



**ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ**

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ



**ΠΑΛΑΙΟΘΩΔΩΡΟΥ
ΠΑΝΤΕΛΙΝΑ
Α.Μ.: 13497**

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο / Η κάτωθι υπογεγραμμένος / η ΠΑΛΙΟΘΩΛΟΡΟΥ ΠΑΝΤΕΛΙΑ του ΓΕΤΡΟΥ, του φοιτητής του Τμήματος..... ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ..... του Α.Ε.Ι. Πειραιά Τ.Τ., πριν αναλάβω την εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας μου, δηλώνω ότι ενημερώθηκα για τα παρακάτω :

«Η Πτυχιακή Εργασία (Π.Ε) αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο του συγγραφέα, όσο και του Ιδρύματος και θα πρέπει να έχει μοναδικό χαρακτήρα και πρωτότυπο περιεχόμενο.

Απαγορεύεται αυστηρά οποιοδήποτε κομμάτι κειμένου της να εμφανίζεται αυτούσιο ή μεταφρασμένο από κάποια άλλη δημοσιευμένη πηγή. Κάθε τέτοια πράξη αποτελεί προϊόν λογοκλοπής και εγείρει θέμα Ηθικής Τάξης για τα πνευματικά δικαιώματα του άλλου συγγραφέα. Αποκλειστικός υπεύθυνος είναι ο συγγραφέας της Π.Ε, ο οποίος φέρει και την ευθύνη των συνεπειών, ποινικών και άλλων, αυτής της πράξης.

Πέραν των όποιων ποινικών ευθυνών του συγγραφέα, σε περίπτωση που το Ίδρυμα του έχει απονεμίσει Πτυχίο, αυτό ανακαλείται με απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος. Η Συνέλευση του Τμήματος με νέα απόφασή της, μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου, του αναθέτει εκ νέου την εκπόνηση Π.Ε με άλλο θέμα και διαφορετικό επιβλέποντα καθηγητή. Η εκπόνηση της εν λόγω Π.Ε πρέπει να ολοκληρωθεί εντός τουλάχιστον ενός ημερολογιακού μήνου από την ημερομηνία ανάθεσής της. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο άρθρου 18, παρ. 5 του ισχύοντος Εσωτερικού Κανονισμού.»

Ο Δηλών



Ημερομηνία

17/10/2017

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία πραγματεύεται την έννοια της ναυτιλίας καθώς επίσης και τις ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα.

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική ακόμα και μέσα στην περίοδο της παγκόσμιας ύφεσης, με τους έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Ο κλάδος αποδεικνύει συνεχώς την ικανότητά του για προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες, κάτι που αντικατοπτρίζεται και στις επενδυτικές δαπάνες για νέα πλοία.

Τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από την ποντοπόρο ναυτιλία είναι πολλαπλά.. Η καταγεγραμμένη συνολική συμβολή της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, καθώς σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα, ανέρχεται σε €13 δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Η Ελλάδα κατέχει ένα μεγάλο στόλο ποντοπόρων πλοίων που συνιστούν τον κορμό της επιβλητικής ναυτιλιακής δύναμης της Ελλάδας στο στίβο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1	Ναυτιλία και βασικές έννοιες	4
1.2	Η Ελληνική Ναυτιλία τον 20ο αιώνα	7
1.3	Η παγκόσμια Ναυτιλία τον 20ο αιώνα	9
1.4	Σημαίες Ευκαιρίας	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ

2.1	Θαλάσσιες Μεταφορές	13
2.2	Κατηγορίες και είδη πλοίων	15
2.3	Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος	21
2.4	Ναυτιλιακή Αγορά	27
2.5	Ελληνική Ναυτιλία κ Οικονομία το 2017	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

3.1	Η ναυτιλιακή επιχείρηση	31
3.2	Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών εταιρειών	33
3.3	Νομική μορφή ναυτιλιακής εταιρείας	36
3.4	Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης	38
3.5	Χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1 Δύναμη Ελληνικού εμπορικού στόλου : Ιούλιος 2016 45

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 48

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ 49

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. Οι 10 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες 53

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μία χώρα κατεξοχήν ναυτιλιακή με μακρά παράδοση στην ναυτοσύνη και την ναυτική τέχνη. Οι αρχαίοι Έλληνες ανέπτυξαν έναν κατεξοχήν ‘θαλάσσιο πολιτισμό’, στον οποίο η θάλασσα, το αρχιπέλαγος, το ναυτικό και οι αποικίες έπαιζαν κυρίαρχο ρόλο. Κινητήρια δύναμη αυτού του πολιτισμού ήταν το πλοίο, που διέσχισε τις θάλασσες μεταφέροντας εμπορεύματα, ανθρώπους και ιδέες.. Οι αρχαίοι Έλληνες δεν γνώριζαν σύνορα στα ταξίδια και στις εξερευνήσεις τους, όπως δεν γνώριζαν όριο και στην ελευθερία της σκέψης τους.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται μια επισκόπηση στην έννοια της ναυτιλίας, αναφέρεται η ιστορική αναδρομή, καθώς και η σημαντικότητα των σημαιών ευκαιρίας.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** θα ασχοληθούμε με την ναυτιλία στη σύγχρονη Ελλάδα. Γίνεται μια εισαγωγή ώστε να κατανοήσουμε την έννοια των θαλάσσιων μεταφορών, αναλύεται ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος, οι κατηγορίες και τα είδη πλοίων. Επίσης αναλύονται οι θεμελιώδεις κανόνες της ναυτιλιακής αγοράς

Στο **τρίτο κεφάλαιο** εστιάζουμε στις ναυτιλιακές εταιρείες την δραστηριοποίησή τους και τις ιδιαιτερότητές τους. Καθώς επίσης στη δομή και οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα τμήματα που την απαρτίζουν και την νομική μορφή της. Γίνεται ανάλυση της λειτουργία της και της χρηματοδότησης της.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** παρατίθενται κάποια στατιστικά στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 Ναυτιλία και βασικές έννοιες

Λέγοντας «ναυτιλιακή βιομηχανία» ή γενικότερα «ναυτιλία», εννοούμε όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Πρόκειται για αναπόσπαστο στοιχείο των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας. Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, καθώς επίσης οχήματα, ζώα κ.ά. σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης. Το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους αποτελούν το Εμπορικό Ναυτικό του κράτους αυτού.

Η «παγκόσμια ναυτιλία» αποτελείται από όλες τις εθνικές βιομηχανίες, οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται μέσω ναυτιλιακής νομοθεσίας που θεσπίζεται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό-ΙΜΟ (International Maritime Organization). Ο Οργανισμός είναι τεχνικός τομέας του ΟΗΕ, εδρεύει στο Λονδίνο και έχει μέλη του κράτη που ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Κανονισμούς σε τρεις κύριους τομείς: (α) Εκπαίδευση και Πιστοποίηση ναυτικών, (β) Ασφάλεια ανθρώπινης ζωής και Περιουσίας στη Θάλασσα (επιβαίνοντες-πλοίο-φορτίο) και (γ) Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων. Τα πολεμικά πλοία δεν υπόκεινται στη ναυτιλιακή νομοθεσία.¹

Μία βασική διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που πραγματοποιείται με βάση το τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση το κριτήριο αυτό, η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία διακρίνεται στην **ελεύθερη αγορά (tramp market)**, στην οποία προσφέρονται θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες μεταβλητών δρομολογίων, και στην **αγορά γραμμών (liner market)**, όπου προσφέρονται τακτικές δρομολογιακές θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (Μεταξάς, 1971)².

¹ Ναυτιλία της HELMEPA. *Τι είναι Ναυτιλία;*. Ανακτήθηκε 16 Αυγούστου 2016, από <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

² Metaxas, V. (1971). *Economics of Tramp Shipping*. London: Athlone Press. p.3.

Σύμφωνα με τον J.N. Lopez (1992) η «ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία» ορίζεται ως η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη, χρησιμοποιώντας πλοία που ταξιδεύουν ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με την ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό σχέδιο και πρόγραμμα, χωρίς δέσμευση προαναγγελθέντων δρομολογίων και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές (που είναι συνήθως και οι ναυλωτές). Ο ίδιος ορίζει την «τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία» ως την μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτόνων, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και σε προκαθορισμένα επίπεδα ναύλου.³

Η διαφοροποίηση της ελεύθερης αγοράς από την αγορά γραμμών εκτείνεται σε κάθε επίπεδο οργάνωσης και δραστηριότητας τους, από τον τρόπο οργάνωσης των ναυτιλιακών εταιρειών μέχρι τον τρόπο εκμετάλλευσης των πλοίων, την εφαρμογή κάθε μορφής επενδυτικής πολιτικής, την πολιτική ναύλωσης των πλοίων, καθώς και τη σύνθεση του κόστους προσφοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών (Γεωργαντόπουλος Ε. & Βλάχος Γ., 1997).⁴

Οι **ναυτιλιακές επιχειρήσεις** που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά είναι οικονομικές μονάδες, των οποίων το αντικείμενο δράσης τους είναι η διαχείριση και η εμπορική απασχόληση των πλοίων τους με πρωταρχικό σκοπό το κέρδος. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσφέρουν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες στους πελάτες τους έναντι ενός χρηματικού ποσού που καλείται ναύλος ή μίσθωμα.

Ο **πλοιοκτήτης-μεταφορέας** προσεγγίζει την αγορά με ένα διαθέσιμο πλοίο, ελεύθερου φορτίου, προκειμένου να εξασφαλίζει την απασχόλησή του. Αυτή μπορεί να είναι για ναύλωση ενός ταξιδιού (voyage charter) ή μίας σειράς ταξιδιών (consecutive voyages center), για ναύλωση γυμνού πλοίου, όπου παραχωρείται η εμπορική διαχείριση του πλοίου (bareboat charter).

Οι **πελάτες και καταναλωτές** των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι οι ναυλωτές και οι φορτωτές, οι οποίοι επιθυμούν την ασφαλή διακίνηση των φορτίων τους δια θαλάσσης και γι' αυτό το σκοπό ναυλώνουν τα κατάλληλα πλοία.

³ Lopez J, N. (1992). *Bes' Chartering and Shipping Terms*. Virginia: Barker & Howard. p.356.

⁴ Γεωργαντόπουλος, Ε. & Βλάχος, Γ. (2003). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς : Εκδόσεις Τζει & Τζει. σ.86

Φορτωτής είναι ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου ή εκείνος που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη του φορτίου. Ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου πώλησης του φορτίου και της σύμβασης μεταφοράς του, ο φορτωτής είναι δυνατό να αναλαμβάνει τη μέριμνα της φόρτωσης και της μεταφοράς των εμπορευμάτων, έπειτα από την αγοραπωλησία των αγαθών στην οποία είναι είτε ο πωλητής τους ή ο αγοραστής- παραλήπτης τους. Ο όρος φορτωτής ταιριάζει κυρίως σ' αυτούς που μεταφέρουν εμπορεύματα με πλοία τακτικών γραμμών.

Ο **ναυλωτής** ενδιαφέρεται να εξασφαλίσει την απαραίτητη χωρητικότητα για την μεταφορά του φορτίου. Ο ναυλωτής είναι ο συμβαλλόμενος σε μια σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο για μεταφορά. Σε μία σύμβαση ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατό να ταυτίζεται με τον φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη σύμβαση ναύλωσης (Πλωμαρίτου, 2006, σ. 60).⁵

⁵ Πλωμαρίτου Η., Ε. (2006). *Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη. Σ. 60

1.2 Η Ελληνική Ναυτιλία τον 20^ο αιώνα

Μεγάλη καταστροφή υπέστη η ελληνική ναυτιλία στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Από τα 475 ατμόπλοια που διέθετε το 1915, μόλις 205 επέζησαν. Στα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου άρχισε η ανάρρωση της ελληνικής ναυτιλίας, με κάποια καθίζηση στη μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του 1930. Και όταν ξέσπασε ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος το 1939, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατείχε σταθερά την 9η θέση στη παγκόσμια ναυτιλία αριθμώντας τότε 577 πλοία. Η συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρξε σημαντική.



Εικόνα 1: Ελληνικό εμπορικό πλοίο στις αρχές του 20^{ου} αιώνα

Το ελληνικό πλοίο πήρε μέρος σε όλα τα μέτωπα και η ελληνική σημαία κυμάτισε και στα πιο απόμακρα λιμάνια του ελεύθερου κόσμου. Η ζημιά όμως ήταν τεράστια τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτικούς. Το 1945, η ελληνική ναυτιλία κατέγραψε χαμένα 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα.

Αμέσως μετά το τέλος του Πολέμου, η ελληνική ναυτιλία άρχισε και πάλι την προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της. Τότε με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν το 1947, με ευκολίες πληρωμής, 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου "Λίμπερτυ", σε Έλληνες εφοπλιστές για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες. Ήταν τα πλοία που αποτέλεσαν το βατήρα για ένα τεράστιο άλμα που πραγματοποίησε η ελληνική ναυτιλία στα μεταπολεμικά χρόνια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Από τα 154 πλοία που αριθμούσε το 1947, έφτασε το 1982 στα 4257 και βρέθηκε στην πρώτη παγκόσμια θέση.



***Εικόνα 2:** Τάνκερ Ελληνικών συμφερόντων το 1960*

Το 1900 το μέγεθος του δεξαμενόπλοιου ήταν 3.000 κοχ (κόροι χωρητικότητας πλοίου) ενώ το 1990 ήταν 300.000 κοχ. Το πετρέλαιο στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα αποτελούσε βασική πηγή ενέργειας για την θέρμανση τον ηλεκτρισμό κ.τ.λ. δηλαδή για ότι κινείται και παράγει έργο. Ο παγκόσμιος στόλος μεταφέρει 1,6 δις πετρελαίου ετησίως σε όλα τα λιμάνια του κόσμου.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία τα τελευταία 170 χρόνια ταξιδεύει στα διεθνή ύδατα εξυπηρετώντας τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα του 19ου και 20ου αιώνα.



***Εικόνα 3:** Σύγχρονο ελληνικό τάνκερ*

1.3 Η παγκόσμια Ναυτιλία τον 20^ο αιώνα

Στα τέλη του 19ου αι. έχουμε τη σταδιακή κατάργηση των ατμομηχανών και την εμφάνιση των μηχανών ντίζελ στα πλοία, διότι το κόστος λειτουργίας τους ήταν 30% -50% χαμηλότερο.

