



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ  
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

## Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ : ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΕΓΧΩΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Επιμέλεια: Νάκο Κρίστη 14522

Επιβλέπων καθηγητής : Πανάγου Βασίλειος



ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΙΟΥΝΙΟΣ 2014

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
<b>ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ.....</b>	<b>10-23</b>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ.....	10-13
1.1 Ναυτιλία.....	10-11
1.2 Οικονομική κρίση.....	11-13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ.....	13-21
2.1 : Η Οικονομική Δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	13-21
2.1.1 : Στατιστικά Στοιχεία Διακίνησης στο λιμένα του Πειραιά για το 2009-2013.....	17-18
2.1.2 : Στατιστικά Στοιχεία με Βάση την Τελευταία Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την Περίοδο 2012-2013.....	18-19
2.1.3 : Ξένες πηγές για την ελληνική ναυτιλία και την οικονομική κρίση.....	19-21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ.....	21-22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 2009 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	23
<b>ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ.....</b>	<b>24-30</b>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	24-25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΡwC ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	26-27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 2007 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	28-29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ ΦΤΑΝΕΙ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΔΥΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ.....	30
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	32
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	34-36
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	
1. Η δομή του ελληνόκτητου στόλου.....	16
2. Άμεση απασχόληση στη ναυτιλία ανά κατηγορία δραστηριότητας και εργαζομένων.....	16
3. Μεριδίο χωρών στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο σε χωρητικότητα.....	19
4. Οι δέκα κλάδοι που δέχονται τη μεγαλύτερη επίδραση από τη ναυτιλία.....	23
5. Το ποσοστό ανά είδος πλοίου στον παγκόσμιο στόλο.....	25
6. Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως.....	27
7. Η παγκόσμια παραγωγή και οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από το 1999 έως το 2009.....	29

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

1. Πλοία υπό ελληνική σημαία.....	15
2. Ελληνόκτητα πλοία.....	15
3. Έσοδα από το τομέα της ναυτιλίας.....	15
4. Διακίνηση εμπορευμάτων στο λιμένα του Πειραιά.....	17
5. Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα του Πειραιά.....	17
6. Διακίνηση οχημάτων στο λιμένα του Πειραιά.....	17
7. Διακίνηση επιβατών στο λιμένα του Πειραιά.....	18
8. Στατιστικά στοιχεία ναυτιλίας από το 2009 έως το 2013.....	23

# ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται οι δυο βασικοί όροι της παρούσας εργασίας. Πρώτον η γενικότερη έννοια της ναυτιλίας και ειδικότερα της ναυτιλιακής χώρας και των επιμέρους μερών τόσο της ναυτιλίας όσο και των θαλάσσιων μεταφορών. Δεύτερον η έννοια της οικονομικής κρίσης συγκεκριμένα τα αίτια, η αρχή, η εξέλιξη και η ανάκαμψη από αυτήν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στο πρώτο μέρος η οικονομική δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας με παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων διακίνησης στο μεγαλύτερο λιμένα της Ελλάδας, τον Πειραιά για την περίοδο 2009 έως 2012. Στο δεύτερο μέρος παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία της τελευταίας έκθεσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την περίοδο 2012 έως 2013. Το τρίτο μέρος αφορά την επιρροή που ασκεί η οικονομική κρίση στην ελληνική ναυτιλία με βάση άρθρα ξένων πηγών, όπως της Handelsblatt (Γερμανική οικονομική εφημερίδα) και της Financial Times (Βρετανική διεθνής οικονομική εφημερίδα).

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται ο τραπεζικός δανεισμός ως η κύρια πηγή χρηματοδότησης για τον τομέα της ναυτιλίας, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού και ο ρόλος του ελληνικού τραπεζικού συστήματος στη ναυτιλία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο επισημαίνονται οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία από το 2009 μέχρι σήμερα σε εθνικό επίπεδο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στη διεθνή ναυτιλία και τη λειτουργία της υπό την εποπτεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αρμόδιου για θέματα ναυτιλιακά και παραναυτιλιακά.

Στο έκτο κεφάλαιο αναφέρεται η παγκόσμια έρευνα της PwC (μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες παροχής υπηρεσιών λογιστικής), που έχει ως αντικείμενό της τις συνέπειες της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη διεθνή ναυτιλία.

Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι επιπτώσεις στη ναυτιλία από το 2007, που εμφανίστηκε για πρώτη φορά η οικονομική κρίση, μέχρι σήμερα σε διεθνές επίπεδο.

Στο όγδοο κεφάλαιο γίνεται λόγος για δυο από τις μεγαλύτερες τράπεζες παγκοσμίως, που υποστηρίζουν πως διακρίνονται τα πρώτα σημάδια του τέλους της ναυτιλιακής κρίσης.

# ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα εργασία γίνεται λόγος για την επιρροή που ασκεί η ελληνική και παγκόσμια οικονομική κρίση στον τομέα της ναυτιλίας τόσο εγχώρια όσο και διεθνώς.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση ξεκίνησε στα μέσα του 2007 στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και μέσα σε δυο χρόνια εξαπλώθηκε σχεδόν σε όλες τις χώρες του κόσμου λόγω της αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης των οικονομιών τους. Στην Ελλάδα την πρώτη της εμφάνιση έκανε το 2009 και κανείς δεν προέβλεψε ότι θα είχε τόσο τραγικές συνέπειες για τη χώρα.

Η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μέρος τόσο της παγκόσμιας όσο και της ελληνικής οικονομίας. Είναι κοινώς γνωστή η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας, καθώς μαζί με την τουριστική βιομηχανία είναι ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού ισοζυγίου. Επίσης είναι αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας, διότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο ανταγωνιστικό και κερδοφόρο κλάδο του τομέα των μεταφορών.

Η κρίση στην Ελλάδα αναμένεται να έχει μεγαλύτερο βάθος και διάρκεια από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, επειδή τα διαρθρωτικά προβλήματα στη χώρα γίνονται μεγαλύτερα και εντονότερα αντί να περιορίζονται στα πλαίσια της διεθνούς κρίσης. Επίσης η χώρα στηρίζεται κυρίως σε τομείς όπως ο τουρισμός, η ναυτιλία και οι οικοδομικές επιχειρήσεις που πλήττονται περισσότερο από κάθε άλλο τομέα, όμως θα είναι και αυτοί που θα εμφανίσουν τα πρώτα σημάδια οικονομικής άνθησης με το πέρας της κρίσης.

# ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Ο σκοπός αυτής της εργασίας είναι να γίνει μια ανάλυση των επιπτώσεων της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη ναυτιλιακή αγορά από το 2007 με την αρχή της κρίσης μέχρι σήμερα.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε με βάση τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την Ελλάδα και γενικότερα για όλο τον κόσμο, καθώς και το γεγονός ότι αποτελεί βασικό τομέα για την έξοδο από τη χρηματοπιστωτική κρίση και την ανάπτυξη της χώρας. Αυτή η οικονομική εξέλιξη μπορεί να επιτευχθεί μέσω του παγκόσμιου εμπορίου, της εισροής συναλλάγματος, της προσφοράς θέσεων εργασίας, της δημιουργίας άλλων συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων, της σύναψης σχέσεων μεταξύ των κρατών και της πολιτιστικής εξέλιξης μιας χώρας από την επαφή με άλλα κράτη.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται οι δυο βασικοί όροι της εργασίας, ο όρος της ναυτιλίας και της οικονομικής κρίσης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στο πρώτο μέρος η οικονομική δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας με τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης στο λιμένα του Πειραιά για το χρονικό διάστημα 2009 - 2012. Στο δεύτερο μέρος παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία της τελευταίας έκθεσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το χρονικό διάστημα 2012 - 2013. Το τρίτο μέρος αφορά το βαθμό επιρροής της οικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία με βάση τις ξένες πηγές.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται ο βαρυσήμαντος ρόλος του τραπεζικού συστήματος στο ναυτιλιακό τομέα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο επισημαίνονται οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία από το 2009 μέχρι σήμερα σε εθνικό πλαίσιο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στη διεθνή ναυτιλία και τη λειτουργία της υπό την εποπτεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Στο έκτο κεφάλαιο αναφέρεται η παγκόσμια έρευνα της PwC, που σχετίζεται με τις συνέπειες της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη διεθνή ναυτιλία.

Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι επιπτώσεις στη ναυτιλία από το 2007 μέχρι σήμερα σε διεθνές πλαίσιο.

Στο όγδοο κεφάλαιο γίνεται λόγος για δυο από τις μεγαλύτερες τράπεζες παγκοσμίως, που υποστηρίζουν πως φθάνει το τέλος της ναυτιλιακής κρίσης.

# ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

## 1. ΓΕΝΙΚΑ

### 1.1 Ναυτιλία

Ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή δραστηριότητα.<sup>1</sup>

Ναυτιλιακή χώρα (ή ναυτιλιακό κράτος) χαρακτηρίζεται εκείνη που παρουσιάζει ιδιαίτερα ανεπτυγμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα ή εκείνη που έχει να παρουσιάσει ιστορικές ναυτικές ρίζες και παραδόσεις. Με αυτή την έννοια, η Ελλάδα κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις όπως επίσης η Μεγάλη Βρετανία, η Ισπανία και η Πορτογαλία, ενώ με βάση την πρώτη έννοια κατατάσσονται η Ελλάδα, η Μεγάλη Βρετανία, η Ιαπωνία, η Γαλλία, η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Ιταλία, η Γερμανία και η Σουηδία.<sup>2</sup>

Η ναυτιλία διακρίνεται σε:

- Ναυτιλία αναμετρήσεως όπου τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα με γνωστά την πορεία, την ταχύτητα και το μεσολαβήσαντα χρόνο.
- Ακτοπλοϊκή ναυτιλία όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους πχ στενά, πορθμούς, διώρυγες και λιμάνια.
- Αστρονομική ναυτιλία αυτή λαμβάνει χώρα μακριά από τις ακτές με ωκεανοπλοΐα και γίνεται ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
- Ραδιοναυτιλία ή ηλεκτρονική ναυτιλία είναι το πλέον διαδεδομένο είδος ναυσιπλοΐας όπου γίνεται χρήση πληθώρας ηλεκτρονικών συσκευών πχ ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας.
- Πολική ναυτιλία είναι η ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές με τη χρήση ειδικών χαρτών.
- Ναυτιλία σωστικών λέμβων όπου ακολουθούνται ειδικοί μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

---

<sup>1</sup> <http://el.wikibooks.org/Ναυτιλία>

<sup>2</sup> [http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή\\_Χώρα](http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή_Χώρα)

Οι θαλάσσιες μεταφορές χωρίζονται σε εσωτερικές και διεθνείς. Εσωτερικές είναι οι θαλάσσιες μεταφορές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μιας χώρας. Διεθνείς είναι οι θαλάσσιες μεταφορές προς τη χώρα ή από τη χώρα αυτή, δηλαδή οι εισαγωγές και οι εξαγωγές αυτής. Οι δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών είναι:<sup>3</sup>

- Μεταφορά αγαθών
  - α) εμπόριο από/προς μια χώρα
  - β) διαμετακομιστικό εμπόριο(τρίτες χώρες)
- Μεταφορά προσώπων
- Λοιπές ή βοηθητικές υπηρεσίες (ελλιμενισμός, πλοήγηση)

## 1.2 Οικονομική Κρίση

Τα αίτια της οικονομικής κρίσεως είναι:

- α) Η κατάρρευση της αγοράς στεγαστικών δανείων υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου και των ομολόγων καλυμμένων με τα ως άνω δάνεια στις Η.Π.Α. και στην Μεγάλη Βρετανία.
- β) Η κακή πορεία της οικονομίας των Η.Π.Α. λόγω του συνεχώς αυξανόμενου δημοσίου χρέους.
- γ) Το γεγονός ότι για πολλά χρόνια οι εισαγωγές των Η.Π.Α. ήταν μεγαλύτερες των εξαγωγών.
- δ) Η μεγάλη μείωση της αποταμιεύσεως των Αμερικανών η οποία έκανε αναγκαίο τον δανεισμό κεφαλαίων από άλλες χώρες για την ανάπτυξη της οικονομίας τους.
- ε) Οι τεράστιες δαπάνες εξοπλισμών, ώστε οι Η.Π.Α. να είναι στρατιωτική υπερδύναμη για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της χώρας διεθνώς.
- στ) Η χορήγηση οικονομικών ενισχύσεων προς χώρες που εξυπηρετούσαν τα διάφορα συμφέροντα των Η.Π.Α.
- η) Οι πολυδάπανοι και μακροχρόνιοι πόλεμοι στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν.

Η αρχή και εξέλιξη της οικονομικής κρίσεως:

Η κατάρρευση της αγοράς των επικίνδυνων στεγαστικών δανείων, όπως και των<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5348/1/Gousas.pdf> σελ 3-4,  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf> σελ 7-9

<sup>4</sup> [http://pmeletios.com/ar\\_meletios/oikonomia/oikonomikh\\_krish.html](http://pmeletios.com/ar_meletios/oikonomia/oikonomikh_krish.html)

ομολόγων των καλυμμένων με αυτά άρχισε με την αύξηση των επιτοκίων της Κεντρικής Τραπέζας των Η.Π.Α. ( από 1% τον Ιούνιο του 2004 σε 5,25% το Αύγουστο του 2006). Η αύξηση του επιτοκίου έκανε αδύνατη την πληρωμή των δόσεων των δανείων, η οποία οδήγησε σε κατάσχεση κατοικιών. Τα υψηλά επιτόκια και οι κατασχέσεις προκάλεσαν τη διακοπή των αγορών κατοικιών και τη σοβαρή μείωση των τιμών τους σε επίπεδα που δεν ήταν δυνατή πλέον η εξυπηρέτηση των δανείων ακόμη και με κατασχέσεις. Έτσι επήλθε η χρεοκοπία των τραπεζών που χορήγησαν επικίνδυνα στεγαστικά δάνεια ή που διέθεταν ομόλογα καλυμμένα με τα εν λόγω δάνεια. Η χρεοκοπία των τραπεζών οδήγησε στη μεγάλη μείωση εμπιστοσύνης στο χρηματοοικονομικό σύστημα της χώρας και στην οικονομική κρίση των Η.Π.Α. και της Μεγάλης Βρετανίας. Η κατάρρευση της αγοράς ακινήτων συνεπάγεται τον περιορισμό της δραστηριότητας ή και την διακοπή λειτουργίας πολλών κλάδων της οικονομίας που παράγουν ή εμπορεύονται οικοδομικά υλικά ή εξοπλισμούς κατοικιών. Ο περιορισμός της δραστηριότητας ή η διακοπή λειτουργίας πολλών κλάδων της οικονομίας προκαλεί ανεργία και μείωση εισοδήματος. Η μείωση εισοδήματος προκαλεί τη μείωση ζήτησης πολλών προϊόντων και υπηρεσιών της αμέσου καταναλώσεως που οδηγεί σε ένα δεύτερο κύμα ανεργίας και μείωσης εισοδήματος. Αυτή η διαδικασία συνεχίζεται επηρεάζοντας σταδιακά σχεδόν όλους τους κλάδους της οικονομίας έως ότου η οικονομική ύφεση φθάσει στο τέλος της. Η κρίση μεταδίδεται διαδοχικά και σε όλες τις χώρες του κόσμου. Αρχικά η ανεργία και η μείωση εισοδήματος μεταδίδεται στις χώρες από τις οποίες η εν κρίσει χώρα εισάγει πολλά προϊόντα ή υπηρεσίες. Στη συνέχεια επηρεάζονται όλες οι χώρες του κόσμου διότι όλες αποτελούν μια αγορά και κάθε μια εξαρτάται και επηρεάζεται από τις άλλες στις οποίες εξάγει προϊόντα ή υπηρεσίες. Εάν η κρίση αφορά μια μικρή σχετικά χώρα δεν δημιουργείται πρόβλημα διότι οι θιγόμενες χώρες βρίσκουν άλλες αγορές. Εάν η κρίση αφορά μεγάλο πληθυσμό και υψηλό εισόδημα, τότε προκαλείται διαδοχικά διεθνής κρίση, όπως είναι η σημερινή. Η κρίση δεν πλήττει όλες τις χώρες με την ίδια ένταση λόγω διαφορετικής δομής της οικονομίας τους. Η διεθνής κρίση στη χώρα μας ήλθε με καθυστέρηση το δεύτερο εξάμηνο του 2008 ενώ στις Η.Π.Α. και την Μεγάλη Βρετανία η κρίση άρχισε το δεύτερο εξάμηνο του 2006. Η κρίση ήλθε στην Ελλάδα μέσω Γερμανίας διότι η Γερμανία αποτελεί την μεγαλύτερη αγορά των ελληνικών προϊόντων. Άρα το συμπέρασμα είναι πως η αγορά είναι ένας φαύλος κύκλος που επιρραάζει και αλληλεπιδρά ο ένας στον άλλον είτε πρόκειται για κλάδο είτε τομέα είτε χώρα.

