



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



**Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ
ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

Κωνσταντίνος Ξυραφάκης

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2021



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Δημόσια Οικονομική & Πολιτική»



**Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ
ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

Κωνσταντίνος Ξυραφάκης Α.Μ. 09219

Επιβλέπουσα: Σταματίνα Χατζηδήμα, καθηγήτρια,
Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Δημόσια Οικονομική και Πολιτική.

Αιγάλεω, 2021



University of West Attica
School of Administration, Economic, and Social Sciences
Department of Accounting & Finance
M.Sc. in Public Economics and Policy



**THE CONTRIBUTION OF SEAFARING SHIPPING
TO THE GREEK ECONOMY OVER TIME AND ESPECIALLY
DURING THE ECONOMIC CRISIS**

Konstantinos Xyrafakis R.N.: 09219

Supervisor: Stamatina Hadjidema, Professor,
Department of Economics, University of Piraeus.

Master Thesis submitted to the Dept. of Accounting & Finance of the University of West Attica
in partial fulfilment of the requirements for the degree of M.Sc. in Public Economics and Policy

Aigaleo, Greece, 2021



**Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ
ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Εγκρίθηκε από την εξεταστική επιτροπή την 15/12/2021

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΔΑ/ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Χατζηδήμα Σταματίνα	Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Πειραιώς	
2.	Παπαγλίας Θεόδωρος	Ομότιμος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής	
3.	Αλεξόπουλος Ανδρέας	Επίκουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής	

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

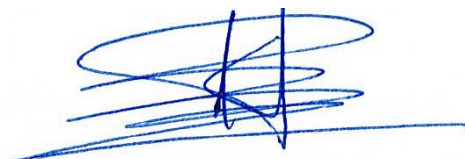
Ο/η κάτωθι υπογεγραμμένος Κωνσταντίνος Ξυραφάκης του Δημοσθένη, με αριθμό μητρώου 09219 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «**Δημόσια Οικονομική και Πολιτική**» του Τμήματος «Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής» της Σχολής «Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών» του Πανεπιστημίου 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
Ξυραφάκης Κωνσταντίνος



* **Όνομα Επώνυμο/Ιδιότητα**

Ψηφιακή Υπογραφή

* **Ψηφιακή υπογραφή του επιβλέποντος αν έχει ζητηθεί απαγόρευση πρόσβασης στην εργασία για κάποιο χρονικό διάστημα.**

Στην κόρη μου Ζωή

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια κα Σταματίνα Χατζηδήμα για την βοήθεια και την καθοδήγηση που μου προσέφερε για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την συμπαράστασή τους καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού αυτού τίτλου.

«Η συνεισφορά της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία διαχρονικά και ιδιαίτερα την περίοδο της οικονομικής κρίσης»

Περίληψη

Η Ποντοπόρος Ναυτιλία και το Διεθνές Εμπόριο είναι δύο έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους. Η ζήτηση για μεταφορές πρώτων υλών και εμπορευμάτων από ένα σημείο του πλανήτη σε ένα άλλο με το μικρότερο δυνατό κόστος οδήγησε την ναυτιλία να πρωταγωνιστήσει σε αυτό το επίπεδο. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η ποντοπόρος ναυτιλία καταλαμβάνει πάνω από 90% (ΟΟΣΑ) των συνολικών παγκόσμιων μεταφορών και συμβάλλει σε μεγάλο ποσοστό στην παγκόσμια οικονομία.

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να μελετήσει την συνεισφορά της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία διαχρονικά, αλλά περισσότερο κατά την περίοδο της ελληνικής οικονομικής κρίσης.

Πριν την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008, την περίοδο που οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές παρουσίασαν αλματώδη άνοδο, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία βρισκόταν στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Η παγκόσμια οικονομική ύφεση οδήγησε στην καταβράθρωση των ναύλων και κατά συνέπεια στην μείωση όλων των σχετικών χρηματοοικονομικών μεγεθών.

Όταν άρχισαν να εμφανίζονται σημάδια εξόδου από την παγκόσμια κρίση, η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την ηγετική της θέση στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα σε αντίθεση με την ελληνική οικονομία για την οποία αναδύθηκαν αδυναμίες και βαθύτερα αίτια που την οδήγησαν σε περαιτέρω βύθιση. Η συνεισφορά και ο αντίκτυπος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική κρίση αναλύεται εκτενώς.

Λέξεις κλειδιά: Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία, Διεθνές Εμπόριο, Ηγετική θέση, Θαλάσσιες μεταφορές, συνεισφορά.

«The contribution of Seafaring Shipping to the Greek Economy over time and especially during the economic crisis»

Abstract

Seagoing Shipping and International Trade are two concepts inextricably linked. The demand for transportation of raw materials and goods from one part of the world to another at the lowest possible cost has led shipping to play a leading role at this level. This is evidenced by the fact that seagoing shipping accounts for over 90% (OECD) of total global transport and contributes a large percentage to the global economy.

The present work aims to study the contribution of the Greek seafaring industry to the Greek economy over time, but more so during the Greek economic crisis. Prior to the global financial crisis of 2008, Greek seafaring was at the top of the world rankings, at a time when global maritime transport was skyrocketing. The global economic downturn has led to a drop in fares and consequently a reduction in all relevant financial figures.

When signs of exit from the global crisis began to appear, Greek shipping maintained its leading position in the global shipping industry in contrast to the Greek economy for which weaknesses and deeper causes emerged that led it to further submerging. The contribution and impact of Greek seafaring in the Greek crisis is extensively reviewed.

Keywords: Greek Seafaring Shipping, International Trade, Leading Position, Maritime Transport, Contribution.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη.....	xv
Abstract.....	xvii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	3
Ναυτιλία και Διεθνές Εμπόριο	3
1.1 Διεθνές εμπόριο και μεταφορές.....	3
1.2 Η ναυτιλία και η θέση της στο διεθνές εμπόριο	5
1.3 Τάσεις της Ναυτιλίας σε Παγκόσμιο επίπεδο	7
1.3.1 Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών	7
1.3.2 Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών.....	10
1.4 Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία	12
1.4.1 Ιστορική Αναδρομή.....	13
1.4.2 Το Νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας	16
1.4.3 Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία σε μεγέθη (Ε.Ε. – Παγκόσμια)	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	23
Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση	23
2.1 Παγκόσμια Οικονομική Κρίση.....	23
2.2 Η επιρροή της οικονομικής κρίσης στο παγκόσμιο εμπόριο	24
2.3 Επιπτώσεις της κρίσης στην Παγκόσμια και Ελληνική Ναυτιλία	25
2.4 Αντίκτυπος της παγκόσμιας κρίσης στην Ελληνική οικονομία-κοινωνία	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	31
Η Ελληνική Ναυτιλία την περίοδο της οικονομικής κρίσης.....	31
3.1 Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	31
3.2 Η συνεισφορά του Ναυτιλιακού κλάδου στα χρηματοοικονομικά μεγέθη.....	32
3.2.1. Ανάπτυξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και παγκόσμιας παραγωγής.	32
3.2.2 Ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία	39
3.3 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα την περίοδο των capital controls.....	42
3.3.1 Η κρίση της ναυτιλίας στην Ελλάδα της κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος.....	44
3.3.2 Η κρίση ενδυνάμωσε την ελληνική ναυτιλία.	46
3.4 Η συμβολή της Ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα	50
3.4.1 Φορολογία πλοίου κατά κόρο ολικής χωρητικότητας – Tonnage Tax	52
3.4.2 Φορολογικά έσοδα οικειοθελούς εισφοράς του Ναυτιλιακού κλάδου.	66

3.4.3 Φορολογικά έσοδα μερισμάτων 10% του Ναυτιλιακού κλάδου.....	67
3.4.4 Φορολογικά έσοδα εισφοράς συναλλάγματος του Ναυτιλιακού κλάδου. ...	69
3.5 Άμεση και έμμεση συμβολή του Ναυτιλιακού Κλάδου στην Οικονομία.....	72
3.5.1. Υπόδειγμα εισροών - εκροών.....	75
3.5.2. Η Άμεση συμβολή στην απασχόληση.....	79
3.5.3. Η Άμεση συμβολή στην οικονομία ως προστιθέμενη αξία.....	88
3.5.4 Οι εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες	90
3.5.5 Έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών.....	91
3.5.6 Ο ρόλος των Ναυτιλιακών Εταιρειών (AN 368/78 & N.27/75)	97
3.5.7 Η κοινωνική προσφορά του Ναυτιλιακού κλάδου	101
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	105
Συμπεράσματα - προοπτικές - στόχοι - προτάσεις.....	105
4. Κατάταξη - συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία	105
4.1 Προκλήσεις για τη ναυτιλία	108
4.2 Προτάσεις – Δράσεις – για την Ενίσχυση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.	110
Βιβλιογραφία	113
Ελληνική.....	113
Ξενόγλωσση	115
Διαδίκτυο.....	117

Διαγράμματα

Διάγραμμα 1.1: Παγκόσμιο εμπόριο και εξαγωγές, 1955-2008.....	16
Διάγραμμα 1.2: Θαλάσσιο Εμπόριο Κύριες θαλάσσιοι οδοί	20
Διάγραμμα 2.1: Μεταφερόμενα φορτία και η ανάπτυξη τους ανά χρόνο.....	37
Διάγραμμα 2.2: Χρέος -ΑΕΠ - Χρέος/ΑΕΠ (%), Ελλάδα 2010-2015.....	38
Διάγραμμα 3.1: Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας παραγωγής, 2006-2020 (ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)	48
Διάγραμμα 3.2: Κατανομή του αριθμού των ελληνικών ελεγχόμενων σκαφών (> 1.000 ακαθ. τόνοι)	65
Διάγραμμα 3.3: Κατανομή του στόλου της ΕΕ –2018 (> 1.000 ακαθάριστοι τόνοι) ...	66
Διάγραμμα 3.4: Ελληνικά φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία 2010 – 2018	80
Διάγραμμα 3.5: Επιμερισμός φορολογικών εσόδων από τη ναυτιλία 2013-2020	81
Διάγραμμα 3.6: Οι 10 κλάδοι με το υψηλότερο μερίδιο στις αναλώσεις του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών	85
Διάγραμμα 3.7: Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά την απογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου 2018.....	89
Διάγραμμα 3.8: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί σε ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, την 20η Σεπτεμβρίου 2018	90
Διάγραμμα 3.9: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, το 2014, 2016 και 2018	93
Διάγραμμα 3.10: Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100ΚΟΧ και άνω, την 20η Σεπτεμβρίου 2018	93
Διάγραμμα 3.11: Ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος	94
Διάγραμμα 3.12: Τα ελληνόκτητα πλοία φέρουν 29 διαφορετικές σημαίες.....	95
Διάγραμμα 3.13: Απασχόληση σε πλοία συμβεβλημένα με το NAT (Ελληνική-Ξένη Σημαία)	96
Διάγραμμα 3.14: Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2011	97
Διάγραμμα 3.15 Ισοζύγιο Υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών	98
Διάγραμμα 3.16: Βασικός οικονομικός αντίκτυπος της ποντοπόρου ναυτιλίας	99
Διάγραμμα 3.17: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών	101

Διάγραμμα 3.18: Οι δέκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών.....	102
Διάγραμμα 3.19: Οι 11 κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία (με την ιδ. κατανάλωση)	102
Διάγραμμα 3.20: Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση	103
Διάγραμμα 3.21: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως (χωρίς ιδ. κατανάλωση), σε επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές	104
Διάγραμμα 3.22: Εισαχθέν συνάλλαγμα Ναυτιλιακών Εταιρειών (Ν.27/75)	105
Διάγραμμα 3.23: Απασχολούμενο προσωπικό έτους 2017	106
Διάγραμμα 3.24: Σύγκριση απασχολούμενου προσωπικού ετών 2017 και 2016	106
Διάγραμμα 3.25: Σύνολο Εξόδων Ναυτιλιακών Εταιρειών (ΑΝ 368/78 & Ν.27/75) ...	107
Διάγραμμα 4.1: Εισροές Ναυτιλιακού συναλλάγματος	112

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1.1: Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου	18
Πίνακας 2.1: Ετήσια αύξηση παγκόσμιου ΑΕΠ	34
Πίνακας 2.2: Ετήσια αύξηση παγκόσμιου εμπορίου	35
Πίνακας 3.1: Ετήσια αύξηση παγκόσμιου εμπορίου	43
Πίνακας 3.2: κύριες σημαίες εγγραφής, με τη μεταφορική ικανότητα	68
Πίνακας 3.3: Κύριες σημαίες εγγραφής, με αξία του νηολογημένου στόλου	69
Πίνακας 3.4: Επενδύσεις σε βασικούς τομείς της οικονομίας (εκτός ναυτιλίας)	88
Πίνακας 3.5: Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, και αριθμός υπηρετούντων σε αυτά ναυτικών με ελληνική και ξένη εθνικότητα, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής (20-9-2018)	91
Πίνακας 3.6: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2014, 2016 και 2018	92
Πίνακας 3.7: Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων, κατά τις απογραφές των ετών 2014, 2016 και 2018	92
Πίνακας 3.8: Ισοζύγιο υπηρεσιών	98
Πίνακας 3.9: Κατανομή διαχειριζόμενου στόλου ανά σημαία με βάση την ολική χωρητικότητα (έτος 2017, στοιχεία ΔΠΝ-2)	108

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1: Ο Ευρωπαϊκός Κοινοτικός Στόλος - Πλοιοκτησία	30
Σχήμα 2: Ο Παγκόσμιος Στόλος – Πλοιοκτησία 2007-2019	31
Σχήμα 3: Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου από Παγκ. στόλο ανά τύπο πλοίου	32
Σχήμα 4: Ανάλυση τύπων πλοίου του Ελληνόκτητου Στόλου	33
Σχήμα 5: Αποτύπωση χρημ/κής κρίσης στην Ελληνική Οικονομία – κοινωνία	40
Σχήμα 6: Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών από την παροχή ναυτ. υπηρεσιών	49
Σχήμα 7: Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών από την παροχή ναυτ. υπηρεσιών	50
Σχήμα 8: Πρώτη κατηγορία πλοίων	70
Σχήμα 9: Δεύτερη κατηγορία πλοίων	70
Σχήμα 10: Άμεσος & Έμμεσος αντίκτυπος της Ναυτιλίας στην οικονομία	83
Σχήμα 11: Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία	86
Σχήμα 12: Συνολική επίδραση στην προστιθέμενη αξία: €13,3 δισ. (~6,4% ΑΕΠ), ...	87

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί το σημαντικότερο κλάδο στις παγκόσμιες μεταφορές εμπορευμάτων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος συμβάλλοντας στην ανάπτυξη και γιγάντωση της παγκόσμιας οικονομίας.

Ειδικότερα σχετικά με την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, η συμβολή της στην ελληνική οικονομία είναι αναμφίβολα σημαντική.

Στην παρούσα εργασία θα αναφερθούμε πως μέσα από την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία ενισχύεται η οικονομία της Ελλάδος διαχρονικά και πως αντανακλάται αυτό σε επιμέρους οικονομικούς κλάδους ως προστιθέμενη αξία.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα παρουσιαστεί η ποντοπόρος ναυτιλία ως ο πυλώνας του διεθνούς εμπορίου, η συνεχιζόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές αλλά και οι μελλοντικές τάσεις που διαφαίνονται στο ναυτιλιακό στερέωμα. Θα εστιάσουμε στην Ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία και στο μεγαλειώδες επίτευγμά της να κατατάσσεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που περιβάλλει και επηρεάζει το ναυτιλιακό κλάδο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα ερευνήσουμε πως η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση επηρέασε την παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία εμβαθύνοντας στην μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Στο τρίτο κεφάλαιο που αποτελεί το κυρίως μέρος της εργασίας θα αναφερθούμε στο ρόλο που διαδραμάτισε η ποντοπόρος Ελληνική ναυτιλία στην ενίσχυση της Ελληνικής Οικονομίας την δύσκολη περίοδο της Οικονομικής κρίσης που ταλανιζόταν για μια περίπου δεκαετία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιλαμβάνονται τα συμπεράσματα καθώς και προτάσεις για την ενδυνάμωση και ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου αλλά και των υποστηρικτικών υπηρεσιών του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ναυτιλία και Διεθνές Εμπόριο

1.1 Διεθνές εμπόριο και μεταφορές

Η ιστορία του εμπορίου είναι στενά συνδεδεμένη στο μεγαλύτερο μέρος της με την εξελικτική πορεία της ανθρωπότητας, την οργάνωσή της δηλαδή σε κοινότητες ανθρώπων και μετέπειτα σε κοινωνίες. Στις πρωτόγονες κοινωνίες υπήρχε η απλή ανταλλαγή αγαθών ενώ στην σημερινή εποχή το εμπόριο εξελίχθηκε και αποτελεί το μέσο για την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και την ευημερία των λαών.

Με τον όρο διεθνές εμπόριο ορίζουμε την ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ κρατών - χωρών, δίνοντας την δυνατότητα σε όλες τις χώρες να αποκτήσουν κάποια αγαθά και υπηρεσίες πιο φθηνά από ότι θα μπορούσαν να τα παράγουν οι ίδιες. Δίνει τη δυνατότητα δηλαδή σε κάθε χώρα να εξειδικευτεί στην παραγωγή του προϊόντος στο οποίο έχει συγκριτικό πλεονέκτημα και να προμηθευτεί μέσω του διεθνούς εμπορίου άλλα αγαθά, πρώτες ύλες, μεταλλεύματα και υγρά καύσιμα.

Παρακολουθώντας την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου ανά τους αιώνες παρατηρούμε μια σταθερή πορεία ανάπτυξης με σύντομες περιόδους ύφεσης. (Διάγραμμα 1.1)

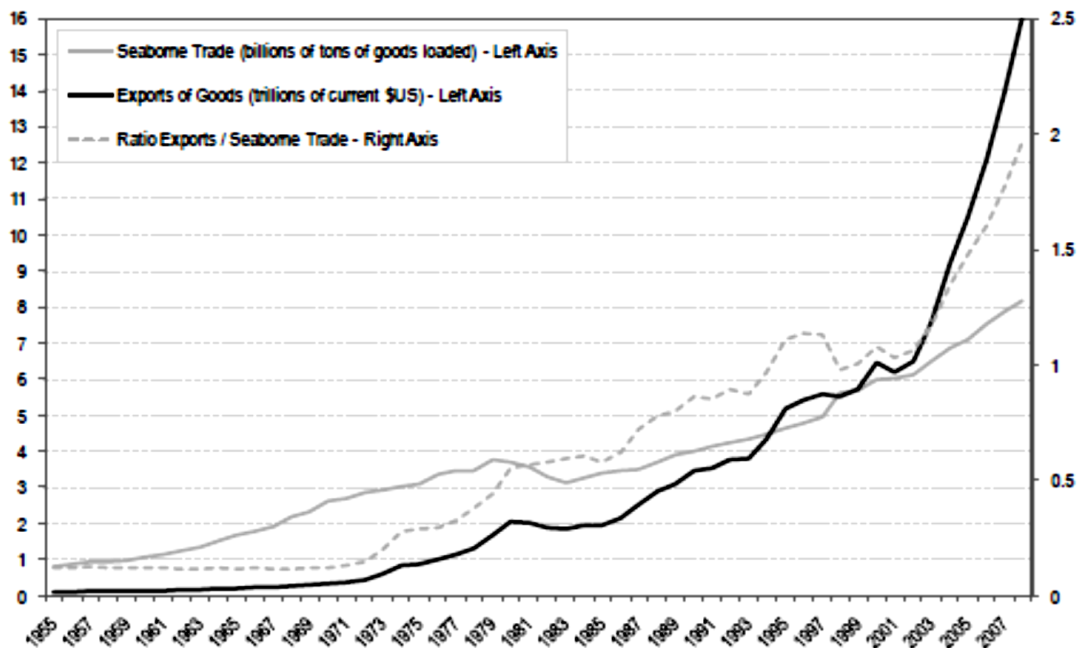
Το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου σηματοδότησε την έξαρση του διεθνούς εμπορίου. Το διεθνές εμπόριο παρουσίασε αλματώδη αύξηση μετά το 1950 με εξαίρεση την περίοδο της πετρελαϊκής κρίσης των ετών 1973 και 1979.

Θεσπίστηκαν παγκόσμιες εμπορικές συμφωνίες, συνθήκες και κανονιστικά πλαίσια στην αγορά και συστάθηκαν παγκόσμιοι οργανισμοί που αποσκοπούσαν στην προστασία του διεθνούς εμπορίου κάνοντάς το πιο προσιτό και με λιγότερους περιορισμούς.

Τέτοιοι θεσμοί είναι:

- **Η συνθήκη Bretton Woods (ή κανόνας ανταλλαγής χρυσού)**, η οποία καθιέρωσε σταθερές ισοτιμίες, περιορίζοντας έτσι τους συναλλαγματικούς κινδύνους,
- **Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου**, γνωστή και ως **G.A.T.T.** (General Agreement on Tariffs and Trade), με κύριο στόχο την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου με ταυτόχρονη χαλάρωση δασμολογικής προστασίας.
- **Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)** στο πλαίσιο του ΟΗΕ, που στοχεύει στην ανάπτυξη στους τομείς του εμπορίου, της οικονομίας, της τεχνολογίας και των επενδύσεων,

- **Οι Τελωνειακές Ενώσεις** μεταξύ χωρών, που καταργούν αναμφίβολα πολλά εμπόδια, όπως δασμοί κτλ, στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και τέλος
- Ο **Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, ΠΟΕ** (*World Trade Organization WTO*) που ασχολείται με τους κανόνες που διέπουν το εμπόριο ανάμεσα στις χώρες και που περιλάμβανε για πρώτη φορά και τον νευραλγικό τομέα των Υπηρεσιών, δηλαδή και τις θαλάσσιες μεταφορές.



Πηγή: WTO and United Nations, Review of Maritime Transport.

Διάγραμμα 1.1
Παγκόσμιο εμπόριο και εξαγωγές, 1955-2008

Έτσι το παγκόσμιο εμπόριο, βοήθησε ώστε ένας τεράστιος όγκος και μια ποικιλία πόρων και αγαθών να είναι ευρέως διαθέσιμα και αναπτύχθηκε σε τέτοιο βαθμό όπου όλα τα έθνη δεν μπορούν να είναι πλέον πλήρως αυτόνομα και να εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από τους εγχώριους πόρους τους. Σε αυτό συνάγεται και το γεγονός της ένταξης της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου το 2001. Η βιομηχανική παραγωγή μεταφέρθηκε σε μεγάλο βαθμό σε χώρες με συγκριτικά πλεονεκτήματα όσον αφορά την εργασία και την προσβασιμότητα στις αγορές, αυξάνοντας το περιθώριο κέρδους.

Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παρουσιάζει σταδιακά αυξητικές τάσεις και δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει ομαλά εάν δεν υπήρχαν οι θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης και αποτελούν την καρδιά του δικτύου

διασυνοριακών μεταφορών, το οποίο στηρίζει την εφοδιαστική αλυσίδα και επιτρέπει την ομαλή λειτουργία του διεθνούς εμπορίου.

1.2 Η ναυτιλία και η θέση της στο διεθνές εμπόριο

Για αιώνες, η διεθνής ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών σχετίζεται έντονα με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όπως έχουμε ήδη αναφέρει, καθώς η ναυτιλία αποτελεί το κύριο μέσο επίτευξης των διεθνών εμπορικών συναλλαγών.

Η παγκόσμια οικονομία δημιουργεί ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά, για την εισαγωγή πρώτων υλών ή στα πλαίσια του εμπορίου απαιτεί βιομηχανικά αλλά και πρωτογενή-δευτερογενή προϊόντα. Σε κάποιες χώρες δημιουργούνται ανάγκες για διάφορα αγαθά, και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για χωρητικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα εμπορεύματα σε ποσοστό πάνω από 90% του συνόλου αυτών διακινούνται από τη θάλασσα¹. Οι δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών πηγάζουν κυρίως από τη διεθνή διακίνηση των φορτίων, δηλαδή από τις μεταφορές αγαθών από μια περιοχή σε μια άλλη περιοχή για κατανάλωση, επεξεργασία ή μεταποίηση.

Συγκεκριμένα, οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν και βοηθούν στη μεταφορά τεράστιων φορτίων, όπως πετρελαίου, άνθρακα, σιδήρου και γενικότερα ορυκτών μεταλλευμάτων και άλλων πρώτων υλών, καθώς και τροφίμων (δημητριακών, φρούτων, σιτηρών κ.ά.) με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και άλλων αγαθών. (πίνακας 1.1) Η μεγάλη αύξηση της ζήτησης των αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες, οδήγησε σε κατακόρυφη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων, με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να εκτοξευτούν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα. Ταυτόχρονα, η συνεχιζόμενη και αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων που αναφέραμε παραπάνω οδήγησε στην αύξηση των θαλάσσιων ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών και επιπλέον, οδήγησε στη τεράστια αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως έως το έτος 2008 που εμφανίστηκε η χρηματοπιστωτική κρίση με την κατάρρευση της παγκόσμιας οικονομίας.

¹ UNCTAD 2019

Αυτή η αλληλένδετη σχέση ενισχύεται και από το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο αποδοτικό και συμφέροντα τρόπο μεταφοράς, αφού παρέχουν ένα μοναδικά πραγματικά χαμηλό μεταφορικό κόστος σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς, καθώς επίσης και μια ασφαλή και οικονομική λύση για τη μεταφορά μεγάλου όγκου και μάζας φορτίων, χύδην, εμπορευματοκιβωτίων, και άλλων ξηρών φορτίων παγκοσμίως. Οι θαλάσσιες μεταφορές στο σύνολό τους αποτελούν έναν από τους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων σε σύγκριση με τις οδικές, σιδηροδρομικές και τις εναέριας μεταφορές. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις με τη ναυπήγηση συνεχώς πιο βελτιωμένων, μεγαλύτερων, ασφαλέστερων, αποδοτικότερων και ταχύτερων πλοίων, καθιέρωσαν τις θαλάσσιες μεταφορές πιο προσιτές για τις πιο μακρινές αγορές, συνέβαλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων αγορών όπως η Κίνα και η Ινδία και αύξησαν σε μεγάλο βαθμό το ποσοστό των διεθνών εμπορεύσιμων πρώτων υλών και αγαθών σε κάθε ενδιαφερόμενη χώρα.

Πίνακας 1.1
Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου

(Εκατομμύρια τόνοι)				
Έτος	Πετρελαιοειδή και κύρια καύσιμα	Κόρια χύδην φορτία	Άλλα ξηρά φορτία	Σύνολο (όλα τα φορτία)
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1186	2635	5984
2005	2422	1579	3108	7109
2010	2752	2332	3423	8408
2011	2785	2364	3626	8775
2012	2840	2564	3791	9195
2013	2828	2734	3951	9513
2014	2825	2964	4054	9842
2015	2932	2930	4161	10023
2016	3058	3009	4228	10295
2017	3146	3151	4419	10716
2018	3194	3210	4601	11005

Πηγή: UNCTAD 2019

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών βέβαια όπως είναι φυσικό έχει και κάποια μειονεκτήματα. Η ταχύτητα της μεταφοράς των αγαθών, συγκριτικά με τις οδικές και τις εναέριας μεταφορές είναι ένα βασικό μειονέκτημα το οποίο όμως με την εξέλιξη της

τεχνολογίας και τη δημιουργία πιο εξελιγμένου και ταχύτερου στόλου τείνει κάπως να μειώνεται. Αυτός ο περιορισμός ως προς το είδος του αγαθού και την ελάχιστη ποσότητα του προϊόντος που μεταφέρεται μπορεί να αποτελέσει, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις ένα σημαντικό μειονέκτημα για την επιλογή ως μέσου μεταφοράς αυτή των θαλάσσιων μεταφορών.

1.3 Τάσεις της Ναυτιλίας σε Παγκόσμιο επίπεδο

Σήμερα, σε ποσοστό άνω του 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσιων οδών. Η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία τις τελευταίες δεκαετίες διαγράφει εξέχουσα πορεία η οποία την κατατάσσει στην κορυφή του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Αποτελεί έναν πολυσύνθετο τομέα και κλάδο στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης για την μελέτη και ανάλυση του οποίου θα εξετάσουμε την ζήτηση και την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών.

1.3.1 Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών

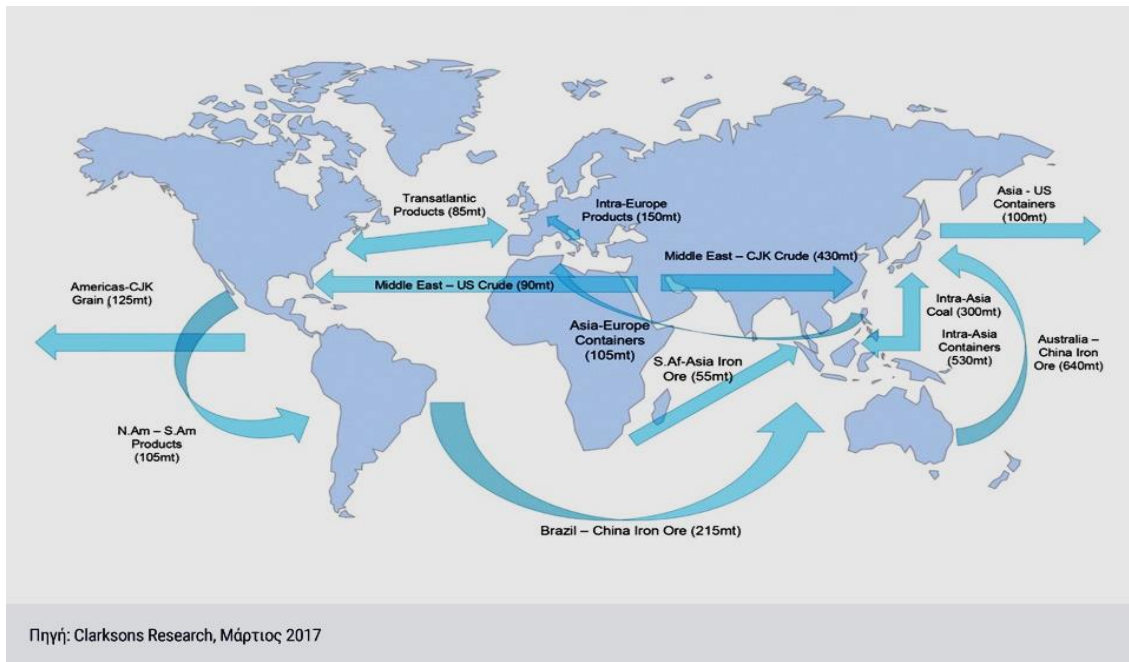
Βασικό χαρακτηριστικό της παγκόσμιας οικονομίας στο σύνολό της είναι ο παράγοντας της ζήτησης χωρητικότητας για την ευκολότερη μεταφορά των προϊόντων. Με τις μεταφορές αξιοποιούνται οι πλουτοπαραγωγικές πηγές σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του πλανήτη και είναι εφικτή η μεταφορά των πρώτων υλών, αλλά και των παραγόμενων προϊόντων στις αγορές ολόκληρου του κόσμου. Χωρίς αυτή την δυνατότητα μεταφοράς η διαδικασία θα ήταν ανέφικτη. Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι αρκετά ευμετάβλητη και μπορεί να αυξομειώνεται μέσα στο ίδιο έτος σε ποσοστό μέχρι και 10%. Οι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται και οι οποίοι προσδιορίζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι οι παρακάτω:

- Ο κύριος παράγοντας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές είναι **ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας** αλλά και οι επί μέρους ρυθμοί ανάπτυξης των χωρών της παγκόσμιας οικονομίας. Η αύξηση καθώς και η μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και της οικονομικής ανάπτυξης, επιδρούν καταλυτικά στον καθορισμό της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές η οποία και ακολουθεί αντίστοιχη πορεία ανοδικά ή καθοδικά. Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι «παράγωγος ζήτηση» και καθώς η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα αυξομειώνεται δημιουργεί την άμεση εξάρτηση με το θαλάσσιο εμπόριο. Έτσι οδηγούμαστε στο

συμπέρασμα ότι καθώς αυξομειώνεται ο κύκλος της παγκόσμιας οικονομίας, αποτελεί και την πιο σημαντική αιτία δημιουργίας βραχυχρόνιων διακυμάνσεων στο θαλάσσιο εμπόριο και τη ζήτηση εμπορικών πλοίων.

- Αλληλένδετη σχέση με την ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές έχει και **η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου** τόσο στο σύνολό του όσο και κατά περιοχή ή χώρα. Τα αποθέματα φυσικών πόρων δεν είναι τα ίδια ανάμεσα στις χώρες και αυτό έχει σαν συνέπεια κάθε χώρα να εμφανίζει το δικό της μοναδικό ρυθμό ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου. Έτσι μεγάλες οικονομίες όπως για παράδειγμα αυτή της Αμερικής και της Κίνας για να καλύψουν τις παραγωγικές τους ανάγκες, επηρεάζουν άμεσα τις εξαγωγές και εισαγωγές όλων των εμπλεκόμενων χωρών.
- **Η διανυόμενη απόσταση**² στην οποία μεταφέρεται το φορτίο επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Οι περιοχές εφοδιασμού και οι φυσικοί πόροι δεν αποτελούν ένα σταθερό σημείο αναφοράς αλλά μεταβάλλονται ανάλογα με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και την ζήτηση συγκεκριμένων πρώτων υλών ή μεταλλευμάτων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα συνήθως την αύξηση των αποστάσεων και του χρόνου που απαιτείται για την διεξαγωγή κάποιου ταξιδιού και επομένως αύξηση των μεταφορικών μέσων που απαιτούνται για την κάλυψη της ζήτησης. (Διάγραμμα 1.2) Παρομοίως άλλοι παράγοντες όπως στο παρελθόν το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ αύξησε προσωρινά την «μέση διανυόμενη απόσταση» και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την ξαφνική αύξηση της ζήτησης και απότομη άνοδο των ναύλων σε πλοίο όπως τα δεξαμενόπλοια.

