



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΑΤΡΩΝ**
UNIVERSITY OF PATRAS

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΩΗΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»**

ΣΧΟΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΤΣΟΛΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΜΑΥΡΙΔΑΚΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2020

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΩΗΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»

ΣΧΟΙΝΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΤΣΟΛΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΜΑΥΡΙΔΑΚΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2020

Οι διαπιστώσεις, τα αποτελέσματα, τα συμπεράσματα και οι πιθανές προτάσεις της παρούσας Πτυχιακής Εργασίας, εκτός των αναφορών που σημαίνονται ως λήμματα, αποτελούν προσωπικές θεωρητικές ή εμπειρικές διαπιστώσεις του φοιτητή/φοιτήτριας ή της ομάδας των φοιτητών που την επιμελήθηκαν και δεν απηχούν κατ' ανάγκη τη γνώμη του εισηγητή εκπαιδευτικού, ή του Εκπαιδευτικού Προσωπικού του Τμήματος Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας (του πρώην τμήματος διοίκησης επιχειρήσεων του Α.Τ.Ε.Ι. Δυτ. Ελλάδας) του Πανεπιστημίου Πατρών.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσης πτυχιακής εργασίας είναι «Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας» και αναπτύσσεται ως εξής:

Αρχικά στην «Εισαγωγή» παρουσιάζονται βασικές έννοιες για να γίνει ομαλή σύνδεση με το κυρίως θέμα.

Στο 1^ο κεφάλαιο: «η ναυτιλία ως οικονομικός κλάδος» στοιχειοθετείτε η σχέση ναυτιλίας-οικονομίας, η ναυτιλία ως δυναμικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας (ορισμοί, στατιστικά στοιχεία), η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, η επίδραση της ναυτιλίας στο εμπορικό ισοζύγιο (γενικά στοιχεία, σχέση εμπορικού ισοζυγίου με την ναυτιλία) και η Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

Στο 2^ο κεφάλαιο: «η ναυτιλία της Ελλάδας και τα επιμέρους στοιχεία της» παρατίθενται γενικά στοιχεία, ο ορισμός ναυτιλίας, η ιστορική ανάδρομη του κλάδου της ναυτιλίας, ο ρόλος και η σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες (ANANGEL- MARAN TANKERSGAS, EURONAV - GASLOG LNG, DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS, CAROIFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG, GENER8 –GENCO, STAR BULK PRODUCT, ALPHA AMETHYST/PANTHEON, THENAMARIS, MARMARAS-DELTA TANKERS).

Στο 3^ο κεφάλαιο: «η ναυτιλιακή μονάδα και η δομή της» προτάσσεται το περιβάλλον ναυτιλίας (επιχειρησιακά στοιχεία της ναυτιλίας, η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης, περιβάλλον λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το εξωτερικό περιβάλλον, το εσωτερικό περιβάλλον, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων), η λειτουργική της διαχείριση (βασικά λειτουργικά επίπεδα της ναυτιλιακής επιχείρησης, η θαλάσσια υπηρεσία μεταφοράς, τα σχέδια θαλάσσιας μεταφοράς, οι διαδικασίες μεταφοράς), η νομική της μορφή (ναυτιλία και βασικές έννοιες, ορισμοί / έννοιες, κατηγορίες και είδη πλοίων, διάκριση των επιχειρήσεων ως προς τη μορφή του επιχειρηματικού φορέα, μορφές των εταιρικών επιχειρήσεων), και η οργάνωση ναυτιλιακής εταιρείας (οργάνωση και παράγοντες που την επηρεάζουν, βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας, οργανωτικά διαγράμματα).

Στο 4^ο κεφάλαιο: «η οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία» αναλύεται η σχέση ναυτιλίας και οικονομίας, η ελληνική ναυτιλία σήμερα, η

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην απασχόληση, και η συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας στο Α.Ε.Π., και η συνεισφορά της στα φορολογικά έσοδα της χώρας.

Στο 5^ο κεφάλαιο τα: «Συμπεράσματα» καταγράφονται τα αποτελέσματα και τα πορίσματα από τον σημαντικό κλάδο της Ελληνικής οικονομίας, την ναυτιλία, και την συμβολή της, στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας.

SUMMARY

The theme of this thesis is «The shipping industry and its contribution to the financial support of Greece» and it is developed as follows:

Initially, «Introduction» introduces basic concepts to make a smooth connection to the main theme.

In the first chapter: «Shipping as an economic sector», the shipping-economy relationship is established, shipping as a dynamic branch of the Greek economy (definitions, statistics), the competitiveness of Greek shipping and the effect of shipping on the trade balance, trade balance with shipping and the Greek shipbuilding industry.

In the second chapter: «Shipping of Greece and its elements», general terms are given, the definition of shipping, the history of the shipping industry, the role and importance of Greek merchant shipping, and Greek shipping companies (ANANGEL- MARAN TANKERSGAS, EURONAV - GASLOG LNG, DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS, CAROIFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG, GENER8-GENO, STAR BULK PRODUCT, ALPHA AMETHYST / PANTHEON, THENAMARIS, MARMARAS-DELTA TANKERS).

In the third chapter: «The shipping unit and its structure» is preceded by the shipping environment (operational elements of shipping, the concept of shipping business, shipping business environment, the external environment, the internal environment, particular characteristics of shipping companies); (basic operational levels of the shipping company, maritime transport service, maritime transport projects, transport procedures), its legal form (shipping and basic (organizational and factors affecting it, key segments of a shipping company, organizational charts) and the organization of a shipping company (organization and factors influencing it, key segments of a shipping company, organizational diagrams).

In the 4th chapter: «The Economic Contribution of Shipping to the Greek Economy» it analyzed the relationship between shipping and economy, Greek shipping today, the impact of Greek shipping on employment, and the contribution of merchant navy to GDP, and its contribution to the country's tax revenues.

In the 5th chapter: «Conclusions», the results and findings from the important branch of the Greek economy, shipping, and its contribution to the financial support of Greece are recorded.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iv
SUMMARY	vi
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	viii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ – ΕΙΚΟΝΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	xi
ΠΙΝΑΚΕΣ.....	xi
ΕΙΚΟΝΕΣ	xi
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	xii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	xiii
1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ».....	1
1.1 Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	1
1.2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ4	
1.2.1 Ορισμοί.....	4
1.2.2 Στατιστικά στοιχεία	5
1.3 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	14
1.4 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ	16
1.4.1 Γενικά στοιχεία.....	16
1.4.2 Σχέση εμπορικού ισοζυγίου με την ναυτιλία	17
1.5 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	21
2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ... ..	25
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	25
2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	26
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	27
2.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	29

2.5	ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	30
2.5.1	ANANGEL- MARAN TANKERSGAS	33
2.5.2	EURONAV - GASLOG LNG.....	34
2.5.3	DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS	34
2.5.4	CAROFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG.....	35
2.5.5	GENER8 –GENCO	36
2.5.6	STAR BULK PRODUCT	37
2.5.7	ALPHA AMETHYST/PANTHEON	37
2.5.8	THENAMARIS	38
2.5.9	MARMARAS-DELTA TANKERS.....	39
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ».....	40
3.1	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	40
3.1.1	Επιχειρησιακά στοιχεία της Ναυτιλίας.	40
3.1.2	Η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης.....	41
3.1.3	Περιβάλλον λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων	41
3.1.4	Το εξωτερικό περιβάλλον.....	43
3.1.5	Το εσωτερικό περιβάλλον	45
3.1.6	Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	47
3.2	Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.....	48
3.2.1	Βασικά λειτουργικά επίπεδα της ναυτιλιακής επιχείρησης	49
3.2.2	Η θαλάσσια υπηρεσία μεταφοράς	50
3.2.3	Τα σχέδια θαλάσσιας μεταφοράς	51
3.2.4	Οι διαδικασίες μεταφοράς.....	52
3.3	Η ΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗ.....	53
3.3.1	Ναυτιλία και βασικές έννοιες.....	53
3.3.2	Ορισμοί / Έννοιες.....	55

3.3.3	Κατηγορίες και είδη πλοίων	55
3.3.4	Διάκριση των επιχειρήσεων ως προς τη μορφή του επιχειρηματικού φορέα ...	57
3.3.5	Μορφές των εταιρικών επιχειρήσεων	57
3.4	Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	65
3.4.1	Οργάνωση και παράγοντες που την επηρεάζουν	65
3.4.2	Βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας	67
3.4.3	Οργανωτικά διαγράμματα	71
4	ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»	77
4.1	ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	77
4.2	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ	79
4.3	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	81
4.4	Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π.	84
4.5	Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	88
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	91
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	96
	Πνευματικά δικαιώματα	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ – ΕΙΚΟΝΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1.1: Κέρδη ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία (σε εκατ. €).....	2
Πίνακας 1.2: Στόλος της ΕΕ σε dwt (Πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT).....	3
Πίνακας 1.3: Δύναμη και χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.....	6
Πίνακας 1.4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας Φεβρουάριος 2016 – 2018.....	9
Πίνακας 1.5: Θέση / παγκόσμια κατάταξη της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	16
Πίνακας 1.6: Ισοζύγιο αγαθών βασιζόμενο σε στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) στη θέση των στοιχείων διακανονισμού τραπεζικών συναλλαγών (settlements data) (Ποσά σε εκατ. ευρώ).....	19
Πίνακας 1.7: Επιλεγμένα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα ναυπηγεία και στο σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας (εκατ. €).....	23
Πίνακας 1.8: Παραγωγικότητα της εργασίας* στους κλάδους της Ναυπήγησης και της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (χιλ. €).....	24
Πίνακας 2.1: Οι 50 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.....	31

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 2.1: Λογότυπο της ναυτιλιακής εταιρείας Maran Gas Maritime Inc.....	33
Εικόνα 2.2: Το λογότυπο της ναυτιλιακής εταιρείας EURONAV - GASLOG LNG.....	34
Εικόνα 2.3: Το λογότυπο της Dynacom Tankers Management.....	35
Εικόνα 2.4: Το λογότυπο της DryShips.....	35
Εικόνα 2.5: Το λογότυπο της Gener8 Maritime.....	36

Εικόνα 2.6: Το λογότυπο της Star Bulk.	37
Εικόνα 2.7: Το λογότυπο της Pantheon Tankers Management (PTM).	38
Εικόνα 2.8: Το λογότυπο της Thenamaris.....	38
Εικόνα 2.9: Το λογότυπο της DELTA TANKERS.	39

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1.1: Κέρδη ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία (σε εκατ. €).....	2
Διάγραμμα 1.2: Στόλος της ΕΕ σε dwt (Πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT).	4
Διάγραμμα 1.3: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.	6
Διάγραμμα 1.4: Χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.	8
Διάγραμμα 1.5: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.	10
Διάγραμμα 1.6: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.	12
Διάγραμμα 1.7: Ισοζύγιο αγαθών βασιζόμενο σε στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) στη θέση των στοιχείων διακανονισμού τραπεζικών συναλλαγών (settlements data) (Ποσά σε εκατ. ευρώ).....	20
Διάγραμμα 4.1: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.	82
Διάγραμμα 4.2: Ναυτολογηθέντες Έλληνες ναυτικοί σε εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, με ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.	84

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου είναι η Ελλάδα, που μαζί με την εμπορική της ναυτιλία και τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας, καθώς ο ελληνόκτητος στόλος για πολλά χρόνια κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως¹.

Πρόκειται για μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας ήδη από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους. Από το 1934, η ελληνική ναυτιλία κατείχε τη δέκατη θέση στον κόσμο (μετά τη ναυτιλία της Μ. Βρετανίας, των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, Βρετανίας, Νορβηγίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Σουηδίας), κατέχοντας το 2,4% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η ελληνική ναυτιλία μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 βελτίωσε σημαντικά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία. Στη συνέχεια βέβαια συρρικνώθηκε σημαντικά, χωρίς ωστόσο να χάσει τον δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία (Θανοπούλου, 1994).

Πλέον αυτός ο μεγάλος ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είναι μια ναυτιλιακή δύναμη η οποία κατατάσσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση διεθνώς. Ταυτόχρονα δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις ώστε να λειτουργήσει και ένας σημαντικός αριθμός συμπληρωματικών δραστηριοτήτων οι οποίες είναι απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Οι προοπτικές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου στο νέο περιβάλλον είναι θετικές, καθώς η ναυτιλία είναι πλέον το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς στις αγορές του ξηρού και υγρού φορτίου, αλλά και του εξειδικευμένου και υψηλής αξίας φορτίου όπως είναι το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια. Η ναυτιλία στην Ελλάδα αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της εθνικής οικονομίας, με τις δραστηριότητες και την ανάπτυξή του να ισοδυναμούν με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην οικονομία παγκοσμίως (Βλάχος, 2012).

¹Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου.

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Για πολλούς η Ελληνική Ναυτιλία ίσως να είναι ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού ισοζυγίου τα Ελλάδας. Σε όλα τα επίπεδα ο χώρος της ναυτιλίας είναι ένας ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος.

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ»

1.1 Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση με τις συνθήκες αγοράς δημιουργούν προκλήσεις για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το παγκόσμιο εμπόριο το 2016 επιβραδύνθηκε, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και όσον αφορά τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Περίπου στο 2,3% ήταν ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016, δηλαδή χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% του 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών (Τσακανίκας & Ντεμιάν, 2017).

Η αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες επηρεάζει μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης του εμπορίου. Μάλιστα, μερικές από τις ανεπτυγμένες χώρες ακόμα προσπαθούν να συνέλθουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους. Το γεγονός αυτό οφείλεται στις αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες - λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες προκαλούν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες.

Επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου είναι η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεως εισαγωγών, αλλά κυρίως μίας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές, όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση. Είναι αξιοσημείωτο ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο παρουσίασε αύξηση κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης.

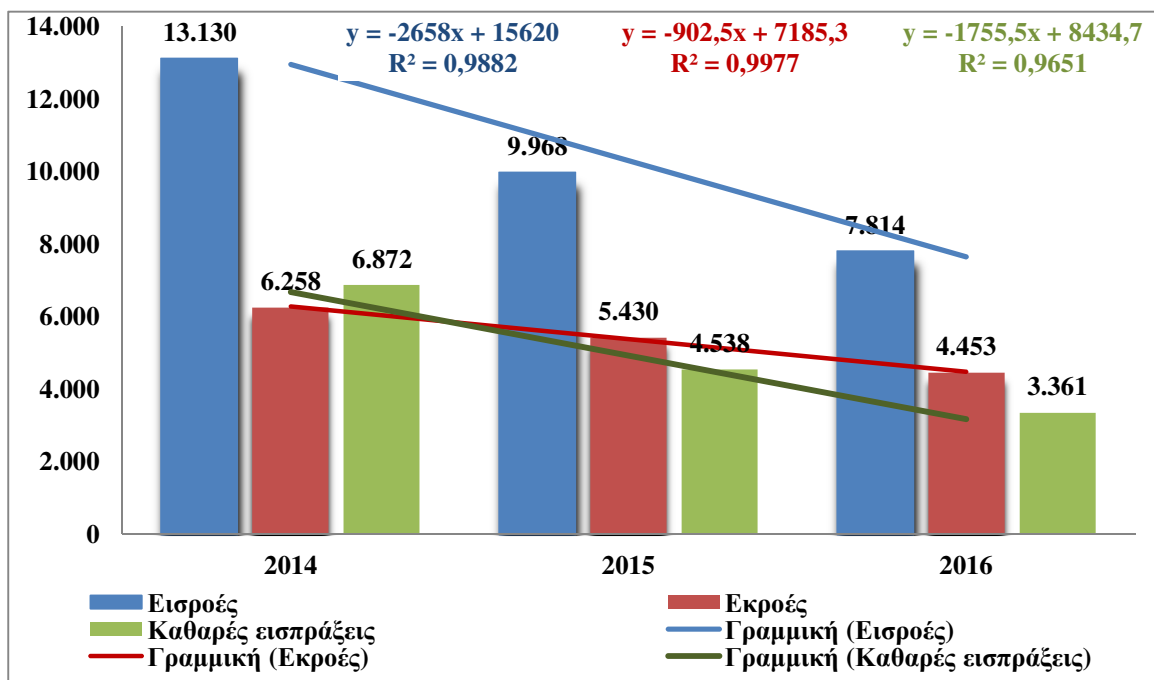
Η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016, παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, ήταν περίπου 2,6% (Τσακανίκας & Ντεμιάν, 2017), (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).

Στον παρακάτω Πίνακα 1.1 και το αντίστοιχο Διάγραμμα 1.1 παρουσιάζονται τα κέρδη ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία (σε εκατ. €).

Πίνακας 1.1: Κέρδη ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία (σε εκατ. €).

Έτος	Εισροές / Inflow	Εκροές / Outflow	Καθαρές εισπράξεις / Net Receipts
2014	13.130	6.258	6.872
2015	9.968	5.430	4.538
2016	7.814	4.453	3.361

Πηγή: (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).



Διάγραμμα 1.1: Κέρδη ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας από την ναυτιλία (σε εκατ. €).

Πηγή: (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 1.1 και την γραμμική τάσης των Εισροών / Inflow την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -2658x + 15620$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-2658), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9882$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα. Όσον αφορά την γραμμική τάσης των Εκροών / Outflow για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -902,5x + 7185,3$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-902,5), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9977$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα. Τέλος για την γραμμική τάσης των Καθαρών εισπράξεων / Net Receipts για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από

την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -1755,5x + 8434,7$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-1755,5), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9651$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

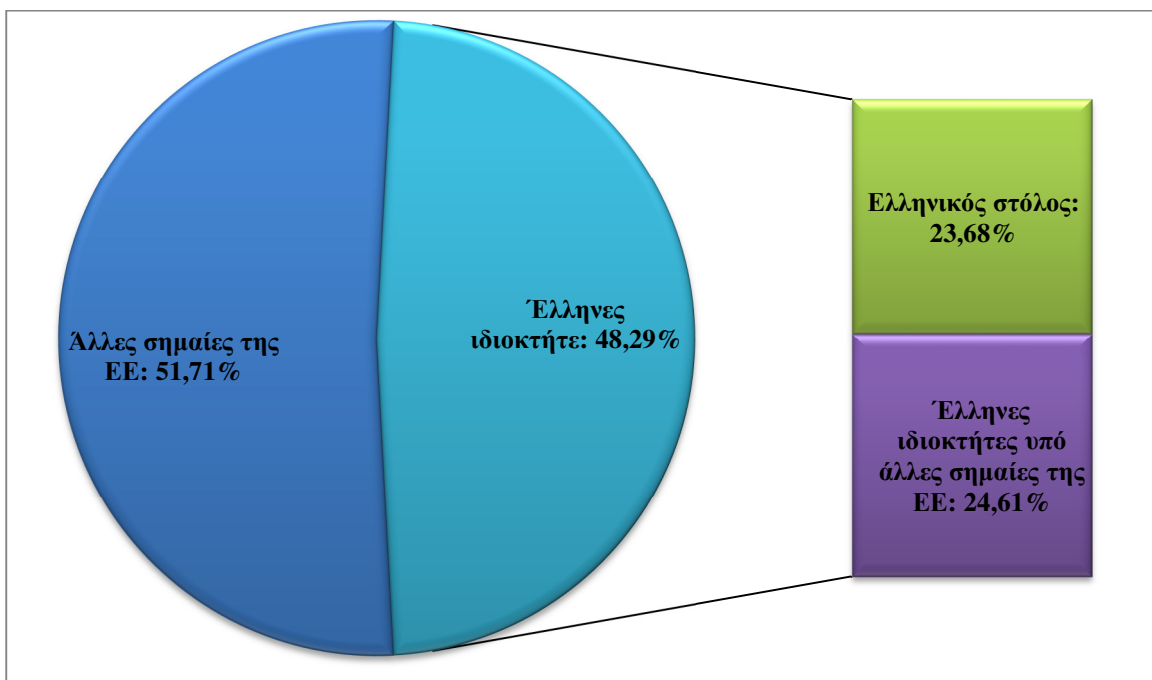
Ωστόσο, η ναυτιλία, παρ' όλες τις παραπάνω αρνητικές εξελίξεις, εξακολουθεί να είναι ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, διότι επί δεκαετίες προσφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας διεθνώς το προφίλ της χώρας. Επίσης, οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016. Δηλαδή, 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 άτομα (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).

Στον παρακάτω Πίνακα 1.2 και το αντίστοιχο Διάγραμμα 1.2 παρουσιάζεται ο στόλος της ΕΕ σε dwt (Πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT).

Πίνακας 1.2: Στόλος της ΕΕ σε dwt (Πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT).

Στόλος της ΕΕ σε dwt			
		Ποσοστό	Σε εκατομμύρια dwt
Άλλες σημαίες της ΕΕ		51,71%	162.649,957
Έλληνες ιδιοκτήτες	Ελληνικός στόλος	23,68%	74.479,771
	Έλληνες είναι ιδιοκτήτες υπό άλλες σημαίες της ΕΕ	24,61%	77.414,546
			151.894,317

Πηγή: (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).



Διάγραμμα 1.2: Στόλος της ΕΕ σε dwt (Πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT).

Πηγή: (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2017).

1.2 Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΩΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η συνεισφορά της Ναυτιλίας στην ελληνική πραγματικότητα τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης και της προσπάθειας εξυγίανσης πολλών κλάδων της ελληνικής οικονομίας, είναι καταλυτική, αποτελώντας τον πιο εύρωστο κλάδο με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης.

1.2.1 Ορισμοί

Για τη στατιστική ανάλυση που ακολουθεί θα είναι χρήσιμοι οι ακόλουθοι ορισμοί (Παπανδρέου, 2018):

Εμπορικό πλοίο: Πρόκειται για κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας, τουλάχιστον δέκα κόρων, το οποίο προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα και να ενεργεί τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, την αλιεία, τη ρυμούλκηση και κάθε άλλη ναυτιλιακή εργασία.

Ελληνικός εμπορικός στόλος: Πρόκειται για το σύνολο των εμπορικών πλοίων που είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και ανήκουν σε πρόσωπα φυσικά ή νομικά τα οποία

κατοικούν στην ελληνική επικράτεια. Η ελληνική σημαία των συγκεκριμένων πλοίων δείχνει ότι όλοι οι οικονομικοί και εμπορικοί κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητές τους, όπως, επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, περιορισμοί φόρτωσης, αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές.

Ολική χωρητικότητα: Πρόκειται για τους χώρους φόρτωσης στο εσωτερικό του κύτους και στη γέφυρα, οι οποίοι διατίθενται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τροφίμων, επιβατών και πληρώματος. Η ολική χωρητικότητα μετρείται σε κόρους (ΚΟΧ). Ο κόρος ισούται με 2,83 κυβικά μέτρα ή 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

Καθαρή χωρητικότητα σε κόρους (Κ.Κ.Χ.): Η καθαρή χωρητικότητα προκύπτει από την ολική χωρητικότητα εάν αφαιρεθεί ο όγκος των χώρων που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα, των οργάνων ναυσιπλοΐας και των μηχανών, των δεξαμενών μαζούτ και νερού, καθώς και του όγκου άλλων χώρων που δεν χρησιμοποιούνται από τους επιβάτες ή για τα εμπορεύματα.

Ηλικία του πλοίου: Καθορίζεται από το έτος κατασκευής του κύτους που περιβάλλει το μηχανοστάσιο.

1.2.2 Στατιστικά στοιχεία

Από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) ανακοινώνεται η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου (πλοία 100 Κ.Ο.Χ.² και άνω) για τον μήνα Φεβρουάριο 2018. Πιο συγκεκριμένα (Παπανδρέου, 2018):

- ✓ Τον μήνα Φεβρουάριο 2018 η Δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, συγκριτικά με την αντίστοιχη του Φεβρουαρίου 2017, αυξήθηκε κατά 0,7%. Αντίθετα κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2017 προς το 2016 σημειώθηκε Μείωση κατά 0,2% (Πίνακας 1.3 και Διαγράμματα 1.3 & 1.4).
- ✓ Τον μήνα Φεβρουάριο 2018 η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, μειώθηκε κατά 2,4% συγκριτικά με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Φεβρουαρίου 2017. Αντίθετα, κατά την αντίστοιχη σύγκριση του

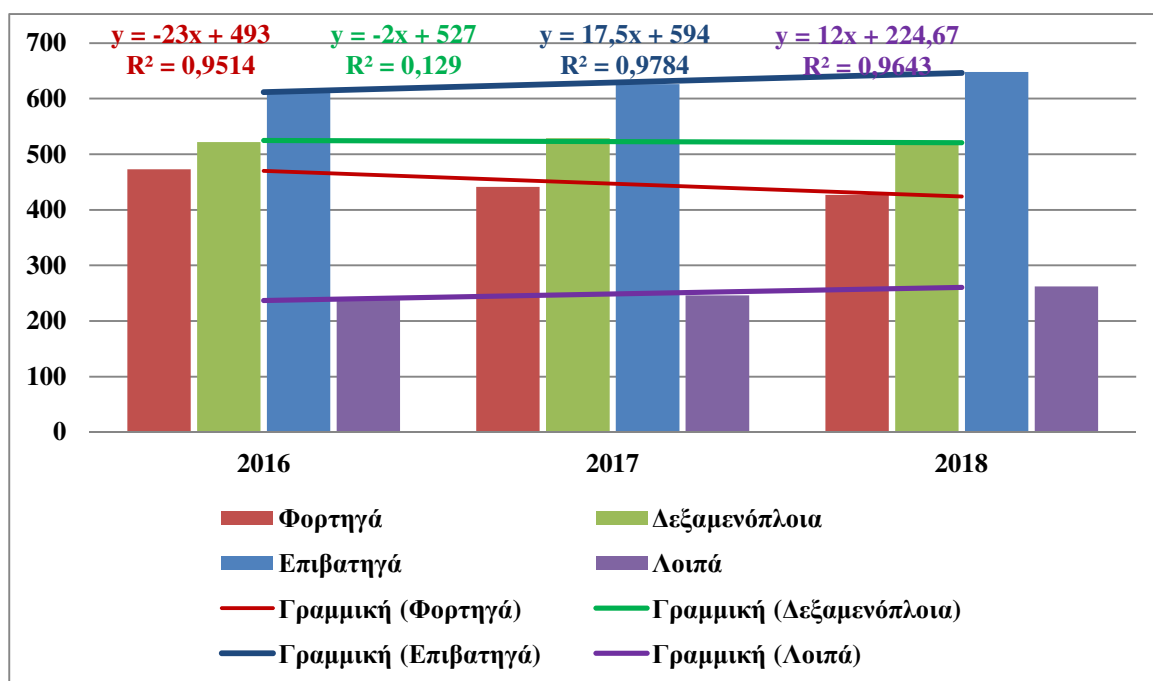
² Κόροι Ολικής Χωρητικότητας.

έτους 2017 προς το 2016 σημειώθηκε αύξηση κατά 0,8% (Πίνακας 1.3 και Διαγράμματα 1.3 & 1.4)

Πίνακας 1.3: Δύναμη και χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.

Κατηγορίες Πλοίων	2016		2017		2018	
	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ
Φορτηγά	473	15.458.267	441	13.934.876	427	13.320.602
Δεξαμενόπλοια	522	27.800.852	529	29.667.703	518	29.168.180
Επιβατηγά	613	1.363.379	626	1.345.752	648	1.377.622
Λοιπά	238	70.344	246	86.131	262	92.411
Σύνολο	1.846	44.692.842	1.842	45.034.462	1.855	43.958.815

Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).



Διάγραμμα 1.3: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.

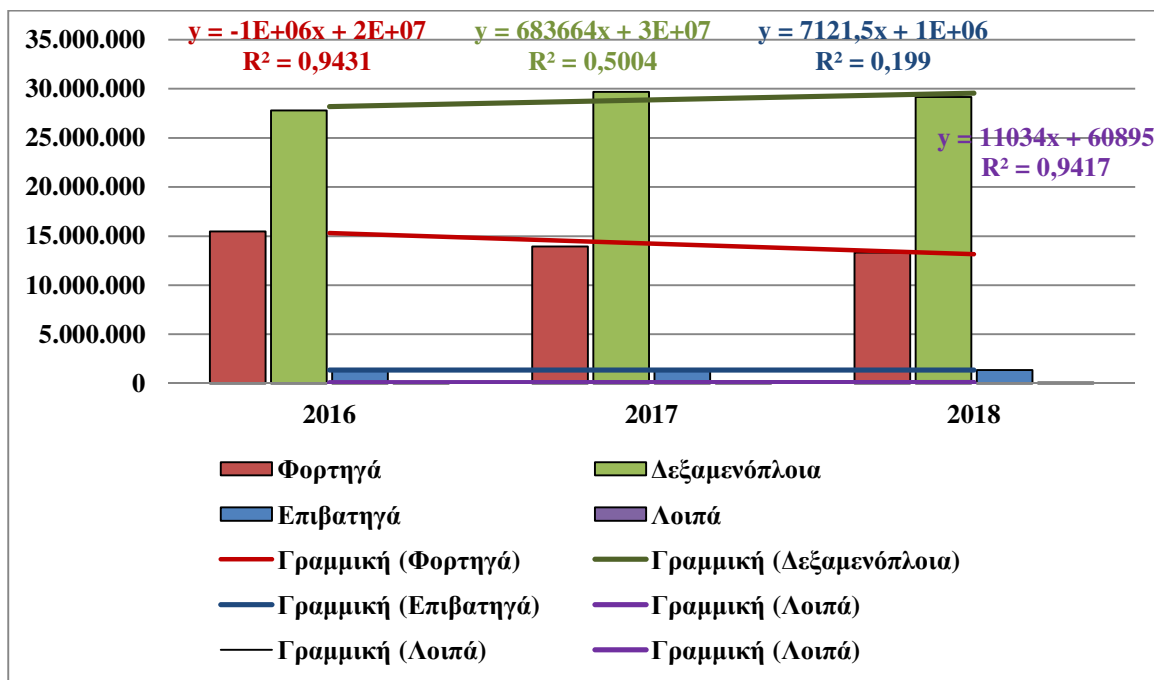
Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).

Για την χρονική περίοδο 2014-2016, σύμφωνα με το διάγραμμα 1.3 και την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) της κατηγορίας πλοίων «Φορτηγά», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -23x + 493$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-23), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9514$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Επίσης, για την χρονική περίοδο 2014-2016, όσον αφορά την γραμμική τάση της δύναμης (αριθμού) της κατηγορίας πλοίων «Δεξαμενόπλοια», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -2x + 527$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-2), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,129$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξει η δύναμη της κατηγορίας πλοίων «Δεξαμενόπλοια» και να αυξηθεί.