#### Η ανάκαμψη από την οικονομική κρίση:

Όταν εκδηλωθεί μια κρίση ακολουθεί η οικονομική ύφεση με διαδοχικούς κύκλους αυξήσεως της ανεργίας και μειώσεως του εισοδήματος και των τιμών όλων των αγαθών μέχρις ότου η ύφεση φθάσει στο τέρμα της. Αμέσως μετά αρχίζει η ανάκαμψη, ακόμη και εάν οι κυβερνήσεις του κόσμου δεν λάβουν κανένα μέτρο για να την ενισχύσουν.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> [http://pmeletios.com/ar\\_meletios/oikonomia/oikonomikh\\_krish.html](http://pmeletios.com/ar_meletios/oikonomia/oikonomikh_krish.html)

Η ανάκαμψη οφείλεται στο γεγονός ότι πρόσωπα ή εταιρείες προσπαθούν να ωφεληθούν από τις χαμηλές τιμές των αξιών που τους ενδιαφέρουν (οικοπέδων, κτιρίων, μετοχών, ομολόγων, μέσων παραγωγής, εργοστασίων ή εταιρειών που χρεοκόπησαν κ.λπ.). Έτσι προκαλείται μια ζήτηση των εν λόγω αξιών και αρχίζει η αύξηση της τιμής τους. Στην αρχή η ζήτηση είναι χαμηλή, όμως σταδιακά ανέρχεται εάν υπάρχουν τράπεζες υγιείς που είναι έτοιμες να προσφέρουν δάνεια που καλύπτουν σεβαστό μέρος των αξιών που φερέγγυοι πελάτες τους θέλουν να αγοράσουν. Όταν οι μηνιαίες πωλήσεις αξιών (π.χ. κατοικιών, μετοχών κ.λπ.) αναγόμενες σε ετήσιες φθάνουν στο επίπεδο των πωλήσεων προ κρίσεως, τότε οι οικονομίες των χωρών εισέρχονται στην ανάκαμψη. Οι χώρες που έχουν τη δυνατότητα να ανατρέψουν τη διεθνή οικονομική κρίση και να οδηγήσουν στην οικονομική ανάπτυξη είναι αυτές που έχουν μεγάλο πληθυσμό και μέτριο ή υψηλό κατά κεφαλήν εισόδημα. Αυτές οι χώρες είναι η ενωμένη Ευρώπη (η οποία είναι η μεγαλύτερη αγορά και ο μεγαλύτερος προμηθευτής του κόσμου), Η.Π.Α., Ιαπωνία, Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Βραζιλία, Καναδάς, Αυστραλία. Από τις αρχές του Απριλίου του τρέχοντος έτους άρχισαν να δημοσιεύονται στοιχεία, τα οποία προμηνύουν την έναρξη της ανακάμψεως. Στις Η.Π.Α. οι τιμές των αυτοκινήτων, των κατοικιών, των πρώτων υλών άρχισαν να ανεβαίνουν λόγω της ζήτησής τους. Στο τέλος Απριλίου δημοσιεύθηκαν και άλλα στοιχεία ενθαρρυντικά για την ανάκαμψη μεγάλων χωρών, όπως των Η.Π.Α., της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Γερμανίας (της πρώτης εξαγωγικής χώρας στον κόσμο), όμως τα αποθέματα των ετοιμών προϊόντων των βιομηχανιών εξαντλούνται και έτσι αρχίζει η βιομηχανική παραγωγή. Η εμπιστοσύνη των επενδυτών στις εξελίξεις αυξάνει. Οι τιμές των μετοχών και ομολόγων ανεβαίνουν. Όλες οι εξελίξεις ενισχύουν την πεποίθηση ότι η διεθνής οικονομία αρχίζει αναπτυσσόμενη μέσα στο τρέχον έτος. Σταδιακά θα αρχίσει να μειώνεται η ανεργία. Είναι πολύ πιθανό μέχρι το τέλος του 2014, οι μηνιαίες πωλήσεις βασικών προϊόντων σε ετήσια βάση να αγγίξουν εκείνες των προ κρίσεως, οπότε υπάρχει περίπτωση να ομαλοποιηθεί η διεθνής οικονομία και να υπάρξει μια πρώτη ανάπτυξη.<sup>6</sup>

## **2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ**

### **2.1 Η Οικονομική Δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας**

Η ελληνική ναυτιλία έχει προϊστορία αιώνων και παραμένει μια από τις ισχυρότερες παγκοσμίως μέχρι και σήμερα. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη γεωγραφική θέση της χώρας που αποτελεί σταυροδρόμι τριών ηπείρων, στα παράλια της χώρας που

---

<sup>6</sup> [http://pmeletios.com/ar\\_meletios/oikonomia/oikonomikh\\_krish.html](http://pmeletios.com/ar_meletios/oikonomia/oikonomikh_krish.html)

εκτείνονται σε έκταση 16.000 χιλιομέτρων και στην ύπαρξη περίπου 3.000 νησιών και βραχονησίδων. Η ναυτιλία έχει συμβάλλει σε τεράστιο βαθμό στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, στο διεθνή ανταγωνισμό και στη κοινωνική περιφερειακή συνοχή της χώρας.

Η δύναμη και συνεχής ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας αποδεικνύεται πρώτον από τις τεράστιες επενδύσεις σε πλοία τόσο σε αγορές όσο και σε πωλήσεις, τον υψηλό αριθμό παραγγελιών νέων πλοίων στα μεγαλύτερα ναυπηγεία και τη συνεχή αυτοχρηματοδότηση των Ελλήνων πλοιοκτητών. Δεύτερον διαφαίνεται από το γεγονός ότι ήταν ο μοναδικός κλάδος οικονομίας στην Ελλάδα που δεν παρήγαγε και δεν προβλέπεται να παράγει ανέργους λόγω των μεγάλων επενδύσεων σε τομείς, όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές και η ενέργεια με αποτέλεσμα τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Τρίτον από το γεγονός ότι συνεχώς αυξάνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών και μάλιστα το 52% των εισαγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα δύο μεγαλύτερα διεθνή χρηματιστήρια έχει ελληνικό μετοχικό ενδιαφέρον. Τέταρτον συνεισφέρει άνω του 7% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας τόσο άμεσα όσο και έμμεσα μέσω της συνεργασίας με άλλους κλάδους. Τα έσοδα από τη ναυτιλία μπορούν να αυξηθούν σημαντικά, εφόσον οργανωθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα παροχής υπηρεσιών προς το πλοίο, αναδιαρθρωθεί η επισκευαστική και ναυπηγική βιομηχανία και βελτιωθεί η λειτουργία της δημόσιας διοίκησης, ώστε η ελληνική οικονομία να γίνει πιο ελκυστική για ξένες επενδύσεις.

Η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασής τους την Ελλάδα. Αυτό γίνεται πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία έτη.

Εάν συγκρίνουμε τη ναυτιλία με τον τουρισμό, τους δυο τομείς με τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ελληνική οικονομία, συμπεραίνουμε ότι η ναυτιλία υπολείπεται σε υποδομές από τον τουρισμό, συνεπώς με μια επένδυση στη ναυτιλιακή υποδομή θα συντελούσε να επιτευχθεί η ανάπτυξη της οικονομίας.

Για την Ελλάδα τα πολλαπλά οφέλη που έχει η οικονομία της χώρας μας από τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών αντικατοπτρίζονται στο γεγονός πως τα ετήσια φορολογικά έσοδα (άμεσα και έμμεσα) ανέρχονται περίπου στα 255 εκατομμύρια ευρώ. Στον τομέα της εργασίας ο συνολικός αριθμός για τη ναυτιλία ανήλθε σε 200.000 που απασχολούνται τόσο στα ποντοπόρα πλοία όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Όσον αφορά την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία περιλαμβάνει τα πάσης φύσεως εισοδήματα εξαρτημένης εργασίας και τις αμοιβές των λοιπών συντελεστών της παραγωγής ή το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα. Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της εθνικής οικονομίας, καθώς αντιστοιχεί στο 7% του ελληνικού Α.Ε.Π. και στο 4% της συνολικής απασχόλησης χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι έμμεσες επιδράσεις οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τον επισκευαστικό και το χρηματοπιστωτικό τομέα. Η συμβολή λοιπόν δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=335865>

Τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία και το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει ήδη επενδυθεί, δηλαδή τα κέρδη, τους τόκους και τις αποσβέσεις. Αντίστοιχα, τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εσωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση και τις αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και τις επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας ανεβάζοντας εισοδήματα, εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας.<sup>8</sup>

Πίνακας 1: Πλοία υπό ελληνική σημαία

ΕΤΟΣ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΑΡΟΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ*	4110	4142	4085	4184	3970	4164	4346	4545	4763	4655	4714	4577	4573