Ο 20ος αιώνας χαρακτηρίστηκε ως ο αιώνας των μαζικών και τυποποιημένων ναυπηγήσεων στις οποίες οδήγησαν ουσιαστικά οι δύο μεγάλοι παγκόσμιοι πόλεμοι. Ο πόλεμος ήταν στην ουσία, πόλεμος ανεφοδιασμών και η εμπορική ναυτιλία το κέντρο του πολέμου. Υπήρχε δηλαδή μία αδυσώπητη κατάσταση στην οποία μόνο από τα γερμανικά υποβρύχια βυθίστηκαν την τετραετία 1914-1918,

- 5861 πλοία, ενώ
- Αγγλία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Νορβηγία έχασαν το 50% του στόλου.

Έπειτα από αυτήν τη κατάσταση στα ναυπηγεία των Η.Π.Α. της Αγγλίας και του Καναδά(ΗΠΑ, Αγγλία1918-21, 1941-45ΗΠΑ, Καναδάς) ναυπηγήθηκαν μαζικά πλοία, τα λεγόμενα «στάνταρτς» δηλαδή ο βασικός τύπος εμπορικού φορτηγού πλοίου. Το δεύτερο μισό του 20ου αι. χαρακτηρίζεται από την μεγάλη άνοδο του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου . Στο σημείο αυτό έχουμε διάκριση μεταξύ υγρού και ξηρού φορτίου και από δω και έπειτα οδηγούμαστε στην παγκοσμιοποιημένη κοινωνία που ζούμε σήμερα. Από τη δεκαετία του 1960 κάνουν την εμφάνιση τους και τα λεγόμενα bulk carriers.

Το τελευταίο τρίτο του 20ου αι. σημαδεύεται από μια νέα γενιά πλοίων, τα λεγόμενα πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Για την ιστορία να σημειώσουμε ότι η αρχή της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα βρήκε τις ναυλαγορές σε κατάσταση ευφορίας με την διαφορά όμως ότι υπήρχαν διάφορες εκτεταμένες και σύντομες περιόδους κρίσεων εξαιτίας κυρίως των πολεμικών γεγονότων που δεν άφησαν ανεπηρέαστη τη παγκόσμια ναυτιλία (Χαρλαύτη,2005).⁶

⁶ Χαρλαύτη, Τ. (2005). *Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} -20^{ος} αιώνας*. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια. σ.276,304

1.4 Σημαίες Ευκαιρίας

Σημαντικό γεγονός το οποίο καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την μετέπειτα τεράστια ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας υπήρξε η χρησιμοποίηση των «σημαιών ευκαιρίας».

Με τον όρο «σημαία ευκαιρίας» εννοούμε την επιχειρηματική πρακτική κατά την οποία ένα εμπορικό πλοίο νηολογείται σε ένα κράτος διαφορετικό από το κράτος των πλοιοκτητών του πλοίου, και υψώνει τη σημαία του κράτους αυτού. Σύμφωνα με τον ορισμό του Μεταξά (1985), οι σημαίες ευκαιρίας είναι «οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης».⁷

Τα κράτη που χορηγούσαν αυτές τις σημαίες ευκαιρίας ήταν κατά κύριο λόγο κράτη άμεσα εξαρτημένα από Ευρωπαϊκά και κυρίως Αμερικανικά συμφέροντα. Ο ΟΟΣΑ χαρακτηρίζει τις χώρες αυτές που παρέχουν τις σημαίες ευκαιρίας ως «χώρες με ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις και άλλους κανονισμούς που προσελκύουν μέρος ή ολόκληρες εταιρείες των οποίων η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα (κυρίως ναυτιλιακή, τώρα πλέον παραγωγή ή υπηρεσίες) βρίσκεται εκτός της χώρας.»

Η Αμερική, η οποία αποτελούσε την ανερχόμενη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία, αντιμετώπιζε την περίοδο εκείνη προβλήματα ανταγωνιστικότητας στο παγκόσμιο στερέωμα της εμπορικής ναυτιλίας, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι μισθοί των Αμερικανών ναυτεργατών ήταν ιδιαίτερα υψηλοί, κάτι που καθιστούσε απαγορευτική την ναύλωση Αμερικανικού πλοίου. Επιθυμώντας η Αμερική να αποκτήσει αλλά και να διατηρήσει υπό τον έλεγχό της το μεγαλύτερο μέρος της Παγκόσμιας ναυτιλίας, χρησιμοποίησε τις σημαίες ευκαιρίες κρατών που βρίσκονταν υπό τη σφαίρα επιρροής της. Η πρώτη σημαντική σημαία ευκαιρίας ήταν αυτή του

⁷ Μεταξάς Β., Ν. (1985). *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκαιρίας*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη. σ. 43-44.

Παναμά, ήδη από το 1922. Ο Παναμάς ήταν εξαρτημένος οικονομικά από τις Η.Π.Α. μέσω της διώρυγας, η οποία αποτελούσε το κεντρικό πέρασμα των πλοίων από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό Ωκεανό, και κατά συνέπεια τον καθιστούσε σημαντικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και του παγκοσμίου εμπορίου. Στη συνέχεια εμφανίστηκε η σημαία ευκαιρίας της Λιβερίας (1948) και ακολούθησαν και άλλα μικρά κράτη τα οποία υιοθέτησαν τη μέθοδο αυτή, όπως η Κостаρίκα, η Κύπρος, τα νησιά Μάρσαλ, τα νησιά Κάουμαν, οι Βρετανικές Παρθένες Νήσοι κ.α.

Οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν και ωφελήθηκαν στον μέγιστο βαθμό από τις σημαίες ευκαιρίας. Η χρησιμοποίηση των σημαιών ευκαιρίας τους έδινε τη δυνατότητα να καταστήσουν εαυτόν εμπορικό εταίρο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Για μια δεκαετία οι Έλληνες πλοιοκτήτες προσέφεραν υπηρεσίες με πολύ χαμηλό κόστος στις Η.Π.Α., εκμεταλλεζόμενοι την αλματώδη ανάπτυξη την εποχή εκείνη της Αμερικανικής οικονομίας και της ανάγκης της για φθινό και ελεγχόμενο στόλο. Με τον τρόπο όμως αυτό δικτυώθηκαν με τις μεγάλες πετρελαιοειδών εταιρείες της Αμερικής, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη από τη μεταφορά πετρελαιοειδών.

Επιπλέον εκμεταλλεύτηκαν την προθυμία των Η.Π.Α. να τους χρηματοδοτήσει ώστε να αγοράσουν πλοία με πίστωση από τις Αμερικανικές Τράπεζες, κάτι που ήταν προς το συμφέρον τόσο των ιδίων, όσο και των Η.Π.Α., οι οποίες κατάφερναν και διατηρούσαν, μέσω της σημαίας ευκαιρίας, τον έλεγχο σε μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Το πρώτο ελληνικό πλοίο που νηολογήθηκε με σημαία ευκαιρίας (αυτή της Λιβερίας) ήταν το «World Peace» του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου.

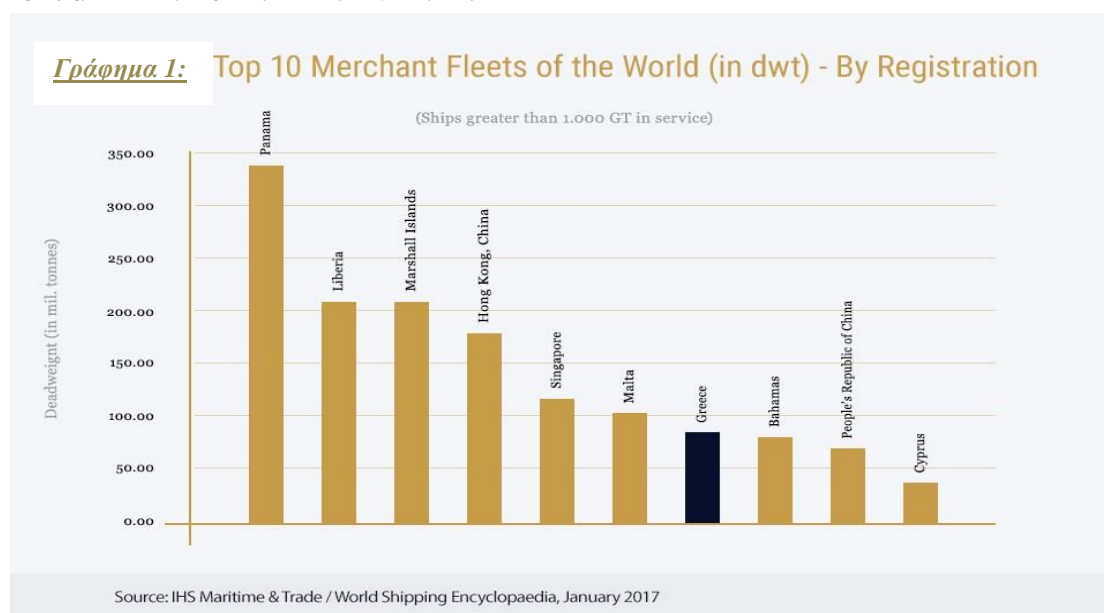
Παράλληλα με τις σημαίες ευκαιρίας, οι Έλληνες εφοπλιστές χρησιμοποίησαν και το σύστημα συγκροτήσεως διαφορετικής εταιρείας για το κάθε πλοίο, περιορίζοντας έτσι την ευθύνη τους. Σύμφωνα με τον Καλαντζή (1990) η ευθύνη του πλοιοκτήτη εξομοιώνεται στην περίπτωση αυτή με την ευθύνη του απλού κυρίου ενός πλοίου, αφού η εταιρεία δεν έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο πέραν του πλοίου αυτού. Οι εταιρείες που προτιμούνταν (και προτιμώνται σε πολλές περιπτώσεις έως και σήμερα) ήταν αυτές του Παναμά και της Λιβερίας οι οποίες αποτελούν απλές ανώνυμες εταιρείες (και όχι ναυτιλιακές), ή ακόμα και αγγλικές ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Οι τύποι των εταιρειών αυτών έχουν σαν κύριο χαρακτηριστικό την απλή διαδικασία σύστασης και λειτουργίας, την

απουσία κρατικής εποπτείας, την χρησιμοποίηση ανώνυμων τίτλων μετοχών και την ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των κομιστών τους.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν προς τις σημαίες αυτές (και κατ' επέκταση στις υπεράκτιες εταιρείες των κρατών αυτών) κυρίως λόγω της μεγάλης διαμάχης που ξέσπασε μεταξύ αυτών και του Ελληνικού κράτους σε όλη τη δεκαετία του 1940, υποδαυλιζόμενης, όπως προαναφέρθηκε, από την Μεγάλη Βρετανία, η οποία ήθελε να αποδυναμώσει όσο μπορούσε τον Ελληνόκτητο στόλο, ο οποίος δρούσε ανταγωνιστικά προς τον δικό της. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1949 το 50% του Ελληνικού στόλου λειτουργούσε υπό ξένη σημαία, ποσοστό που αυξήθηκε στο 87% το 1957 (Χαρλαυτή, 2001).⁸

Με έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ για το 2017 στην πρώτη θέση με βάση τα πλοία που είναι στη σημαία βρίσκεται το νηολόγιο του Παναμά με 8.162 πλοία 220,3 εκατ. gt και ακολουθούν η Λιβερία με 3.202 πλοία, 133,7 εκατ. gt, τα Marshall Islands με 3.031 πλοία, 128 εκατ. gr, το Hong Kong 2.531 πλοία, 102,3 εκατ. gt και την πρώτη πεντάδα συμπληρώνει η σημαία της Singapore με 3.621 πλοία 83 εκατ. gt. Ακολουθούν το νηολόγιο της Μάλτας με 2.127 πλοία, 64,8 εκατ. gt, των Bahamas με 1.460 πλοία, 61,6 εκατ. gt, της Κίνας με 4.110 πλοία, 49,7 gt, της Ελλάδος με 1.391 πλοία με 42,7 εκατ. gt και της Ιαπωνίας με 5.338 πλοία 22,2 εκατ. Gt.

Γράφημα 1: Ο εμπορικός στόλος παγκοσμίως



⁸ Χαρλαυτή, Τζ. (2001). *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος - 20ος Αιώνας*. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη, σ.403.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα ιδιαίτερα ευρύ πεδίο των γενικών μεταφορών ανθρώπων και φορτίων, που εκτελούνται με εμπορικά πλοία, η ιστορία των οποίων χάνεται στα βάθη των αιώνων. Ποσοστό 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται με πλοία.

Η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία, με την παράλληλη διάνοιξη διωρύγων, την βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την ίδρυση μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, παρουσιάζει μια εκπληκτική άνοδο που όμοιά της δεν υφίσταται σε άλλους τομείς μεταφορών. Με τη σύγχρονη και ευρύτατη εξειδίκευση των τύπων των πλοίων το διεθνές εμπόριο πραγματοποιείται σε τεράστιες ποσότητες με το μικρότερο δυνατό κόστος. Για παράδειγμα η ανάγκη μεταφορών μεγάλων ποσοτήτων φορτίων ιδιαίτερα χύδην (χύμα) οδήγησε στη ναυπήγηση των φορτηγών bulk carriers, των φορτηγιδοφόρων, των εμπορευματοκιβωτιοφόρων (Κοντέινερς) αλλά και αυτών των δεξαμενοπλοίων, καθώς και άλλων πολλών, που συνεχίζουν με σταδιακή αύξηση μεγεθών. Οι άλλοτε, πριν μερικών δεκαετιών, υφιστάμενες διεθνείς γραμμές τακτικών (δρομολογίων) και ελεύθερων, στις μέρες μας φέρονται να έχουν υποστεί μεγάλο πλήγμα από τους παραπάνω εξειδικευμένους τύπους πλοίων. Σήμερα μόνο ιδιαίτερα ακριβά είδη μεταφέρονται με αεροπλάνα που όμως έχουν αυξήσει την μεταφορά προσώπων.

Θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με σταθερή περιοδικότητα μεταξύ λιμένων χαρακτηρίζονται γενικά θαλάσσιες συγκοινωνίες. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακρίνονται σε **διεθνείς** και **εσωτερικές** (εντός της επικράτειας).

