

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»**

**«ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ »**

**« SHIPPING-TRANSPORT THE DEVELOPMENTS AND THE  
CONTRIBUTION OF THE SECTOR TO THE GREEK ECONOMY »**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΜΠΙΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ ( Α.Μ 172019 )**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΙΜΠΡΙΞΗ ΕΛΕΝΗ**

**ΑΘΗΝΑ 2021**

## **ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**κ. ΙΜΠΡΙΞΗ ΕΛΕΝΗ**

**κ. ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**κ. ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ**

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Καραμπίνης Στέφανος του Μιχαήλ, με αριθμό μητρώου 172019 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι ..... και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Ο Δηλών

Καραμπίνης Στέφανος

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

**ΠΡΟΛΟΓΟΣ** σελ. 5

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ** σελ. 6

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

#### **ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**1.1 Προσέγγιση Της Έννοιας Της Ναυτιλίας** σελ. 7-8

**1.2 IMO** σελ. 8

**1.3 Χωρητικότητα Πλοίων** σελ. 9

**1.4 Νηογνώμονες** σελ. 9-10

**1.5 Ζήτηση Ναυτιλιακών Μεταφορών** σελ. 11-12

**1.6 Προσφορά Ναυτιλιακών Μεταφορών** σελ. 12-13

**1.7 Φορτία Και Θαλάσσιοι Δρόμοι Μεταφοράς** σελ. 14

**1.8 Τύποι Πλοίων** σελ. 14-20

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

#### **ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**2.1 Σημαίες Ευκολίας** σελ. 20-21

**2.2 Ναυλώσεις** σελ. 21-22

**2.3 Ναυτιλιακοί Κύκλοι** σελ. 22

**2.4 Τεχνολογική Εξέλιξη** σελ. 22-23

**2.5 Περιβάλλον Και Ναυτιλία** σελ. 23-26

**2.6 Καίρια Ζητήματα Που Πρέπει Να Αντιμετωπίσει Η Ελληνική Ναυτιλία** σελ. 26-27

**2.7 Χρηματοοικονομικά Στον Τομέα Της Ναυτιλίας** σελ. 27-30

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

#### **ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

**3.1 Η Σημασία Της Ναυτιλίας Στην Ελληνική Οικονομία** σελ. 31-32

**3.2 Το Μέγεθος Της Ελληνικής Ναυτιλίας Σε Σχέση Με Τον Παγκόσμιο Και Τον Ευρωπαϊκό Στόλο** σελ. 33-46

**3.3 Ισοζύγιο Πληρωμών** σελ. 46-47

**3.4 Συμβολή Στο ΑΕΠ Και Την Απασχόληση** σελ. 48-52

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ** σελ. 53

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ** σελ. 54-56

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας από τους σημαντικότερους και καθοριστικούς για την οικονομία παγκοσμίως. Η ναυτιλία και οι μεταφορές είναι ο συνδεδεμένος κρίκος μεταξύ χωρών για την κάλυψη αναγκών με τη μεταφορά εμπορευμάτων, ακόμα και σε απομακρυσμένα σημεία. Οι μεταφορές δια θαλάσσης είναι ο μόνος τρόπος για να μεταφερθούν εμπορεύματα που απαιτούν μεγάλη χωρητικότητα και είναι ο κύριος μοχλός για τη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Προϊόντα, όπως το πετρέλαιο, τα σιτηρά και τα μεταλλεύματα δε θα μπορούσαν να παρέχονται σε χώρες που δεν είχαν τη δυνατότητα να διαθέτουν οι ίδιες, χωρίς τις ναυτιλιακές μεταφορές. Επιπλέον ο κλάδος της ναυτιλίας είναι καθοριστικός παράγοντας στην οικονομία κάθε χώρας με πολύ σημαντική συμβολή στην εσωτερική ανάπτυξη και στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού. Συγκεκριμένα ο κλάδος της ναυτιλίας σε χώρες που υστερούν σε παραγωγή αγαθών είναι καθοριστικός για την κάλυψη αναγκών του πληθυσμού. Όσον αφορά την Ελλάδα ο κλάδος της ναυτιλίας έχει επιδράσει πολύ θετικά με τη συνεισφορά του στην οικονομία, στην απασχόληση και στα έσοδα της χώρας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος της ναυτιλίας μπορεί να χαρακτηριστεί κινητήριος μοχλός για την ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας αφού φέρνει σημαντικά έσοδα από τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται. Η ναυτιλία έχει επίδραση στο ΑΕΠ της χώρας και την απασχόληση, καθώς και το σύνολο της οικονομικής αλυσίδας με το αποτύπωμα που αφήνει στο σύνολο της κοινωνίας. Είναι ένας κλάδος όπου μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού εργάζεται και εξαρτάται από αυτόν και λόγω αυτού ο κλάδος της ναυτιλίας συμβάλλει σημαντικά στην άνοδο της οικονομίας. Στόχος της εργασίας είναι η παρουσίαση της εμπορικής ναυτιλίας που αποτελεί έναν κλάδο του τομέα των μεταφορών, ενώ περιλαμβάνει και επηρεάζει ένα σύνολο από οικονομικές δραστηριότητες, σημαντικές για την ανάπτυξη της χώρας. Στο πρώτο κεφάλαιο θα προσεγγίσουμε την έννοια της ναυτιλίας, τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, τους νηογνώμονες, τη ζήτηση και την προσφορά των ναυτιλιακών μεταφορών και τους παράγοντες που τις καθορίζουν, τα είδη φορτίων, τους θαλάσσιους δρόμους και τους τύπους πλοίων που απαιτούνται για τις μεταφορές. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα θίξουμε το κομμάτι της τεχνολογικής εξέλιξης, τον όρο σημαίες ευκολίας, τις ναυλώσεις, τους ναυτιλιακούς κύκλους και τις διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς και τα ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος της ναυτιλίας. Στο τρίτο κεφάλαιο θα μελετήσουμε τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία καταγράφοντας το μέγεθος της στην Ευρώπη και παγκοσμίως και πως επηρεάζει το ΑΕΠ, το ισοζύγιο πληρωμών και την απασχόληση. Τέλος, θα παραθέσουμε τα συμπεράσματα για τον κλάδο της ναυτιλίας και την συνεισφορά του στη χώρα.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

## ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την έννοια της ναυτιλίας, τι εννοούμε με τον όρο θαλάσσιες μεταφορές, τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τον κλάδο και την σημαντική προσφορά του. Θα παρουσιάσουμε τους τύπους πλοίων που απαιτούνται για τις μεταφορές και τη μεταφορική τους ικανότητα. Θα αναφέρουμε τους παράγοντες που εξαρτάται η ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές, αλλά και η προσφορά που υπάρχει για την υλοποίηση της μεταφοράς, θα αναλύσουμε τα συνηθέστερα φορτία στις μεταφορές και τους θαλάσσιους δρόμους. Επιπλέον θα σημειώσουμε τους σημαντικότερους νηογνώμονες και θα παραθέσουμε τη λειτουργία τους.

### 1.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο όρος ναυτιλία αφορά τις δραστηριότητες που σχετίζονται με μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Τα πλοία μεταφέρουν ανθρώπους, οχήματα, αγαθά κ.α. Είναι δεδομένο ότι οι μεταφορές είναι απαραίτητο στοιχείο για την κάλυψη αναγκών παγκοσμίως, καθώς κάθε χώρα παραγωγός προμηθεύει τα αγαθά σε χώρες που τα έχουν ανάγκη και η ίδια προμηθεύεται αγαθά από άλλες χώρες, απαραίτητα για τη βιωσιμότητα της κοινωνίας της και τη λειτουργία της οικονομίας.

Το σύνολο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με θαλάσσιες μεταφορές είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία. Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία ελέγχεται από τη νομοθετικό πλαίσιο που θεσπίζεται από τον IMO (International Maritime Organization).

Ο IMO έχει μέλη κράτη τα οποία ψηφίζουν διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και κανονισμούς για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση ναυτικών, την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την ρύπανση που προκύπτει από τα εμπορικά πλοία. Όσον αφορά την παγκόσμια οικονομία οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, καθώς αποτελούν σημαντικό τμήμα των διεθνών συναλλαγών.

Το 99,6% των εμπορευμάτων μεταφέρεται από εμπορικά πλοία. Τα πλοία έχουν συγκεκριμένη κατασκευή και ειδικούς μηχανισμούς για να είναι ασφαλές το φορτίο

που μεταφέρουν και να παραδίδεται ακέραιο στον προορισμό, καθώς και να τηρούνται τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος. (“HELMERA: NAYTILIA”)

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν περισσότερα πλεονεκτήματα παρά μειονεκτήματα, καθώς είναι εφικτή η μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο, το μεγαλύτερο μέρος της γης καλύπτεται από θάλασσα και μπορεί να γίνει η κατάλληλη συσκευασία σε ευαίσθητα αγαθά. Ως μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να χαρακτηριστεί η ρύπανση της θάλασσας, για αυτό και τα πλοία πρέπει να προσαρμόζονται σε νέους κανονισμούς που θα μειώνουν τη ρύπανση.

Συγκεκριμένα για την ελληνική ναυτιλία σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της διαδραμάτισε η γεωγραφική θέση της χώρας, οι φορολογικοί νόμοι που διέπουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, η παράδοση του ναυτεργατικού δυναμικού στη χώρα κ.α.

## 1.2 IMO

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (IMO) είναι διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός με έδρα το Λονδίνο ο οποίος επιβλέπει στη καλή συνεργασία των χωρών-μελών του. Ο IMO ασχολείται με την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία. Συγκεκριμένα οι εκδόσεις του SOLAS που αφορά την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή και λειτουργία των εμπορικών πλοίων και MARPOL που αφορά την προστασία από τη ρύπανση στη θάλασσα παρέχουν δεσμεύσεις για την κατασκευή των πλοίων και συγκεκριμένους κανόνες που πρέπει να τηρούνται. (<https://el.wikipedia.org/>)

Συνοψίζοντας, ο σκοπός του IMO είναι να προάγει την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας. Αυτό μπορεί να γίνει καθορίζοντας υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας και αποτελεσματικές λύσεις για την προστασία της θάλασσας από την ρύπανση με τη συνεργασία όλων των χωρών-μελών. (<https://www.imo.org/>)



### 1.3 ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Η χωρητικότητα του πλοίου είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για τις ναυτιλιακές μεταφορές σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα του κάθε πλοίου. Η χωρητικότητα αφορά τον εσωτερικό χώρο του πλοίου και μετριέται σε κόρους δηλαδή μονάδα μέτρησης όγκου.

Τα είδη χωρητικότητας πλοίου είναι:

- **Ολική χωρητικότητα**  
Αφορά τον συνολικό εσωτερικό όγκο όλων των κλειστών και μόνιμα σκεπαστών χώρων του πλοίου και μετριέται σε κόρους.
- **Καθαρά χωρητικότητα**  
Αφορά τον συνολικό όγκο σε κόρους του πλοίου που απομένει όταν αφαιρέσουμε από την ολική χωρητικότητα, χώρους του πλοίου που δεν προσφέρονται για εκμετάλλευση, όπως οι χώροι δεξαμενών, αποθήκευσης εφοδίων. Η καθαρά χωρητικότητα του πλοίου προσδιορίζει την πλήρη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε κόρους.
- **Χωρητικότητα εκτοπίσματος**  
Η χωρητικότητα εκτοπίσματος αφορά βάρος και υπολογίζεται σε τόνους νεκρού βάρους. Προσδιορίζει το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια το πλοίο σε φορτίο. Έτσι αν αφαιρέσουμε από το συνολικό βάρος το βάρος των εφοδίων, των καυσίμων και του έρματος βρίσκουμε τη χωρητικότητα φορτίου, δηλαδή την πραγματική μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε φορτίο. (<https://el.wikipedia.org/>)

### 1.4 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι τεχνικοί οργανισμοί ,οι οποίοι κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις με βάση τους κανονισμούς ασφαλείας που θέτουν. Οι νηογνώμονες εκδίδουν τα ακόλουθα πιστοποιητικά για τα πλοία:

- Πιστοποιητικό κλάσης
- Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας
- Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης
- Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας
- Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτοεκφορτωτικών μέσων
- Πιστοποιητικό βλαβών

Οι πιο έγκυροι νηογνώμονες είναι:

- Ο Βρετανικός, Lloyd's Register of Shipping
- Ο Γαλλικός, Bureau Veritas
- Ο Αμερικάνικος, American Bureau of Shipping
- Ο Νορβηγικός, Det Norske Veritas
- Ο Ιταλικός, Registro Italiano Navale
- Ο Γερμανικός, Germanischer Lloyd
- Ο Ελληνικός, Veritas Hellenique
- Ο Ιαπωνικός, Nippon Kaiji Kyokai
- Ο Ρωσικός, Morskoi Registr Rusia
- Ο Ολλανδικός, Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen

Επιπλέον σημαντικό είναι να αναφέρουμε και την Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων, η οποία έχει έδρα στο Λονδίνο. Ιδρύθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 1968 στο Αμβούργο. Το αντικείμενο της ένωσης είναι η κατηγοριοποίηση των πλοίων σε κλάσεις και τα μέτρα προστασίας της θάλασσας από τον κίνδυνο ρύπανσης εξαιτίας των πλοίων.

Αποτελείται από δεκατρείς νηογνώμονες οι οποίοι είναι:

- Ο Αγγλικός
- Ο Αμερικάνικος
- Ο Γαλλικός
- Ο Γερμανικός
- Ο Ιαπωνικός
- Ο Ινδικός
- Ο Ιταλικός
- Ο Κινέζικος
- Ο Κορεάτικος
- Ο Κροατικός
- Ο Νορβηγικός
- Ο Πολωνικός
- Ο Ρωσικός

(<https://el.wikipedia.org/>)

## 1.5 ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Όταν αναφερόμαστε στον όρο ζήτηση ναυτιλιακών μεταφορών εννοούμε την αναγκαιότητα θαλάσσιων μεταφορών, λόγω της επιθυμίας των χωρών να προμηθευτούν εμπορεύματα. Η ζήτηση για τις ναυτιλιακές μεταφορές προκύπτει λόγω των αναγκών για μεταφορά εμπορευμάτων από μεγάλες εταιρίες παραγωγής ,από κράτη και οργανισμούς ,από εταιρίες εισαγωγών και εξαγωγών εμπορευμάτων. Σημαντικές μεταβλητές από τις οποίες εξαρτάται η ζήτηση είναι η γεωγραφική παγκόσμια κατανομή παραγωγής και κατανάλωσης, καθώς και το μέγεθος των διεθνών συναλλαγών και εμπορίου.

Στις μεταβολές της ζήτησης συμβάλλει σημαντικά η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στο εσωτερικό των χωρών, οι ανάγκες του πληθυσμού της κάθε χώρας, όπου οι χώρες με μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων οδηγούν σε αύξηση της ζήτησης των εμπορευμάτων που έχουν ανάγκη να μεταφερθούν. Οι κλιματικές συνθήκες επίσης επηρεάζουν τη ζήτηση των μεταφορών για μεγαλύτερο όγκο συγκεκριμένων εμπορευμάτων.

Ως προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης μπορούμε να αναφέρουμε τους εξής:

- **Ναύλος**  
Ο παράγοντας ναύλος επηρεάζει τη ζήτηση καθώς η αύξηση του οδηγεί σε μείωση της ζήτησης και η μείωση του σε αύξηση. Είναι ένα λογικό αποτέλεσμα που σχετίζεται με την τιμή μιας υπηρεσίας η οποία όταν είναι πιο συμφέρουσα προτιμάται από τους καταναλωτές, ενώ όταν έχει υψηλή τιμή στρέφονται σε εναλλακτικούς τρόπους εξυπηρέτησης.
- **Υποκατάσταση των μέσων μεταφοράς**  
Ο παράγοντας υποκατάσταση των μέσων μεταφοράς αναφέρεται στο αν ο εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς είναι πιο συμφέρων από την θαλάσσια μεταφορά και ο καταναλωτής επιλέγει αναλόγως.
- **Πληθυσμός και εισόδημα**  
Ο παράγοντας πληθυσμός επηρεάζει τη ζήτηση ,αφού όσο μεγαλύτερος ο πληθυσμός μιας χώρας τόσο μεγαλύτερη η ανάγκη για αγαθά και το αντίστροφο. Επιπλέον η αύξηση του εισοδήματος οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης ,καθώς υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα για κατανάλωση και το αντίστροφο.