Εν συνεχεία για την χρονική περίοδο 2014-2016 για τη γραμμική τάση της δύναμης (αριθμού) της κατηγορίας πλοίων «Επιβατηγά», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 17,5x + 594$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (+17,5), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9784$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή το μέλλον είναι αισιόδοξο για την δύναμη της κατηγορίας πλοίων «Επιβατηγά».

Τέλος για την χρονική περίοδο 2014-2016, για την γραμμική τάση της δύναμης (αριθμού) της κατηγορίας πλοίων «Διάφορα/Λοιπά», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 12x + 224,67$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (+12), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9643$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή το μέλλον είναι αισιόδοξο για την δύναμη της κατηγορίας πλοίων «Διάφορα/Λοιπά».



Διάγραμμα 1.4: Χωρητικότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 KOX και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.

Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).

Επίσης, για την χρονική περίοδο 2014-2016, σύμφωνα με το διάγραμμα 2.4 και την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (KOX) της κατηγορίας πλοίων «Φορτηγά», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -1E+06x + 2E+07$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-1E+06), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9431$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Σχετικά με την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (KOX) της κατηγορίας πλοίων «Δεξαμενόπλοια» την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 683664x + 3E+07$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (683664), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,5004$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει μέτρια προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξει η Χωρητικότητα (KOX) της κατηγορίας πλοίων «Δεξαμενόπλοια».

Κατόπιν για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (KOX) της κατηγορίας πλοίων «Επιβατηγά» την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 7121,5x + 1E+06$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (+7121,5), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,199$ και αποδεικνύει ότι η

ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξει η Χωρητικότητα (ΚΟΧ) της κατηγορίας πλοίων «Επιβατηγά».

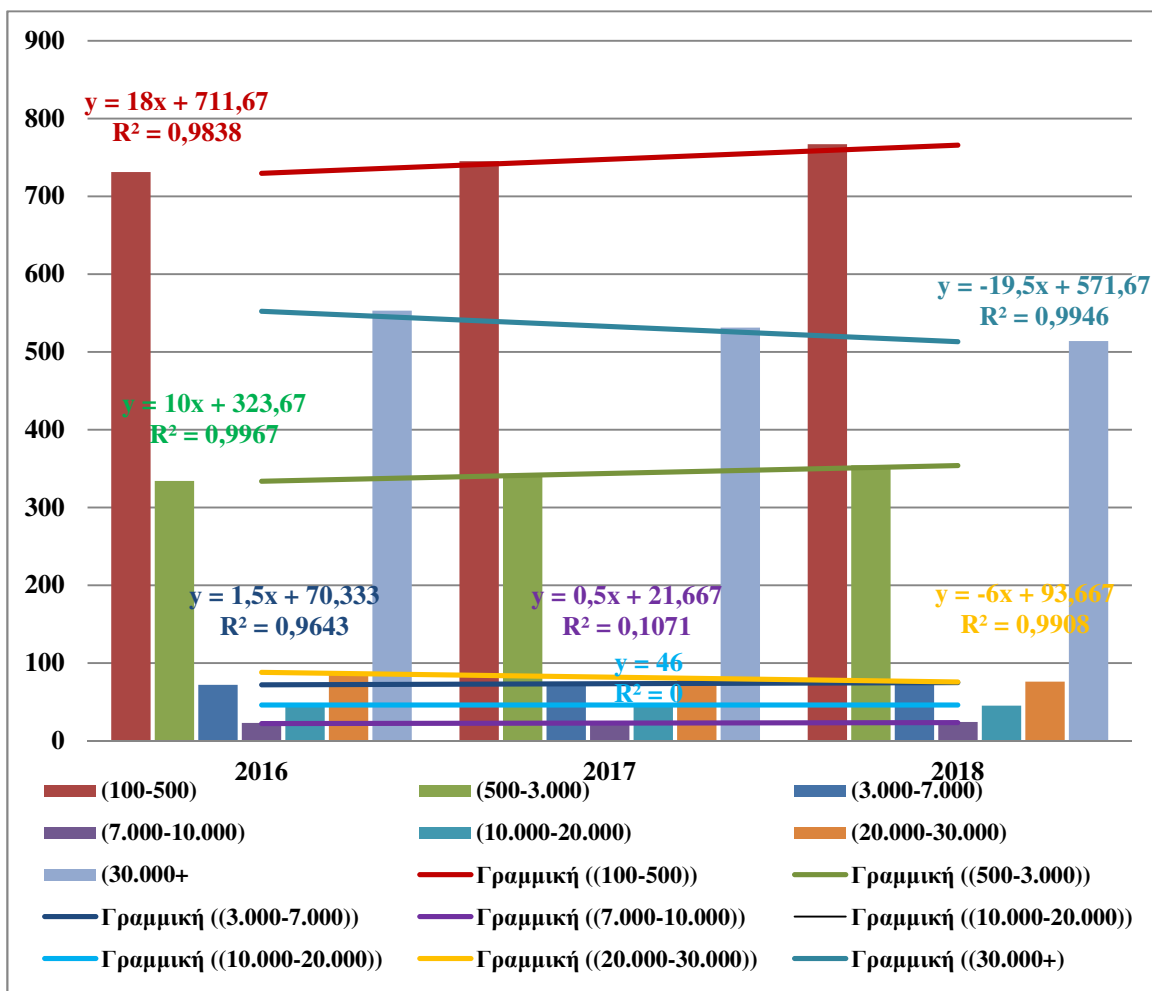
Τέλος για την γραμμική τάση της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας πλοίων «Διάφορα/Λοιπά» την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 11034x + 60895$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (+11034), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9417$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή το μέλλον είναι αισιόδοξο για την Χωρητικότητα (ΚΟΧ) της κατηγορίας πλοίων «Διάφορα/Λοιπά».

Στον παρακάτω Πίνακα 1.4 και τα αντίστοιχα Διαγράμματα 1.5 & 1.6 παρουσιάζεται για την χρονική περίοδο 2016 - 2018 η κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας (Παπανδρέου, 2018).

Πίνακας 1.4: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας Φεβρουάριος 2016 – 2018.

Κλιμάκια Ολικής Χωρητικότητας	2016		2017		2018	
	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ	Αριθμός Πλοίων	Χωρ/τητα ΚΟΧ
(100-500)	731	187.032	745	188.971	767	193.988
(500-3.000)	334	414.269	343	425.509	354	436.021
(3.000-7.000)	72	321.551	73	322.391	75	332.964
(7.000-10.000)	23	195.134	21	178.711	24	204.176
(10.000-20.000)	45	673.635	48	706.913	45	664.917
(20.000-30.000)	88	2.354.873	81	2.163.802	76	2.017.904
(30.000+)	553	40.546.348	531	41.048.165	514	40.108.845
Σύνολο:	1.846	44.692.842	1.842	45.034.462	1.855	43.958.815

Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).



Διάγραμμα 1.5: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.

Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).

Σύμφωνα με το διάγραμμα 1.5 για την χρονική περίοδο 2014-2016, και την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «100-500», η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 18x + 711,67$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (18), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,988$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Σχετικά με την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «500-3000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 10x + 323,67$ και παρατηρείται

ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (10), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9967$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

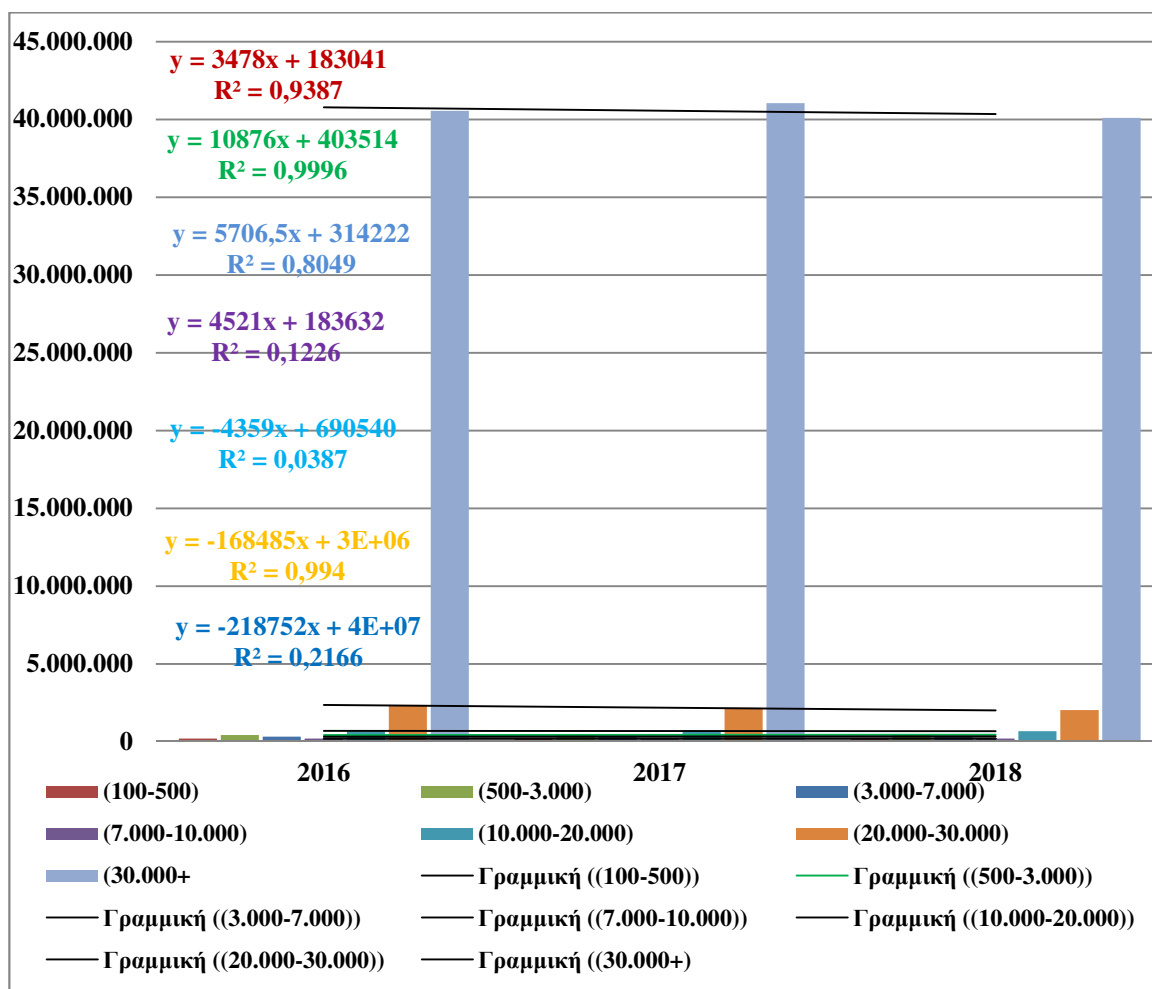
Κατόπιν για την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «3000-7000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 1,5x + 70,333$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (1,5), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9643$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Για την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «7000-10000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 0,5x + 21,667$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (0,5), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,1071$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή το μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξουν οι τιμές.

Για την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «10000-20000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 46$. Η μορφή $y = b$ παράγεται από τη γενική μορφή της εξίσωσης της ευθείας όταν $A = 0$ και $B = 1$. Η γραφική της παράσταση είναι μια οριζόντια ευθεία (παράλληλη με τον άξονα x) που τέμνει το άξονα y στο b. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί να έχει οποιοσδήποτε τιμές.

Για την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «20000-30000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -6x + 93,667$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-6), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9908$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Τέλος για την γραμμική τάσης της δύναμης (αριθμού) πλοίων της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «30000+» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -19,5x + 571,67$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-19,5), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9946$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.



Διάγραμμα 1.6: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω κατά κατηγορίες πλοίων Φεβρουάριος 2016 – 2018.

Πηγή: (Παπανδρέου, 2018).

Σύμφωνα με το διάγραμμα 1.6 και την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «100-500» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 3478x + 183041$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (3478), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9387$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Σχετικά με την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «500-3000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 10876x + 403514$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (10876), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής

συσχέτισης είναι $R^2 = 0,9996$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Επίσης, για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «3000-7000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 5706,5x + 314222$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (5706,5), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,8049$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει σχετικά άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «7000-10000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 4521x + 183632$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (4521), είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,1226$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξουν οι τιμές.

Για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «10000-20000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -4359x + 690540$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-4359), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,0387$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξουν οι τιμές.

Ακόμα, για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «20000-30000» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -168485x + 3E+06$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-168485), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,994$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει άριστη προσαρμογή στα δεδομένα.

Τέλος για την γραμμική τάσης της Χωρητικότητας (ΚΟΧ) της κατηγορίας Κλιμακίων Ολικής Χωρητικότητας «30000+» για την χρονική περίοδο 2014-2016, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = -218752x + 4E+07$ και παρατηρείται ότι έχει αρνητικό πρόσημο η κλίση (-218752), είναι φθίνουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι

$R^2 = 0,2166$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία δεν έχει καθόλου καλή προσαρμογή στα δεδομένα, δηλαδή στο μέλλον μπορεί εύκολα να αλλάξουν οι τιμές.

Ως εκ τούτου από αυτά που ειπώθηκαν παραπάνω συμπεραίνεται ότι, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές εταιρείες και ενσαρκώνει το αληθινό πνεύμα της επιχειρηματικότητας, υποστηρίζει την ύπαρξη ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και ενός αποτελεσματικού διεθνούς καθεστώτος για μία ζωτικής σημασίας διεθνή βιομηχανία, όπως η ναυτιλία.

Τέλος, ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό, «cross-trading» στόλο στον κόσμο, 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 εμπορίου και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος.

1.3 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τους πρώτους μήνες του 2017 η ελληνική ναυτιλία αντιμετώπισε επιτυχώς την κρίση και, όπως είναι φυσικό ο ελληνόκτητος στόλος με 5.272 πλοία, αξίας περίπου 86 δισεκατομμυρίων δολαρίων, εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, βάσει Ολικής Χωρητικότητας (Gross Tonnage).

Ένας από τους κατεξοχήν εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας αποτελεί η ναυτιλία. Περίπου το 6,5% του ελληνικού ΑΕΠ αντιπροσωπεύουν οι εισροές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, ενώ έχουν και σημαντική έμμεση πολλαπλασιαστική επίδραση στην ελληνική οικονομία (Καραγεώργου, 2018).

Παρόλα αυτά, ο ρόλος της Ελλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου απειλείται από τον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό και τη μετατόπιση του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ισχύος προς τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές, ιδιαίτερα της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες λόγω του σημαντικού θετικού πολλαπλασιαστικού αντίκτυπου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, πληθώρα χωρών και πόλεων ανταγωνίζονται προκειμένου να προσελκύσουν ναυτιλιακές εταιρείες και να τοποθετηθούν μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου.

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Οι βασικοί παράγοντες που προσδιορίζουν σήμερα την ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού κέντρου είναι τέσσερις (Καραγεώργου, 2018):

- ✓ Η παρουσία σημαντικής δραστηριότητας, τοπικής πλοιοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων.
- ✓ Ισχυρές χρηματοοικονομικές, νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες.
- ✓ Η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών logistics.
- ✓ Μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας, που σχετίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη, την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού.

Το προσωπικό ξηράς, οι Έλληνες ναυτικοί μηχανικοί, η πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες, καθώς και η γεωγραφική θέση της Ελλάδας αποτελούν τα βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της λειτουργίας ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα. Αντίθετα, στα μειονεκτήματα συγκαταλέγονται το ρυθμιστικό περιβάλλον, τα προβλήματα χρηματοδότησης και η απουσία μεγάλων χρηματοοικονομικών οργανισμών, η φορολογία και οι υποδομές.

Με βάση τις βέλτιστες πρακτικές μεγάλων ανταγωνιστικών ναυτιλιακών κέντρων (Σιγκαπούρη, Ντουμπάι και Λονδίνο), υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες προτάσεων οι οποίες θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού κέντρου (Καραγεώργου, 2018):

- Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Τα τελευταία χρόνια αυτό το παραδοσιακό συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας έχει ατονήσει. Συνεπώς είναι απαραίτητη η αναβάθμιση και η αύξηση της χρηματοδότησης των ναυτικών ακαδημιών, η στενότερη διασύνδεσή τους με τη ναυτιλιακή κοινότητα, ιδιαίτερα σε ό, τι αφορά στα προγράμματα σπουδών και στην ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης.
- Καθιέρωση ενός σταθερού ρυθμιστικού, νομικού και φορολογικού πλαισίου, φιλικού προς τις επιχειρήσεις και με διεθνή προσανατολισμό. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει να περιορισθεί η γραφειοκρατία, να εκσυγχρονιστούν το νηολόγιο και οι φορολογικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία και να αξιοποιηθούν οι νέες τεχνολογίες.

- Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών όσο και των υποδομών logistics, έτσι ώστε η Ελλάδα να μπορέσει να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση ως πύλης εισόδου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.
- Στενότερος συντονισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και φορέων που μετέχουν στα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και, κατόπιν, της Θεσσαλονίκης, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και τη διεθνή τους προβολή.

Η ελληνική ναυτιλία όχι μόνο είναι παγκόσμιας κλάσης, αλλά μάλιστα είναι πρώτη σε ποιότητα και τέταρτη μεγαλύτερη δύναμη συνολικά στον πλανήτη.

Σύμφωνα με στοιχεία που περιλαμβάνονται σε έρευνα τη CIA (World Factbook –της CIA) όσον αφορά τους στόλους με βάση τα εθνικά χαρακτηριστικά και όχι την εθνικότητα των διαχειριστών, κάτι δηλαδή που αφήνει εκτός καταγραφής τα ελληνικά πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια όπως στα νησιά Μάρσαλ, οι Έλληνες με τα 3.319 πλοία που βρίσκονται υπό τον έλεγχο τους, είναι η τέταρτη μεγαλύτερη δύναμη αυτή την στιγμή στον πλανήτη (Λαμπρόπουλος, 2013).

Πίνακας 1.5: Θέση / παγκόσμια κατάταξη της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Θέση / παγκόσμια κατάταξη	Χώρα	Πλοία στο εθνικό νηολόγιο	Πλοία σε άλλα νηολόγια	Σύνολο πλοίων
1	Γερμανία	427	3420	3847
2	Ιαπωνία	684	3.122	3.806
3	Κίνα	2.030	1.559	3.589
4	Ελλάδα	860	2.459	3.319
5	Χονγκ Κονγκ	1.644	341	1.985
6	Σιγκαπούρη	1.599	344	1943
7	Ρωσία	1.143	439	1.582
8	Νορβηγία	585	974	1.559
9	Τουρκία	629	345	1.274
10	ΗΠΑ	393	794	1.187

Πηγή: (Λαμπρόπουλος, 2013).

1.4 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ

1.4.1 Γενικά στοιχεία

Ένας ειδικός λογαριασμός στον οποίο αποτυπώνεται η διαφορά μεταξύ των εξαγωγών εμπορευμάτων μιας χώρας και των αντίστοιχων εισαγωγών της λέγεται το

εμπορικό ισοζύγιο αγαθών. Σύμφωνα με τις παρακάτω ανισότητες (Εμπορικό Ισοζύγιο (Balance of trade), 2018):

Εξαγωγές < Εισαγωγές → Έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο

Εξαγωγές > Εισαγωγές → Περσσεισμα στο εμπορικό ισοζύγιο

Αν και το εμπορικό ισοζύγιο θεωρείται πολύ σημαντικό στοιχείο για μία χώρα, ωστόσο δεν είναι το μοναδικό, διότι το εμπόριο αποτελεί μία μόνον από τις συνιστώσες του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Κάποιοι από τους παράγοντες που επηρεάζουν το εμπορικό ισοζύγιο είναι (Εμπορικό Ισοζύγιο (Balance of trade), 2018):

- ✓ Οι προτιμήσεις των ντόπιων και των ξένων καταναλωτών
- ✓ Οι τιμές των προϊόντων στις εγχώριες και τις ξένες αγορές
- ✓ Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες
- ✓ Το εισόδημα των ντόπιων και ξένων καταναλωτών
- ✓ Το μεταφορικό κόστος
- ✓ Η εμπορική πολιτική των κυβερνήσεων.

1.4.2 Σχέση εμπορικού ισοζυγίου με την ναυτιλία

Τον Ιανουάριο του 2017, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών με τις εισπράξεις από τη ναυτιλία να στηρίζουν περισσότερο και τα έσοδα από τον τουρισμό να παραμένουν σχεδόν αμετάβλητα, παρουσίασε έλλειμμα 271 εκατ. ευρώ. Μάλιστα, τον Ιανουάριο το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ήταν κατά 500 εκατ. ευρώ μικρότερο από εκείνο του Ιανουαρίου του 2016, όταν και είχε διαμορφωθεί σε 771,4 εκατ. ευρώ (Η Ναυτιλία στήριξε το Ισοζύγιο συναλλαγών, 2017).

Η βελτίωση αυτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος και της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, οφείλεται στη βελτίωση των ισοζυγίων πρωτογενών και δευτερογενών εισοδημάτων. Ωστόσο, το ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών επιδεινώθηκε, διότι η αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών αντιστάθμισε την αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών (Πίνακας 1.5 και το αντίστοιχο Διάγραμμα 1.7).

Το έλλειμμα του ισοζυγίου αγαθών σε σχέση με εκείνο του Ιανουαρίου του 2016 παρουσίασε αύξηση, λόγω της αύξησης του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών χωρίς

καύσιμα και πλοία και λόγω των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων. Να σημειωθεί ότι οι αυξήσεις τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών, τον Ιανουάριο του 2017, οφείλονται κυρίως στις εξελίξεις στο ισοζύγιο των καυσίμων. Τέλος, η μεγάλη άνοδος της αξίας των εξαγωγών και εισαγωγών καυσίμων οφείλεται λόγω της αύξησης των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Οι εξαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία αυξήθηκαν κατά 4,3% σε σταθερές τιμές και οι αντίστοιχες εισαγωγές κατά 12,1 %.

Επίσης, σε σχέση με τον Ιανουάριο του 2016 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών παρουσίασε άνοδο κατά 95 εκατ. ευρώ, κυρίως λόγω της ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία, οι οποίες άγγιξαν τα 654 εκατ. ευρώ, από 479 εκατ. ευρώ την προηγούμενη χρονιά. Οι καθαρές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες περιορίστηκαν οριακά στα 164, από 168 εκατ. ευρώ. Πιο συγκεκριμένα, οι αφίξεις μη κατοίκων ταξιδιωτών μειώθηκαν κατά 6,9% και οι σχετικές εισπράξεις κατά 2,4%.

Ακόμα, το ισοζύγιο πρωτογενών εισοδημάτων τον Ιανουάριο του 2017, παρουσίασε πλεόνασμα 650 εκατ. ευρώ, κατά 509 εκατ. ευρώ μεγαλύτερο από εκείνο του ίδιου μήνα του 2016. Αυτή η εξέλιξη οφείλεται στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων όσον αφορά τα λοιπά πρωτογενή εισοδήματα, τα οποία περιλαμβάνουν φόρους και επιδοτήσεις επί των προϊόντων και της παραγωγής. Τον Ιανουάριο του 2016 το ισοζύγιο δευτερογενών εισοδημάτων παρουσίασε πλεόνασμα 208 εκατ. ευρώ, έναντι ελλείμματος 10 εκατ. ευρώ, λόγω κυρίως της βελτίωσης του ισοζυγίου που αφορά τον τομέα της γενικής κυβέρνησης.

Οι συναλλαγές σε αγαθά (εισαγωγές/εξαγωγές) καταγράφονται στο ισοζύγιο αγαθών, των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Επιπλέον, καταχωρίζονται οι τριγωνικές συναλλαγές και η αξία των αγαθών για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροπλάνων. Σύμφωνα με τη νέα μεθοδολογία της 6^{ης} έκδοσης του εγχειριδίου του ΔΝΤ για το Ισοζύγιο Πληρωμών, οι αξίες της επεξεργασίας και της επισκευής αγαθών αναταξινομούνται από τα αγαθά στις υπηρεσίες.

Η κατάρτιση του ισοζυγίου αγαθών βασίζεται στα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) στη θέση των στοιχείων διακανονισμού τραπεζικών συναλλαγών (settlements data), που χρησιμοποιούνταν μέχρι πρότινος (Ισοζύγιο Αγαθών Τράπεζα της Ελλάδος-Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), 2018).

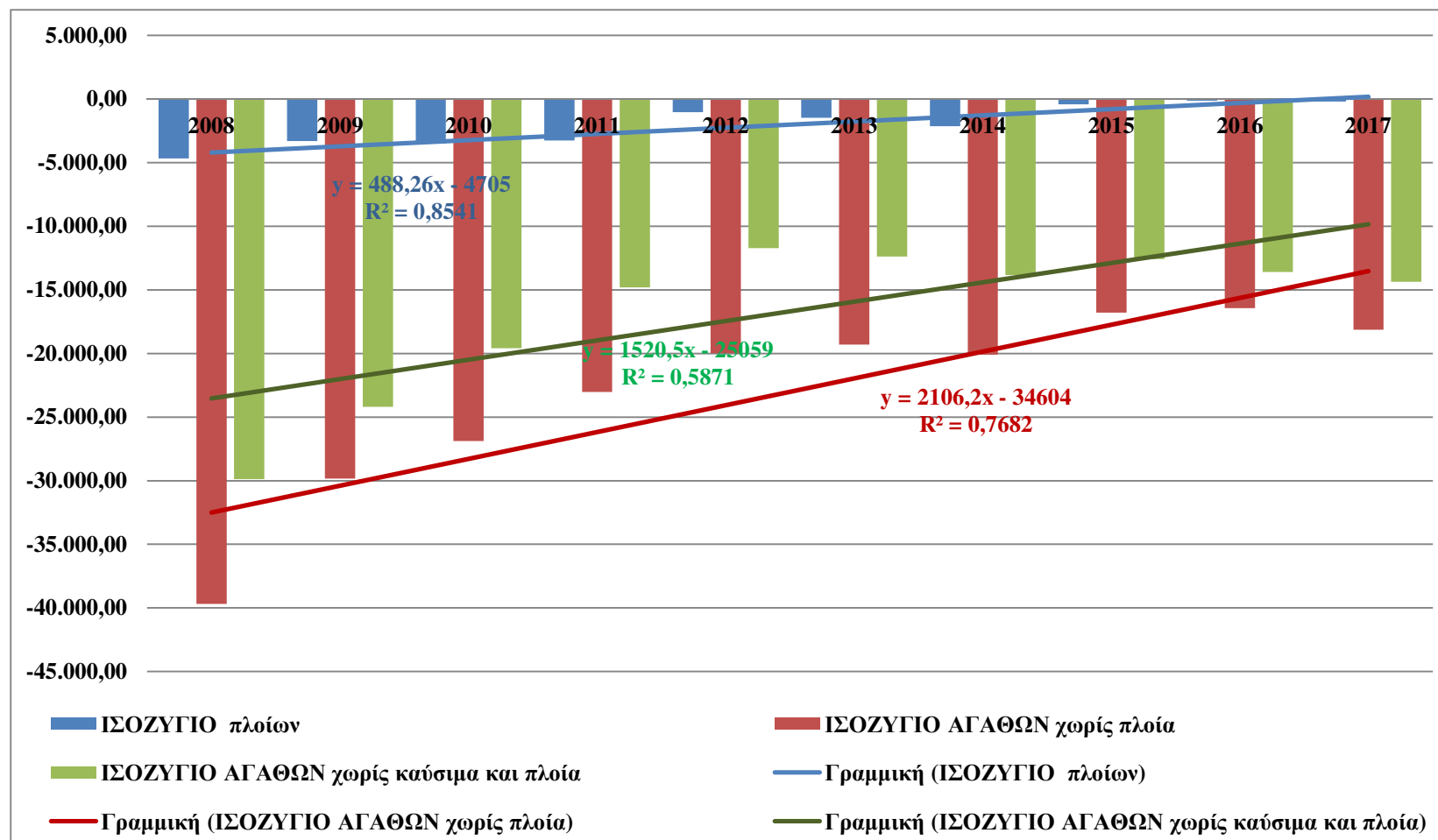
Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Πίνακας 1.6: Ισοζύγιο αγαθών βασισμένο σε στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) στη θέση των στοιχείων διακανονισμού τραπεζικών συναλλαγών (settlements data) (Ποσά σε εκατ. ευρώ).

Εξαγωγές αγαθών- Εισαγωγές αγαθών	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΙΣΟΖΥΓΙΟ πλοίων	-4.674,2	-3.305,5	-3.505,5	-3.260,2	-1.038,5	-1.479,0	-2.145,9	-431,2	-141,3	-214,3
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ χωρίς πλοία	-39.689,2	-29.830,5	-26.873,5	-23.030,5	-19.992,2	-19.297,0	-20.106,3	-16.800,0	-16.440,6	-18.138,9
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΓΑΘΩΝ χωρίς καύσιμα και πλοία	-29.868,0	-24.185,5	-19.598,3	-14.801,1	-11.730,2	-12.383,6	-13.830,9	-12.591,9	-13.608,0	-14.361,8

Πηγή: (Ισοζύγιο Αγαθών Τράπεζα της Ελλάδος-Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), 2018).

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας



Διάγραμμα 1.7: Ισοζύγιο αγαθών βασιζόμενο σε στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) στη θέση των στοιχείων διακανονισμού τραπεζικών συναλλαγών (settlements data) (Ποσά σε εκατ. ευρώ).

Πηγή: (Ισοζύγιο Αγαθών Τράπεζα της Ελλάδος-Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), 2018).

Σύμφωνα με το διάγραμμα 1.7 και την γραμμική τάσης του Ισοζυγίου αγαθών της κατηγορίας Ισοζυγίου πλοίων για την χρονική περίοδο 2008-2017, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 488,26x - 4705$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (488,26) είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,8541$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει σχεδόν άριστη προσαρμογή στα δεδομένα. Υπάρχει έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο αλλά λόγω της θετικής τάσης αλλά και του καλού συντελεστή συσχέτισης, το μέλλον είναι ευοίωνο.

Σχετικά με την γραμμική τάσης του Ισοζυγίου αγαθών της κατηγορίας Ισοζυγίου Αγαθών χωρίς πλοία για την χρονική περίοδο 2008-2017, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 2106,2x - 34604$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (2106,2) είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,7682$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει σχεδόν άριστη προσαρμογή στα δεδομένα. Υπάρχει έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο Αγαθών χωρίς πλοία αλλά λόγω της θετικής τάσης αλλά και του καλού συντελεστή συσχέτισης, το μέλλον είναι ευοίωνο.