² Clarksons Research 2017



Διάγραμμα 1.2

Θαλάσσιο Εμπόριο : Κύριες θαλάσσιοι οδοί

- **Οι εξωγενείς παράγοντες** οι οποίοι καθορίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές με αρνητικό ή με θετικό τρόπο ως προς τις τιμές των ναύλων μπορούν να διακριθούν σε παράγοντες που οφείλονται σε φυσικά αίτια όπως καιρικές συνθήκες και φυσικές καταστροφές, αλλά και σε τεχνολογικά και πολιτικοοικονομικά γεγονότα. Έτσι για παράδειγμα μια διεθνής οικονομική κρίση, πολεμικές συρράξεις - συγκρούσεις, η ανακάλυψη και εκμετάλλευση νέων κοιτασμάτων ορυκτών ή πετρελαίου είναι ορισμένοι λόγοι οι οποίοι μπορούν και επηρεάζουν είτε βραχυχρόνια είτε μακροχρόνια, τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών θετικά ή αρνητικά οι οποίες συνδέονται άμεσα μαζί τους. Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια γεγονότα που είχαν ισχυρό αντίκτυπο, με την μορφή συνήθως αύξησης στην τιμή των ναύλων, στις θαλάσσιες μεταφορές: το οικονομικό κραχ (1929-1930), ο Β' παγκόσμιος πόλεμος (1947 κ.εξ.), η κρίση του Σουέζ (1956), ο πόλεμος των έξι ημερών (1967), ο πόλεμος του Περσικού Κόλπου (1990-91), η τρομοκρατική επίθεση στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης (2001), και η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση (2007-σήμερα)³.

³ Γκιζιάκης και συν., 2010

1.3.2 Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών

Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών διαμορφώνεται και ανταποκρίνεται πιο αργά στις μεταβολές της ζήτησης. Έτσι για παράδειγμα η αύξηση της χωρητικότητας του εμπορικού στόλου μέσω της κατασκευής νέων πλοίων απαιτεί αρκετά χρόνια και δεν μπορεί να ανταποκριθεί άμεσα στην αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές. Αυτό σε συνδυασμό με τη μεγάλη διάρκεια ζωής των πλοίων οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και με μια πιθανή πτώση της ζήτησης, (π.χ. covid-19 crisis) μεγάλα αποθέματα πλοίων μένουν ανενεργά. Έτσι και η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από ορισμένους παράγοντες όπως οι ομάδες λήψης αποφάσεων, η χωρητικότητα και η παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων και οι διαλύσεις και απώλειες πλοίων.

➤ Ομάδες λήψης αποφάσεων

Η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από τις ακόλουθες τέσσερις ομάδες λήψης αποφάσεων.

- Οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που παίρνουν τις αποφάσεις όσον αφορά τις νέες παραγγελίες πλοίων, τον παροπλισμό μέρους του στόλου, αλλά και τις διαλύσεις των παλαιότερων πλοίων.
- Μέσω της πολιτικής ναυλώσεων που ακολουθούν οι ναυλωτές και οι φορτωτές επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών,
- οι ναυτιλιακές τράπεζες καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό το επενδυτικό κλίμα της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών.
- οι οργανισμοί που νομοθετούν σε μεγάλο βαθμό επηρεάζουν τη προσφορά μέσω της νομοθεσίας που επιβάλλουν έτσι ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές να καθίστανται ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον.

Το γεγονός ότι η συμπεριφορά και η ψυχολογία των ομάδων λήψης αποφάσεων καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την προσφορά πλοίων, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά της προσφοράς και κατ' επέκταση και της ναυτιλιακής αγοράς να μην μπορεί να διερευνηθεί και να προβλεφθεί με καθαρά οικονομικούς όρους.

➤ Παγκόσμιος στόλος

Η προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται ακόμη από κριτήρια που συνδέονται με την παραγωγικότητα και την ποιότητα του εμπορικού στόλου.

Η παραγωγικότητα εξαρτάται από τους ακόλουθους τέσσερις παράγοντες,

- την ταχύτητα που χρειάζεται ένα πλοίο για την εκτέλεση ταξιδιού,
- το χρόνο παραμονής στο λιμάνι,
- τον αποδοτικότερο τρόπο χρησιμοποίησης της χωρητικότητας και τέλος,
- τον αριθμό των παραγωγικών (έμφορτων) ημερών που διανύει στη θάλασσα.

Η ποιότητα του εμπορικού στόλου καθορίζεται από,

- από την ηλικιακή του σύνθεση, η οποία βελτιώνεται μετά την απόσυρση των γερασμένων και μεγαλύτερων ηλικιακά πλοίων, και
- τη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων, τεχνολογικά εξελιγμένα και βελτιωμένα, προσφέροντας μεγαλύτερη εμπορική απόδοση και υψηλότερη παραγωγικότητα.

➤ **Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων**

Η σπουδαιότερη τακτική αύξησης της προσφοράς τονάζ στην ναυτιλιακή αγορά, του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων είναι οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων διότι στα νεότευκτα πλοία εφαρμόζονται εξελιγμένες τεχνολογίες για την αύξηση της εμπορικής απόδοσης και παραγωγικότητας.

➤ **Διαλύσεις και απώλειες πλοίων**

Στην απόφαση του πλοιοκτήτη για διάλυση του πλοίου συνυπολογίζονται:

- Η ηλικία του πλοίου που συνοδεύεται από αύξηση του κόστους συντήρησης και επισκευών και μείωση της απόδοσης. Μέση ηλικία διάλυσης των πλοίων θεωρούνται τα 25 έτη.
- Η τεχνολογική απαξίωση του πλοίου καθώς η κατηγορία του πλοίου καθίσταται παρωχημένη, και ο εξοπλισμός αυτού κρίνεται αναποτελεσματικός
- Η οικονομική απαξίωση του πλοίου, τεκμηριώνεται και εφαρμόζεται όταν η τρέχουσα αξία διάλυσης του εμπορικού πλοίου είναι μεγαλύτερη από την εκτιμώμενη μελλοντική εμπορική του αξία,
- Οι τιμές στην αγορά διαλύσεων. Η αξία διάλυσης ενός πλοίου σχετίζεται άρρηκτα με τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης που επικρατούν στην βιομηχανία του χάλυβα παγκοσμίως.

➤ **Ναυλαγορά**

Όταν επικρατεί έλλειμμα στην προσφορά των εμπορικών πλοίων και καθώς οι ναύλοι αυξάνονται έπεται ότι αυξάνεται και η διαπραγματευτική ισχύς των πλοιοκτητών. Τότε οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν και προχωρούν σε παραγγελίες νέων πλοίων, ενώ οι φορτωτές από την πλευρά τους αναζητούν τρόπους την συγκράτηση της δαπάνης των μεταφορών. Αντιθέτως, όταν επικρατεί πλεόνασμα στην προσφορά των πλοίων καθώς οι ναύλοι μειώνονται, έπεται ότι μειώνεται και η ρευστότητα των πλοιοκτητών. Στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες προβαίνουν σε κινήσεις πώλησης πλοίων, ενώ η αποδοτικότητα του στόλου μεταβάλλεται, προσαρμόζοντας την ταχύτητα διενέργειας των ταξιδιών ή παροπλίζοντας κάποια πλοία. Ωστόσο αξίζει να τονισθεί ότι, δεδομένου ότι στην αγορά των ναύλων προσδιοριστικός παράγοντας είναι η ψυχολογική συμπεριφορά των πλοιοκτητών, ανεξάρτητα από το αν επικρατεί έλλειμμα ή πλεόνασμα στην προσφορά των πλοίων, είναι αποδεκτό ότι είναι πολύ δύσκολη και δυσχερής η προσομοίωση με μαθηματικά μοντέλα⁴.

1.4 Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία

Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί τον κλάδο της οικονομίας στον οποίο η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατατάσσει την Ελλάδα πρώτη ναυτική δύναμη διεθνώς, με τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου να πρωταγωνιστούν στο διεθνές εμπόριο εξυπηρετώντας τις μεταφορικές ανάγκες σε εισαγωγές-εξαγωγές των περισσότερων κρατών, ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες γωνίες του Πλανήτη. Το επίτευγμα αυτό, όταν προέρχεται από μία μικρή σε μέγεθος χώρα, όπως η Ελλάδα, εκπλήσσει, ειδικότερα δε αν λάβουμε υπόψιν μας την δυσμενή οικονομική θέση της χώρας στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα.

Οι παράγοντες που επέδρασαν στην διαμόρφωση της ταυτότητας του Έλληνα και κατά επέκταση και του Ελληνικού Έθνους ως κατεξοχήν Ναυτικού Έθνους, και συνέβαλλαν ώστε σήμερα ο ελληνικός εμπορικός στόλος να ηγείται σε παγκόσμιο επίπεδο, ξεκινούν τουλάχιστον 10.000 χρόνια πίσω από το πρώτο τεκμηριωμένο θαλασσινό διάπλου από την Μήλο στην Αργολίδα κατά την μεσολιθική περίοδο. Τα χιλιάδες διάσπαρτα νησιά στο Αιγαίο, με τις άπειρες ακτογραμμές σε συνδυασμό με τις

⁴ Γκιζιάκης και συν., 2010

ήπιες κλιματολογικές συνθήκες συνέτειναν στην επαφή των Ελλήνων με το υγρό στοιχείο. Στη θάλασσα αναζήτησαν τα αναγκαία προς το ζην και στη συνέχεια στη θάλασσα στράφηκαν για να ανακαλύψουν νέους τόπους και να έρθουν σε επικοινωνία με άλλους ανθρώπους πέραν του ορίζοντος.

Το δέσιμο του Έλληνα με τη θάλασσα είναι άρρηκτο, σφυρηλατήθηκε εδώ και αιώνες και δημιούργησε τις βάσεις έτσι ώστε η Ελλάδα να αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές και ισχυρές ναυτικές δυνάμεις στο παγκόσμιο στερέωμα. Η εμπορική της ναυτιλία, συνδυαστικά με τον τουρισμό, συνιστούν τους δύο βασικούς πυλώνες της εθνικής οικονομίας.

1.4.1 Ιστορική Αναδρομή

Η Ελλάδα ανέκαθεν είναι ένα **Ναυτικό Έθνος**, και η ναυτιλία αποτέλεσε το βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα. Η διαμόρφωση της ταυτότητας του ελληνικού έθνους ως ναυτικού έθνους, που οδήγησε σήμερα τον Ελληνικό εμπορικό στόλο να ηγείται σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει τις ρίζες του σε ένα μακρινό παρελθόν που ξεκινάει τουλάχιστον 10.000 χρόνια πίσω⁵.

❖ Αρχαία Ελλάδα

- Το πρώτο τεκμηριωμένο θαλασσίνο διάπλου από την Μήλο στην Αργολίδα κατά την μεσολιθική περίοδο. Διενέργεια Θαλάσσιου εμπορίου στο Αιγαίο και εξάπλωση στην Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα.
- Πολιτισμοί με παράδοση στη θάλασσα π.χ. Μίνωες

❖ Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία

- Το Μεγαλύτερο μέρος του θαλασσίου εμπορίου γίνεται από Έλληνες.

❖ Βυζάντιο

- Καθοριστικός ο ρόλος του στην άμυνα εναντίον Αράβων και στις εμπορικές και πολιτιστικές συναλλαγές με τη Δύση για πάνω από 1.000 χρόνια

❖ Οθωμανική Αυτοκρατορία

- 16ος αι.: το Ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο λόγω των αυξανόμενων Ευρωπαϊκών αναγκών για σιτηρά εξαπλώνεται ραγδαία

⁵ BCG 2013.

- 18^{ος} αι.: οι Αγγλο-Γαλλικοί πόλεμοι οδηγούν στην έλλειψη προμηθειών που καλύπτεται μέσω της Ελληνικής ναυτιλίας
- Ανάδειξη και καθιέρωση Ελληνικών ναυτικών περιοχών: εμπόριο με Ιταλία: Γαλαξίδι, Άρτα, Πρέβεζα, νησιά Ιονίου
- Στο Αιγαίο: Σύρος, Ύδρα, Άνδρος, Χίος, Κάσος, Σπέτσες και Ψαρά.
- Ο Ελληνικός στόλος συμβάλλει στον διαρκεί αγώνα για ανεξαρτησία ⁶. Η Ελληνική επανάσταση του 1821 είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομικοκοινωνική ανάπτυξη και την πνευματική αφύπνιση των απανταχού Ελλήνων κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα. Η οικονομική άνθηση, η συσσώρευση πλούτου, και η διάδοση των φιλελεύθερων μηνυμάτων της Γαλλίας στους Έλληνες, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και εν γένει του εμπορίου. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία άκμασε σημαντικά και ανδρώθηκε κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα. Με την συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, τα ελληνικά πλοία μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τη ρωσική σημαία και να διαπλέουν ελεύθερα τα στενά του Ευξείνου Πόντου, γεγονός το οποίο είχε ως αποτέλεσμα οι μεταφορές των ρωσικών σιτηρών να περάσουν στα χέρια των Ελλήνων εμπόρων, δίνοντας έτσι στους Έλληνες την ευκαιρία να εδραιώσουν τη θέση τους στο εμπόριο και τη ναυτιλία της ευρύτερης περιοχής. Πριν από την επανάσταση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες διέθεταν τον εντυπωσιακό αριθμό των 1.000 εμπορικών πλοίων, εκ των οποίων τα 200 περίπου τα χρησιμοποίησαν ως πολεμικά κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Επανάστασης. Η προσεκτική μελέτη της Ιστορίας του αγώνα της επανάστασης αποδεικνύει ότι χωρίς το ναυτικό στόλο η επανάσταση δεν θα είχε επεκταθεί πέρα από την Πελοπόννησο και δεν θα είχε τελικά επικρατήσει.

❖ 19ος αιώνας

- Οι Έλληνες εφοπλιστές στον Διαφωτισμό ιδρύουν όσο περισσότερα Ελληνικά σχολεία μπορούν.
- Η μεγάλη διασπορά των οικογενειών της Χίου οδήγησε στην εξάπλωση της Ελληνικής ναυτιλίας παντού στην Ευρώπη κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους

⁶ <http://www.naftemporiki.gr/> Μάρτιος 2021

➤ **Ίδρυση το 1842 του Αστεροσκοπείου Αθηνών**⁷ για την μέτρηση των χλιομετρικών αποστάσεων, την χαρτογράφηση του Ελλαδικού χώρου αλλά και την μέτρηση και ανακοίνωση της ώρας Ελλάδος με σημαντικότερο αποδέκτη τα πλοία τα οποία ρύθμιζαν τα ρολόγια τους (ειδικά ναυτικά χρονόμετρα ακριβείας) ώστε να ταξιδεύουν με ασφάλεια. Η ηλιακή ώρα (αληθής ηλιακός χρόνος) με τις ιδιαιτερότητες και την περιορισμένη ακρίβεια που παρέχει δεν επαρκεί για τη σωστή λειτουργία μιας σύγχρονης κοινωνίας και ειδικά για τη σωστή λειτουργία των σιδηροδρόμων και της ναυτιλίας. Η μέτρηση της ώρας από αστεροσκοπεία χρησιμοποιώντας ειδικά όργανα παρατήρησης (μεσημβρινά τηλεσκόπια, λέγονται και όργανα διαβάσεων) και ειδικά εκκρεμή υψηλής ακριβείας (αστρικά εκκρεμή) μπορεί να είναι εξαιρετικά ακριβής. Η ώρα που υπολογίζεται με αυτόν τον τρόπο ονομάζεται αστρική ώρα (sidereal time) και ένας καλός παρατηρητής μπορεί να μετρήσει την ώρα με ακρίβεια σχεδόν ενός δέκατου του δευτερολέπτου. Τη μέτρηση της ώρας ακολουθούσε την επομένη μεσημβρία η ανακοίνωσή της από το Αστεροσκοπείο, που για αρκετά χρόνια γινόταν από την κορυφή του κτιρίου με τη χρήση μιας μεταλλικής σφαίρας - μπάλας (timeball). Η ώρα στη συνέχεια μεταφερόταν στην πόλη καθώς ηκούσαν οι καμπάνες της μητροπόλεως αλλά ο σημαντικότερος αποδέκτης ήταν τα πλοία τα οποία ρύθμιζαν τα ρολόγια τους (ειδικά ναυτικά χρονόμετρα ακριβείας) ώστε να ταξιδεύουν με ασφάλεια. Η ναυσιπλοία βασίζεται από τα αρχαία χρόνια στη σωστή ανάγνωση του ουρανού και ειδικά των αστερών και αστερισμών. Η εμπειρία των ναυτικών στην εκτίμηση του τοπίου και του καιρού αλλά και η ύπαρξη των φάρων συνέβαλαν στο σωστό υπολογισμό της θέσης και της κατεύθυνσης του πλοίου. Ο υπολογισμός όμως του ακριβούς στίγματος, δηλαδή της θέσης του πλοίου (ειδικά τις βραδινές ώρες) για σωστό και ασφαλές ταξίδι και δημιουργία σύγχρονης ναυτιλίας, απαιτεί τη γνώση του γεωγραφικού μήκους και του γεωγραφικού πλάτους του πλοίου, των δύο γεωγραφικών συντεταγμένων. Ο υπολογισμός του πλάτους είναι απλός με τη χρήση ενός εξάντα και μας δίνει την απόστασή μας από τον ισημερινό χρησιμοποιώντας τη θέση του Πολικού Αστέρη (Βόρειο ημισφαίριο) ή το Σταυρό του Νότου (Νότιο ημισφαίριο) και ήταν εύκολα υπολογίσιμος χωρίς τη χρήση ώρας. Ο υπολογισμός του μήκους όμως, δηλαδή της απόστασής μας από τον 1ο μεσημβρινό (Παρίσι ή Γκρίνουιτς ανάλογα τη χρονολογία) που μας δίνει τη μετακίνησή μας προς ανατολή

⁷ Αστεροσκοπείο Αθηνών-Συνέντευξη

η δύση, απαιτεί τη γνώση ακριβούς ώρας (με την ακρίβεια που έδινε ένα αστεροσκοπείο). Ακόμα και σήμερα τα πλοία εφοδιάζονται με ρολόι ρυθμισμένο με ακρίβεια, εξάντα και αστρικό χάρτη ώστε να υπολογίζουν το στίγμα τους σε κάθε περίπτωση δυσλειτουργίας της σύγχρονης τεχνολογίας. Η στενή σύνδεση της ναυτιλίας με την ώρα και το Αστεροσκοπείο, φανερώνει τη μεγάλη συμβολή του Αστεροσκοπείου Αθηνών στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας και υπογραμμίζει τη σημασία της ίδρυσής του ως πράξη οικονομικής ανάπτυξης του νέου Ελληνικού Κράτους. Επιπλέον το λιμάνι του Πειραιά αναπτύσσεται περαιτέρω καθώς διαθέτει πλέον ώρα και αποτελεί προορισμό πλοίων για τη ρύθμιση των ναυτικών χρονομέτρων τους. Να σημειώσουμε ότι οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής, Αγγλία και Γαλλία διαθέτουν ήδη αστεροσκοπεία και υπηρεσίες ώρας. Αξίζει να αναφερθεί ότι και ο σύγχρονος δορυφορικός προσδιορισμός θέσης (πχ GPS) όπως και οι σύγχρονες τεχνολογικές εφαρμογές απαιτεί ώρα, με διαφορετική βέβαια υπολογιστική διαδικασία αλλά και πολύ υψηλότερης ακρίβειας.

❖ 20ος αιώνας

- Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο παρατηρείται αυξημένη χρήση της Ελληνικής σημαίας
- Από τη δεκαετία του '70 και με την μεταπολίτευση άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη της εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα η οποία οφειλόταν στην αλλαγή του θεσμικού πλαισίου το οποίο έγινε πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες, βοήθησε να αναπτυχθούν οι κατάλληλες υποδομές και να εισρεύσουν ναυτιλιακά κεφάλαια στην χώρα.

❖ Σήμερα

- Η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι πρώτη σε χωρητικότητα παγκοσμίως, με περίπου 20% του παγκόσμιου στόλου. Επίσης ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ με ποσοστό άνω του 40% υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ.
- Πάνω από 4.200 πλοία

1.4.2 Το Νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι οικονομίες των εμπλεκομένων χωρών στον πόλεμο βρίσκονταν σε τραγική κατάσταση. Η ελληνική ναυτιλία είχε υποστεί σημαντικές απώλειες και η εξεύρεση πόρων για χρηματοδότηση της ήταν ανέφικτη. Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος του Ελληνικού κράτους που βοήθησε εδραιωθεί και

να γιγαντωθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953⁸, περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού. Η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού που προορίζεται για αναπτυξιακές και παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, συμπεριλαμβάνει και τα πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. με την προϋπόθεση να νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα μεταφέρουν και να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε Ελληνικά συμφέροντα. Έτσι τα υπό ελληνική σημαία νηολογούμενα πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. θεωρούνται επενδύσεις κεφαλαίου από το εξωτερικό και με αυτόν τον τρόπο ο παραπάνω νόμος παρέχει προς αυτά παρόμοια προστασία ή ελεύθερη μεταπώληση χωρίς την χορήγηση άδειας από το Δημόσιο καθώς και ελεύθερη διαχείριση του συνόλου των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η όσο των δυνατών μεγαλύτερη προσέλκυση πλοίων ελληνικών συμφερόντων που ανήκαν σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως εταιρείες του Παναμά, Λιβερίας, των Νησιών Μάρσαλ κ.λ.π. στο Ελληνικό Νηολόγιο.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί και ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα και τα κίνητρα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός της Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδα τους. Ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67 επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους αποφεύγοντας το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό αλλά και ενισχύοντας την απασχόληση και γενικότερα την οικονομία στο εσωτερικό της χώρας. Επίσης με τον Αναγκαστικό Νόμο 465/68 αντικαταστάθηκε το ως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της ελληνικής ναυτιλίας, που καθοριζόταν με βάση τα έσοδα και τα καθαρά κέρδη της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο η φορολογία ήταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία και τους κόρους χωρητικότητας των πλοίων που διαχειριζόταν η ναυτιλιακή επιχείρηση.

⁸ Εθνικό τυπογραφείο

Τα πλοία των ναυτιλιακών εταιριών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.27/75, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, ενώ έχουν το δικαίωμα να μην τηρούν και τα λογιστικά βιβλία στην Ελληνική γλώσσα.

Με τους ανωτέρω νόμους οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα έγιναν πιο αυστηρότεροι και καθόριζαν τα κάτωθι:

α) οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά και μόνο την διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμούς αβαριών και μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ασφαλίσεων ή ναυλώσεων ή ναυπηγήσεων πλοίων άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά. Στο αντικείμενο των εργασιών με το Ν.814/78 δεν συμπεριλήφθηκαν συγκεκριμένες ναυτιλιακές εργασίες, όπως η πρακτόρευση, η πραγματογνωμοσύνη, η πετρέλευση πλοίων, για την προστασία των αντίστοιχων ελληνικών επιχειρήσεων από πιθανό ανταγωνισμό.

β) καθορίστηκε ελάχιστο όριο για τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του γραφείου με την εισαγωγή αρχικά του ποσού των \$40.000 και στην συνέχεια του ποσού των \$50.000, καθώς και υποχρέωση της κάλυψης όλων των πληρωμών στην Ελλάδα με συνάλλαγμα, υποχρεωτικά μη εκχωρητέο,

γ) υποχρεωτική κατάθεση τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$10.000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις των ναυτιλιακών εταιριών και η οποία δύνανται να αυξάνεται με κοινή υπουργική απόφαση,

δ) φορολογικές απαλλαγές από τέλη χαρτοσήμου και λοιπές εισφορές.

Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την μελλοντική ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα και δόθηκε η δυνατότητα και τα κίνητρα σε πολλές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα και τα γραφεία τους στην Ελλάδα.

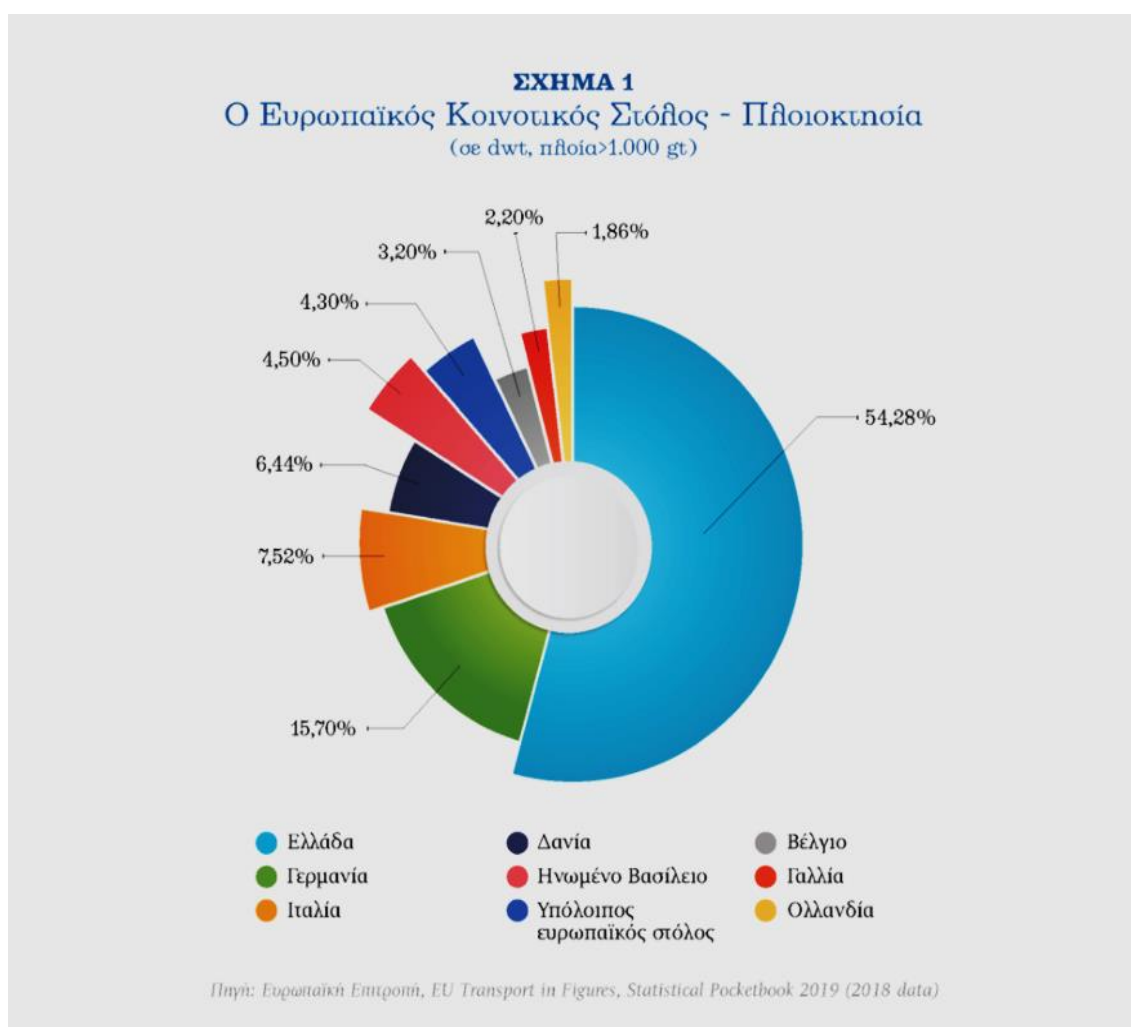
Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι **ο συνολικός αριθμός κατά το έτος 2017 των εγκατεστημένων γραφείων στην Ελλάδα⁹** αλλοδαπών εταιριών σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 89/1967, Α.Ν. 378/1968 και Ν. 27/1975, όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 814/1978 και 2234/1994 και ισχύει, **ανέρχεται σε 1.387 Ναυτιλιακές Εταιρείες.**

⁹ δελτίο τύπου Υ.Ε.Ν.,2019

1.4.3 Η Ελληνική Ποντοπόρος Ναυτιλία σε μεγέθη (Ε.Ε. – Παγκόσμια)

Η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ συγκαταλέγονται στις πέντε κορυφαίες στον κόσμο ναυτιλιακές χώρες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας¹⁰. Τα τελευταία χρόνια, η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Δημοκρατία της Κορέας χάνουν έδαφος, ενώ η Ελλάδα, η Σιγκαπούρη, η Κίνα και το Χονγκ Κονγκ αυξάνουν το μέγεθος του στόλου τους.

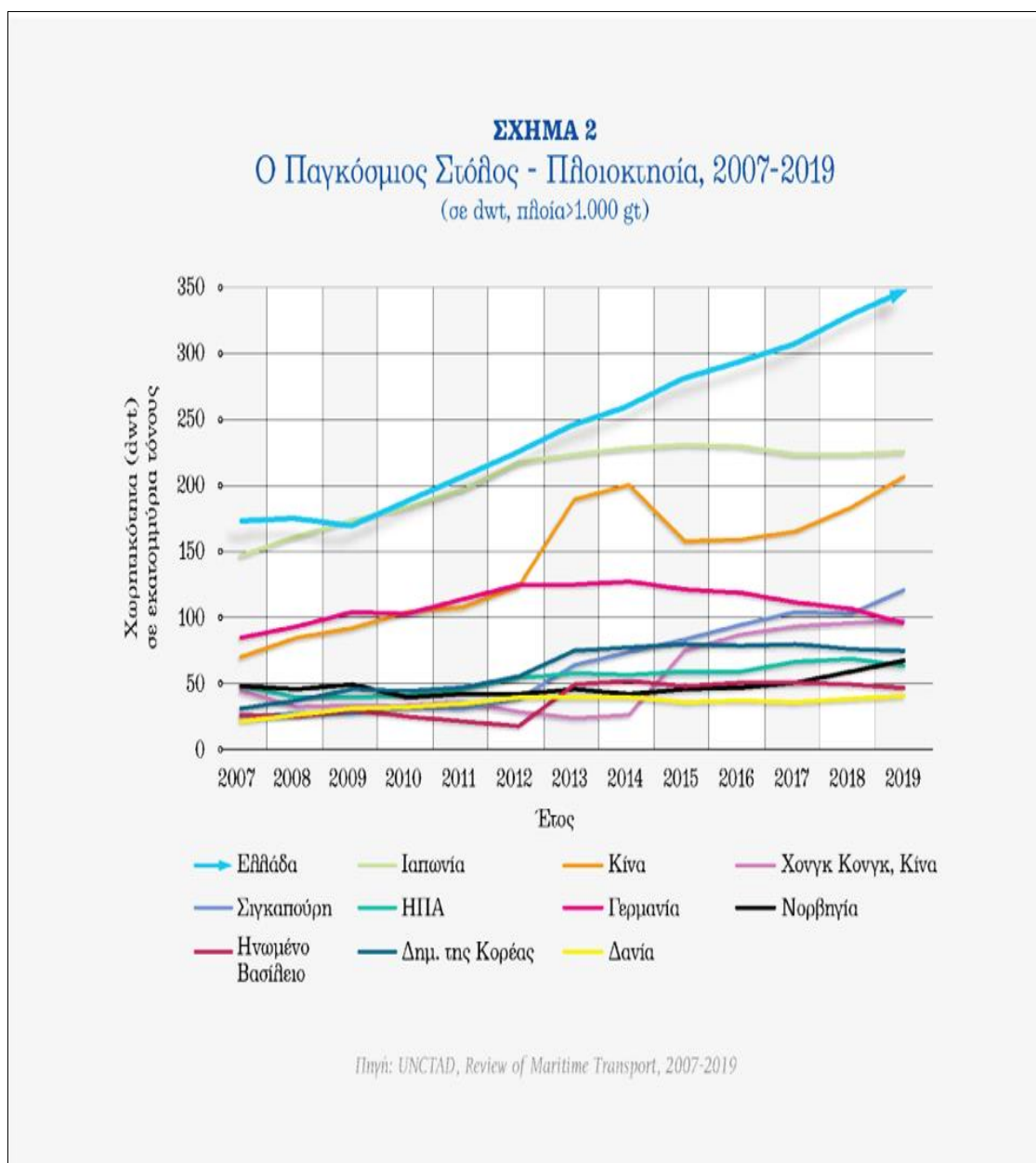
Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,16% του παγκόσμιου πληθυσμού, η Ελλάδα παραμένει παγκοσμίως η χώρα με τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία και οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 20,67% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων και το 54,28% της χωρητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση - ΕΕ (Σχήμα: 1).



