG και υβριδικά, την αγορά των Yachts να ανθεί, την αύξηση της κρουαζιέρας στη χώρα, την ισχυρή ελληνική σημαία και ελληνική ιδιοκτησία, τις ευκαιρίες για παράπλευρες χρηματοδοτήσεις μέσω ΕΣΠΑ, Ε.Ε. κτλ. και τη δυνατότητα κατασκευής άλλων προϊόντων που προσομοιάζουν την κατασκευή πλοίου, ανοίγεται μεγάλη ευκαιρία για τις ναυπηγήσεις στην Ελλάδα. Ωστόσο, για να συμβεί αυτό, πρέπει να γίνουν ορισμένες αλλαγές, όπως να μειωθεί η γραφειοκρατία και η πολύπλοκη νομοθεσία, να παράγεται υψηλής ποιότητας προϊόν δεδομένης και της υψηλής τιμής που χρεώνεται κ.α. (Σίγουρας Απόστολος, 2013). Όσο δεν μεταβάλλονται ορισμένες συνθήκες, όπως η έλλειψη χρηματοδότησης, οι ναυπηγήσεις εμπορικών πλοίων στην Ελλάδα θα είναι τουλάχιστον αναιμικές.

Για τις τιμές των ναύλων, υπάρχουν θετικές εκτιμήσεις από έγκυρους αναλυτές ότι μέσα στο 2013 θα σημειώνεται αύξηση των ναύλων και στους τρεις βασικούς τομείς της ναυτιλίας. Ωστόσο, το ίδιο εκτιμάται και για εξειδικευμένες κατηγορίες πλοίων. Οι καλές ημέρες φαίνεται να πλησιάζουν και για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία χάρη στην καλή διαχείριση, γνώση και εμπειρία των πλοιοκτητών της ανταπεξέρχεται της κρίσης και κάνει βήματα μπροστά με παραγγελίες νέων πλοίων, στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής και της Ασίας, αλλά και αγορές second hand σε χαμηλές τιμές. Βέβαια, παρά το γεγονός ότι προοιωνίζεται θετικό προσεχές μέλλον για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, θα φανούν απαραίτητα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, τη ναυτική εκπαίδευση, τις λιμενικές διευκολύνσεις, πριμοδοτήσεις για επισκευές σε ελληνικές ναυπηγικές μονάδες και γενικότερα μέτρα που να καθιστούν ελκυστική και ανταγωνιστική την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία στην εξυπηρέτηση των αναγκών για επισκευές και προμήθειες από την Ελλάδα. (El Navi, Ηλίας Καλαποθαράκος, Αισιόδοξες εκτιμήσεις ανόδου των ναύλων, Απρίλιος 2013)

Η Ελλάδα μπορεί να προωθήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και να ευημερήσει ως ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο στη Μεσόγειο, ως προορισμός αναψυχής και θαλάσσιου τουρισμού, ως αφετηρία κρουαζιερόπλοιων (home port), ως διαμετακομιστικό κέντρο της Κ. Α. Ευρώπης και της Μεσογείου αλλά και ως ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο, ωστόσο για να επιτευχθούν όλα αυτά πρέπει να σταθεροποιηθούν οι νομοθεσίες και να πάψουν οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία αντικείμενο μελέτης αποτέλεσε η ελληνόκτητη ναυτιλία για την περίοδο 1980 έως και σήμερα, 2013. Ως ένας κλάδος που μπορεί να γίνει παράγοντας εξόδου από την κρίση μέσα από τη συμβολή του στην ελληνική οικονομία, συνιστά ένα σημαντικό και αξιοσημείωτο θέμα προς ανάλυση. Η ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και η συνεισφορά της στην εθνική οικονομία αποτελούν βασικούς πυλώνες ανάπτυξης για τη χώρα. Μέσα από την βιβλιογραφική και ειδησεογραφική έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τη συγγραφή της παρούσης καθώς και την παρατήρηση της ίδιας της αγοράς μέσα από το διαδίκτυο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης έγινε προσπάθεια να δοθεί μία συνολική εικόνα για την εξελικτική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, και για τις παραμέτρους που πλαισιώνουν τον εν λόγω τομέα και αποτελούν ευκαιρία ή απειλή του στο παρόν και το μέλλον.