Τέλος, για την γραμμική τάσης του Ισοζυγίου αγαθών της κατηγορίας Ισοζυγίου Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία για την χρονική περίοδο 2008-2017, η εξίσωση που εξάγεται από την κλίση της γραμμικής είναι: $y = 1520,5x - 25059$ και παρατηρείται ότι έχει θετικό πρόσημο η κλίση (1520,5) είναι αύξουσα. Ο συντελεστής συσχέτισης είναι $R^2 = 0,5871$ και αποδεικνύει ότι η ευθεία έχει καλή προσαρμογή στα δεδομένα. Υπάρχει έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο Αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία αλλά λόγω της θετικής τάσης αλλά και του σχεδόν καλού συντελεστή συσχέτισης, το μέλλον είναι ευοίωνο.

1.5 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία απαρτίζει τομέα στον οποίο η Ελλάδα έχει δημιουργήσει αξιόλογη βάση στο παρελθόν, παρέχοντας παράλληλα βασικές προϋποθέσεις / πυλώνες για σημαντική και βιώσιμη ανάπτυξη στο μέλλον. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια, η ναυπηγοεπισκευαστική διεργασία / δραστηριότητα στην Ελλάδα έχει συρρικνωθεί σημαντικά ως προς τον όγκο αλλά και το εύρος των εκτελούμενων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, παράλληλα τα μεγάλα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας και Σύρου αντιτάσσονται / αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα με σημαντικές επιπτώσεις για το σύνολο της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας μας (Αθανασίου & Κουτρούλης, 2018).

Η παρούσα κατάσταση συγκροτεί / δημιουργεί πολλά και σοβαρότατα ερωτήματα τα οποία αφορούν:

- ✓ τους εγχώριους και διεθνείς οικονομικούς παράγοντες που οδήγησαν την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία σε αυτό το σημείο, και
- ✓ τα περιθώρια και τις προϋποθέσεις επαναδραστηριοποίησης των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας.

Εκτός Ελλάδας, οι χώρες με μεγάλη ναυπηγική δραστηριότητα είναι περίπου τριάντα (30 χώρες). Πρόκειται για έναν πραγματικά μικρό αριθμό χωρών, σε σχέση με το μεγάλο ποσοστό των χωρών που βρέχονται από θάλασσα αλλά και, κυρίως, τον τεράστιο όγκο χρηματικών κεφαλαίων που διαχειρίζεται η ναυπηγική βιομηχανία.

Επιπλέον, πάνω από το 90% των νεότευκτων εμπορικών πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. – σε όρους παγκόσμιας συνολικής χωρητικότητας– παράγεται σήμερα σε τρεις μόνο χώρες:

1. την Ιαπωνία,
2. τη Ν. Κορέα και
3. την Κίνα.

Τώρα αυτό που συμβαίνει στην Ευρώπη είναι περίπου το ίδιο παραπάνω παγκόσμιο φαινόμενο, δηλαδή είναι ότι γεωγραφική κατανομή της ναυπηγικής δραστηριότητας (σε όρους νέων παραγγελιών) έχει άνισο χαρακτήρα. Με βάση τα δεδομένα / στοιχεία της περιόδου από το 2009 και έως σήμερα, τα μεγαλύτερα μερίδια κατά τα περισσότερα έτη εμφανίζονται να διατηρούν η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία και η Κροατία, ενώ σημαντικές κατασκευαστικές χώρες στη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν επίσης η Τουρκία, η Φινλανδία, η Ρουμανία, η Πολωνία, η Νορβηγία και η Ισπανία. Και μάλιστα στις περισσότερες χώρες, οι νέες εγγραφές στο βιβλίο παραγγελιών παρουσιάζουν σημαντική διακύμανση από έτος σε έτος με χαρακτηριστική την περίπτωση της Γαλλίας.

Η τεράστια κρίση στην ελληνική οικονομία, προφανώς έπληξε την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών ως προς τη δυνατότητα των ελληνικών επιχειρήσεων να ανταποκριθούν εμπρόθεσμα σε παραγγελίες και μάλιστα δημιούργησε επιπτώσεις, στη ρευστότητα και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των μονάδων που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας (Αθανασίου & Κουτρούλης, 2018).

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Στον παρακάτω πίνακα 1.7 καταγράφονται στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα Ελληνικά ναυπηγεία και στο σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας (εκατ. €).

Πίνακας 1.7: Επιλεγμένα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών στα μεγάλα ναυπηγεία και στο σύνολο του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα της Ελλάδας (εκατ. €).

Ναυπηγεία	2008	2011	2013	2014
Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (ΕΝΑΕ)	202,1	26,3	-	-
Ναυπηγεία Ελευσίνιας (ΝΒΕΕ)	89,2	29,0	43,2	8,7
Ναυπηγεία Σύρου (Ν Β ΕΣ)	36,9	23,3	11,6	21,9
Ναυπηγεία Χαλκίδας	17,2	10,1	9,6	10,6
Ναυπήγηση πλοίων και σκαφών	403,6	93,5	94,5	-
Επισκευή πλοίων και σκαφών	328,8	234,2	191,9	170,2
Σύνολο ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα	732,4	327,7	286,4	-

Πηγή: (Αθανασίου & Κουτρούλης, 2018).

Σύμφωνα με την έκθεση του Αθανασίου και Κουτρούλη (2018), το έτος 2008 η Ελλάδα διατηρούσε σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα παραγωγικότητας στον κλάδο της Ναυπήγησης, και μάλιστα πλησίαζε ή και ξεπερνούσε σε επιδόσεις αρκετές από τις χώρες που πλέον προπορεύονται. Ωστόσο, κατά την περίοδο που ακολούθησε, της οικονομικής κρίσης, η θέση της Ελλάδας ως προς την παραγωγικότητα του συγκεκριμένου κλάδου επιδεινώθηκε σημαντικά, τόσο σε απόλυτους όρους, όσο και συγκριτικά με άλλες χώρες, ορισμένες από τις οποίες πέτυχαν μάλιστα αύξηση της παραγωγικότητάς τους στο το ίδιο διάστημα (π.χ. Ολλανδία, Νορβηγία).

Βέβαια στον κλάδο της Επισκευής της ναυπηγικής βιομηχανίας, η Ελλάδα παρουσίασε βελτίωση της παραγωγικότητάς της κατά την εξεταζόμενη περίοδο, διατηρώντας παράλληλα μικρότερες αποκλίσεις από άλλες εξεταζόμενες χώρες συγκριτικά με τον κλάδο της Ναυπήγησης. Συνολικά όμως, η Ελλάδα φαίνεται να διατηρεί κάποιο προβάδισμα παραγωγικότητας σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες χαμηλότερου κόστους, τόσο στον κλάδο της Ναυπήγησης (υψηλότερη παραγωγικότητα το 2013 σε σχέση με την Κροατία, την Πολωνία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία και την Τουρκία), όσο και στον τομέα της Επισκευής (υψηλότερη παραγωγικότητα το 2014 σε σχέση με την Κροατία, την Πολωνία, τη Ρουμανία και την Τουρκία).

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Στον παρακάτω πίνακα 1.8 καταγράφονται στοιχεία της Παραγωγικότητας της εργασίας στους κλάδους της Ναυπήγησης και της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (χιλ. €).

Πίνακας 1.8: Παραγωγικότητα της εργασίας* στους κλάδους της Ναυπήγησης και της Επισκευής πλοίων και σκαφών στην Ε.Ε.-28, σε επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης και στην Τουρκία (χιλ. €).

	Ναυπήγηση πλοίων και σκαφών				Επισκευή πλοίων και σκαφών			
	2008	2011	2013	2014	2008	2011	2013	2014
Ε.Ε.-28	-	50,0	47,0	53,0	-	-	39,0	39,0
Γερμανία	64,4	64,0	66,2	63,5	56,8	52,8	52,9	56,5
Ελλάδα	53,4	27,8	28,7	-	27,7	42,8	31,6	30,5
Ισπανία	61,6	52,7	36,2	-	42,6	43,7	47,6	43,8
Γαλλία	-	68,1	72,1	63,2	-	44,9	40,8	42,0
Κροατία	13,6	14,9	5,3	7,5	22,5	16,1	15,8	16,5
Ιταλία	56,4	53,0	47,3	55,9	42,2	31,5	37,1	38,7
Ολλανδία	79,5	80,8	90,7	89,6	-	-	-	-
Πολωνία	24,4	28,0	27,8	27,4	24,7	21,3	24,7	27,8
Πορτογαλία	24,1	16,2	23,3	22,6	40,6	27,4	31,7	31,2
Ρουμανία	11,2	16,5	13,7	10,9	8,4	-	8,4	10,0
Φινλανδία	46,7	35,8	-	41,1	46,7	43,8	39,1	47,1
Νορβηγία	89,5	-	111,9	101,1	73,7	87,3	86,8	77,5
Τουρκία	-	-	15,7	35,0	-	-	7,9	9,7

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Παραδοσιακά η Ελλάδα είναι ένα ναυτιλιακό έθνος. Αναμφισβήτητα η ναυτιλία είναι η πιο παλιά μορφή απασχόλησης των Ελλήνων και είναι βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα. Η ναυτιλία, σήμερα, είναι η πιο σημαντική βιομηχανία της Ελλάδας (αξίας 251,1 δισ. ευρώ το 2015). Αποτελεί περίπου το 7% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 300.000 ανθρώπους (7,5% του εργατικού δυναμικού) και τα εισιτήρια από τη ναυτιλία είναι περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος του έθνους. Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό το 2015 χειρίστηκε, από πλευράς χωρητικότητας, τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο³ στον κόσμο,⁴ με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd's List. Επίσης, η Ελλάδα κατατάσσεται στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια⁵ και τα bulk carrier⁶ (Ελληνική ναυτιλία & οικονομία 2017, 2018).

³Με τον όρο Εμπορικός στόλος (merchant fleet) χαρακτηρίζεται τόσο το σύνολο των εμπορικών πλοίων μιας Χώρας (εθνικός εμπορικός στόλος) όσο και το σύνολο των εμπορικών πλοίων ενός συνασπισμού Χωρών (π.χ. ΕΕ) ή και ακόμη το σύνολο των εμπορικών πλοίων του κόσμου όπου τότε γίνεται αναφορά για τον Παγκόσμιο εμπορικό στόλο.

⁴Η Χωρητικότητα (tonnage, capacity) είναι ένας από τους σημαντικότερους όρους στη Ναυτιλία, αλλά και στοιχείο εξατομίκευσης ενός πλοίου. Αφορά τον εσωτερικό χώρο που προσδιορίζεται με συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης του όγκου, δηλαδή του κόρου. Με αυτή αποδίδονται οι πραγματικές διαστάσεις του πλοίου, που περιλαμβάνεται απαραίτητα στη νηολόγηση και σε όλα τα πιστοποιητικά του. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρά(τη συνολική μεταφορική ικανότητα σε όγκο) και σε φορτίου (τη συνολική μεταφορική ικανότητα φορτίου σε βάρος).

⁵Το Δεξαμενόπλοιο (Tanker) είναι ένα πλοίο σχεδιασμένο να μεταφέρει υγρά φορτία χύδην (χύμα).

⁶Το bulk carrier είναι τύπος εμπορικού πλοίου σχεδιασμένο για την μεταφορά χύδην φορτίων, όπως σιτηρά, άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα και τσιμέντο σε αμπάρια. Από τότε που κατασκευάστηκε το πρώτο πλοίο που εξειδικεύταν στη μεταφορά χύδην φορτίων το 1852, οι οικονομικές δυνάμεις τελειοποίησαν την ανάπτυξη τέτοιων πλοίων, αυξάνοντας τη χωρητικότητα και το μέγεθός τους. Τα σύγχρονα μπαλκ κάρριερς είναι σχεδιασμένα για την μεγιστοποίηση της χωρητικότητας, της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της ανθεκτικότητας.

2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία τεχνικά, αποτελεί τη μέθοδο του ασφαλούς πλου. Δηλαδή είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου με σκοπό την εκτέλεση ναυσιπλοΐας (navigation) δηλαδή τον ασφαλή προσδιορισμό του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.

Γενικότερα ως Ναυτιλία (shipping) χαρακτηρίζεται το σύνολο όλων των συστηματικών ενεργειών οι οποίες αποσκοπούν στην παροχή υπηρεσιών και οι οποίες σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος.

Συνεπώς η «ναυτιλιακή οικονομία» μπορεί να ενταχθεί στην τριτογενή παραγωγή (δηλαδή τομέας υπηρεσιών, μετά την πρωτογενή, γεωργία κλπ. και δευτερογενή, βιομηχανία) που δραστηριοποιείται κατά ένα μέρος στο χώρο της Οικονομίας.

Επίσης, ένα πλήθος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μπορεί να ενταχθεί στη Ναυτιλία όπως είναι η πλοιοκτησία, ο εφοπλισμός, η ναυτική ασφάλιση, η ναυτιλιακή πίστη, η ναύλωση, η τροφοδοσία πλοίου, η ναυπήγηση και επισκευές, η εμπορική ναυσιπλοΐα, η πρακτόρευση πλοίου, η μεσιτεία και ναυλομεσιτεία κ.ά. (Βλάχος, 2012).

Η Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα μπορεί να διακριθεί σε (Πλωμαρίτου, 2006):

1. Ναυτιλία αναμετρήσεως (dead reckoning), όπου πρόκειται για τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) τα οποία βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα, όντας γνωστά η πορεία, η ταχύτητα και ο μεσολαβήσας χρόνος.
2. Ακτοπλοΐας ή ακτοπλοϊκή ναυτιλία (Coastal Navigation), που αποτελεί τον αρχαιότερο τρόπο ναυσιπλοΐας, «εν όψει ακτών». Όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους π.χ. στενά, πορθμούς, διώρυγες, λιμάνια καλείται πλοηγία (piloting ή pilotage).
3. Αστρονομική ναυτιλία (Celestial navigation), η οποία εκτελείται μακριά των ακτών, ωκεανοπλοΐα και ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
4. Ραδιοναυτιλία (Radionavigation) ή Ηλεκτρονική ναυτιλία (Electronic navigation), η οποία αποτελεί το πλέον διαδεδομένο είδος ναυσιπλοΐας, όπου γίνεται χρήση πληθώρας

ηλεκτρονικών συσκευών, ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας κλπ.

5. Πολική ναυτιλία (Polar navigation), δηλαδή ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές και χρήση ειδικών χαρτών.
6. Ναυτιλία σωστικών λέμβων (life-boat navigation), όπου ακολουθούνται ειδικοί τρόποι - μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Ελληνική Ναυτιλία μολονότι πέρασε από δύο παγκόσμιους πολέμους με τεράστιες απώλειες, ωστόσο αναγεννήθηκε το 1929 την περίοδο του μεγάλου «κραχ». Κατόπιν την έπληξε την δεκαετία του '80 η κρίση της παγκόσμιας ναυλαγοράς, ενώ εξακολουθεί να ορθώνει το ανάστημά της στον διεθνή ανταγωνισμό, έχοντας συχνά το ρόλο του ρυθμιστή παγκοσμίως.

Η ελληνική ναυτιλία από τα μέσα της δεκαετίας του 1940 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη, γεγονός που συχνά αναφέρεται ως το «θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας». Το επιχειρηματικό δαιμόνιο, η αρχέγονη τάση για εμπορική δραστηριότητα, το ρίσκο των εφοπλιστών εκείνης της εποχής και η διορατικότητά τους, έδωσε στη ναυτιλία μια παγκόσμια πρωτιά, η οποία επιβεβαιώνεται κάθε χρονιά.

Ο θεσμός των εταιριών ευρείας μετοχής βάσης στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών εμφανίστηκε το 1967, υποκαθιστώντας σταδιακά τις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Χάριν στην επιτυχημένη οργάνωση και λειτουργία των πρώτων εταιριών πολλά νησιά ενθαρρύνθηκαν να δημιουργήσουν και αυτά τις δικές τους ναυτιλιακές εταιρίες. Βέβαια οι ωφέλειες από την λειτουργία αυτών των εταιριών για τους καταναλωτές των υπηρεσιών τους, αλλά και για το σύνολο των κατοίκων των νησιών και της χώρας, είναι τεράστιες. Όμως η οικονομική αποτελεσματικότητα των εταιριών αυτών κατά τα τελευταία χρόνια άρχισε να μειώνεται σταδιακά. Το αποτέλεσμα ήταν το 1979 από τις 6 ναυτιλιακές εταιρίες που είχαν δρομολογήσει πλοία να παρουσιάζουν καθαρές ζημιές συνολικού ύψους 17 εκατ. δρχ. ενώ το 1980 ο αριθμός των εταιριών αυξήθηκε σε 4 από τις 7 με σύνολο καθαρών ζημιών 146 εκατ. δρχ (Θανοπούλου, 1994).

Αυτή η πορεία των ναυτιλιακών εταιριών έχει ενδογενή αλλά και εξωγενή αίτια. Παραδείγματος χάριν, ένας σημαντικός εξωγενής ήταν το 1973, το πετρελαϊκό σοκ που

πραγματοποιήθηκε βρίσκοντας τις ναυλαγορές εκείνη τη χρονική στιγμή σε πλήρη ευφορία. Όμως, λίγο μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1980, αρχικά η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων και αργότερα η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου, θα εισέλθουν σε μια μακρά περίοδο όπου οι πρόσκαιρες βελτιώσεις θα διαψεύδονται γρήγορα και θα ακολουθούν περιόδοι βαθύτατης δυσπραγίας.

Μέσα σε αυτά τα 15 χρόνια, οι εξελίξεις τόσο λόγω της ζήτησης αλλά και λόγω της προσφοράς της ελληνικής και διεθνής ναυτιλίας είναι δραματικές. Η στροφή στους νεότερους, τεχνολογικά ανώτερους και ιδιαίτερα εξειδικευμένους τύπους πλοίων, θα εξακολουθήσει να υπάρχει κυρίως από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, αλλά πλέον κάτω από διαφορετικές και σαφώς δυσκολότερες συνθήκες για τις χώρες αυτές. Τέλος τείνουν να εξαλειφθούν τα περιθώρια των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για ανάπτυξη παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνογνωσίας, μέσω της εισαγωγής εξειδικευμένων νέων τρόπων μεταφοράς υψηλής έντασης κεφαλαίου που να αξιοποιούν το τεχνολογικό τους προβάδισμα (Βλάχος, 2012).

Ωστόσο, οι επιπτώσεις αυτής της οικονομικής κρίσης στους διάφορους στόλους δεν έχουν την ίδια έκταση. Ειδικότερα, η ελληνική ναυτιλία πριν το 1973, παρουσιάζει μια αρκετά σημαντική επιθετική ανάπτυξη στο χώρο της ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία εκείνη την περίοδο, στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και την επιθετικότητά της στο μειωμένο συγκριτικά σταθερό κόστος των παραγωγικών της μονάδων, αλλά και σε ένα σχετικά ανταγωνιστικό, βελτιούμενο κόστος εργασίας με ακόμη ανταγωνιστικότερη παραγωγικότητα. Μάλιστα βαθμιαία, η ελληνική σημαία κυρίως χάρη στις παρεμβάσεις της κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής, θα μπορέσει να αποκτήσει σημαντικότερο κύρος και δύναμη.

Το σταθερό λοιπόν κόστος και το χαμηλό κόστος εργασίας συγκριτικά με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες, θα ευνοήσουν την ελληνική ναυτιλία μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '80. Η ελληνική ναυτιλία θα κατορθώσει να αντισταθεί στις αρνητικές συνθήκες της ναυλαγοράς συγκριτικά με τις δυνατότητες αντίστασης των υπόλοιπων παραδοσιακών ναυτιλιών.

Εφεξής, οι προοπτικές του εθνικού εμπορικού στόλου στα πλαίσια της διεθνούς ναυτιλίας προσδιορίζονται περιοριστικά και καθοριστικά από τους αναπτυσσόμενους

στόλους των νέων βιομηχανικά χωρών καθώς και από τους στόλους των ήδη αναπτυγμένων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών.

2.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στον τριτογενή τομέα της οικονομίας ανήκει η εμπορική ναυτιλία, αποτελώντας τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των Μεταφορών και επηρεάζοντας άμεσα την εθνική οικονομία.

Ο σημαντικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας είναι η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, αποτελώντας ουσιαστικά τη μόνη οικονομική δραστηριότητα στην οποία η Ελλάδα διαθέτει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Μάλιστα αν αναλογισθεί κανείς ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται μέσω της θάλασσας, τότε αντιλαμβάνεται εύκολα τον ρόλο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου (Θανόπουλος, 2005).

Στην Ελληνική οικονομία η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, ύψους 2 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως, που χρειάζεται η Ελλάδα για να καλύψει τα Εμπορικό της Ισοζύγιο (ποσό που ισοδυναμεί με τις ετήσιες εισροές στην χώρα μας από την Ε.Ε.). Από το σύνολο των τρεχούμενων συναλλαγματικών εισπράξεων (εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών) εκτιμάται ότι το 22% περίπου είναι από τη Ναυτιλία.

Είναι ιδιαίτερα σημαντική η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος, γιατί διεξάγεται με τις ευνοϊκότερες συνθήκες για το κοινωνικό σύνολο. Σπουδαία πηγή ζήτησης για αγαθά που παράγονται μέσα σε μια εθνική οικονομία αποτελούν οι εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών από την Ελλάδα σε άλλες χώρες. Παραδείγματος χάριν, όταν σε μια ναυτιλιακή κοινότητα φτάσει η επιταγή από τους ναυτιλλόμενους, τότε η ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες στο μέρος αυτό παρουσιάζει αύξηση. Οι ιδιοκτήτες των μαγαζιών με την σειρά τους αυξάνουν τις προμήθειές τους από τους μεγαλέμπορους και δημιουργείται έτσι κάποια αλυσίδα. Συνεπώς, οι επιταγές έχουν πολλαπλάσιο αποτέλεσμα του συνολικού τους μεγέθους και συντελούν στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος.

Επίσης, στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς εξακολουθεί να είναι σημαντική η συμβολή της ναυτιλίας. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία το 70% της προστιθέμενης αξίας παράγεται από τη ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς, ενώ το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνει ότι η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από τη θάλασσα, με θέσεις όπως σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α. (Πλωμαρίτου, 2006).

Ωστόσο η ιδιαίτερη σημασία αλλά και η σημαντικότερη συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην εθνική οικονομία οφείλεται στην αυτοδύναμη ανάπτυξή της.

Τέλος, η ελληνική εμπορική ναυτιλία συμβάλλει και στην εθνική πολιτική και πολιτιστική προβολή. Το αποτέλεσμα είναι να γίνεται γνωστή η Ελλάδα στα πέρατα της γης προβάλλοντας διεθνώς τα ήθη και έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό της και τις παραδόσεις της.

2.5 ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Στην κορυφή των θαλάσσιων μεταφορών για περίπου τα τελευταία 30 χρόνια εξακολουθεί να παραμένει η ελληνική ναυτιλία. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας και της κατοχής εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε επίπεδο επιχειρησιακής διαχείρισης, μαζί με άλλες μεταβλητές κόστους. Ως επί το πλείστον οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται στον χώρο της μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping), σε αντίθεση με ένα μικρό ποσοστό το οποίο δραστηριοποιείται στην αγορά των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, τοπικών και περιφερειακών αγορών. Επίσης υπάρχουν λίγες εταιρίες σε τακτικές γραμμές, με την πλειοψηφία να πλεονεκτεί μέσω της λειτουργίας τους στις αγορές μεταφοράς χύδην φορτίων (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος, & Τσαμουργκέλης, 2008).

Η ελληνική ναυτιλία υπερέχει κυρίως στην επιχειρησιακή της λειτουργία, η οποία σχετίζεται με τα δομικά χαρακτηριστικά και τους τρόπους διαχείρισης που επιτρέπουν τον έλεγχο του κόστους. Επίσης, υπερέχει στις επενδυτικές στρατηγικές, οι οποίες βασίζονται στη συσσώρευση κερδών λόγω των πωλήσεων και των αγορών πλοίων που χρησιμοποιούνται, με αποτέλεσμα την επέκτασή τους σε νέες αγορές ή στην κάλυψη ζημιών σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης στις αγορές εμπορευμάτων. Σε πολλά μεγέθη της

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

αγοράς είναι εμφανής η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η Ελλάδα το 2010, έλεγχε το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας, αντιστοιχώντας σε ποσοστό 16,2% της παγκόσμιας αγοράς. Ενδεικτικά αξίζει να αναφερθεί ότι η Ιαπωνία, η Γερμανία και η Κίνα, χώρες με παράδοση στη ναυτιλία, έλεγχαν το 15,8%, 9,2% και 8,6%, αντίστοιχα. Βέβαια τα πλοία μίας εταιρείας θεωρούνται ελληνικής ιδιοκτησίας αν η εταιρεία είναι ελληνικών συμφερόντων, ανεξάρτητα από την έδρα της επιχείρησης και από τη σημαία στην οποία είναι εγγεγραμμένα τα πλοία. Πρόκειται για μια σημαντική διευκρίνιση καθώς το 68,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων λειτουργεί υπό ξένη σημαία, μια τακτική που ονομάζεται «σημαίες ευκαιρίας» («flags of convenience»). Αντίθετα στα πλοία ελληνικής σημαίας, η ελληνική ναυτιλία έχει το μεγαλύτερο στόλο σε παγκόσμιο επίπεδο (65 εκατομμύρια dwt), ακολουθούμενη από την Κινέζικη (46 εκατομμύρια dwt). Βέβαια όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, η Ελλάδα, με 3213 πλοία συνολικά, υστερεί συγκριτικά με τις προαναφερθείσες χώρες, φανερώνοντας ότι τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας μεταφέρουν κατά μέσο όρο μεγαλύτερα ποσοστά εμπορευμάτων. Σε μεγάλο βαθμό αυτή η διαφορά οφείλεται στο ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις προτιμούν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, τα οποία τείνουν να είναι μεγαλύτερα από τα πλοία γενικών φορτίων. Οι ελληνικές ναυτιλιακές όσον αφορά το ιδιοκτησιακό και οργανωσιακό καθεστώς των εγχώριων επιχειρήσεων, είναι είτε οι κύριες εταιρείες ιδιοκτησίας ή εταιρείες διαχείρισης πλοίων, με το μεγαλύτερο μέρος του να εδρεύει σε τρίτες χώρες, με τον κύριο ιδιοκτήτη ή διαχειριστή να σχετίζεται με κάποιο μέλος της οικογένειας κύριας ιδιοκτησίας (Ελληνική ναυτιλία & οικονομία 2017, 2018).

Στον ακόλουθο πίνακα καταγράφονται οι 50 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες:

Πίνακας 2.1: Οι 50 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Όνομασία	Ιδρυτής -Ιδιοκτήτης	Χωρητικότητα (σε dwt)	Αριθμός πλοίων
1. ANANGEL- MARAN TANKERSGAS	Γιάννης Αγγελικούσης	20.948.313	108
2. EURONAV - GASLOG LNG	Πέτρος Λιβανός	17.312.953	96
3. NAVIOS	Αγγελική Φράγκου	14.538.570	144
4. DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS	Γιώργος Προκοπίου	13.031.067	103
5. CAROIFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG	Γιώργος Οικονόμου	12.921.325	111
6. GENER8 -GENCO	Πέτρος Γεωργιόπουλος	12.589.160	103
7. STAR BULK PRODUCT	Πέτρος Παππάς	9.565.534	99

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Όνομασία	Ιδρυτής -Ιδιοκτήτης	Χωρητικότητα (σε dwt)	Αριθμός πλοίων
8 ALPHA AMETHYST/PANTHEON	Άννα Αγγελικούση	7.362.326	47
9. THENAMARIS	Γιάννης Μαρτίνος	7.361.051	73
10. MARMARAS-DELTA TANKERS	Διαμαντής Διαμαντίδης	7.227.324	51
11. MINERVA MARINE INC	Ανδρέας Μαρτίνος	7.203.107	62
12. TSAKOS-TEN	Νίκος Τσάκος	7.119.734	72
13. DIANA SHIPPING CONTAINERS	Συμεών Παληός	6.074.742	59
14. EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED	Θανάσης Μαρτίνος	5.441.386	62
15. NEW SHIPPING LTD	Αδαμάντιος Πολέμης	5.385.640	31
16. SPRINGFIELD SHIPPING	Γ. Καραγεωργίου - Ίδρυμα Ωνάση	5.274.742	27
17. GOLDEN UNION	Θεόδωρος Βενιάμης	5.152.537	41
18. CAPITAL SHIP MANAGEMENT CORP	Ευάγγελος Μαρινάκης	4.994.911	54
19. DANAOS SHIPPING CO	Γιάννης Κούστας	4.198.810	59
20. CENTROFIN-MARINE TRUST	Γιώργος Προκοπίου	4.048.626	28
21. CHANDRIS (HELLAS) INC	Γιάννης Χανδρής	3.884.045	29
22. NEDA MARITIME AGENCY CO	Νίκος Λυκιαρδόπουλος	3.821.034	23
23. AEOLUS MANAGEMENT SA	Φίλιππος και Αντώνης Λαιμός	3.632.795	26
24. POLEMBROS SHIPPING LIMITED	Σπύρος Πολέμης	3.630.919	21
25. ENTERPRISES - GOLDEN ENERGY	Βίκτωρ Ρέστης	3.551.009	40
26. SAFETY-SAFE BULKERS	Πόλυ Χατζηγιάννου	3.334.740	37
27. TECHNOMAR SHIPPING INC	Γιώργος Γιουρούκος	3.311.176	57
28. COSTAMARE	Κωστής Κωνσταντακόπουλος	3.281.137	62
29. NGM ENERGY-MOUNDREAS N.G.	Νίκος Μουνδρέας	3.276.314	29
30. CYPRUS MARITIME	Ανδρέας Χατζηγιάννης	3.117.098	33
31. LASKARIDIS	Πάνος & Θανάσης Λασκαρίδης	3.083.512	70
32. ENESEL	Φίλιππος και Αντώνης Λαιμός	2.888.113	18
33. EMPIRE-ALMA	Σταμάτης Μόλαρης	2.823.742	33
34. ARCADIA-AEGEAN BULK	Κωνσταντίνος Αγγελόπουλος	2.799.836	28
35. CHARTWORLD-CHARTERWELL	Λου Κολλάκης	2.744.315	64
36. VAFIAS GROUP	Χάρης Βαφειάς	2.594.663	83
37. TRANSMED SHIPPING LTD	Χαράλαμπος Μυλωνάς	2.580.514	19
38. OPTIMUM SHIP SERVICES LTD	Γεώργιος Βασιλάκης,	2.355.177	33

Όνομασία	Ιδρυτής -Ιδιοκτήτης	Χωρητικότητα (σε dwt)	Αριθμός πλοίων
	Ε. Καλενδέρης και Β. Ιωάννου		
39. ALMI TANKERS-FAIRSKY	Κώστα Φωστηρόπουλου	2.263.519	13
40. PRIME MARINE GROUP	Στάθης Τοπούζογλου	2.136.087	31
41. SAMOS STEAMSHIP COMPANY SA	Δημήτριος Ίγγελης	2.094.215	22
42. AVIN	Χαράλαμπος Μυλωνάς	2.061.238	35
43. NOMIKOS A.M. TRANSWORLD	Μάρκος Νομικός	2.030.013	35
44. ANDRIAKI - N.J.GOULANDRIS	Νίκος Γουλανδρής	2.019.366	15
45. MARINE MANAGEMENT SERVICES	Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος	1.997.839	18
46. GOLDENPORT-OCEANGOLD	Γιάννης Δράγνης	1.929.241	39
47. ATHENIAN SEA CARRIERS	Μίνως Κυριακού	1.907.890	6
48. LOMAR SHIPPING LTD (AS AGENTS)	Γιώργος Λογοθέτης	1.873.740	59
49. NEREUS SHIPPING SA	Κωνσταντίνος Λέμος	1.805.367	12
50. ELETSON CORPORATION	Βασίλης Χατζηελευθεριάδης	1.773.874	33

Πηγή: (Ελληνική ναυτιλία & οικονομία 2017, 2018).