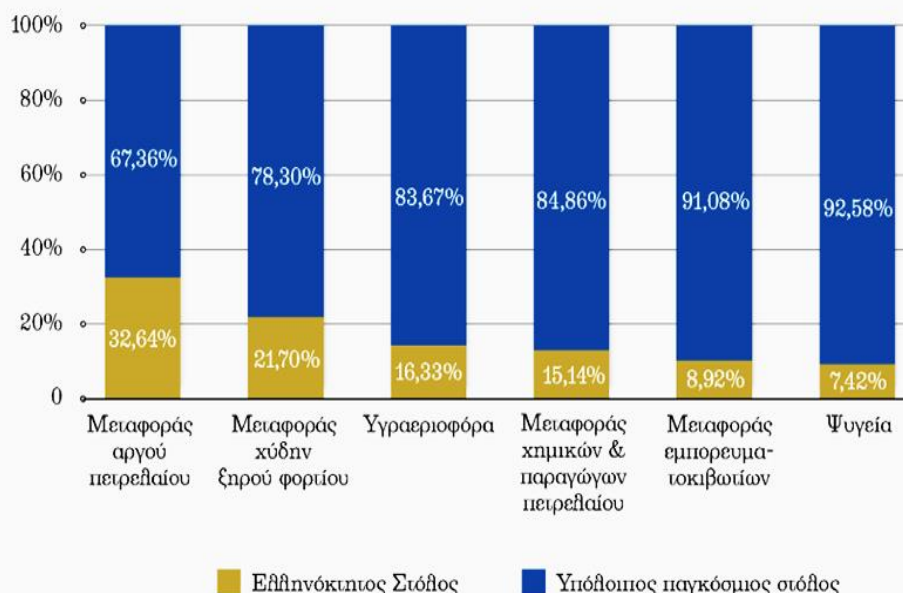
¹⁰ Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών 2020.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου τους κατά το διάστημα 2007-2019 (Σχήμα:2), και ελέγχουν:

- το 32,64% του παγκόσμιου στόλου στα δεξαμενόπλοια, το 15,14% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου και χημικών και το 16,33% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς υγραερίου και φυσικού αερίου (LNG / LPG),
- το 21,7% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, και
- το 8,92% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. (Σχήμα:3):



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



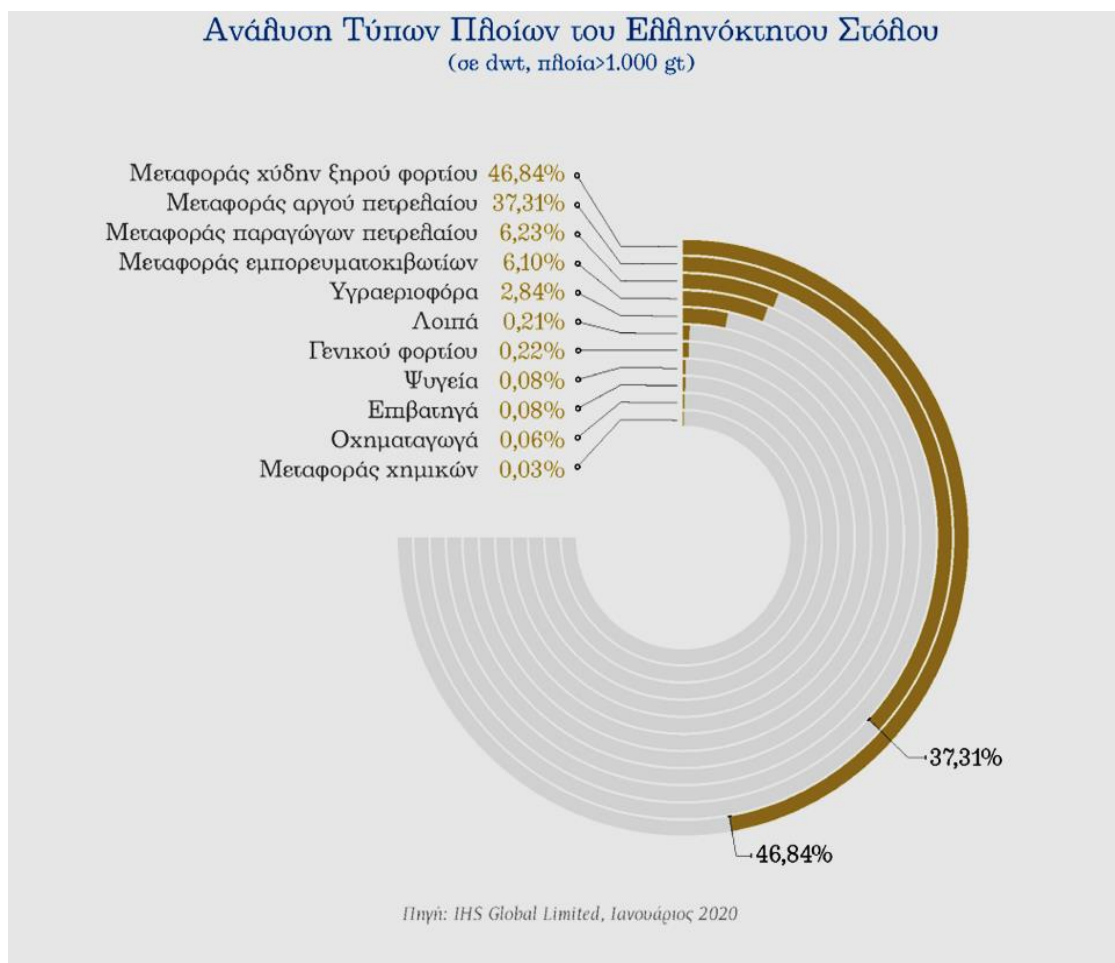
Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και πρωταγωνιστεί στην διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ παράλληλα αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται κυρίως στη bulk / tramp ναυτιλία (Σχήμα: 4), η οποία αποτελεί υπόδειγμα τομέα με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία αποτελείται κατά κύριο λόγο από μικρομεσαίες ιδιωτικές οικογενειακές επιχειρήσεις, εμφανίζει μεγάλη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες και στις εμπορικές απαιτήσεις και ροές. Μεταφέρει κατά κύριο λόγο προϊόντα που είναι απαραίτητα για τις χώρες τις ΕΕ και τις άλλες οικονομίες του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων γεωργικών και δασικών προϊόντων, πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου, υγροποιημένων αερίων, χημικών, σιδήρου και άλλων μεταλλευμάτων, άνθρακα και λιπασμάτων και γενικότερα πρώτων υλών για βιομηχανικές μονάδες. Είναι αξιοσημείωτο γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως εμπορικός στόλος, με ποσοστό άνω του 98%

της μεταφορικής του ικανότητας να δραστηριοποιείται στη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trading).

Η ελληνική ναυτιλία έχει επίσης στρατηγική σημασία για την ΕΕ, καθώς τόσο η οικονομία της όσο και η ευημερία των πολιτών της βασίζονται στην πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές πηγές ενέργειας. Η ΕΕ, εισάγοντας το 88% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 74% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 44% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές. Με τις ανησυχίες σχετικά με την ενεργειακή ασφάλεια να αυξάνουν συνεχώς, γεγονός το οποίο αρχίζει να εμφανίζεται απειλητικά, η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση των εισαγωγών της αναγκαίας ποσότητας ενέργειας στην ΕΕ από διάφορες και απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη. Η στρατηγική της σημασία αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι σε ποσοστό περίπου 76%, η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου της.

Σχήμα 4



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση

2.1 Παγκόσμια Οικονομική Κρίση

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση του 2007-2008 ήταν μια παγκόσμια κατάσταση βαριάς οικονομικής ύφεσης του χρηματοπιστωτικού και τραπεζικού τομέα που ξεκίνησε από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Προκλήθηκε μετά την εμφάνιση των προβλημάτων στην αγορά στεγαστικών δανείων με χαμηλή εξασφάλιση και την αλόγιστη χρήση δομημένων επενδυτικών προϊόντων που εξαρτώνται άμεσα από τη δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων από τα οποία παράγονταν.

Χαρακτηριστικά της ευμετάβλητης αυτής κατάστασης ήταν ο κίνδυνος κατάρρευσης τραπεζών λόγω φημολογίας, πώληση άλλων σε ιδιαίτερα χαμηλό εκτιμώμενο τίμημα και άσκηση τέτοιας νομισματικής πολιτικής από τις Κεντρικές Τράπεζες που αποσκοπούσαν στην διάσωση του χρηματοοικονομικού συστήματος και όχι στη διασφάλιση των τιμών, όπως παραδοσιακά οφείλουν να πράττουν. Ζημιωμένα βγήκαν τα συστήματα που εκτέθηκαν στα ως "τοξικά", όπως χαρακτηρίστηκαν, ομόλογα, συστήματα που στρέφονται προς ένα νέο μοντέλο κρατικού παρεμβατισμού.

Στις 15 Σεπτέμβρη του 2008, η κατάρρευση της Lehman Brothers σηματοδότησε την χειρότερη οικονομική κρίση του τελευταίου αιώνα μετά το κραχ του 1929.

Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, αποτυπώνονται δραματικά στο παγκόσμιο ΑΕΠ, (Πίνακας 2.1) και την ανάπτυξή του τα επόμενα χρόνια. Τα δεδομένα που ακολουθούν προέρχονται από μελέτες του Διεθνές Νομισματικού Ταμείου¹¹.

Πίνακας 2.1
Ετήσια αύξηση παγκόσμιου ΑΕΠ

Αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ (ετήσια ποσοστιαία αλλαγή)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Προηγμένες οικονομίες	2,7	0,2	-3,3	3,1	1,7	1,2	1,4	2,1	2,3	1,7	2,3
Αναδυόμενη αγορά και αναπτυσσόμενες οικονομίες	8,4	5,7	2,8	7,4	6,4	5,3	5,1	4,7	4,3	4,4	4,7
Παγκόσμια	5,6	3	-0,1	5,4	4,3	3,5	3,5	3,6	3,5	3,3	3,7

Πηγή: ©IMF, 2018

¹¹ ΔΝΤ 2015

2.2 Η επιρροή της οικονομικής κρίσης στο παγκόσμιο εμπόριο

Το παγκόσμιο εμπόριο με την σειρά του δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστο από την κρίση. Καθόσον το διεθνές εμπόριο γνώριζε αλματώδη αύξηση μέχρι τα τέλη του 2007, από τα μέσα του 2008 με το ξέσπασμα της υφεσιακής κρίσης, οι εμπορικές ροές συρρικνώθηκαν σημαντικά, επηρεάζοντας το μεγαλύτερο μέρος των χωρών του ΟΟΣΑ. Η συνεχιζόμενη οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση, αρχικά στην Αμερική και στη συνέχεια στην Ευρώπη, είχε μια άμεση αρνητική επίδραση στις παγκόσμιες εμπορικές ροές, με συνεπακόλουθη επίδραση στην απασχόληση και τα εισοδήματα διότι οι εθνικές δημοσιονομικές πολιτικές υιοθέτησαν μέτρα λιτότητας προσπαθώντας να μειώσουν το δημόσιο χρέος. Η λιτότητα αυτή ήρθε να επιβαρύνει μια περίοδο βραδείας ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, προκαλώντας περαιτέρω μείωση της ανάπτυξης και μείωσή του καθώς η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών και η βιομηχανική ζήτηση εξανεμίζεται σταθερά και σταδιακά. Όλες οι χώρες επηρεάστηκαν από την ύφεση του 2008-2009 μέσω της πτώσης των εξαγωγών, την αύξηση της ανεργίας, την επιδείνωση της οικονομικής ανάπτυξης και κατά συνέπεια τη μείωση των εισοδημάτων. Η παγκόσμια ύφεση δημιούργησε μια άνευ προηγουμένου μείωση του ρυθμού αύξησης του εμπορίου το 2009, επηρεάζοντας την ικανότητα του εμπορίου να αποτελεί μια παγκόσμια μηχανή ανάπτυξης (Πίνακας 2.2).

Η οικονομική κρίση του 2008 επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την ναυτιλία, συμπαρασύροντας δραματικά το παγκόσμιο ΑΕΠ, την ανάπτυξή του καθώς και την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου. Οι επιπτώσεις είναι διαφορετικές από χώρα σε χώρα ανάλογα την γεωγραφική περιοχή αλλά και το είδος της οικονομίας, αν δηλαδή είναι αναπτυγμένη ή αναπτυσσόμενη.

Πίνακας 2.2
Ετήσια αύξηση παγκόσμιου εμπορίου

Έτος	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
παγκόσμιο εμπόριο (αγαθά υπηρεσίες)	2,8	-10,7	12,6	6,1	2,7	3,3	3,3	2,8	2,2	5,2
Εισαγωγές										
Προηγμένες οικονομίες	0,6	-12	11,4	4,7	1	2	3,4	4,6	2,4	4,2
Αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες	8,5	-8,4	14,9	8,8	5,5	5,2	3,6	-0,9	1,8	7
Εξαγωγές										
Προηγμένες οικονομίες	1,9	-11,7	12	5,7	2	2,9	3,4	3,8	1,8	4,4
Αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες	4	-8,2	13,7	6,8	4,2	4,4	2,9	1,8	3	6,9

2.3 Επιπτώσεις της κρίσης στην Παγκόσμια και Ελληνική Ναυτιλία

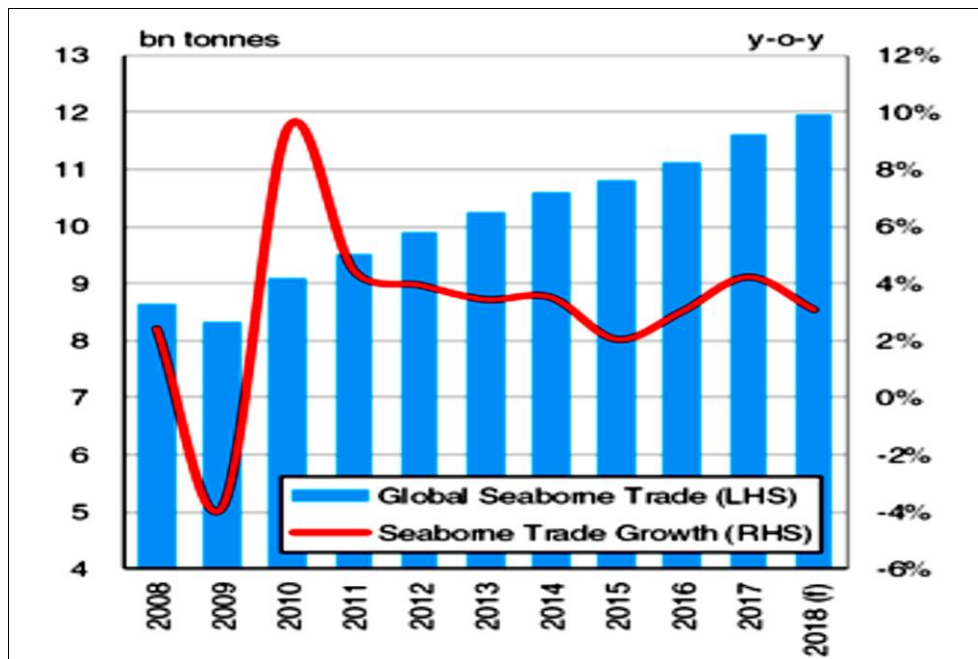
Η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με πλήθος λοιπών γεγονότων οδήγησαν σε βαθιά κάμψη του ναυτιλιακού κλάδου. Εκτός της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει μια σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το ευρύτερο οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας, μεταλλεύματα) περιορίζεται, ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τελικά τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές.

Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Ως εκ τούτου η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σε όλες τις αγορές σε χαμηλές τιμές (Διάγραμμα 2.1).

Ακόμη λοιπόν και η ναυτιλία μετά από πέντε χρόνια (2003-2008) οικονομικής έκρηξης, με κέρδη που δεν είχε ποτέ κανείς ξαναδεί, η αναπροσαρμογή της, μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers ήταν δραματική. Η μεγαλύτερη πτώση συνέβη στα Capesizes όπου από 300.000 \$ τιμές ναύλων την ημέρα τον Ιούνιο του 2008 οι τιμές καταποντίστηκαν στα μόλις 6.000 \$ την μέρα τον Οκτώβριο το 2008 και 2.000 \$ τον Νοέμβριο του ίδιου έτους.

Είναι γεγονός πως οι έντονα θετικές τάσεις που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την εμφάνιση της ύφεσης, οδήγησαν τους εφοπλιστές να προβούν στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι παραγγελίες αυξήθηκαν την περίοδο 2007 - 2009, ενώ το 2010 ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε αισθητά.

Στα παραπάνω προβλήματα έρχεται να προστεθεί και κοινός παρονομαστής η αδυναμία κάλυψης των γενικότερων ενδοομικών επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο θέτοντας σε κίνδυνο την επιβίωση ακόμα και σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών στο παγκόσμιο στερέωμα.



Πηγή: Clarkson Research

Διάγραμμα 2.1
Μεταφερόμενα φορτία και η ανάπτυξη τους ανά χρόνο

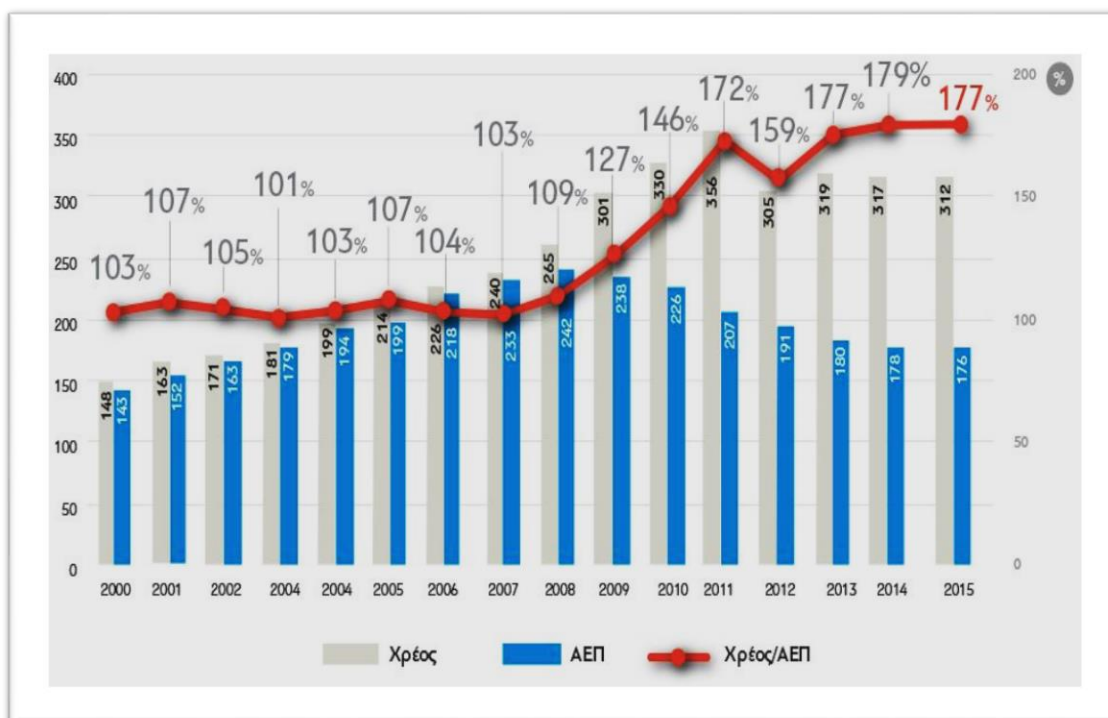
2.4 Αντίκτυπος της παγκόσμιας κρίσης στην Ελληνική οικονομία-κοινωνία

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση είχε ως επακόλουθο την εμφάνιση και επικράτηση της Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση του 2008 σε τομείς της πραγματικής οικονομίας όπως ο τραπεζικός, ο κτηματομεσιτικός, ο ασφαλιστικός, το εμπόριο καθώς και άλλοι σημαντικοί τομείς της οικονομίας. Οι χρηματιστηριακοί δείκτες των ανεπτυγμένων χωρών δέχονται ισχυρές πιέσεις, ενώ στην Ελλάδα γίνονται μαζικές ρευστοποιήσεις κυρίως από τους ξένους επενδυτές. Οι ρυθμοί ανάπτυξης των χωρών υποχωρούν και η ανεργία εκτινάσσεται στα ύψη. Μάλιστα στην Ελλάδα σημειώνονται οι μεγαλύτερες απώλειες βιομηχανικών παραγγελιών στην Ευρωζώνη, σε ποσοστό της τάξης του 10%. Ο ρυθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος ήταν σταθερά υψηλός από τα μέσα της δεκαετίας του '90, αρχικά επιβραδύνθηκε το 2007 και από το 2008 σημείωσε τιμές με αρνητικό πρόσημο. Η μείωση του ΑΕΠ είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί ακόμα περισσότερο το ποσοστό του Δημοσίου ελλείματος. Η οικονομική ύφεση είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί στην συνέχεια και η ζήτηση. Η μείωση της ζήτησης με τη σειρά της είχε ως επακόλουθο να μειωθεί η παραγωγή κάτι το οποίο επέφερε τελικά την αύξηση της ανεργίας σε υψηλά ποσοστά.

Αρχικά η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση έδειχνε να επηρεάζει σε μικρό βαθμό και να έχει ελάχιστες συνέπειες πάνω στην ελληνική οικονομία. Οι ελληνικές τράπεζες,

δεν ήταν εκτεθειμένες σε τοξικά ομόλογα που συνδέονταν με την κτηματομεσιτική αγορά των ΗΠΑ. Ακόμα και μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers στις 15 Σεπτεμβρίου του 2008, τα spreads ανέβηκαν έως τις 250 μονάδες βάσης στις αρχές του 2009, αλλά μετά υποχώρησαν και πάλι σταδιακά γύρω στις 120 μονάδες βάσης τον Αύγουστο του ίδιου έτους. Στη συνέχεια η κατάσταση άλλαξε δραματικά. Τον Οκτώβριο του 2009 η νεοεκλεγμένη τότε κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι το δημόσιο έλλειμα για το 2009 θα διαμορφωθεί στο 12,7% του ΑΕΠ αντί του 6% που ήταν οι αρχικές αισιόδοξες προβλέψεις της προηγούμενης κυβέρνησης. (το έλλειμα του 2009 μετά από αλληπάλληλες διορθώσεις σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ διαμορφώθηκε στο 15,8% του ΑΕΠ της χώρας). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι αγορές και οι διεθνείς οίκοι αξιολόγησης να στρέψουν την προσοχή τους στις επί σειρά ετών, παθογένειες της ελληνικής οικονομίας και να αμφιβάλλουν τόσο για την ικανότητα της Ελλάδας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της, όσο και για το κατά πόσο το οικοδόμημα της ευρωπαϊκής ένωσης και ειδικότερα της ευρωζώνης είχε τις στέρεες βάσεις και τα οικονομικά εργαλεία να ανταποκριθεί σε μια τέτοια πρωτοφανής πρόσκληση και πρόκληση.

Τελικά η σταδιακή έξοδος από την παγκόσμια οικονομική κρίση βρήκε την Ελλάδα σε δυσμενέστερη θέση με την κρίση χρέους να προβάλλει απειλητική για την μετέπειτα πορεία της στο οικονομικό στερέωμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Διάγραμμα 2.2)



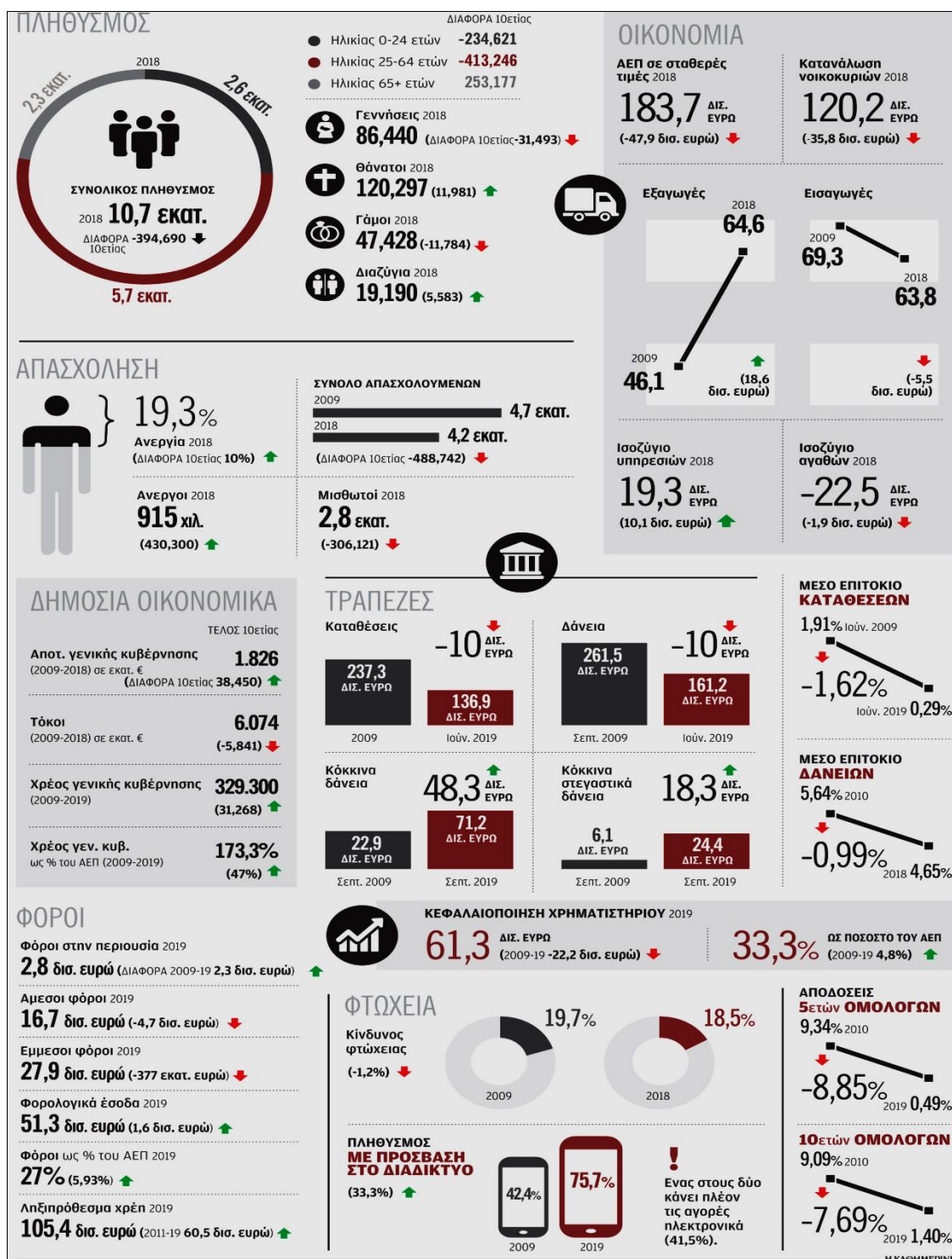
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 2.2
Χρέος - ΑΕΠ - Χρέος/ΑΕΠ (%), Ελλάδα 2010-2015

Την 10ετία που πέρασε, η Ελλάδα κατάφερε να αντιμετωπίσει σε μεγάλο βαθμό τα «δίδυμα ελλείμματα» που βύθισαν τη χώρα στην πολυετή κρίση, ανεργία και λιτότητα¹². Κατάφερε επίσης να περιορίσει το δημόσιο χρέος, καθώς παρά το γεγονός ότι αυτό αυξήθηκε ως ποσό και ως ποσοστό επί του ΑΕΠ, θεωρείται βιώσιμο λόγω της μείωσης των τόκων εξυπηρέτησης αλλά και του αποθεματικού ασφαλείας. Όλα αυτά τα οικονομικά “επιτεύγματα” ήταν, όμως, μια «πύρρειος νίκη» για την ελληνική οικονομία. Για να μειωθεί το γιγαντιαίο έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και για να μετατραπούν σε πλεονάσματα οι δημοσιονομικές μαύρες τρύπες, άλλαξε η εικόνα της χώρας τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Η μείωση του πληθυσμού, η κατακόρυφη πτώση των γεννήσεων, η ταχύτατη γήρανση του πληθυσμού, το «γκρέμισμα» των εισοδημάτων, η απώλεια θέσεων εργασίας, ο πολλαπλασιασμός των μακροχρόνια ανέργων, η φυγή των νέων στο εξωτερικό, τα κόκκινα δάνεια και οι ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το Δημόσιο σε συνθήκες μάλιστα υπερφορολόγησες είναι η βαριά «κληρονομιά» της νέας 10ετίας. Κληρονομιά η οποία αποτυπώνεται στην καθημερινότητα και τις δραστηριότητες των πολιτών της χώρας με την πιο δραματική εικόνα οδηγώντας σε μεγάλο βαθμό στην κοινωνική αποστασιοποίηση των ανθρώπων και των μεταξύ τους σχέσεων και επαφών. (Σχήμα 5)

¹² Άρθρο Καθημερινής Ιαν.2020

Σχήμα 5
Αποτύπωση χρηματοπιστωτικής κρίσης στην Ελληνική Οικονομία - κοινωνία



Πηγή: Εφημερίδα καθημερινή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η Ελληνική Ναυτιλία την περίοδο της οικονομικής κρίσης

3.1 Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα απεικονίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου των υπηρεσιών¹³. Τα μεγαλύτερα ποσά εισπραξης συναλλάγματος από μεταφορές, άνω του 90%, αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία (cross trading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες και μεταφορές του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται και είναι από τα δυναμικότερα κονδύλια του ισοζυγίου πληρωμών. Οι παράγοντες που προσδιορίζουν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα οφείλονται σε διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου και οι νέες κατασκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, τα πλοία σε καθεστώς αργίας, η προσέλκυση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα σύμφωνα με το ευεργετικό και σταθερό θεσμικό καθεστώς, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής (όπως ασφαλίσεις, χρηματοδότηση, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, εφοδιασμός, τηλεπικοινωνίες, αποθήκευση κλπ.). Η εισροή και εκροή συναλλάγματος στο Ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή Ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταφοράς αποτυπώνονται αναλυτικά στον σχήμα 4. Ειδικότερα όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως προαναφέρθηκε, η υπερπόντιος ναυτιλία της χώρας έρχεται πρώτη σε συναλλαγματικές εισροές. Οι λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες αποφέρουν περισσότερη εκροή από την εισροή συναλλάγματος (η εισροή προέρχεται από διάφορες υπηρεσίες πλοίου όπως πρακτόρευση, ρυμούλκηση, ελλιμενισμός, επισκευαστικές εργασίες και συντήρηση, αποθήκευση εμπορευμάτων, καθαρισμός λιμένων κλπ.), δηλαδή οι πληρωμές υπερέχουν των εισπράξεων. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία συνεπάγεται όχι μόνο αύξηση των εισπράξεων σε συνάλλαγμα αλλά και διόγκωση των πληρωμών, εφόσον ένα σημαντικό κομμάτι της παραγωγής υπηρεσιών για το πλοίο διεξάγονται και

¹³ Έκθεση ΚΕΠΕ 2010.

πραγματοποιούνται στο σύνολό τους στο εξωτερικό, όπως ναυλώσεις, επισκευές, διαιτησία διαφορών, εξυπηρέτηση δανείων, ασφαλίσσεις, υπηρεσίες νηογνωμόνων κλπ.

3.2 Η συνεισφορά του Ναυτιλιακού κλάδου στα χρηματοοικονομικά μεγέθη.

Ανατρέχοντας πίσω στην οικονομική κρίση του 2008 και την επίρεια που είχε στην ναυτιλία, μπορεί κανείς να παρατηρήσει δραματικές αλλαγές στο παγκόσμιο ΑΕΠ, την ανάπτυξη του χρόνου με τον χρόνο καθώς και την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου. Οι επιπτώσεις των κρίσεων είναι διαφορετικές ανά τον κόσμο ανάλογα την γεωγραφική περιοχή αλλά και τα είδη των οικονομιών όπως για παράδειγμα η αναπτυσσόμενη και οι αναπτυσσόμενες.

Το ΔΝΤ αναφέρει αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ το 2008 κατά 3% και μείωση 0,1% το 2009. Και τις δύο χρονιές παρατηρείται πως οι αναπτυσσόμενες οικονομίες είναι αυτές που οδηγούν την κούρσα ανάπτυξης με 5,7 και 2,8%. Ενώ οι ανεπτυγμένες οικονομίες αναφέρουν αύξηση μόλις 0,2% το 2008 και μείωση 3,3% το 2009.

Η συνεισφορά των αναπτυσσόμενων οικονομιών στο παγκόσμιο ΑΕΠ ήταν στο 28,4% το 2007, το αντίστοιχο αποτέλεσμα το 2017 διαμορφώθηκε στο 39,6%. Για την ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου, η ανάπτυξη της κινέζικης οικονομίας και οι ανάγκες τις σε πρώτες ύλες αποτελούν το σημείο αναφοράς στην συγκεκριμένη αγορά.

3.2.1. Ανάπτυξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και παγκόσμιας παραγωγής.

Το παγκόσμιο εμπόριο επηρεάστηκε άμεσα από την κρίση. Παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 10,7% από το 2008 στο 2009 ενώ την προηγούμενη χρονιά είχε αύξηση της τάξης του 2,8%. Οι εισαγωγές των ανεπτυγμένων χωρών μειώθηκαν κατά 12% ενώ οι εξαγωγές κατά 11,7%. Όσο αφορά στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι εισαγωγές παρουσίασαν μείωση 8,4% και οι εξαγωγές 8,2%. (Πίνακας 3.1)

Η οικονομική κρίση έχει πολλαπλές αρνητικές συνέπειες στο εμπόριο καθώς η μείωση στον ρυθμό ανάπτυξης ή και πιθανή ύφεση στις ανεπτυγμένες οικονομίες επηρεάζει ανάλογα και τις αναπτυσσόμενες χώρες. Το 2015 και 2016 οι εισαγωγές των αναπτυσσόμενων οικονομιών παρουσιάζουν πτωτικές τάσεις και βρίσκονται για πρώτη φορά χαμηλότερα από τις αντίστοιχες τιμές των ανεπτυγμένων οικονομιών. Από τις πτωτικές αυτές τάσεις η ναυτιλία επηρεάστηκε ιδιαίτερα εκείνη την περίοδο.

Πίνακας 3.1
Ετήσια αύξηση παγκόσμιου εμπορίου

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
World Trade Volume (goods and services)										
YoY growth	2,8	-10,7	12,6	6,1	2,7	3,3	3,3	2,8	2,2	5,2
Imports										
Advanced Economies	0,6	-12	11,4	4,7	1	2	3,4	4,6	2,4	4,2
Emerging and Developing Economies	8,5	-8,4	14,9	8,8	5,5	5,2	3,6	-0,9	1,8	7
Exports										
Advanced Economies	1,9	-11,7	12	5,7	2	2,9	3,4	3,8	1,8	4,4
Emerging and Developing Economies	4	-8,2	13,7	6,8	4,2	4,4	2,9	1,8	3	6,9

Πηγή: IMF, World Economic Outlooks

Παρατηρώντας την παγκόσμια κλίμακα και κάνοντας τον παραλληλισμό με τους ναυτιλιακούς οικονομικούς κύκλους του Stopford μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα πως οι περίοδοι έντονης διακύμανσης για την ναυτιλία παρουσιάζονται σε δύο περιόδους πολύ έντονα, το 2008-2009 και το 2015-2016.

Συνεπώς έπειτα από το 2008 – 2009 το 2015 ήταν μια πολύ δύσκολη χρονιά για τις ναυτιλιακές αγορές, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται μία υποτονική εικόνα στο παγκόσμιο εμπόριο και μια πιο αργή από την αναμενόμενη και προσδοκώμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη σταθεροποιήθηκε στο 3,1%, με τις αναδυόμενες και τις αναπτυσσόμενες χώρες να σημειώνουν πτώση στην ανάπτυξη για πέμπτη συνεχή χρονιά και την ανάπτυξη στις προηγμένες οικονομίες να εμφανίζει μέτρια ανάκαμψη. Το έτος σηματοδεύτηκε από επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας και στην Κίνα με λιγότερη εξάρτηση από επενδύσεις έντασης εισαγωγών και μεγαλύτερη έμφαση στην κατανάλωση και τις υπηρεσίες, χαμηλότερες τιμές ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων, αδύναμες προοπτικές για πραγματοποίηση εξαγωγών και δραματική μείωση των εισαγωγών από κάποιες αναπτυσσόμενες χώρες. Η ενίσχυση ανάκαμψης στην Ευρωζώνη που εξακολουθεί να βρίσκεται στην μετριότητα, η επιστροφή σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ιαπωνία και η οριοθετημένη ανάκαμψη στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αντισταθμίστηκαν και μετριάστηκαν από συνολικά

χαμηλή αύξηση της παραγωγικότητας, τις χαμηλές επενδύσεις διεθνώς, το υψηλό δημόσιο και ιδιωτικό χρέος και την αδυναμία του χρηματοπιστωτικού τομέα σε ορισμένες από τις λεγόμενες προηγμένες οικονομίες.