Συμπερασματικά, κατά γενική ομολογία η ελληνική ναυτιλία ήταν από το 1980 και παρέμεινε πανίσχυρη έναντι των ανταγωνιστών της. Μέσα από ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, που παρατέθηκαν στην προηγούμενη ανάλυση, η Ελλάδα αποδείχθηκε υπερδύναμη στη μεταφορά φορτίου μέσω του ελληνόκτητου στόλου, αν και κρύβει ορισμένες αδυναμίες, οι οποίες εξηγούνται μέσα από την ίδια τη ναυτιλιακή αγορά. Γενικά, η ελληνική ναυτιλία ακολουθεί κατά κύριο λόγο τις τάσεις και τις προκλήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, οι οποίες δεν είναι λίγες και επίσης όχι πάντα προβλέψιμες. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν κατά πλειοψηφία, προβλεπτική ικανότητα και επιχειρηματικότητα, γεγονός που τους εντάσσει δυναμικά στην αγορά ακόμη και κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο που διανύει η χώρα και η παγκόσμια οικονομία.

Η ανάλυση που προηγήθηκε χωρίστηκε σε τέσσερα βασικά κεφάλαια με επιμέρους παραγράφους, όπως κρίθηκε απαραίτητο. Το πρώτο κεφάλαιο είχε σκοπό να εντάξει τον αναγνώστη σε βασικούς όρους των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς και στη σχέση της Ελλάδας με τον εν λόγω κλάδο, ως προϋπόθεση για την ομαλή ανάγνωση και κατανόηση του υπόλοιπου κειμένου. Το δεύτερο κεφάλαιο αποτέλεσε ένα σύντομο χρονικό της ελληνόκτητης ναυτιλίας, μέσα από ποικίλα πρίσματα ιστορικού, οικονομικού, πολιτικού και νομικού ενδιαφέροντος. Μέσα από αυτό, παρουσιάστηκε η πολυδιάστατη ελληνική ναυτιλία των τελευταίων 33 ετών, η θέση της στην εθνικής και την παγκόσμια οικονομία και η εξελικτική της πορεία έναντι των ανταγωνιστών της. Το τρίτο κεφάλαιο πρόσθεσε έναν ακόμη παράγοντα, βασικό για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, την ύπαρξη, οργάνωση και διοίκηση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέσα από μία ανάλυση που συμπεριέλαβε το σύνολο των εταιρειών αλλά και τα άτομα ξεχωριστά, την ομάδα

που τις πλαισιώνει αλλά και την προσωπικότητα των ιδιοκτητών τους, τη συνεργασία μεταξύ τους αλλά και τον διαρκή ανταγωνισμό. Τέλος, το τέταρτο κεφάλαιο αποτέλεσε παρουσίαση των χαρακτηριστικών του ελληνικού εμπορικού στόλου και της ελληνικής σημαίας, της αμφίδρομης σχέσης της ελληνικής ναυτιλίας με την οικονομική κρίση σχέση που αποτελεί δύναμη αλλά και αδυναμία, ευκαιρία αλλά και απειλή για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στο παρόν και το μέλλον.

Η Ελλάδα, αποτελεί ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χώρα με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή σε μία τέτοια ευαίσθητη και εμπορικής σημασίας περιοχή. Τα δεδομένα αυτά της δίνουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης του ναυτικού και ναυτλιακού κλάδου. Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο, καθώς διατηρεί την ανταγωνιστικότητά της και ταυτόχρονα προσαρμόζεται στις εκάστοτε συνθήκες, εφαρμόζοντας επίσης τους διεθνείς κανονισμούς συνηθέστερα μακριά από τον κρατικό παρεμβατισμό. Στον 21^ο αιώνα, άμεσος ανταγωνιστής της είναι η Ιαπωνία ενώ βασικά τρωτά της σημεία είναι ο αδύναμος ελληνικός νηογνώμονας, η αυστηρή εθνική σημαία, η ασθενής ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα και η έντονη γραφειοκρατική παρουσία.