Οι διεθνείς μεταφορές αν επεκτείνονται σε ανοικτές θάλασσες, ωκεανούς χαρακτηρίζονται ποντοπόρες. Είναι οι μεταφορές που πραγματοποιούνται από μία χώρα αλλά και προς τη χώρα αυτή (εισαγωγές-εξαγωγές).

Οι εσωτερικές μεταφορές εφαρμόζοντας ακτοπλοΐα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ονομάζονται ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.⁹

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών που είναι η ίδια η πηγή ζωής του κόσμου, όπως αναφέρει και η Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης της HELMEPA που υπέγραψαν Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες το 1982 στον Πειραιά.

Πάνω από 60.000 εμπορικά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας μεταφέρουν το 99,6% των εμπορευμάτων με ασφάλεια στον προορισμό τους με πιο χαμηλό κόστος. Το εμπορικό πλοίο είναι το πλέον αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μεταφοράς που εξακολουθεί να διαθέτει η ανθρωπότητα.

Παλαιότερα όλα τα πλοία έμοιαζαν μεταξύ τους και ναυπηγούνταν για να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αύξηση των αναγκών, σήμερα τα πλοία κατασκευάζονται και εξοπλίζονται με συστήματα και μηχανισμούς ανάλογα με το είδος των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν.

Η διεθνής νομοθεσία απαιτεί όπως κάθε πλοίο να είναι ασφαλές για τους επιβαίνοντες (πλήρωμα και επιβάτες) και να λειτουργεί φιλικά προς το περιβάλλον. Εκτός από την ασφάλεια στα πλοία ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στην περιβαλλοντική προστασία. Παράδειγμα είναι οι διαχωριστήρες λαδιών (λιπαντικά)-νερού. Είναι ειδικοί μηχανισμοί που αφαιρούν από το νερό που μαζεύεται στο βάθος των μηχανοστασίων, πετρέλαιο και λάδια. Στη συνέχεια ρίχνουν πίσω στη θάλασσα το νερό που καθάρισαν και ελέγχονται από ναυτιλιακές αρχές στα λιμάνια που επισκέπτονται.

Η ναυτιλία έχει ουσιαστικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 75% εισαγωγών και εξαγωγών και 37% του εσωτερικού εμπορίου της Ένωσης εκτελούνται με πλοία που επίσης συνδέουν περιφερειακές και ηπειρωτικές περιοχές με την ηπειρωτική Ευρώπη.

⁹Wikipedia (χ.η.). Ανακτήθηκε Αυγούστου 7, 2016, από https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82

2.2 Κατηγορίες και είδη πλοίων

Ο διαχωρισμός των πλοίων γίνεται με βάση την περιοχή που ταξιδεύουν (Ποντοπόρα, Ακτοπλοϊκά, Εγχώριων υδάτων), το υλικό κατασκευής τους (Ξύλινα, μεταλλικά ή μεικτής κατασκευής), το μέσο προώσεως (Μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, κωπήλατα ή ρυμουλούμενα) και το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους.

Παρακάτω θα αναλύσουμε και θα δούμε τους τύπους των πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους.

Οι βασικές κατηγορίες πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους είναι 4 και είναι οι εξής:

Α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (cargo Ships) :

Φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε **φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων**, σε **φορτηγά πλοία υγρών φορτίων** και **φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών**.

- **Φορτηγά πλοία Ξηρών φορτίων:**

Διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν **χύμα ομοειδή φορτία (bulk carrier)** και σε **πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo)**.

1. **-Χύμα ομοειδή φορτία** είναι η **ζάχαρη**, το **στάρι**, το **κάρβουνο** κ.τ.λ.
2. **-Τα γενικά φορτία** στην σημερινή εποχή μεταφέρονται με **πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containership)**. Τέτοια φορτία μπορεί να είναι ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχτεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Ακόμα, πλοία γενικού φορτίου είναι και τα **πλοία μεταφοράς οχημάτων (Roll-On/Roll-Off)** τα οποία οχήματα μπορούν να μπουν μέσα στο πλοίο και να ξεφορτώσουν και φορτίο.

- **Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων:**

Είναι τα **δεξαμενόπλοια (Tanker)** τα οποία διαθέτουν δεξαμενές στις οποίες, ανάλογα και με τον τύπο τους, φορτώνουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη κ.τ.λ. Στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται και τα **πλοία που**

μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases).

- **Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών:**

Είναι πλοία που μεταφέρουν εναλλακτικά υγρά και ξηρά χύμα φορτία. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τα **ore/bulk/oil carriers- O.B.O.** και τα **Ore/oil carriers.**

Β) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (passenger ships):

Χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Τέτοια πλοία είναι τα **επιβατηγά της ακτοπλοΐας**, τα **κρουαζιερόπλοια** και τα **υπερωκεάνια πλοία.**

Γ) ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ :

Πλοία ειδικού προορισμού είναι πλοία τα οποία δημιουργήθηκαν λόγω ανάγκης για γρήγορες μεταφορές ή λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας η οποία μας υποχρέωσε στην κατασκευή των πλοίων αυτών. Πλοία ειδικού προορισμού είναι τα **πλοία ψυγεία (Refrigerated ship)**, τα **αλιευτικά (Fishing boat)**, τα **ωκεανογραφικά (Oceanographic ships)**, τα **πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Cable ships)**, τα **εκπαιδευτικά (Training ships)**, **μετεωρολογικά (Meteorological ships).**

Δ) ΠΛΟΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (auxiliary ships) :

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για την ασφαλή και ομαλή διέλευση τους.

Τέτοια πλοία είναι τα **παγοθραυστικά (Icebreakers)**, τα **ρυμουλκά (Tug boats)** , οι **βυθοκόροι (Dredges)**, οι **πλοηγίδες (Pilot boats)**, τα **φαρόπλοια (Light vessels)**, οι **πλωτοί γερανοί (Floating Derricks)**, τα **ναυαγосωστικά (Salvage Boats).**

Η διεθνής θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας



***Εικόνα 4:** Φορτηγό πλοίο ξηρών φορτίων*



***Εικόνα 5:** Φορτηγό πλοίο εμπορευματοκιβωτίων (containership)*



***Εικόνα 6:** Δεξαμενόπλοιο (tanker)*



***Εικόνα 7:** Φορτηγό πλοίο που μεταφέρει υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG)*



***Εικόνα 8:** Πλοίο ακτοπλοίας*



***Εικόνα 9:** Κρουαζιερόπλοιο*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ



Εικόνα 10: Ωκεανογραφικό πλοίο (Oceanographic ship)



Εικόνα 11: Αλιευτικό πλοίο (Fishing boat)



Εικόνα 12: Μετεωρολογικό πλοίο (meteorological ship)



Εικόνα 13: Ρημουλκό (Tug boats)

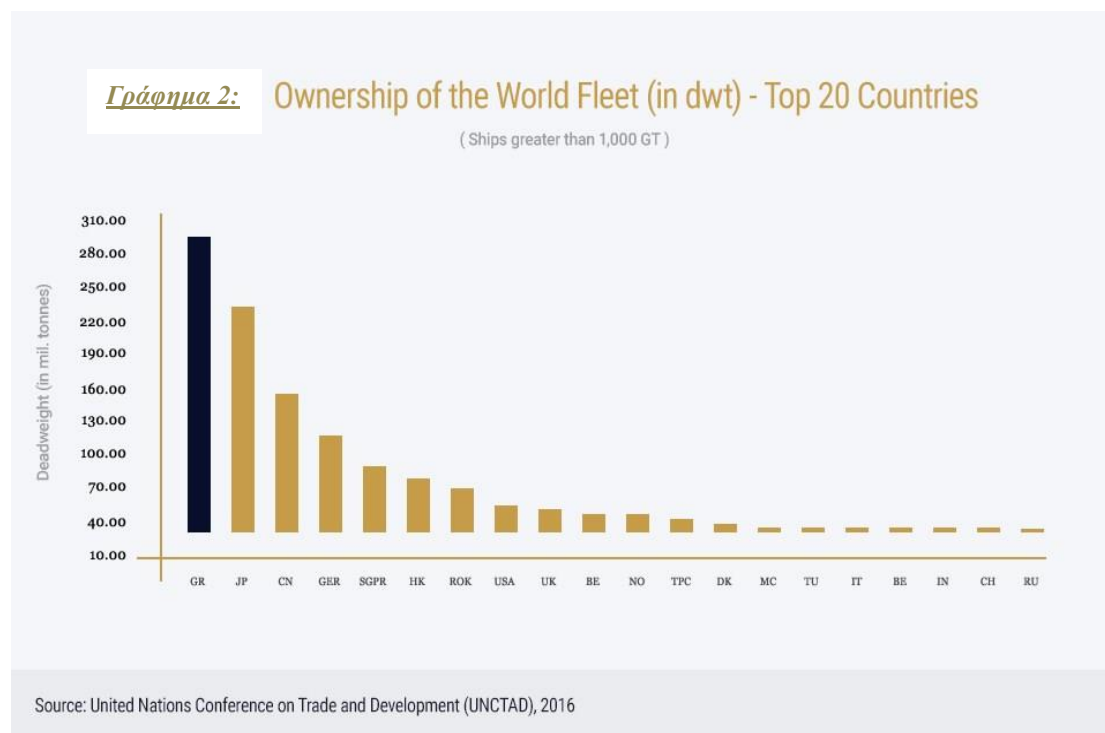
2.3 Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος



Εικόνα 14

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό Ελληνική και ξένη σημαία), σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής ναυτιλίας, είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου σε χωρητικότητα, διατηρώντας στόλο 4585 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt). Αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει το 19% της παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας και το 48,29% της Ευρωπαϊκής ένωσης.

Η υπό Ελληνική μόνο σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας την έβδομη θέση παγκοσμίως και την δεύτερη στην ευρωπαϊκή ένωση. Το 2016 κατείχε 759 πλοία (άνω τον 1000gt) χωρητικότητας 42.38 εκατομμύρια gt.



Γράφημα 2: Παγκόσμιος εμπορικός στόλος σε deadweight

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (Γράφημα 4).

Ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος παραμένει για μία ακόμη χρονιά ο ακριβότερος το 2016 και συνεχίζει και το 2017 με 84,07 δισεκατομμύρια δολάρια. Ακολουθεί σε αξία, με «διαφορά στήθους», ο γιαπωνέζικος με 80,1 δισεκατομμύρια. Στην τρίτη θέση είναι ο κινέζικος με 68,3 δισ. στην 4η της Σιγκαπούρης με 38 δισ. και στην 5η των ΗΠΑ με 34,4 δισ.



Εικόνα 15

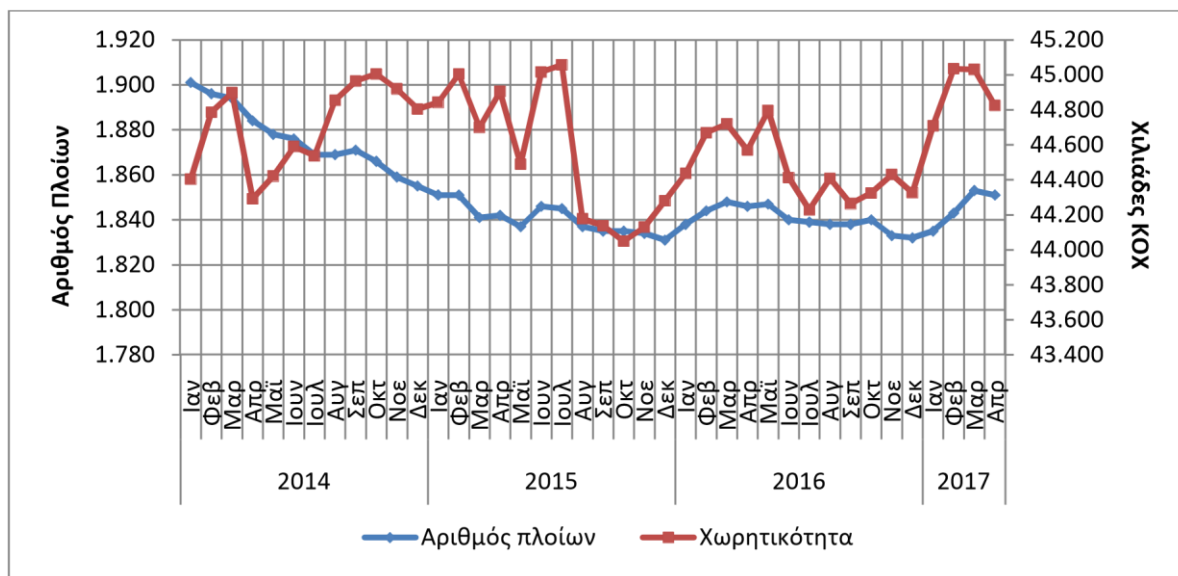
Η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) ανακοινώνει τη Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου (πλοία 100 ΚΟΧ1 και άνω) για τον μήνα Ιούλιο 2017. Ειδικότερα:

- Η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου τον μήνα Ιούλιο 2017, σε σύγκριση με την αντίστοιχη Δύναμη του Ιουλίου 2016, παρουσίασε αύξηση κατά 1,3%, έναντι μείωσης κατά 0,4% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2016 προς το 2015 (Πίνακας 1).

- Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, τον μήνα Ιούλιο 2017 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιουλίου 2016, παρουσίασε αύξηση 1,4%, έναντι μείωσης κατά 1,8% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2016 προς το 2015 (Πίνακας 1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ

Γράφημα 3: Δύναμη και Ολική Χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, σε μηνιαία βάση, Ιανουάριος 2014 – Απρίλιος 2017



Παρά τη συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 288 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt¹⁰ νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016. Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία.

Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη¹¹. Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του

¹⁰ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopedia, Ιανουάριος 2017

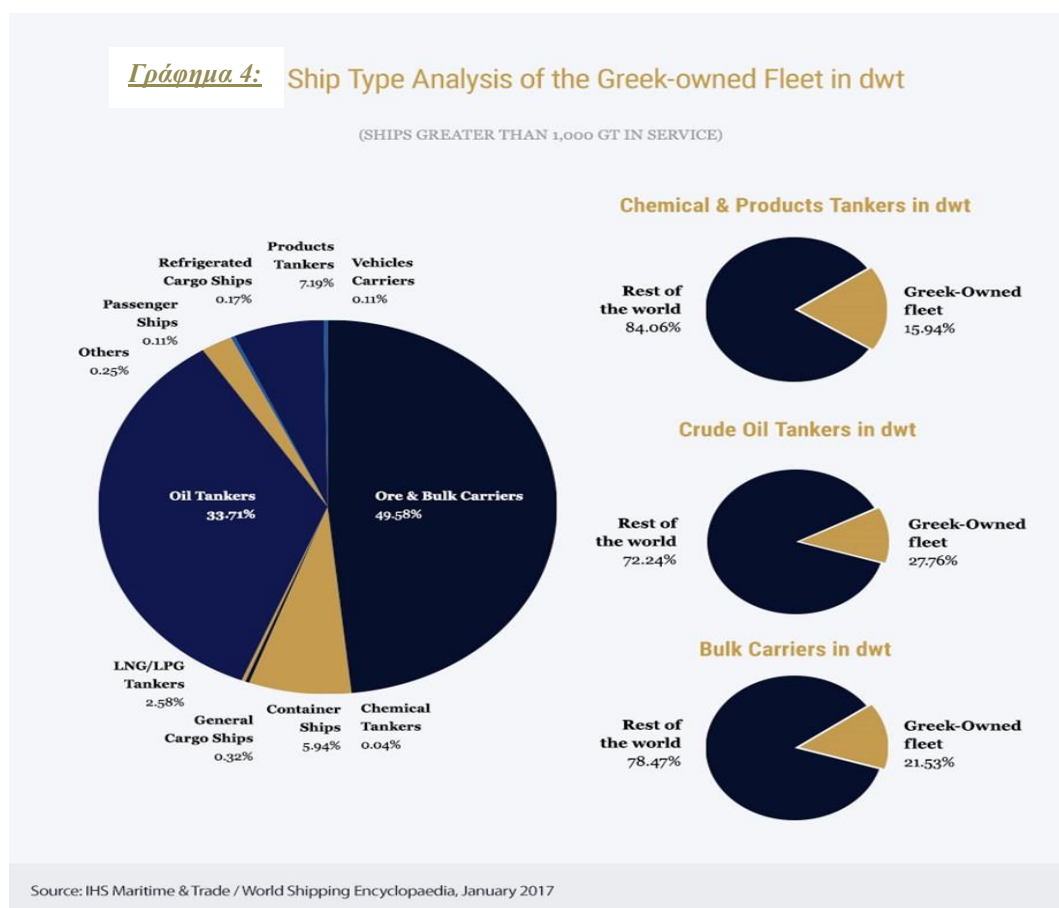
¹¹ IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopedia, Ιανουάριος 2017

Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα το 2016¹².

Αν και ο δρόμος προς μια πλήρη ανάκαμψη αναμένεται να είναι μακρύς και δύσκολος, υπάρχουν ενδείξεις ότι κάποια βελτίωση είναι πιθανή για το 2017, κυρίως λόγω της σταδιακής μείωσης της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να είναι 3,4% το 2017 με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες¹³ και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ παράλληλα υπάρχουν θετικές εξελίξεις σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων – ενόψει και της εφαρμογής νέων διεθνών κανονισμών – οι οποίοι αρχίζουν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Πράγματι, έχουν ήδη σημειωθεί θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων με το δείκτη ξηρού φορτίου Baltic Dry Index να καταγράφει, τον Μάρτιο του 2017, αύξηση 29% από την αρχή του έτους και 324% από το ιστορικά χαμηλό ρεκόρ του το Φεβρουάριο του 2016. Ωστόσο, οποιαδήποτε ανάκαμψη θα παραμείνει εύθραυστη και ευάλωτη από πολλούς παράγοντες: την αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος, τις ενδεχόμενες διαταραχές του εμπορίου και την παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών λόγω περιφερειακών εντάσεων, αύξηση του προστατευτισμού και κίνδυνο για επακόλουθους εμπορικούς πολέμους, την αύξηση περιφερειακών μέτρων, ειδικά σε σχέση με περιβαλλοντικά θέματα και τον κίνδυνο υιοθέτησης μη ρεαλιστικών και αναποτελεσματικών κανονισμών, τη συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού.

¹² Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), Μάρτιος 2017

¹³ International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook, Ιανουάριος 2017



Γράφημα 4: Ανάλυση τύπου πλοίων ελληνόκτητου εμπορικού στόλου

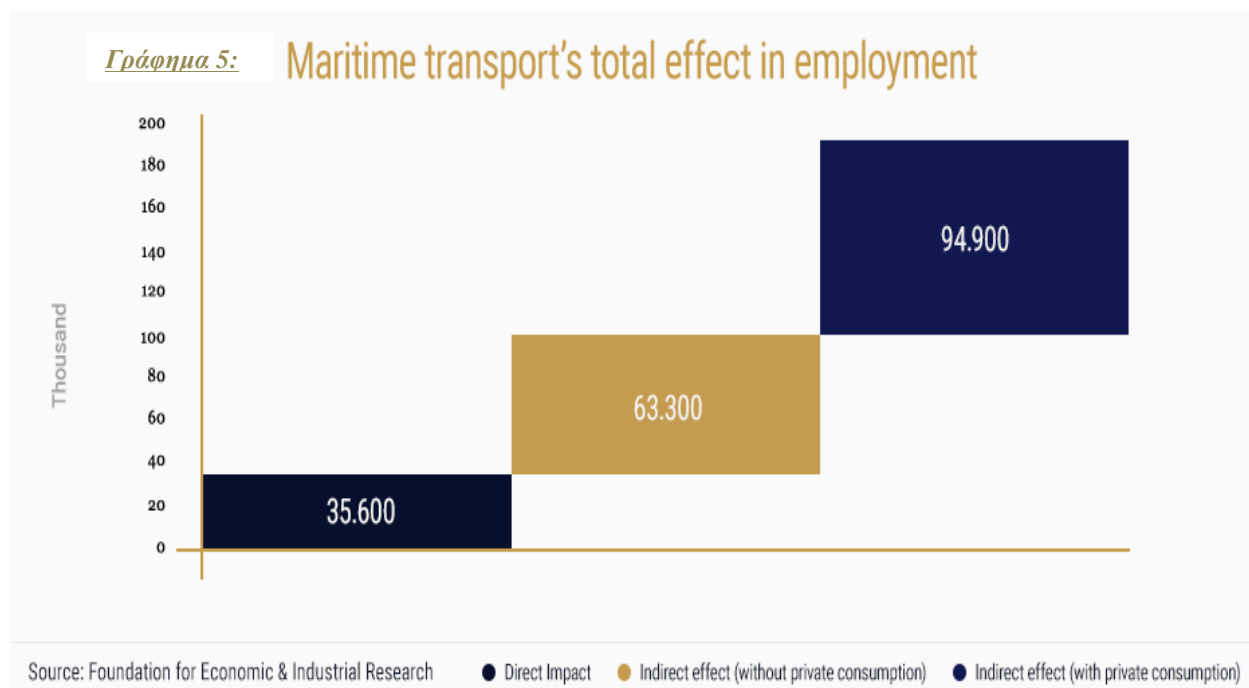
Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές εταιρείες και ενσαρκώνει το αληθινό πνεύμα της επιχειρηματικότητας, υποστηρίζει σθεναρά την ύπαρξη ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και ενός αποτελεσματικού διεθνούς καθεστώτος για μία ζωτικής σημασίας διεθνή βιομηχανία, όπως η ναυτιλία. Αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό, “cross-trading” στόλο στον κόσμο, ο ελληνόκτητος στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου¹⁴ και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Ελληνικός στόλος περιλαμβάνει πλοία όλων των κατηγοριών πλοίων, μεγεθών και ειδών αναλόγως των μεταφερομένων φορτίων. Κινείται δε κυρίως στο εξωτερικό δεδομένου ότι η Ελλάδα δε διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για μια τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. Το

¹⁴ Eurostat, Ιούλιος 2016 (στοιχεία 2014)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ

Ελληνικό πλοίο κατά συνέπεια, εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων (ύφεση, οικονομικές κρίσεις, πολιτειακές μεταβολές) και είναι ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της ναυτιλίας τους.



Γράφημα 5: Αποτέλεσμα της θαλάσσιας υπηρεσίας στην εργασία

Το ναυτικό επάγγελμα, άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορία της Ελλάδας, αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της απασχόλησης του Ελληνικού εργατικού δυναμικού, αποφέροντας στις Ελληνικές οικογένειες υψηλό εισόδημα και εισροή ευεργετικού συναλλάγματος στην εθνική οικονομία. Συγκεκριμένα σήμερα στον τομέα εργασίας αυτό απασχολούνται περισσότεροι από 200.000 ναυτικοί, όπως ανακοινώνει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

2.4 Ναυτιλιακή Αγορά

Η **Ναυτιλιακή Αγορά** ορίζεται ως το σύνολο των ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του πλοίου, τον τύπο του μεταφερόμενου

φορτίου, τις απατήσεις των θαλάσσιων διαδρομών, τον τύπο και τη χρονική διάρκεια της ναύλωσης (Γκιζιάκης κ.ά., 2002).¹⁵

Οι θεμελιώδεις κανόνες προσέγγισης της ναυτιλιακής αγοράς είναι οι ακόλουθοι:

- Δίνεται έμφαση στην **αναγνώριση των οικονομικών και εμπορικών διαφορών ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς**, π.χ. η ναυτιλία γραμμών παρέχει ένα τελείως διαφορετικό τύπο υπηρεσιών, μεταφέρει διαφορετικό τύπο φορτίων και έχει διαφορετική οικονομική δομή από τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων.
- **Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μια εννιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών**, εφ' όσον οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να ενεργοποιούνται τόσο στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων όσο και στην αγορά γραμμών, ενώ επίσης πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές. Κυρίως σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να μεταφέρουν τα πλοία τους από μία αγορά σε άλλη, προσδοκώντας ότι θα περιορίσουν τον κίνδυνο της ζημιάς. Με αυτόν τον τρόπο όμως, ενδεχόμενη ανισορροπία προσφοράς/ζήτησης πλοίων σ' ένα τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς είναι πιθανό να επηρεάζει αντίστοιχα την ισορροπία και τους ναύλους σε ένα άλλο τμήμα της αγοράς.
- **Αναγνωρίζεται ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας** και η επίδραση που ασκούν σ' αυτήν οι οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και άλλες εξελίξεις σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Η ναυτιλιακή αγορά δέχεται πολλές εισροές από εξωγενείς παράγοντες.
- **Διαπιστώνεται ο απαιτητικός χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας**, αφού η απασχόληση των πλοίων προϋποθέτει την άγρυπνη παρακολούθησή τους επί εικοσιτετραώρου βάσης.
- **Η ναυτιλιακή βιομηχανία χαρακτηρίζεται από την ογκώδη και χρονοβόρα ανταλλαγή εγγραφών** (Πλωμαρίτου, 2006, σ.202).¹⁶

¹⁵ Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

¹⁶ Πλωμαρίτου, Ε. (2006). *Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Εργαλείο Βελτίωσης της Πολιτικής Ναυλώσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

2.5 Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2017

Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και την ελληνική ναυτιλία. Καθυστερήσεις σε αξιοσημείωτη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα σε συνδυασμό με την κρατούσα οικονομική αβεβαιότητα δημιούργησαν ένα ζοφερό περιβάλλον για επενδύσεις στη χώρα. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν καταστροφικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία από όταν επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 2015. Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών⁴ από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δεν αποτέλεσε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους, γνώρισε σημαντικές διαταραχές στην καθημερινή λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα των πλοίων στο εξωτερικό, προκειμένου να είναι σε θέση να εκπληρώσουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Ως θετικό καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι εισροές από τη ναυτιλία τα δύο τελευταία χρόνια (2015-2016) σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων.

Παρ' όλες τις ανωτέρω αρνητικές εξελίξεις, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, καθώς επί δεκαετίες συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016. Δηλαδή,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ

16% περισσότερο από τον άλλο σημαντικό οικονομικό τομέα, τον τουρισμό, ο οποίος συνεισέφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την ίδια δεκαετία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου 200.000 άτομα⁵, ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει τη δυνατότητα της βιομηχανίας να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για μια σταδιοδρομία στη θάλασσα μέσα σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό πλαίσιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

3.1 Η ναυτιλιακή επιχείρηση

Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί τους συντελεστές της παραγωγής για την παραγωγή και παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον Μεταξά (1988)¹⁷ ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η εταιρεία, το άτομο ή μια μικρή ομάδα ατόμων που παίρνει τις αποφάσεις για την απασχόληση των συντελεστών παραγωγής στον ναυτιλιακό χώρο.

Τα άτομα που λαμβάνουν τις αποφάσεις δηλαδή, οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες καλούνται να επιλέξουν τις αγορές-τομείς στις οποίες θα δραστηριοποιηθούν, τους τύπους των πλοίων που απαιτούνται για αυτό και τη χρονική στιγμή κατά την οποία θα υλοποιηθεί η επένδυση. Παράλληλα καλούνται να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το είδος της χρηματοδότησης που θα επιλεγεί, τα κεφάλαια που θα αντληθούν, την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και το είδος της διαχείρισης που απαιτείται για την λειτουργία του¹⁸

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Ως οικονομική μονάδα προσπαθεί να συνδυάσει, με τον ορθολογικότερο τρόπο, το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό το κέρδος. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν περιορίζεται από σύνορα και η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Οι δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσονται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης και οι χρήστες των υπηρεσιών της εναλλάσσονται μεταξύ των κρατών.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, όπως οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και από έκτακτα γεγονότα, όπως πολέμους, αποκλεισμούς, κακή παραγωγή, κ.λπ.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, επειδή ακριβώς επηρεάζεται από καταστάσεις που είναι απρόβλεπτες και που λαμβάνουν χώρα στο διεθνή χώρο, πρέπει να διακρίνεται για την καλή οργάνωση και λειτουργία της. Βεβαίως η οργάνωση της ναυτιλιακής

¹⁷ Μεταξάς, Β. (1988). *Αρχές Ναυτιλιακής πολιτικής*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση. σ. 56

¹⁸ Downard M., J. (1990). *Managing Ships*. London: Fairplay Publications.p.7

επιχείρησης εξαρτάται από το είδος των υπηρεσιών που παρέχει, από το μέγεθος του στόλου των πλοίων της, από την έδρα της επιχείρησης και από το στελεχιακό δυναμικό της

Η αποτελεσματικότητα της επιχείρησης εξαρτάται από την ικανότητά της να προσαρμόζεται στις συνθήκες του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος που εύκολα μεταβάλλεται.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα. Οι υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλιακή επιχείρηση μέσα από τα πλοία της, έχουν διεθνή χαρακτήρα. Τα πλοία κινούνται σε όλα τα σημεία της γης, σε αντίθεση με τη σταθερότητα του εργοστασίου ή της εμπορικής επιχείρησης. Επίσης υφίσταται ένα συνεχή ανταγωνισμό που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν υπόκειται σε κρατικές παρεμβάσεις.