- Ποιότητα υπηρεσιών  
Η ποιότητα υπηρεσιών αφορά την ομαλή και ασφαλή μεταφορά. Όσο καλύτερη η ποιότητα των υπηρεσιών αυξάνεται η ζήτηση.
- Συντελεστής στοιβασίας του εμπορεύματος  
Ο συντελεστής στοιβασίας του εμπορεύματος δηλαδή το αν καλύπτεται ή όχι ο διαθέσιμος χώρος του πλοίου σχετικά με το βάρος των εμπορευμάτων που μπορούν να φορτωθούν.
- Περιοδικότητα μεταφοράς  
Η περιοδικότητα μεταφοράς, δηλαδή τη ζήτηση που υπάρχει για εμπορεύματα ανάλογα την περίοδο, άρα και για ζήτηση μεταφορών.
- Φορολογία και δασμοί στα τελωνεία  
Η φορολογία και οι δασμοί στα τελωνεία ,όπου όταν βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα οδηγούν σε μείωση της ζήτησης.
- Μη οικονομικοί παράγοντες  
Οι μη οικονομικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση μπορεί να είναι κοινωνικοπολιτικοί ,περιβαλλοντικοί κ.α. (Κ. Ζώης ,2018)

## 1.6 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Προσφορά ναυτιλιακών μεταφορών εννοούμε τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων σε όγκο. Δηλαδή αφορά την χωρητικότητα των πλοίων η οποία χωρίζεται σε ενεργό και διαθέσιμη.

Ως ενεργός χαρακτηρίζεται αυτή όπου τα πλοία μπορούν να ανταπεξέλθουν άμεσα στη ζήτηση και η διαθέσιμη είναι αυτή όπου τα πλοία δεν μπορούν να ικανοποιήσουν άμεσα την προσφορά λόγω κάποιας αιτίας, όπως η επισκευή.

Επίσης ,τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου μπορούμε να την μετρήσουμε σε τονάζ, δηλαδή ποια είναι η ικανότητα του πλοίου να μεταφέρει βάρος εμπορευμάτων. Επιπρόσθετα η προσφορά ναυτιλιακών μεταφορών ελέγχεται από μεγάλες βιομηχανικές εταιρίες ,από κράτη και δημόσιες εταιρίες ,από ναυτιλιακές εταιρίες.

Ως προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς μπορούμε να χαρακτηρίσουμε τους εξής:

- Ναύλος  
Η αύξηση ναύλου οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς

- Παραγωγικοί συντελεστές( γη, κεφάλαιο , εργασία)  
Η αύξηση της τιμής των παραγωγικών συντελεστών οδηγεί σε μείωση της προσφοράς, λόγω αύξησης κόστους
- Οι στόχοι των ναυτιλιακών εταιριών  
Οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να καθορίσουν την προσφορά ανάλογα με το που θέλουν να οδηγήσουν την αγορά, ως κύριοι συμμετέχοντες στη διαδικασία.
- Τεχνολογική εξέλιξη  
Η τεχνολογική εξέλιξη συμβάλει στη διαμόρφωση της προσφοράς. Για παράδειγμα η κατασκευή μεγάλων πλοίων αυξάνει την προσφορά λόγω αυξημένης χωρητικότητας.
- Ταχύτητα πλοίων  
Η αύξηση της ταχύτητας αυξάνει την προσφορά, καθώς το κάθε πλοίο μπορεί να εκτελεί γρηγορότερα το κάθε δρομολόγιο ,άρα και να είναι ενεργό για το επόμενο.
- Εσωτερική κατασκευή πλοίων  
Η καλή κατασκευή πλοίων και τα σύγχρονα φορτοεκφορτωτικά μέσα αυξάνουν την προσφορά.
- Τιμή καυσίμων πλοίου  
Μπορούμε να αναφέρουμε ότι αυξάνεται η προσφορά όταν είναι υψηλή η τιμή των καυσίμων ,καθώς τα πλοία βάζουν λίγα καύσιμα όταν είναι υψηλή η τιμή και το πλοίο μπορεί να φορτώσει μεγαλύτερο βάρος εμπορευμάτων. Αυτό όμως συγκρούεται με την περίπτωση που το πλοίο χρειάζεται να διανύσει μεγάλη απόσταση και άρα χρειάζεται περισσότερα καύσιμα. Καταλήγοντας στην περίπτωση της τιμής θα ήταν ορθότερο να εξετάζουμε μεμονωμένα την κάθε περίπτωση για να ελέγξουμε πώς επηρεάζεται η προσφορά.
- Ο χρόνος που χρειάζεται για επισκευές και συντηρήσεις πλοίων  
Όσο αυξάνεται ο χρόνος μειώνεται η προσφορά.
- Διάλυση και βύθιση πλοίων  
Η διάλυση και η βύθιση πλοίων μειώνουν την προσφορά.
- Ναυπηγήσεις  
Οι ναυπηγήσεις αυξάνουν την προσφορά. (Κ.Ζώης ,2018)

## 1.7 ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται για την μεταφορά εμπορευμάτων. Έτσι κάθε πλοίο έχει φορτία τα οποία μεταφέρονται από λιμάνι σε λιμάνι. Τα φορτία είναι κατά 30% χύδην υγρά, όπως το πετρέλαιο και 70% χύδην ξηρά φορτία και άλλα γενικά ξηρά φορτία που είναι συσκευασμένα. Παραδείγματα ξηρών φορτίων είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, ο βωξίτης, ο άνθρακας, τα δημητριακά.

Όσον αφορά το πετρέλαιο η Μέση Ανατολή κάνει τις περισσότερες εξαγωγές αργού πετρελαίου με χώρες, όπως η Σαουδική Αραβία, το Κουβέιτ, τα ΗΑΕ κ.α. και Ασιατικές χώρες, όπως η Ιαπωνία, η Ευρώπη και οι ΗΠΑ έχουν τις περισσότερες εισαγωγές. Στα ξηρά χύδην φορτία η Αυστραλία έχει τις περισσότερες εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα και η Κίνα τις περισσότερες εισαγωγές. (Κ. Ζώης ,2018)

Για την εκτέλεση των μεταφορών οι κύριοι θαλάσσιοι δρόμοι είναι:

- Βόρειος Ατλαντικός
- Μεσόγειος
- Ερυθρά θάλασσα
- Ινδικός ωκεανός
- Περιοχές κάτω από τον Ισημερινό
- Ανατολικές ακτές της Βόρειας Αμερικής
- Ειρηνικός ωκεανός

(Κ. Ζώης ,2018)

## 1.8 ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Οι μεταφορές προϊόντων είναι αναγκαίο να ολοκληρώνονται με τους κατάλληλους τύπους πλοίων. Θα παρουσιάσουμε την αγορά του χύδην ξηρού φορτίου και θα αναφέρουμε συγκεκριμένους τύπους. Οι υποκατηγορίες είναι:

- Very Large/Ore Bulk Carrier( VLOC/VLBC)

200.000-400.000 dwt

- Capesize

100.000-200.000 dwt

- Panamax  
65.000-100.000 dwt
- Handymax  
40.000-65.000 dwt
- Handysize  
10.000-40.000 dwt

Η εξέλιξη της αγοράς των χύδην ξηρών φορτίων από την πλευρά της ζήτησης αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών. Συγκεκριμένα για το διάστημα 2008-2013 ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης ήταν 5,6%(Clarkson Research Services Limited,2015). Όσον αφορά την προσφορά στην αγορά των χύδην ξηρών φορτίων παρατηρήθηκε μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με τη ζήτηση. Συγκεκριμένα ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου ήταν 11,2% για το διάστημα 2008-2013. Στην αύξηση του στόλου οδήγησε το γεγονός ότι το 2010 αυξήθηκαν οι παραγγελίες πλοίων με αποτέλεσμα να γίνουν πολλές παραλαβές το 2011 και 2012. (HIS Maritime & Trade,2015)

Στον τομέα των εσόδων της αγοράς είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 είχε αρνητικό αντίκτυπο και οδήγησε στη μείωση των ναύλων. Συγκεκριμένα στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου τύπου Capesize έφτασαν λίγο πάνω από 20.000\$ ανά ημέρα ενώ ήταν 130.000\$ ανά ημέρα το 2008, ενώ στις μικρότερες κατηγορίες η πτώση ήταν χαμηλότερη. Επιπλέον είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι από το 2011 οι ναύλοι των πλοίων τύπου Panamax, Handymax και Handysize διαφέρουν ελάχιστα μεταξύ τους. (J-H. Hubner,2018)

- Very large ore carriers



Πηγή: <https://aenkimis.weebly.com>

- Capesize



Πηγή: <https://aenkimis.weebly.com>



- Panamax



Πηγή: <https://aenkimis.weebly.com>

- Handymax



Πηγή: <https://aenkimis.weebly.com>

- Handysize



Πηγή: <https://aenkimis.weebly.com>

Σε αυτό το σημείο θα καταγράψουμε τις κατηγορίες δεξαμενόπλοιων και τη μεταφορική τους ικανότητα τα οποία μεταφέρουν πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένο φυσικό αέριο, υγροποιημένο αέριο πετρελαίου.

Οι τύποι δεξαμενόπλοιων για μεταφορά αργού πετρελαίου είναι:

- Ultra large crude carrier (ULCC)  
>320.000dwt
- Very large crude carrier (VLCC)  
200.000-300.000 dwt
- Suezmax  
115.000-200.000 dwt
- Aframax  
70.000-115.000 dwt
- Panamax  
50.000-70.000dwt
- Handysize  
10.000-50.000dwt (J-H. Hubner,2018)

Οι τύποι δεξαμενόπλοιων για μεταφορά προϊόντων πετρελαίου είναι:

Long Range 2

80000-160000dwt

Long Range 1

55000-80000dwt

Mid-Range

25000-55000dwt

Μέσω δεξαμενόπλοιων επίσης μεταφέρονται:

- Υγροποιημένο φυσικό αέριο
- Υγροποιημένο αέριο πετρελαίου
- Αιθυλένιο και άλλα αέρια φορτία

Η μεταφορική ικανότητα για υγροποιημένο φυσικό αέριο και υγροποιημένο αέριο πετρελαίου διαφοροποιείται αναλόγως το είδος και τον όγκο της δεξαμενής και η μεταφορική ικανότητα για αιθυλένιο και άλλα αέρια φορτία διαφοροποιείται αναλόγως το σημείο βρασμού του αερίου. (J-H. Hubner ,2018)

Στον τομέα της ζήτησης των δεξαμενόπλοιων μπορούμε να αναφέρουμε ότι υπάρχει αβεβαιότητα λόγω της αυξομείωσης στην τιμή του πετρελαίου. Τα τελευταία χρόνια φαίνεται να έχει αυξηθεί η ζήτηση για μεταφορά προϊόντων πετρελαίου με πλοία τύπου MRs και LR2s.

Όσον αφορά την προσφορά των δεξαμενόπλοιων παρατηρούμε ότι αυξήθηκε την τα τελευταία 13 χρόνια. Συγκεκριμένα για το διάστημα 2008-2013 ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης έφτασε στο 4,5%. Οι παραγγελίες πλοίων ήταν αυξημένες τα έτη 2013 και 2014 και μειωμένες το 2011 και 2012, ενώ οι διαλύσεις ήταν πιο αυξημένες τα έτη 2010,2012,2013. (HIS Maritime & Trade,2015).

Τα έσοδα των δεξαμενόπλοιων είχαν μεγάλη πτώση το διάστημα 2008-2009 λόγω της μεγάλης οικονομικής ύφεσης και έπειτα εξέλιξη με εποχικότητα κυρίως τους

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε ζητήματα που αφορούν τις ναυλώσεις και τα είδη ναυλώσεων , τις σημαίες ευκολίας και τις διευκολύνσεις που παρέχουν στους ιδιοκτήτες των πλοίων. Επιπλέον, τη ναυτιλιακή αγορά και τους ναυτιλιακούς κύκλους με τις διακυμάνσεις που παρατηρούνται, την τεχνολογική εξέλιξη και τη συμβολή της στον κλάδο της ναυτιλίας, αλλά και τις προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία.

#### 2.1 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Σημαίες ευκολίας χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων χωρών των οποίων οι νόμοι διευκολύνουν τους ξένους ιδιοκτήτες και τα πλοία τους που έχουν τη σημαία αυτών των χωρών .Αντιθέτως σε άλλες χώρες για να φέρει ένα πλοίο τη σημαία τους έχει αυστηρές υποχρεώσεις. Σημαίες ευκολίας παρέχουν κράτη ,όπως ο Παναμάς, η Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ κ.α.

Το να έχει ένα πλοίο σημαία ευκολίας προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις, όπως ότι επειδή οι έλεγχοι ασφάλειας δεν είναι τόσο ενδελεχείς αυξάνεται η πιθανότητα ατυχήματος και γενικά το επίπεδο ασφάλειας είναι περιορισμένο. Η αυξημένη πιθανότητα ατυχημάτων επιδρά αρνητικά και στα ασφάλιστρα, καθώς είναι πιο αυξημένα ,λόγω της έλλειψης αξιοπιστίας των ελέγχων.

Από την άλλη πλευρά η σημαία ευκολίας προσφέρει στον ιδιοκτήτη τη δυνατότητα να κάνει το πλοίο του πιο ανταγωνιστικό στην αγορά ,λόγω χαμηλού κόστους. Άλλα θετικά στοιχεία αυτής της σημαίας για τον πλοιοκτήτη είναι η χαμηλή φορολογία, η εύκολη εγγραφή στο νηολόγιο, η ελεύθερη επάνδρωση πληρώματος με ξένους ναυτικούς και συμβάσεις εργασίας χωρίς ιδιαίτερο πλαίσιο προστασίας προς τους εργαζόμενους. (Κ. Ζώης ,2018)

Συγκεκριμένα η Ελλάδα έχει το 80% του τονάζ σε σημαίες ευκολίας . Οι χώρες που χρησιμοποιείται η σημαία τους από πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας είναι:

- Λιβερία 20%
- Μάλτα 20%
- Νησιά Μάρσαλ 20%
- Παναμάς-Κύπρος κ.α. 20% (UNCTAD, 2018)

## 2.2 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ναύλωση είναι μια συμφωνία μεταξύ εκναυλωτή (αυτός που έχει ή διαχειρίζεται το πλοίο) και ναυλωτή (αυτός που θέλει να χρησιμοποιήσει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου), όπου αυτή η συμφωνία καλείται και ναυλοσύμφωνο. Ο ναυλωτής χρησιμοποιεί το πλοίο του εκναυλωτή έναντι ναύλου για να χρησιμοποιήσει τη μεταφορική του ικανότητα και να πραγματοποιηθεί θαλάσσια μεταφορά. Οι ναυλώσεις μπορεί να αφορούν τον τύπο του πλοίου, το είδος των εμπορευμάτων, τη χωρητικότητα του πλοίου, τη διάρκεια και τον αριθμό των διαδρομών κ.α.

Οι σημαντικότερες ναυλώσεις είναι οι :

- Ναύλωση κατά ταξίδι  
Στη ναύλωση κατά ταξίδι ο εκναυλωτής παρέχει το πλοίο στο ναυλωτή για ένα συγκεκριμένο αριθμό ταξιδιών ,αλλά διατηρεί ο ίδιος την ναυτιλιακή και εμπορική ευθύνη του πλοίου. Συνηθίζεται για δεξαμενόπλοια και πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρά φορτία.
- Χρονοναύλωση  
Η χρονοναύλωση είναι συμφωνία για τη χρησιμοποίηση πλοίου για διάρκεια 2 μηνών έως 10 έτη, όπου ο εκναυλωτής έχει την ναυτιλιακή ευθύνη και ο ναυλωτής την εμπορική διαχείριση. Τα πλοία για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιούν αποκλειστικά χρονοναύλωση, ενώ τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία χύδην ξηρών φορτίων χρησιμοποιούν και χρονοναύλωση και ναύλωση κατά ταξίδι. (Μ. Καβουσανός & Η. Βισβίκης , 2018)

- Ναύλωση γυμνού πλοίου

Η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι η μορφή ναύλωσης ,όπου ο ναυλωτής δεσμεύει το πλοίο για ένα χρονικό διάστημα, αλλά επιβαρύνεται με όλα τα έξοδα του πλοίου, καθώς και είναι υπεύθυνος για την επάνδρωση του.