Στο παρελθόν, το σκηνικό ήταν κάπως διαφορετικό από ότι σήμερα, το ανύπαρκτο σημερινό ελληνικό νηολόγιο αποτέλεσε κατά τις δεκαετίες του '70 και του '80 ένα από τα 10 πρώτα στην παγκόσμια χωρητικότητα. Παράλληλα, ο ελληνικός στόλος και η ελληνική σημαία γνώρισαν μεγάλη αίγλη την περίοδο από το 1980 ως και την πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα.

Σήμερα, οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα, που αντιπροσωπεύει ποσοστό άνω του 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα ελληνόκτητα πλοία είναι περίπου 2,85 φορές μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα στον κόσμο και ο στόλος περιλαμβάνεται κυρίως από δεξαμενόπλοια και bulk carriers. Ωστόσο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αυξήσει το ποσοστό τους στην αγορά των container ships αλλά και των εξειδικευμένων LNG και LPG πλοίων. Η ελληνική πλοιοκτησία δεν τρομάζει μπροστά στο ρίσκο της επένδυσης και ανοίγεται σε νέες αγορές αλλά και τις ήδη υπάρχουσες. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ο ελληνικός στόλος είναι ο νεότερος σε ηλικία στόλος ενώ παράλληλα προσφέρει ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες για τα εμπορεύματα. Παρά την οικονομική κρίση, η καλή διαχείριση εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών δίνει πολλά θετικά μηνύματα για μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα. Η ελληνική ακτοπλοΐα σε αντίθεση με την ελληνική εμπορική ναυτιλία περνάει έντονη κρίση, με αποτέλεσμα τη μείωση των επιβατηγών πλοίων, των εξυπηρετούμενων γραμμών και γενικά τον παραγκωνισμό του συγκεκριμένου τομέα ναυτιλίας.

Επιπλέον, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου ακολουθεί φθίνουσα πορεία την τελευταία 4ετία, γεγονός που αποτελεί κακό οίον για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας,

συνδυαστικά με την συνεχή αποδυνάμωση της ελληνικής σημαίας και τον παραγκωνισμό του ελληνικού νηογνώμονα.

Όμως, ο κλάδος είναι ανάγκη να παραμείνει σε άνθηση, καθώς η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι μεγάλη. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί σημαντικό εισόδημα για το έθνος, με ετήσιες εισροές 13-19δισ €, αναλόγως με τα εκάστοτε επίπεδα των ναυλαγορών. Ωστόσο, τόσο ο σχεδόν ανύπαρκτος ελληνικός νηογνώμονας (ίδρυση 1870), όσο η παγκόσμια και εθνική οικονομική κρίση, αλλά και η έντονη γραφειοκρατία και περιπλοκότητα της φορολογίας που χαρακτηρίζει την εθνική οικονομία αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του κλάδου στη χώρα και την προτίμηση των πλοιοκτητών στην ελληνική σημαία.

Η ανάγκη για μεταρρυθμίσεις είναι άμεση. Η Ελλάδα πρέπει να πάρει μέτρα και να αναγεννήσει τον νηογνώμονα, να ανασύρει τα ναυπηγεία από τις στάχτες τους, να ενδιαφερθεί για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, να ασχοληθεί με την ασφάλεια και τα περιβαλλοντικά ζητήματα, να εναρμονιστεί πλήρως με διεθνείς νομοθεσίες και να προβεί σε όσες ακόμη αλλαγές απαιτούνται στα συστήματα που περιβάλλουν τη ναυτιλία, ώστε να την καταστήσει περισσότερο ανταγωνιστική και ελκυστική για τους ενδιαφερόμενους. Και αυτή η ανάγκη είναι επιτακτική, καθώς το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοεί μόνο τους συνδεδεμένους κλάδους, όπως η διαχείριση εμπορευμάτων, τα ταξιδιωτικά γραφεία, οι συμβουλευτικές και νομοθετικές υπηρεσίες, το χονδρεμπόριο κλπ. αλλά και κλάδους που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της οικονομίας. Έτσι, η ανοδική πορεία του κλάδου στην Ελλάδα, θα αυξάνει τα έσοδα, θα αυξάνει τις θέσεις εργασίας και θα δίνει πιθανή διέξοδο από την σημερινή οικονομική δυσχέρεια της χώρας.