Το κόστος των υπηρεσιών της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι δυνατόν να προϋπολογισθεί με ακρίβεια, διότι τα στοιχεία που το συνθέτουν π.χ. καύσιμα, μισθοί, εφόδια, λιμενικά τέλη, δαπάνες φορτοεκφόρτωσης κ.α., υπόκεινται σε απρόβλεπτες διακυμάνσεις, τόσο χρονικά όσο και τοπικά. Επίσης ο ναύλος, δηλαδή το αντάλλαγμα που καταβάλλεται για τη θαλάσσια μεταφορά, δεν εξαρτάται από το κόστος αλλά, διαμορφώνεται διεθνώς ανάλογα με τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι διεθνής δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Η ναυτιλιακή διοίκηση καλείται να πάρει κάποιες αποφάσεις και είναι οι εξής:

- Το εργοστάσιο της επιχείρησης, δηλαδή το πλοίο είναι σε πολύ μεγάλη απόσταση από το επιτελικό γραφείο. Αυτό δημιουργεί προβλήματα συντονισμού, επικοινωνίας και ελέγχου αλλά και κόστος για την επικοινωνία λόγω της απόστασης, η οποία για το λόγο αυτό δεν μπορεί να είναι συχνή. Η παραπάνω διαπίστωση οδηγεί στη μεγάλη σημασία που έχουν τα στελέχη των πλοίων και ειδικότερα ο πλοίαρχος, ο οποίος λόγω της απόστασης και του κόστους επικοινωνίας, οφείλει να λαμβάνει μεγάλο αριθμό σημαντικών αποφάσεων. Επομένως, η ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού τόσο των πλοίων όσο και των γραφείων είναι ζωτικής σημασίας σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση (Γουλιέλμος, 2004).¹⁹

¹⁹ Γουλιέλμος Μ., Α. (2004). *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

- Άλλο χαρακτηριστικό είναι αυτό που αφορά στην ύπαρξη μεγάλου όγκου νομοθεσίας , εθνικής καθώς και διεθνούς προέλευσης, αλλά και παρέμβασης πληθώρας οργανισμών όπως Επιθεωρητών, Ασφαλιστών , Νηογνομόνων κλπ.
- Οι συνθήκες τις αγοράς εκφράζονται ²⁰:
Με την υψηλή μεταβλητότητα των εισπράξεων της ναυτιλιακής εταιρείας και τις επιδράσεις τους στις αποφάσεις του μάνατζμεντ που προέρχονται τόσο από την προσφορά όσο και από την ζήτηση πλοίων και από την συνισταμένη τους που είναι ο ναύλος.
Με την αδυναμία πρόβλεψης των εξελίξεων των κύριων μεταβλητών της ναυτιλιακής αγοράς , δηλαδή των κινήσεων των ναύλων ή των αξιών των πλοίων. Η ναυτιλιακή αγορά προσδιορίζεται από τη ζήτηση πλωτού χώρου για μεταφορές φορτίων από την θάλασσα , περιλαμβάνει όλες τις εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών από την θάλασσα. Επηρεάζεται δηλαδή τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι οι απεργίες λιμένων, αποκλεισμοί διωρύγων και καναλιών , νόμοι περιορισμού των εισαγωγών κλπ.

3.2 Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών εταιρειών

Τα βασικά λειτουργικά επίπεδα μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι (Α.Μ Γουλιέλμος,2001) ²¹:

- **Η θάλασσα υπηρεσία μεταφοράς**

Αποτελεί το τελικό προϊόν της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι βασικές συνιστώσες που αφορούν την λειτουργική διοίκηση της επιχείρησης είναι:

➤ Η ποιότητα του προϊόντος. Τα τελευταία χρόνια ειδικότερα παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείας δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα της ναυτιλίας κάνοντας προσπάθειες να αποκτούν όλο και

²⁰ Χαραλαμπίδης, Η.(1986). *Η Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη* . Αθήνα :ΚΕΠΕ. σ. 38.

²¹ Γουλιέλμος Μ., Α. (2001). *Διαχείριση της παραγωγής και της λειτουργίας των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

περισσότερα συστήματα διασφάλισης ποιότητας πέραν του υποχρεωτικού συστήματος διαχείρισης ISM code.

➤ Η αξιοπιστία των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η αξιοπιστία εκ μέρους των εταιρειών και των πλοίων για τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους αποτελούσε το βασικότερο κριτήριο επιλογής ναυτιλιακής εταιρείας και πλοίου εκ μέρους των ναυλωτών

➤ Η απόδοση του πλοίου. Η απόδοση του πλοίου ειδικότερα σε δυσμενείς συνθήκες όπως κακοκαιρία είναι πολύ σημαντική για την επιλογή των ναυλωτών. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να πραγματοποιούν όλες εκείνες τις ενέργειες οι οποίες θα μεγιστοποιούν την απόδοση του πλοίου και κατ' επέκταση την χρησιμότητα που λαμβάνουν οι καταναλωτές από την κατανάλωση της εν λόγω υπηρεσίας.

➤ Το κόστος παραγωγής των προσφερόμενων θαλάσσιων μεταφορών. Όπως σε όλες τις εταιρείες έτσι και στις ναυτιλιακές γίνεται προσπάθεια μείωσης του μεταβλητού κόστους χωρίς να θίγεται η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Στην ναυτιλία βέβαια η κατάσταση θεωρείται περισσότερο ανελαστική αναλογιζομένου του γεγονότος πως το μεγαλύτερο μέρος του μεταβλητού κόστους αποτελεί το κόστος πετρελαίου στο οποίο δεν μπορούν να υπάρξουν σημαντικές προσπάθειες μείωσης.

➤ Η συντήρηση του πλοίου.

Εάν γίνεται σωστή συντήρηση του πλοίου πιθανά κόστη που θα προκύψουν στο μέλλον μπορούν να αποφευχθούν. Κόστη όπως ζημιές, κρατήσεις πλοίων και ναύλων μπορούν να αποτραπούν. Εφόσον ο καταναλωτής δε μείνει ευχαριστημένος από την γενική κατάσταση και εικόνα του πλοίου που ναύλωσε θα σχηματίσει πιθανότατα αρνητική εικόνα για την εταιρεία του πλοίου ,γεγονός που θα επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα στα μελλοντικά έσοδα της.

- **Τα σχέδια μεταφοράς**

Μια θαλάσσια μεταφορά για να πραγματοποιηθεί εντός των προβλεπόμενων χρόνων γεγονός σημαντικότερο αναφορικά με την αποδοτικότητα του πλοίου, απαιτεί σωστό προγραμματισμό και οργάνωση , ώστε να γίνουν όλες οι διαδικασίες και εργασίες για την πραγματοποίησή του

ταξιδιού. Εκτός των απαραίτητων εργασιών προετοιμασίας του πλοίου και εκπλήρωσης των εγγράφων που απαιτούνται από τα ναυλοσύμφωνα κατά την διαδικασία φορτώσεως και εκφορτώσεως του πλοίου υφίστανται και αρκετές άλλες γραφειοκρατικές διαδικασίες σχετικές με τις αρχές του λιμένα κατά την προσέγγιση και παραμονή του πλοίου στον εκάστοτε λιμένα

Ακόμα για την διατήρηση των χρονικών περιορισμών που τίθενται κάθε φορά, ο ανεφοδιασμός του πλοίου με τα απαραίτητα καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα και λοιπά υλικά πρέπει να σχεδιάζεται σωστά ώστε να λαμβάνουν χώρα εντός των κατάλληλων χρονικών ορίων, ώστε να μην παρεμποδίζεται η διαδικασία φορτοεκφορτώσεως η οποία θα έχει σαν πιθανό αποτέλεσμα τον καθυστερημένο απόπλου του πλοίου.

Εν κατακλείδι, ο τελικός σκοπός του σχεδίου θαλάσσιας μεταφοράς είναι να πραγματοποιηθούν όλες εκείνες οι απαραίτητες διαδικασίες για τον απόπλου του πλοίου στα χρονικά περιθώρια που ορίζει η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης χωρίς να παρεμβαίνουν αυτής ή να προκαλούν σημαντικές καθυστερήσεις για άλλους λόγους.

- **Οι διαδικασίες μεταφοράς**

Η κάθε εταιρεία εκτός των οργανωτικών και τεχνικών αναγκών που απαιτούν οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ακολουθεί και μια σειρά διαδικασιών κατά την πραγματοποίησης της εκάστοτε θαλάσσιας μεταφοράς οι οποίες διαδικασίες καθορίζουν ως ένα βαθμό το παραγόμενο προϊόν και είναι σχετικές με την νοοτροπία και την κουλτούρα της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι ναυτιλιακές εταιρείες σχεδιάζουν τις διαδικασίες εκείνες τις οποίες θα ακολουθήσουν με γνώμονα το τι θέλει να προσφέρει στην αγορά στον ναυλωτή αλλά και ποιες αλλαγές προσπαθεί να πραγματοποιήσει μελλοντικά στις υπηρεσίες της. Έτσι, μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να προωθήσει τις διαδικασίες εκείνες για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της ανεξαρτήτως του επιπρόσθετου κόστους ή να παράγει διαδικασίες με τις οποίες θα μειώνει το κόστος παραγωγής, της προσφερόμενης υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς. Προς ποια κατεύθυνση θα κινηθεί κάθε εταιρεία είναι γεγονός ότι υπόκεινται στους στόχους, στην νοοτροπία και την κουλτούρα της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας.

- **Τα πλοία**

Τα πλοία είναι ο πυρήνας κάθε ναυτιλιακής εταιρείας εφόσον είναι εκείνο το μέσο, το οποίο προσφέρει όλες τις υπηρεσίες της και ως εκ τούτου η συντήρηση του πλοίου αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για την εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας ώστε να εκπληρώνει τις απαιτήσεις αφενός των ναυλωτών και αφετέρου των υπηρεσιών που προσφέρει. Βεβαίως απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο προγραμματισμένος σχεδιασμός και η σωστή οργάνωση των διαδικασιών, ώστε η παραγωγική μονάδα της εταιρείας να παραμένει ανταγωνιστική και οικονομικά αποδοτική.

- **Το ανθρώπινο δυναμικό**

Οι ικανότητες, οι δεξιότητες, η εμπειρία και οι γνώσεις του ανθρώπινου δυναμικού καθορίζουν σημαντικό ρόλο στη λειτουργία και αποδοτικότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, ειδικότερα σε κομβικές θέσεις του πλοίου, όπως του πλοιάρχου ή των επικεφαλής των τμημάτων. Για την επίτευξη αυτή απαραίτητη είναι η συνεχής εκπαίδευση καθώς πρέπει να είναι συνεχώς ενημερωμένοι για τις όποιες αλλαγές πιθανόν θέτουν τα αρμόδια ναυτιλιακά όργανα και οργανισμοί οι οποίες και δύναται να επηρεάσουν τον επιχειρησιακό τομέα και το μέλλον της εταιρείας. Πολύ σημαντικό επίσης για την αποδοτικότητα του ανθρώπινου δυναμικού, θεωρείται η παροχή κατάλληλων κινήτρων ώστε να καταστήσουν το ανθρώπινο δυναμικό πιο αποτελεσματικό και αποδοτικό.

3.3 Νομική μορφή ναυτιλιακής εταιρείας

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση είτε εκμεταλλεύεται δικά της ή ξένα πλοία, έχει μία από τις εξής μορφές:

- **Ατομική επιχείρηση & Προσωπική εταιρεία:** είναι σπάνιες μορφές ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι είναι σοβαροί και οι οικονομικές ευθύνες τεράστιες.
- **Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης:** αποτελεί συνηθισμένη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης που ασχολείται με την διαχείριση, την ναύλωση, την πρακτόρευση και την εκμετάλλευση ξένων πλοίων ενώ σπάνια είναι

πλοιοκτήτρια. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 του Ν.2842/2000 απαιτείται κεφάλαιο 18.000 ευρώ για την σύσταση της Εταιρείας, το μισό από το οποίο πρέπει να καταβληθεί σε μετρητά.

- **Ανώνυμη Εταιρεία:** καλύπτει τον μεγαλύτερο αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το κατώτατο όριο του μετοχικού κεφαλαίου είναι 60.000 ευρώ και καταβάλλεται σε μετρητά ή σε είδος. Αν η κάλυψη του γίνει με δημόσια εγγραφή, το κατώτατο όριο ορίζεται σε 300.000 ευρώ.
- **Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία:** πρόκειται για ναυτιλιακή επιχείρηση που νηολόγησε για πρώτη φορά ως Ελληνικό πλοίο ολικής χωρητικότητας 1500 κόρων και άνω. Η νηολόγηση γίνεται κατόπιν κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.
- **Συμπλοιοκτησία:** μορφή συγκυριότητας και συνεκμετάλλευσης πλοίου. Οι συμπλοιοκτήτες συμμετέχουν στα κέρδη και στις ζημιές κατ' αναλογία της μερίδας του κάθε συμπλοιοκτήτη. Οι λογαριασμοί κλείνονται και τα κέρδη διανέμονται στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους. Έναντι των τρίτων οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται κατά το λόγο της μερίδας τους. Κάθε συμπλοιοκτήτης υποχρεούται να συνεισφέρει κατ' αναλογία της μερίδας του στις δαπάνες της συμπλοιοκτησίας, ενώ έχει τη δυνατότητα να εκποιεί ελεύθερα τη μερίδα του στο πλοίο.
- **Ναυτική Εταιρεία:** με ελάχιστο ποσό εταιρικού κεφαλαίου 5000 ευρώ και αντικειμενικό σκοπό την κυριότητα Ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.
- **Η Εταιρία Επενδύσεων στην Ποντοπόρο Ναυτιλία (Ε.Ε.Π.Ν.)** είναι ανώνυμη εταιρία, με αποκλειστικό σκοπό καθ' όλη τη διάρκειά της την πραγματοποίηση επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλίας. Το μετοχικό κεφάλαιο της Ε.Ε.Π.Ν. εισφέρεται ολοσχερώς κατά τη σύστασή της. Τα ίδια κεφάλαια της Ε.Ε.Π.Ν. κατά τη σύστασή της ανέρχονται τουλάχιστον στο ποσό των είκοσι εννέα εκατομμυρίων τριακοσίων πενήντα χιλιάδων (29.350.000) ευρώ. Οι μετοχές της Ε.Ε.Π.Ν. είναι ονομαστικές. Το ενεργητικό των Ε.Ε.Π.Ν. επενδύεται υποχρεωτικά στο σύνολο των μετοχών και των ψήφων πλοιοκτητριών εταιριών τεσσάρων τουλάχιστον φορτηγών ποντοπόρων

πλοίων καθώς και σε μετρητά, τραπεζικές καταθέσεις και πιστωτικούς τίτλους ισοδύναμης ρευστότητας.