Η αργή ανάκαμψη σε διεθνή επίπεδο από την οικονομική κρίση του 2008 είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στην συνεχιζόμενη επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο παρουσίασε αύξηση 2,6% στο έτος 2015. Εντός του ίδιου έτους, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο διέγραψε ανάπτυξη 2% έναντι αύξησης του παγκόσμιου στόλου κατά 3%. Συνολικά, το 2015 ήταν μια χρονιά αντιθέσεων για τη ποντοπόρο ναυτιλία, με πολύ χαμηλά έσοδα σε πολλούς τομείς της και με ακμάζουσα την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η αγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου είναι σε σταθερή πτώση με αποτέλεσμα την μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και την υπερπροσφορά σε τονάζ χωρητικότητας. Ο δείκτης Baltic Dry Index κατρακύλησε στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών με μέσο όρο τις 718 μονάδες το έτος 2015, το δεύτερο χαμηλότερο ετήσιο μέσο όρο στα χρονικά της ποντοπόρου ναυτιλίας. Παρά το γεγονός ότι ο ρυθμός αύξησης του στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου διαμορφώθηκε περίπου στο 2,4% το 2015, ο χαμηλότερος ρυθμός στην διάρκεια 16 χρόνων, η χαμηλή κινεζική ζήτηση για σχετικές εισαγωγές (κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα) και η μείωση των εισαγωγών άνθρακα από την Ινδία δημιούργησαν αυξημένες πιέσεις. Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, το 2015 παρουσίασε μεγάλη καμπύλη διότι χαρακτηρίστηκε από σημαντική ανάκαμψη των κερδών το πρώτο εξάμηνο ακολουθούμενη από κατάρρευση των εσόδων στο δεύτερο εξάμηνο, και συνολική μείωση 9% στο επίπεδο των ναύλων. Η αύξηση του εμπορίου πετρελαίου κυρίως, αναδείχθηκε ως η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, κυρίως λόγω των κινεζικών εισαγωγών αργού πετρελαίου διά θαλάσσης.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση δεν περιορίστηκε στο 2015 αλλά συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις τόσο έντονες όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους κλάδους και τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανάκλα αποκλίνουσες εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες οι οποίες είναι συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. το τρομακτικό σοκ του Brexit, η ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Donald Trump), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδιδόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών (σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε γενικές γραμμές σε ασιατικές οικονομίες και στην

Ινδία, αλλά ασθενέστερος από ό,τι αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής που μαστίζονται σήμερα από ύφεση, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, καθώς και απότομη επιβράδυνση στην υπο-σαχάρια Αφρική). Ωστόσο, το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν 2,3% , σαφώς χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών. Η υποτονική αύξησης του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες στον απόηχο της ανάρρωσης από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους - καθώς και σε αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες - λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν τελικά απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. 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 επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας παρουσίασε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης.

Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3% περίπου, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του από το μακρινό 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων - ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια – που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο στόλος υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως για παράδειγμα, της Ασίας. Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας βρισκόταν υπό συνεχή πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016, την πτώση του δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και την κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας

τα τελευταία 30 χρόνια. Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το προηγούμενο εύρωστο έτος, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από τη ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους, προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους κλάδους και τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν σταμάτησαν. Το 2016 στιγματίστηκε από συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη κόρων χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών πλοίων. Σε αντίθεση, οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων στους κλάδους και τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο ναδίρ, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αλματώδης αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Το 2017 εμφανίστηκαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης της αγοράς για την παγκόσμια ναυτιλία, ύστερα από μια μακρά περίοδο βαθιάς ύφεσης και έντονων προκλήσεων στους περισσότερους κλάδους και τομείς το έτος 2016.

Η παγκόσμια ανάκαμψη η οποία ξεκίνησε από τα μέσα του 2016, εξακολούθησε να σταθεροποιείται και να ενισχύεται μέσα στο 2017, με επακόλουθο να επέλθει μια διευρυμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη η οποία πλησίασε στο ποσοστό του 3,7%. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα και το παγκόσμιο εμπόριο να αυξηθεί επίσης, κατά 4,7%, αφήνοντας πίσω του τις δύσκολες μέρες και τον πιο αργό ρυθμό ανάπτυξης που είχε παρατηρηθεί από το 2009. Το 2017, το παγκόσμιο εμπόριο είχε σύμμαχό του την ανάκαμψη των επενδύσεων, ιδίως μεταξύ των αναπτυγμένων οικονομιών και την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής στις Ασιατικές χώρες, σε συνδυασμό με την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επιχειρήσεων και των καταναλωτών σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο κεφάλαιο 1 το Διάγραμμα 1.2 δείχνει τις κυριότερες ροές μέσω θαλάσσης του διακινούμενου εμπορίου. Η ευπρόσδεκτη κυκλική ανάκαμψη, ύστερα από απογοητευτικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, προσέφερε ένα ιδανικό παράθυρο ευκαιρίας στις ναυτιλιακές αγορές για να επεκταθούν με μια υγιή αύξηση στον όγκο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και να αγγίξουν επίπεδα της τάξης του 4% για το 2017. Ενθαρρυντικές προοπτικές παρατηρήθηκαν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου, ενώ αναφορικά με τα δεξαμενόπλοια

και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου οι αβεβαιότητες εξακολουθούσαν να συνεχίζονται.

Στην Ελληνική οικονομία το 2017 τα βασικά οικονομικά μεγέθη δεν έδειξαν σημάδια βελτίωσης, ενώ η χαλάρωση των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων (capital controls) δεν επέφερε ουσιαστικές αλλαγές στις καθημερινές δραστηριότητες της ναυτιλίας, η οποία εξακολουθεί να επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τους ελέγχους κεφαλαίων. Σε ένα εθνικό περιβάλλον συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης και αβεβαιότητας που δυστυχώς εξακολουθεί να παρέχει ελάχιστα επενδυτικά κίνητρα για ανάπτυξη, ο τομέας της ελληνικής ναυτιλίας εξακολούθησε και προσέφερε αυξημένα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα. Οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών το 2017 υπολογίζονται σε περίπου 9,14 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 16,91% σε σύγκριση με το 2016, όταν οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ (Διάγραμμα 3.1).

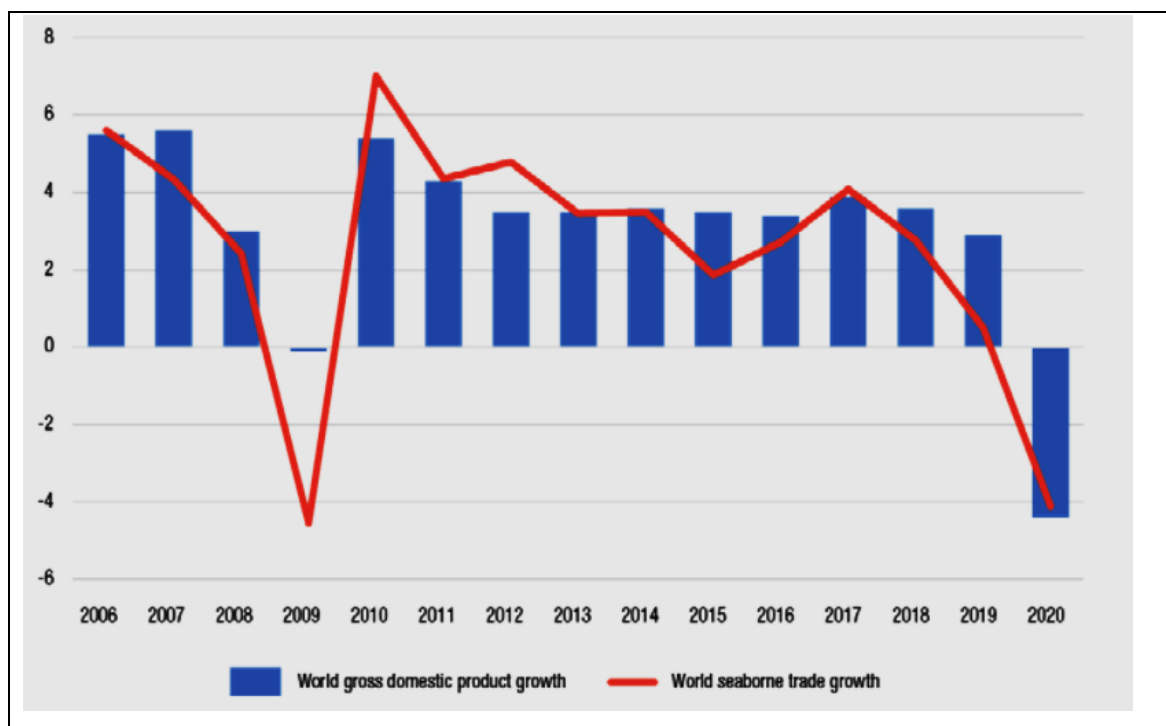
Η ανατολή του 2018 ξεκίνησε με ευοίωνες προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομία, αλλά το γεγονός ότι η βιομηχανική παραγωγή παρουσίασε μείωση, το εμπόριο επιβραδύνθηκε, η επιχειρηματική εμπιστοσύνη μειώθηκε, και τελικά η παγκόσμια οικονομία οδηγήθηκε στο να απωλέσει την δυναμική που είχε διαφανή. Η παγκόσμια ανάπτυξη, η οποία άγγιξε σχεδόν στο 4% το 2017, υποχώρησε στο 3,6% το 2018, ενώ προβλέπεται περαιτέρω μείωση στο 3,3% το έτος 2019. Με την προσδοκία το δεύτερο εξάμηνο του 2019 να βελτιωθεί η ανάκαμψη, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη για το έτος 2020 αναμένεται να επιστρέψει κοντά στο 3,6%.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 2019 ο ρυθμός της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας παρέμεινε υποτονικός, με τάσεις πτωτικές για τη βιομηχανική δραστηριότητα, καθώς επικρατούσε μια αύξηση των εμπορικών και γεωπολιτικών εντάσεων, ειδικά μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (ΗΠΑ) και της Κίνας. Η αβεβαιότητα σχετικά με το μέλλον του παγκόσμιου εμπορίου σε επίπεδο διεθνούς συνεργασίας, γενικότερα, είχε αντίκτυπο στην εμπιστοσύνη για την επιχειρηματική δραστηριότητα, τις αποφάσεις για δημιουργία επενδύσεων και το παγκόσμιο εμπόριο¹⁴, με τον όγκο των εμπορικών συναλλαγών να αυξάνεται μόλις κατά 0,3% το 2019. Οι προβλέψεις για την αύξηση του όγκου των συναλλαγών το 2020, πριν ξεσπάσει η πανδημία του νέου κορωνοϊού (SARS 2 /COVID-19), κυμάνθηκαν γύρω στο 2,7%, υποδηλώνοντας μια ευμετάβλητη και εύθραυστη ανάκαμψη. Ωστόσο, η άνευ προηγουμένου παγκόσμια κρίση, που

¹⁴ IMF, Global Economic Outlook, Οκτώβριος 2019

προκλήθηκε από την πανδημία του κορωνοϊού, έχει καταστήσει τις προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, το 2020, ακόμη περισσότερο ασταθείς και δυσοίωνες. Ενδεικτικά, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) προβλέπει¹⁵ ότι το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να μειωθεί σε ποσοστό μεταξύ 13% και 32% το 2020

Έτσι πολλοί τομείς της ναυτιλίας από οικονομικής άποψης, έχουν βρεθεί αντιμέτωποι με μια αιφνίδια και απότομη πτώση της ζήτησης, η οποία με τη σειρά της έχει επηρεάσει σημαντικά τους ναύλους με τα συνολικά έσοδα να πέφτουν κατακόρυφα. Στις μεταφορές του τομέα του χύδην ξηρού φορτίου, ο μέσος ορός των ημερήσιων εσοδών κατά την περίοδο Ιανουαρίου - Απριλίου 2020, σε σύγκριση με το 2019, ήταν περισσότερο από 85% χαμηλότερος για τα πλοία capesize, 40% χαμηλότερος για τα πλοία Panamax και 35% χαμηλότερος για τα πλοία τύπου Supramax⁵. Τα ποσοστά θα μπορούσαν ενδεχομένως να βελτιωθούν, διότι τα κινέζικα εργοστάσια άρχισαν να επαναλειτουργούν, αλλά η ήδη διαγραφόμενη παγκόσμια ύφεση σε συνδυασμό με την πτώση της παγκόσμιας ζήτησης, που οφείλεται κυρίως στα lockdowns στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, έχουν επηρεάσει στο μέγιστο βαθμό τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών.



Πηγή: δεδομένα από την UNCTAD

¹⁵ ΠΟΕ, Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy, Δελτίο Τύπου, 8 Απριλίου 2020

Διάγραμμα 3.1

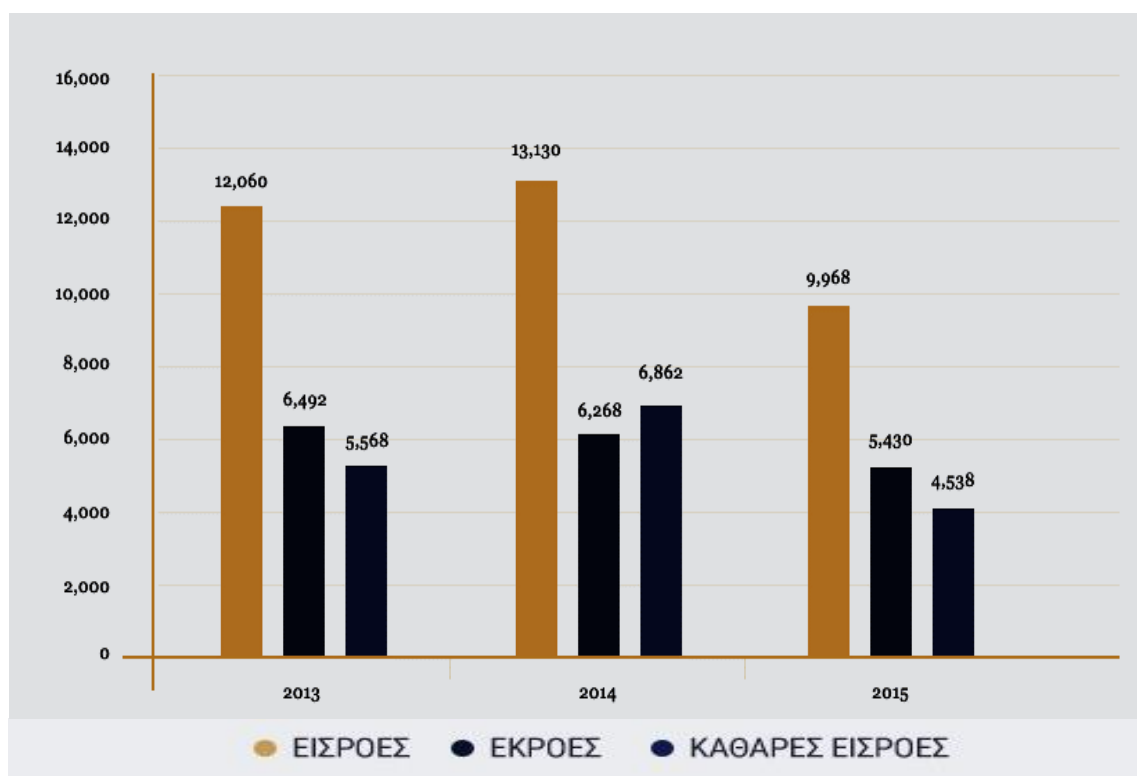
Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας παραγωγής, 2006-2020
(ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)

3.2.2 Ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία

Οι καθαρές εισροές από τους κλάδους της ναυτιλίας και του τουρισμού, ως γνωστόν αποτελούν το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας, και συμβάλλουν με την εμφανή δυναμική τους στην αύξηση του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών και κατ' επέκτασιν στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Έχοντας ως δεδομένο ότι η παρούσα οικονομική συγκυρία προσφέρει περιορισμένα έως ελάχιστα επενδυτικά κίνητρα, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών της χώρας από τις θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζονται σε περίπου 16.629 εκατομμύρια ευρώ για το 2018, μία γενναία αύξηση της τάξης του 14,89% σε σχέση με το 2017, όταν οι αντίστοιχες εισροές πλησίασαν και άγγιξαν τα 14.473 εκατομμύρια ευρώ.

Σχήμα 6
Εισροές στο Ισοζύγιο Πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών
(σε εκατομμύρια ευρώ)

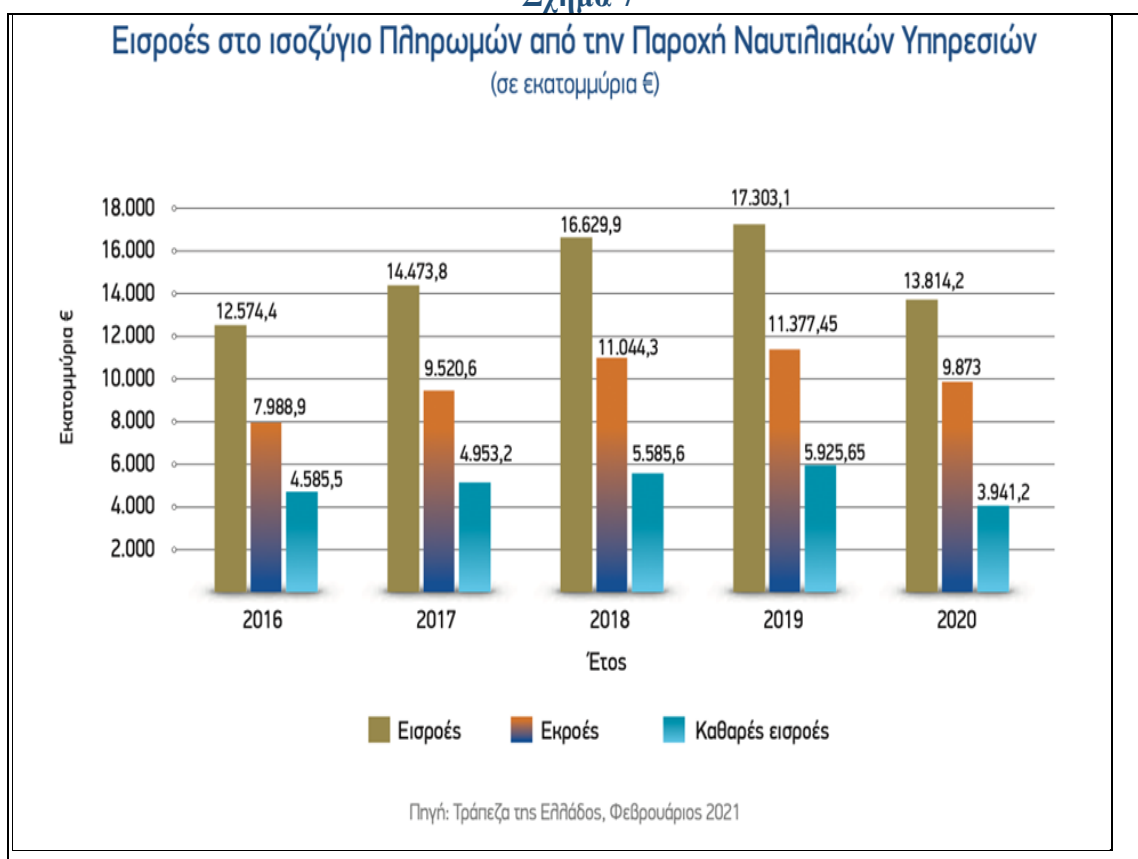


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος 2017

Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί και παραμένει ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας διαχρονικά. Οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές κυμαίνονται σε περίπου 17.303 εκατομμύρια ευρώ για το οικονομικό έτος **2019**, γεγονός που αντιπροσωπεύει αύξηση 4,05% σε ετήσια βάση.

Παρά την εμφάνιση της πανδημίας του SARS-CoV-2/COVID-19, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί και παραμένει ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας: Η πανδημία επηρέασε σε μέγιστο βαθμό τις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι οποίες παρ' ότι μειώθηκαν κατά 20,16% σε σχέση με το 2019, ανήλθαν σε περίπου 13,81 δισεκατομμύρια ευρώ συνολικά για το οικονομικό έτος 2020 (Σχήμα: 7).

Σχήμα 7



Ωστόσο, η συμβολή της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ελληνική οικονομία στο πέρασμα των χρόνων είναι σημαντικά ευρύτερη και περισσότερο πολύπλευρη από τη συνεισφορά της στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον βασικό πυρήνα ενός ταχέως αναπτυσσόμενου ναυτιλιακού πλέγματος, το οποίο δημιουργεί συνεχώς νέες επενδύσεις και ευκαιρίες απασχόλησης στην επικράτεια. Πρόσφατη μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το σύνολο της συμβολής της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των εμμέσων και επαγωγικών επιπτώσεων, υπερβαίνει τα 11 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019, που αντιστοιχούν στο 6,6% του Ακαθαρίστου εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Η συνολική συνεισφορά της ναυτιλίας ταυτόχρονα σε θέσεις απασχόλησης που δημιουργήθηκαν ή διατηρήθηκαν στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της έμμεσης και της επαγωγικής απασχόλησης, υπερβαίνει το 3% της συνολικής απασχόλησης στη χώρα. Η ελληνική ναυτιλία, λόγω του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της, καθιστά επίσης την Ελλάδα ως πυλώνα ενός πολυμερούς εμπορικού συστήματος, παρά το σχετικά μικρό μέγεθος της χώρας. Είναι ένας ουσιαστικός και στρατηγικός εταίρος σημαντικών εμπορικών δυνάμεων: περίπου 22% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και περίπου 20% και την Ευρώπη, ενώ παράλληλα το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δηλαδή περίπου 32%, εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες.

Αξιοσημείωτη είναι και η αναφορά σε άρθρο στην Οικονομική Εφημερίδα Ναυτεμπορική με θέμα:

«Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ξεπέρασε το 2018 το τουριστικό» και μεταξύ άλλων αναφέρει¹⁶: «Το 2018 ήταν μία από τις χρονιές ρεκόρ για το ύψος του τουριστικού συναλλάγματος το οποίο ανήλθε στα 16.112,6 εκατ. ευρώ έναντι 14.630,1 εκατ. ευρώ το 2017 σημειώνοντας άνοδο 10,33%. Η άνοδος του τουριστικού συναλλάγματος οφείλεται στην σημαντική αύξηση κατά 10,8% των τουριστικών αφίξεων στην χώρα οι οποίες ξεπέρασαν τα 30 εκατομμύρια.

Το 2018 παρότι δεν σημειώθηκε ρεκόρ στο ύψος της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος, ωστόσο λόγω της καλής πέρυσι πορείας της ναυλαγοράς η ελληνική ναυτιλία πρόσφερε κατά κάτι περισσότερο σε συνάλλαγμα στη χώρα από ό,τι ο τουρισμός. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το 2018 ανήλθε στα 16.629,9 εκατ. ευρώ έναντι 14.473,8 εκατ. ευρώ έναν χρόνο πριν, σημειώνοντας άνοδο κατά 14,9%. Έτσι οι

¹⁶ <http://www.naftemporiki.gr>

εισπράξεις από τη ναυτιλία τη χρονιά του 2018 ήταν υψηλότερες από τις τουριστικές αν και οι δεύτερες κατέγραψαν και αυτές ιστορικό ρεκόρ ως προς το ύψος τους. Το ιστορικό ρεκόρ για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα της χώρας ήταν και παραμένει το 2008 όταν ανήλθε στα 19.188,3 εκατομμύρια ευρώ.

Συμπερασματικά βλέπουμε ότι τόσο οι τουριστικές εισπράξεις όσο και οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές, από δυο κλάδους στους οποίους η Ελλάδα πρωταγωνιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο που αποτελούν πηγές ζωής για τη δοκιμαζόμενη ελληνική οικονομία, ήταν δυο παράγοντες σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος ανόδοι κατά 1,3 δισ. ευρώ του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών, μία άνοδος που συνέβαλε και βοήθησε στον περιορισμό του ελλείμματος ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών το 2018, στα επίπεδα των 5,3 δισ. ευρώ.»

3.3 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα την περίοδο των capital controls

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί κατ' εξοχήν εξωστρεφή κλάδο καθώς και οι συναφείς με αυτή δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, η ελληνική ναυτιλία παραδοσιακά αποτελεί κυρίαρχη δύναμη στην ελληνική οικονομία, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά τις προκλήσεις τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Μία από αυτές τις προκλήσεις που αντιμετώπισε πρόσφατα ήταν οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων (capital controls) που επιβλήθηκαν στην χώρα στα μέσα του 2015.

Το 2015 ήταν συνδυαστικά μια χρονιά αναταραχών για την ελληνική οικονομία και για την ελληνική ναυτιλία. Η αβεβαιότητα που επικρατούσε σχετικά με τη νέα συμφωνία μεταξύ Ελλάδας, Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και οι συζητήσεις για την πρόοδο του οικονομικού προγράμματος προσαρμογής της Ελλάδας, με αποκορύφωμα την επιβολή ελέγχων στη διακίνηση κεφαλαίων τον Ιούλιο του 2015 επηρέασαν με αρνητικό πρόσημο την οικονομία. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων επηρέασαν αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα τα έσοδα σε συνάλλαγμα από ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Σαν άμεσο αποτέλεσμα των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων λοιπόν, είχαμε την εκδήλωση πιέσεων ξένων μετόχων και επενδυτών με σημαντική συμμετοχή σε ελληνικές εισηγμένες και μη ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να προχωρήσουν στη μεταφορά των τρεχούμενων λογαριασμών τους στο εξωτερικό.

Ένα ακόμη αποτέλεσμα των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων ήταν και η φυγή ενός μέρους ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο εξωτερικό. Αρκετά ναυτιλιακά κέντρα

όπως το Λονδίνο, η Λιβερία, η Σιγκαπούρη, το Μονακό, η Κύπρος και το Ρότερνταμ επιδίδονται σε αγώνα δρόμου για την προσέλκυση στη χώρα τους των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αυτής της τάσης αποτελεί η Κύπρος στην οποία υπήρξε μια εγκατάσταση νέων Ελλήνων εφοπλιστών. Μάλιστα παρατηρήθηκε αύξηση των εισπράξεων από ναυτιλιακές δραστηριότητες στο ισοζύγιο υπηρεσιών της Κύπρου για το 2015 συγκριτικά με το 2014, γεγονός το οποίο αποδίδεται σε αυτό το γεγονός.

Έτσι προκειμένου να αποφύγουν τους ελέγχους στην κίνηση κεφαλαίων, οι ναυτιλιακές εταιρείες διοχετεύουν τη ρευστότητα τους σε τράπεζες του εξωτερικού, παρακάμπτοντας το προβληματικό και υπό περιορισμούς ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Έτσι διενεργούν όλες τις συναλλαγές τους από τους λογαριασμούς που έχουν σε ξένες τράπεζες και στην Ελλάδα εισάγουν χρήματα μόνο για μισθοδοσίες και την πληρωμή των προμηθευτών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα λοιπόν για το 2015 να παρατηρηθεί μια σημαντική πτώση των εισπράξεων των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών της τάξεως του 30% σε σχέση με το 2014. Αυτή η μείωση σχετίζεται άμεσα με την επιβολή των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων για τους λόγους που αναφέραμε, καθώς από τον Ιούλιο του 2015 όπου και εφαρμόστηκαν τα capital controls, έπεσαν θεαματικά οι εισπράξεις με βραδεία ανάκαμψη μέσα στο έτος.

Το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στο ισοζύγιο πληρωμών ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μια αύξηση της τάξεως του 2,13% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,29 δισεκατομμύρια ευρώ. Την περίοδο, όμως, Ιουλίου - Δεκεμβρίου 2015 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν μόνο σε 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αισθητή μείωση σχεδόν 50% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 6,84 δισεκατομμύρια ευρώ. Η μείωση αυτή είναι αποτέλεσμα των ελέγχων στη διακίνηση κεφαλαίων και της πολιτικής και οικονομικής αστάθειας που επικρατούσε στον Ελλαδικό χώρο. Συγκεντρωτικά, το 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 24% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 που ήταν 13,13 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι ναυτιλιακές εισπράξεις ήταν και είναι απαραίτητες για την κάλυψη ενός μεγάλου μέρους των εξωτερικών χρηματοδοτικών αναγκών της χώρας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, οι εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο 2015-2018 ξεπέρασαν κατά μέσο όρο τα 12 δισεκ. ευρώ σε ετήσια βάση (δηλ. περίπου 6,8% του ΑΕΠ), αντιπροσωπεύοντας το 37% των συνολικών εισπράξεων του

ισοζυγίου υπηρεσιών της χώρας. Την ίδια περίοδο οι καθαρές εισπράξεις (εισπράξεις μείον πληρωμές) ήταν κατά μέσο όρο κοντά στα 6 δισεκ. ευρώ ετησίως και κάλυψαν σε ποσοστό περίπου το 32% του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών.

Η ανοδική πορεία που κατέγραψαν οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές το 2017 και το 2018 συνεχίστηκε και για το έτος 2019. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία για το διάστημα Ιανουαρίου – Ιουλίου 2019, καταγράφεται μια αύξηση των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές της τάξεως του 7%.

Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση που επικρατεί τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας διαχρονικά. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 142 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2006-2015. Η ελληνική πλοιοκτησία, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, και την υπογραφή του συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό δημόσιο, ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσά ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η καταβολή του οποίου συμφωνήθηκε να ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Η συνεισφορά αυτή αποσκοπεί στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά την κρίσιμη αυτή οικονομική περίοδο για την ελληνική οικονομία.

3.3.1 Η κρίση της ναυτιλίας στην Ελλάδα της κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος

Η ελληνική ναυτιλία διανύει μια συστημική κρίση με κυρίαρχο το θέμα της απαξίωσης των πλοίων λόγω της πτώσης των εσόδων τους. Οι μειωμένες παρούσες αξίες των αποδόσεών τους παρασύρουν τις τρέχουσες αποτιμήσεις τους προς τα κάτω¹⁷.

Η ραγδαία πτώση των τιμών των εμπορευμάτων και η επιδείνωση των συνθηκών στην παγκόσμια ζήτηση σε συνδυασμό με την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου και την κατασκευή mega-πλοίων που εδράσθηκε στις αισιόδοξες προβλέψεις των καλών ημερών, οδήγησε τους ναύλους σε ιστορικά χαμηλά. Ενδεικτικές είναι οι περιπτώσεις του δείκτη τιμών των ναύλων στα εμπορικά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (dry balt index) που από τις 2.300 μονάδες περίπου τον Δεκέμβρη του 2014 βρέθηκε να διακυμαίνεται γύρω από το 230 στις μέρες μας. Παρόμοια είναι τα πράγματα και στην αγορά των container που ο δείκτης σχεδόν υποδιπλασιάστηκε στη διάρκεια του έτους 2015 (από 2.200 σε 1.300), ενώ ο κλάδος

¹⁷2016 *Protagon.gr (Γιάννης Τσαμουργκέλης)

των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου εμφανίζεται να έχει υποστεί τη μικρότερη επίδραση, πέραν των ισχυρών διακυμάνσεων τις οποίες έχει εκδηλώσει σταδιακά. Η καταβαράθρωση των ναύλων τροφοδοτείται από τον την μείωση των τιμών και την περιορισμένη ζήτηση μεταφορών πρώτων υλών από τη Κίνα και τις άλλες αναπτυσσόμενες χώρες στον τομέα της μεταποίησης όσο και από τον συνεπακόλουθο περιορισμό των εξαγωγών τους στις αναπτυγμένες και εν τέλει, από την καθίζηση στην παγκόσμια ζήτηση που τροφοδοτείται από την ευπαθή στασιμότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας και την αστάθεια στο διεθνές περιβάλλον (Προσφυγικό πρόβλημα, ένταση μεταξύ Ρωσίας – Τουρκίας κ.λπ.), που προκαλούν αβεβαιότητα τις αγορές και την περιστολή των οικογενειακών και επιχειρηματικών δαπανών. Οι αρνητικές επιπτώσεις της προσπάθειας υπέρβασης της κρίσης μέσω περιοριστικών δημοσιονομικών και νομισματικών (στην περίπτωση της Ευρώπης) πολιτικών είναι πασιφανής. Η εξαίρεση των ΗΠΑ και ο ρυθμιστικός ρόλος που διαδραμάτισαν οι αποφάσεις της κεντρικής αμερικανικής τράπεζας στον χειρισμό των νομισματικών μεγεθών, έχει αποβεί ίσως ο κρισιμότερος παράγοντας της προσπάθειας για αποκατάσταση της ομαλότητας στις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. Στο πλαίσιο αυτό, η ελληνική ναυτιλία -μια από τις μεγαλύτερες διεθνώς- διανύει μια συστημική κρίση. Κυρίαρχο αναδεικνύεται το θέμα της απαξίωσης των πλοίων λόγω της πτώσης των εσόδων τους. Οι μειωμένες παρούσες αξίες των αποδόσεων τους συμπαρασύρουν τις τρέχουσες αποτιμήσεις τους προς τα κάτω, αφήνοντας σημαντικά υπόλοιπα σε σχέση με τις αρχικές αξίες αγοράς επί των οποίων έχουν συναφθεί και εκδοθεί δάνεια. Αποτέλεσμα είναι οι τράπεζες να διεκδικούν με κάθε τρόπο την κάλυψη της διαφοράς με ίδια κεφάλαια, χωρίς βέβαια να κάνουν λόγο για ρυθμίσεις χωρίς την υπαγωγή στη συμφωνία περαιτέρω εξασφαλίσεων, ναυτικών εγγυήσεων και προσημειώσεων σε άλλα πλοία των εμπλεκόμενων ομίλων. **Πολύ περισσότερο στην τρέχουσα συγκυρία κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος που καθιστά αδύνατη κάθε προσπάθεια μετάταξης των δανειακών υποχρεώσεων των εφοπλιστικών εταιρειών σε άλλες τράπεζες.** Το αποτέλεσμα είναι η απότομη και βίαιη απαίτηση αναπροσαρμογής του στόλου των εταιρειών που οδηγεί σε πωλήσεις πλοίων με μεγάλη ζημιά που συνηγορούν σε μια επιχειρηματική καταστολή και αποτρέπουν τη υλοποίηση νέων επενδυτικών σχεδίων. Ιδιαίτερα δυσμενής είναι η επίπτωση στις υποστηρικτικές δραστηριότητες που αφορούν στο 1/3 σχεδόν του «ναυτιλιακού» ΑΕΠ και οι οποίες καλούνται να απορροφήσουν μεγάλο μέρος των κραδασμών στον κλάδο μέσω περιορισμού των δραστηριοτήτων Εάν λάβουμε υπόψη ότι η συνεισφορά της ναυτιλίας

και των υποστηρικτικών περί αυτήν δραστηριοτήτων φθάνει στο 6%-7% του ΑΕΠ της χώρας, είναι ευνόητο ότι η κρίση στη ναυτιλία θα έχει -και έχει- περιοριστική επίδραση την όποια προσπάθεια ανάκαμψης, ενώ επιδεινώνει τις υφεσιακές τάσεις. Ιδιαίτερα δυσμενής είναι η επίπτωση στις υποστηρικτικές δραστηριότητες που αφορούν στο 1/3 σχεδόν του «ναυτιλιακού» ΑΕΠ και οι οποίες καλούνται να απορροφήσουν μεγάλο μέρος των κραδασμών στον κλάδο μέσω περιορισμού των δραστηριοτήτων, απολύσεων και πτωχεύσεων. Αχτίδα αισιοδοξίας αποτελεί το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων από τη ναυτιλία (ναυτιλιακό συνάλλαγμα κ.λπ.) προέρχεται από τα πετρελαιοφόρα που μαζί με παραπλήσιους υποκλάδους στους οποίους έχουν επενδύει οι Έλληνες εφοπλιστές (πχ LNG) παρουσιάζουν σταθερή εάν όχι ανοδική πορεία. Σε οποιαδήποτε περίπτωση η ελληνική πολιτεία με την πίεση της ΕΕ καλείται να ανασχεδιάσει το φορολογικό πλαίσιο της ναυτιλίας σε μια δύσκολη συγκυρία, ενώ παραμένουν ανοικτά θέματα για τη συνολικότερη διευθέτηση του κανονιστικού πλαισίου σχέσεων της ναυτιλίας με την ΕΕ και τις λοιπές προηγμένες οικονομίες, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προσαρμογή αλλά και τη φοροδιαφυγή που σχετίζεται με τον κλάδο. Ωστόσο, τίποτα από τα παραπάνω δεν είναι αποτρεπτικά για μια εθνική συνεννόηση σε ένα από τα σημαντικότερα ανοικτά θέματα κοινωνικά δίκαιης φορολόγησης που ταλανίζουν τη χώρα από δεκαετίες όσο και την διεκδίκηση και κατάκτηση του ηγεμονικού (και όχι απλώς του πρώτου) ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας στις ευρωπαϊκές εξελίξεις-μεταρρυθμίσεις περί τον κλάδο.