Μετά το πέρας της παρούσης εργασία, προτείνεται περαιτέρω ανάλυση και έρευνα σχετικά με έργα που κρίνονται απαραίτητα στους λιμένες της χώρας, την άνθηση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης που θα δίνει μεγαλύτερη αυτάρκεια στον ίδιο τον ελληνικό στόλο αλλά και τις δυνατότητες για βελτίωση των κρατικών συνθηκών που επηρεάζουν τον ναυτιλιακό κλάδο και παρεμποδίζουν την άνθησή του σήμερα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ελληνική ναυτιλία κρύβει ιστορία πολλών ετών με ανόδους και καθόδους, ισχυρή ή ανίσχυρη μέσα στις κρίσεις, απειλούμενη από ανταγωνιστές αλλά και απειλητική έναντι αυτών γράφει πολλές σελίδες προόδου μερικές από τις οποίες παρατίθενται στην παρούσα εργασία. Η περίοδος 1980-2013 αφήνει άλλοτε γλυκιά και άλλοτε πικρή γεύση για την ελληνόκτητη ναυτιλία, αλλά πάντα δίνει την αίσθηση της παντοδυναμίας και της εξουσίας των θαλασσών. Η ελληνική ναυτιλία πλαισιώνεται από έναν εμπορικό στόλο που αριθμεί περίπου δύο χιλιάδες πλοία άνω των 100ΚΟΧ, μία σημαία που περιλαμβάνεται στη λίστα με τις δέκα καλύτερες του κόσμου και Έλληνες εφοπλιστές που αγαπούν τη θάλασσα και δεν την θεωρούν μόνο εισόδημά τους αλλά σπίτι τους. Με επίκεντρο αυτά τα τρία χαρακτηριστικά, ο αναγνώστης μπορεί να γνωρίσει την ελληνική ναυτιλία από το 1980 έως σήμερα, μέσα από αυτή την ανάλυση.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία, με τη συμβολή της στην εθνική οικονομία, αποτελεί έναν οικονομικό κλάδο με μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και κερδοφορίας. Τα χαρακτηριστικά των προσώπων, των επιλογών, των στρατηγικών, των νομοθεσιών, του ίδιου του στόλου και της σημαίας που τον πλαισιώνει αποτελούν κομμάτια ενός υπεράριθμου πάζλ, μερικά από τα οποία γίνεται προσπάθεια να ενωθούν στη συγκεκριμένη ανάλυση. Η σημερινή κρίση αποτελεί μία απειλή αλλά και μία πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία, οι εξελίξεις θα δείξουν τι τελικά θα συμβεί.

SUMMARY

Greek Shipping with its long history of ups and downs, turning up either strong or weak within crises, threatened by its competitors as well as threatening them, includes great history of progress, which we are trying to present here in this paper. From 1980 to 2013, no matter if there is good or bad news, Greek Shipping manages to continuously give the sense of omnipotence and power of the seas. The frame of Greek shipping consists of a merchant fleet of about two thousand vessels over 100GRT, a flag which is considered one of the top ten worldwide and Greek ship owners who love the sea and feel the sea like home and not only earning money. Through this analysis, the reader can experience Greek shipping from 1980 until today, by focusing on these three special features.