2.5.1 ANANGEL- MARAN TANKERSGAS

Η ναυτιλιακή εταιρεία Maran Gas Maritime Inc. (MGM) ανήκει στον όμιλο Ναυτιλίας Angelicoussis (ASGL) για την διαχείριση και την μεταφορά LNG και LPG.



Εικόνα 2.1: Λογότυπο της ναυτιλιακής εταιρείας Maran Gas Maritime Inc.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Γιάννης Αγγελικούσης.

Η ναυτιλιακή εταιρεία ASGL έχει ιστορία στην ναυτιλία που χρονολογείται από το 1947. Ο στόλος της ASGL περιλαμβάνει σήμερα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια, πλοία LNG και LPG. Σήμερα απασχολεί προσωπικό περίπου 300

ειδικευμένων στελεχών, καθώς και πάνω από 3.700 αξιωματικούς και πλήρωμα (Maran Gas Maritime Inc. (MGM), 2018).

2.5.2 EURONAV - GASLOG LNG

Η ναυτιλιακή εταιρεία EURONAV - GASLOG LNG είναι διεθνής ιδιοκτήτης / διαχειριστής μεταφορέων LNG και προσφέρει υποστήριξη σε διεθνείς ενεργειακές εταιρείες στο πλαίσιο της εφοδιαστικής αλυσίδας τους με LNG.



Εικόνα 2.2: Το λογότυπο της ναυτιλιακής εταιρείας EURONAV - GASLOG LNG.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Πέτρος Λιβανός.

Ο στόλος της αποτελείται από 27 μεταφορείς LNG. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται εννέα μεταφορείς LNG που λειτουργούν και ανήκουν στην θυγατρική εταιρία GasLog Partners που είναι εισηγμένη στο NYSE (gaslogltd, 2018).

2.5.3 DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS

Η ναυτιλιακή εταιρεία Dynacom Tankers Management Ltd. (DTM) ιδρύθηκε το 1991 για τη διαχείριση πετρελαιοφόρων. Από τότε, ο στόλος της έχει επεκταθεί και εκσυγχρονιστεί σημαντικά. Η εταιρεία DTM έχει αναπτύξει ένα ισχυρό δίκτυο σχέσεων με τους πελάτες της.

Η εταιρεία DTM αντιπροσωπεύει μια ισχυρή παρουσία στη βιομηχανία πετρελαίου, με τα πλοία της να καταπλέουν σε περισσότερα από 1.000 λιμάνια ετησίως σε όλες τις ηπείρους και συνδέει τη διεθνή οικονομία και την εξυπηρέτηση των πελατών σε όλο τον κόσμο.

Η DTM έχει διαμορφώσει επί του παρόντος στόλο με μέσο όρο ηλικίας 6 ετών, σε σύγκριση με το μέσο όρο των 10 ετών του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων.



Εικόνα 2.3: Το λογότυπο της Dynacom Tankers Management.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Γιώργος Προκοπίου.

Ο υφιστάμενος στόλος για τον οποίο η Dynacom λειτουργεί ως αντιπρόσωπος, ανέρχεται σε πάνω από 8,5 εκατομμύρια deadweight τόνους. Επιπλέον, η DTM αναμένει την παράδοση επιπλέον 4 νέα δεξαμενόπλοια Suezmax. Τα πλοία κατασκευάζονται σε ναυπηγεία πρώτης κατηγορίας και όλα είναι εξοπλισμένα με την τελευταία τεχνολογία (Dynacom Tankers Management, 2018).

2.5.4 CAROIFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG

Η ναυτιλιακή εταιρεία DryShips Inc. ιδρύθηκε το 2004 από τον σημερινό Διευθύνοντα Σύμβουλό της κ. Γεώργιο Οικονόμου και ήταν η πρώτη εταιρεία χύδην ξηρού φορτίου που κυκλοφόρησε στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Εταιρεία ολοκλήρωσε την αρχική δημόσια προσφορά της στο Nasdaq Stock Market τον Ιανουάριο του 2005.

Κατά τη διάρκεια του μεγαλύτερου οικονομικού -ναυτιλιακών υπηρεσιών- κύκλου της, ο οποίος διήρκεσε περίπου από το 2005 έως το 2008, ο στόλος της εταιρείας γνώρισε τεράστια ανάπτυξη, επεκτείνοντάς τον στόλο της σε 38 πλοία και εξαγοράζοντας την Ocean Rig ASA (εταιρεία θαλάσσιων γεωτρήσεων). Η Ocean Rig ASA εξαγοράστηκε αργότερα από την Ocean Rig UDW Inc. η οποία είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο από τον Οκτώβριο του 2011.



Εικόνα 2.4: Το λογότυπο της DryShips.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Γιώργος Οικονόμου.

Μετά την οικονομική κρίση, από το 2009 έως το 2014, η εταιρεία DryShips επιβράδυνε την ταχεία ανάπτυξη του ναυτιλιακού της στόλου και επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη της Ocean Rig, η οποία επεκτάθηκε από δύο μονάδες γεώτρησης σε εννέα μονάδες κατά τη διάρκεια της περιόδου, και πλέον θεωρείται από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές Υποβρύχιων γεωτρήσεων σε όλο τον κόσμο. Επιπλέον, η εταιρεία DryShips διαφοροποίησε τα ναυτιλιακά της περιουσιακά στοιχεία με στόχο τον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Ο ναυτιλιακός στόλος της εταιρεία DryShips αποτελείται από 56 σκάφη.

Από το 2015 έως το 2016, περίοδο που χαρακτηρίστηκε από σοβαρή ύφεση στις αγορές ξηρού και υπεράκτιου εμπορίου, η εταιρεία DryShips υποστηρίχθηκε από τον κ. Οικονόμου, ο οποίος μέσω συνδεδεμένων οντοτήτων αγόρασε 30 σκάφη από την εταιρεία DryShips, βοηθώντας την να αντλήσει κεφάλαια και να μειώσει το χρέος (DryShips Inc., 2018).

2.5.5 GENER8 –GENCO

Το όραμά της είναι να καταστεί ο ηγετικός θαλάσσιος κρίκος στη διεθνή αλυσίδα εφοδιασμού ενέργειας, παρέχοντας καινοτόμες και ανώτερες υπηρεσίες μεταφοράς σε μια διαφορετική βάση πελατών.

Η ναυτιλιακή εταιρεία Gener8 Maritime είναι αφιερωμένη στην ασφαλή παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς ενέργειας χρησιμοποιώντας μια οργάνωση ειδικευμένων επαγγελματιών για την επίτευξη απαράμιλλης εξυπηρέτησης πελατών.



Εικόνα 2.5: Το λογότυπο της Gener8 Maritime.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Πέτρος Γεωργιόπουλος.

Η Gener8 Maritime, Inc έχει εξελιχθεί για να γίνει ο κορυφαίος πάροχος των διεθνών μεταφορών πετρελαίου θαλάσσιων μεταφορών και ένας κύριος φορέας εκμετάλλευσης μεγάλων δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου. Εστιάζει σε σύγχρονα σκάφη που συμμορφώνονται με αυστηρές απαιτήσεις και αυστηρά επιχειρησιακά πρότυπα, έτσι η

Gener8 Maritime μεταφέρει εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου σε όλο τον κόσμο με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο (Gener8 Maritime, 2018).

2.5.6 STAR BULK PRODUCT

Η Star Bulk είναι μια παγκόσμιας εμβελείας ναυτιλιακή εταιρεία που παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων ξηρού χύδην. Σε πλήρως παραδοθείσα βάση, ο στόλος της Star Bulk αποτελείται από 74 σύγχρονα πλοία που κατασκευάζονται σε ναυπηγεία παγκόσμιας κλάσης και με μέση ηλικία κάτω των 8 ετών. Η σύνθεση του στόλου της είναι ιδιαίτερα διαφοροποιημένη, κυμαινόμενη από πλοία Supramax έως τα πλοία Newcastlemax και έχει συνολική χωρητικότητα άνω των 8 εκατομμυρίων deadweight.



Εικόνα 2.6: Το λογότυπο της Star Bulk.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Πέτρος Παππάς.

Τα πλοία της Star Bulk μεταφέρουν μεγάλα φορτία, τα οποία περιλαμβάνουν σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτηρά, καθώς και μικρές ποσότητες βωξίτη, λιπασμάτων και προϊόντων χάλυβα. Κάθε χρόνο στέλνει πάνω από 37 εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου σε όλο τον κόσμο, ασφαλή, αποτελεσματικά και με προσοχή στο περιβάλλον. Η Star Bulk είναι μία από τις κορυφαίες εταιρείες ναυτιλιακών εταιρειών στην παγκόσμια βαθμολογία κινδύνου Rightship⁷. Η Star Bulk διατηρεί εκτελεστικά γραφεία στην Αθήνα και στη Λεμεσό της Κύπρου (Star Bulk, 2018).

2.5.7 ALPHA AMETHYST/PANTHEON

Η Pantheon Tankers Management (PTM) είναι μια ηγετική ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Η

⁷Το πρόγραμμα SIRE είναι ένα εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου για τους ναυλωτές, τους εφοπλιστές, τους διαχειριστές τερματικών σταθμών κ.α. που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια του πλοίου.

PTM δεσμεύεται να παρέχει υπηρεσίες παγκόσμιας κλάσης διαχείρισης πλοίων, που να καλύπτουν ή να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις ασφάλειας, και περιβάλλοντος. Διεξάγει τις δραστηριότητές της κατά τρόπο που προστατεύει την ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον και την ιδιοκτησία. Η PTM είναι απολύτως προσηλωμένη στην επίτευξη μηδενικών ατυχημάτων, στην πρόκληση ζημιών στο περιβάλλον, μηδενικών ζημιών και καθυστερήσεων στην μεταφορά (Pantheon Tankers Management (PTM), 2018).



Εικόνα 2.7: Το λογότυπο της Pantheon Tankers Management (PTM).

Ιδρύτρια –Ιδιοκτήτρια: Άννα Αγγελικούση.

2.5.8 THENAMARIS

Η Thenamaris (Ship Management) Inc. είναι ένας παγκόσμιος διαχειριστής πλοίων υψηλής τεχνολογίας σύγχρονων ocean-going πλοίων και παρέχει τις υπηρεσίες της μόνο ως πράκτορες. Ο υπό διαχείριση στόλος περιλαμβάνει σήμερα 83 πλοία: πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και πετρελαιοειδή όπως βενζίνη και πετρέλαιο, φορηγά φορτίου χύδην που μεταφέρουν ξηρό φορτίο χύδην όπως σιτηρά, άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα και εμπορευματοκιβώτια. Η Thenamaris LNG Inc. διαχειρίζεται τρεις μεταφορείς LNG μήκους 160.000 cbm και τέσσερις μεταφορείς LPG των 38.000 cbm.



Εικόνα 2.8: Το λογότυπο της Thenamaris.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Γιάννης Μαρτίνος.

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Λειτουργεί, διατηρεί, και εμπορεύεται πλοία σε όλο τον κόσμο, με ασφαλή, αποδοτικό και κερδοφόρο τρόπο. Διασφαλίζει σταθερά υψηλά πρότυπα σε όλες τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων, καλύπτοντας διάφορες πτυχές διαχείρισης καθώς και την διαχείριση ενός διαφοροποιημένου χαρτοφυλακίου σκαφών (Thenamaris, 2018).

2.5.9 MARMARAS-DELTA TANKERS

Η DELTA TANKERS LTD ιδρύθηκε το 2006 και σήμερα διαχειρίζεται ένα σύγχρονο στόλο είκοσι πέντε δεξαμενόπλοιων με συνολικό deadweight άνω των 3 εκατομμυρίων M/T. Μέσω της δέσμευσής της για ασφαλείς και περιβαλλοντικά υπεύθυνες επιχειρήσεις σε συνδυασμό με υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση στους πελάτες της, η DELTA έχει εξασφαλίσει ηγετικό ρόλο ως διεθνής διαχειριστής και χειριστής πλοίων.



Εικόνα 2.9: Το λογότυπο της DELTA TANKERS.

Ιδρυτής –Ιδιοκτήτης: Διαμαντής Διαμαντίδης.

Η ανάπτυξη της DELTA αποδεικνύει την επιτυχία της στην αφομοίωση και εφαρμογή των πολλαπλών περιβαλλοντικών κανονισμών, των κανονισμών ασφαλείας και ασφάλειας που ισχύουν σήμερα και στην κάλυψη των αναγκών της ναυτιλιακής βιομηχανίας για ασφαλή και αποδοτική θαλάσσια μεταφορά παγκοσμίως.

Η DELTA δεσμεύεται να διατηρήσει την ηγετική της θέση στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και τα βέλτιστα πρότυπα λειτουργίας, ποιότητας, περιβάλλοντος και ασφάλειας (DELTA TANKERS, 2018).

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ»

3.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

3.1.1 Επιχειρησιακά στοιχεία της Ναυτιλίας

Κάθε επιχείρηση και κάθε οικονομικός οργανισμός θεωρούνται υποσύστημα ενός ευρύτερου οικονομικού συστήματος, το οποίο έχει αντικειμενικό σκοπό να ικανοποιήσει τις ανθρώπινες ανάγκες με την παραγωγή και διανομή αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται από τις επιχειρήσεις που δέχονται εισροές (πόρους) από ένα φυσικό, κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον και τις μετατρέπουν σε εκροές (αγαθά).

Οι επιχειρήσεις δρουν και αναπτύσσονται μέσα σε ένα εξελισσόμενο περιβάλλον ως προς την τεχνολογία, τις καταναλωτικές συνήθειες, τη νομοθεσία, τις αγορές και για να επιβιώσουν, πρέπει να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να προσαρμόζονται έγκαιρα. Επειδή το περιβάλλον αυτό είναι πάρα πολύ ανταγωνιστικό οι επιχειρήσεις που παρακολουθούν τις εξελίξεις και μειώνουν το κόστος παραγωγής τους μεγεθύνονται και επιβιώνουν, αντίθετα με αυτές που αδυνατούν να εξελιχθούν συρρικνώνονται και παύουν τη λειτουργία τους. Για το λόγο αυτό η σχέση κάθε επιχείρησης με το περιβάλλον είναι δυναμική, καθορίζει τη συμπεριφορά της και επηρεάζεται από παράγοντες που επιδρούν στη ανάπτυξη και λειτουργία της. (Μπουραντάς, Βάθης, Παπακωνσταντίνου & Ρεκλείτης, 1999)

Ανάλογα με τις επιδράσεις που ασκούν οι παράγοντες αυτοί τους εντάσσουμε σε δύο κατηγορίες περιβάλλοντος:

1-Το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης στο οποίο εντάσσονται το οικονομικό, το τεχνολογικό, το νομικό, το οικολογικό και το πολιτικό.

2-Το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης στο οποίο εντάσσονται, οι υπηρεσίες, οι προμηθευτές υλικών, οι εργαζόμενοι, οι πελάτες, οι μέτοχοι, οι πιστωτές, οι χρηματοδότες, οι τράπεζες και ο,τιδήποτε άλλο την επηρεάζει θετικά ή αρνητικά.

Από τους παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά στην ίδρυση, στην ανάπτυξη και στην επιβίωση μιας επιχείρησης είναι οι οικονομικοί παράγοντες, χωρίς να μειώνουμε τις επιδράσεις και αλληλεπιδράσεις και τους στόχους των άλλων παραγόντων.

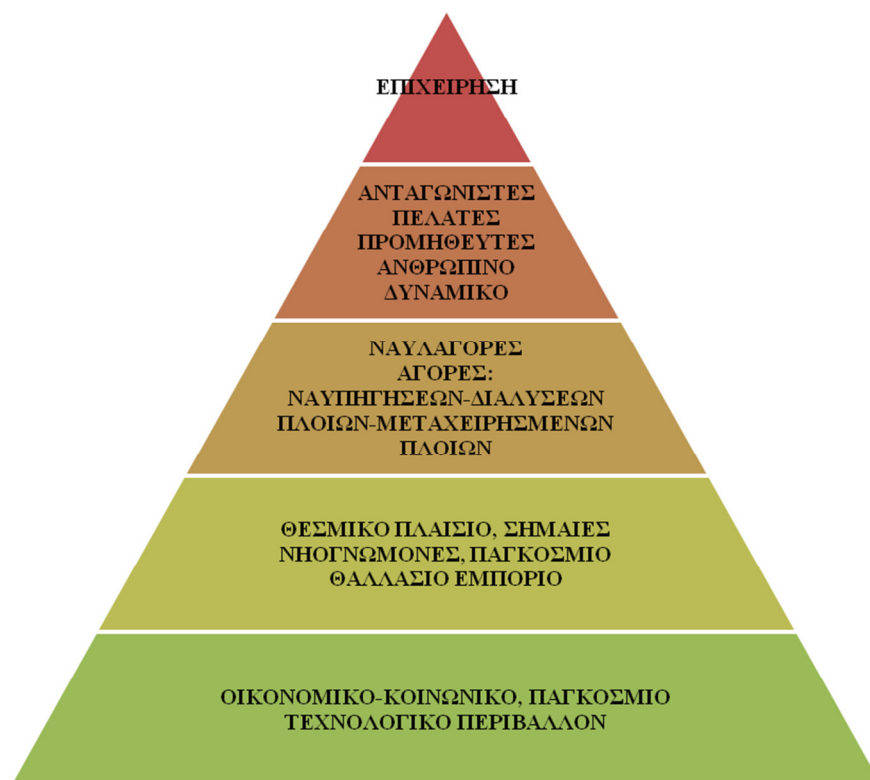
3.1.2 Η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης

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

Για να επιτύχει τους σκοπούς και τους στόχους της μια ναυτιλιακή επιχείρηση δραστηριοποιείται κυρίως στην εκμετάλλευση διαφόρων κατηγοριών πλοίων όπως επιβατηγά (ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, κ.ά.), φορτηγά και μεικτά (πλοία μεταφοράς επιβατών και φορτίων) και δευτερευόντως στην ναυπήγηση, στην επισκευή και στον εφοδιασμό πλοίων, στην επάνδρωση και ναυτασφάλιση. (Βλάχος, 2014).

3.1.3 Περιβάλλον λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων φαίνεται στο παρακάτω Σχήμα 3.1 (Βλάχος Γ. , 2014):



Σχήμα 3.1: Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πηγή: (Βλάχος Γ. , 2014).

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται και λειτουργούν σ' ένα πολύπλοκο και δυναμικό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, το οποίο συνεχώς εξελίσσεται. Παράλληλα,

όπως και κάθε άλλη επιχείρηση, έτσι και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις βρίσκονται σε αλληλεπίδραση με το περιβάλλον τους, καθώς καθορίζονται από αυτό και ταυτόχρονα, μέσα από τις δράσεις και τις ενέργειες τους το επηρεάζουν (Θεοτοκάς, 2011).

Η ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να μελετηθεί και να αναλυθεί ως σύστημα αλληλοσυνδεόμενων και αλληλεξαρτώμενων μερών. Η διοίκηση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι ιδιαίτερα σύνθετη καθώς περιλαμβάνει τη διαχείριση μονάδων υψηλής κεφαλαιακής αξίας, οι οποίες βρίσκονται διάσπαρτες σε μακρινές περιοχές του κόσμου γεγονός που καθιστά τον καθημερινό έλεγχο της λειτουργίας τους ιδιαίτερα δύσκολο (Frankel, 1982).

Το γεγονός αυτό αποτελεί και τον παράγοντα της γεωγραφικής διαφοροποίησης, ο οποίος αποτελεί ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχείρησης (Γουλιέλμος, 1999), τα πλοία της οποίας εκτελούν το ίδιο έργο, με την ίδια οργάνωση και την ίδια ιεραρχική διάρθρωση, παρόλο που μπορεί να βρίσκονται σε διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο ή να ταξιδεύουν σε διάφορους θαλάσσιους δρόμους. Ωστόσο, στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως παρά τη φαινομενική ομοιότητά τους, το κάθε πλοίο αποτελεί έναν διαφορετικό οργανισμό (Θεοτοκάς, 2002).

Αντίστοιχα, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφοροποίηση του ανθρώπινου παράγοντα τα πλοία διαφέρουν μεταξύ τους τουλάχιστον ως προς το ψυχοκοινωνικό υποσύστημα και το υποσύστημα οργανωτικών στόχων και αξιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνύπαρξη δύο ομάδων πληρωμάτων οι οποίες συγκροτούνται από ναυτικούς διαφορετικών εθνικοτήτων. Στην περίπτωση αυτή αν και υπάρχει ένα άριστα συντονισμένο σύστημα εντούτοις, είναι δύσκολο τα δύο πληρώματα να εμφανίσουν απόλυτη ταύτιση ως προς τον τρόπο λειτουργίας και τη δυναμική που αναπτύσσεται μέσα από την αλληλεπίδραση των μελών τους (Θεοτοκάς, 2011).

Παράλληλα, έργο των γραφείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ξηρά αποτελεί η διαχείριση και η υποστήριξη της λειτουργίας των πλοίων στο πλαίσιο των τμημάτων ενώ, στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως η απόδοση των πλοίων επηρεάζεται από φυσικούς παράγοντες, καθώς και από τις ενέργειες ή τις παραλείψεις των πληρωμάτων σε αυτά, αλλά και των εργαζομένων στα γραφεία της επιχείρησης στην ξηρά. Αυτό σημαίνει πως απαιτείται προσεκτικός συντονισμός και συνεργασία μεταξύ των διαφόρων τμημάτων και των πλοίων για την επίτευξη των κοινών στόχων (Θεοτοκάς, 2011).

Σε ότι αφορά τη λήψη αποφάσεων, απαιτείται προσεκτική εκτίμηση τόσο των άμεσων, όσο και των έμμεσων επιπτώσεων από τις αποφάσεις που λαμβάνονται ή τις δράσεις που επιλέγονται και αναλαμβάνονται είτε από ένα πλοίο, είτε από ένα τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης (Θεοτοκάς, 2011).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί μέσα σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον, όπου ο ανταγωνισμός των επιχειρήσεων διαφέρει, ανάλογα με τις αγορές στις οποίες συμμετέχουν. Επομένως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να εκτιμήσουν το εσωτερικό και εξωτερικό τους περιβάλλον, για να μπορούν να αξιολογήσουν και να εκτιμήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης τους, εντός του ανταγωνιστικού αυτού πλαισίου που δημιουργούν αυτές, για να αποφύγουν τις τυχόν απειλές και αντίθετα να δημιουργούν ευκαιρίες.

3.1.4 Το εξωτερικό περιβάλλον

Το εξωτερικό περιβάλλον μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι το πεδίο που αυτή αναζητά τον έγκαιρο εντοπισμό ευκαιριών και απειλών (Σιώμοκος, 2013).

Στόχοι της στρατηγικής αυτής ανάλυσης του εξωτερικού περιβάλλοντος αποτελούν η κατανόηση των παραγόντων που επιδρούν στην αλλαγή του, η ανάλυση του τρόπου με τον οποίο οι αλλαγές που επέρχονται σε αυτό επηρεάζουν την οικονομία, τον κλάδο και τη μεμονωμένη επιχείρηση καθώς και ο προσδιορισμός των τρόπων με τους οποίους θα είναι σε θέση να διαχειριστεί τις μεταβολές αυτές η εκάστοτε εταιρεία.

Στη σύγχρονη διοικητική επιστήμη το ευρύτερο (εξωτερικό) μακρο-περιβάλλον ταξινομείται σε έξι βασικές κατηγορίες: οικονομικό, τεχνολογικό, πολιτικο-νομικό, κοινωνικο-πολιτιστικό, δημογραφικό και παγκόσμιο.

Σε γενικές γραμμές, το περιβάλλον αυτό επιδρά στην ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης, επιφέρει καίριας σημασίας αλλαγές και ποικιλομορφία επιρροής ανάλογα με το είδος και την κατάσταση των οικονομικών μονάδων.

Οι πιο σημαντικές πτυχές αυτής της ανάλυσης αναφέρονται αρχικά στις ευκαιρίες που μπορεί να διακρίνει η επιχείρηση, δηλαδή συγκυρίες και καταστάσεις, συνθήκες και μεγέθη που ευνοούν την εφαρμογή πολιτικών ανόρθωσης, αύξησης της ανταγωνιστικότητας, διόρθωσης αρνητικών στοιχείων, κ.ο.κ.

Ένα ακόμη σημαντικό πεδίο που αναζητείται κατά την περιβαλλοντική επισκόπηση μιας επιχείρησης είναι οι απειλές, αφού αυτές απαιτούν πέρα από τον έγκυρο εντοπισμό και αποτελεσματική διαχείριση και πρόληψη. (Βλάχος, 2014).

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση εξετάζοντας τα παραπάνω συλλέγει στοιχεία που συμβάλλουν στην ορθότερη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και στον σχεδιασμό προγραμμάτων, αποδοτικών για την ανταγωνιστικότητά της και την ευρύτερη εκπλήρωση των στόχων της.

Στη βάση των ανωτέρω, η επιχείρηση στον ναυτιλιακό κλάδο ερευνά τα ακόλουθα (Σχήμα 3.2) (Βλάχος Γ. , 2014):



Σχήμα 3.1: Διαρηνήσεις της επιχείρησης στον ναυτιλιακό κλάδο.

Πηγή: (Βλάχος Γ. , 2014).

Σε **πολιτικο-νομικό επίπεδο** αναλύει τη σταθερότητα των κυβερνήσεων των χωρών που συναλλάσσονται, την οικονομική τους πολιτική, το φορολογικό καθεστώς των παγκόσμιων αγορών τους, τη νομοθεσία γύρω από το μονοπώλιο, το εργατικό δίκαιο της χώρας προέλευσης της σημαίας, το θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία, το περιβάλλον, τους υδάτινους πόρους και τη ρύπανση καθώς και τους κινδύνους που μπορεί να επέλθουν από την επενδυτική αγορά.

Σε **οικονομικό επίπεδο**, την επιχείρηση απασχολεί να συλλέγει στοιχεία για τον ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ, για το επίπεδο των εισοδημάτων, την προσφορά χρήματος, την τάση του πληθωρισμού, τη διαμόρφωση των επιτοκίων και τους ναυτικούς και οικονομικούς κύκλους που διανύει ο κλάδος.

Σε **κοινωνικο-πολιτιστικό** επίπεδο, τη ναυτιλιακή επιχείρηση ενδιαφέρει η κάθε αλλαγή στην αγοραστική συμπεριφορά επιβατών και συνεργατών, η σύνθεση και η δομή του πληθωρισμού, οι συνήθειες του καταναλωτικού κοινού, το μορφωτικό επίπεδο, η απασχόληση και το δημογραφικό προφίλ των χωρών που δραστηριοποιείται.

Σε **τεχνολογικό επίπεδο**, σημαντικά στοιχεία που αναλύονται είναι η τεχνολογική εξέλιξη, ο ρυθμός διάχυσης της τεχνολογίας, το ύψος των κρατικών δαπανών για έρευνα και ανάπτυξη, το καθεστώς προστασίας πατεντών και πνευματικών δικαιωμάτων, η υποδομή σε επίπεδο υλικοτεχνικό καθώς και η διάδοση των social media.

Πέραν των προαναφερθέντων, οι παράγοντες που επιδρούν στη ναυτιλιακή επιχείρηση και προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον συνδέονται και με ζητήματα, όπως οι διακρατικές πολιτικές και εμπορικές σχέσεις, η διεθνής στρατηγική για τη ναυτιλία, οι τιμές που διαμορφώνονται στους ναύλους, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, το φαινόμενο των απεργιών, οι εξαγορές, η ενδυνάμωση των κοινοπραξιών και το επίπεδο προσφοράς και ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. (Βλάχος, 2014).

3.1.5 Το εσωτερικό περιβάλλον

Η ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος αφορά την εξέταση εκείνων των παραγόντων που βρίσκονται μέσα στην επιχείρηση και που αλληλεπιδρούν προκειμένου να συμβάλλουν στην εκπλήρωση των στόχων που έχουν τεθεί. Τέτοιοι παράγοντες μπορεί να είναι χρηματοοικονομικοί, φυσικοί, ανθρώπινοι και τεχνολογικοί. Ουσιαστικά, κάθε στοιχείο που συνδέεται με αυτούς τους παράγοντες, αλλά και με κάθε δύναμη στο εσωτερικό της επιχείρησης, μπορεί να επηρεάσει την αποτελεσματικότητά της. Μάλιστα, προκειμένου μια ναυτιλιακή (όπως μια οποιαδήποτε επιχείρηση) απαιτείται να κατανοεί σε βάθος ποιες είναι οι δυνάμεις αυτές που προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή ποιες συνθήκες, ικανότητες και πόροι μπορούν να οδηγήσουν σε αυτό. Κατά την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος προσδιορίζονται και τα αδύναμα και τα δυνατά σημεία της επιχείρησης. (Σιώμκος, 2013).

Μια προσέγγιση που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εν λόγω ανάλυση είναι και η θεωρία πόρων και ικανοτήτων. Στη σχετικά εσωστρεφή αυτή θεώρηση, υποστηρίζεται ότι κάθε επιχείρηση διαφέρει από τους ανταγωνιστές της ως προς τους πόρους και τις ικανότητες που διαθέτει, καθώς επίσης και ως προς τον τρόπο με τον οποίο τους εκμεταλλεύεται.

Στην περίπτωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και ειδικότερα σε περιόδους όπως αυτές που κυριαρχούν σήμερα, που το εξωτερικό περιβάλλον μεταβάλλεται με ταχύτατο ρυθμό, απαιτείται έμφαση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, αφού αυτά θεωρούνται πιο σταθερή βάση για την ανάπτυξη στρατηγικών.