3.3.2 Η κρίση ενδυνάμωσε την ελληνική ναυτιλία.

Καθώς η χειρότερη κρίση στην ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας μοιάζει να ξεπερνιέται¹⁸, οι αγορές προσμετρούν τους νικητές και ηττημένους τους. Στην κατηγορία των νικητών ξεκάθαρα πρώτη εμφανίζεται η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία, ενώ αντιθέτως Γερμανοί αλλά και Ιάπωνες αποδυναμώθηκαν σε μεγάλο βαθμό.

Η εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών από προηγούμενες κρίσεις της ναυτιλίας, οι μετρημένες και μελετημένες κινήσεις και η πρόσβασή τους σε χρηματοδοτήσεις και ίδια κεφάλαια την ώρα που οι τράπεζες άρχισαν να μειώνουν την έκθεσή τους στον κλάδο είναι οι βασικοί λόγοι που οι περισσότεροι κατάφεραν να εξέλθουν ισχυρότεροι από την ναυτιλιακή κρίση.

¹⁸ 2017*Καθημερινή: Ηλίας Μπέλλος

Υπήρξαν όμως απώλειες και θύματα. Πολλές μικρές εταιρείες έκλεισαν ή συνενώθηκαν με άλλες ναυτιλιακές. Οι εδρεύουσες στην Ελλάδα ναυτιλιακές επιχειρήσεις το 2016 μειώθηκαν σύμφωνα με την Petrofin Research.

Αντιθέτως, αυξήθηκαν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που κατέχουν και διαχειρίζονται στόλους από 25 πλοία και άνω σε μια ένδειξη πως η διαχείριση του ολοένα και μεγαλύτερου σε χωρητικότητα αλλά και αριθμό πλοίων ελληνόκτητου στόλου γίνεται από ολοένα και πιο μεγάλες επιχειρήσεις. Συνολικά όμως ο στόλος των Ελλήνων μεγεθύνθηκε σημαντικά.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons που δημοσίευσε η διεθνής ναυτιλιακή επιθεώρηση TradeWinds, τον Γενάρη του 2015 ο ελληνόκτητος στόλος είχε αθροιστική ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage: GT) 180,6 εκατομμύρια τόνους που αντιστοιχούσε στο 15,4% του παγκοσμίου στόλου γεγονός που τον κατάτασσε Πρωταθλητή.

Στα τέλη Μαΐου του 2015 η αθροιστική ολική χωρητικότητα είχε αυξηθεί στα 209,4 εκατομμύρια τόνους και το μερίδιό του διεθνώς ανέβηκε στο 16,4%. Κατά το ίδιο διάστημα η πρωτοκαθεδρία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας επί της δεύτερης διεθνώς Ιαπωνικής ναυτιλίας διευρύνθηκε κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες στο 3,6%. Ακόμα περισσότερο διευρύνθηκε η πρωτοπορία της Ελλάδας σε σχέση με την Γερμανία, η οποία εμφανίζεται πλέον με στόλο υποδιπλάσιας της ελληνικής χωρητικότητας σε όρους GT. Ο γερμανικής ιδιοκτησίας στόλος από το μερίδιο της τάξης του 7,9% επί του παγκοσμίου στόλου υποχώρησε στο 6,7%.

Οι επιδόσεις αυτές πιστώνονται λόγω της δυνατότητας της ελληνικής πλοιοκτησίας να παίρνει γρήγορες αποφάσεις για αγοροπωλησίες πλοίων και η, σε μεγάλο βαθμό, επιτυχής διαπίστωση των κατάλληλων σημείων χρονικά για νέες επενδύσεις, στα χαμηλά δηλαδή της αγοράς, Σύμφωνα με τον οίκο Clarksons, η τελευταία αύξηση του ελληνόκτητου στόλου προέρχεται τόσο από τις νέες ναυπηγήσεις όσο και από αγορές ποιοτικών μεταχειρισμένων πλοίων. Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες παρέλαβαν το 17,4% των νεότευκτων πλοίων που εγκαινιάστηκαν το 2016. Το μερίδιο αυτό κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017 αυξήθηκε στο 19%. Στη δευτερογενή αγορά οι ελληνικές επενδυτικές επιδόσεις είναι ακόμα μεγαλύτερων διαστάσεων: Το 2016 δαπανήθηκαν από ελληνικά συμφέροντα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια για την αγορά πλοίων συνολικής χωρητικότητας (GT) 9,2 εκατομμυρίων τόνων, που αντιστοιχούν στο 25% της συνολικής δραστηριότητας στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων παγκοσμίως. Αλλά 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε μεταχειρισμένα έχουν επενδυθεί

κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017. Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking Inc. που περιλαμβάνουν και το πρώτο εικοσαήμερο του Ιουνίου, οι ελληνικές αγορές μεταχειρισμένων συνέχισαν ανοδικά και προσέγγισαν για φέτος τα 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια. Με αυτά αποκτήθηκαν 159 πλοία, εκ των οποίων τα 105 φορτηγά, τα 32 δεξαμενόπλοια, τα 16 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και 2 μεταφορές υγροποιημένου αερίου. Μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων χρηματοδοτήθηκε από πωλήσεις παλαιότερων ποντοπόρων πλοίων. Ελληνικά συμφέροντα πούλησαν από τις αρχές του έτους μέχρι και τα τέλη Ιουνίου συνολικά 97 πλοία έναντι 1,67 δισ. δολ.

Οι Έλληνες, σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking, είναι μακράν **οι μεγαλύτεροι αγοραστές** και οι μεγαλύτεροι πωλητές με θετικό πρόσημο στο ισοζύγιο στόλου. Στη λίστα με τους αγοραστές του 2017 έρχονται δεύτεροι με διαφορά οι Κινέζοι (99 πλοία), τρίτοι οι Νορβηγοί (66) και τέταρτοι οι Γερμανοί που απέκτησαν μόλις 35 πλοία. Αντιθέτως, οι δεύτεροι μεγαλύτεροι πωλητές είναι οι Γερμανοί πλοιοκτήτες έχοντας πουλήσει φέτος 92 πλοία. Έτσι κάπως συρρικνώνεται διαρκώς ο γερμανικός στόλος, προκαλώντας σε πολλούς στο Βερολίνο και το Αμβούργο ίσως ακόμα και φθόνο αν αληθεύουν οι πληροφορίες που θέλουν το γερμανικό ναυτιλιακό και τραπεζικό σύμπλεγμα πίσω από τις μομφές κατά του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ποντοπόρο ναυτιλία που κατέχει τον ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια αγορά.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παράτεινε για Πέμπτη χρονιά την εθελοντική συνεισφορά της στα δημόσια ταμεία, μία χρονιά ακόμη δηλαδή, με το συνολικό ποσό να τείνει να ξεπεράσει το μισό δισεκατομμύριο ευρώ. Ποσά που είναι, βεβαίως, επιπλέον των προβλεπόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων που είχαν προβλεφθεί.

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 Ελληνικού Δημοσίου για ένα ακόμη έτος, δηλαδή και για το έτος 2018.

Με βάση τις μελέτες του Ιδρύματος των Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) και του Boston Consulting Group (BCG), η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι αξιοσημείωτη διαχρονικά και υπολογίζεται πως αντιστοιχεί πλέον σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση σε 192 χιλιάδες εργαζόμενους.

Η ελληνική πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, η μόνη ελληνική επιχειρηματική πρωτοκαθεδρία διεθνώς, και είναι συνέπεια της υψηλής ανταγωνιστικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών της, χωρίς το ελληνικό Δημόσιο να συμβάλλει και να υπόκειται σε ουδεμία δαπάνη για τον σκοπό αυτό. Παράλληλα οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν έναν από τους βασικότερους πελάτες παραγωγής εισοδήματος για τις ελληνικές αλλά και τις ξένες τράπεζες και έχουν από τους πιο χαμηλούς δείκτες προβληματικών δανείων μεταξύ του συνόλου των ελληνικών κλάδων και μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων χωρών, σύμφωνα με έρευνα της Petrofin Research και της XRTC Business Consultants. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Petrofin, **ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες** προς τα τέλη του 2016 διαμορφώνεται στα 8,721 δισεκατομμύρια δολάρια. Δύο ελληνικές τράπεζες, η Alpha Bank και η Eurobank, αύξησαν μάλιστα κατά την προηγούμενη χρήση τις χρηματοδοτήσεις τους για την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία κατά 4,29% και 2,59% αντίστοιχα.

Σήμερα το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς την ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταξύ των ελληνικών τραπεζών, σύμφωνα με την Petrofin Bank Research, εξακολουθεί να κατέχει η τράπεζα Πειραιώς (2,73 δισ. δολ. χωρίς αυτά προς την ακτοπλοΐα) η οποία καταλαμβάνει την 5η θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών και ακολουθεί η Εθνική Τράπεζα στην 9η θέση (2,368 δισ.), η Alpha Bank στη 10η (2,190 δισ.), η Eurobank στη 19η (1,227 δισ.) και η Aegean Baltic στην 29η (205,4 εκατ. δολ.).

Σημειώνεται πως τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο τα υπόλοιπα των δανείων όσο και τις εγκεκριμένες αλλά μη εκταμιευμένες, τουλάχιστον έως τα τέλη του 2016, πιστώσεις. Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τόσο από ξένες όσο και από ελληνικές τράπεζες διαμορφώθηκε στα 57,211 δισεκατομμύρια δολάρια στα τέλη του 2016.

Αντίστοιχα τα προβληματικά ναυτιλιακά δάνεια στη Γερμανία ανέβηκαν το 2016 στο 37% από 28% το 2015, σύμφωνα με έρευνα της Moody's. Οι 5 μεγαλύτερες τράπεζες με τη σημαντικότερη έκθεση σε δάνεια γερμανικών ναυτιλιακών είναι οι DVB, Nordbank, Nord LB, KfW IPEX, HSH και Commerzbank. Αθροιστικά το σύνολο των δανείων τους ανέρχεται στα 59 δισ. ευρώ και κάποιες ίσως θα χρειασθούν κεφάλαια για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων ζημιών, εκτιμά ο οίκος Moody's.

Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα με στόλο άνω των 25 πλοίων και ηλικίας μικρότερης των 9 ετών αυξήθηκε από 41 το 2015 σε 46 πέρυσι. Αυτές οι **46 ναυτιλιακές ελέγχουν πλέον τα δύο τρίτα του ελληνικού τονάζ τάχ**. Ο ελεγχόμενος και διαχειριζόμενος εμπορικός στόλος από την Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ο μεγαλύτερος διεθνώς και να αυξάνει μάλιστα τα μερίδιά του με γοργούς ρυθμούς.

3.4 Η συμβολή της Ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα

Ένα μοναδικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η κινητικότητα του κύριου περιουσιακού στοιχείου της του πλοίου και το γεγονός ότι ένα πλοίο μπορεί να νηολογηθεί σχεδόν οπουδήποτε στον κόσμο, λόγω της ύπαρξης των λεγόμενων ανοικτών μητρώων, όπως ταξινομούνται από ΟΟΣΑ. Η αφθονία των εναλλακτικών σημαίων - που έχουν πολλαπλασιαστεί από την πρώτη σύγχρονη έκδοση αυτού του τύπου μητρώου κατά τη διάρκεια της αμερικανικής απαγόρευσης - εξασθένησε σταδιακά τη δύναμη του συνδέσμου μεταξύ του πλοιοκτήτη και της κυρίαρχης χώρας ιδιοκτησίας. Σε αυτό το πλαίσιο, τα παραδοσιακά θαλάσσια έθνη έχουν βιώσει μείωση του εθνικά εγγεγραμμένου στόλου τους προς όφελος των ανοικτών μητρώων. Σήμερα, ο παγκόσμιος στόλος έχει διαγραφεί από περισσότερα από τρία τέταρτα, κάτι που αντιστοιχεί και στην κατάσταση του στόλου υπό ελληνική κυριότητα¹⁹. Η απόφαση του φορέα πλοιοκτησίας να επιλέξει ή να αλλάξει μητρώο εξαρτάται από διάφορες παραμέτρους όπως απαιτήσεις πληρώματος, φορολογία, καθεστώς υποθηκών κ.λπ. Η αντίδραση των παραδοσιακών θαλάσσιων εθνών στην υπερανάπτυξη ήταν μεταξύ άλλων η υιοθέτηση φορολογικών συστημάτων παρόμοια με αυτά των ανοιχτών μητρώων, με στόχο την προσέλκυση ή διατήρηση του εθνικού στόλου. Σήμερα, το εταιρικό φορολογικό σύστημα βάσει της χωρητικότητας (στη συνέχεια το σύστημα φόρου χωρητικότητας) χρησιμοποιείται ως το κύριο καθεστώς φορολόγησης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ιδίως των ωκεανών. Άρχισε να κερδίζει έδαφος στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες από τα τέλη του 20ου αιώνα όχι μόνο ως τρόπος αποκαταστήστε τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού και αποτρέποντας τη συνέχιση της σημαίας των πλοίων, αλλά, το πιο σημαντικό, προκειμένου να διατηρηθεί η διασπορά δραστηριοτήτων που μπορεί ή όχι να σχετίζονται άμεσα με την εγγραφή σκαφών επίσης. Η Ελλάδα ήταν το πρώτο παραδοσιακό ναυτικό έθνος που εισήγαγε αυτό το

¹⁹ UNCTAD, 2018

φορολογικό καθεστώς στη δεκαετία του 1970 . Παρά το επίσημο νομικό πλαίσιο που παρέμεινε αμετάβλητο τις δεκαετίες που ακολούθησαν, το συνολικό ποσό των φόρων που κατέβαλαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αυξήθηκε σχεδόν δεκαπλάσιο από την έναρξη της ελληνικής οικονομικής κρίσης. Αυτή η εξέλιξη ήταν κυρίως το αποτέλεσμα εθελοντικών δεσμεύσεων που ανέλαβε η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα στο πλαίσιο προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής που οι διαδοχικές ελληνικές κυβερνήσεις έπρεπε να εφαρμόσουν μετά από συμφωνίες με δανειοδοτικές κυβερνήσεις και διακυβερνητικούς οργανισμούς (π.χ. ESM) υπό την στενή παρακολούθηση της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το ΔΝΤ. Μέσα σε δύο κρίσεις, ναυτιλία και οικονομικά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα να τροποποιήσει συγκεκριμένες διατάξεις του νόμου περί ναυτιλίας 27 /1975 μετά από έρευνα που είχε ξεκινήσει το 2011. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της βάσης επιβολής φόρου, αν και η βασική αρχή του ελληνικού καθεστώτος φορολογίας της ναυτιλίας παρέμεινε η ίδια.

Αυτή η εξέλιξη προφανώς εμπόδισε το συγκριτικό πλεονέκτημα του ελληνικού σημαιοφόρου πλοίου όσον αφορά τη φορολογία, ειδικά όταν συνέβη εν μέσω καταθλιπτικών αγορών εμπορευμάτων που είχαν μειώσει σημαντικά τις ναυτιλιακές εταιρείες κέρδη. Ωστόσο, η ικανότητα προϋπολογισμού περισσότερο ή λιγότερο σταθερών καταβληθέντων δαπανών-ανεξάρτητα από την κατάσταση της αγοράς εμπορευμάτων-φαίνεται να εξακολουθεί να καθιστά το σύστημα προτιμότερο από εναλλακτικές λύσεις που μπορεί να παρέχουν μετρητά σε χαμηλές αγορές αλλά να αφαιρούν ρευστότητα κατά τη διάρκεια των κορυφών της αγοράς Ως εκ τούτου, υπήρξε δηλωμένη προτίμηση από την κοινότητα των πλοιοκτητών για τη διατήρηση του status-quo.

Εδώ παραθέτουμε τη συγκριτική θέση των κορυφαίων νηολογίων πλοίων και του αντίστοιχου φορολογικού συστήματος χωρητικότητας με ιδιαίτερη έμφαση στον ελληνικό ελεγχόμενο στόλο, αναλύοντας επίσης την πρόσφατη πορεία των ελληνικών φορολογικών εσόδων κατά τη διάρκεια των ετών των προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής καθώς και την επόμενη εξέλιξη στην εταιρική φορολογική επιβάρυνση των ναυτιλιακών εταιρειών που λειτουργούν στην Ελλάδα συγκρίνοντάς τα με άλλα φορολογικά καθεστώτα χωρητικότητας, δείχνοντας την εξέλιξη της συγκριτικής θέσης των πρώτων και συζητώντας την εξέλιξη της συμβολής της στα κρατικά έσοδα και τις κύριες αιτίες της αύξησής της.

3.4.1 Φορολογία πλοίου κατά κόρο ολικής χωρητικότητας – Tonnage Tax

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα που εισήγαγε το καθεστώς του ελληνικού φορολογικού συστήματος χωρητικότητας διεθνώς στη δεκαετία του 1970. Το καθεστώς αυτό παραμένει μέχρι και σήμερα με κάποιες αλλαγές ως προς τον τρόπο υπολογισμού βάσει των συντελεστών που ισχύουν. Οι συνολικοί φόροι που κατέβαλαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αυξήθηκαν σχεδόν στο δεκαπλάσιο από την έναρξη της ελληνικής οικονομικής κρίσης και αποτέλεσαν ένα σταθερό έσοδο και ποσό στο ισοζύγιο υπηρεσιών της χώρας. Στη συνέχεια, ερευνούν τις πηγές και τους μηχανισμούς για αυτόν τον καθορισμό

Οι εθελοντικές δεσμεύσεις που ανέλαβε η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα κατά την περίοδο των προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής είχαν σαν αποτέλεσμα την επέκταση της φορολογικής βάσης. Η συγκριτική φορολογική επιβάρυνση για συγκεκριμένους τύπους από τα φορολογικά καθεστάτα ελληνικής, ΕΕ και εκτός ΕΕ επιβεβαιώνει ότι, ενώ τα φορολογικά καθεστάτα ναυτιλίας έχουν συγκλίνει διεθνώς, εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές στο νομοσχέδιο φόρου χωρητικότητας σύμφωνα με εναλλακτικές αρχές. Ενώ το ελληνικό σύστημα θεωρείται παραδοσιακά ως ευνοϊκό για τις εταιρείες, έχει γίνει λιγότερο σε σχέση με τις διεθνείς συγκρίσεις τα τελευταία χρόνια, ευνοώντας, ωστόσο, τα κρατικά έσοδα μέσω της ναυτιλίας από το 2008. Τα φορολογικά κίνητρα σε πλοιοκτήτριες εταιρείες μπορεί να ποικίλλουν ανάλογα με το εάν οι θαλάσσιες συστάδες, η ανταγωνιστικότητα του στόλου, οι βραχυπρόθεσμες φορολογικές αποδείξεις ή οι μακροπρόθεσμες φορολογικές αποδείξεις επιλέγονται ως στόχος βελτιστοποίησης και επισημαίνουν περιοχές με περαιτέρω έρευνα.

Στη δεκαετία του 1960 και –ιδίως- στη δεκαετία του 1970, η απομάκρυνση των πλοίων από τα παραδοσιακά θαλάσσια έθνη στα λεγόμενα ανοιχτά μητρώα (συνήθως ονομάζονται «Σημαίες ευκολίας») προσέλκυσε την επιστημονική προσοχή. Αυτό το ερευνητικό ενδιαφέρον ήταν τόσο στο πλαίσιο των εξελίξεων στο International Division of Labour Shipping²⁰ όσο και όσον αφορά τη χρήση αυτών των μητρώων στο πλαίσιο της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας. Η εισαγωγή συστημάτων φορολόγησης χωρητικότητας από τις διαπραγματεύσεις της ΕΕ από τα τέλη της δεκαετίας του '90 προσέλκυσε περαιτέρω την επιστημονική προσοχή ειδικά όσον αφορά το δυναμικό των φορολογικών καθεστώτων χωρητικότητας της ΕΕ για τον περιορισμό της διαγραφής ή ακόμη και για την αντιστροφή των προηγούμενων τάσεων. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη

²⁰ Thanopoulou, 1995

παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα που εισήγαγε το φορολογικό σύστημα χωρητικότητας τη δεκαετία του 1970 και το καθεστώς φόρου ναυτιλίας παρέμεινε αμετάβλητο τις επόμενες δεκαετίες.

Τα πλεονεκτήματα του συστήματος φόρου χωρητικότητας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής²¹:

A. Απλότητα: Υπάρχει περιορισμένη ανάγκη τεκμηρίωσης και βεβαίωσης, καθώς η φορολογία βασίζεται στο μέγεθος και - σε ορισμένες περιπτώσεις - στην ηλικία του σκάφους. Αυτό διευκολύνει επίσης τις φορολογικές αρχές, δεδομένου ότι δεν χρειάζεται να αφιερώσουν πόρους για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας

B. Βεβαιότητα: Λόγω της απλότητας του συστήματος, μπορεί συνήθως να υπάρχουν ελάχιστες διαφορές στο ποσό του φόρου. Παρομοίως, δεν υπάρχει ενδεχομένως λόγος για κυρώσεις που σχετίζονται με τη μη αναφορά εσόδων.

γ. Σταθερότητα των πληρωμών φόρου / εσόδων: Για τους πλοιοκτήτες, το ποσό των φόρων είναι προκαθορισμένο και επομένως μπορεί να αντιμετωπιστεί ως λειτουργικό κόστος. Για τις φορολογικές αρχές, παρέχει έσοδα με ελάχιστες διακυμάνσεις με την πάροδο του χρόνου.

Δ. Επίπεδο ανταγωνισμού και διαφάνεια: Η χωρητικότητα φόρων επιτρέπει τη σύγκριση της φορολογικής επιβάρυνσης μεταξύ διαφορετικών καθεστώτων και αποκαθιστά μια κατάσταση ισότητας μεταξύ των παραδοσιακών και των ανοικτών φορολογικών καθεστώτων μητρώου.

Ο φόρος χωρητικότητας δεν επιβάλλεται στα εταιρικά κέρδη της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Βασίζεται στο μέγεθος και - σε ορισμένες περιπτώσεις - στην ηλικία του πλοίου που ανήκει / λειτουργεί από τη ναυτιλιακή εταιρεία. Τα συστήματα φόρου χωρητικότητας μπορούν να χωριστούν σε δύο τύπους²²:

1. Ελληνικό μοντέλο: Ο φόρος υπολογίζεται ανά μονάδα χωρητικότητας (για παράδειγμα, στην Ελλάδα, σε δολάρια ΗΠΑ βάσει του ολική χωρητικότητα του σκάφους, GT). Ο ετήσιος φόρος καθορίζεται ως το προϊόν του φόρου και αφορά τη συνολική χωρητικότητα του σκάφους, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες εκπτώσεις λόγω της ηλικίας του πλοίου κ.λπ. Αυτό το μοντέλο - σε παραλλαγές - ακολουθείται επίσης από τη Μάλτα, την Κύπρο και τα ανοιχτά μητρώα .

2. Ολλανδικό μοντέλο: Το πρώτο βήμα για τον υπολογισμό του φόρου είναι ο καθορισμός ενός πλασματικού ποσού κέρδους ανά ημέρα και ανά μονάδα

²¹ Μάτσος, 2009

²² Marlow and Mitroussi, 2012; PwC, 2015

χωρητικότητα, συνήθως με βάση την καθαρή χωρητικότητα. Το ετήσιο κέρδος είναι το προϊόν του προαναφερθέντος κέρδους ανά ημέρα πολλαπλασιαζόμενο επί τις εργάσιμες ημέρες του πλοίου και τη σύνδεση. Στη συνέχεια, ο φόρος υπολογίζεται με βάση τον ισχύοντα φορολογικό συντελεστή εταιρειών επί πλασματικών ετήσιων κερδών. Αυτό το μοντέλο ακολουθείται επίσης από τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία και άλλους.

Η απόφαση της εφοπλιστικής εταιρείας να εγγράψει το σκάφος της υπό συγκεκριμένη σημαία εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από το φορολογικό καθεστώς και την αντίστοιχη φορολογική επιβάρυνση, καθώς το τελευταίο σχετίζεται με το κόστος - αναζήτηση ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής εταιρείας. Με βάση την ποιοτική ανάλυση των εταιρειών που βασίζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι δημοσιονομικοί λόγοι κατατάχθηκαν στην 5η θέση μεταξύ σημαντικών παραγόντων για τις εταιρείες που χρησιμοποιούν ξένες σημαίες μετά το κόστος πληρώματος, τον γραφειοκρατικό έλεγχο, τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού και το κόστος συμμόρφωσης

Οι Marlow και Mitroussi (2008) αξιολόγησαν την παρούσα αξία των φόρων χωρητικότητας σε 5 καθεστώτα, δηλαδή το Ηνωμένο Βασίλειο, τις Κάτω Χώρες, την Ελλάδα, τον Παναμά και τη Λιβερία. Οι εκτιμήσεις τους βασίστηκαν σε ένα νεόκτιστο σκάφος το 2007, το οποίο θα παρέμενε εγγεγραμμένο για 15 χρόνια. Απασχολούσαν επίσης πέντε τύπους σκαφών (χύδην μεταφορέα, δεξαμενόπλοιο, δύο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και VLCC) και τρία διαφορετικά προεξοφλητικά επιτόκια (5%, 10% και 15%). Με βάση τους υπολογισμούς τους, τα προαναφερθέντα καθεστώτα φόρου χωρητικότητας ταξινομήθηκαν σύμφωνα με την παρούσα αξία των φόρων χωρητικότητας σε καθένα. Με βάση τα αποτελέσματά τους, αποδείχθηκε ότι ο Παναμάς ήταν η φθηνότερη επιλογή και στις πέντε περιπτώσεις. Το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν το πιο ακριβό σε όλα εκτός από μία περίπτωση (χύμα 75.499dwt) με την Ελλάδα να είναι το πιο ακριβό καθεστώς φόρου χωρητικότητας σε αυτήν την περίπτωση. Ωστόσο, η Ελλάδα κατατάχθηκε μεταξύ των ανοικτών μητρώων και των παραδοσιακών σημαιών σε δύο από τις πέντε περιπτώσεις (δηλαδή ένα δεξαμενόπλοιο 103.622 dwt και ένα κοντέινερ 5.400TEU). Στις υπόλοιπες δύο περιπτώσεις (δηλαδή εμπορευματοκιβώτιο 8.000 TEUs και VLCC 297.700 dwt), η ελληνική χωρητικότητα ήταν η δεύτερη φθηνότερη ακολουθούμενη από τη Λιβερία. Καθώς το ελληνικό σύστημα χωρητικότητας εξαρτάται επίσης από την ηλικία, οι υπολογισμοί

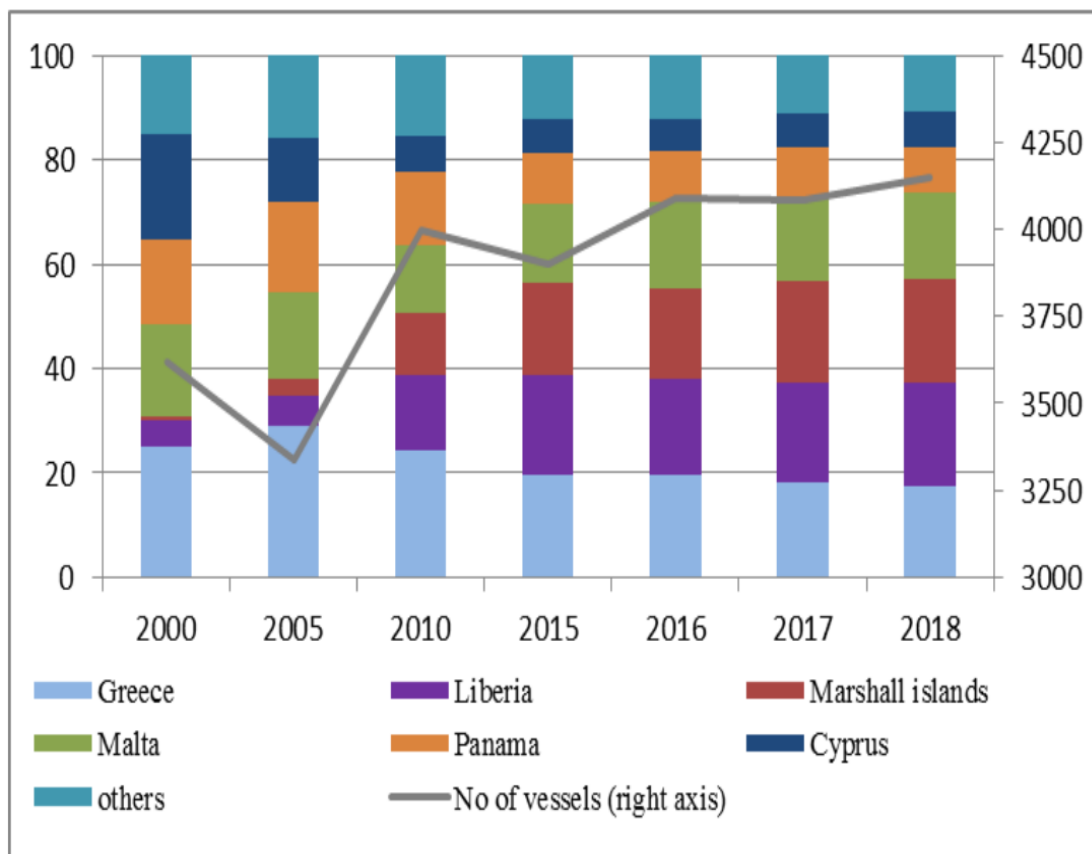
επαναλήφθηκαν για ένα πλοίο ηλικίας 15 ετών που εισήλθε στο νηολόγιο. Σε δύο περιπτώσεις, η κατάταξη του ελληνικού φορολογικού συστήματος επιδεινώθηκε:

α. Στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου 5.400 TEU, όπου αποδείχθηκε ότι ήταν πιο ακριβό και

β. στην περίπτωση του VLCC, όπου υποβιβάστηκε από μία θέση. Το γενικό συμπέρασμα ήταν ότι ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας ήταν - γενικά - κατατάχθηκε στη μέση, εκτός από εξαιρέσεις.

Ο ελληνικός ελεγχόμενος στόλος είναι ο μεγαλύτερος μεταξύ των άλλων παγκόσμιων θαλάσσιων εθνών που αντιπροσωπεύουν περίπου το 16% του παγκόσμιου στόλου σε dwt όρους. Ωστόσο, μόνο ένα μέρος - που ανέρχεται σε περίπου 20% το 2018 (αριθμός σκαφών) - είναι εγγεγραμμένο υπό την ελληνική σημαία. Ενώ δύο μητρώα της ΕΕ (δηλαδή η Μάλτα και η Κύπρος) αντιπροσωπεύουν μαζί το 25% του ελληνικού ελεγχόμενου στόλου, (ο ελεγχόμενος από την Ελλάδα στόλος στο σύνολο της χωρητικότητας που ανήκει στην ΕΕ ανέρχεται σε περισσότερο από 40% σε όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων και περίπου 46% σε όρους dwt/gt.) η Λιβερία και τα νησιά Μάρσαλ αντιπροσωπεύουν το ένα το άλλο το 17%.

Από το 2005, όταν ο ελληνικός νηολογημένος στόλος αντιπροσώπευε σχεδόν το 30% του ελληνικού ελεγχόμενου στόλου, το μερίδιο του ελληνικού στόλου μειώθηκε σταθερά, ενώ τα μητρώα των Marshall Islands, Liberia και Malta έχουν αυξήσει το μερίδιό τους στο σύνολο (Διάγραμμα 3.2).