Greek Shipping contributes a lot in the national economy and this fact makes it an economic branch with margin of growth and profitability. The characteristics of people, choices, strategies, legislation, its fleet and flag make up a supernumerary puzzle, some pieces of which we are trying to combine here in this analysis. Today's crisis is not only a threat but also a challenge to Greek Shipping, so the near future will show what is going to happen.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

➤ ΒΙΒΛΙΑ - ΑΡΘΡΑ ΑΠΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ / ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ / ΕΚΘΕΣΕΙΣ & ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΝΕΔΡΙΑ - ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ

- Βλάχος Γ.Π. (2007). Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι. και Πλωμαρίτου Ε.Η. (2010). Ναυλώσεις. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Γράτσος Γ. Α. (2013). «Προοπτικές της ναυτιλιακής οικονομίας στην Ελλάδα», *Παρουσίαση στην εκδήλωση για την Ημέρα της Θάλασσας – 20^η Μαΐου 2013*.
- ΕΛ.ΣΤΑΤ., «Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία 2000-2013», <http://www.statistics.gr>
- ΕΛ.ΣΤΑΤ., «Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία πλοίων (δραστηριότητες) 2003-2006», <http://www.statistics.gr>
- Θανοπούλου Ε. (1994). Ελληνική και Διεθνής ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήση
- Θεοτοκάς Γ. (2011). Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- ΙΟΒΕ, Σβέτοσλαβ Ντάντσεβ και Ηλίας Ντεμιάν (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές», <http://www.nee.gr>
- Καλαποθαράκος Η. (2013), «Αισιόδοξες εκτιμήσεις ανόδου των ναύλων», *El Navi, Απρίλιος 2013, τ.472*
- Παπαγιαννούλης Κ.Ν. (2002). Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας & η ελληνική και διεθνής ναυτιλία. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης
- Σαμπράκος Ε. (2001). Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών. Αθήνα: Αθ. Σταμούλης
- Σίγουρας Απόστολος (Μάρτιος 2013). Η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα. ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε.
- Χαρλαύτη Τ. (2001). Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας. Αθήνα: Νεφέλη
- Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε. και Θεοτοκάς Γ. (2009). Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών Γραφείο Οικονομικών Μελετών
- Alix Y., Faust P. και Sanchez R. (2012), “Review of maritime transport 2012”, UNCTAD, 2012, Ετήσια έκδοση
- Clarkson (2012), “World fleet monitor – Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade”, Clarkson Research Services Limited, Ιούνιος 2012, τ.3 (6)
- Gerhard St. (2012), “Safety and Shipping 1912-2012, From Titanic to Costa Concordia”, Allianz Global Corporate & Specialty, Μάρτιος 2012
- Lowry N. (2011), “News Analysis: Greek ownership remains buoyant”, Lloyd’s List, Δευτέρα 8 Αυγούστου, 2011, σελ.4

Wade St. (2006), “Looking forward, Andreas Martinos of Minerva Marine, one of the next-generation family shipowners, talks about why shipping captivates the soul and of the future challenges facing the industry.” Surveyor, Καλοκαίρι 2006, Τρίμηνη έκδοση