Πηγή: Petrofin Research

Πίνακας 2: Ελληνόκτητα πλοία

ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΑΡΟΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ*	1902	1959	1965	1974	1972	1901	1874	1916	2082	2112	2096	2096	2096	2096

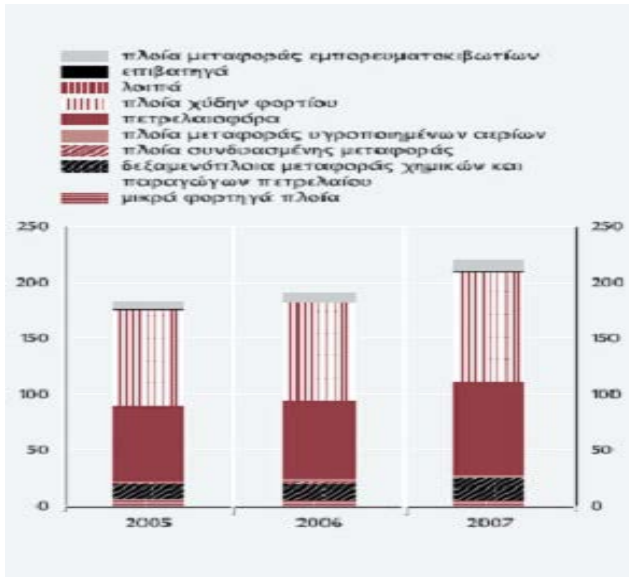
Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Πίνακας 3: Έσοδα από το τομέα της ναυτιλίας

ΕΤΟΣ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΕΣΟΔΑ	\$16,52	\$21,26	\$25,55	\$32,35	\$36,11	\$46,38	\$66,94	\$73,22	\$67,02	\$66,23	\$67,69	\$65,78	\$61,49

<sup>8</sup> <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=335865>

Πηγή: Petrofin Research



Διάγραμμα 1: Η δομή του ελληνόκτητου στόλου

Πηγή: Lloyd's Register – Fairplay, 2008

Διάγραμμα 2: Απασχόληση ανά κατηγορία δραστηριότητας και εργαζομένων



Πηγή: naftemporiki.gr, 2013



### 2.1.1 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης στο λιμένα του Πειραιά για την περίοδο 2009 - 2012

Πηγή: olp.gr, 2012

Πίνακας 4: Διακίνηση εμπορευμάτων στο λιμένα του Πειραιά

	2009	2010	2011	2012
<b>Διακίνηση εμπορευμάτων</b>				
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ	11.939.985	11.706.205	12.583.736	14.031.625
<b>A. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>5.812.820</b>	<b>5.761.955</b>	<b>7.581.720</b>	<b>9.519.480</b>
1. ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	5.717.817	5.665.461	7.488.234	9.412.679
2. ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ	95.003	96.494	93.486	106.801
<b>B. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>6.127.165</b>	<b>5.944.250</b>	<b>5.002.016</b>	<b>4.512.145</b>
1. ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	5.568.634	5.462.552	4.687.499	4.236.877
2. ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ	558.531	481.698	314.517	275.268

Πίνακας 5: Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα του Πειραιά

<b>Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων</b>	2009	2010	2011	2012
Έτος				
Εισαγωγή και Εξαγωγή	377.946	229.457	52.797	42.555
Μεταφόρτωση	83.491	172.959	378.196	483.972
Κενά	203.458	110.903	59.911	99.387
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>664.895</b>	<b>513.319</b>	<b>490.904</b>	<b>625.914</b>

Πίνακας 6: Διακίνηση οχημάτων στο λιμένα του Πειραιά

<b>Διακίνηση οχημάτων</b>	2009	2010	2011	2012
Έτος				
Εισαγωγή και Εξαγωγή	173.264	133.545	88.663	54.785
Μεταφόρτωση	103.206	246.801	328.996	403.970

<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>276.470</b>	<b>380.346</b>	<b>417.659</b>	<b>458.755</b>
---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Πίνακας 7: Διακίνηση επιβατών στο λιμένα του Πειραιά

<u>Διακίνηση επιβατών</u>				
Έτος	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>A. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>10.695.228</b>	<b>10.100.697</b>	<b>9.351.135</b>	<b>7.729.778</b>
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	7.478.729	7.233.328	6.883.249	5.778.688
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	3.216.499	2.867.369	2.467.886	1.951.090
<b>B. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>2.028.006</b>	<b>1.864.657</b>	<b>2.517.371</b>	<b>2.066.925</b>
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	415.260	426.147	454.284	329.168
ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	1.612.746	1.438.510	2.063.087	1.737.757
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>12.723.234</b>	<b>11.965.354</b>	<b>11.868.506</b>	<b>9.796.703</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>21.446.943</b>	<b>20.336.418</b>	<b>20.173.505</b>	<b>17.983.635</b>

### 2.1.2 Στατιστικά στοιχεία με βάση την τελευταία έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την περίοδο 2012-2013

- Η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας.
- Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη και τη δεύτερη στην ευρωπαϊκή.
- Αριθμεί 3.428 πλοία διαφόρων τύπων και χωρητικότητων.
- Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας.
- Οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχονται στις 1.300.
- Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών ή παραγώγων

πετρελαίου.<sup>9</sup>

- Σχεδόν 200.000 άτομα απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες.

- Με βάση τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην Ευρώπη με 916 ευρώ με πρώτη τη Δανία και τρίτη τη Νορβηγία.

### Μερίδιο χωρών στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο σε χωρητικότητα (DWT)

ΧΩΡΑ	2000	2011
ΕΛΛΑΔΑ	18,1%	16,2%
Ιαπωνία	12,7%	15,8%
Γερμανία	4,0%	9,2%
Κίνα	5,3%	8,6%
Κορέα	3,4%	3,5%
Νορβηγία	7,6%	3,4%
Δανία	2,2%	2,8%
Ιταλία	1,9%	1,9%



Διάγραμμα 3: Μερίδιο χωρών στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο σε χωρητικότητα  
Πηγή: The Boston consulting group, 2011

#### 2.1.3 Ξένες πηγές για την ελληνική ναυτιλία και την οικονομική κρίση

Financial Times (Βρετανική διεθνής οικονομική εφημερίδα): Αναφέρει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερέχουν του γερμανικού εφοπλισμού, καθώς η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας που εξέρχεται πιο ισχυρός από την κρίση, ενώ στη Γερμανία ο κλάδος φαίνεται να παρακμάζει. Οι Έλληνες εφοπλιστές βγαίνουν από την κρίση ευρισκόμενοι σε ισχυρότερη και ανταγωνιστικότερη θέση, ενώ οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στη Γερμανία αντιμετωπίζουν ακόμη και τον κίνδυνο πτώχευσης. Το πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας εντοπίζεται ακριβώς σε ό,τι θεωρείται μειονέκτημα για άλλους κλάδους της οικονομίας, το γεγονός ότι ο ελληνικός εφοπλισμός είναι συγκεντρωμένος σε οικογενειακές εταιρείες. Στην Ελλάδα, από τους 700 πλοιοκτήτες, οι 600 χρηματοδοτούν οι ίδιοι την επιχείρησή τους

<sup>9</sup>[http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth\\_ston\\_kosmo\\_para\\_thn\\_krish\\_h\\_ellhnikh\\_naytilia.2324066.html?service=print](http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth_ston_kosmo_para_thn_krish_h_ellhnikh_naytilia.2324066.html?service=print)

και οι υπόλοιποι 100 χρηματοδοτούνται από άλλους.<sup>10</sup>

Στη Γερμανία, από τους 400 πλοιοκτήτες, οι 370 χρηματοδοτούνται από άλλους. Αυτή είναι μια βασική διαφορά των δύο αγορών που εκφράζει τη σχέση δυναμισμού και ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους. Σύμφωνα με την εφημερίδα, στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτικής βιομηχανίας βρίσκεται η Ιαπωνία, δεύτερη ακολουθεί η Ελλάδα και στη τρίτη θέση βρίσκεται η Γερμανία. Η Ελλάδα θα μπορούσε να βρίσκεται σε καλύτερη οικονομική θέση αν το κράτος αξιοποιούσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη και άλλων κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αποκομίζοντας ακόμα περισσότερα οφέλη από τα 140 δισ. Ευρώ, που έχουν εισρεύσει στην ελληνική οικονομία μόνο τη τελευταία δεκαετία.<sup>11</sup>