## 2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αφορούν τις διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή αγορά και επηρεάζουν τους ναύλους ανάλογα με την περίοδο που διανύουμε. Οι κύκλοι παρουσιάζουν την πρώτη φάση ,όπου ανεβαίνουν οι ναύλοι, τη δεύτερη φάση, όπου μεγιστοποιούνται οι ναύλοι, οι αγορές πλοίων, το εμπόριο, τα κέρδη των πλοιοκτητών, την τρίτη φάση, όπου αρχίζει η πτώση των ναύλων και την τέταρτη φάση ,όπου ελαχιστοποιούνται οι ναύλοι και αυξάνονται οι πωλήσεις και οι διαλύσεις πλοίων.

Ο ναυτιλιακός κύκλος εξαρτάται από:

- Τις ναυπηγήσεις που αυξάνουν την προσφορά χωρητικότητας.
- Το κλίμα που επηρεάζει τα αγροτικά προϊόντα
- Την αποθεματοποίηση των προϊόντων, όπου κατά την περίοδο αυτή αυξάνεται η ζήτηση χωρητικότητας.
- Την ανάπτυξη του εμπορίου ,όπου αυξάνει τη ζήτηση χωρητικότητας.
- Τη διάλυση πλοίων που μειώνει την προσφορά.
- Τις τιμές των αγαθών, όπου όταν αυξάνεται μειώνεται η ζήτηση χωρητικότητας. (Κ. Ζώης, 2018)

## 2.4 ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η τεχνολογική εξέλιξη έχει βοηθήσει τον τομέα της ναυτιλίας για δημιουργία ασφαλέστερων πλοίων, για ταξίδια σε μικρότερο χρόνο και πολλές λειτουργίες στις θαλάσσιες μεταφορές που οδηγούν στην εύκολη και ταχύτερη λειτουργία του εμπορίου.

Κάποιοι από τους τομείς που αφορά η τεχνολογική εξέλιξη είναι:

- Αύξηση ταχύτητας των πλοίων
- Αυτοματισμός πλοίων
- Φορτοεκφορτωτικά μέσα με μεγαλύτερες δυνατότητες

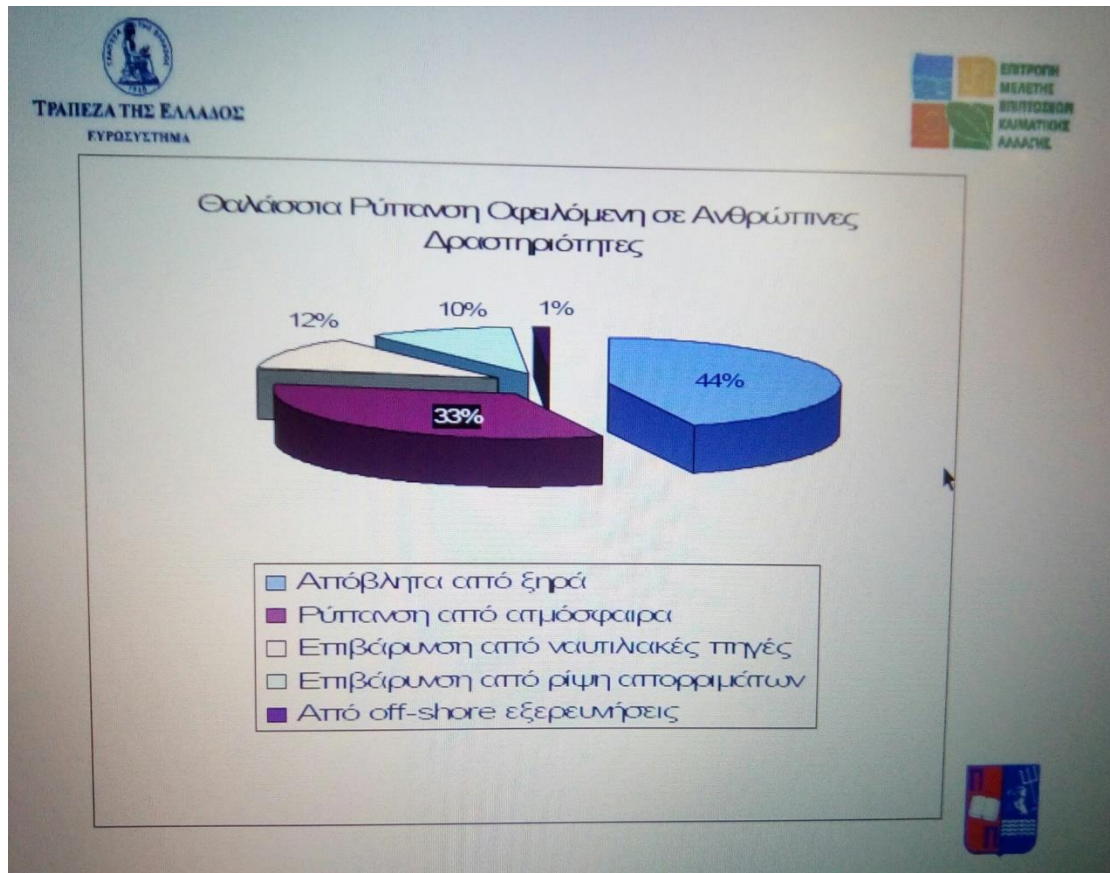
- Κατασκευή χαλύβδινων πλοίων
  - Εξειδίκευση πλοίων
  - Καλύτερη οργάνωση λιμένων
- (Κ. Ζώης ,2018)

## 2.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα τελευταία χρόνια συζητείται όλο και πιο έντονα το καίριο ζήτημα για την προστασία του περιβάλλοντος και την μείωση των ρύπων. Η ναυτιλία έχει καθοριστικό ρόλο στην οικονομία, αλλά επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον. Σύμφωνα με έκθεση του ΙΜΟ για την εκπομπή ρύπων το 2014 οι θαλάσσιες μεταφορές προκαλούν κάθε χρόνο 940 εκ τόνους διοξειδίου του άνθρακα περίπου, δηλαδή στο 2,5% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων.

Συγκεκριμένα οι κανονισμοί που ορίστηκαν να ισχύουν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2020 ανέφεραν να μειωθούν κατά 80% οι εκπομπές του διοξειδίου του θείου από τα πλοία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους που θα έχουν οι ιδιοκτήτες των πλοίων. Σύμφωνα με έρευνα της Landesbank Baden- Württemberg θα υπήρχε κόστος συνολικά στην παγκόσμια οικονομία και η ανάπτυξη της θα ήταν χαμηλότερη το 2020 λόγω του κόστους των αλλαγών που απαιτήθηκαν από τους πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα τα νέα όρια εκπομπών διοξειδίου του θείου από τα πλοία εντάσσονται στο στόχο του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για μείωση των εκπομπών ρύπων από τα πλοία έστω κατά 50% μέχρι το 2050. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με έρευνα που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό Nature το 2018 η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από πλοία είναι υπεύθυνη για 400.000 θανάτους κάθε χρόνο. Υπάρχουν σημαντικές προσδοκίες από έρευνες ότι η χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο μπορεί να μειώσει τον αριθμό κατά 30%. . (Τ. COLMAN, 2019 επιμ. Κ. Συμεωνίδης)

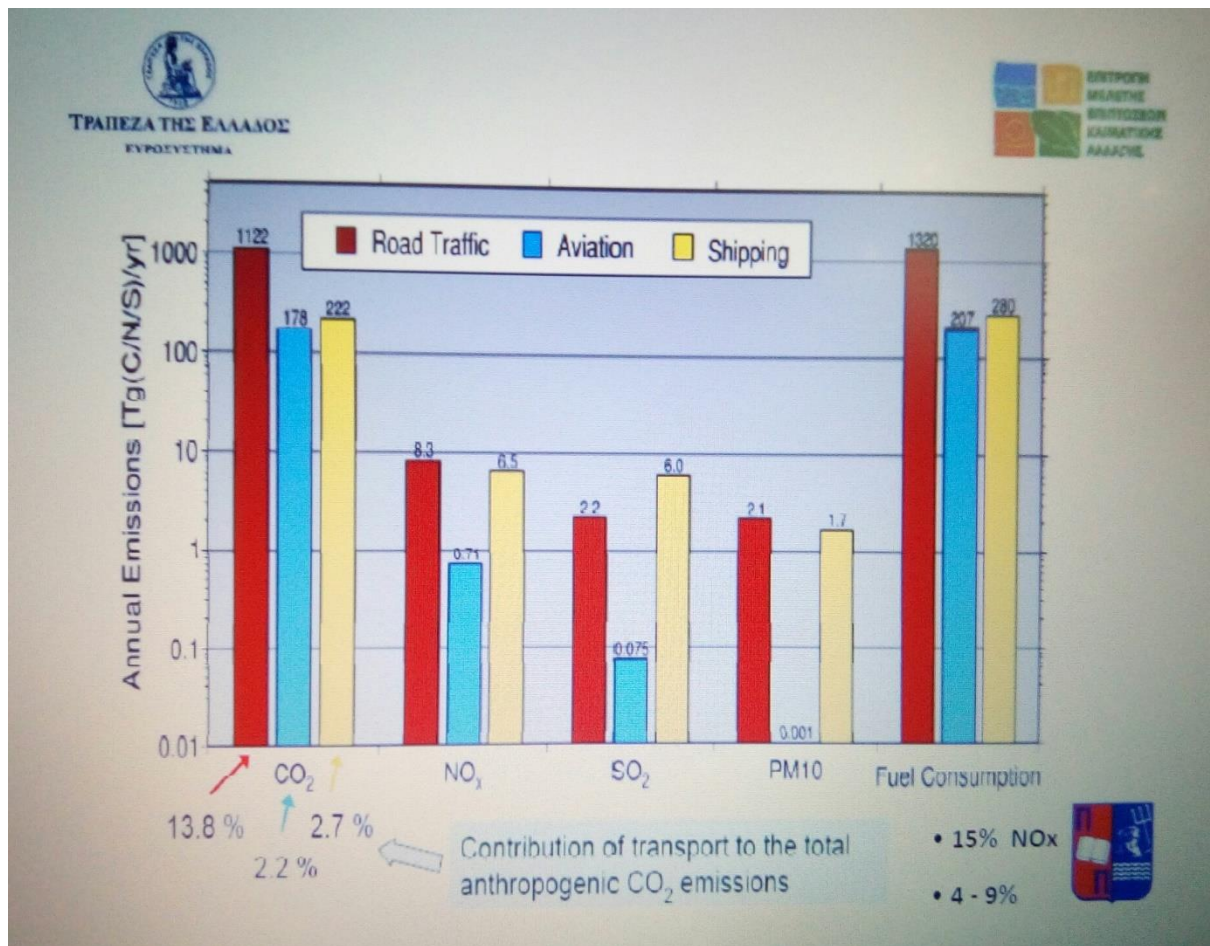
Σε αυτό το σημείο είναι ενδιαφέρον να αναλύσουμε σχήματα σχετικά με την επιβάρυνση του περιβάλλοντος από διάφορες πηγές και το ποσοστό επιβάρυνσης που προκαλεί η ναυτιλία.



Πηγή: Β. Τσελέντης, Καθηγητής Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά. ( Διαφάνειες, Περιβαλλοντική Διαχείριση και Ναυτιλία. Η Συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής).

Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα βλέπουμε τα ποσοστά της θαλάσσιας ρύπανσης η οποία οφείλεται σε ανθρώπινες δραστηριότητες. Παρατηρούμε ότι η επιβάρυνση από ναυτιλιακές πηγές κατέχει ποσοστό 12%.





Πηγή: Β. Τσελέντης, Καθηγητής Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά. (Διαφάνειες, Περιβαλλοντική Διαχείριση και Ναυτιλία. Η Συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής).

Στο παραπάνω σχήμα μπορούμε να παρατηρήσουμε τη συνεισφορά των μεταφορών στις εκπομπές ρύπων. Παρατηρούμε τις οδικές μεταφορές, τις αεροπορικές και τις ναυτιλιακές που σημειώνονται με το κίτρινο χρώμα. Συγκεκριμένα για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μεγαλύτερη συνεισφορά έχουν οι οδικές μεταφορές, δεύτερη η ναυτιλία και τέλος οι αεροπορικές μεταφορές, ενώ στις εκπομπές διοξειδίου του θείου η ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση.

Μια νέα πρόκληση για την ναυτιλία που θα απασχολήσει τα επόμενα χρόνια είναι ο Δείκτης Έντασης Άνθρακα(CII) ο οποίος θα επηρεάσει σημαντικά τη λειτουργία των πλοίων. Ο Δείκτης Έντασης Άνθρακα καθορίζει τον ετήσιο συντελεστή μείωσης που απαιτείται για τη διασφάλιση της βελτίωσης της λειτουργικής έντασης

άνθρακα του πλοίου σε κατηγορίες διαβάθμισης A, B, C, D, E.

(Λ.Καραγεώργος,2020)

Μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα πλοία θα χρειαστούν λειτουργικές αλλαγές για να συμμορφωθούν στις απαιτήσεις των συνθηκών. Είναι δεδομένο ότι τα πλοία που θα πληρούν τις προϋποθέσεις ώστε να έχουν καλύτερη κατάταξη θα έχουν μεγαλύτερα οφέλη μέσα στη λειτουργία της ευρύτερης αγοράς.

## **2.6 ΚΑΙΡΙΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Ανάλογα με την χρονική περίοδο η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει σημαντικά ζητήματα. Τα ζητήματα που έχουν προκύψει και πρέπει να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια αφορούν περιβαλλοντικούς κανόνες, τον προστατευτισμό στο εμπόριο, την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, την τεχνολογική εξέλιξη και ασφάλεια, την χρηματοδότηση από εγχώριες τράπεζες.

Όσον αφορά το περιβάλλον από την 1η Ιανουαρίου του 2020 τέθηκαν κανόνες από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) για την χρησιμοποίηση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο για να περιοριστεί η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Εναλλακτικά τα πλοία θα πρέπει να χρησιμοποιούν άλλου είδους καύσιμα, όπως υγροποιημένο φυσικό αέριο ή να γίνει εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων. Οι νέοι κανόνες αποτελούν σημαντικό ζήτημα για τον τομέα της ναυτιλίας, καθώς θα προκληθεί αύξηση δαπανών, λόγω του κόστους εγκατάστασης συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων ή χρησιμοποίησης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα θείου.

Σχετικά με τον εμπορικό προστατευτισμό και την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας είναι δυο δεδομένα που θα απασχολήσουν τη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια. Τους πρώτους εννιά μήνες του 2019 είχαν αυξηθεί οι ναύλοι κατά 15% περίπου, λόγω της ανοδικής πορείας του κλάδου των δεξαμενοπλοίων σε σχέση με το 2018.