➤ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://m.capital.gr>

<http://news.kathimerini.gr>

<http://unctadstat.unctad.org>

<http://www.agcs.allianz.com>

<http://www.allaboutshipping.co.uk>

<http://www.dealnews.gr/nautilia>

<http://www.ekt.gr>

<http://www.ethnos.gr>

<http://www.euro2day.gr>

<http://www.naftemporiki.gr>

<http://www.nee.gr>

<http://www.protothema.gr>

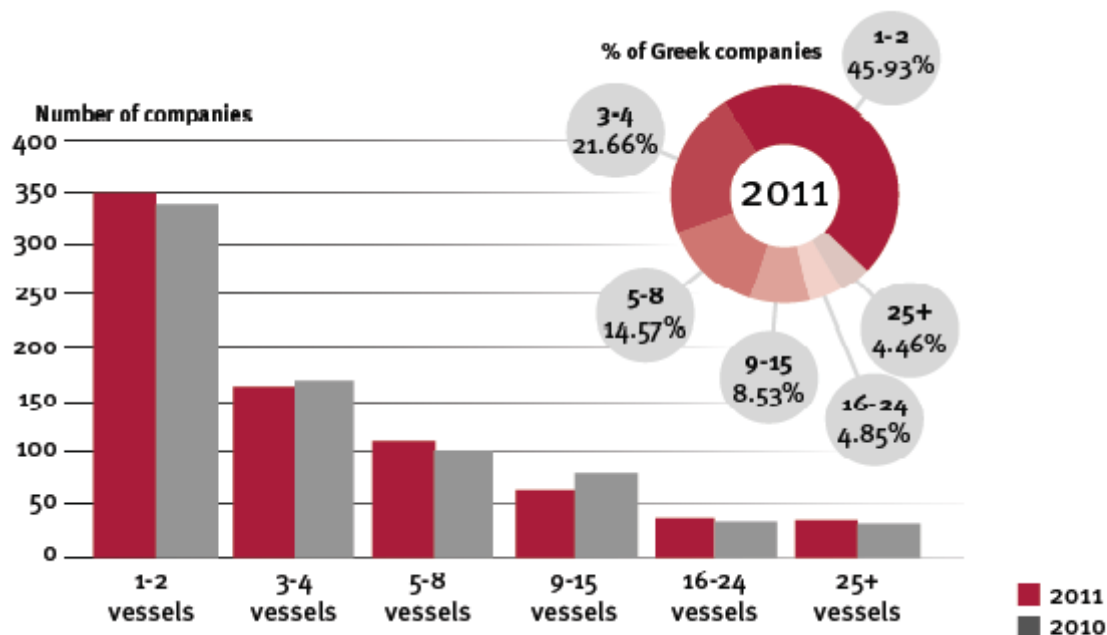
<http://www.pwc.com>

<http://www.statistics.gr>

<http://www.tanea.gr>

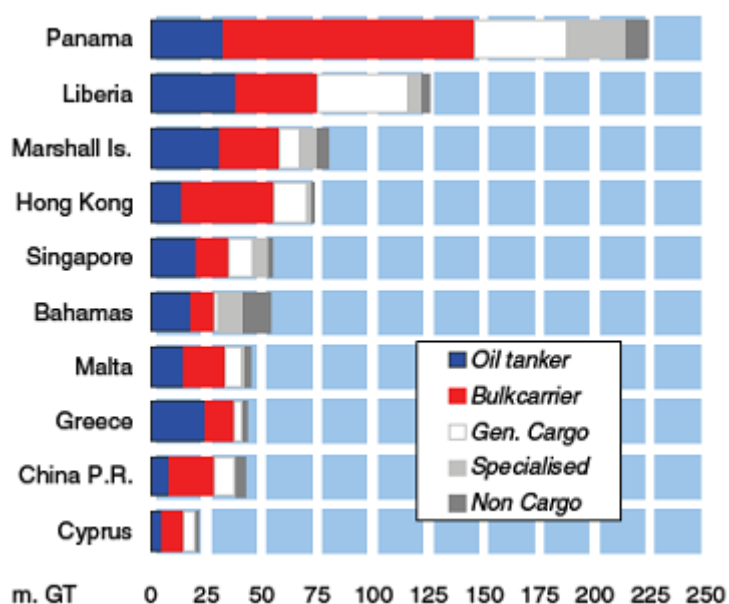
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

A. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ Ν.Ε. – ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ



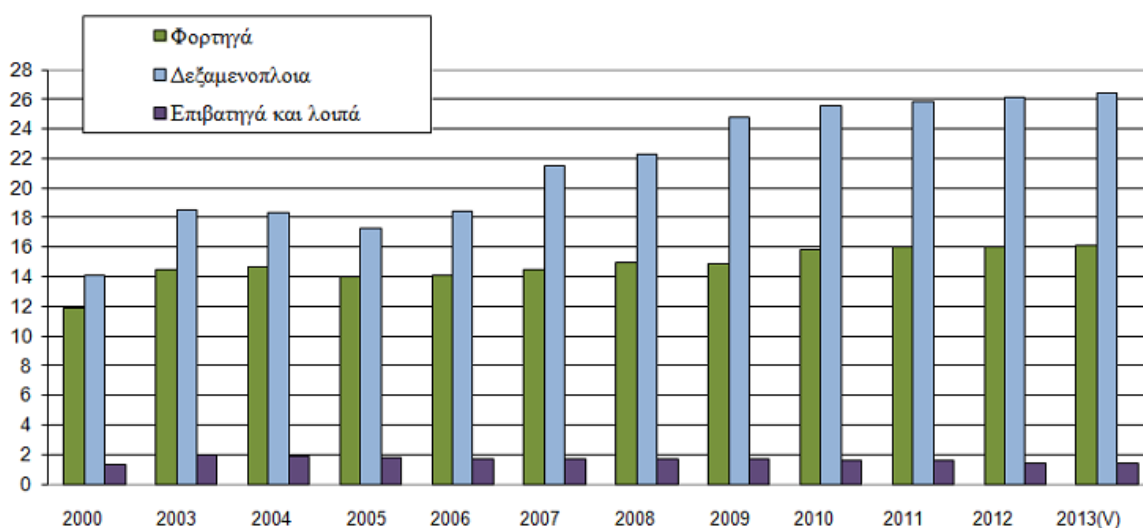
Πηγή: Lloyd's List, News Analysis, Nigel Lowry, «Greek ownership remains buoyant», Αύγουστος 2011, σελ.4

B. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΗΜΑΙΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ (ΙΟΥΝΙΟΣ 2012)



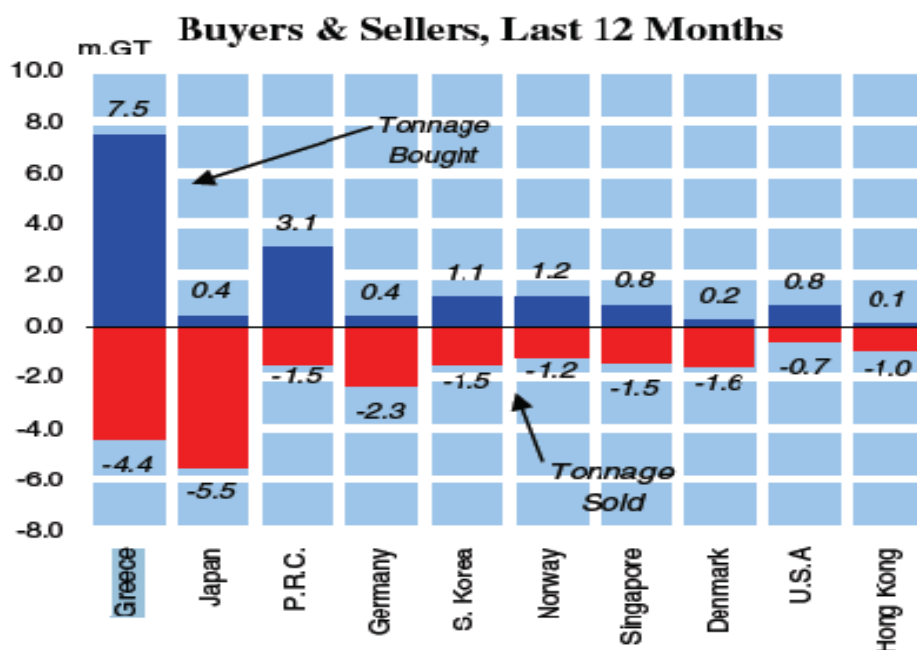
Πηγή: Clarkson Research Services Limited, «World Fleet Monitor, Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade», Ιούνιος 2012, 3 (6), σελ.8

C. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ, 2000, 2003 - 2012 & ΜΑΪΟΣ 2013



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., www.statistics.gr, Ναυτιλία > Εμπορικός Ελληνικός Στόλος 10ΚΟΧ και άνω > Χρονοσειρές > Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία (Συγκεντρωτικό 2000 - Μάιος 2013)

D. ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (2012)



Πηγή: Clarkson Research Services Limited, «World Fleet Monitor, Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade», Ιούνιος 2012, 3 (6), σελ.20

Ε. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
1983-2011

Ships in the Greek national registry (ships over 100 gt)