Handelsblatt (Γερμανική οικονομική εφημερίδα): Αναφέρει πως προς όφελος των Ελλήνων και των Κινέζων εφοπλιστών θα αποβεί η αδυναμία των γερμανικών ναυτιλιακών εταιρειών να εξασφαλίσουν επιπλέον χρηματοδότηση. Τουλάχιστον τα 2/3 των γερμανικών εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται στην εμπορική ναυτιλία αντιμετωπίζουν τα τελευταία δύο χρόνια σοβαρά οικονομικά προβλήματα σε αντίθεση προς τις ελληνικές οι οποίες διαθέτουν αποθέματα ρευστού. Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν "αντικυκλικά" σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους συγκεκριμένα κατά την περίοδο άνθησης της ναυτιλίας από το 2003-2007 συγκρατήθηκαν, ενώ άλλοι εφοπλιστές αγόραζαν όλο και περισσότερα νέα πλοία σε πολύ υψηλές τιμές. Τώρα οι Έλληνες επωφελούνται από τις οικονομίες τους προκειμένου να μπουν στην αγορά με ευνοϊκούς όρους βλέποντας την απότομη πτώση των τιμών. Όπως διευκρινίζεται στην εφημερίδα, η πρόσφατη απόφαση της Commerzbank να αποσυρθεί από τη δανειοδότηση επιχειρήσεων ναυτιλίας δεν προκάλεσε την κρίση, απλώς την δημοσιοποίησε, ενώ τονίζει ότι το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τους εφοπλιστές στην Ελλάδα δεν αποτελεί επαρκή εξήγηση για την άνθηση των Ελλήνων εφοπλιστών. Οι Γερμανοί εφοπλιστές ζητούν πλέον την παρέμβαση της κυβέρνησης, ακόμη και προκειμένου να δοθεί κρατική βοήθεια για να αντιμετωπισθεί η ραγδαία πτώση των τιμών των πλοίων, η οποία έχει φθάσει ακόμη και το 50%. Εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης αναζητείται στις κινεζικές τράπεζες, οι οποίες φέρονται διατεθειμένες να αναλάβουν μεγαλύτερους κινδύνους, όχι προκειμένου να βοηθήσουν, αλλά σε μια προσπάθεια να διασώσουν τις παραγγελίες των ναυπηγείων τους. Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων της Γερμανίας παρακολουθείται πλέον πολύ στενά τόσο από

---

<sup>10</sup> <http://www.skai.gr/news/finance/article/197573/af-upsilou-koitoun-to-germaniko-efoplismo-oi-ellines-efoplistes-/>

<sup>11</sup> <http://www.skai.gr/news/finance/article/197573/af-upsilou-koitoun-to-germaniko-efoplismo-oi-ellines-efoplistes-/>

τους Κινέζους όσο και από τους Έλληνες. Οι Έλληνες εφοπλιστές ενδιαφέρονται κυρίως για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ηλικίας 7-17 ετών.<sup>12</sup>

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η «Technomar» με έδρα την Αθήνα απέκτησε το 2010, δηλαδή σε περίοδο οικονομικής ύφεσης, δέκα πλοία τέτοιου τύπου από γερμανική εταιρεία έναντι ποσού άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ.

### 3. ΤΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο τραπεζικός δανεισμός είναι η κύρια πηγή χρηματοδότησης για τον τομέα της ναυτιλίας. Οι τράπεζες που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι οι Εμπορικές Τράπεζες, οι Τράπεζες Επενδύσεων και Τράπεζες Αναπτύξεως και έχουν ως βασικό κίνητρο την κερδοφορία, τη διασπορά του κινδύνου και την επέκταση σε άλλες δραστηριότητες.

Ο όρος ναυτιλιακό δάνειο αναφέρεται στη χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας με σκοπό:

- Την ποιοτική αντικατάσταση των ήδη υπάρχοντων πλοίων του στόλου της εταιρείας
- Την επέκταση του ήδη υπάρχοντος στόλου
- Τη μετασκευή ήδη υπάρχοντος πλοίου
- Την αύξηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας και της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας

Τα **πλεονεκτήματα** του τραπεζικού δανεισμού είναι:

- Μέσο άντλησης κεφαλαίων
- Χαμηλό επιτόκιο δανεισμού
- Η ναυτιλιακή εταιρεία διατηρεί την ευελιξία της κυριότητας
- Ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου
- Η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση

Τα **μειονεκτήματα** του τραπεζικού δανεισμού είναι:

- Ανάγκη εξασφάλισης δανεισμού και παροχής εγγυήσεων
- Κυμαινόμενο επιτόκιο
- Ταχύτητα διαδικασίας
- Χρηματοδότηση μέρους και όχι ολόκληρης της επένδυσης
- Μη παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων
- Η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση
- Κίνδυνος δυσκολίας αποπληρωμής του δανείου

Οι συνθήκες στις οποίες κλήθηκαν να ανταπεξέλθουν η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι πρωτόγνωρες και η σταθεροποίηση και η ανάκαμψη απαιτούν, παρά τη σημαντική πρόοδο, συνεχείς προσπάθειες. Οι εξελίξεις

<sup>12</sup> <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22770&subid=2&pubid=63686399>

αυτές δε γίνεται να μην επηρεάσουν το ναυτιλιακό τομέα, ο οποίος με βάση ανάλογες εμπειρίες τις τελευταίες δεκαετίες είναι περισσότερο συνηθισμένος σε κρίσεις παγκόσμιας κλίμακας και περιόδους ακραίας μεταβλητότητας.<sup>13</sup>

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα ως μέσο στήριξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας δε θα μπορούσε να μείνει αλώβητο από τις συνέπειες της ελληνικής κρίσης. Όσον αφορά τα δάνεια από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα προς τη ναυτιλία, η μέση ετήσια συρρίκνωση των δανείων προς τον κλάδο ήταν χαμηλότερη του μέσου όρου των επιχειρηματικών δανείων λόγω των καλών αποπληρωμών των ναυτιλιακών δανείων. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ενώ μεγάλες ευρωπαϊκές τράπεζες με ηγετική θέση στον τομέα αποχώρησαν τελείως ή συρρίκνωσαν τα σχετιζόμενα με τη ναυτιλία χαρτοφυλάκιά τους, οι ελληνικές τράπεζες στήριξαν αυτό τον κλάδο. Συνολικά 9 ελληνικές τράπεζες συμμετείχαν για το 2012 στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας με περίπου 10 δισεκατομύρια ευρώ, οι οποίες ήταν η Εθνική Τράπεζα, η Εμπορική Bank, η Marfin Egnatia και η Alpha Bank και 42 τράπεζες ξένων συμφερόντων έχουν επενδύσει στην ελληνόκτητη ναυτιλία δανειακά κεφάλαια που ανέρχονται σε περίπου 40 δισεκατομύρια ευρώ. Η Εθνική Τράπεζα που υπήρξε η πρώτη ελληνική τράπεζα που χρηματοδότησε τη ναυτιλία με συνολικό ποσό 1,7 δισεκατομύρια ευρώ είναι και θα παραμείνει προστάτης της ελληνικής ναυτιλίας.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάστηκε αρνητικά από παράγοντες όπως η πτώση των ναύλων, η μείωση των αξιών των πλοίων, οι χαμηλές προσδοκίες για τη ναυλαγορά και οι μειωμένες παραγγελίες για νεότευκτα πλοία. Έτσι αφενός η εξισορρόπηση της αγοράς και αφετέρου η δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων θα συνέβαλαν στη ταχύτερη ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Η μείωση της προσφοράς των νεότευκτων πλοίων με την αύξηση της διάλυσης πλοίων μεγάλης ηλικίας σε συνδυασμό με τη μείωση του αριθμού των νέων παραγγελιών θα επιφέρει το νέο σημείο ισορροπίας στη ναυτιλία. Στο νέο σημείο ανάπτυξη θα στηρίζεται σε κλάδους με υψηλό συντελεστή εξωστρέφειας όπως η ναυτιλία, οι εξαγωγικές επιχειρήσεις, ο τουρισμός αλλά και το πιστωτικό σύστημα μετά τη διεύρυσή του στην Ευρώπη. Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει αποδείξει ότι αποτελεί βασικό τομέα της οικονομίας, στον οποίο θα βασιστεί η ανάκαμψη της χώρας.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5348/1/Gousas.pdf> σελ 26-30

<sup>14</sup> <https://www.nbg.gr/el/the-group/press-office/e-spot/views-news/tourkolias-pwc-conference>

Διάγραμμα 4: Οι δέκα κλάδοι που δέχονται τη μεγαλύτερη επίδραση από τη ναυτιλία

Πηγή: Έρευνα  
του Ι.Ο.Β.Ε για  
την ποντοπόρο  
ναυτιλία, 2012

#### 4. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 2009 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Πίνακας 8: Στατιστικά στοιχεία ναυτιλίας από το 2009 έως το 2013

ΕΤΟΣ	2009	2010	2011	2012	2013
ΠΛΟΙΑ*	4161	3996	3848	3760	3677
ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ	748	490	439	304	310
ΕΣΟΔΑ	13,552 δις	15,418 δις	14,097 δις	13,286 δις	13,4 δις
ΠΠΣ **	8,2%	8,7%	14,2%	15,56%	15,5%
Μ.Ο ΗΕΣ ***	17,6	16,4	15,92	14,7	14,05

\*ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

\*\*ΠΠΣ = ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

\*\*Μ.Ο ΗΕΣ = ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

## ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

### 5. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες ανάλογα με το μέσο μεταφοράς σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών καθώς υπόκεινται σε ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο με εξαίρεση θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Έτσι αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, αφού τα 4/5 του εμπορίου πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης.