Ο κλάδος των πλοίων που μεταφέρουν ξηρά φορτία είχε βελτίωση το τρίτο τρίμηνο του 2019. Παρ' όλα αυτά οι ναύλοι είναι αισθητά μειωμένοι σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2018. Συνοψίζοντας, υπάρχουν φόβοι ότι τα επόμενα χρόνια

οι ρυθμοί επιβράδυνσης της οικονομίας και η πιθανότητα αύξησης του εμπορικού προστατευτισμού θα επηρεάσει αρνητικά τον τομέα της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Όσον αφορά την τεχνολογική εξέλιξη, έχει εισχωρήσει και στα πλοία με σύγχρονα συστήματα, για τα οποία όμως υπάρχει φόβος για την ασφάλεια τους και την περίπτωση κυβερνοεπιθέσεων. Επιπλέον είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι στο θέμα της χρηματοδότησης από το εγχώριο τραπεζικό σύστημα παρατηρείται ότι η χρηματοδότηση έχει μειωθεί. Για αυτό το αποτέλεσμα θα μπορούσαμε να σκεφτούμε ότι έχει συμβάλει και η ευρύτερη οικονομική κρίση της χώρας τα τελευταία χρόνια. Αντιθέτως έχει παρατηρηθεί, ότι έχει αυξηθεί η χρηματοδότηση του κλάδου της ναυτιλίας από το ασιατικό τραπεζικό σύστημα. (Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Γιάννη Στουρνάρα. «Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία: Τρέχουσες εξελίξεις». Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2019)

## **2.7 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Ο τομέας της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται ως τομέας εντάσεως κεφαλαίου και για αυτό το λόγο πολλές φορές είναι αναγκαία η χρηματοδότηση. Για παράδειγμα πολλοί πλοιοκτήτες που θέλουν να αυξήσουν τα πλοία τους για να βρουν τα κεφάλαια να αγοράσουν πλοία μεταχειρισμένα ή να κατασκευάσουν καινούρια στρέφονται στη χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση μέσω χρέους στον τομέα της ναυτιλίας είναι το κύριο μέσο για την εύρεση κεφαλαίων.

Η τραπεζική χρηματοδότηση αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα για την ενίσχυση κεφαλαίων της ναυτιλίας. Οι τράπεζες θεωρούνται οι πιο αξιόπιστοι και μακροχρόνιοι φορείς χρηματοδότησης στη ναυτιλία. Χαρακτηριστικό είναι ότι ακόμα και μετά την χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 και την απόφαση κάποιων τραπεζικών ιδρυμάτων να μειώσουν το κόστος της χρηματοδότησης στον τομέα της ναυτιλίας οι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να θεωρούν το κόστος της τραπεζικής χρηματοδότησης πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με άλλη πηγή κεφαλαίου. Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει και οφέλη για τις τράπεζες οι οποίες εκμεταλλεύονται τις αγοραπωλησίες πλοίων στη δευτερογενή αγορά όπου αυτό έχει αποτέλεσμα την αναχρηματοδότηση των δανείων πριν τη λήξη τους και έτσι αυξάνουν τις αποδόσεις τους.

Συγκεκριμένα η χρηματοδότηση μέσω ενυπόθηκων δανείων αποτελεί τη σημαντικότερη πηγή χρηματοδότησης στη ναυτιλία. Τα ενυπόθηκα δάνεια έχουν το πλοίο ως εγγύηση για να εξασφαλιστεί ο δανειστής σε σχέση με τον κίνδυνο αθέτησης του δανείου από πλευράς του δανειζόμενου.

Οι βασικοί όροι ενυπόθηκου δανείου είναι οι παρακάτω:

- **Ύψος χρηματοδότησης**  
Το ύψος χρηματοδότησης κυμαίνεται συνήθως μεταξύ του 50% και 80% της αξίας του υποθηκευμένου πλοίου ανάλογα την ηλικία του πλοίου, τις εξασφαλίσεις και την πορεία των ναύλων.
- **Διάρκεια χρηματοδότησης**  
Η διάρκεια αποπληρωμής του δανείου είναι μεταξύ των 5 και 10 ετών.
- **Αποπληρωμή**  
Ο τρόπος αποπληρωμής εξαρτάται από την ηλικία του πλοίου και η αποπληρωμή του δανείου γίνεται νωρίτερα από του πλοίου για να υπάρχει μεγάλος κίνδυνος για το δανειστή. Για παράδειγμα για ένα πλοίο με ωφέλιμη ζωή 25 έτη έχει προφίλ αποπληρωμής περίπου 15 χρόνια.
- **Επιτόκιο**  
Το επιτόκιο των ενυπόθηκων δανείων υπολογίζεται ανάλογα την πιστοληπτική ικανότητα του πλοιοκτήτη, τη δυνατότητα ρευστοποίησης του περιουσιακού στοιχείου και τον ανταγωνισμό στην αγορά χρηματοδότησης της ναυτιλίας.
- **Προμήθειες**  
Η προμήθεια οργάνωσης για ενυπόθηκα δάνεια είναι συνήθως 1% όπου δικαιούται ο κύριος οργανωτής του δανείου.
- **Εξασφαλίσεις**  
Η υποθήκη του πλοίου είναι η κύρια εξασφάλιση που έχει ο δανειστής απέναντι στον κίνδυνο χρεοκοπίας του δανειολήπτη.
- **Χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις**  
Δέσμευση για ενυπόθηκο δάνειο αποτελεί η δέσμευση διατήρησης της αξίας των εξασφαλίσεων, όπου απαιτεί η αγοραία αξία του πλοίου το οποίο έχει υποθηκευτεί να υπερβαίνει το υπολειπόμενο ποσό του δανείου κατά 140% τουλάχιστον.

- Μη χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις

Οι μη χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις που περιλαμβάνουν τα ενυπόθηκα δάνεια αφορούν τη σημαία και τη δικαιοδοσία του δανειολήπτη, τη τακτική παροχή χρηματοοικονομικών στοιχείων, την ολοκλήρωση τεχνικών επιθεωρήσεων του πλοίου, το διαχειριστή του πλοίου και την ασφαλιστική κάλυψη που απαιτείται.

(Φ. Γιαννακούλης, 2018)

Σε αυτό το σημείο θα χρειαστεί να αναφερθούμε στη χρηματοδότηση νέων κατασκευών η οποία είναι πιο περίπλοκη από την χρηματοδότηση ενός υπάρχοντος πλοίου. Όσον αφορά τη χορήγηση δανείου πριν το πλοίο παραδοθεί αυτό σημαίνει ότι το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο για υποθήκευση και δεν αποδίδει κέρδος για να συνεισφέρουν στην αποπληρωμή του δανείου. Έτσι αντί να γίνει υποθήκευση του πλοίου ο δανειολήπτης εκχωρεί το συμβόλαιο της κατασκευής στο ναυπηγείο και σε περίπτωση χρεοκοπίας το συμβόλαιο μεταβιβάζεται στον δανειστή από το ναυπηγείο. Στην περίπτωση όπου ο πιστωτής δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του, την ευθύνη έναντι στο ναυπηγείο σχετικά με την κατασκευή του πλοίου αναλαμβάνει η τράπεζα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου που αναλαμβάνει ο δανειστής. Για αυτούς τους λόγους στην ουσία η χρηματοδότηση για ένα πλοίο υπό κατασκευή είναι ένα ξεχωριστό δάνειο και η αποπληρωμή γίνεται με την παράδοση του πλοίου με τα κεφάλαια από το δάνειο που χορηγείται μετά την παράδοση.

Ακόμα ένας τρόπος χρηματοδότησης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι η χρηματοδοτική μίσθωση. Χρηματοδοτική μίσθωση είναι ένα είδος χρηματοδότησης το οποίο η εταιρεία που κατέχει τον εξοπλισμό τον παρέχει σε μια επιχείρηση για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι μισθώματος που καταβάλλεται σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.

Μια ακόμα από τις βασικές πηγές χρηματοδότησης στον τομέα της ναυτιλίας αποτελούν οι αγορές κεφαλαίου ,πέραν από τη χρηματοδότηση μέσω των τραπεζών. Τα πιο σημαντικά χρηματοοικονομικά κέντρα από τα οποία οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναζητούν κεφάλαια είναι η Νέα Υόρκη, το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη και το Όσλο. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι μετά την χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 οι αγορές κεφαλαίου κάλυψαν το κενό της χρηματοδότησης που προέκυψε από τα οικονομικά προβλήματα των τραπεζών.

Συνοψίζοντας μπορούμε να αναφέρουμε ότι παρά τις διακυμάνσεις στις ναυτιλιακές αγορές η ναυτιλία θα συνεχίσει να αναπτύσσεται. Σε αυτό θα συμβάλλει η ευρύτερη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας καθώς και η ανάγκη χωρών για πόρους οι οποίοι μεταφέρονται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών κάτι το οποίο τις καθιστά απαραίτητες. Η αναγκαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών θα οδηγήσει σε μεγαλύτερες επενδύσεις για ακόμα πιο σύγχρονα, εξελιγμένα, ασφαλή και με αυξημένες δυνατότητες πλοία. Έτσι οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι χρηματοδότες τους θα χρειαστεί να αξιολογούν συνεχώς τους κινδύνους της μεταβλητότητας του κλάδου για να λαμβάνουν τις σωστές επενδυτικές αποφάσεις. Πλέον οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να επιλέξουν διάφορες μορφές χρηματοδότησης παρ' ότι η χρηματοδότηση μέσω τραπεζικού δανεισμού παραμένει η πιο διαδεδομένη. Το σημαντικό στην επιλογή του τρόπου δανεισμού αλλά και του εκάστοτε δανείου από τους υπεύθυνους στον συγκεκριμένο τομέα της κάθε επιχείρησης είναι να γίνεται σωστή αξιολόγηση των κινδύνων και το πως θα επηρεαστεί η αξία της επιχείρησης. (Φ. Γιαννακούλης ,2018)

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα αναλύσουμε τη σημασία της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας μας, βλέποντας τη συνεισφορά της στο ΑΕΠ, στο ισοζύγιο πληρωμών, την απασχόληση. Θα παρατηρήσουμε το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας και τη σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και παγκοσμίως. Επιπλέον θα δούμε σε τι τύπους πλοίων είναι το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου, αλλά και τη σύγκριση με το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου.

#### 3.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία είναι κυρίαρχη δύναμη στην οικονομία της χώρας, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά καίρια ζητήματα και προκλήσεις εντός της χώρας, αλλά και παγκοσμίως. Σημαντικό ζήτημα που καλέστηκε να αντιμετωπίσει ήταν οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων, οι οποίοι επιβλήθηκαν στα μέσα του 2015. Το αποτέλεσμα των περιορισμών ήταν η μείωση των εισερχόμενων εμβασμάτων από το δεύτερο μισό του 2015 σύμφωνα με στοιχεία των εξωτερικών συναλλαγών του εγχώριου τραπεζικού συστήματος. Οι συνέπειες των περιορισμών δεν φάνηκε να επηρεάζουν την πραγματική οικονομική δραστηριότητα της ναυτιλίας και παρέμεινε σημαντική η συμβολή της στην ελληνική οικονομία.

Η Τράπεζα της Ελλάδος ανέπτυξε υπόδειγμα για την εκτίμηση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ο στόχος του υποδείγματος ήταν να αποτελέσει ένα στατιστικό πλαίσιο σχετικά με την εκτίμηση των στοιχείων του ισοζυγίου πληρωμών τα οποία σχετίζονται με την δραστηριότητα του κλάδου της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το υπόδειγμα το δεύτερο τρίμηνο του 2019 η Ελλάδα πραγματοποίησε την εμπορική διαχείριση άνω των 3000 πλοίων με χωρητικότητα 202,6 εκ.τόνων dwt. Καταγράφηκε ότι η μέση ηλικία των πλοίων είναι περίπου 10 χρόνια, το 20% των πλοίων έχει την ελληνική σημαία και 25% άλλες σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από το 2015 έως και το δεύτερο τρίμηνο του 2019 παρουσιάζεται αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων, όπου η διαχείριση πραγματοποιείται από την χώρα μας. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι οι εισπράξεις από τη ναυτιλία βοηθούν σημαντικά στην κάλυψη των εξωτερικών χρηματοδοτικών αναγκών της χώρας.

Σύμφωνα με στοιχεία από την Τράπεζα της Ελλάδος εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές για το διάστημα 2015-2018 ξεπέρασαν τα 12 δις ευρώ ετησίως, δηλαδή το 6,8% του ΑΕΠ περίπου. Επιπλέον οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών κατείχαν το 37% των συνολικών εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών. Για την ίδια περίοδο οι καθαρές εισπράξεις ήταν περίπου 6 δις ευρώ ετησίως και κάλυψαν ένα σημαντικό μέρος του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών, περίπου το 32%. Η ανοδική πορεία των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές το 2017 και 2018 συνεχίστηκε και το 2019. Συγκεκριμένα για το διάστημα Ιανουάριος-Ιούλιος 2019 αυξήθηκαν οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές κατά 7%.

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την τόνωση και βιωσιμότητα της οικονομίας, με την άμεση ή έμμεση συνεισφορά της στο ΑΕΠ της χώρας. Σύμφωνα με μελέτη του IOBE (2013) η εγχώρια προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών έφτασε τα 13,3 δις ευρώ το 2009 και έδωσε απασχόληση σε περισσότερα από 192 χιλ. άτομα.

Επιπλέον οι φορείς ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τις επενδύσεις στο ναυτιλιακό ή σε άλλο κλάδο μπορούν να συμβάλλουν ακόμα περισσότερο στην τόνωση της ελληνικής οικονομίας, όπου αυτό θα έχει θετικό αντίκτυπο και στην ευρύτερη κοινωνία, καθώς με την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας θα επωφεληθούν αρκετοί κλάδοι της οικονομικής αλυσίδας. Έτσι η επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών της ναυτιλίας και η προσέλκυση πλοίων για εμπορική διαχείριση από την Ελλάδα είναι καθοριστικά για να αυξηθεί ακόμα περισσότερο η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας. (Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Γιάννη Στουρνάρα. «Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία: Τρέχουσες εξελίξεις». Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2019)