Οι κλασσικές μορφές που παρουσιάζονται στις κοινές επιχειρήσεις χρησιμοποιούνται σπάνια στην περίπτωση των ναυτιλιακών, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ορισμένες ιδιομορφίες, γιατί παρουσιάζουν ορισμένα μειονεκτήματα.

Η ατομική επιχείρηση δίνει την δυνατότητα στον επιχειρηματία να ελέγχει όλες τις λειτουργίες της, αλλά ταυτόχρονα έχει μικρή οικονομική επιφάνεια, με αποτέλεσμα να μην ενδείκνυται για επιχειρήσεις που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις, όπως είναι οι ναυτιλιακές. Επιπλέον, λόγω της απεριόριστης ευθύνης των εταίρων, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν μπορούν να έχουν την μορφή προσωπικής εταιρείας ή και εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Όσον αφορά τις ανώνυμες εταιρείες, αυτές είναι δαπανηρές ως προς την οργάνωση και διοίκηση της διαχείρισης και εμφανίζουν δυσχέρειες ως προς την λήψη γρήγορων αποφάσεων.

3.4 Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης

Η οργανωτική δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το μέγεθός της, από τον τύπο των πλοίων που εκμεταλλεύεται, από την αντίληψη του ιδιοκτήτη της. Στόχος της οργάνωσης είναι η ορθολογικότερη εκμετάλλευση των πλοίων της επιχείρησης. Τα βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι:

- **Το τμήμα της Γραμματείας**, το οποίο τηρεί το γενικό αρχείο της εταιρείας, διεκπεραιώνει την αλληλογραφία της εταιρείας και φροντίζει για την έγκαιρη αποστολή των εντύπων στα πλοία
- **Το Τεχνικό τμήμα**, που παρακολουθεί τα πλοία της επιχείρησης από τεχνική άποψη ώστε αυτά να είναι σε επιχειρησιακή ετοιμότητα. Επίσης παρακολουθεί τη συντήρηση και επισκευή των πλοίων. Δηλαδή ασχολείται με τις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων. Επικεφαλής είναι ένας έμπειρος Ναυπηγός ή Α' Μηχανικός ο οποίος στελεχώνεται από ναυπηγούς τεχνικούς και μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων

- **Το τμήμα Προμηθειών**, που ασχολείται με τον εφοδιασμό των πλοίων σε τρόφιμα και υλικά. Στελεχώνεται από ένα πλοίαρχο ή μηχανικό εμπορικής ναυτιλίας καθώς και από στελέχη έμπειρα στο χώρο των προμηθειών
- **Το τμήμα Ασφαλίσεων**, που ασχολείται με την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και με τη διεκπεραίωση όλων των ασφαλιστικών διεκδικήσεων.
- **Το Λογιστήριο**, που παρακολουθεί και καταγράφει την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης.
- **Το τμήμα Πληρωμάτων**, που επιλέγει τους ναυτικούς για τη στελέχωση των πλοίων. Επικεφαλής είναι ο πλοίαρχος ο οποίος είναι παλαιό στέλεχος της εταιρείας με εμπειρία στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού.
- **Το τμήμα Προσωπικού**, που επιλέγει τα πρόσωπα για τη στελέχωση της εταιρείας.
- **Το τμήμα Ναυλώσεων**, που ασχολείται με την εξεύρεση ναύλων για τα πλοία της επιχείρησης.
- **Το τμήμα Επιχειρήσεων**, που θεωρείται το βασικότερο τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης και ασχολείται με την αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων. Για να επιτευχθεί αυτό, συνεργάζεται άμεσα με όλα τα άλλα τμήματα της επιχείρησης²².

3.5 Χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών

Με τον όρο χρηματοδότηση εννοούμε την παροχή χρημάτων για την έναρξη, ολοκλήρωση ή βελτίωση μιας επιχείρησης ή δραστηριότητας με ευκολίες στην ανταπόδοση του ποσού (Γουλιέλμος,2007)²³. Κατ' επέκταση ναυτιλιακή χρηματοδότηση εννοούμε τη διαδικασία δανεισμού χρηματικού κεφαλαίου ναυτιλιακών εταιρειών έναντι επιτοκίου. Η κυριότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των

²² Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων (χ.η.) *Επαγγέλματα της θάλασσας τον 21^ο αιώνα*. Ανακτήθηκε 9 Αυγούστου 2016, από <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>

²³ Γουλιέλμος Μ., Α. (2007). *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. (2η έκδ.) Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

κεφαλαίων που διατίθεται για αυτό το σκοπό. Οι μορφές χρηματοδότησης είναι οι εξής:²⁴

Δάνεια Ναυπηγείων

Η πρακτική της κρατικής χρηματοδότησης μέσω ναυπηγικών δανείων έχει διπλό στόχο. Ο πρώτος είναι η ενίσχυση των ναυπηγείων μιας ώρας και ο δεύτερος η προσφορά προνομίων στους πλοιοκτήτες της χώρας.

Αυτή η μορφή χρηματοδότησης εξασφαλίζει απασχόληση των ναυπηγικών μονάδων με την προσφορά πίστωσης στους πλοιοκτήτες. Συνήθως, καταβάλλεται ποσοστό 5-10 % με την υπογραφή του συμβολαίου και η εξόφληση γίνεται με δόσεις με την πρόοδο των εργασιών, αλλά και μετά από την ολοκλήρωση της ναυπήγησης.

Στην Ελλάδα το ύψος του δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80% του συνολικού κόστους και η διάρκεια του να είναι δεκαετής για την κατασκευή ή οχταετής για μετασκευή. Στα πλαίσια όμως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διάρκεια του δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα οκτώμισι χρόνια και το ελάχιστο επιτόκιο πρέπει να είναι 8,5%. Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν για να διασφαλιστεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και να μην διαστρεβλωθεί η ιδέα της ελεύθερης αγοράς μεταξύ των ναυπηγείων των κρατών μελών.

Τραπεζική Χρηματοδότηση.

Οι τράπεζες προσφέρουν κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες τόσο για την αγορά πλοίων, όσο και για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών όπως επίσης και την παρακολούθηση των τραπεζικών εργασιών που έχουν όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Τα συνολικό ύψος των κεφαλαίων που η κάθε τράπεζα διαθέτει για τον σκοπό και η σχεδίαση της πιστωτικής πολιτικής εξαρτάται κυρίως από τους παρακάτω παράγοντες:

- Την ρευστότητα
- Την εμπειρία της τράπεζας σε θέματα ναυτιλίας
- Την θέση της ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Το γενικότερο οικονομικό κλίμα και κυρίως η κατάσταση του θαλάσσιου εμπορίου.

²⁴ Γεωργαντόπουλος, Ε & Βλάχος Π., Γ. (2003). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι

Άλλοι παράγοντες που θα ληφθούν υπόψη είναι η ταμειακή ροή της εταιρείας, το μέγεθος και η δομή του στόλου, το επίπεδο κέρδος που θα δημιουργήσει η τράπεζα, η ακεραιότητα και η συμπεριφορά του δανειζόμενου σε προηγούμενα δάνεια.

Χρηματοδοτική Μίσθωση- Leasing

Σε αυτή την περίπτωση χρηματοδότησης το πλοίο αγοράζεται από ένα χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάση μακροπρόθεσμου συμβολαίου στον εφοπλιστή που του παρέχει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου ενώ ο εφοπλιστής είναι υπεύθυνος για την διαχείρισή του.

Στη χρηματοδοτική μίσθωση εμφανίζονται πάντοτε απαραίτητες ο χρήστης και η ειδική εταιρεία leasing, ως χρηματοδοτικός μεσάζων, ενώ πίσω από αυτήν ενδέχεται να υπάρχει μια σειρά εναλλακτικών συνεργασιών

Το βασικότερο πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι η μη καταβολή κεφαλαίου από πλευράς εκμισθωτή- εφοπλιστή. Ο εφοπλιστής παρέχει μόνο την τεχνογνωσία και αποκτάει την χρήση και όχι την κυριότητα του πλοίου. Οι συμβάσεις αυτές έχουν διάρκεια 15-20 έτη και με την λήξη της σύμβασης το πλοίο αγοράζεται από τον εφοπλιστή έναντι συμβολικού ποσού.

Πέρα από το παραπάνω πλεονέκτημα η χρηματοδοτική μίσθωση παρέχει στον εφοπλιστή φορολογικά πλεονεκτήματα, βελτίωση ρευστότητας, προστασία από τον πληθωρισμό και προγραμματισμό των δαπανών του. Το σημαντικότερα μειονεκτήματα που είχε αυτή η μορφή χρηματοδότησης είναι η επιβολή υψηλότερου επιτοκίου από το αντίστοιχο του τραπεζικού δανεισμού.

Οι πιο συνήθεις μορφές χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι (Σ.Ψυχομάνης, 2001)²⁵:

- Απλή χρηματοδοτική μίσθωση
- Μεικτή χρηματοδοτική μίσθωση
- Συμμετοχική ή εξισορροπητική χρηματοδοτική μίσθωση
- Πώληση και επαναμίσθωση παγίων στοιχείων
- Διασυνοριακή ή διεθνής μίσθωση

²⁵ Ψυχομάνης, Σ. (2001). *Τραπεζικό Δίκαιο, Δίκαιο Τραπεζικών Συμβάσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Αυτοχρηματοδότηση

Αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελούσε το συνηθέστερο τρόπο χρηματοδότησης κυρίως τα πιο παλιά χρόνια. Πρόκειται για ένα παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης όπου το απαραίτητο κεφάλαιο διατίθεται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Το υψηλό επίπεδο χρηματοδότησης βοηθά στη διατήρηση του ελέγχου της εταιρείας από τους πλοιοκτήτες με χαμηλό κόστος χρηματοδότησης. Τα μειονεκτήματα σχετίζονται με το υψηλό κόστος απόκτησης πλοίου κάτι που κάνει δύσκολη τη συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων από τις ίδιες πηγές και στην έκθεση της επιχείρησης σε υψηλό επίπεδο κινδύνου.

Χρηματιστήριο

Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να διακριθούν σε εκείνες του Νόμου 959/79 και σε εκείνες μετά το 1994 του Νόμου 2190/1920. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρχουν πλοία και όχι πλοίο.

Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την εισαγωγή μετοχών μιας εταιρείας στο χρηματιστήριο είναι:

- Αίτηση και απόσπασμα πρακτικών συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας όπου αποφασίστηκε η εισαγωγή των μετοχών της στο χρηματιστήριο.
- Καταστατικό με τυχόν τροποποιήσεις καθώς και τα σχετικά φύλλα της Εφημερίδας της Κυβέρνησης όπου έχουν αυτά δημοσιευτεί.
- Ενημερωτικό δελτίο και πλήρης οικονομοτεχνική μελέτη.
- Ονομαστική κατάσταση των κυριότερων μετοχών την τελευταία πενταετία.

Η χρήση του χρηματιστηρίου ως μορφή χρηματοδότησης αποτελεί σχετικά σύγχρονο φαινόμενο. Οι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρείες σε αυτή την κατεύθυνση είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η προσπάθεια επέκτασης της εταιρείας χωρίς το βάρος του εξωτερικού δανεισμού.

Για να εισέλθει μία εταιρεία στο χρηματιστήριο πρέπει πρώτα να αναγνωριστεί ως δημόσια. Εφόσον γίνει αυτό, αναλαμβάνει συνήθως κάποια εμπορική ή εκδοτική τράπεζα, το χειρισμό του θέματος και της προετοιμασίας αίτησης εισαγωγής.

Οι παράγοντες που προκαλούν την αρνητική τοποθέτηση των Ελλήνων πλοιοκτητών έναντι της χρηματοδότησης μέσω χρηματιστηρίου είναι (Γουλιέλμος, 1997)²⁶:

- Η δομή της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης που δεν συμφωνεί με την αυστηρή εταιρική μορφή που απαιτείται.
- Ο τρόπος διαχείρισης που γίνεται αυστηρά από τα μέλη της οικογένειας στα πλαίσια της παραδοσιακής οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Η ίδια η φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας που χαρακτηρίζεται ως επένδυση υψηλού κινδύνου και επομένως απωθεί την πλειοψηφία των επενδυτών.
- Οι διακυμάνσεις των εσόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης που παρουσιάζουν σημαντικές αυξομειώσεις
- Τα έξοδα της διαδικασίας εισαγωγής που καλύπτουν το 5% από τα αυξημένα κεφάλαια.
- Οι ναυτιλιακές αποτυχίες στο παρελθόν
- Η έλλειψη ενδιαφέροντος από πλευράς επενδυτών

Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών

Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μία εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στη ναυτιλιακή κοινότητα και οι προϋποθέσεις έκδοσής τους δύσκολα επιτυγχάνονται. Συγκεκριμένα, οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης. Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχος τους στον εκδότη τους. Η διάρκεια των ομολογιών κυμαίνεται από 3 έως 20 χρόνια.

Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι το γεγονός ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση που η διάρκειά της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου. Το κυριότερο μειονέκτημα

²⁶ Γουλιέλμος Μ., Α. (1997). *Διοίκηση Παράκτιων και Θαλάσσιων Βιομηχανιών*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

είναι ο καθορισμός του επιτοκίου του δανείου από την αρχή , γεγονός που μπορεί να αποδειχθεί επικίνδυνο λόγω των διακυμάνσεων των επιτοκίων.



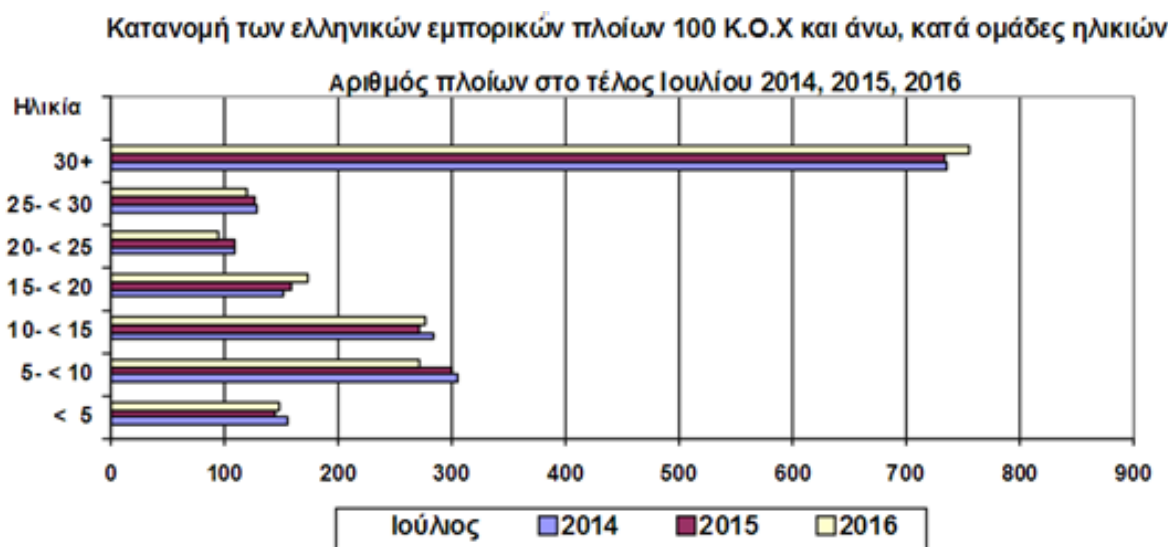
Εικόνα 15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1 Δύναμη Ελληνικού εμπορικού στόλου : Ιούλιος 2016

Η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Ιούλιο 2016 σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Ιουλίου 2015, παρουσίασε μείωση κατά 0,3% έναντι μείωσης 1,3% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2015 προς το 2014 (Πίνακας1).

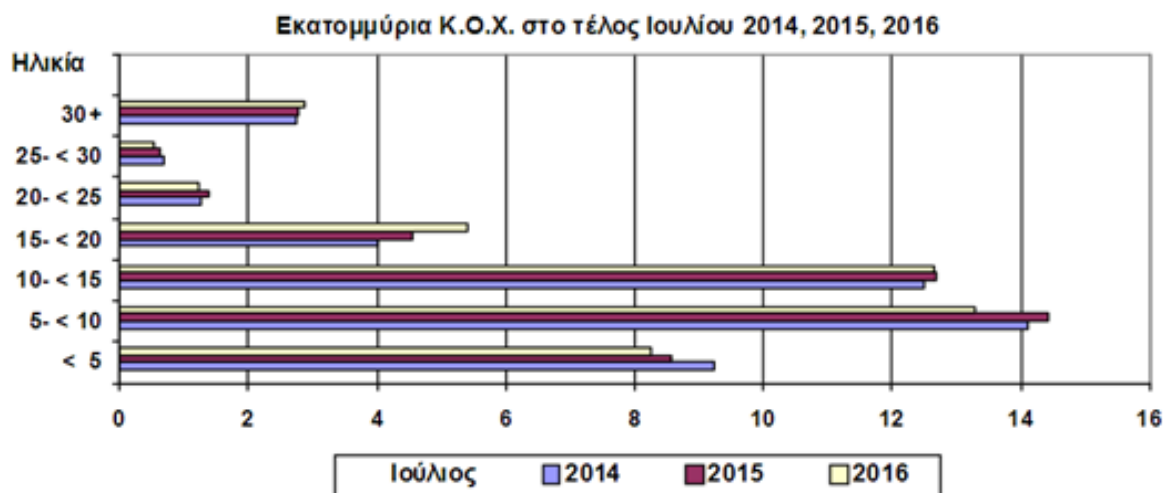
Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, το μήνα Ιούλιο 2016 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Ιουλίου 2015, παρουσίασε μείωση 1,8%, έναντι αύξησης 1,2% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2015 προς το 2014 (Πίνακας1)²⁷.



Γράφημα 7

²⁷ Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2016). Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου. Ανακτήθηκε 30 Σεπτεμβρίου 2016, από <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA27/->

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ



Γράφημα 8

Πηγή : Ελληνική Στατιστική Αρχή (2016)

Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω. Ιούλιος των ετών 2014, 2015, 2016

Κατηγορία Πλοίων	Ιούλιος						Μεταβολή %			
	2014		2015		2016		2015/2014		2016/2015	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939	1.839	44.228.411	-1,3	1,2	-0,3	-1,8
Φορτηγά	503	16.336.784	488	16.025.050	462	15.130.244	-3,0	-1,9	-5,3	-5,6
Δεξαμενόπλοια	523	26.748.451	524	27.625.051	515	27.656.623	0,2	3,3	-1,7	0,1
Επιβατηγά	611	1.383.847	601	1.339.033	620	1.356.671	-1,6	-3,2	3,2	1,3
Λοιπά	232	68.266	232	67.805	242	84.873	0,0	-0,7	4,3	25,2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Πίνακας 2. Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας: Ιούλιος των ετών 2014, 2015, 2016.

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Ιούλιος					
	2014		2015		2016	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939	1.839	44.228.411
100 - < 500	736	185.918	725	183.984	739	188.328
500- < 3.000	333	423.800	327	407.498	336	414.598
3.000 - < 7.000	69	311.989	72	321.547	73	324.475
7.000- < 10.000	25	211.867	23	195.134	21	177.795
10.000- < 20.000	42	640.231	43	647.657	48	712.877
20.000 - < 30.000	95	2.576.399	90	2.426.449	81	2.157.960
30.000 +	569	40.187.144	565	40.874.670	541	40.252.378

Πίνακας 3. Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Ιούλιος των ετών 2014, 2015, 2016

Ομάδες ηλικιών	Ιούλιος					
	2014		2015		2016	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.869	44.537.348	1.845	45.056.939	1.839	44.228.411
< 5	156	9.230.199	145	8.560.173	149	8.255.316
5- < 10	305	14.113.463	300	14.419.685	271	13.280.299
10- < 15	284	12.494.730	272	12.681.747	276	12.650.073
15- < 20	151	4.008.775	159	4.567.591	173	5.399.889
20- < 25	109	1.259.548	109	1.401.852	95	1.225.405
25- < 30	129	695.962	126	638.120	120	531.861
30+	735	2.734.671	734	2.787.771	755	2.885.568

Πηγή : Ελληνική Στατιστική Αρχή (2016)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί κλάδο του τομέα των μεταφορών με σημαντική συμβολή στην οικονομία της χώρας. Ο μεγάλος ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αποτελεί ναυτιλιακή δύναμη που κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς.

Παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη λειτουργία σημαντικού αριθμού συμπληρωματικών δραστηριοτήτων απαραίτητων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Οι προοπτικές που διαγράφονται για το θαλάσσιο μεταφορικό έργο μελλοντικά στο νέο περιβάλλον είναι θετικές, αφού η ναυτιλία θεωρείτο πλέον το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς τόσο στις αγορές του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και του εξειδικευμένου και υψηλής αξίας φορτίου όπως είναι το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια.

Η Ελλάδα κατέχει ένα μεγάλο στόλο ποντοπόρων πλοίων που συνιστούν το κορμό της επιβλητικής ναυτιλιακής δύναμης της Ελλάδας στο στίβο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η ναυτιλία είναι ένας παγκοσμιοποιημένος κλάδος τον οποίο τον αποτελούν επιχειρήσεις που αντλούν τους παραγωγικούς συντελεστές τους από την παγκόσμια αγορά και πρόσφεραν τις μεταφορικές υπηρεσίες του σε αυτήν. Συνεπώς, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δε αντιμετωπίζουν γεωγραφικούς περιορισμούς τόσο στην απόκτηση των πόρων τους, όσο και στην διάθεση των υπηρεσιών τους.

Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο που ενώ καταγράφεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία εδώ και αρκετό καιρό, στις μέρες μας παρουσιάζεται με διαφορετική ένταση και με τρόπο με τον οποίο επηρεάζει άμεσα όλες τις πτυχές της οργάνωσης, της διοίκησης και τις λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η δομή και η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής των θεωριών οργάνωσης επιχείρησης και καλούνται να συμβάλουν στην αναζήτηση λύσεων για την καλύτερη προσαρμογή των εταιρειών στις νέες συνθήκες αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ

Γεωργαντόπουλος, Ε. & Βλάχος, Γ. (2003). *Ναυτιλιακή Οικονομική*. Πειραιάς : Εκδόσεις Τζει & Τζει.

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. & Πλωμαρίτου, Ε. (2002). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Γουλιέλμος Μ., Α. (2001). *Διαχείριση της παραγωγής και της λειτουργίας των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Γουλιέλμος Μ., Α. (1997). *Διοίκηση Παράκτιων και Θαλάσσιων Βιομηχανιών*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Γουλιέλμος Μ., Α. (2005). *Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Γουλιέλμος Μ., Α. (2002). *Διοίκηση επιχειρήσεων. Εισαγωγή για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων-Εισαγωγή στη μη-γραμμική διοίκηση*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Γουλιέλμος Μ., Α. (2007). *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. (2η έκδ.) Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Θεοτοκά, Γ., Χαρλάυτη, Τ. (2007). *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*. Αθήνα.: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Καλαντζής, Α. (1990). *Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979*. Αθήνα: Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Μεταξάς Β., Ν. (1985). *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Μεταξάς, Β. (1988). *Αρχές Ναυτιλιακής πολιτικής*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήσης.

Πλωμαρίτου, Ε. (2006). *Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Εργαλείο Βελτίωσης της Πολιτικής Ναυλώσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Χαρλαυτή, Τζ. (2001). *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος - 20ος Αιώνας*. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

Χαραλαμπίδης, Η. (1986). *Η Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη*. Αθήνα :ΚΕΠΕ.

Χαρλαυτή, Τ. (2005). *Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} -20^{ος} αιώνας*. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Ψυχομάνης, Σ. (2001). *Τραπεζικό Δίκαιο, Δίκαιο Τραπεζικών Συμβάσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

ΞΕΝΑ ΒΙΒΛΙΑ

Downard M., J. (1990). *Managing Ships*. London: Fairplay Publications.

Lopez J, N. (1992). *Bes' Chartering and Shipping Terms*. Virginia: Barker & Howard.

Metaxas, V. (1971). *Economics of Tramp Shipping*. London: Athlone Press.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

Το ΒΗΜΑ (2014). Οι 15 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Ανακτήθηκε 20 Αυγούστου 2016, από <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=601735>

Έκθεση Ελλήνων εφοπλιστών (2017). *Ελληνική ναυτιλία και οικονομία*.
<http://www.hcg.gr/>

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2014). Αποτελέσματα απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων 20ης Σεπτεμβρίου 2014. Ανακτήθηκε 28 Σεπτεμβρίου 2016, από <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA12/2014>

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2016). Δυναμη ελληνικοέμπορικού στόλου. Ανακτήθηκε 30 Σεπτεμβρίου 2016, από <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA27/->

Κεράνη, Π. (2013) *Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. Πτυχιακή Εργασία. ΤΕΙ Πειραιά-Παράρτημα Σπετσών – Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων. Ανακτήθηκε 18 Αυγούστου 2016 , από:
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:LwOB7f4jg0sJ:okeanis.lib.teipir.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1935/tef_46.pdf%3Fsequence%3D1+&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-b

Μουτσάτσου, Ε. (2016). *Τα συμπεράσματα από την ετήσια μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2016 της ΧRTC*. Δημοσιεύτηκε. 6 Αυγούστου 2016. Ανακτήθηκε 20 Αυγούστου 2016, από <http://www.naftikachronika.gr/2016/08/06/ta-symperasmata-apo-tin-etisia-meleti-gia-tin-elliniki-aktoploia-2016-tis-xrtc/>

Ναυτιλία της HELMEPA. *Τι είναι Ναυτιλία;*. Ανακτήθηκε 16 Αυγούστου 2016, από <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μαθησης και Θρησκευμάτων (χ.η.) *Κατηγορίες και είδη πλοίων*. Ανακτήθηκε 9 Αυγούστου 2016, από http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf

Υπουργείο Παιδείας, Δια Βίου Μαθησης και Θρησκευμάτων (χ.η.) *Επαγγέλματα της θάλασσας τον 21^ο αιώνα*. Ανακτήθηκε 9 Αυγούστου 2016, από <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>

Wikipedia (χ.η.). Ανακτήθηκε Αυγούστου 7, 2016, από https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82

Capital.gr (2017). *Αυτό είναι το ελληνικό Top-10 των ισχυρότερων Ελλήνων εφοπλιστών*. Δημοσιεύτηκε 15 Ιανουαρίου 2017. <http://www.capital.gr/epixeiriseis/3183866/auto-einai-to-elliniko-top-10-ton-isxuroteron-ellinon-efopliston>

enikonomia.gr (2017). *Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Πυλώνας της οικονομίας η ναυτιλία, παρά την κρίση*. Δημοσιεύθηκε. 26 Μαΐου 2016. Ανακτήθηκε 5 Φεβρουαρίου 2017 από <http://www.enikonomia.gr/economy/102280,enosi-ellinon-efopliston-pylonas-tis-oikonomias-i-naftilia-para-t.html>

e-nautilia (2016). *Κατηγορίες και είδη πλοίων*. Δημοσιεύτηκε. 17 Απριλίου 2016. Ανακτήθηκε 9 Αυγούστου 2016, από <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. Οι 10 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