Από το 1776 ο Adam Smith, ο πατέρας των οικονομικών, είχε θεωρήσει την ναυτιλία ως καταλύτη στην παγκόσμια οικονομία καθώς ήταν ένα φθινό και απλό μέσο μεταφοράς που θα ένωνε τις αγορές όλου του κόσμου. Τελικά όντως συνέβαλλε στη μετάβαση από την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείτο από ξεχωριστές κοινότητες σε μια ενοποιημένη και αλληλοεξαρτώμενη παγκόσμια κοινότητα στην οποία η ναυτιλία επιφέρει συνεχείς αλλαγές.

Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσο μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες και πρωτύτερα των άλλων μέσων μεταφοράς. Το πλοίο θεωρείται το μοναδικό μέσο μεταφοράς που από τεχνική και οικονομική πλευρά συμφέρει στη μεταφορά μεγάλης μάζας. Η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων φορτίων όπως οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Έτσι είναι σαφές ότι το πλοίο συνδέει την παραγωγή με την κατανάλωση αποτελώντας τη βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης.

Πέρα από αυτή τη θετική πλευρά του θαλάσσιου εμπορίου υπάρχει η αρνητική που αναφέρεται στα θαλάσσια ατυχήματα και στην περιβαλλοντική ρύπανση. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) είναι και ο μόνος αρμόδιος οργανισμός για θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο ΙΜΟ προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί τα κράτη να προβούν στην ενσωμάτωση τους στην έννομη τάξη τους και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους. Η θέση της Ελλάδας, που επισημαίνεται με κάθε ευκαιρία, είναι ότι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι μέσω της ορθής εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων του ΙΜΟ σε παγκόσμια κλίμακα και



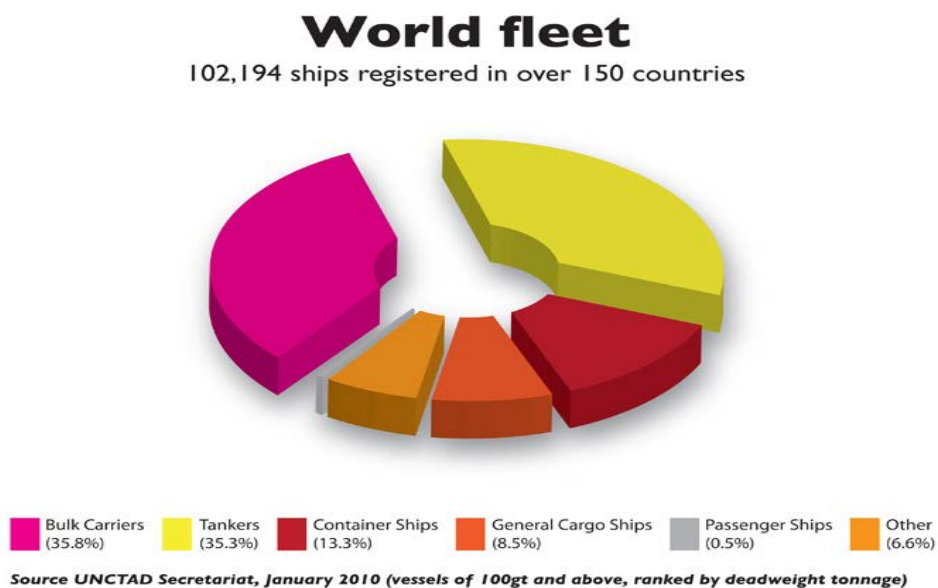
την αποφυγή με κάθε τρόπο τοπικών ρυθμίσεων.<sup>15</sup>

Η σημασία της ναυτιλίας διεθνώς διαφαίνεται και από το γεγονός ότι καθιερώθηκε η παγκόσμια ημέρα ναυτιλίας από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και γιορτάζεται κάθε χρόνο τη τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου.

Μέχρι πρόσφατα η παγκόσμια ναυτιλία ήταν ακμάζουσα βιομηχανία αντλώντας όλο και περισσότερα αγαθά σε όλο τον κόσμο με έναν αυξανόμενο ρυθμό. Όμως, η οικονομική κρίση έχει φέρει αυτή τη δραστηριότητα σε μια απροσδόκητη διακοπή. Παρόλο που η ναυτιλία εξακολουθεί να κυριαρχεί, δεν είναι πλέον όπως παλιότερα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις πολλά νέα πλοία θα εισέλθουν στην αγορά το επόμενο έτος που η παγκόσμια χωρητικότητα θα αυξηθεί περίπου 13%.

Ωστόσο, η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί μόνο κατά 5%, αλλά αν η παγκόσμια ύφεση συνεχιστεί η ζήτηση θα μειωθεί ακόμα περισσότερο. Εάν η αύξηση της χωρητικότητας φορτίου συμπέσει με την πτώση της ζήτησης, τότε αυτό θα έχει ακόμα πιο καταστροφικές συνέπειες για τη ναυτιλία.<sup>16</sup>

Διάγραμμα 5: Το ποσοστό ανά είδος πλοίου στον παγκόσμιο στόλο



<sup>15</sup> <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>, <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf> σελ 7-9

<sup>16</sup> <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>, <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf> σελ 7-9



## 6. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ PwC ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

(PricewaterhouseCoopers - μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες παροχής υπηρεσιών λογιστικής, τήρησης βιβλίων και ελέγχου και παροχής φορολογικών συμβουλών)

Η δραματική πτώση του διεθνούς εμπορίου το τέλος του 2008 και κατά το 2009 προκάλεσε τη ραγδαία μείωση των ναύλων και την πτώση των αξιών των πλοίων, φέρνοντας πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις για τη μελλοντική τους πορεία, όπως προκύπτει από τη νέα παγκόσμια έρευνα της PwC για τον κλάδο της ναυτιλίας. Η έρευνα αναμένει ανάκαμψη του ναυτιλιακού κλάδου, καθώς η παγκόσμια οικονομία έδωσε τα πρώτα σημάδια ανάπτυξης και κάποια από τα μέτρα που πήραν οι ναυτιλιακές εταιρείες απέδωσαν.

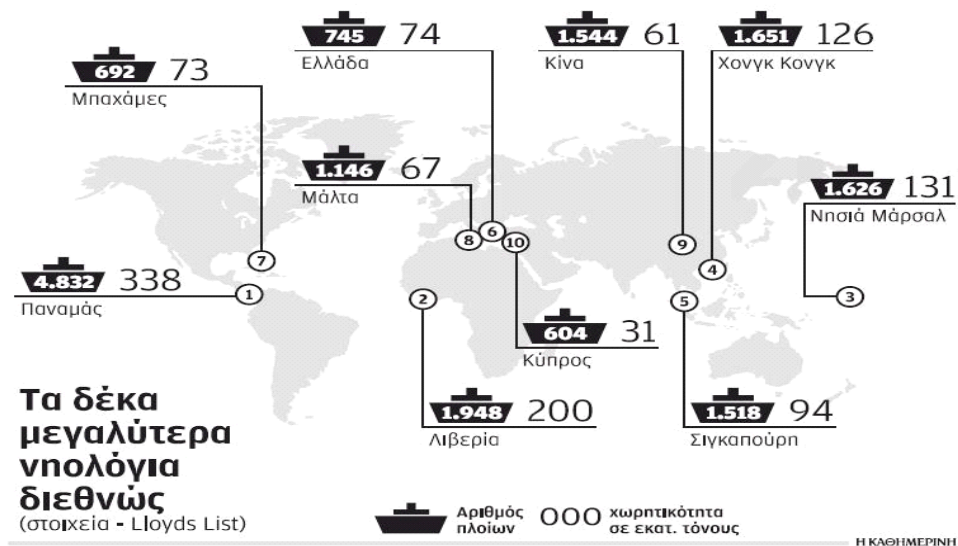
Η PwC πραγματοποίησε αυτή την έρευνα με στόχο να επισημάνει τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης στον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς και τα μέτρα που έλαβαν οι ναυτιλιακές εταιρείες για να ανταπεξέλθουν σε αυτή, όπως καταγράφονται στις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις τους. Η έρευνα αναλύει τους δείκτες απόδοσης πάνω από 110 ναυτιλιακών εταιρειών σε όλο τον κόσμο, εκ των οποίων οι 18 είναι ελληνικές ή ελληνικών συμφερόντων. Τα αποτελέσματα βασίζονται στα οικονομικά στοιχεία των εταιρειών αυτών κατά τα τελευταία πέντε χρόνια. Η έρευνα αναλύει ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες, παρουσιάζοντας μια συνολική εικόνα για το πως αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν την παγκόσμια οικονομική κρίση. Ο κλάδος της ναυτιλίας είχε το 2009 τη χειρότερή του απόδοση από το 2004 και αυτό φαίνεται σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας και τους δείκτες απόδοσης. Σήμερα οι διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών έχουν μπροστά τους μεγάλες προκλήσεις που προκύπτουν από την αβεβαιότητα της αγοράς, τα ευμετάβλητα ναύλα και τον περιορισμό της χρηματοδότησης από τις τράπεζες, θέματα που οι λύσεις τους απαιτούν σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλωτών, ναυπηγείων και τραπεζών. Τα συμπεράσματα της έρευνας με βάση τις απαντήσεις των εταιριών ήταν τα εξής:

- Το 20% αναδιάρθρωσαν ή αναχρηματοδότησαν τις δανειακές τους υποχρεώσεις μετά από αδυναμία τήρησης βασικών όρων των δανειακών συμβάσεων.
- Το 23% προχώρησαν σε βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του δικτύου τους για να μετριάσουν τους κινδύνους και να ελαχιστοποιήσουν τις απώλειες τους.
- Το 18% προέβησαν σε περικοπές κόστους.
- Το 32% τροποποίησαν ή ακύρωσαν τις πληρωμές των μερισμάτων τους.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=378822>

- Το 39% ακύρωσαν παραγγελίες νέων πλοίων ή αναγκάστηκαν να αναβάλουν παραδόσεις πλοίων.
- Το 34% ανέφεραν ζημιές από μείωση της αξίας του στόλου τους.<sup>18</sup>

Διάγραμμα 6: Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια παγκοσμίως



Πηγή: Lloyd's Global List, 2012

<sup>18</sup> <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=378822>

## 7. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 2007 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η παγκόσμια κρίση της ναυτιλίας επηρέασε ακόμη και τις πιο ισχυρές επιχειρήσεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, ιδίως αυτές που δραστηριοποιούνται στους τομείς του πετρελαιοφόρου και ξηρού εμπορίου έχουν πληγεί περισσότερο από την οικονομική ύφεση.

Οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη διεθνή ναυτιλία είναι οι εξής:

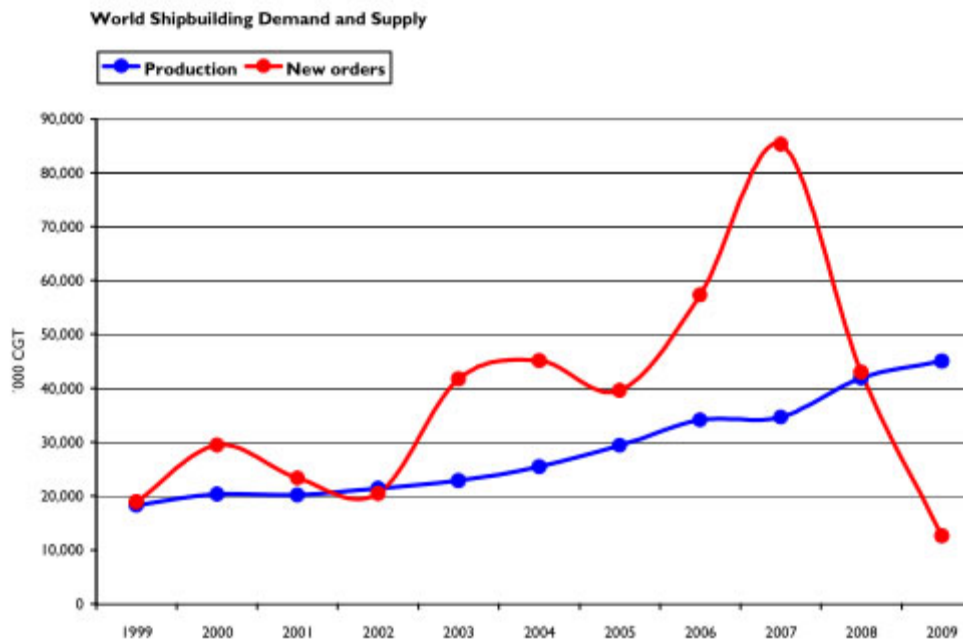
- αύξηση του κόστους καυσίμων
- μείωση της ζήτησης πλοίων
- πτώση των τιμών ναυλώσεων
- αυξανόμενη πιστωτική στενότητα
- μειωμένη χρηματοδότηση από τις τράπεζες
- πλεόνασμα των πλοίων
- μειωμένα κέρδη των επιχειρήσεων
- πτώση των ναύλων
- απολύσεις εργαζομένων από τις εταιρίες
- “lay up” των πλοίων (το παρκάρισμα τους σε ένα λιμάνι επ' αόριστον με τα πληρώματα σκελετού επί του πλοίου)
- στάσιμη αποστολή πρώτων υλών σε ορισμένες περιοχές καθώς οι τράπεζες αρνούνται να εκδώσουν πιστωτικές επιστολές (=εγγυήσεις πληρωμών προς τους εξαγωγείς για τα φορτία)
- ακυρώσεις και αναβολές νεότευκτων πλοίων
- ναυπηγεία σε αναξιοποίητες περιοχές εξαφανίζονται
- αρκετά μειωμένο φορτίο πλοίων
- αλλαγές στους όρους δανεισμού<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf> σελ 12-13

- μείωση στο δια θαλάσσης εμπόριο
- μείωση της αξίας των πλοίων
- επαναδιαπραγμάτευση όρων με ναυπηγεία<sup>20</sup>

Διάγραμμα 7: Η παγκόσμια παραγωγή και οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από το 1999 έως το 2009



Πηγή: Lloyd's Global List

<sup>20</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf> σελ 12-13

## **8. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ ΦΤΑΝΕΙ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΔΥΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ**

Δυο από τις μεγαλύτερες τράπεζες παγκοσμίως στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η Nordea Bank AB (NDA) και η DNB ASA εκτιμούν πως φαίνονται τα πρώτα σημάδια ότι η κρίση που αντιμετωπίζει η ναυτιλία την τελευταία πενταετία είναι προς το τέλος της.

Η NDA βασίζει αυτό στο γεγονός ότι οι ζημιές από δάνεια το δεύτερο τρίμηνο ήταν μειωμένες κατά 15% σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο και στο χαμηλότερο σημείο από το τρίτο τρίμηνο του 2011. Σύμφωνα με τον Christian Clausen CEO (Chief Executive Officer) της τράπεζας οι ζημιές από δάνεια δεν αποτελούν πρόβλημα και προβλέπεται ότι θα μειωθούν περαιτέρω, ενώ τα κέρδη έφτασαν στο υψηλότερο σημείο των τελευταίων 7 τριμήνων. Η δεύτερη μεγαλύτερη τράπεζα DNB ανακοίνωσε πως οι ζημιές από τον ευρύτερο κλάδο, δηλαδή Shipping, Offshore και Logistics το δεύτερο τρίμηνο συγκριτικά με το πρώτο μειώθηκαν κατά 43%. Σύμφωνα και με τις δυο τράπεζες η αγορά των πλοίων συγκεκριμένα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρά το γεγονός ότι έχει δείξει σημάδια βελτίωσης θα κινηθεί στα ίδια επίπεδα για το επόμενο διάστημα αλλά αυτό είναι σημαντικό για τις τράπεζες που σιγά σιγά αυξάνουν το ενδιαφέρον τους για δανειοδοτήσεις.