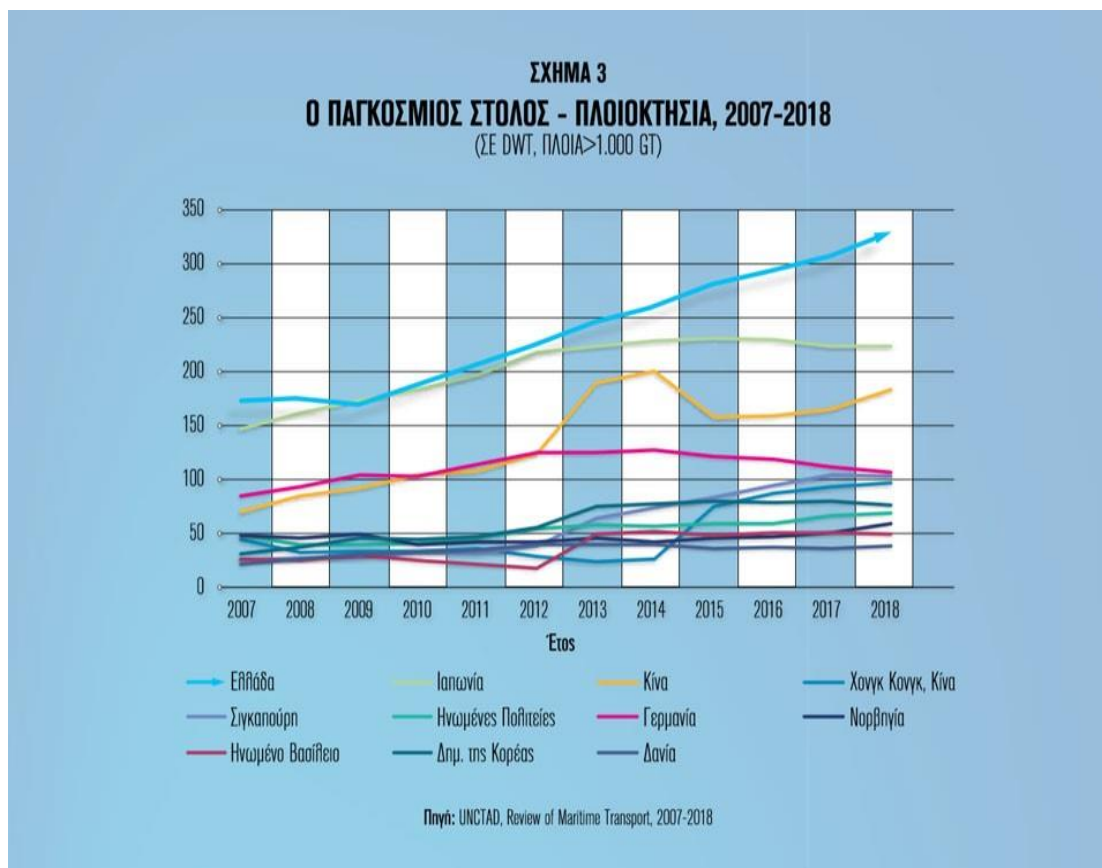


### 3.2 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΤΟΛΟ

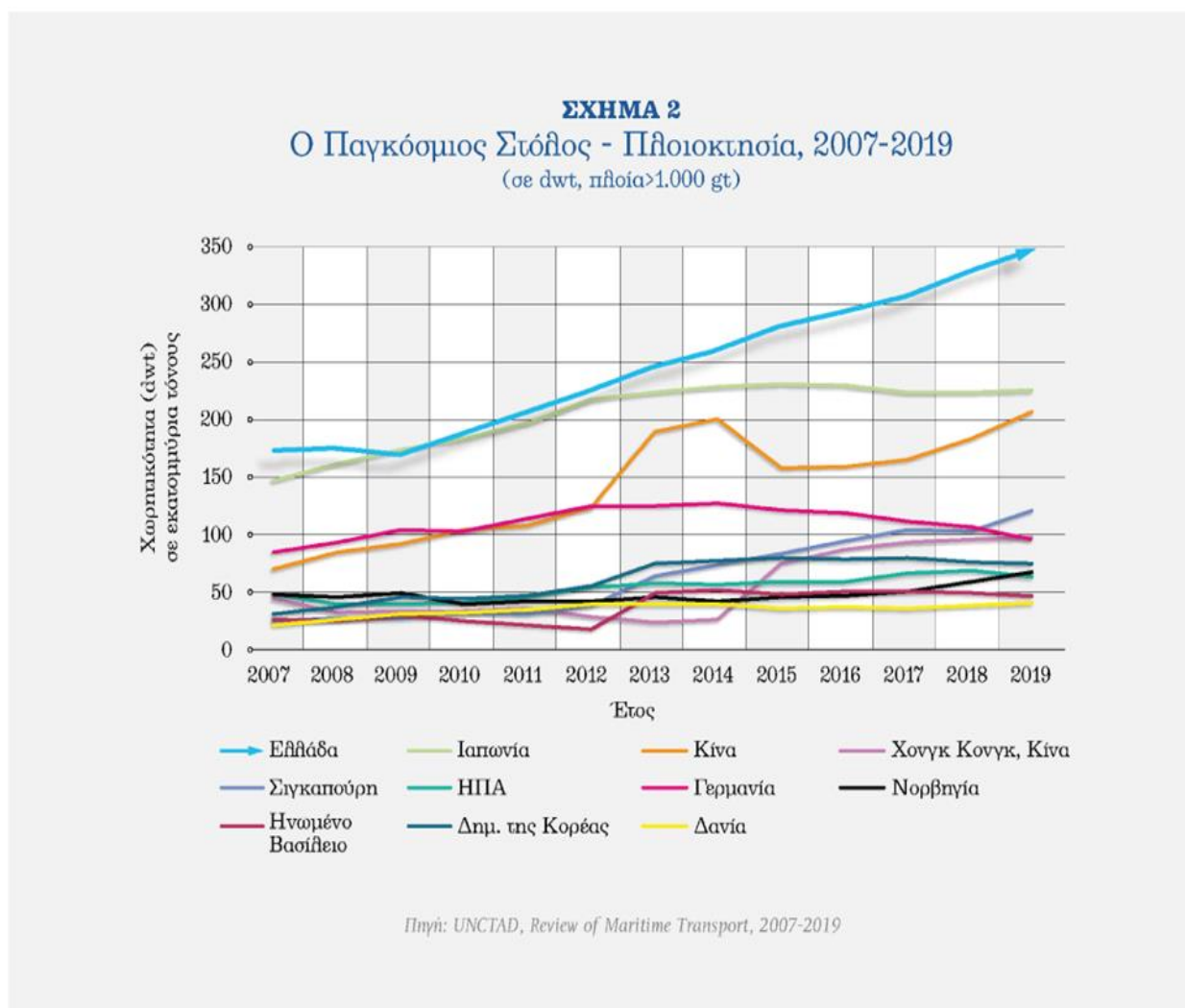
Η ελληνική ναυτιλία συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της οικονομίας με τα έσοδα που φέρνει στη χώρα, αλλά και με την χρησιμότητα του κλάδου στο παγκόσμιο εμπόριο, κάτι που καθιστά την ελληνική ναυτιλία καθοριστικό κλάδο της οικονομίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να αγοράζουν πλοία και αυτό οδηγεί σε αύξηση του ελληνόκτητου στόλου σε πλοία και χωρητικότητα. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στις 10 Μαρτίου 2021 ο στόλος υπό ελληνική πλοιοκτησία διαμορφώθηκε στα 4.038 πλοία. Όσον αφορά τη συνολική μεταφορική ικανότητα διαμορφώθηκε στα 350.465.999 dwt και 205.647.569 gt. Σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο ο στόλος αυξήθηκε κατά 70 πλοία και 9.642.362 dwt, 5.953.710 gt. (Σ.Ν. Αθανασίου, 2021)

Σε αυτό το σημείο θα παρουσιάσουμε τα ποσοστά που κατέχει η ελληνική πλοιοκτησία σε σχέση με τον παγκόσμιο και ευρωπαϊκό στόλο, τον αριθμό των ελληνικών νηολογίων, καθώς και σε τι τύπους πλοίων είναι το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου.

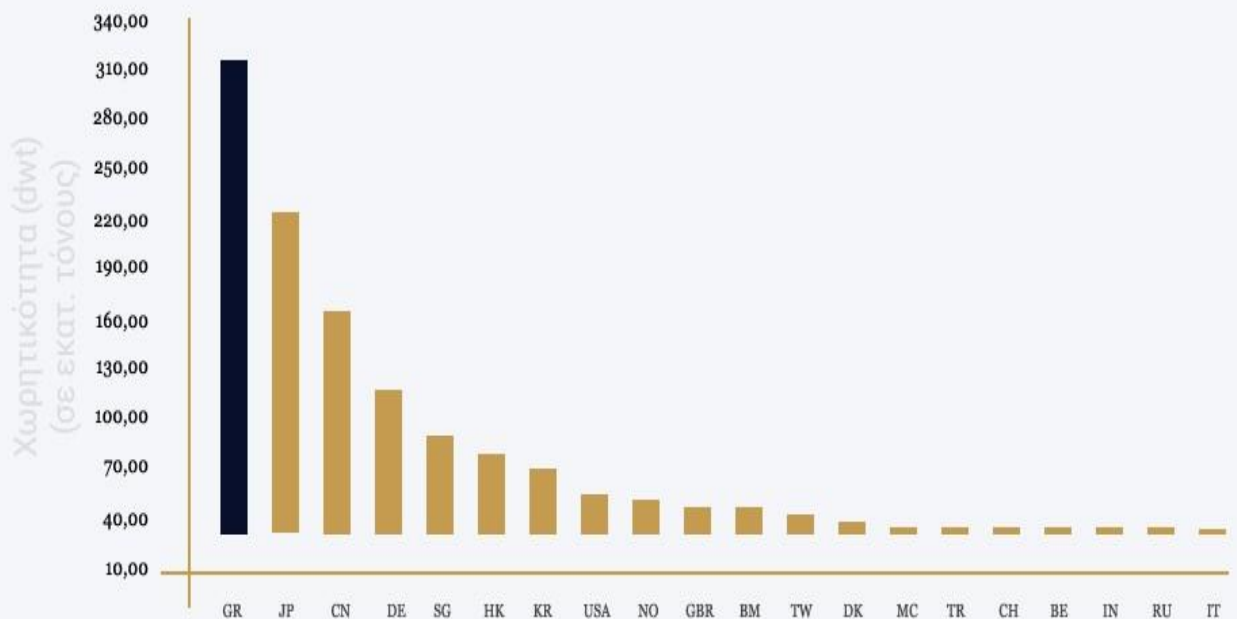


Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε την ελληνική πλοιοκτησία για το διάστημα 2007-2018 και βλέπουμε μετά το 2008 μια συνεχή ανοδική πορεία. Μπορούμε να βγάλουμε το συμπέρασμα ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος συνεχώς αναπτυσσόμενος και συμβάλει σημαντικά στην ελληνική οικονομία με τα έσοδα που φέρνει στη χώρα, αλλά και τις θέσεις απασχόλησης σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εξαρτώμενους κλάδους.



Αναλύοντας το παραπάνω σχήμα που μας δείχνει την περίοδο 2007-2019 για την πλοιοκτησία παρατηρούμε ότι η ελληνική πλοιοκτησία αύξησε κατά πολύ την μεταφορική της ικανότητα. Αυτό οδηγεί στην δυνατότητα τα ελληνικά πλοία να είναι πιο χρήσιμα για τους ναυλωτές και άρα να τα προτιμούν αφού μπορούν να μεταφέρουν μεγάλη ποσότητα προϊόντων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η ελληνική ναυτιλία να συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία της χώρας.

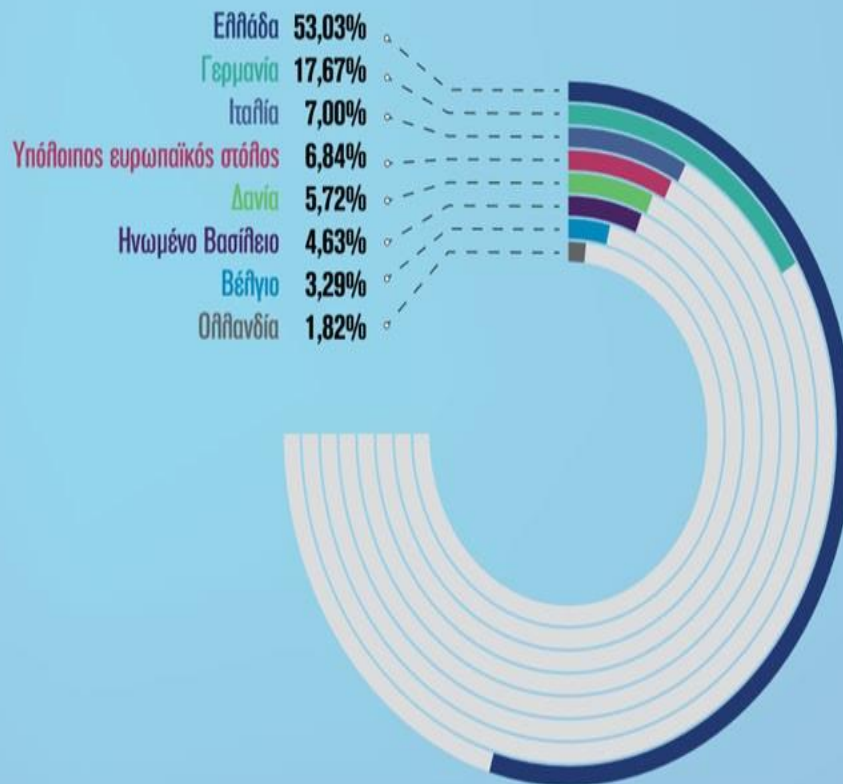
**Σχήμα 4** Οι 20 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) - Πλοιοκτησία (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017

Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα παρατηρούμε ότι όσον αφορά την πλοιοκτησία η Ελλάδα είναι στην πρώτη θέση με χωρητικότητα(dwt) σε εκατομμύρια τόνους περίπου στα 310,00 απέχοντας σημαντικά από την δεύτερη χώρα. Αυτό δείχνει ότι η ελληνική πλοιοκτησία διαδραματίζει τον πιο σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

**ΣΧΗΜΑ 4**  
**Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ**  
(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ > 1.000 GT)

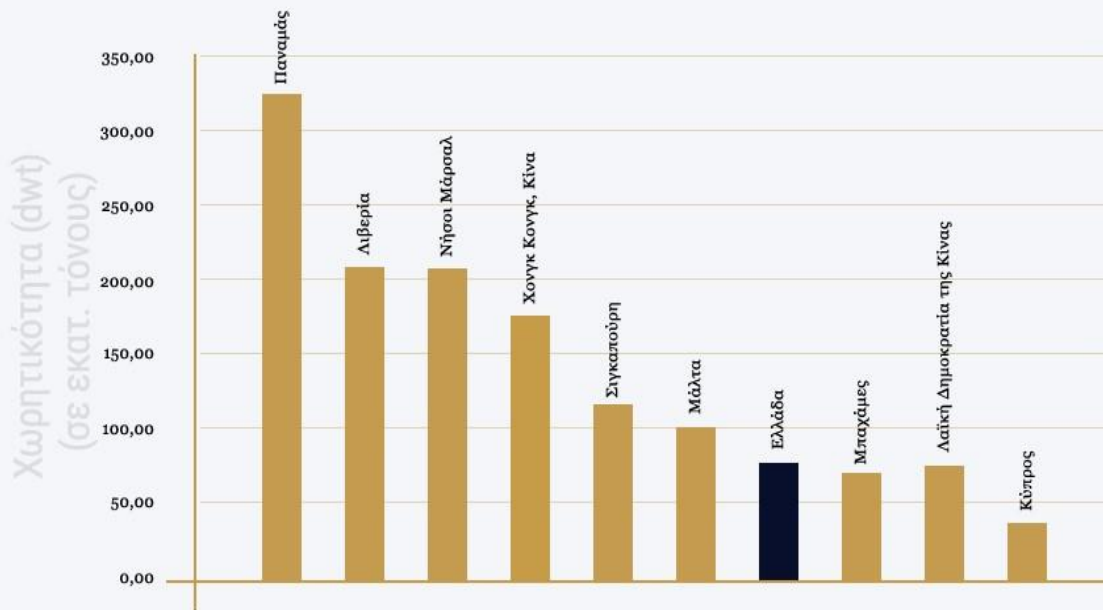


Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018

Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα παρατηρούμε ότι η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη με ποσοστό 53,03% απέχοντας μάλιστα από την δεύτερη χώρα κατά 35,36%

## Σχήμα 6 Οι 10 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) - Νηολόγια

(πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)



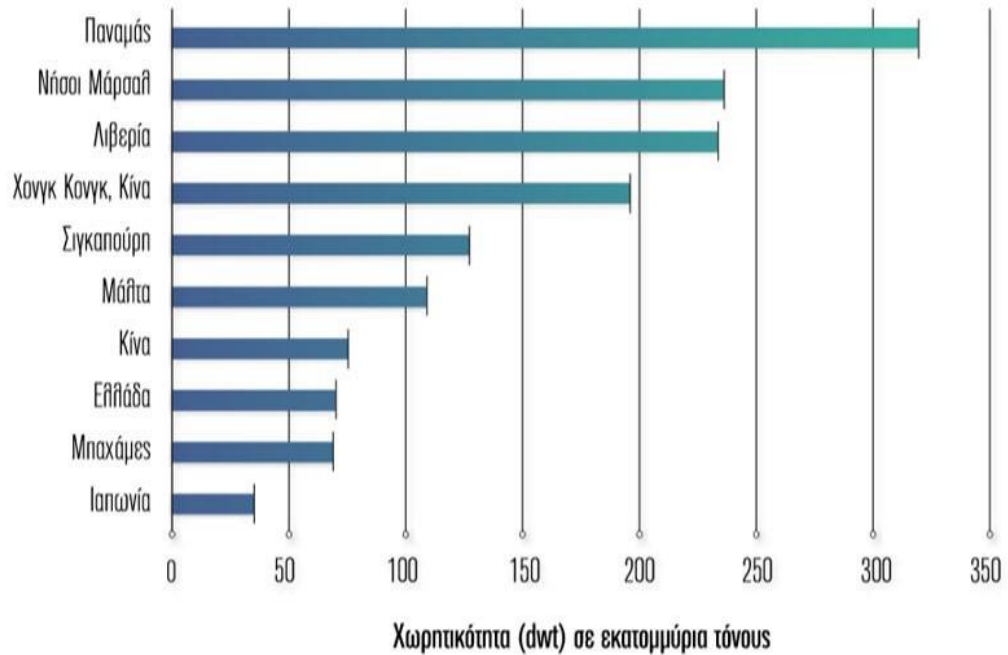
Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Σύμφωνα με το σχήμα του 2018 πρώτη χώρα στα νηολόγια είναι ο Παναμάς και η Ελλάδα βρίσκεται στην έβδομη θέση. Η ελληνική σημαία βρίσκεται σε 753 πλοία με χωρητικότητα 41,7 εκ gt. (“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2018”, 2018)

Το ότι στις πρώτες θέσεις βρίσκονται χώρες, όπως ο Παναμάς, η Λιβερία και τα Νησιά Μάρσαλ, οφείλεται στο ότι παρέχουν ευκολίες σχετικά με τη διαδικασία εγγραφής και τις απαραίτητες προδιαγραφές για τη λειτουργία των πλοίων, την ασφάλεια των πλοίων, τις εργασιακές σχέσεις κ.α.