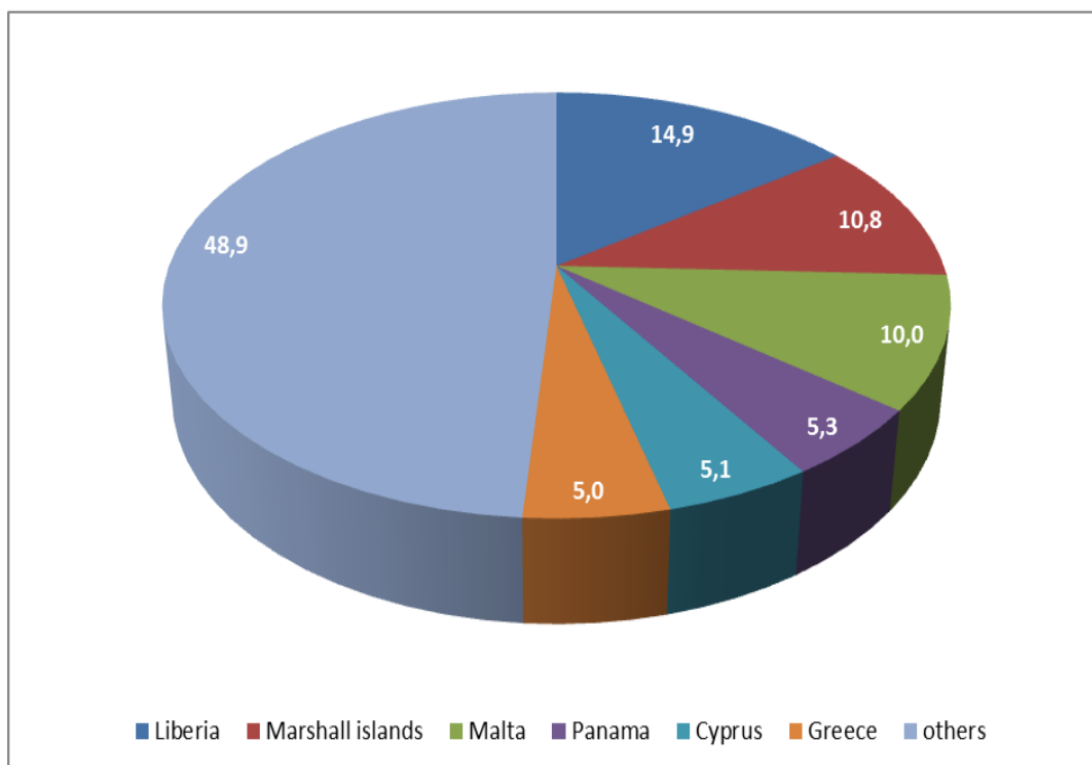


Πηγή: Επιτροπή Ελληνικής Ναυτιλιακής Συνεργασίας

Διάγραμμα 3.2

Κατανομή του αριθμού των ελληνικών ελεγχόμενων σκαφών (> 1.000 ακαθ. τόνοι)

Η ανάλυση της καταχώρησης σημαίας του στόλου που ανήκει στην ΕΕ μας παρέχει μια παρόμοια εικόνα: Η Λιβερία, τα Νησιά Μάρσαλ και η Μάλτα είναι τα κορυφαία μητρώα με μερίδιο περίπου ή περισσότερο από 10% το καθένα, ενώ ο Παναμάς, Η Κύπρος και η Ελλάδα κυμαίνονται 5% το καθένα (Διάγραμμα 3.3).



Πηγή: Με βάση το UNCTAD (2018).

Διάγραμμα 3.3
Κατανομή του στόλου της ΕΕ –2018 (> 1.000 ακαθάριστοι τόνοι)

Σε παγκόσμια κλίμακα ο Παναμάς, η Λιβερία και οι Νήσοι Μάρσαλ παραμένουν οι τρεις κύριες σημαίες εγγραφής, όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα (πίνακας 3.2) και την αξία του νηολογημένου στόλου (πίνακας 3.3). Από την 1η Ιανουαρίου 2020, αντιπροσώπευαν το 42% της φέρουσας ικανότητας και το 33,6% της αξίας του στόλου. Οι σημαίες της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν, της επαρχίας της Ταϊβάν της Κίνας και της Ταϊλάνδης σημείωσαν τις υψηλότερες αυξήσεις όσον αφορά την ποσότητα νεκρού βάρους. Τα πλοία υπό τη σημαία της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν υπερδιπλασίασαν την ανάπτυξή τους σε σύγκριση με το 2019. Τα τρία μητρώα που είδαν το επίπεδο χωρητικότητας να μειωθεί τους 12 μήνες πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Βερμούδες και η Νήσος του Μαν. ο τετραπλασιασμός του αριθμού των πλοίων που φέρουν τη σημαία της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν προέρχεται από την αυξημένη πίεση που ασκείται από κυρώσεις, γεγονός που οδήγησε πολλά νηολόγια, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της Λιβερίας, του Παναμά, της Σιέρα Λεόνε και του Τόγκο²³ πλοία που συνδέονται με το εμπόριο από τη χώρα αυτή. Η πιο πρόσφατη καθοδήγηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, που

²³ Reuters, 2019α, Lloyd's List, 2020α.

εκδόθηκε τον Μάιο του 2020 από το Γραφείο Ελέγχου Εξωτερικών Περιουσιακών Στοιχείων του Υπουργείου Οικονομικών των Ηνωμένων Πολιτειών, ήταν ένα σημαντικό ορόσημο. Η καθοδήγηση επέκτεινε την ευθύνη συμμόρφωσης για τον έλεγχο και την παρακολούθηση του στόλου σε φορείς πέρα από τους πλοιοκτήτες και τους χειριστές, συμπεριλαμβανομένων των νηολογίων, των λιμενικών φορέων, των μεταφορέων, των νηογνομόνων και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2019 και Την 1η Ιανουαρίου 2020, τα μητρώα από το Ηνωμένο Βασίλειο και ορισμένα από τα διεθνή μητρώα Γιβραλτάρ και Νήσος του Μαν - παρουσίασαν μείωση. Χωρητικότητα καταχωρισμένη με τη σημαία του Ηνωμένου Βασιλείου.

Πίνακας 3.2
κύριες σημαίες εγγραφής, όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα

	Flag of registration	Number of vessels	Share of world vessel total (percentage)	Dead-weight tonnage (thousand dead-weight tons)	Share of total world dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage (percentage)	Average vessel size (dead-weight tonnage)	Growth in dead-weight tonnage 2020 over 2019 (percentage)
1	Panama	7 886	8	328 950	16	16.0	41 713	-1.3
2	Liberia	3 716	4	274 786	13	29.3	73 947	13.0
3	Marshall Islands	3 683	4	261 806	13	42.0	71 085	6.5
4	Hong Kong, China	2 694	3	201 361	10	51.7	74 744	1.3
5	Singapore	3 420	3	140 333	7	58.5	41 033	8.3
6	Malta	2 207	2	115 879	6	64.2	52 505	4.7
7	China	6 192	6	100 086	5	69.0	16 164	3.0
8	Bahamas	1 381	1	77 869	4	72.8	56 386	0.1
9	Greece	1 294	1	68 632	3	76.1	53 039	-0.7
10	Japan	5 041	5	40 323	2	78.1	7 999	3.4
11	Cyprus	1 065	1	34 533	2	79.8	32 425	-0.1
12	Indonesia	10 137	10	25 574	1	81.0	2 523	6.9
13	Isle of Man	356	0	24 129	1	82.2	67 779	-13.5
14	Danish International Register	575	1	23 044	1	83.3	40 077	3.0
15	Norwegian International Register	647	1	20 780	1	84.3	32 118	4.8
16	Madeira	526	1	20 698	1	85.3	39 351	6.0
17	Islamic Republic of Iran	877	1	19 700	1	86.3	22 463	362.3
18	India	1 768	2	17 339	1	87.1	9 807	-0.2
19	Republic of Korea	1 889	2	14 942	1	87.8	7 910	14.9
20	Saudi Arabia	376	0	13 554	1	88.5	36 047	3.2
21	United States	3 650	4	11 985	1	89.1	3 284	0.6
22	United Kingdom	945	1	11 962	1	89.6	12 658	-29.8
23	Italy	1 310	1	11 953	1	90.2	9 124	-10.8
24	Belgium	203	0	10 349	1	90.7	50 980	-1.1
25	Malaysia	1 772	2	10 260	0	91.2	5 790	-0.4
26	Russian Federation	2 808	3	9 797	0	91.7	3 489	6.9
27	Viet Nam	1 909	2	9 123	0	92.1	4 779	7.7
28	Germany	606	1	8 468	0	92.5	13 974	-0.9
29	Bermuda	138	0	7 662	0	92.9	55 525	-18.9
30	Turkey	1 216	1	6 993	0	93.3	5 751	-6.5
31	Netherlands	1 200	1	6 982	0	93.6	5 818	-1.4
32	Taiwan Province of China	407	0	6 739	0	93.9	16 557	16.0
33	Antigua and Barbuda	727	1	6 657	0	94.2	9 157	-11.1
34	Thailand	840	1	6 642	0	94.6	7 907	15.7
35	Cayman Islands	163	0	6 636	0	94.9	40 713	-1.1
	Top 35 total	73 624	75	1 956 529	95	94.9	26 575	
	World total	98 140	100	2 061 944	100	100.00	21 010	4.1

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Πίνακας 3.3
Κύριες σημαίες εγγραφής, όσον αφορά την αξία του νηολογημένου στόλου

Table 2.6 Leading flags of registration, ranked by value of principal vessel type, 2020 (Dollars)										
Flag of registration	Bulk carriers	Oil tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Container ships	Gas carriers	General cargo ships	Chemical tankers	Other/not applicable	Total
1 Panama	40 369	13 462	17 612	12 037	17 035	10 632	3 899	5 306	7 412	127 765
2 Marshall Islands	27 870	29 606	17 257	1 284	6 150	15 110	515	4 511	2 207	104 511
3 Liberia	23 729	22 944	12 662	150	17 217	5 756	1 010	2 590	1 488	87 544
4 Bahamas	4 950	7 759	23 781	31 330	606	13 295	73	106	2 566	84 466
5 Hong Kong, China	23 280	11 360	289	42	21 030	5 987	1 607	1 878	120	65 592
6 Malta	9 418	11 192	4 758	15 420	12 173	4 929	1 681	1 793	873	62 236
7 Singapore	12 226	14 540	8 748		11 673	7 473	1 066	3 541	1 458	60 725
8 China	14 910	7 012	7 914	4 412	3 456	678	2 880	1 451	2 887	45 599
9 Greece	2 831	10 710	1	1 561	272	5 587	47	77	90	21 176
10 Italy	671	1 064	501	14 235	77	244	2 106	388	504	19 791
Subtotal top 10	160 253	129 650	93 521	80 469	89 689	69 692	14 883	21 642	19 606	679 405
Other	26 370	34 861	69 711	39 944	27 309	26 876	24 011	11 615	12 112	272 808
World total	186 622	164 511	163 232	120 413	116 998	96 568	38 894	33 258	31 718	952 213

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, as at 1 January 2019 (estimated current value).

Note: Value is estimated for all commercial ships of 1,000 gross tons and above.

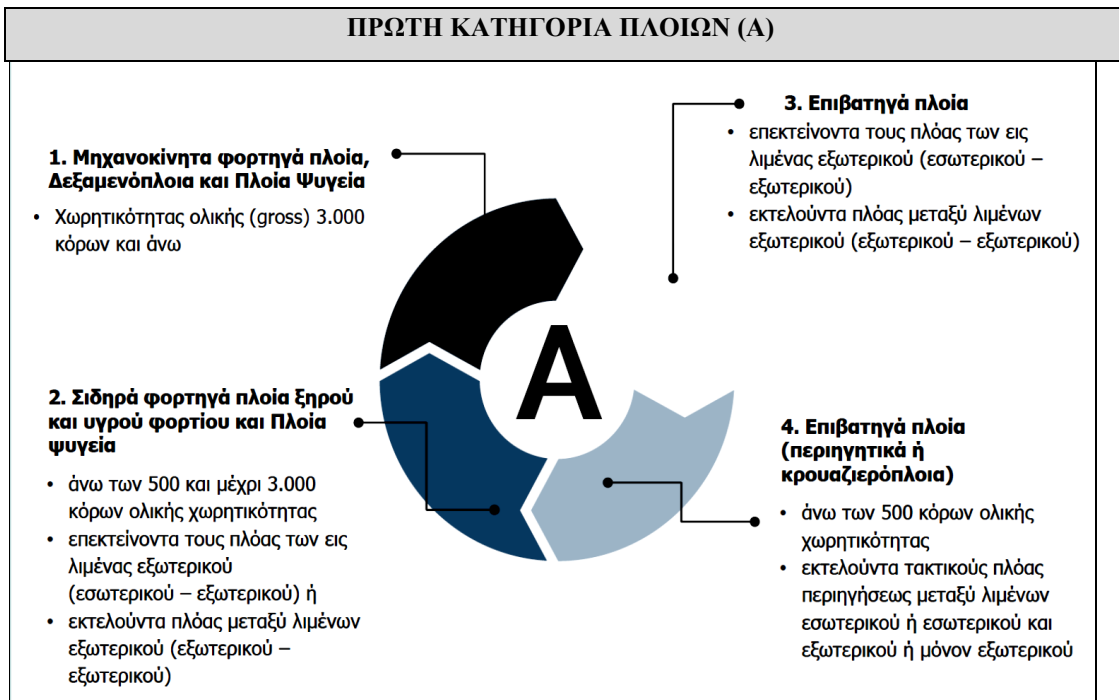
A. Ελληνικός φόρος χωρητικότητας πλοίων με ελληνική σημαία:

Από τη δεκαετία του 1970, ο φόρος χωρητικότητας είναι η μόνη επιλογή για πλοία με ελληνική σημαία, καθώς δεν υπάρχει εναλλακτική μέθοδος φορολογίας. Ο νόμος 27/75 σύμφωνα με Άρθρο 107 του Ελληνικού Συντάγματος για την προστασία του ξένου κεφαλαίου διακρίνει δύο κατηγορίες σκαφών:

Η πρώτη κατηγορία αναφέρεται κυρίως σε σκάφη άνω των 3.000 GT όπως εμφανίζεται στο σχήμα 8 και η δεύτερη κατηγορία σε όλα τα άλλα σκάφη όπως εμφανίζεται στο σχήμα 9.

Ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας και τα έσοδα από τον ελληνικό φόρο ναυτιλίας έχουν εξελιχθεί κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

Σχήμα 8



Σχήμα 9



Ο φόρος στα πλοία της πρώτης κατηγορίας υπολογίζεται σε USD σύμφωνα με τους φορολογικούς περιορισμούς, τα ποσοστά και τους συντελεστές ηλικίας παρουσιάζονται στο Παράρτημα. Σύμφωνα με την πάγια πρακτική, κάθε πέντε χρόνια υπάρχει αύξηση 4% ετησίως στους φορολογικούς συντελεστές ανά GRT (για την πενταετή περίοδο

2016-2020, βλέπε Νόμο 4336/2015, Εδάφιο Δ4). Κατά μέσο όρο, τα ετήσια έσοδα τα τελευταία χρόνια εκτιμάται σε περίπου 15 εκατομμύρια ευρώ. Τυχόν αλλαγές στο μέγεθος του σκάφους με ελληνική σημαία ή / και στη συναλλαγματική ισοτιμία EUR / USD θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα συνολικά φορολογικά έσοδα σε ευρώ.

Ο φόρος στα πλοία της δεύτερης κατηγορίας υπολογίζεται σε ετήσια βάση κατά κόρο ολικής χωρητικότητας (gross) του πλοίου και καταβάλλεται σε ευρώ (€).

B. Φόρος χωρητικότητας για πλοία με ξένη σημαία που λειτουργούν από εταιρείες που εδρεύουν στην Ελλάδα:

Το 2013, πλοία με ξένη σημαία που λειτουργούν από εταιρείες που εδρεύουν στην Ελλάδα έγιναν επίσης αντικείμενο φόρου χωρητικότητας. Ο υπολογισμός του φόρου έγινε με τους ίδιους φορολογικούς περιορισμούς, συντελεστές και συντελεστές ηλικίας για τα πλοία με ελληνική σημαία. Ωστόσο, κάθε φόρος χωρητικότητας (ή παρόμοια επιβάρυνση) που καταβλήθηκε στη χώρα σημαίας του πλοίου με ξένη σημαία υπό διαχείριση με έδρα την Ελλάδα έπρεπε να αφαιρεθεί (Ν. 4110/2013 Άρθρο 24, το οποίο τροποποίησε το άρθρο 26 του Ν. 27/1975). Ως αποτέλεσμα, από το 2013, όσον αφορά τις φορολογικές εισπράξεις, υπάρχει διαφορά μεταξύ φόρου αποδείξεις από πλοία με ελληνική σημαία και από αυτά που διαχειρίζονται από την Ελλάδα πλοία με ξένη σημαία, με την συνολική φορολογική επιβάρυνση να παραμένει, ωστόσο, η ίδια και για τις δύο κατηγορίες πλοίων. Τα πρόσθετα ετήσια έσοδα από αυτό το μέτρο υπολογίζονται σε περίπου 40 εκατομμύρια ευρώ.

Το Άρθρο 26 του Ν.27/75 για την Φορολογία πλοίων υπό ξένη σημαία αναφέρει τα εξής:

1. Επιβάλλεται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες με εγκατεστημένο γραφείο στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Η επιβολή του φόρου του παρόντος άρθρου γίνεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως ισχύει, που προβλέπουν την υπαγωγή σε φόρο εισοδήματος των κερδών που προκύπτουν στην Ελλάδα από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία, καθώς και των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων Αποφυγής Διπλής Φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου και των Διμερών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχει συνάψει η Ελλάδα με άλλα κράτη.

2. Ο φόρος βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες ή τις ναυλώτριες εταιρείες γυμνού πλοίου (bareboat charterer) ή τις μισθώτριες εταιρείες πλοίων υπό χρηματοδοτική μίσθωση (ship lessees) ή τις εταιρείες στις οποίες ανήκει η κυριότητα του πλοίου για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι υπόχρεες για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου αλληλέγγυα με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες ή τις ναυλώτριες εταιρείες γυμνού πλοίου (bareboat charterer) ή τις μισθώτριες εταιρείες πλοίων υπό χρηματοδοτική μίσθωση (ship lessees) που τους έχουν αναθέσει τη διαχείριση των πλοίων αυτών ανάλογα με την περίπτωση. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρο για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η ναυλώτρια εταιρεία γυμνού πλοίου (bareboat charterer) ή η μισθώτρια εταιρεία πλοίου υπό χρηματοδοτική μίσθωση (ship lessee) αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της υπό ξένη σημαία, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή του φόρου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Σε περίπτωση εκούσιας μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο μετά τη μεταβίβαση παραμένει υπό τη διαχείριση ελληνικής ή αλλοδαπής εταιρείας εγκατεστημένης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του παρόντος νόμου, ο φόρος του παρόντος άρθρου βαρύνει τον νέο πλοιοκτήτη από την ημερομηνία της μεταβίβασης, ενώ ο νέος πλοιοκτήτης είναι εις ολόκληρο υπόχρεος με τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή του φόρου του παρόντος άρθρου που βαρύνει το πλοίο μέχρι το χρόνο της μεταβίβασης.

3. Ο φόρος υπολογίζεται με τα ίδια κριτήρια, συντελεστές και κλιμάκια που ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και τις εκδιδόμενες δυνάμει του άρθρου 13 του ν. 2687/1953 πράξεις, για τα πλοία που νηολογήθηκαν υπό ελληνική σημαία κατά το προηγούμενο έτος από το έτος επιβολής του φόρου του παρόντος άρθρου.

Παρακάτω παρατίθενται οι δηλώσεις που υποβάλλουν οι Ναυτιλιακές Εταιρείες του Α.Ν 378/68 που διαχειρίζονται πλοία στην πλατφόρμα της Ανεξάρτητης Αρχής

Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) για τον προσδιορισμού του φόρου πλοίων Α' κατηγορίας .

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975 ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟΥ, ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ. 2687/1953

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

α/α	ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΒΑΣΕΙ ΣΥΝΤ. ΠΡΟΗΓ. ΣΤΗΛ.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΕΙ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ \$	ΙΣΟΤΙΜΙΑ R € / \$	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ €	
1)	100 - 10.000		1,20		0 έως 4 έτη 0,446	↓	↓	↓	
2)	10.001 - 20.000		1,10		5 έως 9 έτη 0,798				
3)	20.001 - 40.000		1,00		10 έως 19 έτη 0,781				
4)	40.001 - 80.000		0,45		20 έως 29 έτη 0,739				
5)	80.001 και άνω		0,20		30 έτη και άνω 0,571				
Σ Υ Ν Ο Λ Α									
Μειώσεις Φόρου σε €	1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου)								(-)
	2) Άρθρου 7 παρ. 1 Ν. 27/1975								
	3) Λοιπές μειώσεις ...								
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ						Σύνολο Μειώσεων			
						Ετήσιος Φόρος			
						Ποσό Οφειλής			

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ Ν. 27/1975

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

α/α	ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΒΑΣΕΙ ΣΥΝΤ. ΠΡΟΗΓ. ΣΤΗΛ.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΕΙ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ \$	ΙΣΟΤΙΜΙΑ R € / \$	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ €	
1)	100 - 10.000		1,20		0 έως 4 έτη 1,420	↓	↓	↓	
2)	10.001 - 20.000		1,10		5 έως 9 έτη 2,546				
3)	20.001 - 40.000		1,00		10 έως 19 έτη 2,492				
4)	40.001 - 80.000		0,90		20 έως 29 έτη 2,358				
5)	80.001 και άνω		0,80		30 έτη και άνω 1,822				
Σ Υ Ν Ο Λ Α									
Μειώσεις Φόρου σε €	1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου)								(-)
	2) Άρθρου 7 παρ. 1 Ν. 27/1975								
	3) Λοιπές μειώσεις ...								
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ						Σύνολο Μειώσεων			
						Ετήσιος Φόρος			
						Ποσό Οφειλής			

**ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 26α
ΤΟΥ Ν. 27/1975 ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑ Ε.Ε. ΚΑΙ Ε.Ο.Χ. ΠΛΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ**

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

α/α	ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΒΑΣΕΙ ΣΥΝΤ. ΠΡΟΗΓ. ΣΤΗΛ.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΕΙ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ \$	ΙΣΟΤΙΜΙΑ R € / \$	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ €	
1)	100 - 10.000		1,20		0 έως 4 έτη 1.420	↓	↓	↓	
2)	10.001 - 20.000		1,10		5 έως 9 έτη 2.546				
3)	20.001 - 40.000		1,00		10 έως 19 έτη 2.492				
4)	40.001 - 80.000		0,90		20 έως 29 έτη 2.358				
5)	80.001 και άνω		0,80		30 έτη και άνω 1.822				
ΣΥΝΟΛΑ									
Μειώσεις Φόρου σε €	1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου)								(-)
	2) Άρθρου 7 παρ. 1 Ν. 27/1975								
	3) Λοιπές μειώσεις ...								
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ						Σύνολο Μειώσεων			
						Ετήσιος Φόρος			
						Ποσό Οφειλής			

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΗΜΕΔΑΠΕΣ Ή ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 27/1975 ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡ/ΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ. 2687/1953

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ

α/α	ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΛΙΜΑΚΙΟΥ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΠΟΣΟ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΒΑΣΕΙ ΣΥΝΤ. ΠΡΟΗΓ. ΣΤΗΛ.	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΕΙ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ \$	ΙΣΟΤΙΜΙΑ R € / \$	ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΦΟΡΟΣ ΣΕ €	
1)	100 - 10.000		1,20		0 έως 4 έτη 0,433	↓	↓	↓	
2)	10.001 - 20.000		1,10		5 έως 9 έτη 0,775				
3)	20.001 - 40.000		1,00		10 έως 19 έτη 0,759				
4)	40.001 - 80.000		0,45		20 έως 29 έτη 0,718				
5)	80.001 και άνω		0,20		30 έτη και άνω 0,555				
ΣΥΝΟΛΑ									
Μειώσεις Φόρου σε €	1) Άρθρου 5 Ν. 27/1975 (λόγω αργίας του πλοίου)								(-)
	2) Άρθρου 7 παρ. 1 Ν. 27/1975								
	3) Λοιπές μειώσεις ...								
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ						Σύνολο Μειώσεων			
						Ετήσιος Φόρος			
						Ποσό Οφειλής			

3.4.2 Φορολογικά έσοδα οικειοθελούς εισφοράς του Ναυτιλιακού κλάδου.

Η εθελοντική συνεισφορά της ναυτιλιακής κοινότητας στο ελληνικό κράτος ολοκληρώθηκε το καλοκαίρι του 2013, με τη μορφή μνημονίου συμφωνίας (η συμφωνία έλαβε τη μορφή εθελοντικής συνεισφοράς, προκειμένου να αποφευχθούν νομικά ζητήματα που απορρέουν το υπέρ-νομοθετικό καθεστώς συγκεκριμένων άρθρων του Ν. 27/1975). Η αρχική διάρκεια του μνημονίου συμφωνήθηκε να είναι τριετής (2014-2016) με το άρθρο 14 του Ν. 4223/2013, και στη συνέχεια παρατάθηκε για ένα έτος δύο φορές, πράγμα που έγινε ουσιαστικά μια συμφωνία πέντε ετών (2014-2018 και επικυρώθηκε με τους νόμους 4301/2014 άρθρο 42 και 4484/2017 άρθρο 32). Η εθελοντική συνεισφορά υπολογίστηκε εφαρμόζοντας τους ίδιους φορολογικούς περιορισμούς, τους συντελεστές και τους συντελεστές ηλικίας για ελληνικά πλοία με σημαία και κάλυψε τόσο ελληνικά όσο και ξένα πλοία με σημαία από εταιρείες - 478 σε αριθμό σύμφωνα με το αρχικό μνημόνιο - που έγινε μέρος της συμφωνίας. Σημειώνεται ότι για τον υπολογισμό της εθελοντικής συνεισφοράς για πλοία με αλλοδαπή σημαία, ο φόρος χωρητικότητας (ή οποιαδήποτε παρόμοια χρέωση) που καταβλήθηκε στη χώρα σημαίας του πλοίου κάτω από η διαχείριση δεν αφαιρείται. Ουσιαστικά, οι ναυτιλιακές εταιρείες πλήρωσαν διπλό φόρο χωρητικότητας: μία φορά βάσει των δύο προαναφερθέντων φόρων χωρητικότητας και δευτερολέπτου βάσει της εθελοντικής συνεισφοράς. Τα πρόσθετα ετήσια έσοδα από αυτό το μέτρο εκτιμώνται σε περίπου 50 εκατομμύρια ευρώ, με περισσότερο από το 90% της χωρητικότητας του ελληνικού πλοίου που συμμετέχει στο πρόγραμμα εθελοντικής υπηρεσίας.

Οικονομική παροχή της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης της χώρας του άρθρου 14 του Ν.4223/2013

1. Καθορίζεται, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, ετήσια παροχή για τα τρία (3) επόμενα έτη, 2014, 2015 και 2016, η οποία υπολογίζεται με βάση τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται, κατά κυριότητα ή μη, η κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία ή διαχειρίζεται η κάθε διαχειρίστρια εταιρεία αντίστοιχα, ως εξής:

α. Για όλα τα πλοία με ελληνική σημαία πρώτης κατηγορίας του Ν. 27/1975, καθώς και πλοία δεύτερης κατηγορίας άνω των πεντακοσίων (500) κόνων ολικής χωρητικότητας του ίδιου νόμου, καταβάλλεται ετησίως και για τα τρία (3) παραπάνω έτη ποσό ίσο με το διπλάσιο του τελικού ποσού του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη

κάθε φορά φορολογική περίοδο και χωρίς να αφαιρούνται οι υπό του νόμου προβλεπόμενες μειώσεις του άρθρου 5 του Ν. 27/1975.

β. Για τα πλοία με ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, καταβάλλεται ετησίως και για τα τρία (3) επόμενα έτη ποσό ίσο με το διπλάσιο του τελικού ποσού του φόρου που υπολογίστηκε και βεβαιώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Φορολογικής Διοίκησης για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη κάθε φορά φορολογική περίοδο, σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 27/1975, όπως ισχύει και χωρίς να αφαιρούνται οι υπό του νόμου τυχόν προβλεπόμενες μειώσεις ή εκπτώσεις του άρθρου 5 και των παραγράφων 1 και 5 του άρθρου 26 του Ν. 27/1975.

2. Η παροχή αυτή βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, καθώς και τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975.

Οι ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες είναι αλληλέγγυα υπόχρεες με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την καταβολή της παροχής του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η διαχείριση του πλοίου γίνεται από κοινού από περισσότερες της μίας διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, οι διαχειρίστριες εταιρείες ευθύνονται εις ολόκληρο για την καταβολή της παροχής του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλάξει τη διαχειρίστρια εταιρεία στην οποία έχει αναθέσει τη διαχείριση πλοίου της, η διαχειρίστρια εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή της παροχής που αναλογεί στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ασκούσε τη διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου.

Για τον υπολογισμό του ποσού της παροχής του άρθρου αυτού λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός χρόνος παραμονής των πλοίων στην ελληνική σημαία ή ο συνολικός χρόνος διαχείρισης των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις ως άνω διαχειρίστριες εταιρείες.

3.4.3 Φορολογικά έσοδα μερισμάτων 10% του Ναυτιλιακού κλάδου.

Οι πρόσφατες εξελίξεις οδήγησαν στην εθελοντική συνεισφορά, η οποία έληξε το 2018, αντικαταστάθηκε από μια εθελοντική «διαρκή» συνεισφορά 10% ναυτιλιακών εταιρειών μερίσματα που διαβιβάστηκαν στο Greece through μια νέα συμφωνία - σε

εθελοντική βάση ξανά - συνάφθηκε μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της ένωσης της ναυτιλιακής κοινότητας. Η μορφή αυτής της συμφωνίας αφορά τη φορολόγηση των κερδών που αποστέλλονται στην Ελλάδα στο 10% με στόχο ετήσιο ποσό 40 εκατομμυρίων ευρώ. Η νέα συμφωνία επικυρώθηκε με το νόμο 4607/2019 και είναι αορίστου χρόνου από το 2019. Υιοθετήθηκε από 530 εταιρείες που καλύπτουν ένα συντριπτικό μερίδιο του συνόλου των ναυτιλιακών εταιρειών που λειτουργούν στην Ελλάδα, από τις οποίες υπήρχαν λιγότερες από 600 το 2017 (Petrofin Research, 2018). Αυτό το μέτρο θα επηρεάσει κυρίως τα άτομα που λαμβάνουν μερίσματα, ενώ η εθελοντική συνεισφορά «επιβλήθηκε» με βάση τη χωρητικότητα που ανήκει σε εταιρεία ιδιοκτησίας. Έτσι, μοιάζει περισσότερο με φορολογικά συστήματα που βασίζονται σε έσοδα / κέρδη.

Καθορισμός της Νέας Οικειοθελούς Παροχής:

Η Νέα Οικειοθελής Παροχή καθορίζεται ως η εθελούσια καταβολή εκ μέρους των μελών της Ναυτιλιακής Κοινότητας, ήτοι των, για τους σκοπούς του παρόντος Νέου Συνυποσχετικού, τελικών μετόχων ή εταίρων ή πραγματικών δικαιούχων πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, υπό την προϋπόθεση της διαχείρισης (των υπό ξένη σημαία πλοίων) από εταιρεία που έχει λάβει άδεια εγκατάστασης στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975, φορολογικών κατοίκων Ελλάδος, ανερχόμενη σε σταθερό ποσοστό 10% (δέκα τοις εκατό) επί των εισαγόμενων στην Ελλάδα ποσών σε οποιοδήποτε νόμισμα, προερχομένων από εισοδήματα εκ μερισμάτων των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών.

2. Η καταβολή της Νέας Οικειοθελούς Παροχής εξαντλεί για το παγκόσμιο εισόδημα από τα μερίσματα των πλοιοκτητριών εταιρειών της προηγούμενης παραγράφου κάθε άλλη φορολογική υποχρέωση των ως άνω φυσικών προσώπων από κάθε φόρο, εισφορά, τέλος, κράτηση ή οποιαδήποτε άλλη φορολογικής φύσης επιβάρυνση, καθώς επίσης και από την επιβολή της ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης.

3. Πέραν της συνομολογημένης διά του παρόντος Νέας Οικειοθελούς Παροχής, ουδέν δικαίωμα εκ του ν. 27/1975 του άρθρου 107 του Συντάγματος και του εν γένει θεσμικού ναυτιλιακού πλαισίου θίγεται.

4. Για ερμηνευτικούς σκοπούς και μόνο διατυπώνεται ρητώς ότι το μη εισαχθέν στην Ελλάδα, παγκόσμιο εισόδημα τελικών μετόχων ή εταίρων ή πραγματικών δικαιούχων πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, από ναυτιλιακή δραστηριότητα, καλύπτεται από τις διατάξεις των άρθρων 2 και 26 του ν. 27/1975, καθώς και από την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

3.4.4 Φορολογικά έσοδα εισφοράς συναλλάγματος του Ναυτιλιακού κλάδου.

Τα συνολικά ελληνικά φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία περιλαμβάνουν επίσης τον φόρο στα εισερχόμενα εμβάσματα (εισφορά συναλλάγματος) των ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναύλωση εκτός από τη διαχείριση πλοίων. Αυτή η συνεισφορά κυμαινόταν αρχικά από 3% -5% (αργότερα 5% -7%) και εισήχθη το 2013 επίσης ως προσωρινό μέτρο, αρχικά για το 2012-2015 αλλά επεκτάθηκε καθ 'όλη τη διάρκεια του 2016-2019, προσθέτοντας φορολογικά έσοδα περίπου 4-5 εκατομμύρια ευρώ. Με το νόμο 4607/2019, το μέτρο αυτό έγινε μόνιμο.