Κάθε επιχείρηση για τη λειτουργία της διαθέτει πόρους και ικανότητες. Οι πόροι: υλικοί, ανθρώπινοι, συστήματα και άυλοι (φήμη και πελατεία) δεν είναι από μόνοι τους ικανοί να χαρίσουν στην επιχείρηση ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και επιτυχία (Παπαδάκης, 2012). Για να συμβεί κάτι τέτοιο χρειάζεται οι πόροι αυτοί να συνδέονται έτσι ώστε να οδηγούν σε ικανότητες. Όταν τελικά εξασφαλιστεί ένας τέτοιος συνδυασμός, αναπτύσσονται τόσο οριακές, όσο και θεμελιώδεις ικανότητες. Τις πρώτες τις κατέχουν ή μπορούν εύκολα να τις αντιγράψουν και οι ανταγωνιστές. Τις δεύτερες τις έχει στην κατοχή της μόνο η επιχείρηση και τις προστατεύει καθώς είναι αυτές που την οδηγούν σε αυξημένη ανταγωνιστικότητα και προσφέρουν πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών (Παπαδάκης, 2012).

Στα ιδιαίτερα οφέλη που έχει μια επιχείρηση από την ύπαρξη θεμελιωδών ικανοτήτων, ανήκουν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα, αφού μια θεμελιώδης ικανότητα (Παπαδάκης, 2012):

- Μπορεί να συμβάλλει δυσανάλογα στην αξία που αντιλαμβάνεται ο πελάτης.
- Προσφέρει σημαντικά στοιχεία διαφοροποίησης από τον ανταγωνισμό.
- Παρέχει τη δυνατότητα εισόδου σε νέες παγκόσμιες αγορές.
- Έχει μακρά διάρκεια.

Κατά την αποτίμηση της δυνητικής απόδοσης των πόρων και ικανοτήτων απαιτείται και ο συνυπολογισμός των σχέσεων μεταξύ των δύο διαστάσεων, αλλά και η πολυπλοκότητα που διαμορφώνεται στην αλληλεπίδραση αυτή.

Ως αποτέλεσμα μιας τέτοιας μελέτης, η ναυτιλιακή (όπως κάθε επιχείρηση) αναζητά να προσδιορίσει τη δυνατότητα των πόρων και ικανοτήτων της να δημιουργούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αυτή η δυνατότητα σχετίζεται τόσο με τον ρυθμό απαξίωσης των πόρων, των ικανοτήτων αλλά και με τον κίνδυνο μιας επικείμενης αντιγραφής από τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις.

Ένα ακόμη σημαντικό πεδίο ανάλυσης των ικανοτήτων αποτελεί και αυτό που συνδέεται άμεσα με τα χαρακτηριστικά που αυτή διαθέτει. Τέτοια είναι: η διάρκεια σταθερότητας, η διαύγεια, η μεταβιβασιμότητα και η δυνατότητα αντιγραφής (Σιώμκος, 2013).

3.1.6 Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σίγουρα ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας και για αυτό το λόγο η ανάλυση της αποτελεί μια δαιδαλώδες διαδικασία. Παρακάτω αναλύονται τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία τις διαφοροποιούν από τις λοιπές επιχειρήσεις.

3.1.6.1 Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των αγορών

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί μέσα σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον, γιατί σ' αυτό προσφέρει τις υπηρεσίες της και από αντλεί τους συντελεστές παραγωγής της. Πρώτον όσον αφορά τους συντελεστές παραγωγής, μια πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την δυνατότητα να αναζητήσει το φθηνότερο ναυτεργατικό δυναμικό από οπουδήποτε στον κόσμο, κάτι που δε συμβαίνει σε καμιά άλλη βιομηχανική δραστηριότητα. Δεύτερον για να καλύψουν τις υψηλές κεφαλαιουχικές απαιτήσεις απευθύνονται στη διεθνή αγορά κεφαλαίου, ενώ οι επιχειρήσεις ξηράς αντλούν τα κεφάλαιά τους από την εθνική αγορά. (Σιώμκος, 2013).

3.1.6.2 Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν ανάλογα με τη ζήτηση και προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι σε περιόδους οικονομικής διαταραχής και ύφεσης, μειώνεται η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες και κατ' επέκταση μειώνονται οι ναύλοι πλοίων, μειώνεται το προσωπικό και τα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για το λόγο αυτό οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να παρακολουθούν την κίνηση των αγορών και εφαρμόζουν τέτοια στρατηγική με τις ναυλώσεις, ώστε να μειώνουν τους κινδύνους σε ενδεχόμενη αρνητική οικονομική συγκυρία. (Σιώμκος, 2013).

3.1.6.3 Ο παράγοντας πρόβλεψη

Το περιβάλλον εντός του οποίου δραστηριοποιούνται οι ναυτιλιακές εταιρείες υποκρύπτει απρόβλεπτους παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν και καθορίζουν τα κέρδη τους από τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει γιατί η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν δύναται να εκτιμήσει με ακρίβεια την πορεία της και μάλιστα σε βάθος χρόνου. Για το λόγο

αυτό προσπαθεί να ελαχιστοποιήσει το λειτουργικό της κόστος με το ναυτεργατικό δυναμικό, με επιλογές από όλο τον κόσμο (αρκεί να μην υπάρχουν περιορισμοί λόγω της σημαίας του πλοίου) και να αποφύγει τους περιορισμούς και κινδύνους από τα χαρτοφυλάκια των φορέων που τις χρηματοδοτούν, γιατί κυρίως δανείζεται από διεθνή αγορά κεφαλαίου, για να καλύψει τις υψηλές κεφαλαιουχικές της ανάγκες. (Σιώμκος, 2013).

3.1.6.4 Απόσταση παραγωγικής μονάδας-γραφείου

Η οργάνωση και διοίκησή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφέρει από την οργάνωση και διοίκηση των άλλων επιχειρήσεων, γιατί οι παραγωγικές τους μονάδες (τα πλοία) , βρίσκονται και παράγουν μακριά από την έδρα τους, με αποτέλεσμα να τίθενται σημαντικοί περιορισμοί στη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης είναι σημαντικό ότι οι επιχειρήσεις ξηράς διαθέτουν μόνιμο εργατικό προσωπικό για μεγάλο χρονικό διάστημα, κάτι το οποίο δεν μπορεί να συμβεί σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση.

3.1.6.5 Συνύπαρξη και ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών

Στο χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνυπάρχουν και ανταγωνίζονται επιχειρήσεις από όλα τα μεγέθη, με διαφορετική οργάνωση, στρατηγική και πολιτική. Υπάρχουν οι μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με ένα πλοίο και επιχειρήσεις με περισσότερα του ενός που ανταγωνίζονται επιχειρήσεις αντιστοίχου τύπου, που κινούνται στον ίδιο θαλάσσιο δρόμο. Επειδή οι παγκόσμιες αλλά και εθνικές οικονομικές συγκυρίες τα τελευταία χρόνια έχουν έντονες διακυμάνσεις , παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν τη δυνατότητα του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και των επενδύσεων είναι οι εταιρείες με μεγάλο μέγεθος, οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιούν τις ευκαιρίες στην πώληση, αγορά πλοίων και στη διάρκεια ναύλωσης και να είναι ανταγωνιστικές και επιτυχημένες.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να κινούνται ευέλικτα ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Ανάλογα λοιπόν τις συνθήκες αγοράς και κυρίως σε περιόδους ύφεσης ή οικονομικών δυσχερειών έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν το εργατικό τους δυναμικό, το λειτουργικό της κόστος, να παροπλίσουν πλοία σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις ξηράς οι οποίες δεν έχουν την ίδια δυνατότητα. (Σιώμκος, 2013).

3.2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Η λειτουργική διαχείριση μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι ιδιαίτερα δύσκολη, λόγω της φύσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα λειτουργικά επίπεδα μιας ναυτιλιακής

επιχείρησης διαφοροποιούνται αισθητά σε σχέση με αυτά των άλλων επιχειρήσεων, άλλων κλάδων. Άλλωστε η ναυτιλία ήταν πάντοτε μια ιδιαίτερα εξειδικευμένη βιομηχανία, η οποία παρουσιάζει πολλές φορές σημαντικές ομοιότητες με άλλες βιομηχανίες όσον αφορά τα λειτουργικά τους αλλά και διαφορές λόγω της εξειδίκευσης που την χαρακτηρίζει ως βιομηχανία. Χαρακτηριστικό των επιπέδων της εξειδίκευσης είναι ότι τα λειτουργικά επίπεδα παρουσιάζουν σχετικές διαφορές ακόμα και μέσα στην ίδια τη βιομηχανία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς μεταφορών. (Μπουραντάς, Βάθης, Παπακωνσταντίνου & Ρεκλείτης, 1999).

Διαφορετικά λειτουργικά επίπεδα έχει μια ναυτιλιακή που ασχολείται με τον τομέα των επιβατηγών πλοίων από μία που ασχολείται με τη μεταφορά πετρελαίου και προϊόντων του, όπως ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν τα ίδια αγαθά αλλά έχουν σημαντική διαφορά μεγέθους.

Η λειτουργική διαχείριση μιας ναυτιλιακής εταιρείας έχει σαν σκοπό την αποδοτικότερη προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με απώτερο στόχο τη μεγιστοποίηση του μεταφορικού έργου, τόσο ποσοτικά (τονομίλια) όσο και ποιοτικά, το οποίο μεταφράζεται σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερα κέρδη για την εταιρεία.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημάνουμε μια σημαντική ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με άλλες. Αυτή εντοπίζεται στην ύπαρξη των πλοίων, ως βασικός συντελεστής της παραγωγής, το οποίο είναι ένα πλωτό «εργοστάσιο» που βρίσκεται συνεχώς μετακινούμενο σ' όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του κόσμου. Συνεπώς καθίσταται πολύ δύσκολη η σωστή λειτουργική του διαχείριση, εφόσον γίνεται από απόσταση, οπότε ο διαχειριστής δεν έχει τη δυνατότητα της άμεσης επίβλεψης και της επίσκεψης του πλοίου. Για το λόγο αυτό στη ναυτιλία η λειτουργική διοίκηση διαχωρίζεται μεταξύ του επιτελικού γραφείου και αυτής των πλοίων, στο οποίο διαχειριστής επί της ουσίας είναι ο πλοίαρχος. (Θεοτοκάς Ι., 2011)

3.2.1 Βασικά λειτουργικά επίπεδα της ναυτιλιακής επιχείρησης

Με τις όποιες διαφορές μπορεί να παρουσιάζονται λόγω διαφορετικών αγορών δραστηριοποίησης, αλλά και λόγω μεγεθών των εταιρειών, πέντε είναι αυτά που θεωρούμε ως κοινά βασικά λειτουργικά επίπεδα μια ναυτιλιακής επιχείρησης (Γουλιέλμος, 2001):

- Η θαλάσσια υπηρεσία μεταφοράς
- Τα σχέδια μεταφοράς

- Οι διαδικασίες μεταφοράς
- Τα πλοία
- Το ανθρώπινο δυναμικό

3.2.2 Η θαλάσσια υπηρεσία μεταφοράς

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

3.2.2.1 Η ποιότητα του προϊόντος

Τα τελευταία χρόνια ειδικότερα παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα της ναυτιλίας κάνοντας προσπάθειες να αποκτούν όλο και περισσότερα συστήματα διασφάλισης ποιότητας (ISO 9002, ISO 14002, TMSA's), πέραν του υποχρεωτικού συστήματος διαχείρισης ISM code. (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

3.2.2.2 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. (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

3.2.2.3 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. (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

3.2.2.4 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.

3.2.2.5 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. (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

3.2.3 Τα σχέδια θαλάσσιας 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 πραγματοποίηση του ταξιδιού. Εκτός των απαραίτητων εργασιών προετοιμασίας του πλοίου και εκπλήρωσης των εγγράφων που απαιτούνται από τα ναυλοσύμφωνα (π.χ. notice of readiness) 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. (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

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.

Γενικότερα, μπορούμε να πούμε ότι 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. Όλο αυτό εντάσσεται στη λογική της μεγιστοποίησης του επιχειρησιακού χρόνου ενός караβιού, άρα και της αποδοτικότητάς του. (Θεοτοκάς., 2011).

3.2.4 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 πραγματοποίηση 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. (Θεοτοκάς., 2011).

3.2.4.1 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. (Θεοτοκάς., 2011).

3.2.4.2 Το ανθρώπινο δυναμικό

Αποτελεί τη βασική κινητήρια δύναμη τόσο, όσον αφορά το επιτελικό γραφείο, όσο και τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης μιας και «η παραγωγή επαφίεται στα άτομα» (Γουλιέλμος 2001).

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 πλοίαρχου 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 σύμφωνα με τις νέες θεωρίες της διαχείρισης (μάνατζεμντ), θεωρείται η παροχή κατάλληλων κινήτρων, ώστε να καταστήσουν το ανθρώπινο δυναμικό πιο αποτελεσματικό και αποδοτικό (Θεοτοκάς Ι., 2011).

3.3 Η ΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗ

3.3.1 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. (Βλάχος Π.,2012).

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 (Βλάχος Π.,2015):

- 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.

Γενικότερα η ίδρυση, σύσταση και λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διέπονται από τους κανόνες του Ναυτικού Δικαίου ή Εμπορικού Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία και χωρίζεται σε δύο τομείς:

Α) Το *Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο* το οποίο διακρίνεται επιμέρους σε (Βλάχος Γ., 2015):

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

- **Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο** που αφορά θέματα που προκύπτουν μεταξύ Χωρών από την ναυσιπλοΐα,
- **Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο** που ρυθμίζει τους τρόπους κτήσης και αποβολής της εθνικότητας πλοίου, τον έλεγχο των πλοίων καθώς και τις προϋποθέσεις εκείνες της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, (ναυτική εργασία) κ.ά.,
- **Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο**, που αφορά ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών και το

B) Το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο** που διακρίνεται επιμέρους σε (Βλάχος Γ., 2015):

- **Ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο** που ορίζει γενικά ποίου κράτους το εσωτερικό δίκαιο θα εφαρμοσθεί σε περιπτώσεις ναυτλιακών σχέσεων, όταν αυτές δεν είναι καθορισμένες.
- **Ναυτεργασιακό Δίκαιο ή Ναυτεργατικό Δίκαιο** που αποτελεί μέρος του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζει θέματα ναυτικής εργασίας.

Όσον αφορά το ελληνικό ναυτικό δίκαιο καθορίστηκαν οι διατάξεις του ως εξής:

- ✓ **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο:** Επειδή οι διατάξεις του εν λόγω Δικαίου περιλαμβάνονταν διασπαρμένες σε διάφορα νομοθετήματα μερικά των οποίων ίσχυαν από της σύστασης του Ελληνικού Κράτους και οι οποίες πλέον δεν ανταποκρίνονταν στις σύγχρονες συνθήκες της ναυτιλίας, αποφασίσθηκε η προσαρμογή και κωδικοποίησή τους σε ενιαίο σύνολο το οποίο και απετέλεσε τον Κ.Δ.Ν.Δ., (Ν.Δ. 187/73).
- ✓ **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο:** Ομοίως όπως προηγούμενα οι διατάξεις του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου μετά από αναθεώρηση και εκσυγχρονισμού περιελήφθησαν στον Κ.Ι.Ν.Δ. (Ν.3816/58) που από 1 Σεπτεμβρίου 1958 τέθηκε σε ισχύ.

Μία βασική διάκριση της ναυτλιακής 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).

3.3.2 Ορισμοί / Έννοιες

Παρακάτω αναλύονται οι ορισμοί/έννοιες : Πλοιοκτήτης –Εφοπλιστής-Κύριος του πλοίου (Βλάχος Γ.,2015).

- ❖ **Πλοιοκτήτης:** Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται στο όνομά του και για λογαριασμό του το δικό του πλοίο. Κυριότητα και εκμετάλλευση.
- ❖ **Εφοπλιστής:** Πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του χωρίς να έχει την κυριότητα. Εκμετάλλευση χωρίς κυριότητα
- ❖ **Κύριος του πλοίου:** Πρόσωπο που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο και δεν το εκμεταλλεύεται. Κυριότητα χωρίς εκμετάλλευση.

3.3.3 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 η 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 (Βλάχος Γ.,2015):

3.3.3.1 Φορτηγά Πλοία (*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.

Τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία (bulk carrier) και σε πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo).

- ❖ Χύμα ομοειδή φορτία είναι η ζάχαρη, το σάρι, το κάρβουνο κτλ.
- ❖ 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 (RoH-On/Roll-Off) τα οποία οχήματα μπορούν να μπουν μέσα στο πλοίο και να ξεφορτώσουν και φορτίο.

Τα 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).

Τα 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.

3.3.3.2 Επιβατηγά Πλοία (Passenger Ships)

Επιβατηγά πλοία 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.

3.3.3.3 Πλοία Ειδικού Προορισμού

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).

3.3.3.3 Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας (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 ναυαγοσωστικά (Salvage Boats).

3.3.4 Διάκριση των επιχειρήσεων ως προς τη μορφή του επιχειρηματικού φορέα

Οι Επιχειρήσεις διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στις ατομικές και στις εταιρικές.

- **Ατομικές:** Παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται σύντομα και έχουν μικρές δαπάνες λειτουργίας. Οι συγκεκριμένες εταιρίες, βασίζονται στις αποφάσεις ενός μόνου ατόμου (leader) που συνήθως είναι και ο ιδιοκτήτης τους. Σήμερα αυτή η μορφή της διοίκησης τείνει να εκλείψει.
- **Εταιρικές:** Σήμερα οι επιχειρήσεις έχουν την μορφή εταιρείας και δεν στηρίζονται σε leaders αλλά σε managers.

3.3.5 Μορφές των εταιρικών επιχειρήσεων

3.3.5.1 Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.)

Η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.) είναι μια μορφή εταιρείας της οποίας η βάση είναι το κεφάλαιο και έχει διαιρεθεί σε μετοχές. Διέπεται από το νομικό πλαίσιο του Ν.2190/1920 «περί Ανωνύμων Εταιρειών». Για να συσταθεί μια Α.Ε. πρέπει να συγκεντρωθεί ένα κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου σύμφωνα με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 12/12/2012, ΦΕΚ 240 Α'. Η Α.Ε. είναι πάντα εμπορική εταιρεία σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο ακόμα και όταν δεν ασκεί εμπορία.

Έχει για ανώτατο όργανο τη Γενική Συνέλευση την οποία απαρτίζουν οι μέτοχοι της εταιρείας, όπου η κάθε μετοχή είναι και μια ψήφος.. Από την τακτική Γενική Συνέλευση με ψηφοφορία συγκροτείται το Διοικητικό Συμβούλιο, λαμβάνονται σημαντικές αποφάσεις, ψηφίζονται οι απολογισμοί και ισολογισμοί της εταιρείας, καθορίζονται μελλοντικές στρατηγικές και τροποποιείται το καταστατικό της εταιρείας όποτε χρειάζεται και αποφασιστεί.

Εκλέγει τον πρόεδρο του Δ.Σ. που συντονίζει τις εργασίες του και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο που διοικεί και εκπροσωπεί την εταιρεία.

3.3.5.2 Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.)

Ομόρρυθμη εταιρεία (Ο.Ε.) – νομικό πρόσωπο-είναι εταιρεία την οποία ιδρύουν τουλάχιστον δύο εταίροι, εισφέροντας όσο κεφάλαιο τους χρειάζεται ή όσο διαθέτουν, χωρίς

να δεσμεύονται για συγκεκριμένο ποσό από τον νόμο. Οι λεπτομέρειες της συνεργασίας τους αναφέρονται στο συμβολαιογραφικό έγγραφο, που λέγεται καταστατικό. Το καταστατικό, με τη δημοσίευση του οποίου τυπικά ιδρύεται η Ο.Ε., αναφέρει τους όρους συνεργασίας, δηλαδή τι κεφάλαιο εισέφεραν οι εταίροι, πώς θα μοιράζονται τα κέρδη, ποιο θα είναι το αντικείμενο της Ο.Ε., η επωνυμία της, η έδρα της, η διάρκεια συνεργασίας κτλ. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ο.Ε., που τη διαφοροποιεί μάλιστα από άλλες προσωπικές εταιρείες, είναι η ευθύνη των εταίρων, που είναι ίδια για όλους. Καθένας ευθύνεται με όλη του την περιουσία και για το σύνολο των υποχρεώσεων της εταιρείας, όποιο και αν είναι το ύψος της συμμετοχής του στο κεφάλαιο. Στη διοίκηση συμμετέχουν ισότιμα όλοι οι εταίροι, ενώ η πιστοληπτική ικανότητα, λόγω του τρόπου κατανομής της ευθύνης, είναι αρκετά υψηλή.

3.3.5.3 Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.)

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι μια άλλη μορφή εταιρείας. Η δημιουργία της εταιρείας αυτής προέκυψε από την ανάγκη να διοικούν οι ίδιοι την επιχείρησή τους και να ευθύνονται ανάλογα με το ποσό συμμετοχής τους σ' αυτή. Είναι ένα είδος οικογενειακής επιχείρησης.

Στην Ε.Π.Ε. δεν απαιτούνται μεγάλα κεφάλαια, συμμετέχουν πρόσωπα ονομαστικά, όπου το μερίδιο τους δεν μεταφράζεται σε μετοχές, ευθύνονται για το αντίστοιχο ποσό μεριδίου το οποίο δεν μεταβιβάζεται αν δεν συμφωνούν όλοι οι εταίροι και είναι ευκολότερη και η ίδρυσή της και η διάλυσή της.

Η Ε.Π.Ε. έχει για όργανο διοίκησης τη γενική συνέλευση των εταίρων. Τη διαχείρισή της έχει τη δυνατότητα να διοριστεί και να αναλάβει διαχειριστής που είναι εταίρος ή όχι.

3.3.5.4 Συμπλοιοκτησία

Η συμπλοιοκτησία δεν υφίσταται ως μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά είναι ένας θεσμός εκμετάλλευσης των πλοίων που κυριάρχησε στην ελληνική ναυτιλία. Για την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε ως την κυριότερη μορφή ναυτικής επιχείρησης, αφού υπήρξε για πολλά χρόνια και ταίριαζε με τον συγγενικό χαρακτήρα των πλοιοκτητών των μεγάλων ναυτικών οικογενειών.

Συμπλοιοκτήτες (πλοιοκτήτες) είναι οι ιδιοκτήτες ενός πλοίου που τους ανήκει κατά κυριότητα και το εκμεταλλεύονται από κοινού κατόπιν συμφωνίας. Δεν νοείται

συμπλοιοκτησία, όταν υφίσταται άλλης μορφής εταιρεία εκμετάλλευσης του πλοίου όπως Α.Ε. ή Ο.Ε. ή Ε.Π.Ε.

Γενικότερα θα λέγαμε ότι η συμπλοιοκτησία είναι εταιρική σύμβαση μεταξύ των συμπλοιοκτητών του κάθε πλοίου με απώτερο σκοπό την εκμετάλλευση αυτού χωρίς ν' αποτελεί νομικό πρόσωπο. Επομένως η συμπλοιοκτησία δεν έχει εταιρική μορφή και ούτε πτωχεύει.

1. Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας

Σε κάθε συμπλοιοκτησία ανατίθεται η διαχείριση όλων των θεμάτων που αφορούν τη συμπλοιοκτησία, σ' ένα φυσικό πρόσωπο τον διαχειριστή, ο οποίος μπορεί να είναι συμπλοιοκτήτης ή όχι. Εκλέγεται από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών του πλοίου που συμμετέχουν με το ανάλογο μερίδιο ποσοστιαία.

2. Υποχρεώσεις διαχειριστή

Ο Διαχειριστής αναλαμβάνει τη διαχείριση της συμπλοιοκτησία του πλοίου, διορίζει τον Πλοίαρχο του πλοίου, ο οποίος υποχρεούται να ακολουθεί τις οδηγίες του. Επίσης πρέπει να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών, να τηρεί ιδιαίτερα βιβλία περί της διαχείρισης της συμπλοιοκτησίας, να λογοδοτεί τουλάχιστον μία φορά το χρόνο ή κάθε φορά που αποφασίζει η πλειοψηφία των πλοιοκτητών, να αρχειοθετεί και να φυλάσσει όλα τα περί της διαχείρισης έγγραφα.

3. Δικαιώματα συμπλοιοκτητών

Οι συμπλοιοκτήτες μετέχουν στα κέρδη και τις ζημίες ανάλογα με το μερίδιό τους. Καθένας συμπλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ενημερώνεται για την πορεία όλων των υποθέσεων της συμπλοιοκτησίας, να ζητεί λογοδοσία του διαχειριστή και να εξετάζει τα βιβλία και τα παραστατικά. Διατηρεί το δικαίωμα της ελεύθερης εκποίησης των μεριδίων του έναντι των υπολοίπων συμπλοιοκτητών μόνο και εφόσον γνωστοποιηθεί σ' αυτούς και στον διαχειριστή. Αν έχει κάποιες υποχρεώσεις κατά την εκποίηση των μεριδίων του, αυτές μεταβιβάζονται σ' αυτούς που τα αποκτούν. Σε περίπτωση που κάποιος συμπλοιοκτήτης δεν συναινεί σε πλειοψηφική απόφαση των άλλων συμπλοιοκτητών περί ευρείας επισκευής του πλοίου ή πληρωμής κάποιας απαίτησης, μπορεί ν' απαλλαγεί αφού διαθέσει το μερίδιό του υπέρ των υπολοίπων συμπλοιοκτητών χωρίς αποζημίωση.

Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή κάποιο μέλος του πληρώματος του πλοίου είναι και συμπλοιοκτήτης, δικαιούται όταν απολυθεί να ζητήσει της εξαγορά των μεριδίων του από τους άλλους συμπλοιοκτήτες.

3.3.5.5 Ναυτική Εταιρεία του Ν. 959/79

Η ναυτική εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό, την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυταθλητικά πλοία.

Η ναυτική εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβαση της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα.

Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό, την διάρκεια της εταιρείας, το διοικητικό συμβούλιο, τη Γενική Συνέλευση, το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές, τα δικαιώματα των μετόχων και τους λόγους λύσεις και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Επιπλέον πρέπει να καθορίζει τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά Ν.Ε..

Η έδρα της ορίζεται σε δήμο της Ελληνικής επικράτειας. Η Ναυτική Εταιρεία συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο. Το κεφάλαιο της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός δύο ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο.

Η ναυτική εταιρεία λύεται στις παρακάτω περιπτώσεις:

- ❖ Με τη λήξη του χρόνου διάρκειάς της.
- ❖ Με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- ❖ Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση

3.3.5.6 Εταιρεία Λαϊκής Βάσης του Ν. 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατικά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών λειτουργούν με την μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι

εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται:

- ✓ Με βάση τον νόμο 849/78.
- ✓ Με βάση την νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες ν. 2190/20.
- ✓ Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο νόμος 849/78 (άρθρο 45) συμπληρώνει την ισχύουσα νομοθεσία περί Α.Ε.

3.3.5.7 Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Ως «Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες» νοούνται οι ανώνυμες εκείνες εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το Ελληνικό Δίκαιο, άρα εδρεύουν στην Ελλάδα, και στις οποίες έχει παρασχεθεί με αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών η άδεια θέσεως πλοίου υπό ελληνική σημαία ως «εισαγωγή κεφαλαίου εξωτερικού», κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 του νομοσχεδίου 2687/53.

Η εταιρική αυτή μορφή είναι μεν Ανώνυμη Εταιρεία αλλά έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και υπάγεται σε εξαιρετικές διατάξεις, οι οποίες την διαφοροποιούν από την ανώνυμη εταιρεία του νόμου 2190/20 και οι οποίες συμπληρώνονται από το κοινό δίκαιο περί νομικών προσώπων (και όχι από το κοινό δίκαιο της Α.Ε.). Η εταιρεία αυτή έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αυτής είναι «η κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών πλοίων ενεργούντων διεθνείς πλόες». Σε περίπτωση εκτροπής από τον αποκλειστικό σκοπό της, η εταιρεία λύεται ύστερα από απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου.
- Η εταιρεία θα πρέπει να φέρει στην επωνυμία της τις λέξεις «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία».
- Το κεφάλαιό της δεν υπόκειται σε δεσμεύσεις και μπορεί να εκφράζεται σε ξένο νόμισμα (πχ λίρα Αγγλίας ή δολάριο Η.Π.Α.), μπορεί να καταβληθεί ή και να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή τράπεζα στο όνομα της εταιρείας.

- Οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ανώνυμες, μπορούν να εξαχθούν στο εξωτερικό αλλά απαγορεύεται ρητά η εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο.
- Η σύγκληση και συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων υπόκειται στις διατυπώσεις του νόμου 2190/20 περί ανωνύμων εταιρειών και πραγματοποιείται στην έδρα της εταιρείας, αλλά μπορεί να συνεδριάσει έγκυρα και χωρίς να ακολουθηθούν οι διατυπώσεις αυτές με σύμφωνη απόφαση των μετόχων της εταιρείας. Επομένως οι μέτοχοι έχουν την δυνατότητα να συνεδριάσουν και σε άλλο μέρος είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κάθε εξάμηνο και μπορεί να συνεδριάζει είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, με την παρουσία ή την νόμιμη εκπροσώπηση όλων των μελών του.

3.3.5.8 Αλλοδαπή Επιχείρηση που Εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση τον Αναγκαστικό Ν. 89/67

Το Ελληνικό Κράτος ανέκαθεν αναζητούσε εισρεόμενο συνάλλαγμα, αφού τα πλεονεκτήματα της εισροής αυτής ήταν πολλαπλά (δημιουργία θέσεων εργασίας, στήριξη τραπεζικού συστήματος, εισαγωγή τεχνογνωσίας προϋποθέσεις διεθνούς προβολής, ανάπτυξη συναφών επιχειρήσεων από ημεδαπούς επιχειρηματίες κτλ.) αποφάσισε να στοχεύσει στην προσέλκυση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα, εκμεταλλευόμενο την γεωγραφική της θέση και την γειννίαση της με της χώρες της Μέσης Ανατολής, προσφέροντας ειδικά προνόμια στις εταιρείες αυτές. Αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα υπήρξε ο Αναγκαστικός Νόμος 89/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών».

Με τον Α.Ν. 89/67 ορίζεται ότι «Αλλοδαπαί Εμποροβιομηχανικά Εταιρεία υπό οιονδήποτε τύπο ή μορφήν λειτουργούσαι νομίμως εν τη έδρα των ασχολούμεναι δε αποκλειστικώς εις εκτέλεσιν εμπορικών εργασιών ων το αντικείμενον ευρίσκεται εκτός της Ελλάδος, δύνανται να εγκαθίστανται εν Ελλάδι, κατόπιν ειδικής αδείας παρεχομένης δι' αποφάσεως του Υπουργού Συντονισμού». Με το νόμο καθίσταται σαφές ότι οι αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με εμπορικές εργασίες με αντικείμενο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας εκτός Ελλάδας, έχουν το δικαίωμα να εγκαταστήσουν υποκατάστημα στην Ελλάδα.