Άρα το ότι δεν βρίσκεται στις πρώτες θέσεις μπορούμε να το ερμηνεύσουμε και ως θετικό καταδεικνύοντας ότι τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ελληνικό νηολόγιο υπόκεινται σε ρυθμίσεις που τα κρίνουν αξιόπιστα και ασφαλή.

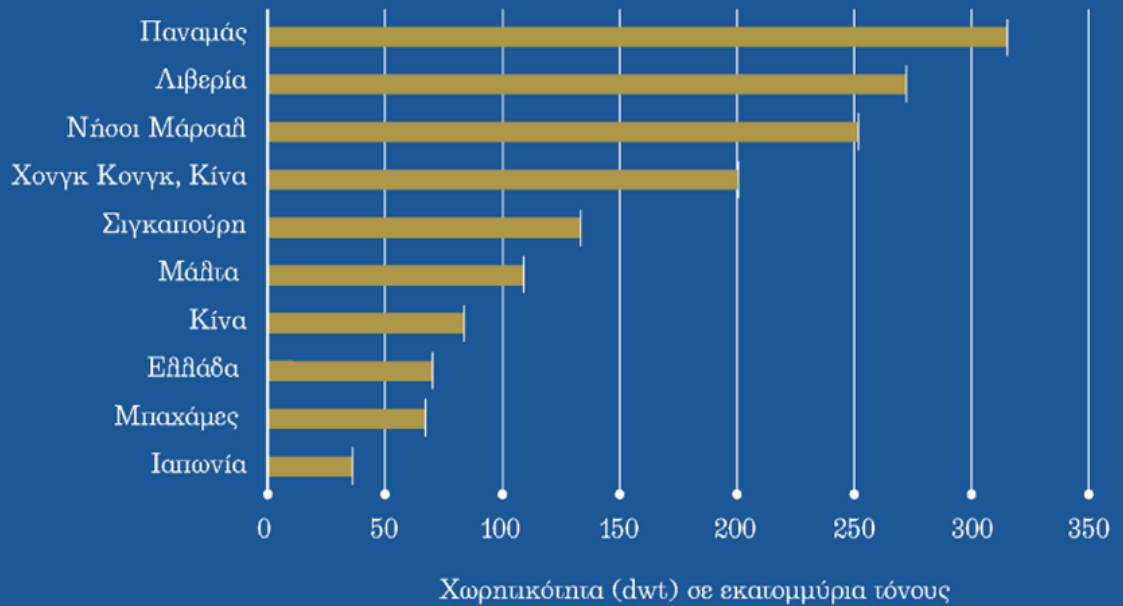
**ΣΧΗΜΑ 5**  
**ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ**  
(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Παρατηρούμε ότι το νηολόγιο με τα περισσότερα πλοία σύμφωνα με το σχήμα του 2019 είναι του Παναμά. Η Ελλάδα κατέχει την όγδοη θέση με 720 πλοία. (“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2019”, 2019)

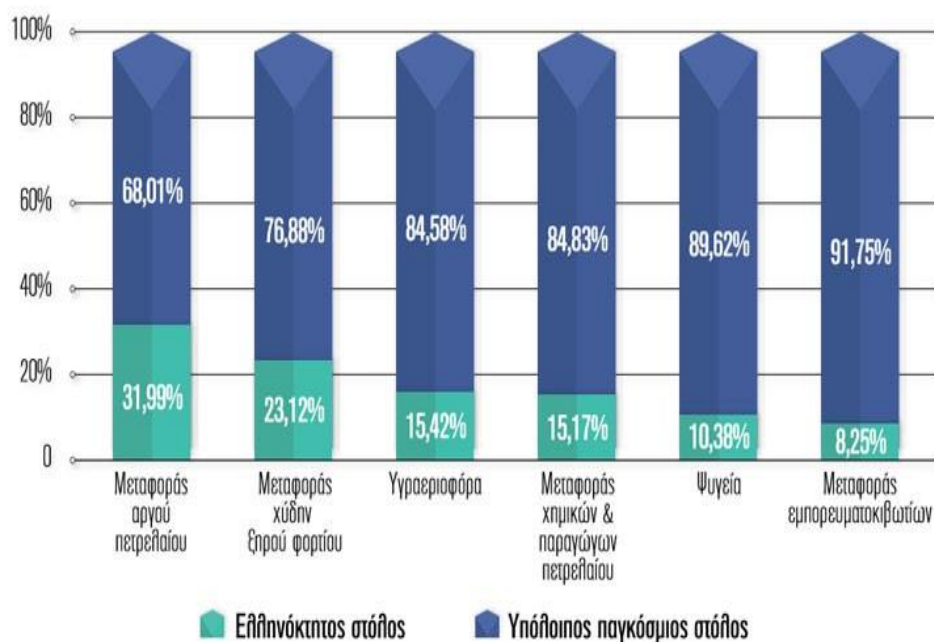
**ΣΧΗΜΑ 6**  
Οι 10 Μεγαλύτεροι Εμπορικοί Στόφοι Παγκοσμίως - Νηολόγια  
(σε dwt, πλοία>1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Σύμφωνα με το σχήμα του 2020 το ελληνικό νηολόγιο βρίσκεται στην όγδοη θέση με 706 πλοία, με τον Παναμά να βρίσκεται σταθερά πρώτος. (“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2020”, 2020)

**ΣΧΗΜΑ 7**  
**ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΛΛΗΝΟΚΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ,**  
**ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ**  
 (ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ >1.000 GT)

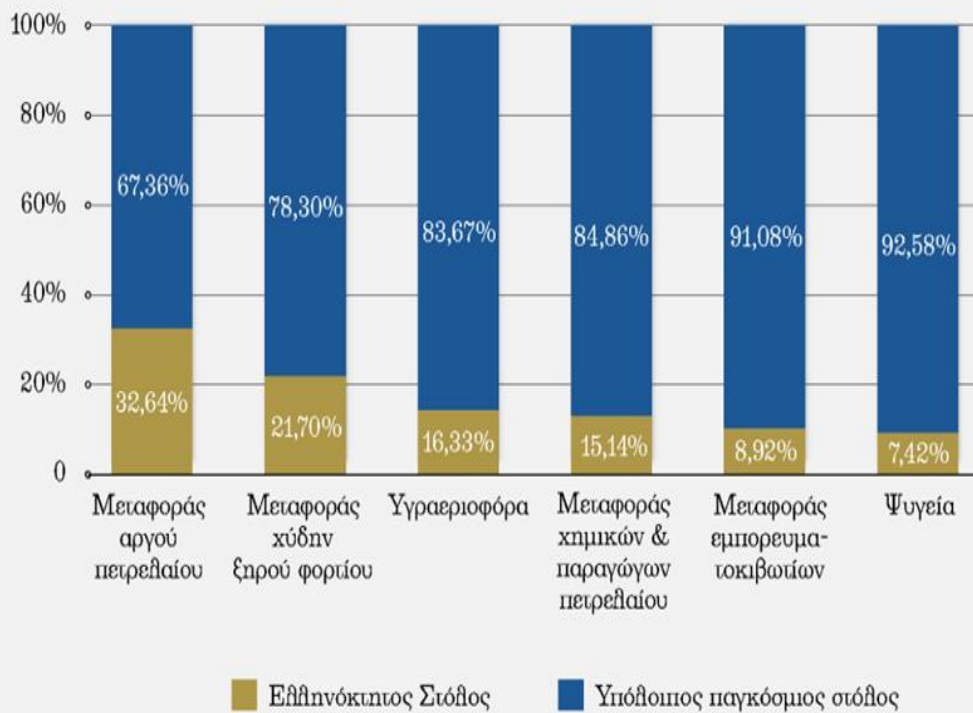


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα του 2019 παρατηρούμε ότι ο ελληνόκτητος στόλος έχει το μεγαλύτερο ποσοστό σε πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου με ποσοστό 31,99% σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο. Αρκετά σημαντικό ποσοστό με 23,12% παρατηρούμε και στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και λιγότερο στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ποσοστό 8,25%.



**ΣΧΗΜΑ 3**  
**Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου σε Σχέση**  
**με τον Παγκόσμιο Στόλο ανά Τύπο Πλοίου**  
 (σε dwt, πλοία>1.000 gt)

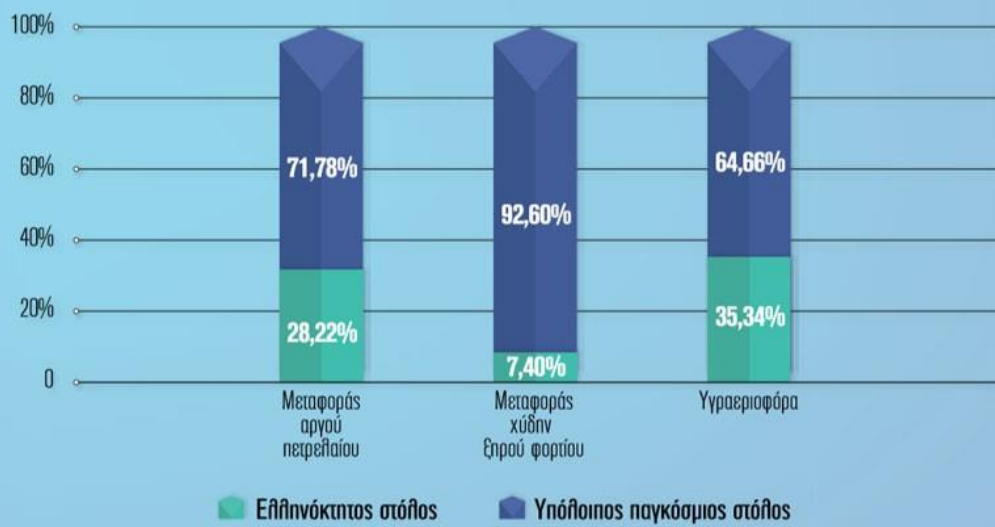


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Σύμφωνα με το σχήμα του 2020 παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό ελληνόκτητου στόλου αφορά πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου με 32,64%. Παρατηρείται αύξηση σε σχέση με το 2019 κατά 0,65%.

Στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου παρατηρούμε μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 1,42% και ποσοστό 21,7%, ενώ στα υγραεριοφόρα κατέχει ποσοστό 16,33% δηλαδή αύξηση κατά 0,91% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

**ΣΧΗΜΑ 10**  
**ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ**  
(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)

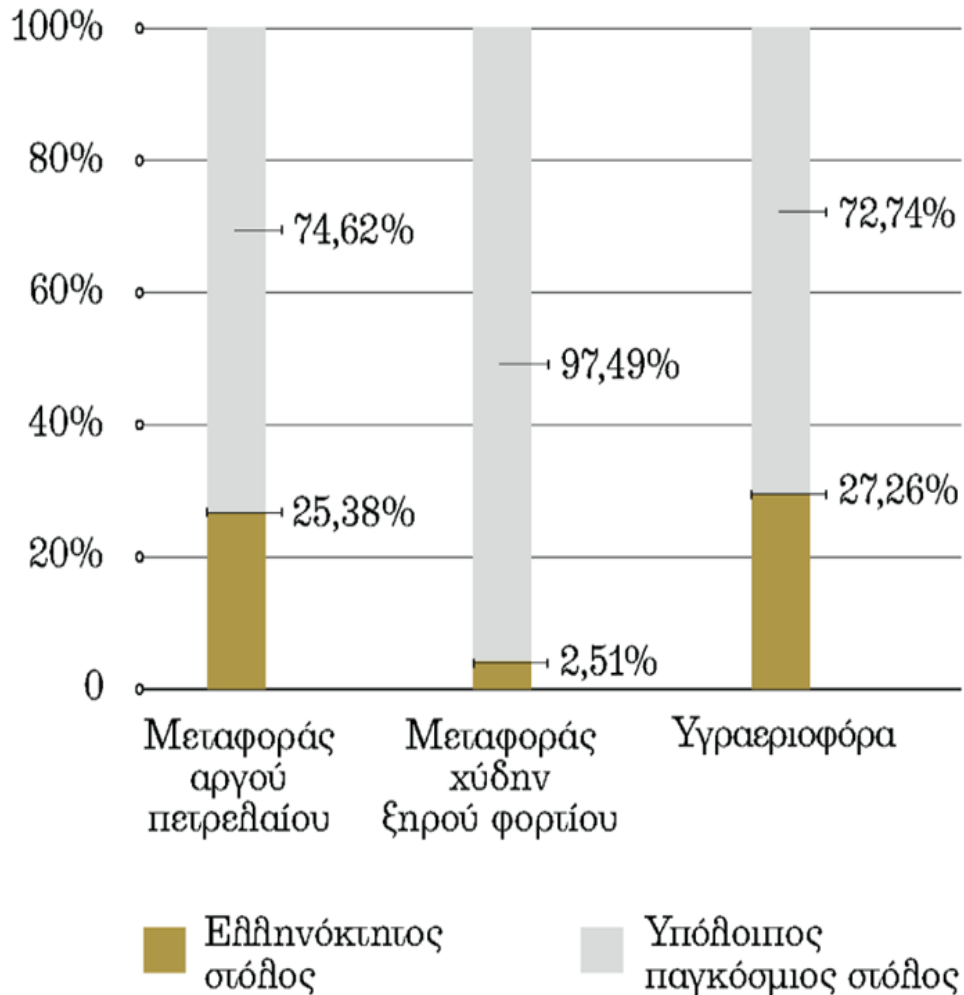


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Στο σχήμα του 2019 παρατηρούμε ότι ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το 35,34% σε υπό ναυπήγηση πλοία τύπου υγραεριοφόρων.