Ποιο συγκεκριμένα ο νόμος 4111/2013 όπως ισχύει ορίζει ότι:

Στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, που απασχολούνται αποκλειστικά με τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, επιβάλλεται ετήσια εισφορά για οκτώ (8) έτη επί του ετήσιου ποσού του συνολικού εισαγομένου συναλλάγματος και μετατρεπομένου σε ευρώ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), η οποία υπολογίζεται με τις παρακάτω κλίμακες:

α) Για τα ετήσια ποσά συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος της τετραετίας 2012-2015:

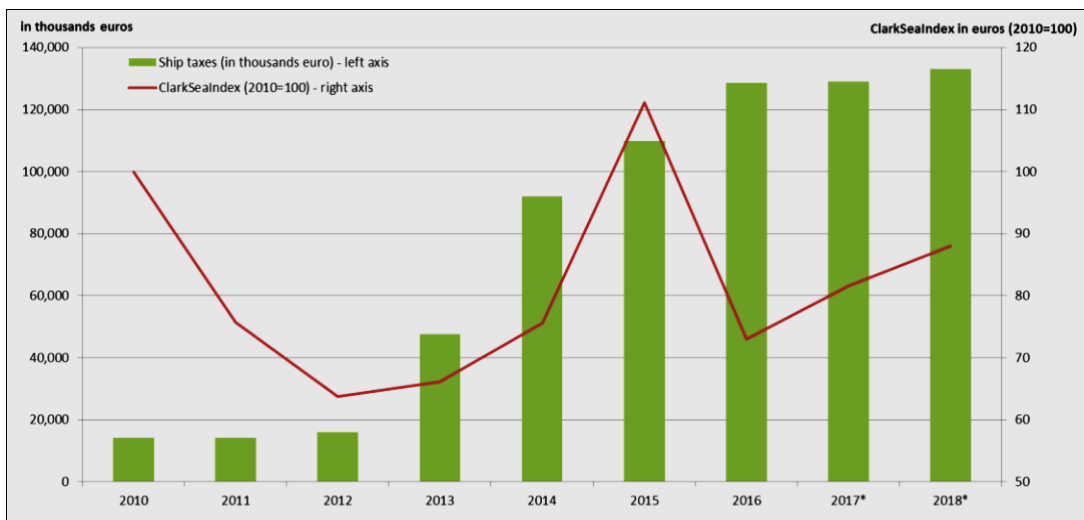
Κλιμάκιο υπολογισμού της εισφοράς				
Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια)	Συν/τής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια ΗΠΑ)
200. 000	5	10.000	200.000	10. 000
200. 000	4	8.000	400.000	18. 000
Υπερβάλλον	3			

β) Για τα ετήσια ποσά συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος της τετραετίας 2016-2019:

Κλιμάκιο υπολογισμού της εισφοράς				
Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια)	Συν/στής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγομένου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια ΗΠΑ)
200.000	7	14.000	200.000	14.000
200.000	6	12.000	400.000	26.000
Υπερβάλλον	5			

Στην περίπτωση που το συνολικό ετήσιο εισαγομένο και μετατρεπόμενο σε ευρώ συνάλλαγμα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι μικρότερο από το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο των πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων Η.Π.Α., η εισφορά θα υπολογιστεί για πενήντα χιλιάδες (50.000) δολάρια Η.Π.Α., μετατρεπόμενου σε ευρώ του ποσού των 50.000 δολαρίων Η.Π.Α. Η δια του παρόντος άρθρου προβλεπόμενη εισφορά δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρίες, που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του ν. 27/1975 και ασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και με τις λοιπές εργασίες που προβλέπονται από την εγκριτική πράξη εγκατάστασής τους.

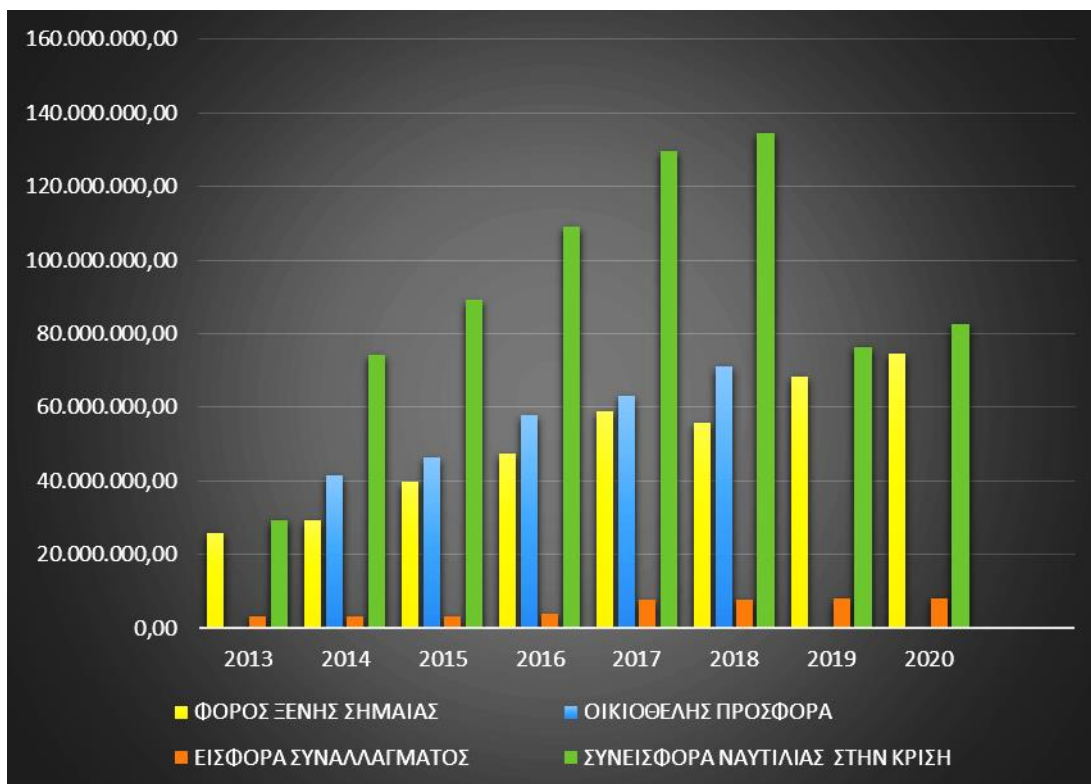
Συμπερασματικά βλέπουμε ότι ο αντίκτυπος της εθελοντικής διπλής εισφοράς και ο φόρος χωρητικότητας των πλοίων με ξένη σημαία στα ελληνικά φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία είναι εμφανής στο Διάγραμμα 3.4. Πριν από την ελληνική-κυρίαρχη κρίση το 2010, τα έσοδα από τη ναυτιλία ανήλθαν σε περίπου 14 εκατομμύρια ευρώ, αυξάνοντας σε περίπου 48 εκατομμύρια ευρώ το 2013 μετά το υιοθέτηση του φόρου επί των πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα και φθάνοντας στο επίπεδο των 120 εκατομμυρίων ευρώ περίπου την περίοδο 2015-2018, μετά την έγκριση της εθελοντικής εισφοράς. Ως εκ τούτου, τα συνολικά φορολογικά έσοδα που προέρχονται κυρίως από τις εταιρείες πλοιοκτησίας αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 800%. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η ανάπτυξη πραγματοποιήθηκε σε περίοδο κρίσης, η οποία, ειδικά μετά το 2015, χαρακτηρίστηκε από τα πολύ χαμηλά επίπεδα των ναύλων παγκοσμίως.



Πηγή: Κρατικός προϋπολογισμός (για φορολογικά έσοδα) και Clarkson Research Services (για το ClarkSeaIndex).

Διάγραμμα 3.4
Ελληνικά φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία 2010 - 2018

Πιο αναλυτικά η συνεισφορά του Ναυτιλιακού κλάδου στα φορολογικά έσοδα την περίοδο 2013 - 2020 απεικονίζεται στο επόμενο σχήμα 4 ανά κατηγορία φόρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Διάγραμμα 3.5 δεν συμπεριλαμβάνονται για το έτος 2019 και 2020 ο φόρος μερισμάτων από το νέο συνυποσχετικό που υπογράφει από την Ναυτιλιακή κοινότητα και το Ελληνικό Δημόσιο δείχνοντας μια πτώση των φορολογικών εσόδων. Αυτό συμβαίνει γιατί είναι φόρος που καταβάλλεται από τα φυσικά πρόσωπα που λαμβάνουν το μερίσμα και ως εκ τούτου είναι μεγάλη και η διασπορά στις επιμέρους φορολογικές περιφέρειες και περιοχές καθώς και η συλλογή στοιχείων. Λαμβάνοντας υπόψη μας όμως το νέο συνυποσχετικό εθελοντικής συνεισφοράς στα μερίσματα με καταβολή φόρου 10% , τα φορολογικά έσοδα από τη ναυτιλία αναμένεται να παραμείνουν σε αυτό το επίπεδο, με μόνες αλλαγές αυτές που προκύπτουν από το μέγεθος του ελληνικού στόλου, το μέγεθος των πλοίων με ξένη σημαία που διαχειρίζονται η Ελλάδα, τη συναλλαγματική ισοτιμία EUR / USD και την συνήθη αύξηση 4% στον ρυθμό φόρου χωρητικότητας.



Πηγή: Υπολογισμοί συγγραφέα.

Διάγραμμα 3.5

Επιμερισμός φορολογικών εσόδων από τη ναυτιλία 2013-2020

3.5 Άμεση και έμμεση συμβολή του Ναυτιλιακού Κλάδου στην Οικονομία.

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών που συμβάλλει τόσο άμεσα όσο και έμμεσα στην οικονομία της χώρας και κατ' επέκταση στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών καθώς αποτελεί το σημαντικότερο κομμάτι του. Δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων χωρών, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτικών και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι, το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές μοιράζεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη και δημιουργεί εισοδήματα προσελκύοντας νέες επενδύσεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη θεμελίωση και διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας. Οι θετικές επιδράσεις αφορούν την αύξηση της απασχόλησης και της παραγωγικότητας με καινοτόμες επενδύσεις και σύγχρονη τεχνολογία όπως και υψηλότερο επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών, όχι μόνο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα με τη

ναυτιλία αλλά και σε άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας όπως είναι ο τουρισμός, οι κατασκευές και υποδομές κλπ., ενώ οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις αφορούν στην διαμόρφωση του περιβαλλοντικού κόστους και τη ρύπανση. Επομένως, η συνολική πραγματική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στα αναφερόμενα μεγέθη είναι σημαντική και βοηθά στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη²⁴.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι πολυδιάστατη και δεν περιορίζεται μόνο στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά περιλαμβάνει έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, καθώς και ευκαιρίες που αφορούν τον τομέα της απασχόλησης. Παράλληλα, ως στρατηγικός εμπορικός εταίρος σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, όπως η ΕΕ και οι ΗΠΑ, αλλά και Κίνα η ελληνική ναυτιλία ενισχύει το κύρος της χώρας διεθνώς. Είναι παράγοντας εθνικής, πολιτικής και πολιτιστικής προβολής και έτσι η Ελλάδα γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης προβάλλοντας διεθνώς τα ήθη και έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό, την κουλτούρα αλλά και τις παραδόσεις της. Στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και λιγότερο του ΟΟΣΑ, και άλλων ναυτιλιακών κέντρων αποφάσεων η άποψη της Ελλάδας σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα διαφαίνεται αρκετά σημαντική και γι' αυτό συνήθως υιοθετούνται πλήρως οι θέσεις της.

Η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει ένα τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας, ο οποίος αποτελείται κυρίως από μικρομεσαίες ιδιωτικές και συνήθως οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στον τομέα της μεταφοράς χύδην φορτίων. Λόγω των εγγενών γνωρισμάτων της, εμφανίζει και διατηρεί χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού και παρουσιάζει μεγάλη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στο συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα. Ο ελληνικός στόλος μπορεί να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις οποιοσδήποτε μεταβολές των εμπορικών προτύπων ή στον επαναπροσανατολισμό των εμπορικών ροών και να βοηθήσει στη δημιουργία νέων εμπορικών σχέσεων μεταξύ προμηθευτών και εισαγωγέων με έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο²⁵.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σπουδαιότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία. Στο χώρο της χύδην (tramp) ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα θέση διεθνώς. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς


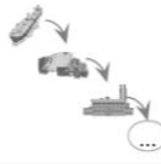

²⁴ Έκθεση 62 ΚΕΠΕ 2010:25

²⁵ Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών 2018

εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου των θαλάσσιων οδών, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς Εμπορίου. Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος.

Στο Ναυτιλιακό συνάλλαγμα περιλαμβάνονται οι μισθοί των ναυτικών, τα εμβάσματα των εφοπλιστών, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό τις επισκευές, συντηρήσεις και τις μετασκευές των πλοίων, τις ασφαλιστικές εισφορές προς το ΝΑΤ καθώς και οι φόροι προς το ελληνικό Δημόσιο. Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες της στεριάς. Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% σε θαλάσσιες υπηρεσίες. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά είναι σε παρα - ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές εταιρείες και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, δικηγορικά γραφεία, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ. α. (Σχήμα 10)

Σχήμα 10
Άμεσος & Έμμεσος αντίκτυπος της Ναυτιλίας στην οικονομία

Άμεσος αντίκτυπος	<p>Άμεσα οικονομικά οφέλη εταιριών στον βασικό ναυτιλιακό κλάδο (ποντοπόρος ναυτιλία, ακτοπλοία και λιμάνια)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έξοδα βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα σε € • # θέσεων εργασίας στον βασικό ναυτιλιακό κλάδο 	
+	<p>Αντίκτυπος βασικού ναυτιλιακού κλάδου στις Υποστηρικτικές υπηρεσίες, τους προμηθευτές τους και ούτω καθεξής (υποθέτοντας σταθερό οικογενειακό εισόδημα)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αντίκτυπος στο ΑΕΠ σε € • # θέσεων εργασίας βασιζόμενων στον βασικό ναυτιλιακό κλάδο 	
+	<p>Αντίκτυπος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης κατανάλωσης σε νοικοκυριά λόγω του ναυτιλιακού εισοδήματος</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αντίκτυπος στο ΑΕΠ σε € • # θέσεων εργασίας που βασίζονται στην ναυτιλία 	
=	Συνολικός αντίκτυπος ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία	

Πηγή: BCG 2013

3.5.1. Υπόδειγμα εισροών - εκροών

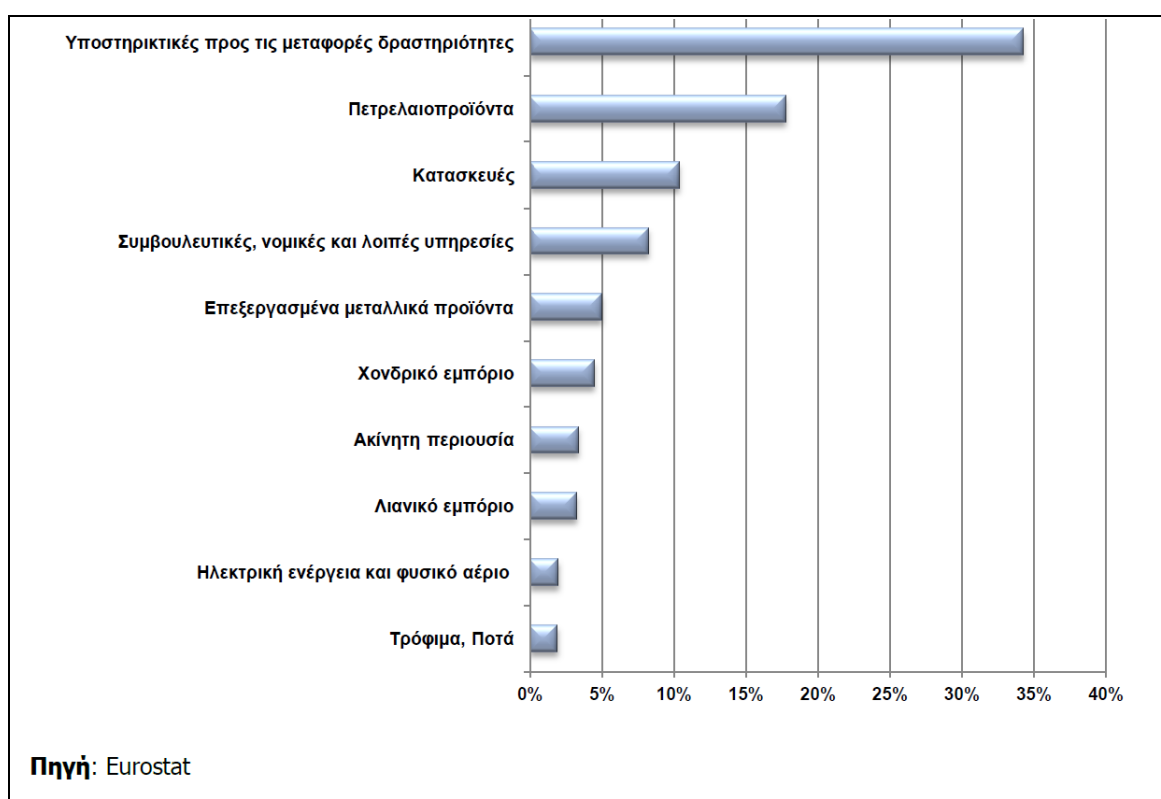
Αναπτύχθηκε στα μέσα του 20^{ου} αιώνα από τον Αμερικανό οικονομολόγο Wassily Leontief, ρωσικής καταγωγής ο οποίος τιμήθηκε με το Νόμπελ οικονομικών επιστημών το 1973, για την δημιουργία του υποδείγματος εισροών/εκροών και για την εφαρμογή του πάνω σε πρακτικά ζητήματα. Το υπόδειγμα βασίζεται σε πίνακες που αποτυπώνουν τις αλληλεπιδράσεις της παραγωγής και ζήτησης σε κλάδους και τομείς της οικονομίας. Κάθε κλάδος χρησιμοποιεί ως εισροή στην παραγωγική του διαδικασία προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους κλάδους. Από την άλλη πλευρά, η παραγωγή κάθε κλάδου κατευθύνεται ως ενδιάμεση κατανάλωση σε άλλο κλάδο της εγχώριας οικονομίας, στην τελική κατανάλωση νοικοκυριών ή του κράτους, ως εισροή σε επενδυτικές δραστηριότητες ή εξάγεται εκτός της χώρας. Η διαφορά μεταξύ της συνολικής αξίας παραγωγής και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του κλάδου, η οποία αντιστοιχεί στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις του κλάδου για την πληρωμή μισθών, εργοδοτικών εισφορών, αποσβέσεων, άμεσων φόρων και μερισμάτων στους μετόχους τους καθώς και για την δημιουργία αποθεματικού κερδών. Προσθέτοντας τους έμμεσους φόρους, όπως ΦΠΑ, ΕΦΚ, κλπ., στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία όλων των κλάδων προκύπτει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, το οποίο υπολογίζεται επίσης και ως το άθροισμα της τελικής κατανάλωσης (νοικοκυριών και δημόσιου τομέα), των επενδύσεων (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές μείον εισαγωγές).

Η ανάλυση της μελέτης που παρουσιάζουμε παρακάτω βασίστηκε στους πίνακες εισροών-εκροών της Ελληνικής οικονομίας από τη βάση δεδομένων από την Eurostat οι οποίοι καλύπτουν περίπου 59 κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία εισροών-εκροών σε πιο λεπτομερέστερο πλαίσιο ανάλυσης κλάδων και για αυτό το λόγο χρησιμοποιήσαμε και αναλύσαμε τα στοιχεία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών μέρος των οποίων είναι τόσο η ποντοπόρος ναυτιλία, όσο και η ακτοπλοΐα.

Με βάση τα αντλημένα στοιχεία, από κάθε €100 που παράγει ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών, τα €53 προστίθεται ως προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ της χώρας, ενώ το υπόλοιπο (€47) αναλώνεται σε εισροές. Όσον αφορά τις αναλώσεις, €21 για κάθε €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές πηγαίνουν για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών από το εξωτερικό, ενώ €3,48 εισπράττει το κράτος ως έμμεσους φόρους. Στους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας για την πληρωμή υπηρεσιών και

προϊόντων που προσφέρουν στις θαλάσσιες μεταφορές πηγαίνουν τα υπόλοιπα €22,55 από τα οποία το μεγαλύτερο μερίδιο κατέχουν οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, τα προϊόντα πετρελαίου και οι κατασκευές (Διάγραμμα 3.6).

Σχετικά με τις εκροές, από τα €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές, τα €95,42 προέρχονται από εξαγωγές (ποντοπόρος ναυτιλία), €2,91 από εγχώρια κατανάλωση νοικοκυριών (ακτοπλοΐα) και €1,67 από ενδιάμεση κατανάλωση άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας (ποντοπόρος ναυτιλία και ακτοπλοΐα). Το μεγαλύτερο μερίδιο στη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από τους εγχώριους κλάδους της οικονομίας κατέχουν το χονδρικό εμπόριο (27%) και οι χερσαίες μεταφορές (21%).



Διάγραμμα 3.6

Οι 10 κλάδοι με το υψηλότερο μερίδιο στις αναλώσεις του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών

Η προστιθέμενη αξία που παράγει ένας κλάδος δεν αποκαλύπτει και δεν αναδεικνύει τη συνολική συνεισφορά του στην οικονομία, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ αυτού και των λοιπών κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη συγκεκριμένη εξεταζόμενη οικονομία. Αυτό το κενό που δημιουργείται συμπληρώνεται από το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief, όπου η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου ισοδυναμεί με την επίπτωση στην οικονομία **σε σύγκριση με ένα υποθετικό σενάριο**, όπου η τελική ζήτηση που καλύπτει ο κλάδος ικανοποιείται

εξ' ολοκλήρου με εισαγωγές. Στο ανωτέρω υποθετικό σενάριο χάνεται όχι μόνο η προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος όταν ικανοποιεί την τελική ζήτηση για τις υπηρεσίες του, αλλά και η προστιθέμενη αξία όλων των υπόλοιπων αλληλοεπιδρώμενων κλάδων στο βαθμό που συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας που δημιουργείται από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που η τελική ζήτηση για την ναυτιλία καλυπτόταν αποκλειστικά και μόνο από εισαγωγές, οι απώλειες για την ελληνική οικονομία δεν θα περιορίζονταν μόνο στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση του κλάδου, αλλά θα επεκτεινόταν και σε μεγάλο μέρος στα μεγέθη των υποστηρικτικών προς μεταφορές υπηρεσιών, των προϊόντων πετρελαίου, των κατασκευών κλπ. Συνεπώς το μικρότερο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών λόγω της απώλειας προστιθέμενης αξίας θα οδηγούσε σε σταδιακή μείωση της ζήτησης σε όλους τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας (σχήμα 11 & 12)

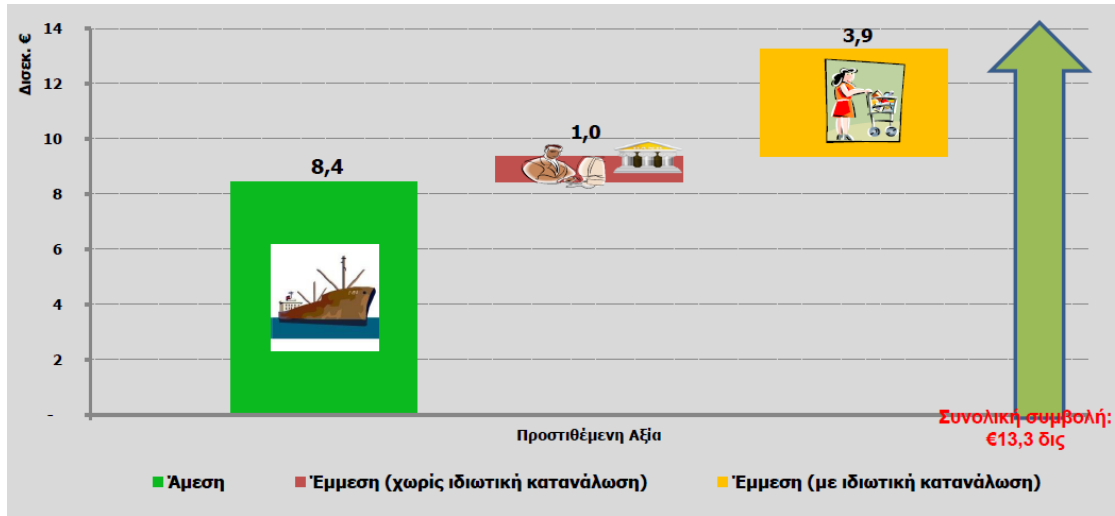
Σχήμα 11
Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία



Πηγή: IOBE 2013

Σχήμα 12

Συνολική επίδραση στην προστιθέμενη αξία: €13,3 δισ. (~6,4% του ΑΕΠ), στοιχεία 2011.

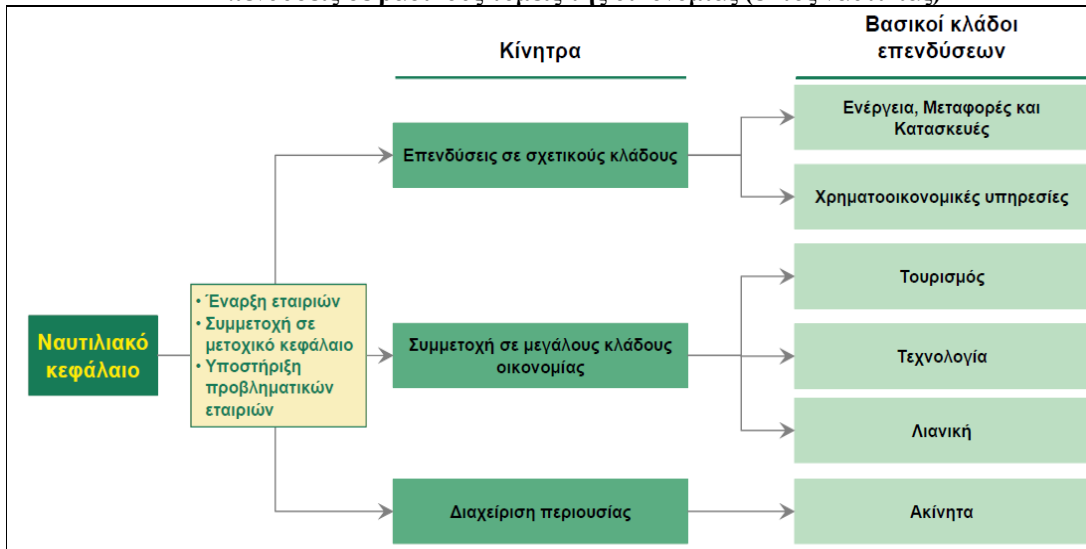


Πηγή: IOBE 2016

Στην ορολογία του υποδείγματος εισροών-εκροών, τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου με εγχώρια παραγωγή (αντί για εισαγωγές), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με το υπόλοιπο της οικονομίας, αποτελούν την **άμεση** συνεισφορά του κλάδου (direct effect). Η αύξηση των οικονομικών μεγεθών στους προμηθευτές κατά μήκος της αλυσίδας αξίας αποτελεί την **έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση** (indirect effect) από την εγχώρια δραστηριοποίηση του κλάδου. Η επίπτωση στην οικονομία από τις αλλαγές στην κατανάλωση ως αποτέλεσμα της μεταβολής του διαθέσιμου εισοδήματος των καταναλωτών αποτελεί την **προκαλούμενη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση** (induced effect).

Αξίζει να αναφέρουμε ότι το υπόδειγμα εισροών-εκροών δεν εξετάζει την χρήση των κερδών (κατανάλωση ή επένδυση) στην οικονομία, αλλά προσδιορίζει τη συμβολή του κλάδου στην οικονομία μέσα από τις δραστηριότητες ικανοποίησης της ζήτησής του και μόνο. Δεδομένων των πολλών παραδειγμάτων επενδύσεων κερδών από την ναυτιλιακή δραστηριότητα σε άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα στις κατασκευές, στην αγορά ακινήτων, στην ενέργεια, στον τουρισμό κλπ (Πίνακας 3.4), η εκτίμηση για την συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία θα μπορούσε να εκτιμηθεί ως συντηρητική.

Πίνακας 3.4
Επενδύσεις σε βασικούς τομείς της οικονομίας (εκτός ναυτιλίας)



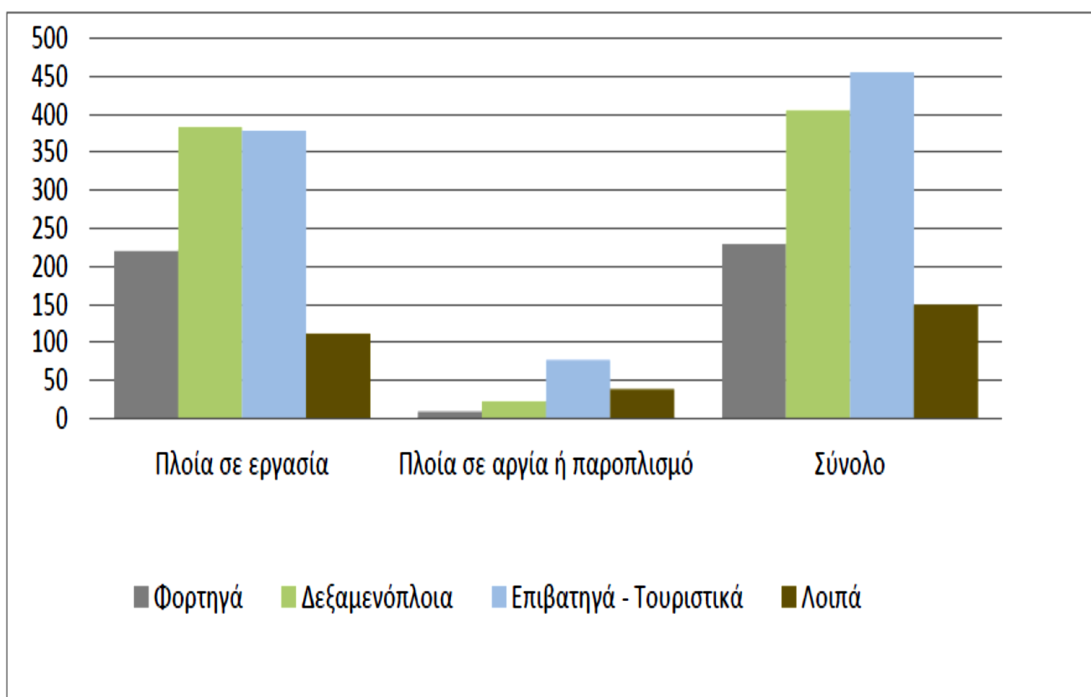
Πηγή: BCG 2013

3.5.2. Η Άμεση συμβολή στην απασχόληση

Από το σύνολο των δεδομένων, σχετικών με την απασχόληση στην ναυτιλία, η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία, περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες που εμφανίζει ο κλάδος. Η διαφορετικής προέλευσης σημαία νηολόγησης των πλοίων του στόλου, η ανυπαρξία οργανωμένου συστήματος συλλογής και καταγραφής δεδομένων, αλλά και η αδυναμία εύκολου και γρήγορου προσδιορισμού ιδιοκτησίας μετατρέπουν την ανεύρεση αξιόπιστων δεδομένων σε μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία.

Η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) ανακοίνωσε τα αποτελέσματα της απογραφής πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω και πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2018. Σύμφωνα με την απογραφή, επί συνόλου 1.355 πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, που περιλαμβάνονταν στο μητρώο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Το Μητρώο Πλοίων του ΝΑΤ αποτέλεσε το πλαίσιο της απογραφής της 20ης Σεπτεμβρίου 2018), απογράφηκαν 1.238 πλοία, εκ των οποίων 1.155 ήταν ελληνικά και 83 ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Από τα 1.155 ελληνικά πλοία 1.021 ήταν εν ενεργεία, 134 σε αργία ή σε παροπλισμό. Από τα 83 ελληνόκτητα πλοία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, τα 71 ήταν εν ενεργεία και 12 σε αργία ή παροπλισμό (Διάγραμμα 3.7 Πίνακας 3.5).

Στο σύνολο των 1.238 πλοίων που απογράφηκαν την ημέρα της απογραφής απασχολούνταν σε αυτά 20.691 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί. Πιο αναλυτικά στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν απασχολούνταν 19.648 ναυτικοί, από τους οποίους το 57,5% ήταν Έλληνες και το 42,5% ξένης εθνικότητας. Στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT απασχολούνταν 1.043 ναυτικοί, εκ των οποίων το 70,5% ήταν Έλληνες και το 29,5% ξένης εθνικότητας (Πίνακας 3.5, Διάγραμμα 3.8).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018

Διάγραμμα 3.7

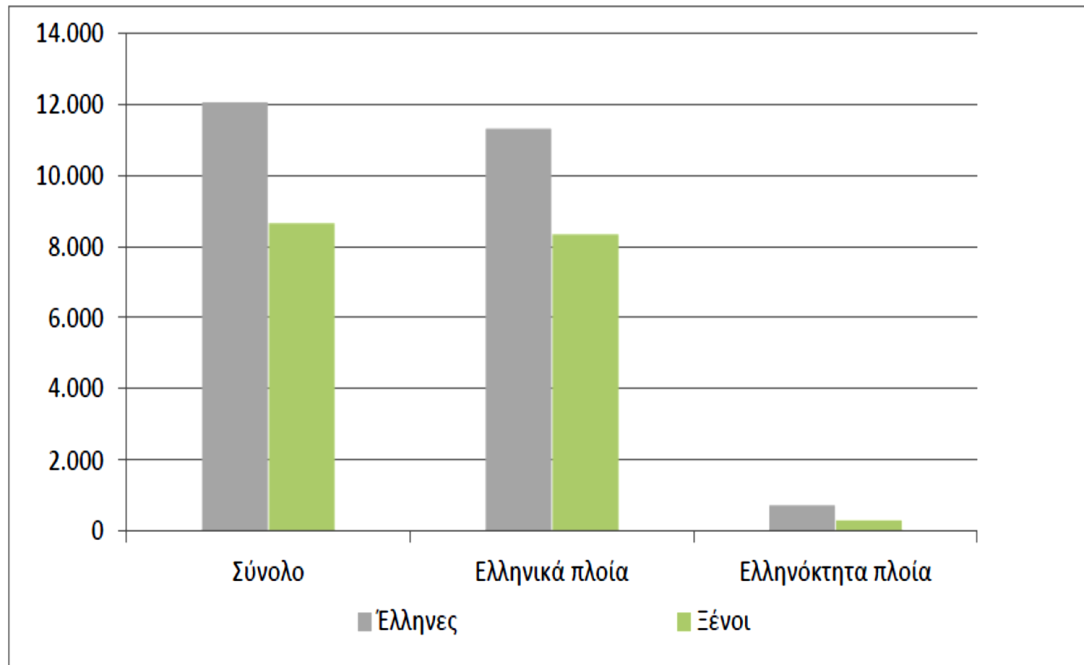
Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά την απογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου 2018.

Από τη σύγκριση των στοιχείων της απογραφής του έτους 2018 με τα στοιχεία της απογραφής του έτους 2016, παρατηρείται ότι το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν (1.155 πλοία) σημείωσε μείωση κατά 4,9%, ενώ στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT (83 πλοία) το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών παρατηρήθηκε αύξηση κατά 34,8%. Παρατηρείται μια μείωση, κατά 2,9% των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και μια αύξηση κατά 43%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία. Αντίστοιχα, παρατηρείται μείωση, κατά 7,5%, των ξένων ναυτικών που

υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία ενώ αύξηση κατά 18,5%, αυτών σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT (Πίνακας 3.5 - 3.6, Διάγραμμα 3.9).