Η διατύπωση όμως αυτή του νόμου ήταν γενική και ασαφής με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα και διενέξεις αναφορικά με την υπαγωγή ή όχι αυτών των ναυτιλιακών εταιρειών στον Α.Ν. 89/67. Οι απόψεις της εποχής για το κατά πόσο η ναυτιλία και κατ' επέκταση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάγονται στον όρο «εμποροβιομηχανικές» υπήρξαν πολλές. Μια άποψη υποστήριζε ότι ο όρος αυτός αναφέρεται αποκλειστικά σε εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εμπορικών εργασιών, επομένως δεν μπορεί να επεκταθεί ο νόμος και σε εταιρείες που έχουν και άλλο αντικείμενο. Βέβαια, ερμηνεύοντας διασταλτικά το εν λόγω άρθρο και σε συνδυασμό με τον εμπορικό νόμο, ο οποίος θεωρεί όλες τις θαλάσσιες αποστολές (μεταφορά αγαθών, ανθρώπων, ναυλώσεις, ναυτικά δάνεια κτλ.) ως εμπορικές πράξεις γίνεται αποδεκτό ότι ο όρος εμπορικές πράξεις ταυτίζεται με τον όρο εμπορικές διαδικασίες ο οποίος αναφέρεται στον Α.Ν. 89/67. Άλλη άποψη θεωρεί την ναυτιλία ως κατ' εξοχήν βιομηχανική δραστηριότητα λόγω της παροχής διεθνών μεταφορών (είτε πρώτων υλών είτε τελικών προϊόντων), που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της βιομηχανικής δραστηριότητας. Απόρροια της αμφισβήτησης περί της δυνατότητας υπαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών στις διατάξεις του Α.Ν. 89/67, ήταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν κατά κύριο λόγο τότε τις εταιρείες Παναμά και Λιβερίας για τις επιχειρηματικές δραστηριότητές τους, για να μην έχουν την δυνατότητα εγκατάστασης στην Ελλάδα υποκαταστημάτων ή γραφείων των εταιρειών τους, στερώντας έτσι από το Ελληνικό κράτος μια σημαντική πηγή εσόδων.

Ο Α.Ν. 89/67 δεν εισήγαγε κάποιο νέο εταιρικό μόρφωμα. Αποτελέσει στην ουσία ένα ειδικό προνομιακό καθεστώς, ένα θεσμικό πλαίσιο συντιθέμενο από διατάξεις προκειμένου να προσελκύσει αλλοδαπές εταιρείες, είτε Ελληνικών είτε ξένων συμφερόντων να εγκαταστήσουν γραφεία ή υποκατάστημα τους στην Ελλάδα, προκειμένου το κράτος να εκμεταλλευτεί το ελάχιστο εισαγόμενο συνάλλαγμα το οποίο έθετε ως προϋπόθεση για την υπαγωγή τους. Επομένως θεωρείται ως δεδομένη η ύπαρξη μιας αλλοδαπής εταιρείας ή επιχείρησης σε άλλη χώρα, η οποία με την υπαγωγή της στο νόμο αυτό νομιμοποιείται να ασκεί εμπορική και κατ' επέκταση ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα. Για αυτό και απαραίτητη προϋπόθεση για αλλοδαπές εταιρείες που ενδιαφέρονταν να εγκαταστήσουν γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα ήταν η κατάθεση αίτησης στην οποία θα αναφερόταν η ακριβής επωνυμία, η έδρα και η ιθαγένεια της εταιρείας, ο τύπος υπό τον οποίο λειτουργεί καθώς και η δραστηριότητα της εταιρείας στη χώρα της έδρας της, η μορφή υπό την οποία θα λειτουργήσει στην Ελλάδα (υποκατάστημα ή γραφείο) το συγκεκριμένο αντικείμενο των εργασιών της στην Ελλάδα καθώς και τον εκπρόσωπό της. Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις και

παροχές τις οποίες θα απολάμβαναν αυτές οι εταιρείες με την υπαγωγή τους στον Α.Ν. 89/67 αφορούσαν φορολογικά και δασμολογικά θέματα και αναφέρονται στο άρθρο 3 του εν λόγω νόμου. Οι ρυθμίσεις αυτές προέβλεπαν:

- Την χορήγηση σε αλλοδαπό προσωπικό άδειας εργασίας στην Ελλάδα μέχρι δύο χρόνια.
- Τη χορήγηση πιστοποιητικού φορολογικής ενημερότητας στο παραπάνω προσωπικό.
- Την απαλλαγή από την καταβολή δασμών, φόρων, τελών χαρτοσήμου, εισφορών, φόρων κύκλου εργασιών, φόρων πολυτελείας και παντός εν γένει δικαιωμάτων ή κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με την εισαγωγή εξοπλισμού με τα γραφεία στην Ελλάδα.
- Την απαλλαγή από φόρους εισοδήματος και κάθε είδους φόρου εισφορών, κρατήσεων υπέρ του δημοσίου αναφορικά με εισόδημα διοικούμενων επιχειρήσεων που αποκτάτε στο εξωτερικό, αλλά και του εισοδήματος του αλλοδαπού προσωπικού για τις αποδοχές του στη Ελλάδα.
- Την εξαίρεση από τις διατάξεις του νόμου 2190/20 περί Ανωνύμων Εταιρειών αναφορικά με την υποχρέωση τήρησης βιβλίων στην Ελληνική γλώσσα.

Ο Α.Ν. 89/67 προσέλκυσε σε μικρό χρονικό διάστημα αρκετές αλλοδαπές εταιρείες, με μεγάλη ωφέλεια για το ελληνικό κράτος. Η μη ρητή αναφορά του όμως στις ναυτιλιακές εταιρίες και η αμφισβήτηση που ακολούθησε αναφορικά με την υπαγωγή τους ή μη στο νόμο αυτό, όπως προαναφέρθηκε, καθιστούσε επιτακτική την ανάγκη συμπλήρωσής του με νέο νομοθέτημα. Εξάλλου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες την εποχή εκείνη επετύγγαναν εντυπωσιακά άλματα ανάπτυξης, αποτελούσαν το κατ' εξοχήν πεδίο όπου θα μπορούσαν να εφαρμοστούν τέτοιες θεσμικές αλλαγές με ουσιαστικά και επωφελή αποτελέσματα στην Ελλάδα. Το ενδιαφέρον που προέκυψε από αλλοδαπές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων περί υπαγωγής τους στο νόμο αυτό, η επιτυχία που γνώρισε ο νόμος αυτός με τις εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα αλλά και η ανάγκη θέσπισης νέου νομοθετήματος που να λαμβάνει υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, οδήγησαν στη θέσπιση του Α.Ν. 378/68. Άλλες ρυθμίσεις και σημαντικές αλλαγές που επέφερε ο Α.Ν. 378/68 είναι:

Η απεριόριστη παράταση ανά διετία της άδειας εργασίας και παραμονής του αλλοδαπού προσωπικού στην Ελλάδα.⁸

Σημαντική είναι η διευκρίνιση ότι με τον όρο «Εταιρεία» στον Α.Ν. 89/67 νοείται κάθε μορφή επιχείρησης, ακόμα και τις ατομικής, προκειμένου να αποφευχθούν γραφειοκρατικά εμπόδια στην ομαλή εφαρμογή του νόμου.

Τέλος, οι δύο αυτοί αναγκαστικοί νόμοι πέτυχαν σε μεγάλο βαθμό το σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκαν. Πλήθος ναυπλιακών επιχειρήσεων, πολλές από τις οποίες δεν εξυπηρετούσαν Ελληνικά συμφέροντα και οι οποίες ασχολούνταν εκτός από την διαχείριση των πλοίων και με άλλους τομείς την ναυτιλίας, όπως ναυλομεσιτικά γραφεία, διακανονιστές αβαριών, ασφαλιστές, πραγματογνώμονες, εκμεταλλεύτηκαν το νόμο αυτό και την προνομιακή μεταχείριση που τους παρείχε το Ελληνικό κράτος και εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα. Δημιουργήθηκε επομένως μια επαρκής υποδομή για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η υποδομή αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη διεθνή προβολή της χώρας, την αύξηση και άνθιση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον Πειραιά, ο οποίος κατέστη πλέον ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Την εγκατάσταση αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων, την αύξηση των νέων θέσεων εργασίας και επομένως την ανάπτυξη του τουρισμού (μέσω την παγκόσμιας προβολής που τύγχανε η χώρα).

Το κράτος επωφελήθηκε από την εισροή ξένου συναλλάγματος και γενικότερα υπήρξε μια βαθμιαία ανάπτυξη της οικονομίας.

3.4 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

3.4.1 Οργάνωση και παράγοντες που την επηρεάζουν

Κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ως κύρια δραστηριότητα την εκμετάλλευση του πλοίου, μέσω του οποίου παρέχει θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και επιδιώκει την επίτευξη κέρδους, συνδυάζοντας το κεφάλαιο και την εργασία. Εκτός της παροχής των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, η ναυτιλιακή επιχείρηση συνδέεται και με άλλες

⁸ Σημαντική είναι η διευκρίνιση ότι με τον όρο «Εταιρεία» στον Α.Ν. 89/67 νοείται κάθε μορφή επιχείρησης, ακόμα και τις ατομικής, προκειμένου να αποφευχθούν γραφειοκρατικά εμπόδια στην ομαλή εφαρμογή του νόμου.

συναφείς εργασίες, όπως η ναυπήγηση πλοίων, η επισκευή τους, η επάνδρωση αυτών, ο εφοδιασμός τους και η ναυτασφάλιση.

Ανάλογα με το είδος του πλοίου που εκμεταλλεύεται η ναυτιλιακή επιχείρηση διακρίνεται σε διάφορες κατηγορίες, όπως η εκμετάλλευση επιβατηγών πλοίων (υπερωκεάνια, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια κλπ.), φορτηγών πλοίων διαφόρων κατηγοριών και πλοίων παραλαβής φορτίων και επιβατών.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαφέρουν από τις επιχειρήσεις ξηράς στα εξής:

➤ ***Κεφάλαια***

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λόγω της μεγάλης αξίας των πλοίων, ο επιχειρηματίας αναγκάζεται να δανείζεται υπέρογκα ποσά, επειδή δεν έχει τη δυνατότητα να τα διαθέσει από ιδίους πόρους. Αυτό έχει ως επακόλουθο την καταβολή μεγάλου ποσού τόκων και αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης.

➤ ***Ανθρώπινο δυναμικό***

Το πλοίο προϋποθέτει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, με εικοσιτετράωρη παρεχόμενη εργασία, με υψηλότερη αμοιβή και αυξημένη ασφάλιση, λόγω των αυξημένων κινδύνων που διατρέχει, το οποίο αυξάνει το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου.

➤ ***Έδρα της επιχείρησης***

Η έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να είναι στην ξηρά, αλλά το πλοίο που παράγει για την εταιρεία βρίσκεται μακριά με αποτέλεσμα να αυξάνει τα έξοδα εκμετάλλευσης.

➤ ***Ασφάλιστρα***

Σε σχέση με τις επιχειρήσεις ξηράς τα ασφάλιστρα των πλοίων είναι αυξημένα κατά πολύ, γιατί υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος ατυχημάτων και απώλειας.

Στη χώρα μας και ιδιαίτερα στον Πειραιά δραστηριοποιούνται διαφόρων ειδών εταιρείες, όπως ποντοπόρες αλλά και ακτοπλοϊκές. Οι ακτοπλοϊκές μπορούν να διακριθούν σε εταιρείες πολυμετοχικές, γνωστές σαν λαϊκής βάσης και ολιγομετοχικές. Οι δύο αυτές κατηγορίες εταιρειών είναι ιδιωτικής πρωτοβουλίας αλλά στις λαϊκής βάσεως οι μέτοχοι έχουν κατά πλειοψηφία το στοιχείο της εντοπιότητας. Υπάρχουν ακόμα εταιρείες που διαθέτουν επιβατηγά πλοία κυκλικών περιηγήσεων (κρουαζιέρες). Αντίθετα μια μεγάλη ποντοπόρος ναυτιλιακή εταιρεία, μπορεί να διαχειρίζεται πλοία ενός μόνο τύπου ή και πλοία

διαφόρων τύπων πχ. φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulkcarriers), φορτηγών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containerships), πλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών (Tankerships) κá. .Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία προσαρμόζει το οργανόγραμμά την ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που διαχειρίζεται. Στις εταιρείες που διαχειρίζονται επιβατηγά πλοία ακτοπλοΐας ή κρουαζιέρας, το οργανόγραμμά τους καταρτίζεται έτσι ώστε να περιλαμβάνει τμήματα ξενοδοχειακής εκμετάλλευσης, εκμετάλλευσης εστιατορίων των πλοίων, bars, καζίνων, ηλεκτρονικών μηχανημάτων, καταστημάτων αφορολογητών ειδών (dutyfrees) κα..

Οι συνιστώσες που αφορούν την οργανωτική δομή των επιχειρήσεων συγκεντρώνονται στο τρίπτυχο:

- Πολυπλοκότητα
- Συγκεντρωτικότητα
- Τυποποίηση

Επομένως το οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από κάποιες παραμέτρους μεταξύ των οποίων είναι:

- η μορφή της εταιρείας
- ο τύπος των πλοίων,
- το είδος του πληρώματος όσον αφορά την εκπαίδευση και τα προσόντα του,
- το μέγεθος της εταιρείας,
- οι μελλοντικοί στόχοι.
- την τεχνολογία και
- τις αρχές του management

3.4.2 Βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας

Στόχος της οργάνωσης είναι η ορθολογικότερη εκμετάλλευση των πλοίων της επιχείρησης. Τα βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι:

3.4.2.1 Γενική Διεύθυνση (General Management)

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία διαθέτει κέντρο επιχειρήσεων και αποφάσεων, το οποίο συντονίζει και συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Έχει για επικεφαλλή ένα

έμπειρο στέλεχος που πλαισιώνεται από έμπειρους συνεργάτες με γνώση στη ναυτιλία και καθορίζουν τις σχέσεις της επιχείρησης με τον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο.

3.4.2.2 Το τμήμα της Γραμματείας

Τηρεί το γενικό αρχείο της εταιρείας, διεκπεραιώνει την αλληλογραφία της εταιρείας και φροντίζει για την έγκαιρη αποστολή των εντύπων στα πλοία.

3.4.2.3 Λογιστήριο

Το λογιστήριο αποτελεί ένα από τα κυριότερα (αν όχι το κυριότερο τμήμα) μιας επιχείρησης, καθώς εκεί ελέγχονται τα έσοδα και τα έξοδα της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων πληρωμών μισθών, εξόφληση τιμολογίων και εισπράξεις. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες μάλιστα έχουν και διαφορετικό λογαριασμό για κάθε πληρωμή. Ειδικότερά:

✓ *Master General Accounts (M.G.A.)*

Πρόκειται για τους λογαριασμούς των πλοιάρχων των πλοίων και έχουν σχέση με την πληρωμή των πληρωμάτων.

✓ *Invoice Reporting*

Αφορά στην πληρωμή και την καταχώρηση των τιμολογίων, τα οποία εκδίδονται προς πληρωμή των εξόδων των πλοίων.

✓ *Insurance*

Πρόκειται για το λογαριασμό που αφορά στην ασφάλεια του πλοίου. Χρήματα, δηλαδή, τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για την πληρωμή των ασφαλιστικών εταιρειών.

✓ *Disbursements Agency*

Οι πράκτορες των πλοίων είναι επιφορτισμένοι να διεκπεραιώνουν πληθώρα υποθέσεων για λογαριασμό των πλοίων. Αυτός λοιπόν είναι ο λογαριασμός από τον οποίο λαμβάνουν την αμοιβή τους.

3.4.2.4 Τμήμα Επιχειρήσεων (Operations Department)

Το τμήμα Επιχειρήσεων είναι η καρδιά της Ναυτιλιακής Επιχείρησης. Στο τμήμα αυτό, τα στελέχη ασχολούνται αποκλειστικά με τα ταξίδια των πλοίων. Το τμήμα Επιχειρήσεων αναλαμβάνει το πλοίο, αμέσως μετά τη ναύλωσή του, από το τμήμα

Ναυλώσεων και το παρακολουθεί παρέχοντας υποστήριξη και συμβουλές στο πλήρωμά του, μέχρις ότου ολοκληρώσει τις υποχρεώσεις του.

Το συγκεκριμένο τμήμα παλιότερα στελεχωνόταν κατά βάση από πλοιάρχους, ενώ τώρα λόγω των αυξημένων απαιτήσεων γίνονται αθρόες προσλήψεις οικονομολόγων και νομικών. Έχει αυξημένη βαρύτητα η λειτουργία του Τμήματος Επιχειρήσεων, καθώς αυτό είναι που ελέγχει την λειτουργία των πλοίων, την άφιξη τους στους λιμένες με την αντίστοιχη παρουσία των πρακτόρων τους. Επίσης, σε συνεννόηση με το Λογιστήριο προβαίνει στην πληρωμή όλων των εξόδων των πλοίων και είναι υπεύθυνο να διαχειριστεί οποιαδήποτε κρίση ή πρόβλημα παρουσιαστεί είτε με το φορτίο, είτε με τους επιβάτες είτε με το πλήρωμα. Τέλος, από εκεί ελέγχονται και τηρούνται τα υπογραφέντα ναυλοσύμφωνα.

3.4.2.5 Τμήμα Πληρωμάτων (Crew Management)

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την επιλογή των αξιωματικών και του πληρώματος που θα επανδρώσουν τα πλοία. Σ' αυτό το τμήμα προΐσταται ένας πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού, συνήθως παλιό στέλεχος, με εμπειρία στην επιλογή και διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού.

Πρόκειται για το τμήμα εκείνο που ελέγχει τον ειδικό λογαριασμό Master General Accounts, που αναφέρθηκε ανωτέρω, και προορίζεται για την στελέχωση των πλοίων με το κατάλληλο πλήρωμα, είτε είναι νέο είτε προς αντικατάσταση.

3.4.2.6 Τεχνικό Τμήμα (Technical Department)

Το Τεχνικό Τμήμα έχει ως πεδίο δράσης την συντήρηση των πλοίων της εταιρείας, των μηχανημάτων και τον προγραμματισμό των επισκευών και επιδιορθώσεων που πρέπει να γίνουν. Γενικώς, αναλαμβάνει οτιδήποτε σχετίζεται με την τεχνική συντήρηση του πλοίου. Συνήθως επικεφαλής είναι ένας ναυπηγός ή αρχιμηχανικός με συνεργάτες τεχνικούς και μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων του Ε.Ν. και παρακολουθεί τις ναυπηγήσεις και επισκευές των πλοίων.. Είναι το τμήμα όπου η μηχανοργάνωση απαιτείται καθώς μπλέκονται πολλοί τεχνικοί όροι - άγνωστοι για τους περισσότερους που δεν έχουν ασχοληθεί -σημαντικοί για την λειτουργία του πλοίου και των μηχανών, καθώς επίσης πρόκειται και για το τμήμα εκείνο όπου απαιτεί υψηλότατα κονδύλια.

3.4.2.7 Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering and brokering department)

Είναι το τμήμα που ασχολείται με τη ναύλωση των πλοίων. Στο πεδίο εργασιών του ανήκει η εμπορική προώθηση των πλοίων και η σύναψη κερδοφόρων ναυλοσυμφώνων που

θα αφορούν στην εκμετάλλευση του στόλου της εταιρείας. Δεν είναι λίγες οι εταιρείες που θεωρούν πιο επικερδές να αναθέτουν τις ναυλώσεις σε άλλες εταιρείες, το οποίο αντικείμενο απασχόλησης τους είναι αποκλειστικά αυτό. Βέβαια, πάντως αυτό έχει να κάνει με την στελέχωση της εκάστοτε εταιρείας και τις δυνατότητές της να διαχειριστεί η ίδια το στόλο της. Δηλαδή σε μία μεγάλη εταιρεία με ομοιογενή στόλο απαιτείται να υπάρχει και το αντίστοιχο τμήμα ναυλώσεων εντός των τειχών της ναυτιλιακής. Στελεχώνεται από στελέχη εξειδικευμένα σε θέματα ναυλώσεων που περιλαμβάνουν και πλοιάρχους Ε.Ν.

3.4.2.8 Τμήμα Ασφαλίσεων (Insurance and Claims Department)

Είναι το τμήμα που ασχολείται αποκλειστικά με την κάλυψη του πλοίου και των επιβαινόντων από την ασφαλιστική πλευρά και διεκπεραιώνει όλες τις ασφαλιστικές υποθέσεις της εταιρείας και για το λόγο αυτό το τμήμα στελεχώνεται από νομικούς που έχουν εξειδίκευση στα θέματα του ναυτικού δίκαιου και των ασφαλίσεων.

3.4.2.9 Τμήμα Ποιότητας και Ασφαλείας (Quality and Safety Department)

Είναι το τμήμα που ασχολείται με την τήρηση των κανόνων ποιότητας και των διαδικασιών που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Στελεχώνεται κυρίως από άτομα με γνώσεις από όλες τις δραστηριότητες της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και έμπειρων πλοιάρχων και μηχανικών Ε.Ν. Πρόκειται για ένα σχετικά νέο -για τα ελληνικά δεδομένα - τμήμα το οποίο σε συνεργασία με άλλα τμήματα προσπαθεί να θέσει σε εφαρμογή τις κοινοτικές οδηγίες διασφάλισης ποιότητας και ασφάλειας, ελέγχοντας ποιοτικά όλες τις διαδικασίες που διενεργούνται στη ναυτιλιακή εταιρεία αλλά και στα ίδια τα πλοία.

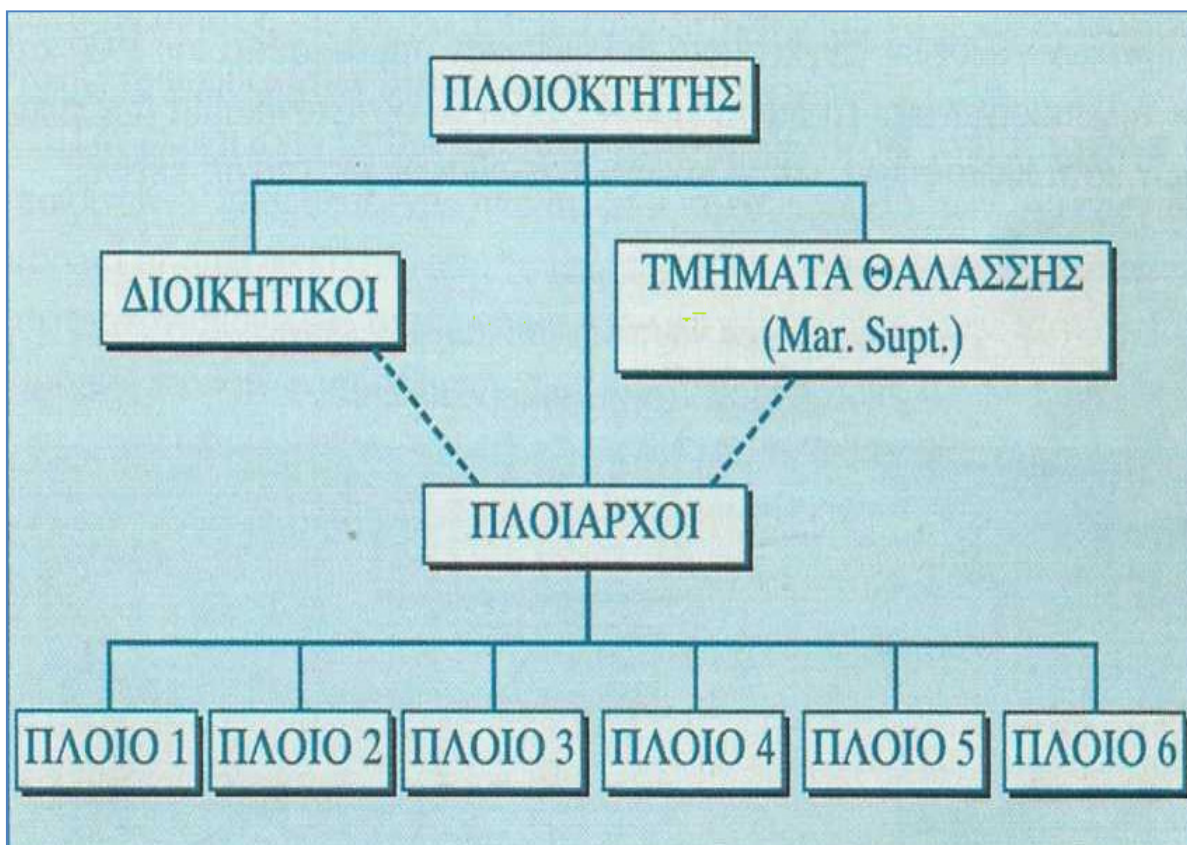
3.4.2.10 Τμήμα Προμηθειών (Purchasing Department)

Είναι το τμήμα που ασχολείται με τον εφοδιασμό των πλοίων με τρόφιμα, ανταλλακτικά και με κάθε είδος αναλώσιμα. Για το λόγο αυτό, όπως και τα περισσότερα τμήματα στελεχώνεται με άτομα έμπειρα στο χώρο των ναυτιλιακών εργασιών και δραστηριοτήτων. Το εν λόγω τμήμα μπορεί να είναι είτε αυτόνομο είτε το πεδίο εργασιών του να έχει αναλάβει το Τεχνικό Τμήμα. Στόχος του είναι ο έλεγχος, η αγορά και η προώθηση πλοίων, μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εργαλείων.

3.4.3 Οργανωτικά διαγράμματα

Παρακάτω παραθέτουμε ενδεικτικά διαγράμματα οργανογραμμάτων διαφόρων εποχών όπως τα παραθέτει στο βιβλίο του «Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» ο καθηγητής Αλέξανδρος Γουλιέλμος.

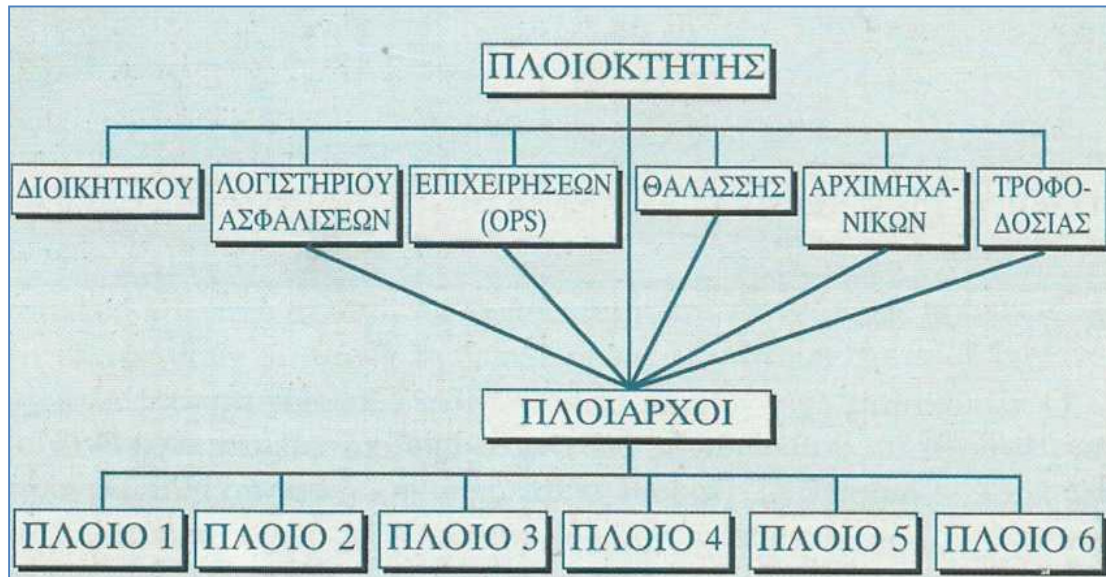
Οργανόγραμμα Ιστιοφόρου Ναυτιλίας, αρχές 20^{ου} αιώνα



Σχήμα 3.2: Οργανόγραμμα Ιστιοφόρου Ναυτιλίας, αρχές 20ου αιώνα.

Πηγή: (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

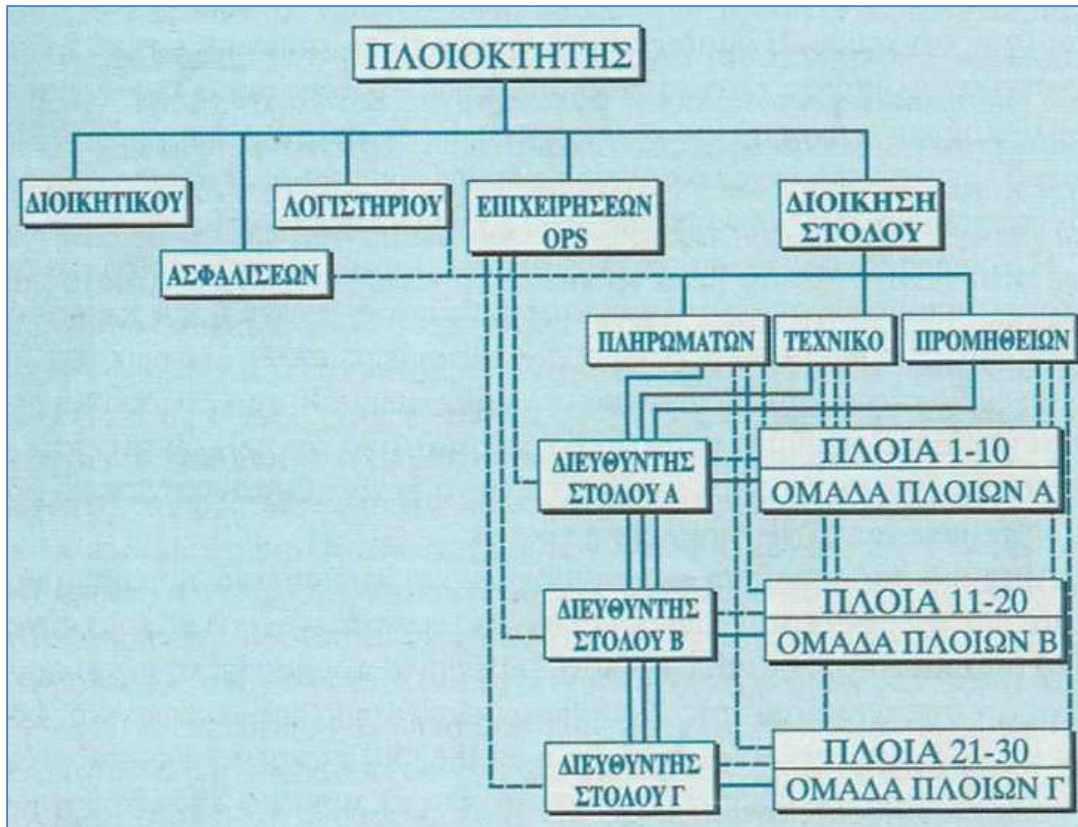
Οργανόγραμμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων της εποχής του ατμού (1930-1940)



Σχήμα 3.3: Οργανόγραμμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων της εποχής του ατμού (1930-1940).