Ποιοι είναι, όμως, αυτήν τη στιγμή, σύμφωνα με το "Lloyd's List", οι 10 μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές ²⁸;

1. **Γιάννης Αγγελικούσης** Στην κορυφή της λίστας των Ελλήνων και 7ος ισχυρότερος εφοπλιστής στον κόσμο είναι ο Γιάννης Αγγελικούσης, ιδιοκτήτης του μεγαλύτερου καθαρά ιδιωτικού στόλου παγκοσμίως. Παρότι ο όμιλος Αγγελικούση πορεύεται τον παλιό παραδοσιακό δρόμο, χωρίς μέχρι στιγμής να έχει αναζητήσει χρηματιστηριακά κεφάλαια για τις επενδύσεις του, δεν συμβαίνει το ίδιο και με τις άλλες επιχειρηματικές επιλογές, που αποδεικνύονται, εκτός από τολμηρές, και επικερδείς. Όπως, για παράδειγμα, το άνοιγμα στην αγορά του LNG, που είναι απόρροια μιας γρήγορης απόφασης για την απόκτηση δύο πλοίων το 2004. Έκτοτε η μεταφορά υγροποιημένου αερίου έχει αναδειχθεί σε έναν από τους βασικούς πυλώνες δραστηριότητας, με τον στόλο της Maran Gas να αριθμεί 32 πλοία. Σημειώνεται ότι ο όμιλος Αγγελικούση έχει περιορίσει το ρίσκο της έκθεσης στην αγορά του LNG με την κοινοπραξία που έχει δημιουργήσει με την καταριανή Nakilat. Τον τελευταίο Δεκέμβριο ο όμιλος Αγγελικούση προχώρησε σε ακόμα ένα επωφελές deal, αγοράζοντας 7 νεότευκτα φορτηγά capesize στα 35 εκατ. το καθένα, με έκπτωση της τάξης των 20 εκατ. δολαρίων από την τιμή παραγγελίας. Τέλος, η Maran Tankers, που διαθέτει στόλο μεγάλων τάνκερ σε λειτουργία, έχει πρόγραμμα για 10 VLCCs και 6 suezmax τάνκερ που έχουν παραγγελθεί από την Daewoo.
2. **Γιώργος Προκοπίου** Όπως όλοι οι ισχυροί της ναυτιλίας, έτσι και ο Γ. Προκοπίου, Νο 12 της παγκόσμιας λίστας και δεύτερος πιο ισχυρός Έλληνας, έχει αποδείξει πολλάκις ότι δεν διστάζει να αναλάβει επιχειρηματικά ρίσκα. Όπως συνέβη το 2006-2007 με τα νεότευκτα πλοία LNG νέας τεχνολογίας ή

²⁸ <http://www.capital.gr/epixeiriseis/3183866/auto-einai-to-elliniko-top-10-ton-isxuroteron-ellinon-efopliston>

με τα παγοθραυστικά τάνκερ, που ουσιαστικά άνοιξαν το βόρειο διάδρομο. Ακόμα και μέχρι το τέλος του 2016, η Dynagas παρέμενε η μόνη εταιρεία με δυνατότητα μεταφοράς LNG από τη βόρεια διαδρομή, με τα πλοία της να έχουν ναυλοσύμφωνα με ενεργειακούς κολοσσούς όπως οι Gazprom, Shell, Statoil, για τη μεταφορά αερίου από ένα από τα μεγαλύτερα πεδία αερίου, όπως το Yamal. Ταυτόχρονα, ο Γ. Προκοπίου είναι από τους παίκτες που είδαν πρώτοι την ευκαιρία των πλωτών σταθμών LNG, συμμετέχοντας σε τουλάχιστον δύο projects, με την τελευταία εν αναμονή παραγγελία σε κινεζικό ναυπηγείο τον περασμένο Ιούνιο να μην έχει ακόμη ενεργοποιηθεί. Πρόσφατα ο Έλληνας εφοπλιστής έκλεισε και την πρώτη χρηματοδοτική συμφωνία, ύψους 195 εκατ. δολαρίων, με την China Export-Import Bank για την επένδυση 6 suezmax τάνκερ.

3. **Αγγελική Φράγκου** Στο Νο 19 της παγκόσμιας λίστας και τρίτη ισχυρότερη ελληνική παρουσία είναι η επικεφαλής του ομίλου Navios, Αγγελική Φράγκου, η οποία την περασμένη χρονιά βρέθηκε να "παίζει άμυνα" απέναντι στις αναταράξεις που δέχτηκε η αγορά ξηρού φορτίου αλλά και τα φορτηγά μεταφοράς containers. Ο όμιλος Navios μπήκε στο 2017 χωρίς εκκρεμείς επενδύσεις, ενώ έχει προχωρήσει βήματα για τη μείωση των υποχρεώσεών του, με πιο πρόσφατη την επαναγορά εταιρικών ομολόγων ύψους 59 εκατ. δολαρίων. Ο μητρικός όμιλος Navios Group διατηρεί τέσσερις εισηγμένες θυγατρικές. Η μητρική εταιρεία Navios Maritime Holdings κατέχει 40 φορτηγά ξηρού φορτίου και λειτουργεί ακόμα 26 πλοία με μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα. Η Navios Maritime Acquisition διαθέτει έναν στόλο 36 πετρελαιοφόρων, ενώ η MPL Navios Maritime Midstream κατέχει 6 VLCC. Εταιρεία του ομίλου είναι επίσης η Navios Maritime Partners, που κατέχει 32 πλοία (24 φορτηγά ξηρού φορτίου και 8 containerships). Την περασμένη χρονιά είχαν καλές αποδόσεις τα τάνκερ, ενώ στον αντίποδα η Partners δημοσίευσε στο 9μηνο καθαρές ζημίες 50,5 εκατ., που περιλαμβάνουν απομειώσεις από ζημιογόνες πωλήσεις.
4. **Γιώργος Οικονόμου** Προς τα τέλη της περασμένης χρονιάς η ομίχλη που επισκίαζε το μέλλον της DryShips του Γιώργου Οικονόμου, ο οποίος βρίσκεται στην τέταρτη θέση μεταξύ των Ελλήνων και στην 20ή θέση της παγκόσμιας λίστας, άρχισε να διαλύεται. Τον Δεκέμβριο η εταιρεία, που

επλήγη και εκείνη από την αναταραχή στο ξηρό φορτίο, ανακοίνωσε συμφωνία με την πλειονότητα των πιστωτριών τραπεζών έπειτα από διαπραγματεύσεις ενός έτους, που έφεραν το 90% του χρέους στα χέρια του ιδρυτή της εταιρείας. Ακόμα πιο πρόσφατη ήταν η συμφωνία που ανακοινώθηκε με την Kalani Investments, που έφερε 100 εκατ. δολάρια στην DryShips με την έκδοση νέων μετοχών. Τα κεφάλαια αναμένεται να αξιοποιηθούν για γενικούς σκοπούς αλλά και απομόχλευση. Εφόσον επιβεβαιωθούν οι προβλέψεις για βελτίωση της αγοράς ξηρού φορτίου το 2017, η εταιρεία φαίνεται να έχει βγει από τη λίστα κινδύνου. Εκτός από την εισηγμένη DryShips, ο εφοπλιστής ελέγχει μέσω του TMS Group έναν ιδιωτικό στόλο 81 πλοίων, ενώ έχει σε παραγγελία ακόμα 20. Σε αυτά περιλαμβάνονται 41 φορτηγά, 34 τάνκερ, 5 πλοία μεταφοράς LNG και 1 φορτηγό containership.

5. **Πήτερ Λιβανός** Με παρουσία σε διάφορους κλάδους, ο Π. Γ. Λιβανός συνεχίζει την οικογενειακή παράδοση, δίνοντας έμφαση στον ιδιαίτερα ανερχόμενο κλάδο της μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου LNG. Από την 23η θέση της λίστας και την 5η θέση μεταξύ των Ελλήνων, ο εφοπλιστής, έχοντας αποχωρήσει από το 2005 από τα τάνκερ, διατηρεί παρουσία μέσω της Drylog στο ξηρό φορτίο με 20 φορτηγά. Ο ίδιος, όμως, δεν κρύβει ότι θεωρεί το LNG το μέλλον της ναυτιλίας, βλέποντας θετικές προοπτικές ανάπτυξης για την επόμενη δεκαετία. Μέσω της Gaslog ο Πήτερ Λιβανός θεωρείται από τους trend makers της αγοράς του υδροποιημένου φυσικού αερίου, με 13 τάνκερ σε λειτουργία και 5 σε παραγγελία, ενώ μέσω της Gaslog Partners ελέγχει ακόμα 9 πλοία, που αναλογούν σε μερίδιο 5%-6% της συνολικής αγοράς του LNG. Πρόσφατα, έχοντας εξασφαλισμένο επταετές ναυλοσύμφωνο από τη βρετανική Centrica για την εισαγωγή αμερικανικού shale gas, παρήγγειλε ακόμα ένα πλοίο από την κορεατική Samsung. Επίσης, τηρεί στάση αναμονής και είναι έτοιμος να μπει στην αγορά των πλωτών σταθμών αεριοποίησης (FSRUs) και μεταξύ των projects που εξετάζει περιλαμβάνεται και ένα στην Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη).
6. **Πέτρος Παππάς** Η Star Bulk Carriers, εταιρεία που διαχειρίζεται ο Πέτρος Παππάς από κοινού με τον μέτοχο πλειοψηφίας, την Oaktree Capital Management, προχώρησε σε σημαντική μείωση του στόλου της την

περασμένη χρονιά, από τα 103 στα 73 πλοία, περιλαμβανομένων 5 υπό κατασκευή. Πολλά από τα πλοία ήταν μεγάλης ηλικίας που πουλήθηκαν για scrap. Αντίθετα, οι στόλοι των δύο άλλων εταιρειών, Oceanbulk Containers και Product Shipping, που επίσης ελέγχει από κοινού με την Oaktree, δεν παρουσίασαν αλλαγές.

7. **Νικόλας Τσάκος** Η εταιρεία του Νικόλα Τσάκου (7ος ισχυρότερος Έλληνας και 42ος στην παγκόσμια λίστα), Tsakos Energy Navigation, υλοποιεί ένα ευρύ επενδυτικό πρόγραμμα για 15 νεότευκτα, με τα μισά να έχουν παραδοθεί μέχρι τον περασμένο Οκτώβριο. Με αυτά τα πλοία, ο στόλος της TEN θα αποτελείται από 65 τάνκερ, εκ των οποίων τα 45 μεταφοράς αργού, τα 15 μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, 3 shuttle tankers (μεταφοράς πετρελαίου από θαλάσσιες εξέδρες) και 2 LNG. Οι νέες παραγγελίες υποστηρίζονται από μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα της TEN με μεγάλους ναυλωτές όπως η Statoil, ενώ το νεότευκτο LNG "Maria Energy" έχει εξασφαλισμένη απασχόληση για 18-36 μήνες από την αμερικανική Cheniere, τον πρώτο εξαγωγέα LNG από τις ΗΠΑ.
8. **Κωστής Κωνσταντακόπουλος** Η Costamare του Κωστή Κωνσταντακόπουλου είναι η μοναδική στο Top-10 των ναυτιλιακών που δραστηριοποιούνται στα containers η οποία δεν είχε ναυλωμένο τονάζ από τη Hanjin Shipping, η κατάρρευση της οποίας προκάλεσε έντονες αναταράξεις στον κλάδο. Τα τελευταία χρόνια η εισηγμένη Costamare προχώρησε σε εκτενή ανανέωση του στόλου της, παραλαμβάνοντας 5 μεγάλα πλοία 14,424 TEU, τα οποία και απασχολούνται με 10ετή ναυλοσύμφωνα από την Evergreen. Το κόστος της επένδυσης ξεπέρασε το 1 δισ. δολάρια και κατέστη εφικτό με τη συνδρομή του fund York Capital. Οι παραγγελίες της ναυτιλιακής περιλαμβάνουν ακόμα δύο μικρά φορτηγά με εξασφαλισμένα ναυλοσύμφωνα από τη Hamburg Sud, αλλά και δύο μεγαλύτερα πλοία, η χρηματοδότηση των οποίων έκλεισε πρόσφατα, παρότι ακόμη δεν υπάρχουν εξασφαλισμένα ναυλοσύμφωνα.
9. **Θεόδωρος Βενιάμης** Σύμφωνα με το "Lloyd's List", ο Θεόδωρος Βενιάμης, που βρίσκεται στην 53η θέση της παγκόσμιας λίστας, είναι ο πρόεδρος της σημαντικότερης εθνικής εφοπλιστικής ένωσης στον κόσμο, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Η εταιρεία του, Golden Union, διαθέτει 40 φορτηγά

ξηρού φορτίου, ενώ σε παραγγελία από κινεζικά ναυπηγεία βρίσκονται ακόμα 7 μεγάλα τάνκερ panamax. Την περασμένη χρονιά η Golden Union υπερδιπλασίασε τον στόλο της σε σχέση με το 2014. Πάντως, ο ίδιος ο Θ. Βενιάμης και την προηγούμενη χρονιά πρωταγωνίστησε στη μάχη της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας για την προάσπιση του ισχύοντος συνταγματικά κατοχυρωμένου φορολογικού συστήματος, πάνω στο οποίο έχει στηριχθεί –μεταξύ άλλων– το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

10. **Πήτερ Γεωργιόπουλος** Το ελληνικό Top-10 του "Lloyd's List" κλείνει με τον Πήτερ Γεωργιόπουλο (60ή θέση στην παγκόσμια λίστα), ο οποίος πέρυσι αποχώρησε από την προεδρία της εταιρείας που ίδρυσε, Genco Shipping and Trading, και πλέον επικεντρώνεται στην Gener8 Maritime, την εταιρεία με έναν από τους νεότερους ηλικιακά και πιο μοντέρνους στόλους πολύ μεγάλων τάνκερ VLCCs. Η εταιρεία έχει από τον Ιούνιο του 2015 παραγγελία για 21 μεγάλα τάνκερ αξίας 2,1 δισ. δολαρίων, εκ των οποίων έχουν παραδοθεί τα 18 και απομένουν ακόμα 3 για τις αρχές του νέου έτους. Εκτός της Gener8, ο κ. Γεωργιόπουλος παραμένει πρόεδρος της Aegean Marine Petroleum.