Όπως ισχυρίζονται, η διάθεση δανείων στον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας είναι αυτό που τους βοήθησε και μάλιστα σε σημείο όπου σήμερα βρίσκονται σε κερδοφορία εν αντιθέσει με άλλες τράπεζες που είτε εγκατέλειψαν τη ναυτιλία είτε πούλησαν το ναυτιλιακό τους χαρτοφυλάκιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό της Commerzbank της τρίτης μεγαλύτερης τράπεζας στον κόσμο που τον Ιούνιο αποφάσισε να κλείσει το ναυτιλιακό τμήμα της και να επικεντρωθεί σε κλάδους δανείων, όπου η κερδοφορία τους είναι πιο σταθερή και σίγουρη.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> [http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/226951-Nordea-Bank-AB-\(NDA\)-kai-h-DNB-ASA-H-krish-sth-naytilia-bainei-pros-to-telos-ths](http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/226951-Nordea-Bank-AB-(NDA)-kai-h-DNB-ASA-H-krish-sth-naytilia-bainei-pros-to-telos-ths)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας έχει επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό την ναυτιλιακή αγορά. Τα τελευταία 60 χρόνια η διεθνής ναυτιλιακή αγορά ξεπέρασε το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Από το 1990 η ναυτιλία έχει αυξηθεί σε όγκο 3 φορές γρηγορότερα από την παγκόσμια οικονομία. Δεδομένου αυτού και με την κρίση, η ύφεση στη ναυτιλία είναι μεγαλύτερη από την ύφεση στην παραγωγή. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, ιδίως αυτές που δραστηριοποιούνται στους τομείς του πετρελαιοφόρου και ξηρού εμπορίου είναι αυτές που έχουν πληγεί περισσότερο από την οικονομική ύφεση. Οι μελλοντικές προβλέψεις είναι θετικές καθώς παρατηρείται αύξηση του ποσοστού των εσόδων, παρ' όλα αυτά η ναυτιλία θα χρειαστεί χρόνια για να επιστρέψει στην προ κρίσης εποχή.

Δυο σημαντικές χώρες για τη ναυτιλία είναι η Κίνα και η Γερμανία. Η Κίνα είναι ο ρυθμιστής της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς αυτής της αγοράς. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι είναι η μόνη χώρα στον κόσμο με μεγάλη ρευστότητα, διάθεση για επενδύσεις και τοποθέτηση των κεφαλαίων της στο εξωτερικό. Οι Γερμανοί τα προηγούμενα έτη ήταν ιδιαίτερα ικανοί στο να εκμεταλλεύονται τις καλές συνθήκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μέσα σε 10 χρόνια οι γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν διογκωθεί και το Αμβούργο έγινε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα ναυτιλίας του κόσμου. Πλέον σχεδόν το 40% των στόλων εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο είναι γερμανικής ιδιοκτησίας.

Η Ελλάδα κατέχει ένα μεγάλο μερίδιο στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο. Στη χώρα υφίσταται ένα σημαντικό σύνολο ναυτιλιακών εταιρειών που προσφέρουν θέσεις εργασίας σε χιλιάδες εργαζομένους. Οι πλοιοκτήτες, παρά την ύφεση, συνεχίζουν τις επενδύσεις και τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, διαθέτωντας εκατομμύρια στον κλάδο. Από την άλλη οι τράπεζες εξακολουθούν να χρηματοδοτούν τη ναυτιλία, παρά την έλλειψη ρευστότητας, επειδή οι αποπληρωμές των ναυτιλιακών δανείων θεωρούνται ως οι πιο βέβαιες και γρήγορες. Σύμφωνα με έρευνα του IOBE (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών) σχετικά με τη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αυτή θα μπορούσε να συνεισφέρει πάνω από 26 δισεκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό ΑΕΠ και 360.000 νέες θέσεις εργασίας από το 2015. Αναφέρεται ότι υπό ευνοϊκές συνθήκες ενδέχεται να δημιουργηθούν ακόμα και προς το τέλος του 2014. Άρα ο κλάδος παραμένει σε ένα πολύ καλό επίπεδο συνεισφέροντας σημαντικά στην οικονομία της χώρας ειδικά σε αυτή την οικονομική περίοδο που αποτελεί μια από τις χειρότερες όλων των εποχών.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Βλάχος Γ. – Νικολαΐδης Γ., (1999) Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, J.J HELLAS, Πειραιάς
- Βλάχος Γ., (1996), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα
- Γεωργαντόπουλος Ε., (1997), Ναυτιλιακή Οικονομική, J.J. HELLAS, Πειραιάς
- Γουλιέλμος Α., (1998), Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα
- Μυλωνόπουλος Δ. Ν., (2004), Ναυτιλία Έννοιες - Τομείς - Δομές, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Αλεξοπούλου Μαρία, (2012), Το πρόβλημα της ναυτικής εργασίας, Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5163/1/Aleksopoulou.pdf>
- Βλαμής Αλέξανδρος, (2009), Ναυτιλία και κεφαλαιαγορές, Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πειραιάς  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3377/1/Vlamis.pdf>
- Γούσας Κωνσταντίνος, (2012), Ναυτιλία και χρηματοδότηση, Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πειραιάς  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5348/1/Gousas.pdf>
- Ζούζιας Ευάγγελος Ι., (2012), Οι επιπτώσεις της χρηματοοικονομικής κρίσης στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5413/1/Zouzias.pdf>
- Κιουτσούκαλης Παναγιώτης, (2012), Οι επιπτώσεις της σημερινής οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4333/1/Kioutsoukalis.pdf>

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- [http://el.wikibooks.org/Οικονομική\\_κρίση](http://el.wikibooks.org/Οικονομική_κρίση)
- [http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή\\_κρίση](http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή_κρίση)
- <http://el.wikibooks.org/Ναυτιλία>
- [http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή\\_Χώρα](http://el.wikibooks.org/Ναυτιλιακή_Χώρα)
- [http://el.wikibooks.org/Ιδρυμα\\_Οικονομικών\\_και\\_Βιομηχανικών\\_Ερευνών](http://el.wikibooks.org/Ιδρυμα_Οικονομικών_και_Βιομηχανικών_Ερευνών)
- Πέτσας Σ., Παγκόσμια οικονομική κρίση: Οι αιτίες και η αντιμετώπιση της, <http://blogs.eliamep.gr/petsas/pagkosmia-ikonomiki-krisi-i-eties-ke-i-antimetopistis-2/>, 2009
- Μπατιστάτος Β., Πώς ξεκίνησε η οικονομική κρίση, <http://prothisi.blogspot.gr/2010/05/blog-post.html>, 2010
- ΤΟ ΒΗΜΑ, Η ελληνική ναυτιλία αντέχει στα μποφόρ της κρίσης, <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=335865>, 2010
- Newsbomb.gr, Τέσσερα πλήγματα στη ναυτιλία εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, <http://www.newsbomb.gr/naytilia/story/120576/tessera-pligmata-sti-naytilia-exaitias-tis-oikonomikis-krisis>, 2012
- Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εξωτερικών, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>, 2014
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>
- ΟΠΛ Α.Ε., <http://www.olp.gr/el/stats>
- Διακόπουλος Χ., Η διεθνής οικονομική κρίση, [http://pmeletios.com/ar\\_meletios/oikonomia/oikonomikh\\_krish.html](http://pmeletios.com/ar_meletios/oikonomia/oikonomikh_krish.html), 2009
- ΤΟ ΒΗΜΑ, PricewaterhouseCoopers: Σε τροχιά ανάκαμψης βρίσκονται οι ναυτιλιακές εταιρείες, <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=378822>, 2011
- Reporter.gr, Nordea Bank AB (NDA) και DNB ASA: Η κρίση στη ναυτιλία βαίνει προς το τέλος της, [http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/226951-Nordea-Bank-AB-\(NDA\)-kai-h-DNB-ASA-H-krish-sth-naytilia-bainei-pros-to-telos-ths](http://www.reporter.gr/Eidhseis/%CE%9Daytilia/item/226951-Nordea-Bank-AB-(NDA)-kai-h-DNB-ASA-H-krish-sth-naytilia-bainei-pros-to-telos-ths), 2013
- News247, Πρώτη στον κόσμο παρά την κρίση η ελληνική ναυτιλία, [http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth\\_ston\\_kosmo\\_para\\_thn\\_krish\\_h\\_ellhnikh\\_naytilia.2324066.html?service=print](http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth_ston_kosmo_para_thn_krish_h_ellhnikh_naytilia.2324066.html?service=print), 2013
- ΈΘΝΟΣ.gr, Handelsblatt: Ευνοημένη από την κρίση η ελληνική ναυτιλία,

<http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22770&subid=2&pubid=63686399>, 2014

- Σκαϊ.gr, Ισχυρότερη εξέρχεται από την κρίση η ελληνική ναυτιλία,  
<http://www.skai.gr/news/finance/article/197573/af-upsilou-koitoun-to-germaniko-efoplismo-oi-ellines-efoplistes-/>, 2012
- <https://www.nbg.gr/el/the-group/press-office/e-spot/views-news/tourkolia-pwc-conference>