Πηγή: (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

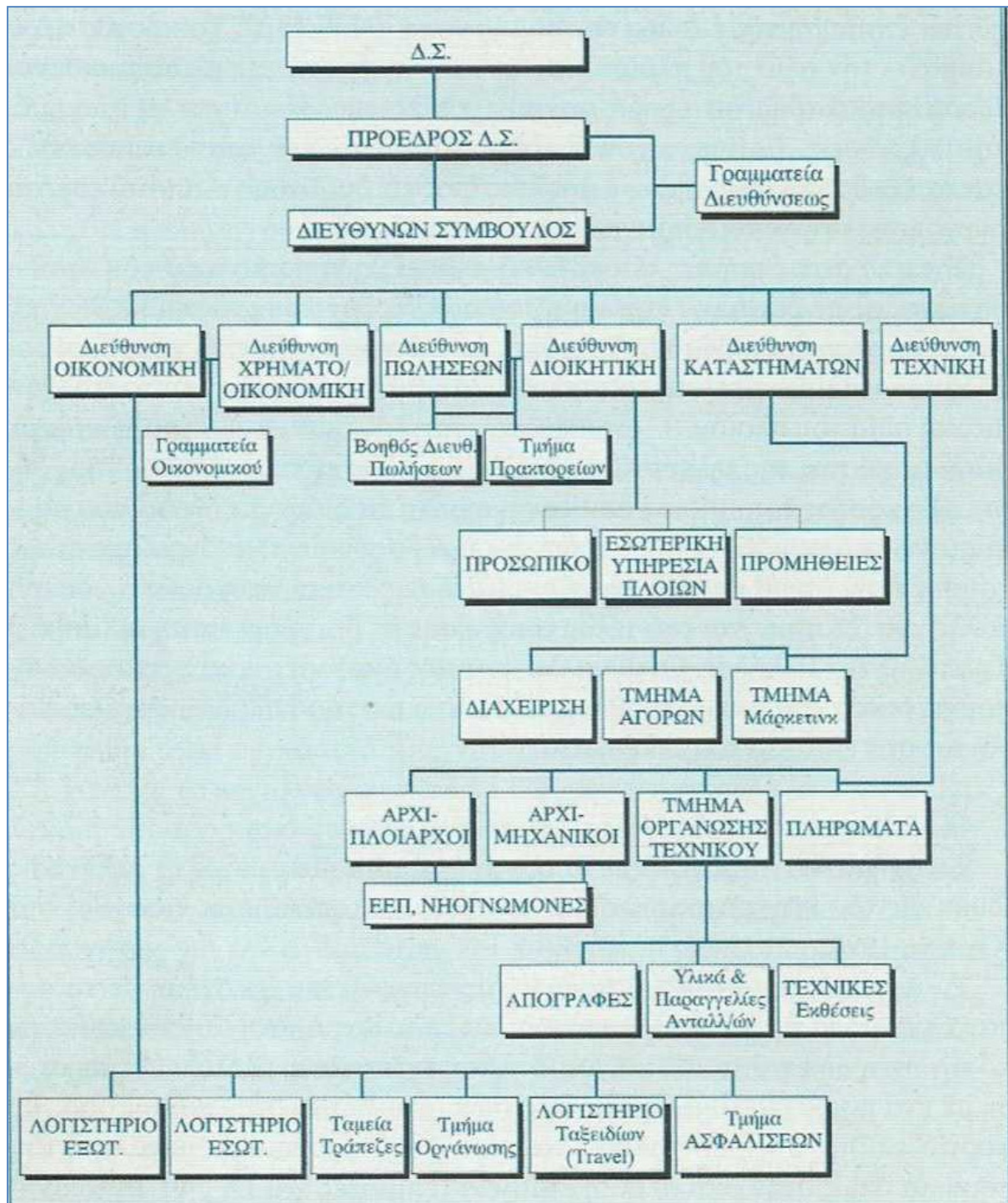
Οργανόγραμμα τύπου πλέγματος Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων περιόδου 1970- 1980



Σχήμα 3.4: Οργανόγραμμα τύπου πλέγματος Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων περιόδου 1970- 1980.

Πηγή: (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

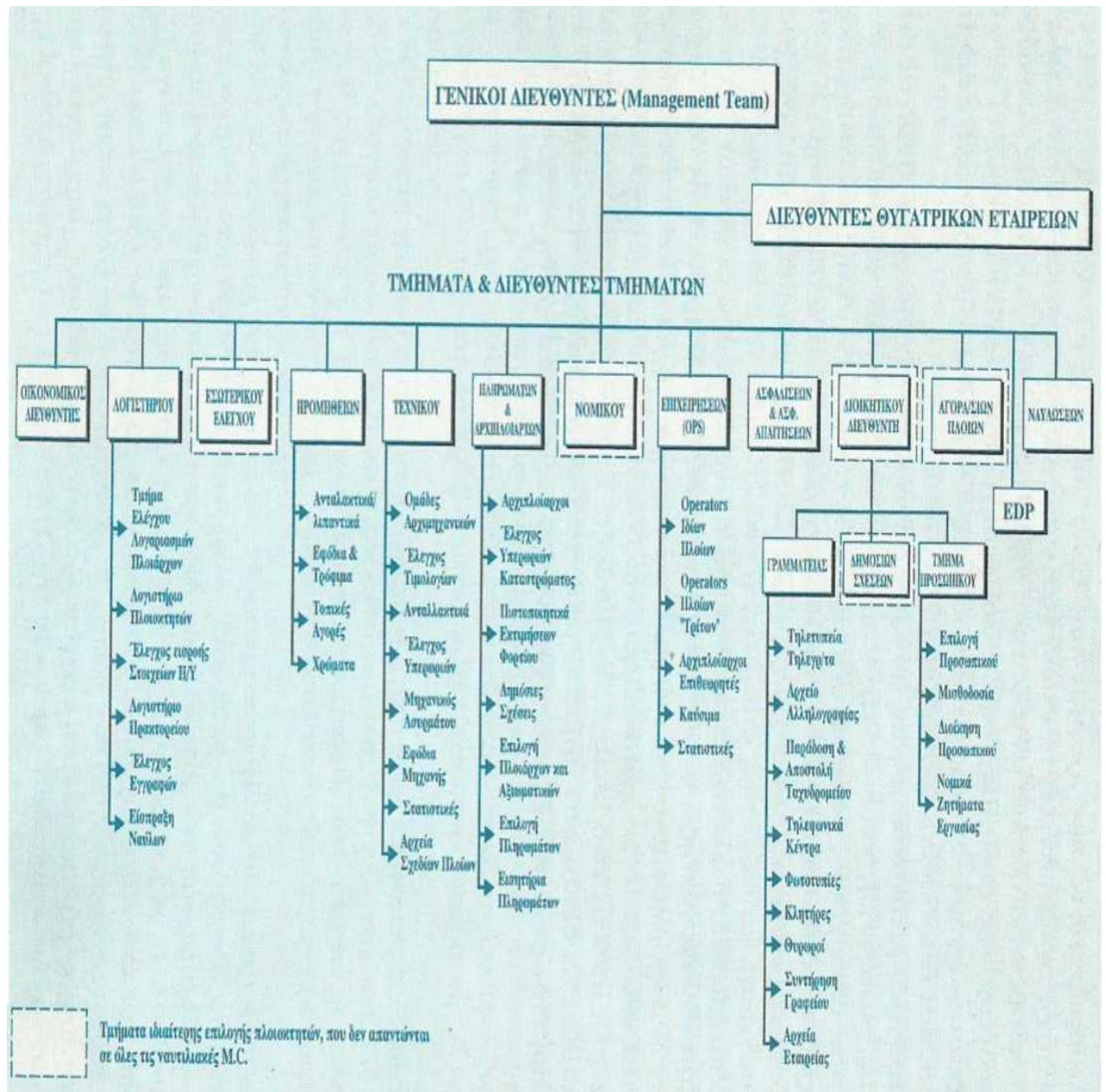
Οργανόγραμμα μεγάλης ακτοπλοϊκής ιδιωτικής εταιρείας



Σχήμα 3.5: Οργανόγραμμα μεγάλης ακτοπλοϊκής ιδιωτικής εταιρείας.

Πηγή: (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

Οργανόγραμμα μιας διαχειρίστριας εταιρείας (Managing Company / MC)



Σχήμα 3.7: Οργανόγραμμα μιας διαχειρίστριας εταιρείας (Managing Company / MC).

Πηγή: (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

Στις μέρες μας όμως, στα μισά της δεύτερης δεκαετίας τους 21^{ου} αιώνα, δύο παράγοντες επηρεάζουν σημαντικά τη δομή, την οργάνωση και τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ο πρώτος παράγοντας είναι η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας, η ευρεία χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, ο τρομακτικός όγκος των πληροφοριών και η μεγάλη ταχύτητα μετάδοσης της πληροφορίας. Όπως είναι φυσικό επηρέασαν όλες τις ναυτιλιακές

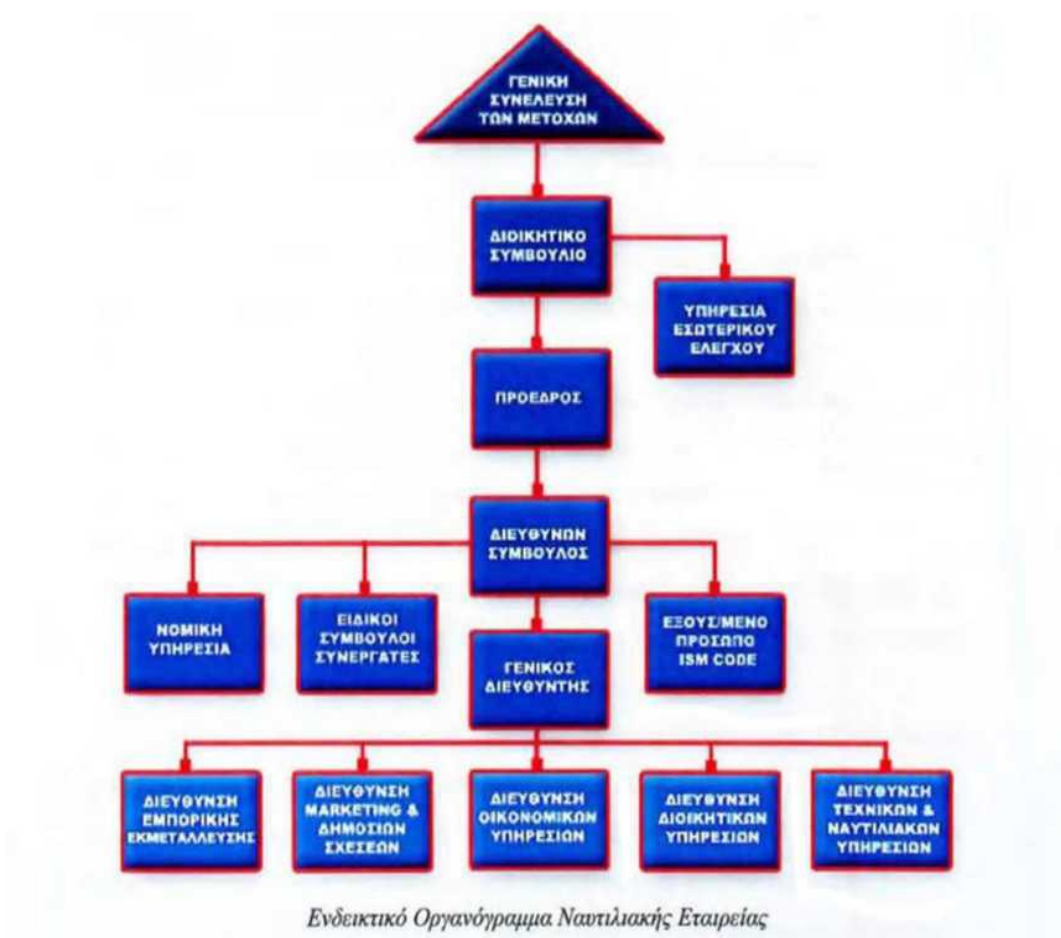
Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

εταιρίες οι οποίες επειδή δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο πρωτίστως ενδιαφέρονται για τη σωστή πληροφόρηση και την ταχεία επικοινωνία με τα πλοία.

Δεύτερον, η, από του 1998 καταρχάς και εν συνεχεία από το 2002, υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM CODE) δημιούργησε υποχρεωτικά ιδιαίτερο τμήμα ISM CODE σε κάθε εταιρεία και επηρέασε όπως είναι φυσικό όλα τα άλλα τμήματα της εταιρείας.

Για τους λόγους αυτούς ένα τυπικό οργανόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρείας μπορεί να είναι όπως το παρακάτω:

Ενδεικτικό Οργανόγραμμα μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας



4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

4.1 ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Οι μεταφορές ανάλογα με το μέσο μεταφοράς κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, δηλ. τις θαλάσσιες, τις χερσαίες και τις αεροπορικές, συνδέουν την παραγωγή με την κατανάλωση και αποτελούν ένα από βασικούς παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές εξαρτώνται άμεσα από την παραγωγή και συνεχίζουν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών, παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Επειδή η παραγωγή συνδέεται με το Α.Ε.Π. και ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησης του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Γι' αυτό κάθε κρίση στην παραγωγή επηρεάζει άμεσα πολλούς παράγοντες της οικονομίας και ιδιαίτερα τις μεταφορές και την εμπορική ναυτιλία. Φυσικά η εμπορική ναυτιλία επηρεάζεται και από άλλους σημαντικούς εθνικούς και διεθνείς παράγοντες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι δύο κατηγοριών δηλ., διεθνείς και εσωτερικές ή εθνικές.

Διεθνείς είναι οι θαλάσσιες μεταφορές που γίνονται από τη χώρα αυτή ή προς τη χώρα δια θαλάσσης και στην ουσία είναι οι εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας αυτής. Στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές συμμετέχει και η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας πραγματοποιούνται με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία συμμετέχει στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία με ποσοστό του 1/3 του συνόλου των εμπορικών πλοίων.

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι οι μεταφορές που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας. Η Ελλάδα επειδή διαθέτει μεγάλο θαλάσσιο χώρο, για το λόγο αυτό και οι θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας «πνεύμονας» για την ελληνική οικονομία, γι' αυτό και το ελληνικό κράτος στα πλαίσια της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε., επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα οι μεταφορές αυτές να πραγματοποιούνται αποκλειστικά υπέρ της ελληνικής σημαίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο όγκος των θαλασσιών

μεταφορών της στην Ελλάδα, δεν μπορεί να συντηρήσει το μέγεθος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε ότι βρίσκουμε στη νομοθεσία και άλλων χωρών ευρωπαϊκών και μη, επιδιώξεις διατήρησης της εθνικής σημαίας στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τους.

Τα πλοία λοιπόν με ελληνική σημαία έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, ενώ μεταξύ των ελληνικών και ξένων λιμανιών μπορούν να πραγματοποιούνται οποιεσδήποτε μεταφορές και με πλοία ξένης σημαίας. Για την Ελλάδα, την οικονομία της, την ελληνική εμπορική ναυτιλία, έχει μεγαλύτερη σημασία η διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, γιατί ο μεγάλος αριθμός των ελληνικών νησιών, οι άγονες γραμμές, η νησιωτική αγροτική παραγωγή θα αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα σε περίπτωση που εμπλακούν στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με άλλες σημαίες με απώτερο σκοπό τον ανταγωνισμό και την κερδοσκοπία.

Επομένως ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας είναι καθοριστικός. Οι εισπράξεις από την κάθε εμπορική ναυτιλιακή δραστηριότητα συμβάλλει στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της.

Σημαντική για την ελληνική οικονομία είναι η ποντοπόρος ελληνική ναυτιλία, η οποία δραστηριοποιείται τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό. Συμβάλλει στην αύξηση των θέσεων εργασίας με την απασχόληση ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία και στα ναυτιλιακά γραφεία των επιχειρήσεων, στη μείωση της ανεργίας, στις εισαγωγές και εξαγωγές, στην αύξηση κεφαλαίων και κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών, που συνεπάγεται ναυπήγηση νέων πλοίων και αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Επειδή η ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, και είναι ο σημαντικότερος φορέας του κλάδου των μεταφορών επηρεάζει σημαντικά και άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας. Ταυτόχρονα η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει διεθνώς μεγάλη θέση, στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Αν όμως λάβουμε υπόψη όλα τα πλοία υπό ελληνική σημαία και ελληνόκτητα με ξένη σημαία, η ελληνική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο και διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο τόσο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, αφού ο μεγαλύτερος όγκος του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, στην οποία συμμετέχει ενεργά και σημαντικά..

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο κατέχει τόσο δυνατή θέση, που εκτός από την ενίσχυση του γοήτρου της, οι θέσεις και οι απόψεις της στα ναυτιλιακά θέματα λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Ένα επιπλέον στοιχείο είναι ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν αντλεί πόρους από την εθνική οικονομία γιατί αναπτύσσεται αυτοδύναμα και δυναμικά, σε αντίθεση με άλλες αναπτυγμένες χώρες που διαθέτουν εμπορική ναυτιλία, οι ναυτιλιακές τους επενδύσεις αντιπροσωπεύουν μικρό ποσό στο σύνολο των εθνικών επενδύσεων. Η προσφορά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο εθνικό εισόδημα είναι μεγάλη, προς όφελος του κοινωνικού συνόλου, γιατί το σύνολο του εισοδήματος αυτού που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από αυτή και το μεγαλύτερο ποσό των εσόδων της επενδύεται στο εξωτερικό για αγορά υπηρεσιών, νέες επενδύσεις που δεν μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία και πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, λόγω δραστηριοποίησης των ελληνικών πλοίων εκεί.

Η ελληνική ναυτιλία διαμορφώνει την δική της πορεία στο διεθνές εμπόριο χωρίς να επωμίζεται τις δυσμενείς συνθήκες που μπορεί να αντιμετωπίζει η εθνική μας οικονομία (κλασικό παράδειγμα την οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει τον τελευταίο καιρό η χώρα μας). Η αυτοδυναμία και η ανεξάρτητη δυναμική της ναυτιλίας δεν επηρεάζεται από τα δυσμενή της ελληνικής οικονομίας και εν κατακλείδι μόνο θετική μπορεί να είναι η επιρροή σε όλο αυτό που αντιμετωπίζουμε τον τελευταίο καιρό εμείς οι Έλληνες.

Σε αυτό συντελεί το γεγονός πως τα κεφάλαια που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των επενδύσεων αυτών στο εξωτερικό καλύπτονται από τα εισοδήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν παραχθεί στο εξωτερικό (συνεπώς δεν βγαίνει τίποτα από την χώρα).

4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που δόθηκε στη δημοσιότητα αναφέρεται πως η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα μας είναι πολύπλευρη και δεν περιορίζεται μόνο στη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, που το 2017 άγγιξε τα 9,14 δισ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 16,91% σε σχέση με το 2016, όταν οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών ήταν 7,81 δισ. ευρώ.

Στην έκθεση επισημαίνεται η αύξηση της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού στόλου το 2017 κατά 4,2%, που ξεπέρασε ελαφρώς τον ρυθμό ανάπτυξης του ασιατικού στόλου (3,8%), επιτρέποντας στην Ευρώπη να διατηρήσει την ηγετική της θέση, αποδίδεται κυρίως στις

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

παραγγελίες νέων πλοίων από τους Έλληνες εφοπλιστές. Ακόμη, υπογραμμίζεται ότι το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου μεταφέρεται από πλοία που ελέγχονται από Έλληνες, που αντιπροσωπεύουν μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού.

Ειδικότερα, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση διεθνώς. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατομμυρίων dwt. Οι παραγγελίες νέων πλοίων από ελληνικά συμφέροντα ανήλθαν σε 206 πλοία (άνω των 1.000 gt), συνολικής χωρητικότητας 24,47 εκατομμυρίων dwt . Από αυτά τα πλοία, 142 ήταν δεξαμενόπλοια, τα οποία περιλαμβάνουν 33 δεξαμενόπλοια LNG / LPG, 58 φορτηγά χύδην ξηρού και 5 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2017 ήταν 13,7 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,5 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη.

Στο μήνυμά του που εμπεριέχεται στην έκθεση ο πρόεδρος της ΕΕΕ Θόδωρος Βενιάμης σημειώνει ότι το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία μας να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (με ένα μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια και 22% στα bulk carriers) και αντιπροσωπεύοντας στην Ευρώπη σταθερά το 50% σχεδόν (σε dwt) του κοινοτικού στόλου.

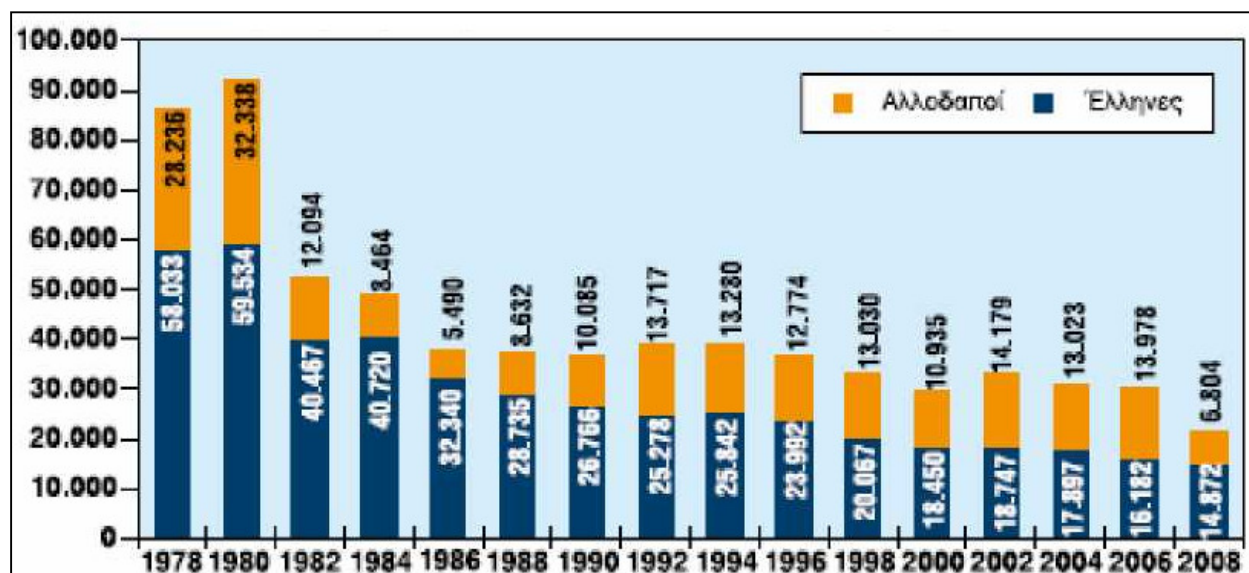
- Η επίδραση της Ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς :
- Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα
- Στην ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή της στη διαμόρφωση του ΑΕΠ.
- Θέσεις Εργασίας: δημιουργούνται τόσο στη θάλασσα, στο πλοίο, όσο και στη στεριά σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες.
- Στα άμεσα έσοδα στο κράτος από τη φορολογία, και ειδικά των υπό την ελληνική σημαία πλοίων.
- Ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από τη ναυτιλία: τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κτλ.
- Επιρροή σε αλληλένδετους κλάδους της οικονομίας.

4.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας έχει άμεση και έμμεση σχέση με την απασχόληση. Είναι από τους βασικούς πυλώνες της παγκόσμιας οικονομίας και κυρίως της ελληνικής. Κύρια δραστηριότητα της είναι οι θαλάσσιες μεταφορές φορτίων και επιβατών, αλλά άμεσα και έμμεσα συνεργάζεται και με άλλους παραγωγικούς φορείς και η εν δυνάμει απασχόληση εργατικού δυναμικού αυξάνεται πάρα πολύ.

Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των δεδομένων, σχετικών με την απασχόληση στην ναυτιλία, περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος. Η διαφορετικής προέλευσης σημαία νηολόγησης των πλοίων του στόλου, η απουσία οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων, αλλά και η αδυναμία εύκολου προσδιορισμού ιδιοκτησίας μετατρέπουν την ανεύρεση αξιόπιστων δεδομένων σε μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία. Για τον προσδιορισμό της απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΛΣΤΑΤ. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία της υπηρεσίας, στην απασχόληση υπολογίζονται οι ναυτικοί που βρίσκονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Στην πράξη, η παραπάνω μεθοδολογία αφήνει εκτός υπολογισμών τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα των οποίων δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό κλάσμα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Καθώς μέρος των δραστηριοτήτων των ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, καταλήγει εύλογα κανείς στο συμπέρασμα πως τα διαθέσιμα στοιχεία της απασχόλησης του κλάδου είναι υποεκτιμημένα. Για τις ανάγκες του μοντέλου εισροών/εκροών, χρησιμοποιούνται τα πιο πρόσφατα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία σχετικά με την απασχόληση. Ωστόσο για την καλύτερη κατανόηση του κλάδου και της συνεισφοράς του στην ελληνική οικονομία γίνεται μια θεωρητική προσπάθεια προσδιορισμού της απασχόλησης βάσει παραδοχών και εκτιμήσεων που προέκυψαν εκθέσεις της ΕΛΣΤΑΤ, του IOBE και της ένωσης εφοπλιστών. Στα δημοσιευμένα στοιχεία περιλαμβάνονται οι απασχολούμενοι στον κλάδο, ανεξάρτητα από τη χώρα καταγωγής τους, ενώ περιλαμβάνονται κατά περίπτωση οι ναυτικοί αλλά και οι απασχολούμενοι στις ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης. Τα στοιχεία αφορούν στο σύνολο του στόλου. Με όλες τις επιφυλάξεις που προκύπτουν από τη δυσκολία συλλογής αξιόπιστων στοιχείων για το κλάδο, μπορούμε να πούμε ότι το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των

θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα στοιχεία της Eurostat ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, τοποθετώντας τον κλάδο στην 21η θέση στο σύνολο των 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Η συντριπτική πλειοψηφία των απασχολούμενων στον κλάδο είναι ενεργοί ναυτικοί σε πλοία μεγαλύτερα από 100 GRT. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ με την απαιτούμενη ανάλυση που αφορούν στο έτος 2008, οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία ελληνικής σημαίας και ξένης που είναι συμβεβλημένα με το NAT είναι 26.893. Το 35% των καταγεγραμμένων από την ΕΛΣΤΑΤ ναυτικών δραστηριοποιούνται στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία, ενώ το υπόλοιπο μέρος μοιράζεται σχεδόν εξ' ίσου στα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια (31,3% και 31,7% αντίστοιχα).



Διάγραμμα 4.1: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.

Πηγή: (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στο Dancevic & Demian, 2013).

Σήμερα την ώρα που η ανεργία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της Ελληνικής οικονομίας, φθάνοντας στο 24,9%, με τον αριθμό των ανέργων να ανέρχεται σε 1.112.075, η ελληνική ναυτιλία απασχολεί περισσότερους από 250.000 εργαζόμενους, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα περιλαμβάνει 1.300 επιχειρήσεις με περίπου 12.000 εξειδικευμένα άτομα, ως υπάλληλοι των γραφείων τους. Ωστόσο η άμεση και επαγωγική απασχόληση στον ναυτιλιακό κλάδο συμβάλει σε ακόμη μεγαλύτερο αριθμό

θέσεων εργασίας. Υπενθυμίζεται πως σύμφωνα με τον IOBE η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα μπορούσε δυνητικά από τις 250.000 περίπου θέσεις εργασίας σήμερα να υπερβεί τις 550.000, ειδικά εάν προσελκυστούν περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στη χώρα. Παράλληλα, αν προσελκύαμε τη διαχείριση στόλου αντίστοιχου με την παρουσία ελλήνων εφοπλιστών στο εξωτερικό δημιουργείται διπλάσια «δεξαμενή» για την ελληνική οικονομία.

Συνεπώς από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό το πόσο σημαντική είναι η προσφορά της εγκατεστημένης στη χώρα ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης του εγχώριου εργατικού δυναμικού, ειδικά σε δυσμενείς περιόδους καλπάζουσας ανεργίας όπως η υφιστάμενη.

Το αβέβαιο και ευμετάβλητο φορολογικό καθεστώς στην χώρα μας που αποτελεί εμπόδιο για την εγκαθύδριση πολλών ξένων ναυτιλιακών εταιρειών και η ελάχιστη απασχόληση ελλήνων στα πλοία ξένης σημαίας, είναι τα δύο μεγάλα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν προκειμένου η ποντοπόρος ναυτιλία να αποδώσει τα μέγιστα στην αντιμετώπιση της ανεργίας και της οικονομικής κρίσης.

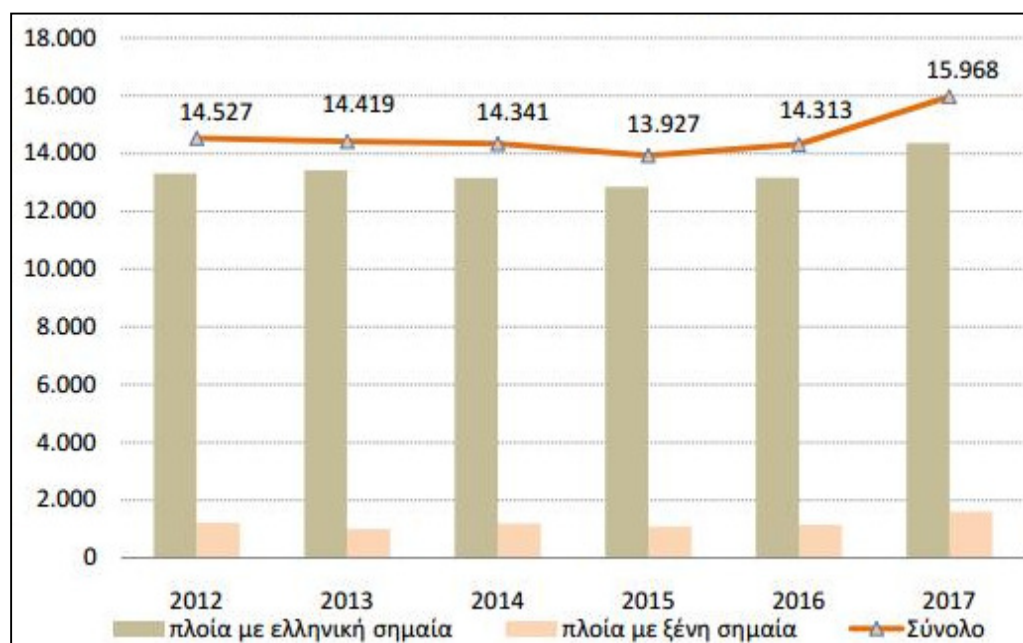
Η συνολική συνεισφορά της εγχώριας ακτοπλοΐας, σε όρους απασχόλησης, εκτιμήθηκε σε 284 χιλιάδες θέσεις εργασίας το 2016, επισημαίνοντας τον βασικό ρόλο που διαδραματίζει στην απορρόφηση του εργατικού δυναμικού της χώρας.