## ΣΧΗΜΑ 5

### Ανάλυση Κύριων Τύπων Πλοίων του υπό Ναυπήγηση Παγκόσμιου Στόλου (σε dwt, πλοία>1.000 gt)



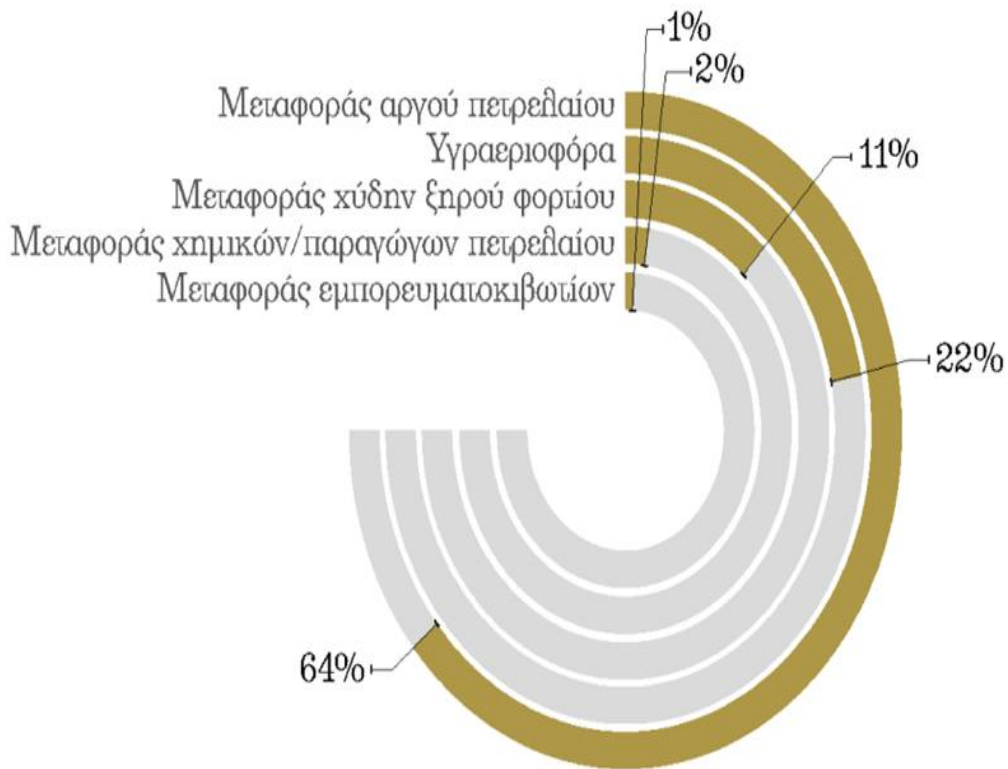
Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Παρατηρούμε ότι στο σχήμα του 2020 το ποσοστό ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο στα υπό ναυπήγηση πλοία αφορά κυρίως υγραεριοφόρα με ποσοστό 27,26%. Παρατηρείται μείωση σε σχέση με το 2019 κατά 8,08%

## ΣΧΗΜΑ 4

### Ανάλυση Τύπων Πλοίων του υπό Παραγγελία Ελληνόκτητου Στόλου

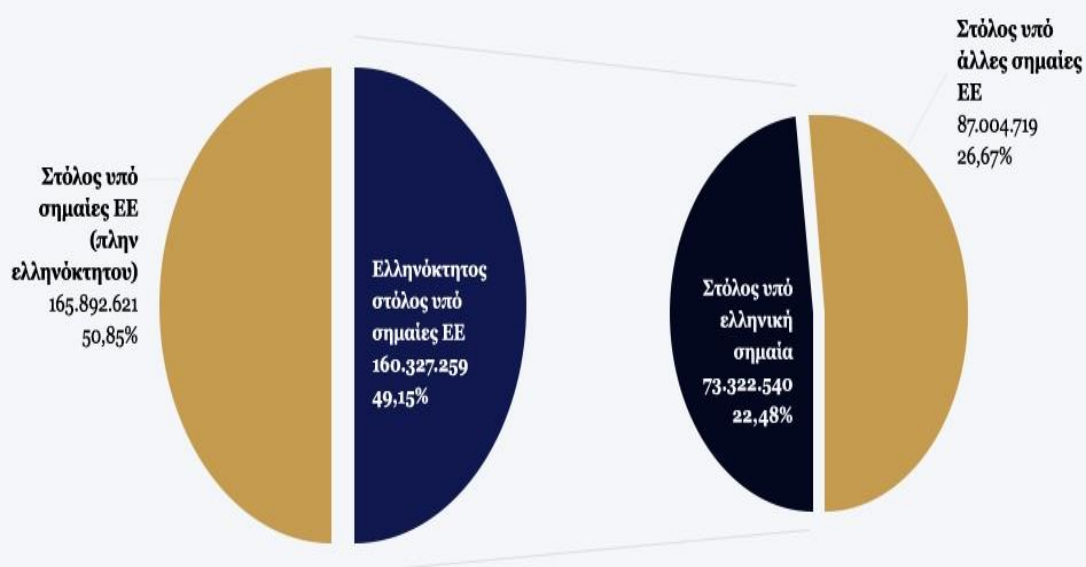
(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Στο παραπάνω σχήμα του 2020 παρατηρούμε ότι τα πλοία υπό παραγγελία ελληνόκτητου στόλου αφορούν κυρίως πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου με ποσοστό 64%.

### Σχήμα 5 Ο ευρωπαϊκός στόλος (σε dwt) (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)

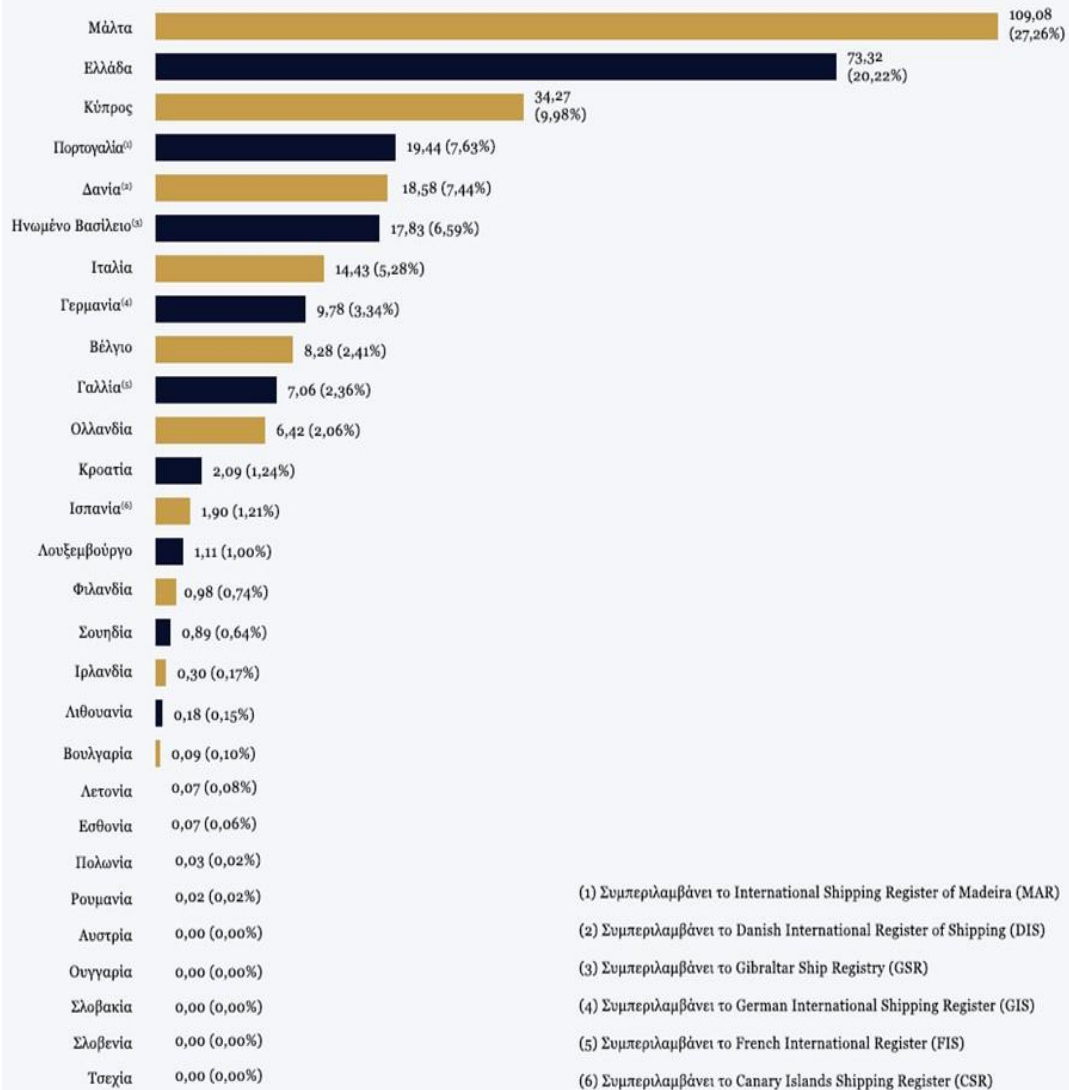


Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Παρατηρούμε στο παραπάνω σχήμα του 2018 οι ευρωπαϊκοί στόλοι υπό ελληνική σημαία κατέχουν το ποσοστό του 22,48% σε σχέση με στόλους με άλλες σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που κατέχουν το 26,67%.

## Σχήμα 7 Εμπορικοί στόλοι της ΕΕ

(πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt, σε εκατομμύρια dwt)



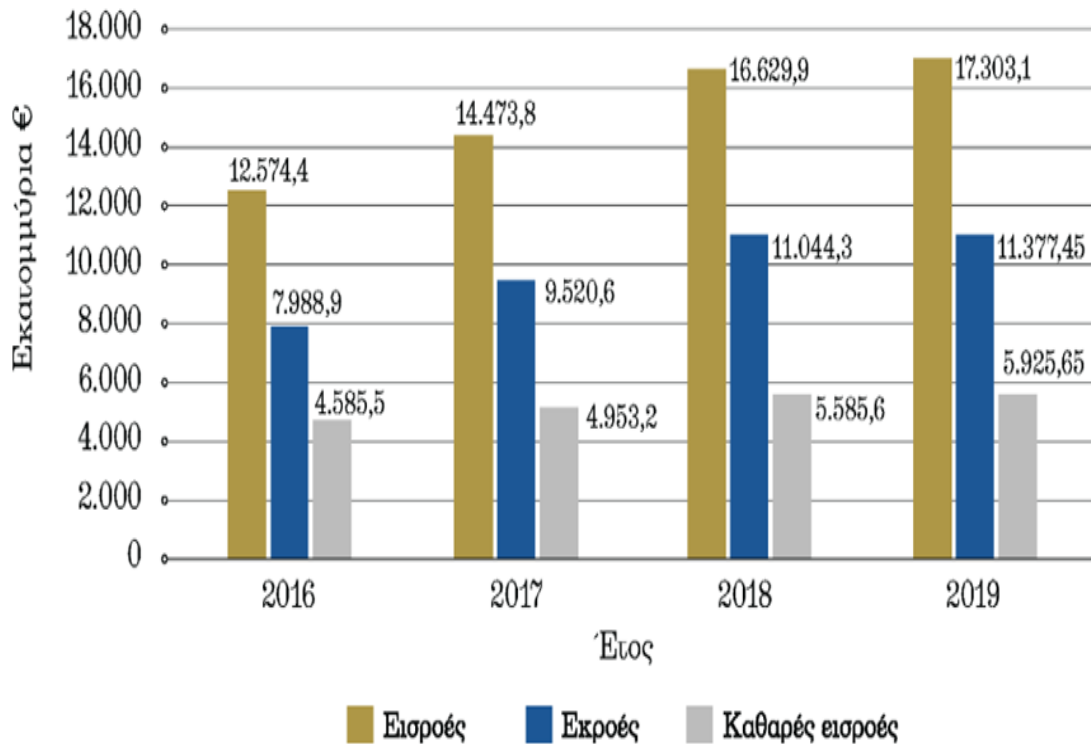
Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2018

Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα του 2018 παρατηρούμε ότι στους εμπορικούς στόλους της Ε.Ε η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση με ποσοστό 20,22% ,ενώ πρώτη είναι η Μάλτα με ποσοστό 27,26%.

### 3.3 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Το ισοζύγιο πληρωμών περιλαμβάνει όλες τις εισπράξεις και πληρωμές μιας χώρας που προέρχονται από διάφορες δραστηριότητες, όπως εμπόριο, επενδύσεις κ.α. Η ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για την ελληνική οικονομία .

**ΣΧΗΜΑ 9**  
**Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών**  
**από την Παροχή Ναυτιλιακών Υπηρεσιών**  
 (σε εκατομμύρια €)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2020

Όπως παρατηρούμε στο παραπάνω διάγραμμα του 2020 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από θαλάσσιες μεταφορές φτάνουν περίπου τα 17.303 εκ. ευρώ για το οικονομικό έτος 2019. Αυτό μας δείχνει μια αύξηση ύψους 4,05% σε ετησίως . Η ελληνική ναυτιλία καθιστά τη χώρα στρατηγικό εταίρο των εμπορικών δυνάμεων, αφού το 22% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου εξυπηρετεί το εμπόριο από και προς τις ΗΠΑ, το 20% από και προς την Ευρώπη και το 32% τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες. (“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2020”, 2020)

### 3.4 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΑΕΠ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΑΧΟΛΗΣΗ

Είναι πολύ σημαντικό να εξετάσουμε τη συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, καθώς έτσι θα κατανοήσουμε την προσφορά του κλάδου στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας και την ευημερία της κοινωνίας συνολικά. Το ΑΕΠ είναι το σύνολο των τελικών αγαθών και υπηρεσιών, όπου παράγονται σε μια οικονομία μέσα σε ένα έτος. Είναι ένας δείκτης που δείχνει ότι όσο υψηλότερος είναι τόσο υψηλό είναι και το βιοτικό επίπεδο της συγκεκριμένης κοινωνίας. ( Π. Γκόγκας, 2016)

Στον τομέα της απασχόλησης η ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά με την άμεση απασχόληση, καθώς πολλοί εργαζόμενοι δουλεύουν σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις πάνω στα πλοία ,όπως πλοίαρχοι ,μηχανικοί κ.α. Επίσης εργάζονται σε γραφεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων ,όπως σε λογιστήρια, διοικητικές θέσεις και γενικά σε εμπορευματικές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

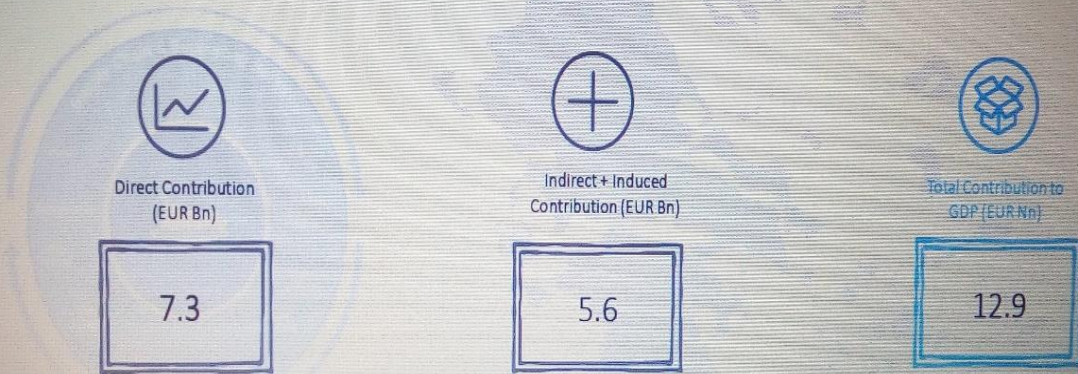
Το αποτύπωμα όμως του κλάδου της ναυτιλίας αφορά και έμμεση απασχόληση, όπως υπηρεσίες που σχετίζονται με τα λιμάνια, ασφαλιστικές εταιρίες , υπηρεσίες κατασκευής, επιδιόρθωσης και διάλυσης πλοίων, πωλητές εξοπλισμού. Ο κλάδος της ναυτιλίας επιπλέον αφήνει το αποτύπωμα του ακόμα και σε υπηρεσίες που δεν σχετίζονται καθόλου με τον συγκεκριμένο κλάδο, καθώς οι άνθρωποι του χώρου ξοδεύουν χρήματα για κατανάλωση αγαθών. Για αυτό μπορούμε να καταγράψουμε για τον ναυτιλιακό κλάδο ότι λόγω της ισχύος του δίνει ώθηση και σε άλλα επαγγέλματα και βοηθάει την οικονομική αλυσίδα. Ειδικά για τη χώρα μας που δεν είναι ισχυρή βιομηχανική και παραγωγική δύναμη, η ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της οικονομίας. Έτσι η ναυτιλία αφήνει το αποτύπωμα της στην οικονομία της χώρας με την άμεση ή έμμεση απασχόληση και την κατανάλωση των ανθρώπων της. (“Deloitte: Impact Analysis of the Greek Shipping Industry, 2020”)



## Economic Impact

The total contribution of the Greek Shipping industry, including indirect and induced effects, exceeds EUR 11Bn in 2019, accounting for 6.6% of the GDP.