Ημερομηνία	Number Of Ships	Gross Tons
31 Δεκέμβριος 2011	2,014	43,397,583
31 Δεκέμβριος 2010	2,096	43,086,974
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727
31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκέμβριος 1998	1,849	25,171,034
31 Δεκέμβριος 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκέμβριος 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκέμβριος 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκέμβριος 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκέμβριος 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκέμβριος 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκέμβριος 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκέμβριος 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκέμβριος 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκέμβριος 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκέμβριος 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκέμβριος 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκέμβριος 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκέμβριος 1984	2,788	32,334,886
31 Δεκέμβριος 1983	3,422	37,707,377

Πηγή: <http://www.nee.gr>, Greek Flag Fleet, περίοδος 1983-2011

F. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
1988- 2013

Greek Controlled Shipping (ships over 1000 gt)

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Πηγή: <http://www.nee.gr>, Greek Controlled Shipping, περίοδος 1988-2013

G. ΠΙΝΑΚΑΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1980-2012 ΕΤΗΣΙΩΣ (DWT σε χιλιάδες)

	1980	1981	1982	1983	1984
Oil tankers	21.341	22.464	26.976	25.838	23.772
Bulk carriers	26.288	28.674	31.123	30.163	30.078
General cargo	15.243	15.415	14.778	13.567	11.344
Container ships	34	52	134	141	221
Other types of ships	404	443	503	523	571
Total fleet	63.310	67.048	73.514	70.232	65.986

	1985	1986	1987	1988	1989
Oil tankers	21.705	18.572	20.626	18.334	16.819
Bulk carriers	29.667	27.796	23.878	19.288	18.422
General cargo	10.077	8.198	6.066	4.230	3.514
Container ships	224	151	209	236	258
Other types of ships	565	639	516	688	706
Total fleet	62.237	33.356	51.294	42.776	39.719

	1990	1991	1992	1993	1994
Oil tankers	15.987	15.252	18.873	21.872	26.799
Bulk carriers	18.347	18.197	21.229	22.867	23.224
General cargo	2.888	2.517	2.273	2.134	2.082
Container ships	234	313	414	528	641
Other types of ships	1.009	926	1.222	1.312	1.391
Total fleet	38.465	37.205	44.011	47.712	54.136

	1995	1996	1997	1998	1999
Oil tankers	26.497	25.036	25.236	22.983	24.156
Bulk carriers	23.145	22.795	18.912	17.031	15.710
General cargo	2.232	2.040	1.700	1.344	1.091
Container ships	705	814	901	1.133	1.257
Other types of ships	1.414	1.379	1.293	1.229	1.200
Total fleet	53.994	52.065	48.042	43.719	41.414

	2000	2001	2002	2003	2004
Oil tankers	25.057	25.846	27.942	28.125	31.265
Bulk carriers	13.905	14.615	16.357	16.829	20.146
General cargo	902	829	700	609	445
Container ships	1.407	2.061	1.866	1.923	2.190
Other types of ships	1.262	1.267	1.503	1.829	435
Total fleet	42.532	44.618	48.368	49.306	54.481

	2005	2006	2007	2008	2009
Oil tankers	31.035	27.741	32.262	38.273	38.750
Bulk carriers	20.468	21.395	18.701	18.928	19.913
General cargo	494	437	446	417	418
Container ships	2.237	2.194	2.576	2.820	2.832
Other types of ships	408	370	628	945	1.122
Total fleet	54.642	52.136	54.613	61.384	63.036

	2010	2011	2012	2013	2014
Oil tankers	42.336	42.883	44.882	N/A	N/A
Bulk carriers	21.402	23.712	23.832	N/A	N/A
General cargo	368	315	270	N/A	N/A
Container ships	2.406	2.371	2.491	N/A	N/A
Other types of ships	1.117	1.139	1.083	N/A	N/A
Total fleet	67.629	71.420	72.558	-	-

Πηγή: <http://unctadstat.unctad.org>, Maritime Transport / World Merchant Fleet / Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2012 / Developed Economies: Europe / Greece