Η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) ανακοινώνει στοιχεία για το έτος 2017 της έρευνας Ναυτολογηθέντων Ελλήνων ναυτικών σε εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, με ελληνική και ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της εν λόγω έρευνας, παρατηρείται αύξηση 11,6% στο σύνολο των ναυτολογηθέντων Ελλήνων ναυτικών το 2017, σε σχέση με τα αντίστοιχα στοιχεία του έτους 2016. Αύξηση καταγράφεται στους ναυτολογηθέντες Έλληνες ναυτικούς τόσο σε πλοία με ελληνική σημαία (9,2%) όσο και σε πλοία με ξένη σημαία (39,0%), συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Αναφορικά με τις κατηγορίες ειδικοτήτων του προσωπικού που απασχολείται στα πλοία με ελληνική και ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, παρατηρείται αύξηση του ναυτολογηθέντος ανώτερου προσωπικού κατά 16,9% το έτος 2017 σε σχέση με το 2016. Αντίστοιχα, στην κατηγορία του δόκιμου προσωπικού παρατηρείται αύξηση των ναυτολογηθέντων κατά 3,7% το έτος 2017, σε σχέση με το έτος 2016. Τέλος, στην κατηγορία

του κατώτερου προσωπικού παρατηρείται αύξηση στους ναυτολογηθέντες κατά 9,4%, το έτος 2017, σε σχέση με το έτος 2016 (Διάγραμμα 4.2).



Διάγραμμα 4.2: Ναυτολογηθέντες Έλληνες ναυτικοί σε εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, με ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Πηγή: (Ελληνική Στατιστική Αρχή / ΕΛΣΤΑΤ, 2017).

4.4 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ Α.Ε.Π.

Όπως προαναφέραμε οι πηγές για την άντληση πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις και αποδόσεις της εμπορικής ναυτιλίας σε διάφορα επίπεδα στην Ελλάδα είναι δύσκολο να ανευρεθούν πολύ πρόσφατα στοιχεία, για το λόγο αυτό θα ανατρέξουμε σε πηγές των τελευταίων ετών.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας μας είναι μεγάλη και έχει καταφέρει να ανταπεξέρχεται παρ' όλες τις δύσκολες οικονομικές διεθνείς συγκυρίες. Όπως δήλωσε πρόσφατα σε μήνυμά του που εμπεριέχεται στην έκθεση της ΕΕΕ, ο πρόεδρος της, Θόδωρος Βενιάμης, σημειώνει ότι το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία μας να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (με ένα μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια και 22% στα bulk carriers) και αντιπροσωπεύοντας στην Ευρώπη σταθερά το 50% σχεδόν (σε dwt) του κοινοτικού στόλου.

Αν ανατρέξουμε όμως τα τελευταία χρόνια στην οικονομία της Ελλάδας και τις επιδράσεις της από την οικονομική κρίση και τα μνημόνια, θα κατανοήσουμε καλύτερα τη σημαντική προσφορά στο ΑΕΠ της χώρας μας από τη ναυτιλία και τη δυνητική συμβολή της στην έξοδο από αυτή.

Τον Ιούλιο του 2015 για πρώτη φορά επιβλήθηκαν περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων με αποτέλεσμα οι συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία να είναι καταστροφικές και κατ' επέκταση το 2016 να είναι πολύ δύσκολη χρονιά και για την ελληνική ναυτιλία και για την ελληνική οικονομία. Η παραπάνω επιβολή των capital controls, η επικρατούσα γενικότερα οικονομική κρίση, η αδυναμία βελτίωσης των οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα είχε αρνητικό αποτέλεσμα στις επενδύσεις στη χώρα και στην καθημερινή λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας. Για το λόγο αυτό ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα από τα πλοία τους στο εξωτερικό, για να μπορούν να εκπληρώνουν έγκαιρα τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Αν εξετάσουμε τις εισροές από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο ισοζύγιο πληρωμών το πρώτο εξάμηνο του 2015 ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2016 ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 42,42%. Αντίθετα το δεύτερο εξάμηνο του 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ και σημείωσαν αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Επομένως το σύνολο των εισροών στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία το 2015 ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ και για το 2016 ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μεγάλη μείωση της τάξης του 22%. Η επίδραση αυτή είναι περισσότερο εμφανής αν συγκρίνουμε και τη διετία (2013-2014) με τη διετία (2015-2016), όπου η μείωση καταγράφεται στο ποσοστό των 29,4% ανάμεσα στην πρώτη με τη δεύτερη.

Ακόμη περισσότερο φαίνεται η σταθερή συμβολή και προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, παρ' όλες τις αντίξοες αρνητικές εξελίξεις σε βάθος δεκαετίας. Καταγράφονται λοιπόν εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016, σε σύγκριση με τον άλλο σημαντικό οικονομικό τομέα, τον τουρισμό, ο οποίος συνεισέφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ για το ίδιο χρονικό διάστημα, δηλ διαφορά της τάξης του 16% περισσότερο. Αυτό αποδεικνύει ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία και ο τουρισμός παραμένουν οι δύο

σημαντικότεροι πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Και από πλευράς απασχόλησης η ελληνική ναυτιλία είναι πολύ ψηλά, όταν απασχολεί περίπου 200.000 άτομα με δυνατότητες και προοπτικές μεγαλύτερης αύξησης σύμφωνα με την έκθεση της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών.

Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, με θέμα «Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία», οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν άμεσα περίπου το 4% του συνόλου της προστιθέμενης αξίας της ελληνικής οικονομίας, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται, σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, από την ποντοπόρο ναυτιλία. Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας. Έτσι, για κάθε €1000 που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των υδάτινων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου €1575 σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων ελληνικής οικονομίας.

Γενικότερα, όπως εκτιμά ο IOBE, η ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές συνεισέφερε το 2016 περίπου 2,3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας, στηρίζοντας 34,2 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία, εκ των οποίων 5,4 χιλ. αφορούσαν άμεσα στην εγχώρια ακτοπλοΐα. Αν ληφθούν υπόψη και οι καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό, την ανάπτυξη του πρωτογενούς και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας και το εξαγωγικό εμπόριο που πραγματοποιείται από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας, τότε φθάνουμε στα προαναφερόμενα μεγέθη (9,2% του ΑΕΠ). Σημειώνεται ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας, μέσα από το μεταφορικό έργο στις γραμμές της Αδριατικής Θάλασσας. Εκτιμάται ότι η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας ξεπέρασε το 1,4 δισ. ευρώ το 2016. Αυτά τα δύο λιμάνια κατατάσσονται στη 2η και την 3η θέση αντίστοιχα στην Ελλάδα, μετά το λιμάνι του Πειραιά, σε όρους όγκου εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού (εξαιρουμένων των καυσίμων και του ξηρού φορτίου).

Η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία υπολογίζεται σε 16,1 δισ. ευρώ ή 9,2% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2016. Επίσης, σε

όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου διαμορφώθηκε σε 349 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 9,7% της συνολικής απασχόλησης).

Ένα από τα ενδιαφέροντα συμπεράσματα της μελέτης είναι ότι η επιβατική κίνηση στον τομέα της ακτοπλοΐας ακολουθεί τα τελευταία χρόνια την πορεία της ελληνικής οικονομίας. Ωστόσο η ανοδική τιμή στα καύσιμα των πλοίων, σε συνδυασμό με την υψηλή φορολογία και τα λιμενικά τέλη επηρεάζουν αρνητικά την ελληνική ακτοπλοΐα.

Η μελέτη του IOBE καταλήγει σε σειρά από προτάσεις πολιτικής για επέκταση των εργασιών της ναυτιλίας με την εφαρμογή των οποίων η δυνητική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας σε όρους εγχώριας προστιθέμενης μπορεί να πλησιάσει το 10% του ΑΕΠ ετησίως ενώ η δυνητική απασχόληση μπορεί να ξεπεράσει τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

Φυσικά ανάκαμψη για το 2017 φαίνεται ότι θα υπάρξει αλλά δεν θα είναι εύκολη, γιατί κάποια σημάδια βελτίωσης εμφανίζονται στον ορίζοντα λόγω της μείωσης της διαφοράς ανάμεσα στην προσφορά και ζήτηση. Αυτό βέβαια τα στοιχεία προκύπτουν από την αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, από την υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων, από την παγκόσμια ανάπτυξη που παρατηρείται στις αναπτυσσόμενες οικονομίες και αναμένεται να είναι 3,4% και από τη θετική εξέλιξη στην αγορά ναύλων ξηρού φορτίου που καταγράφει αύξηση από την αρχή του χρόνου της τάξης του 29%. Οποιαδήποτε όμως ανάκαμψη για να επιτύχει και να διατηρηθεί επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες το αυξημένο κόστος δανεισμού και τη συρρίκνωσή του από τις τράπεζες, το ασταθές γεωπολιτικό περιβάλλον, τους διεθνείς κανονισμούς και την ασφαλή λειτουργία των εμπορικών δρόμων.

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 εμπορίου και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος. (Μανιάτης, Ντεμιάν, Ν., & Danchev, 2014).

4.5 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει σε σύνολο πολλά δισεκατομμύρια € ετησίως στο ΑΕΠ της χώρας μας.

Η συνεισφορά της στα φορολογικά έσοδα της χώρας είναι αρκετά υψηλή είτε από την άμεση είτε την έμμεση φορολόγηση της, της ποντοπόρου και της ακτοπλοϊκής.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον αποτελεί και η μελέτη του φορολογικού συστήματος που διέπει τη ναυτιλία, τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία. Το κύριο καθεστώς φορολόγησης που απαντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία στην Ευρώπη επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax).

Αναλυτικότερα, στο ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου.

Κατόπιν επιβολής του tonnage tax, από το 1951 τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Παράλληλα, οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις. Τέλος, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της ΕΕ.

Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας δείχνει να είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς η απουσία της θα περιόριζε σημαντικά τον κύκλο εργασιών λοιπών παραναυτιλιακών

κλάδων (προμηθευτών, συνεργατών και λοιπά), με αποτέλεσμα την περαιτέρω συρρίκνωση της ελληνικής οικονομίας. Δεδομένου του γεγονότος ότι μόνο ένα μικρό μέρος της απασχόλησης του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένη σημαία εισέρχεται στα οικονομικά μεγέθη της χώρας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα επίσημα στοιχεία αποτελεί υποσύνολο της δυνητικής (ή ενδεχομένως και της πραγματικής) συνεισφοράς της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία.

Η αύξηση του τουρισμού τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα έχει αυξήσει τα φορολογικά έσοδα μέσω της αύξησης των επιβατών που εξυπηρετούνται από την ακτοπλοΐα. Επίσης η ελληνική ακτοπλοΐα επιτελεί σημαντικό έργο στη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα και συνεισφέρει σημαντικά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, με καταλυτική σημασία για την οικονομία των νησιών και γενικότερα της χώρας μας.

Επιπλέον η ελληνική πλοιοκτησία, με την υπογραφή της συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό Δημόσιο, που ξεκίνησε το 2014, έχει εισφέρει ποσόν ύψους 420 εκατ. ευρώ, έως και το 2018. Τώρα η ΕΕΕ έρχεται να επεκτείνει αυτή τη συνεισφορά και για τη χρήση του 2018. Συγκεκριμένα τα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) στην έκτακτη γενική συνέλευση, ενέκριναν ομόφωνα την πρόταση του διοικητικού της συμβουλίου για την επέκταση υπό τις απαιτούμενες διαδικασίες της διάρκειας ισχύος του Συνυποσχετικού Οικειοθελούς Παροχής μεταξύ ναυτιλιακής κοινότητας και πολιτείας για ένα ακόμη έτος, δηλαδή και το 2018.

Επιπροσθέτως, από το 2013 επιβάλλεται ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας επί πλοίων ξένης σημαίας που λειτουργούν από γραφεία εγκατεστημένα στην Ελλάδα (μετά από αφαίρεση της ενδεχόμενης πληρωμής φορολογίας των ανωτέρω πλοίων στη χώρα της σημαίας τους). Ο φόρος υπολογίζεται επί τη βάση των ίδιων κριτηρίων, τιμών και κλιμάκων που εφαρμόζονται στα πλοία ελληνικής σημαίας. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική αύξηση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους.

Τα μέτρα αυτά ισοδυναμούν με οκταπλάσια και πλέον αύξηση των φορολογικών εσόδων της Ελλάδας από τη ναυτιλία. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθούν οι φόροι εισοδήματος και οι εισφορές που εισπράττονται από τους απασχολούμενους Έλληνες και ξένους εργαζόμενους στις συνδεδεμένες με την ποντοπόρο εταιρείες, η συνεισφορά κοινωνικής αλληλεγγύης που καταβάλλουν και οι εφοπλιστές εθελοντικά επί των

μερισμάτων που εισάγουν για δική τους χρήση και βέβαια το πρόγραμμα κοινωνικής αλληλεγγύης που υλοποιεί η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ένα ακόμη μέτρο αύξησης των φορολογικών εσόδων από την ποντοπόρο ναυτιλία είναι η προσαύξηση για τα έτη 2016 έως και 2020 κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) ετησίως του φόρου χωρητικότητας που καταβάλλει κάθε έτος για κάθε πλοίο της η ναυτιλιακή εταιρεία. Επίσης περιλαμβάνεται η επέκταση μέχρι το 2019 του καθεστώτος καταβολής έκτακτης εισφοράς για τους ναυλομεσίτες, με παράλληλη μείωση των συντελεστών φορολογίας και η εξομοίωση της φορολογίας των μικρών σκαφών (μέχρι 500 κόρων ολικής χωρητικότητας) με κοινοτική σημαία, με αυτά της ελληνικής σημαίας (Τσακανίκας & Demian, 2017).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όσα καταγράφηκαν στην παρούσα εργασία ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου είναι η Ελλάδα, που μαζί με την εμπορική της ναυτιλία και τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας, καθώς ο ελληνόκτητος στόλος για πολλά χρόνια κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως.

Η ελληνική ναυτιλία μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 βελτίωσε σημαντικά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία. Στη συνέχεια βέβαια συρρικνώθηκε σημαντικά, χωρίς ωστόσο να χάσει τον δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία.

Και όλα αυτά συμβαίνουν παρόλο που το παγκόσμιο εμπόριο το 2016 επιβραδύνθηκε, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και όσον αφορά τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Περίπου στο 2,3% ήταν ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 , δηλαδή χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% του 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών.

Η ναυτιλία, σήμερα, είναι η πιο σημαντική βιομηχανία της Ελλάδας (αξίας 251,1 δισ. ευρώ το 2015). Αποτελεί περίπου το 7% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 300.000 ανθρώπους (7,5% του εργατικού δυναμικού) και τα εισιτήρια από τη ναυτιλία είναι περίπου το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος του έθνους. Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό το 2015 χειρίστηκε, από πλευράς χωρητικότητας, τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd's List. Επίσης, η Ελλάδα κατατάσσεται στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια και τα bulk carrier.

Τους πρώτους μήνες του 2017 η ελληνική ναυτιλία αντιμετώπισε επιτυχώς την κρίση και, όπως είναι φυσικό ο ελληνόκτητος στόλος με 5.272 πλοία, αξίας περίπου 86 δισεκατομμυρίων δολαρίων, εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, βάσει Ολικής Χωρητικότητας (Gross Tonnage).

Ένας από τους κατεξοχήν εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας αποτελεί η ναυτιλία. Περίπου το 6,5% του ελληνικού ΑΕΠ αντιπροσωπεύουν οι εισροές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, ενώ έχουν και σημαντική έμμεση πολλαπλασιαστική επίδραση στην ελληνική οικονομία.

Παρόλα αυτά, ο ρόλος της Ελλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου απειλείται από τον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό και τη μετατόπιση του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ισχύος προς τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές, ιδιαίτερα της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες λόγω του σημαντικού θετικού πολλαπλασιαστικού αντίκτυπου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, πληθώρα χωρών και πόλεων ανταγωνίζονται προκειμένου να προσελκύσουν ναυτιλιακές εταιρείες και να τοποθετηθούν μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου.

Με βάση τις βέλτιστες πρακτικές μεγάλων ανταγωνιστικών ναυτιλιακών κέντρων (Σιγκαπούρη, Ντουμπάι και Λονδίνο), υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες προτάσεων οι οποίες θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού κέντρου:

- Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Τα τελευταία χρόνια αυτό το παραδοσιακό συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας έχει ατονήσει. Συνεπώς είναι απαραίτητη η αναβάθμιση και η αύξηση της χρηματοδότησης των ναυτικών ακαδημιών, η στενότερη διασύνδεσή τους με τη ναυτιλιακή κοινότητα, ιδιαίτερα σε ό, τι αφορά στα προγράμματα σπουδών και στην ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης.
- Καθιέρωση ενός σταθερού ρυθμιστικού, νομικού και φορολογικού πλαισίου, φιλικού προς τις επιχειρήσεις και με διεθνή προσανατολισμό. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει να περιορισθεί η γραφειοκρατία, να εκσυγχρονιστούν το νηολόγιο και οι φορολογικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία και να αξιοποιηθούν οι νέες τεχνολογίες.
- Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών όσο και των υποδομών logistics, έτσι ώστε η Ελλάδα να μπορέσει να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση ως πύλης εισόδου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Στενότερος συντονισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και φορέων που μετέχουν στα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και, κατόπιν, της Θεσσαλονίκης, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και τη διεθνή τους προβολή.

Όσον αφορά την υποστήριξη της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αρκεί να δούμε τα παρακάτω στοιχεία:

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Αν και το εμπορικό ισοζύγιο θεωρείται πολύ σημαντικό στοιχείο για μία χώρα, ωστόσο δεν είναι το μοναδικό, διότι το εμπόριο αποτελεί μία μόνον από τις συνιστώσες του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Τον Ιανουάριο του 2017, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών με τις εισπράξεις από τη ναυτιλία να στηρίζουν περισσότερο και τα έσοδα από τον τουρισμό να παραμένουν σχεδόν αμετάβλητα, παρουσίασε έλλειμμα 271 εκατ. ευρώ. Μάλιστα, τον Ιανουάριο το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ήταν κατά 500 εκατ. ευρώ μικρότερο από εκείνο του Ιανουαρίου του 2016, όταν και είχε διαμορφωθεί σε 771,4 εκατ. Ευρώ.

Η βελτίωση αυτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος και της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, οφείλεται στη βελτίωση των ισοζυγίων πρωτογενών και δευτερογενών εισοδημάτων. Ωστόσο, το ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών επιδεινώθηκε, διότι η αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών αντιστάθμισε την αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών.

Το έλλειμμα του ισοζυγίου αγαθών σε σχέση με εκείνο του Ιανουαρίου του 2016 παρουσίασε αύξηση, λόγω της αύξησης του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία και λόγω των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων. Να σημειωθεί ότι οι αυξήσεις τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών, τον Ιανουάριο του 2017, οφείλονται κυρίως στις εξελίξεις στο ισοζύγιο των καυσίμων. Τέλος, η μεγάλη άνοδος της αξίας των εξαγωγών και εισαγωγών καυσίμων οφείλεται λόγω της αύξησης των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Οι εξαγωγές αγαθών χωρίς καύσιμα και πλοία αυξήθηκαν κατά 4,3% σε σταθερές τιμές και οι αντίστοιχες εισαγωγές κατά 12,1 %.

Επίσης, σε σχέση με τον Ιανουάριο του 2016 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών παρουσίασε άνοδο κατά 95 εκατ. ευρώ, κυρίως λόγω της ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία, οι οποίες άγγιξαν τα 654 εκατ. ευρώ, από 479 εκατ. ευρώ την προηγούμενη χρονιά. Οι καθαρές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες περιορίστηκαν οριακά στα 164, από 168 εκατ. ευρώ. Πιο συγκεκριμένα, οι αφίξεις μη κατοίκων ταξιδιωτών μειώθηκαν κατά 6,9% και οι σχετικές εισπράξεις κατά 2,4%.

Ακόμα, το ισοζύγιο πρωτογενών εισοδημάτων τον Ιανουάριο του 2017, παρουσίασε πλεόνασμα 650 εκατ. ευρώ, κατά 509 εκατ. ευρώ μεγαλύτερο από εκείνο του ίδιου μήνα του 2016. Αυτή η εξέλιξη οφείλεται στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων όσον αφορά τα λοιπά πρωτογενή εισοδήματα, τα οποία περιλαμβάνουν φόρους και επιδοτήσεις επί των προϊόντων

και της παραγωγής. Τον Ιανουάριο του 2016 το ισοζύγιο δευτερογενών εισοδημάτων παρουσίασε πλεόνασμα 208 εκατ. ευρώ, έναντι ελλείμματος 10 εκατ. ευρώ, λόγω κυρίως της βελτίωσης του ισοζυγίου που αφορά τον τομέα της γενικής κυβέρνησης.

Οι συναλλαγές σε αγαθά (εισαγωγές / εξαγωγές) καταγράφονται στο ισοζύγιο αγαθών, των οποίων η κυριότητα αλλάζει μεταξύ ενός κατοίκου και μη κατοίκου. Επιπλέον, καταχωρίζονται οι τριγωνικές συναλλαγές και η αξία των αγαθών για τον εφοδιασμό πλοίων και αεροπλάνων. Σύμφωνα με τη νέα μεθοδολογία της 6^{ης} έκδοσης του εγχειριδίου του ΔΝΤ για το Ισοζύγιο Πληρωμών, οι αξίες της επεξεργασίας και της επισκευής αγαθών αναταξινομούνται από τα αγαθά στις υπηρεσίες.

Όσον αφορά την σημασία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την ελληνική οικονομία, έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά στη διάρκεια του χρόνου, με την παραγωγή και την απασχόληση κατά την περίοδο ακμής που κορυφώθηκε στη δεκαετία του 1970 (9.500 περίπου απασχολούμενοι μόνον στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Ελευσίνας) να απέχουν πολύ από τα πρόσφατα ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα, λόγω της οικονομικής κρίσης. Εντούτοις, παρά τη μεγάλη επιδείνωση των μεγεθών της, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό και πολυδιάστατο ρόλο για τη χώρα.

Επιπλέον, ο ρόλος αυτός δύναται να ενισχυθεί ουσιαστικά στο μέλλον, με καθοριστικό παράγοντα προς μία τέτοια κατεύθυνση την ανάπτυξη των μεγάλων ναυπηγείων, μέσα από την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών.

Το σίγουρο είναι ότι η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα και ευκαιρίες ανάπτυξης στο άμεσο μέλλον. Ωστόσο, για την αξιοποίηση των ευκαιριών αυτών, βασική προϋπόθεση αποτελεί η εξεύρεση ολοκληρωμένης λύσης για τα προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων, η οποία θα διασφαλίζει:

- ✓ την άρση του οικονομικού αδιεξόδου στο οποίο έχουν περιέλθει,
- ✓ την υλοποίηση μεγάλων νέων επενδύσεων για τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους, και
- ✓ τη γενικότερη αναβάθμιση της λειτουργίας και της ανταγωνιστικότητάς τους στα πρότυπα των ναυπηγείων άλλων προηγμένων χωρών του εξωτερικού.

Είναι σαφές ότι τα υψηλά κεφάλαια αλλά και η τεχνογνωσία που απαιτούνται προς μία τέτοια κατεύθυνση παραπέμπουν στην ανάγκη ενθάρρυνσης μίας διαδικασίας αναζήτησης στρατηγικού επενδυτή.

Ο κλάδος της ναυτιλίας και η συμβολή του στην οικονομική ενίσχυση της Ελλάδας

Σε σχέση με τα δυνητικά αποτελέσματα από την άρση του αδιεξόδου στα ναυπηγεία και την ανάπτυξή τους με νέα κεφάλαια και τεχνογνωσία, θα πρέπει να τονιστούν ιδιαίτερα τα οφέλη που θα προκύψουν για:

- ✓ την απασχόληση,
- ✓ τις εξαγωγές,
- ✓ την οικονομική δραστηριότητα στον γενικότερο τομέα της ναυπηγοεπισκευής,
- ✓ τη διάχυση νέων τεχνολογιών, και
- ✓ τη διατήρηση της δυνατότητας της χώρας για αυτονομία ως προς την επισκευή και κατασκευή πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού και την επισκευή πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Dancevic, S., & Demian, E. (2013, 1). *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*. Ανάκτηση από Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE): <https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf>
- DELTA TANKERS. (2018, 3). Ανάκτηση από DELTA TANKERS LTD: <https://www.deltatankers.gr/>
- DryShips Inc. (2018, 3). Ανάκτηση από <http://www.dryships.com/about-drys/history>
- Dynacom Tankers Management. (2018, 3). Ανάκτηση από <http://www.dynacomtm.com/>
- Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. (2018, 5 24). *Παγκόσμια πρωταθλήτρια η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία*. Ανάκτηση από insider: <https://www.insider.gr/eidiseis/oikonomia/85137/pagkosmia-protathlitria-i-elliniki-naytiliaki-biomihania>
- gaslogltd. (2018, 3). Ανάκτηση από <https://www.gaslogltd.com/the-company.html>
- Gener8 Maritime. (2018, 3). Ανάκτηση από Gener8 Maritime: <http://www.gener8maritime.com/About-Us>
- Maran Gas Maritime Inc. (MGM). (2018, 3). Ανάκτηση από <http://www.marangas.com/index.php?id=16>
- Pantheon Tankers Management (PTM). (2018, 3). Ανάκτηση από Pantheon Tankers Management (PTM): <http://www.pantheontankers.com/>
- Star Bulk. (2018, 3). Ανάκτηση από Star Bulk: <https://www.starbulk.com/gr/en/who-we-are/>
- Thenamaris. (2018, 3). Ανάκτηση από Thenamaris (Ship Management) Inc.: <http://www.thenamaris.com/about-us/>
- Αθανασίου, Ε., & Κουτρούλης, Α. (2018). *ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ*. ΑΘΗΝΑ: ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ.
- Βλάχος, Γ. (2014). *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς- Τμήμα ναυτιλιακών Σπουδών-Σημειώσεις Μαθήματος.
- Βλάχος, Γ. (2015). *Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.

- Βλάχος, Π. (2012). *Ναυτιλιακή Οικονομία*. Αθήνα: Σταμούλη.
- Γουλιέλμος, Α., & Σαμπράκος, Ε. (2002). *Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.
- Διεθνείς εμπορευματικές συναλλαγές*. (2017, 3). Ανάκτηση από Statistics Explained: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/el
- Ελληνική ναυτιλία & οικονομία 2017*. (2018, 3). Ανάκτηση από Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ): <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/>
- Εμπορικό Ισοζύγιο (Balance of trade)*. (2018, 5). Ανάκτηση από euretirio: <https://www.euretirio.com/emporiko-isozygio/>
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών*. (2017). Ανάκτηση από Ελληνική ναυτιλία & οικονομία: <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/>
- Η Ναυτιλία στήριξε το Ισοζύγιο συναλλαγών. (2017). *nautilia*.
- Θανόπουλος, Γ. (2005). *Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα*. Αθήνα: Interbooks.
- Θανοπούλου, Ε. (1994). *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Θεοτοκάς, Γ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Θ., Συριόπουλος, Θ., & Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). *Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα*. Αθήνα: Gutenberg - Γιώργος & Κώστας Δαρδανός.
- Θεοτοκάς, Ι. (2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*. Αθήνα: Εκδόσεις Gutenberg.
- Ισοζύγιο Αγαθών Τράπεζα της Ελλάδος-Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)*. (2018, 5). Ανάκτηση από Τράπεζα της Ελλάδος: https://www.bankofgreece.gr/BoGDocuments/BPM6_%CE%99%CF%83%CE%BF%CE%B6%CF%8D%CE%B3%CE%B9%CE%BF_%CE%91%CE%B3%CE%B1%CE%B8%CF%8E%CE%BD-%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1_%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%B1.xls

Καραγεώργου, Λ. (2018). Πρώτος παγκοσμίως ο ελληνόκτητος στόλος. *Ναυτεμπορική*.

Λαμπρόπουλος, Θ. (2013, 11 18). *Ερευνα της CIA για την ναυτιλία*. Ανάκτηση από

IEFIMERIDA.GR:

<https://www.iefimerida.gr/news/130948/%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BD%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-cia-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%AD%CF%84%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%B7-%CE%B4%CF%8D%CE%BD%CE%B1%CE>

Μανιάτης, Γ., Ντεμιάν, Η., Ν., Π., & Danchev, S. (2014). *Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*. Ανάκτηση από Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE):

http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_04112014_REP_GR.pdf

Μπουραντάς, Α., Βάθης, Α., Παπακωνσταντίνου, Χ., & Ρεκλείτης, Π. (1999). *Αρχές Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων και Υπηρεσιών*. Αθήνα: ΟΕΔΒ.

Παπαδάκης, Β. (2012). *Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής Εμπειρία*, (3η εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις Μπένου.

Παπανδρέου, Κ. (2018, 4 19). *Διεύθυνση Στατιστικών Τομέα Εμπορίου και Υπηρεσιών-Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας*. Ανάκτηση από ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ: <http://www.statistics.gr/documents/20181/9243728/%CE%94%CF%8D%CE%BD%CE%B1%CE%BC%CE%B7+%CF%84%CF%89%CE%BD+%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD+%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD+%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD%2C+>

Πλωμαρίτου, Β. (2006). *Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθήνα: Σταμούλη.

Πλωμαρίτου, Ε. (2006). *Marketing ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.

Σιώμοκος, Γ. (2013). *Στρατηγικό Μάρκετινγκ*, , : (2η εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Τσακανίκας, Α., & Ντεμιάν, Η. (2017). *Ελληνόκτητη ναυτιλία και ελληνική οικονομία*. Αθήνα: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών.

Πνευματικά δικαιώματα

Copyright © Πανεπιστήμιο Πατρών. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1988 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον.

Σχοινιάς Κωνσταντίνος, Τσολιάκος Αθανάσιος, 2020