### Economic Impact to the Greek Economy



Additional benefits are recognized due to public receipts from taxes:

- Tonnage tax & voluntary contribution: \*EUR 0.17 Bn
- Other taxes: (products, social security, etc.): \*EUR 1.11 Bn

Figures are based on the Input / Output Country Table published by Eurostat

Source: Eurostat I-O Tables, Greek Government budget 2020, Deloitte Analysis  
Note: The above calculations include also passenger shipways

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι η ναυτιλία συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στο ΑΕΠ της χώρας. Το 2019 είχε άμεση συνεισφορά με 7,3 δις ευρώ και έμμεση με 5,6 δις ευρώ, δηλαδή συνολικά στα 12,9 δις ευρώ και ποσοστό 6,6%. (“Deloitte: Impact Analysis of the Greek Shipping Industry, 2020”)

## Employment Impact

The total contribution in terms of job created or sustained by Shipping, including indirect and induced employment, exceeds 160,000 and surpasses 3% of total Greek employment.

### Employment Impact to Greek Economy in thousands

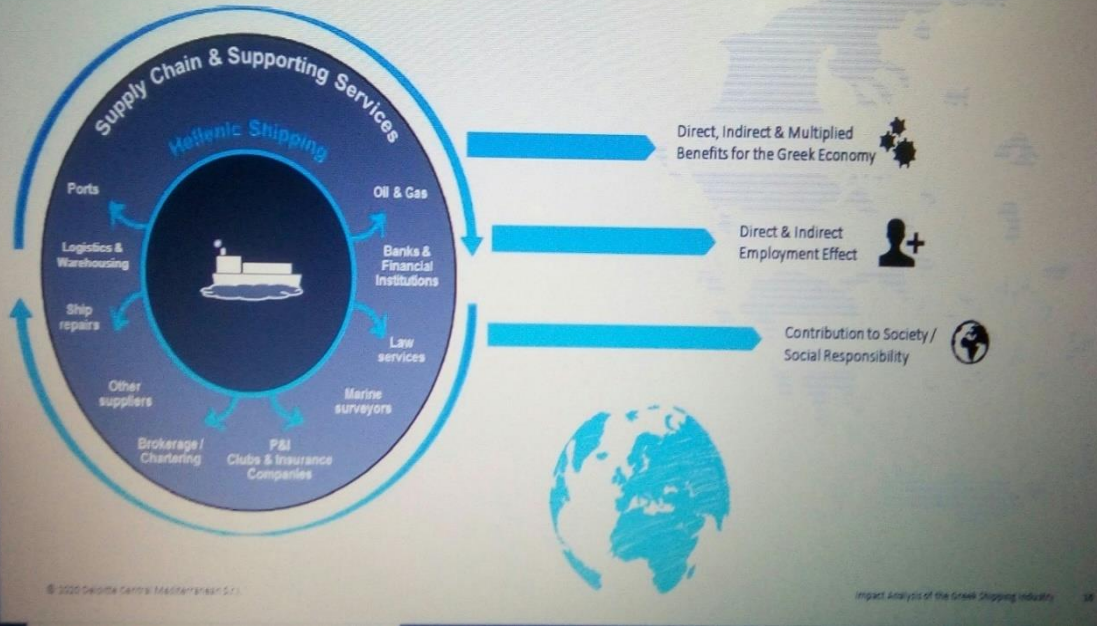


Source: Eurostat I-O Tables, Greek Government budget 2020, Deloitte Analysis  
Note: The above calculations include also passenger shipping

Όπως βλέπουμε το παραπάνω διάγραμμα στον τομέα της απασχόλησης κατά το 2019 ο κλάδος της ναυτιλίας έχει καθοριστικό ρόλο αφού η συνεισφορά του στις θέσεις εργασίας υπολογίζεται στις 160,1 χιλιάδες θέσεις εργασίας, από τις οποίες οι 29,5 χιλιάδες είναι άμεσης απασχόλησης και οι 130,6 χιλιάδες έμμεσης. (“Deloitte: Impact Analysis of the Greek Shipping Industry, 2020”)

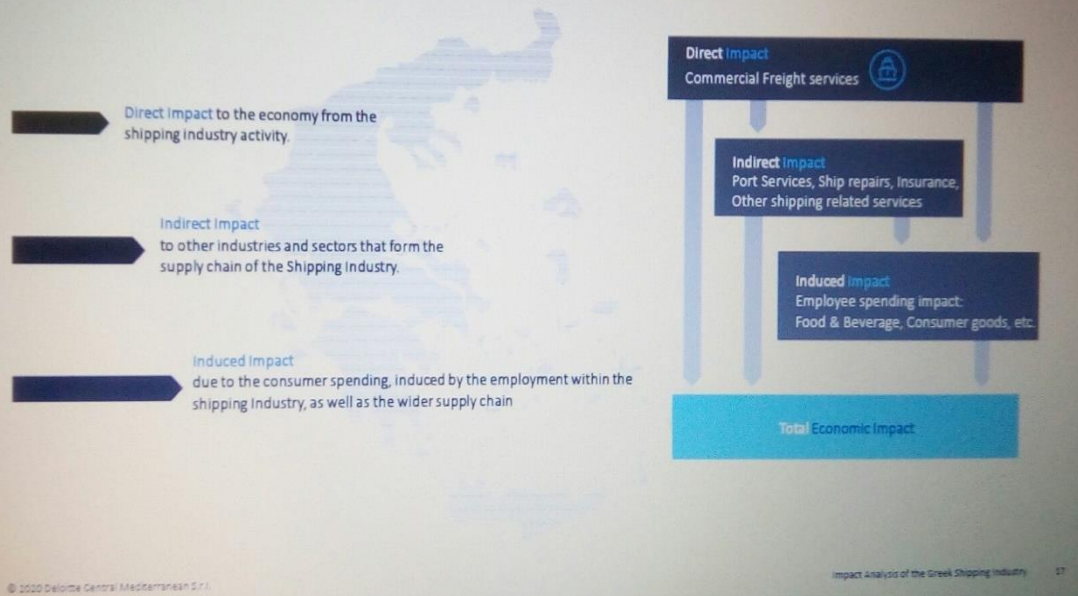
## The impact of Shipping to the Greek economy

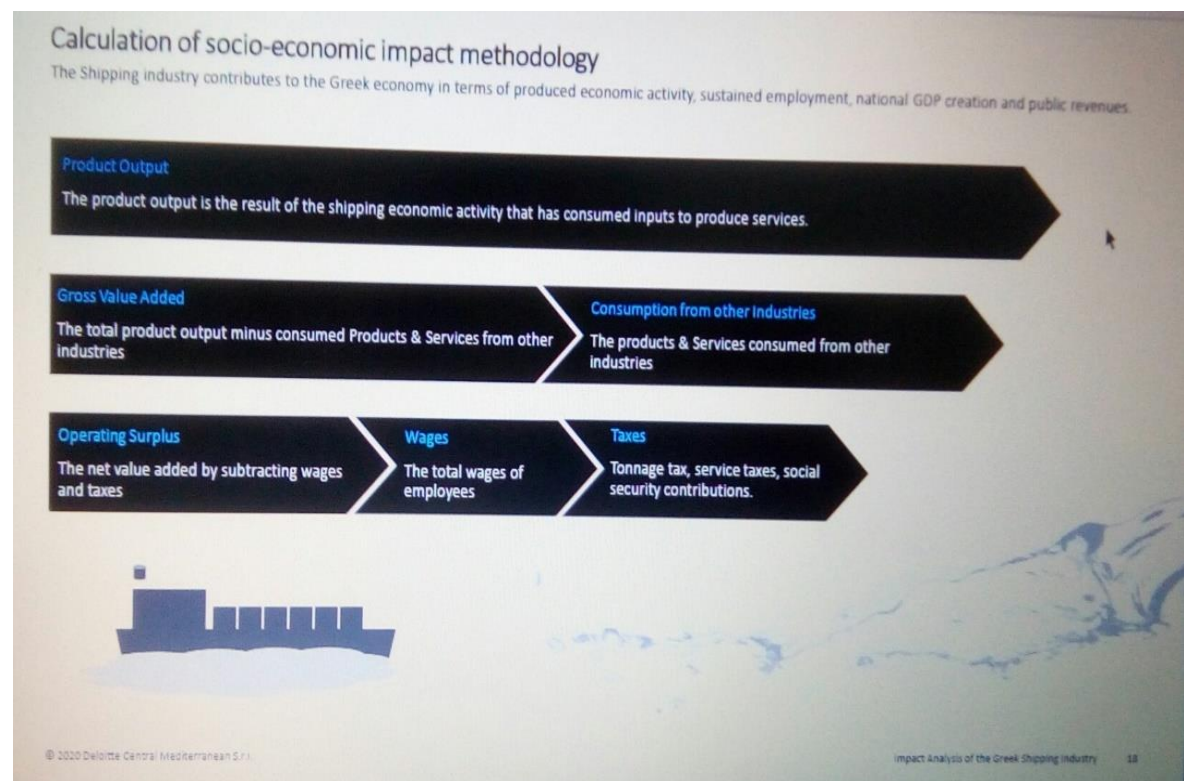
Multiple economic benefits are sustained across operations of the shipping industry.



## Economic Impact Assessment Model

Analysis is based on the identification of the interlinkages of the shipping industry with other sectors that sustain indirect and induced benefits within Greece.





Αναλύοντας τα τρία παραπάνω σχήματα παρατηρούμε ότι από τη ναυτιλία επηρεάζονται και άλλοι κλάδοι με αντίκτυπο στην ευρύτερη ελληνική οικονομία ενισχύοντας την οικονομική αλυσίδα και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες. Μερικά παραδείγματα από επιχειρήσεις που επωφελούνται μπορεί να είναι εταιρίες καυσίμων, logistics, ασφαλιστικές εταιρίες, τραπεζικά ιδρύματα. Αυτό δείχνει ότι η συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία και την κοινωνία είναι καθοριστική. Η ανάπτυξη του κλάδου δίνει ώθηση και σε επιχειρήσεις που έχουν επαγγελματικές σχέσεις με τη ναυτιλία και έτσι αυξάνεται η συνολική προσφορά στο ΑΕΠ της χώρας και την αύξηση των εσόδων του κράτους.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος καθοριστικός για την ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας συνεισφέροντας σημαντικά στα έσοδα και τη βιωσιμότητα. Η ναυτιλία και η αναγκαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών για την προμήθεια αγαθών καθιστά τον κλάδο απαραίτητο για τις ανάγκες της εκάστοτε κοινωνίας. Για αυτό το λόγο η διαθεσιμότητα σύγχρονων και ασφαλών πλοίων είναι καθοριστική για την ολοκλήρωση μιας ασφαλούς μεταφοράς. Είναι ένας κλάδος που είναι υποχρεωμένος να εξελίσσεται συνεχώς. Για παράδειγμα, να προσαρμόζεται σε κανόνες για την ασφάλεια, για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και να αναπτύσσει τεχνολογικά μέσα για την αποτελεσματικότερη λειτουργία. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε για τη χώρα μας ότι ακόμα και στα χρόνια της κρίσης ήταν από τους λίγους κλάδους που μπόρεσαν να ανταπεξέλθουν. Συγκεκριμένα για την περίοδο 2007-2021 αυξήθηκε ο ελληνόκτητος στόλος και η μεταφορική της ικανότητα των πλοίων και η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση σε Ευρώπη και παγκοσμίως. Αυτό αποδεικνύει τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων. Η ενίσχυση της οικονομίας έχει αντίκτυπο και σε άλλες επιχειρήσεις που δεν είναι ναυτιλιακές, αλλά συνεργάζονται με τον κλάδο. Αυτό αποδεικνύει πως ένας ισχυρός και προσοδοφόρος κλάδος μπορεί να δώσει ώθηση και σε άλλους κλάδους διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην οικονομική αλυσίδα ενισχύοντας την κοινωνία στο σύνολο της.

Δηλαδή δημιουργούνται εργαζόμενοι που επηρεάζονται άμεσα από τη ναυτιλία, οι οποίοι είναι αυτοί που δουλεύουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έμμεσα που είναι εργαζόμενοι επιχειρήσεων που συνεργάζονται με ναυτιλιακές, καθώς και επιχειρήσεις που απλά επηρεάζονται από την κατανάλωση που αυξάνεται λόγω της κερδοφορίας και της βιωσιμότητας του κλάδου. Οπότε η πορεία του κλάδου μπορεί να προκαλέσει ένα ντόμινο εξελίξεων σε ένα μεγάλο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα για τη χώρα μας, η οποία δεν θεωρείται ισχυρή παραγωγική και βιομηχανική δύναμη, η ναυτιλία αποτελεί καθοριστικό μέρος της οικονομίας και της ανάπτυξης.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Βλάχος, Γ. (2007). ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ. Αθήνα: Σταμούλης
- Βλάχος, Γ. (2015). ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ. Αθήνα: Σταμούλης
- Γκόγκας, Π. (2016). Οικονομικά για μη ειδικούς. Αθήνα : Κριτική
- Θανοπούλου, Ε. (1994). ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ. Αθήνα: Παπαζήσης
- Καβουσανός ,Μ. & Βισβίκης, Η. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοοικονομικής. Θεωρία και Εφαρμογές. Λευκωσία : Broken Hill
- Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). ΝΑΥΤΙΛΙΑ. ΕΝΝΟΙΕΣ-ΤΟΜΕΙΣ-ΔΟΜΕΣ. Αθήνα: Σταμούλης
- Πλωμαρίτου, Ε. (2006). MARKETING ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ. ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ. Αθήνα: Σταμούλης
- Ζώης, Κ. (2018). Σημειώσεις Διεθνές Περιβάλλον Ναυτιλίας.
- Τσελέντης, Β. . Περιβαλλοντική Διαχείριση και Ναυτιλία:  
Η Συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής.

### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Howe Robinson. (2014). The Containership Market. London: Howe Robinson
- Stopford, M. (2009). Maritime Economics. London: Routledge
- Albertjn,S.,Bessler,W. and Drobetz,W.(2011),Financing Shipping Companies and Shipping Operations: A Risk-Management Perspective, Journal of Applied Corporate Finance, 24(4),70-82.
- Campbell Houston(2014) Overview of Ship Finance, Presentation at 2014 Marine Money.
- IHS Maritime & Trade.( 2015, February 7).Maritime World Register of Ships.  
Coulson, United Kingdom: IHS Global Ltd

Clarkson Research Services Limited. (2014). Shipping Market Overview. London:

Clarkson Research Services Limited

Clarkson Research Services Limited. (2015a). Offshore Intelligence Monthly. London:

Clarkson Research Services Limited

Clarkson Research Services Limited. (2015b, February 7). Shipping Intelligence

Network. London: Clarkson Research Services Limited

## **ΑΡΘΡΑ**

Στουρνάρας, Γ. (2019). Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Γιάννη Στουρνάρα. «Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία: Τρέχουσες εξελίξεις».

Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2019

Αθανασίου, Σ.Ν. (2021). Ένθετο εφημερίδας «Ελεύθερος Τύπος» 19-20/06/2021

Καραγεώργος Λ. (27 Οκτωβρίου 2020). «Συμφωνία για τις εκπομπές CO2 στον IMO. Μείωση της έντασης του άνθρακα σε τεχνικό και λειτουργικό επίπεδο - Χαιρετίζει το ICS». [naftemporiki.gr](http://naftemporiki.gr)

Colman, T. , Συμεωνίδης, Κ. (Επιμ.).( 2019). Νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες δοκιμάζουν τη ναυσιπλοΐα.

[portnet.gr](http://portnet.gr): Γ. Στουρνάρας: Η σημασία της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία. (2019).

[Insider.gr](http://Insider.gr): Τουρισμός και ναυτιλία στήριξαν το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στο 10μηνο 2019, (2019).

(“[europeanbusiness.gr](http://europeanbusiness.gr): Με 6% συμμετέχει η Ναυτιλία στο ΑΕΠ”. (2020).

## **ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**

(“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2018”. (2018)

(“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2019”. (2019)

(“ΕΕΕ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2020”. (2020)

(“HELMERA: ΝΑΥΤΙΛΙΑ”)

(“Deloitte: Impact Analysis of the Greek Shipping Industry, 2020”)

<https://aenkimis.weebly.com>

(<https://el.wikipedia.org/>)

(<https://unctad.org/>)

Clarkson Intelligence Network Database