Η διαστρωμάτωση των ναυτικών μεταξύ των κατηγοριών των πλοίων δείχνει ότι 4.397 ναυτικοί (21,3%) υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία, 9.171 (44,3%) σε δεξαμενόπλοια, 6.489 (31,4%) σε επιβατηγά και τουριστικά και 634 (3,1%) σε λοιπά πλοία (Πίνακας 3.5).

Από τα στοιχεία της απογραφής του έτους 2018, από το σύνολο των 19.648 Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία, παρατηρείται ότι, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 32,4% (6.367 άτομα), το κατώτερο προσωπικό το 60% (11.794 άτομα), το υγειονομικό προσωπικό και οι δόκιμοι το 7,4% (1.448 άτομα) και το 0,2% (39 άτομα) δεν είχαν ναυτική ειδικότητα. Αντίστοιχα, από το σύνολο των 1.043 Ελλήνων και ξένων ναυτικών, στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 29,8% (311 ναυτικοί), το κατώτερο προσωπικό το 64,5% (673 ναυτικοί), το υγειονομικό προσωπικό και οι δόκιμοι το 2,5% (26 ναυτικοί) και χωρίς ναυτική ειδικότητα ήταν το 3,2% (33 ναυτικοί), (Πίνακας 3.7, Διάγραμμα 3.10).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018

Διάγραμμα 3.8

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 KOX και άνω, την 20η Σεπτεμβρίου 2018

Πίνακας 3.5
Ελληνικά εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, και υπηρετούντες ναυτικοί με ελληνική και ξένη εθνικότητα, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής (20-9-2018)

	Ελληνικά πλοία				Ελληνόκτητα πλοία				Γενικό σύνολο		Ποσοστό ναυτικών (%)			
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Πλοίων	Ναυτικών	Σε ελληνικά πλοία		Σε ελληνόκτητα πλοία	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο			Ελλήνων	Ξένων	Ελλήνων	Ξένων
Πλοία που απογράφηκαν την 20-9-2018	1.155	11.307	8.341	19.648	83	735	308	1.043	1.238	20.691	57,5	42,5	70,5	29,5
Φορτηγά	225	1.821	2.506	4.327	4	56	14	70	229	4.397	42,1	57,9	80,0	20,0
Δεξαμενόπλοια	401	3.564	5.523	9.087	4	34	50	84	405	9.171	39,2	60,8	40,5	59,5
Επιβατηγά - Τουριστικά	382	5.325	296	5.621	73	624	244	868	455	6.489	94,7	5,3	71,9	28,1
Λοιπά	147	597	16	613	2	21	0	21	149	634	97,4	2,6	100,0	0,0
Πλοία που ήταν σε εργασία	1.021	10.945	8.313	19.258	71	681	305	986	1.092	20.244	56,8	43,2	69,1	30,9
Φορτηγά	216	1.781	2.500	4.281	4	56	14	70	220	4.351	41,6	58,4	80	20
Δεξαμενόπλοια	379	3.501	5.507	9.008	4	34	50	84	383	9.092	38,9	61,1	40,5	59,5
Επιβατηγά - Τουριστικά	317	5.103	290	5.393	61	570	241	811	378	6.204	94,6	5,4	70,3	29,7
Λοιπά	109	560	16	576	2	21	0	21	111	597	97,2	2,8	100	0
Πλοία που ήταν σε αργία ή παροπλισμό	134	362	28	390	12	54	3	57	146	447	92,8	7,2	94,7	5,3
Φορτηγά	9	40	6	46	0	0	0	0	9	46	87	13	0	0
Δεξαμενόπλοια	22	63	16	79	0	0	0	0	22	79	79,7	20,3	0	0
Επιβατηγά - Τουριστικά	65	222	6	228	12	54	3	57	77	285	97,4	2,6	94,7	5,3
Λοιπά	38	37	0	37	0	0	0	0	38	37	100	0	0	0
Πλοία που δεν απογράφηκαν για διάφορους λόγους	109				8				117					

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018

Πίνακας 3.6

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλ. με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2014, 2016 και 2018

	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018	2016/2014	2018/2016	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.925	21.440	20.691	-6,5	-3,5	100	100	100
Έλληνες	12.663	12.163	12.042	-3,9	-1,0	55,2	56,7	58,2
Ξένοι	10.262	9.277	8.649	-9,6	-6,8	44,8	43,3	41,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.315	20.666	19.648	-3,0	-4,9	100	100	100
Έλληνες	11.801	11.649	11.307	-1,3	-2,9	55,4	56,4	57,5
Ξένοι	9.514	9.017	8.341	-5,2	-7,5	44,6	43,6	42,5
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.610	774	1.043	-51,9	34,8	100	100	100
Έλληνες	862	514	735	-40,4	43,0	53,5	66,4	70,5
Ξένοι	748	260	308	-65,2	18,5	46,5	33,6	29,5

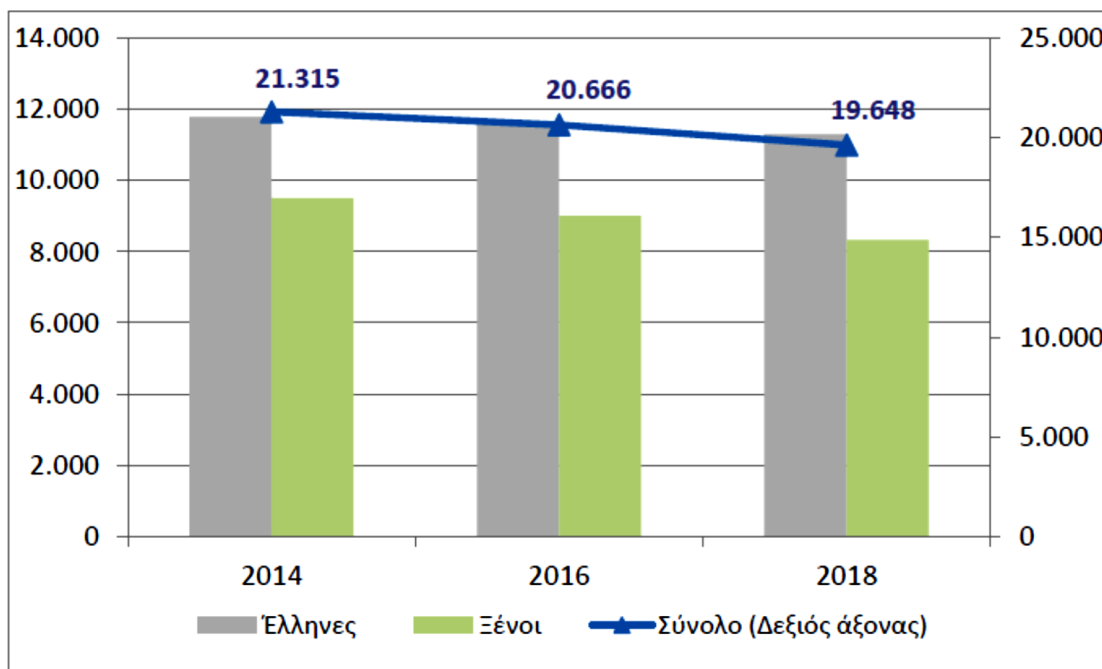
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018

Πίνακας 3.7

Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλ. με το NAT, 100 KOX και άνω, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων, στην απογραφή των ετών 2014, 2016 και 2018

Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων των ναυτικών	Αριθμός ναυτικών			Μεταβολή (%)		Ποσοστιαία συμμετοχή (%)		
	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018	2016/2014	2018/2016	20/9/2014	20/9/2016	20/9/2018
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	22.925	21.440	20.691	-6,5	-3,5	100	100	100
Ανώτερο προσωπικό	7.452	6.987	6.678	-6,2	-4,4	32,5	32,6	32,3
Κατώτερο προσωπικό	13.700	12.855	12.467	-6,2	-3,0	59,8	60,0	60,3
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	1.680	1.535	1.474	-8,6	-4,0	7,3	7,2	7,1
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	93	63	72	-32,3	14,3	0,4	0,3	0,3
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία	21.315	20.666	19.648	-3,0	-4,9	100	100	100
Ανώτερο προσωπικό	6.933	6.766	6.367	-2,4	-5,9	32,5	32,7	32,4
Κατώτερο προσωπικό	12.769	12.366	11.794	-3,2	-4,6	59,9	59,8	60,0
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	1.585	1.507	1.448	-4,9	-3,9	7,4	7,3	7,4
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	28	27	39	-3,6	44,4	0,1	0,1	0,2
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	1.610	774	1.043	-51,9	34,8	100	100	100
Ανώτερο προσωπικό	519	221	311	-57,4	40,7	32,2	28,6	29,8
Κατώτερο προσωπικό	931	489	673	-47,5	37,6	57,8	63,2	64,5
Δόκιμοι και Υγειονομικό προσωπικό	95	28	26	-70,5	-7,1	5,9	3,6	2,5
Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα	65	36	33	-44,6	-8,3	4,0	4,7	3,2

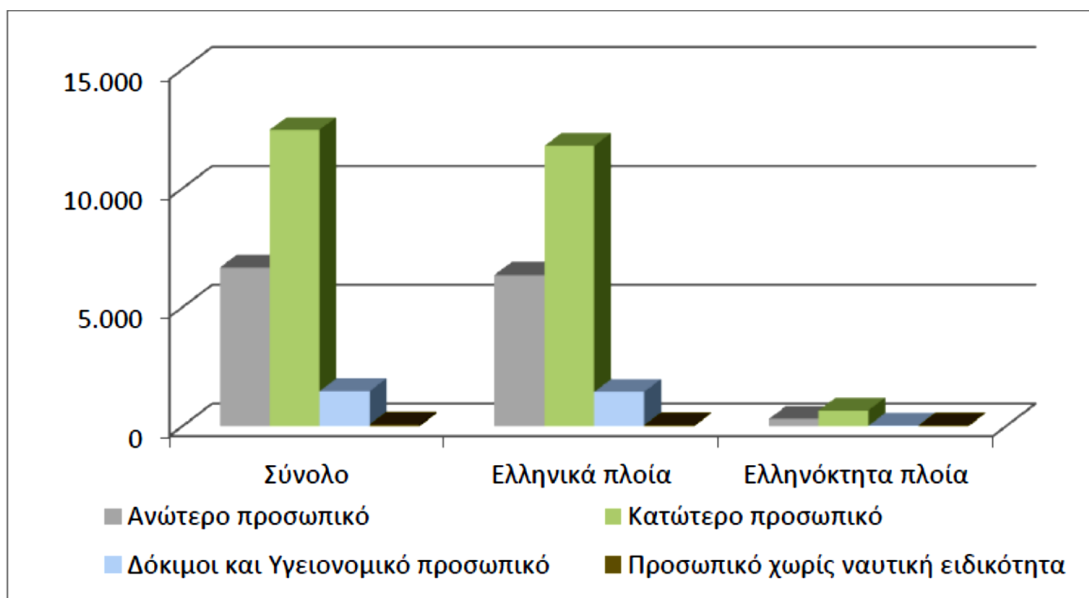
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018

Διάγραμμα 3.9

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, στην απογραφή του 2014, 2016 και 2018



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 20

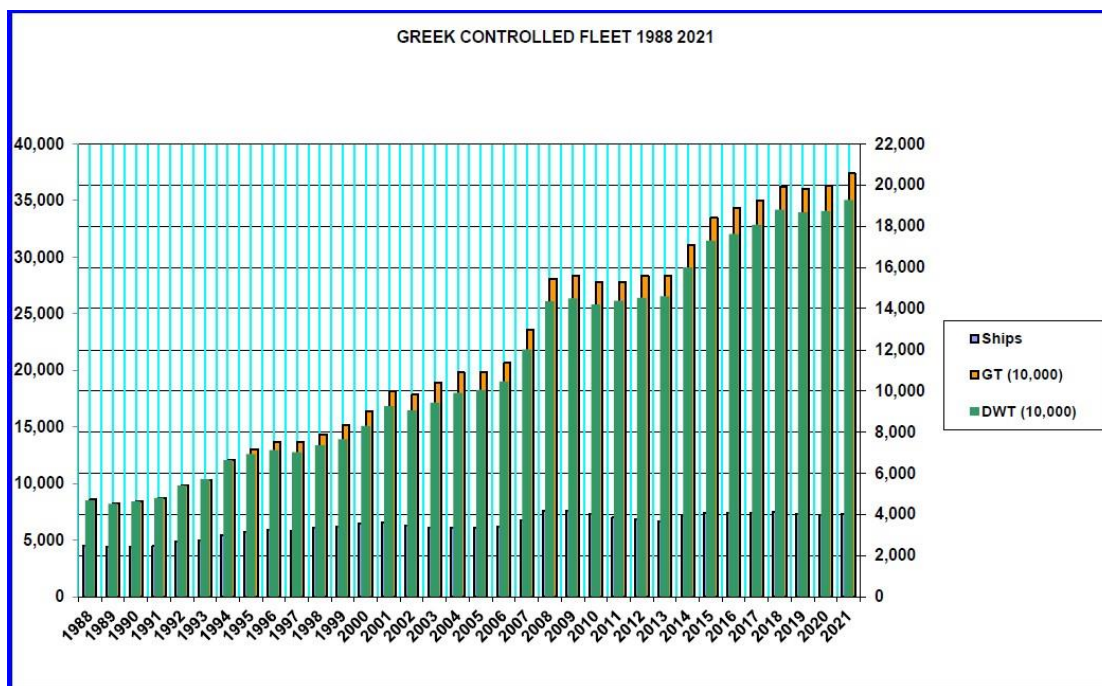
Διάγραμμα 3.10

Ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλ. με το ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων την 20ης Σεπτεμβρίου 2018

Για την μελέτη και τον προσδιορισμό της απασχόλησης στα πλοία υπό ελληνική ιδιοκτησία χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΛΣΤΑΤ. Στην απασχόληση υπολογίζονται οι ναυτικοί που βρίσκονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας αλλά τα οποία είναι συμβεβλημένα με το NAT. Η παραπάνω μεθοδολογία όμως αφήνει εκτός υπολογισμών τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα, αν όχι το σύνολο, των οποίων δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό κλάσμα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Συνεπώς καθώς το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων των ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, ή υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών καταλήγουμε εύλογα στο συμπέρασμα πως τα διαθέσιμα στοιχεία της απασχόλησης του ναυτιλιακού κλάδου είναι υποεκτιμημένα διότι δεν υπάρχει σωστή απεικόνιση.

Σύμφωνα με άρθρο στα Ναυτικά χρονικά:

Καταγράφετε αύξηση του ελληνόκτητου στόλου (πλοία άνω των 1.000 κοχ) από τον Μάρτιο του 2020 έως σήμερα σε αριθμό πλοίων ενώ σε όρους χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας, φτάνει να αγγίζει επίπεδα ρεκόρ, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (γνωστό ως Committee). Ειδικότερα, ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός ναυτικός στόλος **έως τις 10 Μαρτίου 2021** αριθμεί 4.038 πλοία μεταφορικής ικανότητας 350.465.999 dwt και χωρητικότητας 205.647.569 gt. **Το 2020** οι αντίστοιχοι αριθμοί ήταν 3.968 πλοία μεταφορικής ικανότητας 340.823.637 dwt και χωρητικότητας 199.693.859 gt.

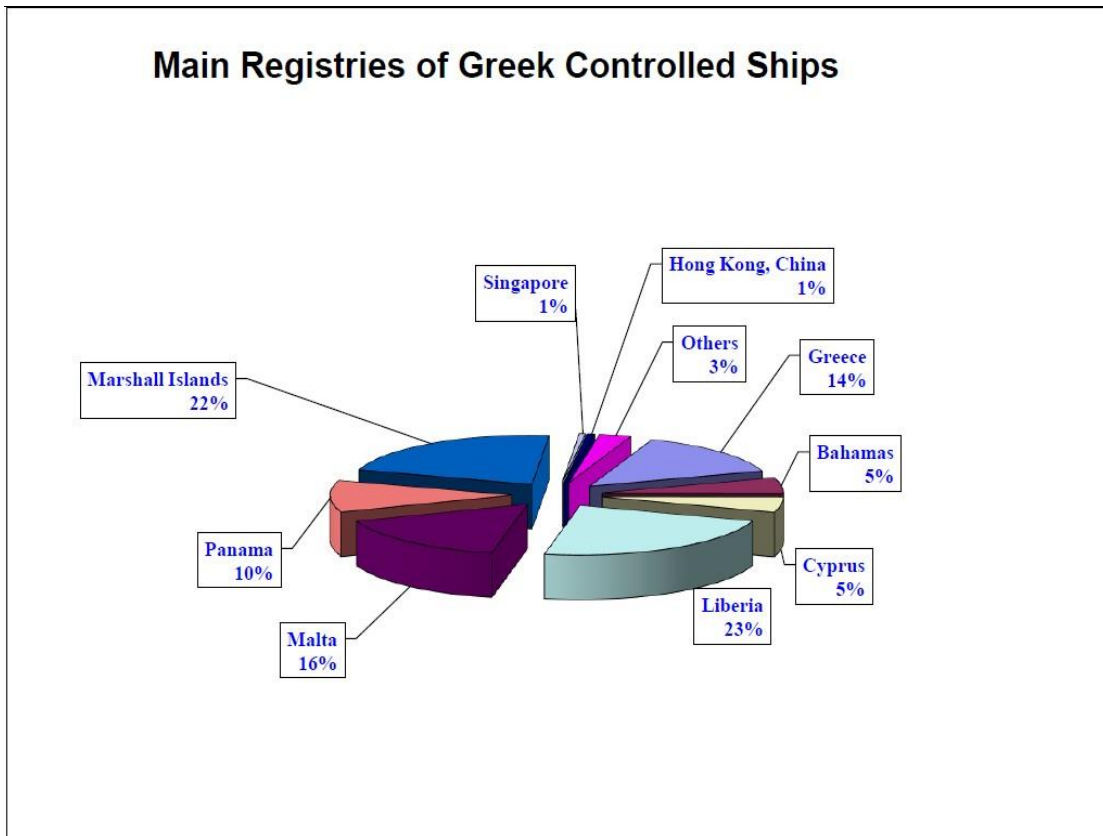


Πηγή: <https://www.naftikachronika.gr/>

Διάγραμμα 3.11
Ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος

Προβληματισμός προκαλείτε ίσως από το γεγονός ότι ο αριθμός των πλοίων εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο βαίνει συνεχώς μειούμενος. Τα πλοία με ελληνική σημαία ανέρχονται, σύμφωνα με τα στοιχεία του Committee, σε 584 (62.317.858 dwt) όταν πέρσι ο αντίστοιχος αριθμός ήταν 636 πλοία (65.640.708 dwt).

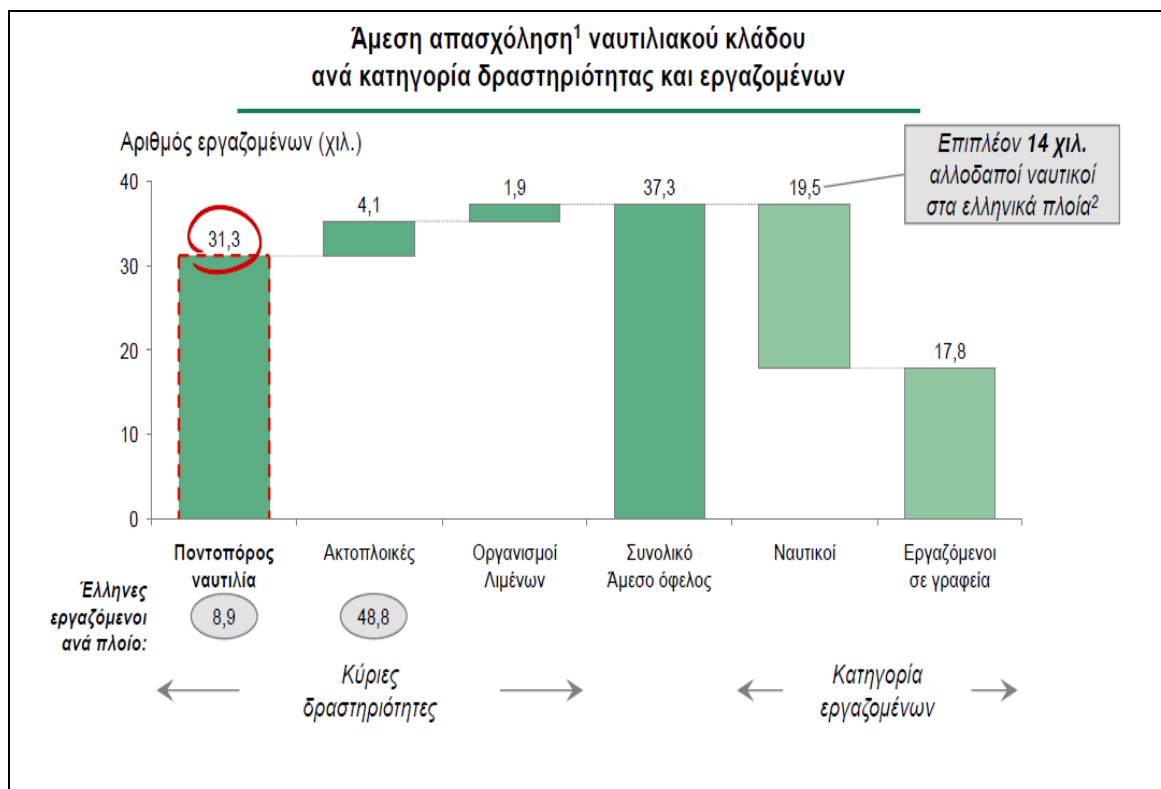
Αξίζει να εξετάσουμε το γεγονός ότι τα ελληνόκτητα πλοία φέρουν 29 διαφορετικές σημαίες παγκοσμίως. (Διάγραμμα 3.12)



Πηγή: <http://www.naftemporiki.gr/>

Διάγραμμα 3.12
Τα ελληνόκτητα πλοία φέρουν 29 διαφορετικές σημαίες.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η έρευνα της Εταιρείας THE BOSTON CONSULTING GROUP το 2013 που αναφέρει ότι η ποντοπόρος ναυτιλία απασχολεί άμεσα το 85% των εργαζομένων και υπάρχει συνολικά ίσος καταμερισμός υπαλλήλων μεταξύ στεριάς και θάλασσας των εργαζομένων στο ναυτιλιακό κλάδο όπως εμφανίζεται στο ακόλουθο Διάγραμμα 3.13.



Πηγή: BCG 2013

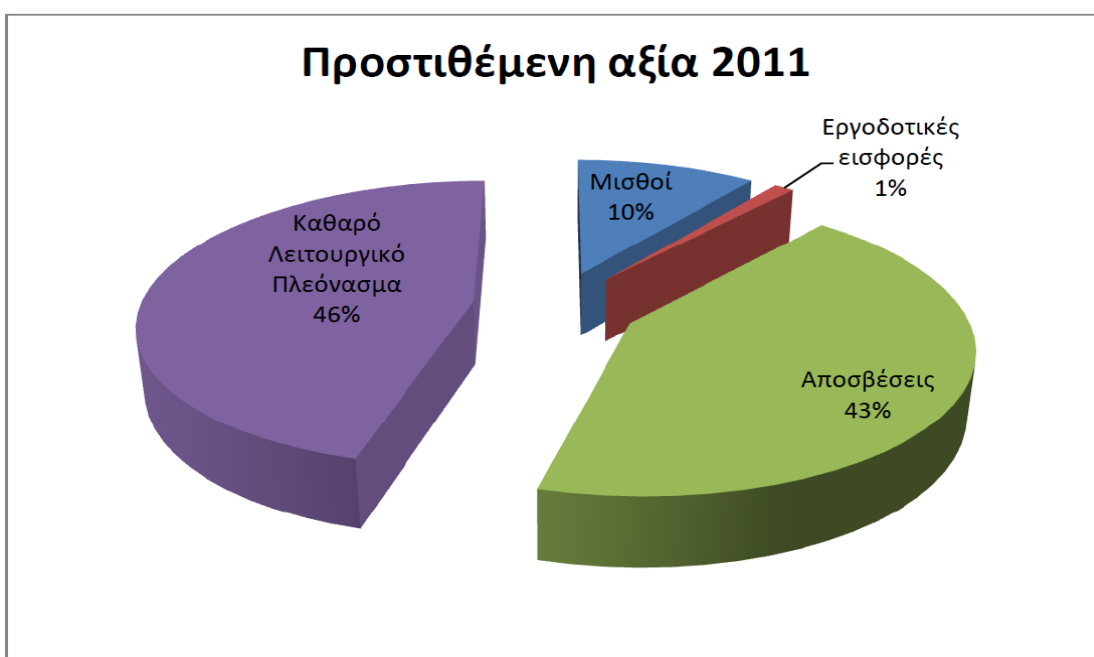
Διάγραμμα 3.13
Απασχόληση σε πλοία συμβεβλ. με το NAT (Ελληνική-Ξένη Σημαία)

3.5.3. Η Άμεση συμβολή στην οικονομία ως προστιθέμενη αξία

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία προσφέρει και συμμετέχει με ποικίλους τρόπους στην αύξηση του Α.Ε.Π, δημιουργώντας μια προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Η ναυτιλία συμβάλλει στο εθνικό προϊόν ως ιδιωτικός τομέας μέσω των εισοδημάτων που αποκομίζουν οι εργαζόμενοι ναυτικών και επιχειρηματικών μονάδων που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο και ως δημόσιος τομέας μέσω των κάθε είδους εσόδων (tonnage tax – εισφορά αλληλεγγύης) που προκύπτουν από τις συνολικές δραστηριότητές του προς όφελος της εθνικής οικονομίας. Η θετική συμβολή του ναυτιλιακού κλάδου στο Α.Ε.Π μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάκαμψης της δοκιμαζόμενης και εξασθενημένης ελληνικής οικονομίας από την συνεχιζόμενη κρίση, την αύξηση της ρευστότητας, την διεύρυνση της επιχειρηματικότητας του κλάδου και την προσέλκυση νέων και ξένων επενδύσεων. Με στοιχεία που μας παρέχει η ΕΛΣΤΑΤ, διαπιστώνουμε ότι οι εισπράξεις της Ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια κυμαίνονται σταθερά γύρω στο 7%.

Το έτος 2011 από τα στοιχεία εισροών και εκροών για την ελληνική οικονομική δραστηριότητα του κλάδου της Ναυτιλίας, διεξάγεται το συμπέρασμα της σημαντικής προσφοράς ως προστιθέμενη αξία στην συνολική οικονομία. Πιο συγκεκριμένα, διαμορφώθηκε σε €14 δισεκατομμύρια, από τα οποία τα €7,3 αναλώθηκαν για υπηρεσίες άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Τα υψηλότερα ποσά αναλώθηκαν στον κλάδο των πετρελαϊκών προϊόντων (€1,5 δισεκατομμύρια) και στον κλάδο των υποστηρικτικών ως προς τις μεταφορές υπηρεσιών (€3,4 δισεκατομμύρια). Κατά γενική παραδοχή τα ποσά προς τους άλλους κλάδους της οικονομίας παρουσιάζουν παρόμοια εικόνα με εκείνα του έτους 2009.

Η προστιθέμενη αξία της Ναυτιλίας για το 2011, διαμορφώθηκε σε 6,6 δισεκατομμύρια ευρώ και έχει αυξηθεί οριακά σε σχέση με το πρώτο έτος της ύφεσης, δηλαδή το 2009. Η κατανομή της προστιθέμενης αξίας του 2011, μοιάζει αρκετά σε εκείνη του έτους 2009, με τη διαφορά ότι το ποσό των αποσβέσεων έχει αυξηθεί και το οποίο είναι το υψηλότερο της περιόδου που εξετάζουμε φτάνοντας τα 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ.



Πηγή: Eurostat, Supply Use and Input-Output tables, Greece

Διάγραμμα 3.14

Προστιθέμενη αξία Ναυτιλίας, έτος 2011.

3.5.4 Οι εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες

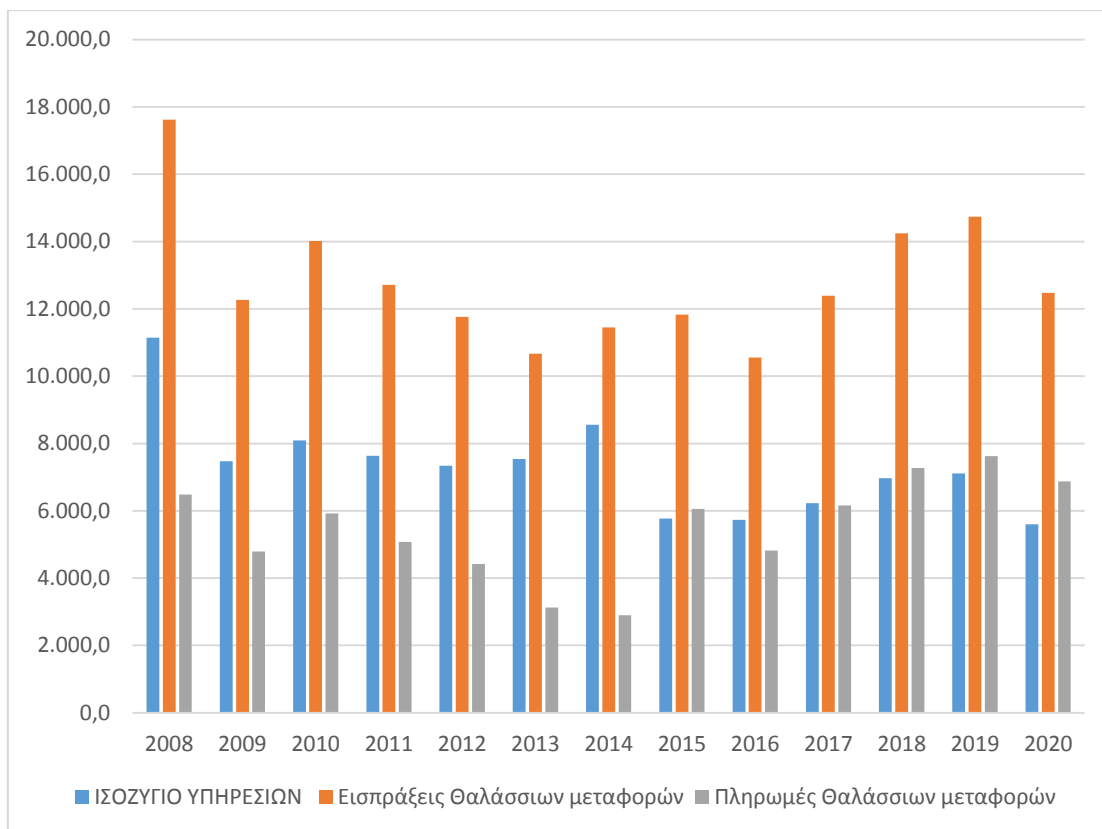
Η συνολική (άμεση και έμμεση) συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εμφανής στα αποτελέσματα του ισοζυγίου υπηρεσιών, το οποίο διαμορφώνεται από τις εισπράξεις και τις πληρωμές των μεταφορικών και λοιπών υπηρεσιών. Το 95% των καθαρών εισροών από τις μεταφορικές υπηρεσίες οφείλεται στην ποντοπόρο ναυτιλία. Στον Πίνακα 5.4 παρουσιάζεται το ισοζύγιο υπηρεσιών για τα έτη 2015-2020. Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι η συνεισφορά των μεταφορών στο ισοζύγιο υπηρεσιών κυμαίνεται περίπου στο 35% με εξαίρεση το έτος 2020 που το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα καταποντίστηκε λόγω των μέτρων πρόληψης για την μετάδοση και αντιμετώπιση του κορονοϊού.

Πίνακας 3.8
Ισοζύγιο υπηρεσιών

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	16.377,4	15.786,9	17.678,6	19.480,4	21.360,7	7.467,1
Εισπράξεις	27.789,5	25.781,1	29.103,9	32.715,7	35.481,9	18.133,0
Ταξιδιωτικό	14.125,8	13.206,7	14.630,1	16.085,8	18.178,8	4.318,8
Θαλάσσιες μεταφορές	11.832,3	10.556,4	12.393,9	14.241,7	14.733,3	12.478,2
Λοιπές μεταφορές	1.831,4	2.018,0	2.079,9	2.388,2	2.569,8	1.336,0
Πληρωμές	11.412,1	9.994,2	11.425,3	13.235,3	14.121,2	10.665,9
Ταξιδιωτικό	2.037,4	2.005,3	1.904,7	2.191,0	2.743,8	792,9
Θαλάσσιες μεταφορές	6.057,2	4.820,1	6.163,7	7.268,6	7.622,9	6.876,4
Λοιπές μεταφορές	3.317,5	3.168,8	3.356,9	3.775,7	3.754,5	2.996,6
Καθαρές θαλ. Μεταφορές	5.775,1	5.736,3	6.230,2	6.973,1	7.110,4	5.601,8
Συνεισφορά θαλ. Μεταφορών	35,26%	36,34%	35,24%	35,80%	33,29%	75,02%

Πηγή: Υπολογισμοί Συγγραφέα.

Στο Διάγραμμα 3.15 που ακολουθεί παρουσιάζεται το ισοζύγιο υπηρεσιών για τα έτη 2008-2020 και απεικονίζονται οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές.



Πηγή: Υπολογισμοί Συγγραφέα – στοιχεία Τράπεζα της Ελλάδος (Ποσά σε εκατ. Ευρώ)

Διάγραμμα 3.15
Ισοζύγιο Υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών

3.5.5 Έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών.

Ένα σημαντικό στοιχείο είναι και το γεγονός, ότι ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης, απασχολώντας προσωπικό τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, καθώς και σε συνυφασμένα παραναυτιλιακά επαγγέλματα που συντηρούνται από τον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο. Βασικός οικονομικός αντίκτυπος της ποντοπόρου ναυτιλίας, εκτός από την άμεση απασχόληση του εργατικού δυναμικού στα πλοία, είναι το σύνολο των επαγγελμάτων «δορυφόρων» του κλάδου.

(Διάγραμμα 3.16)

Βασικός αντίκτυπος: Οικονομικός αντίκτυπος του κύριου ναυτιλιακού κλάδου



Εκτίμηση οικονομικού αντίκτυπου ναυτιλιακού τομέα

- Συνεισφορά στην Ελληνική οικονομία (ποσοτικά, σε €)
- Απασχόληση

Πηγή: BCG 2013

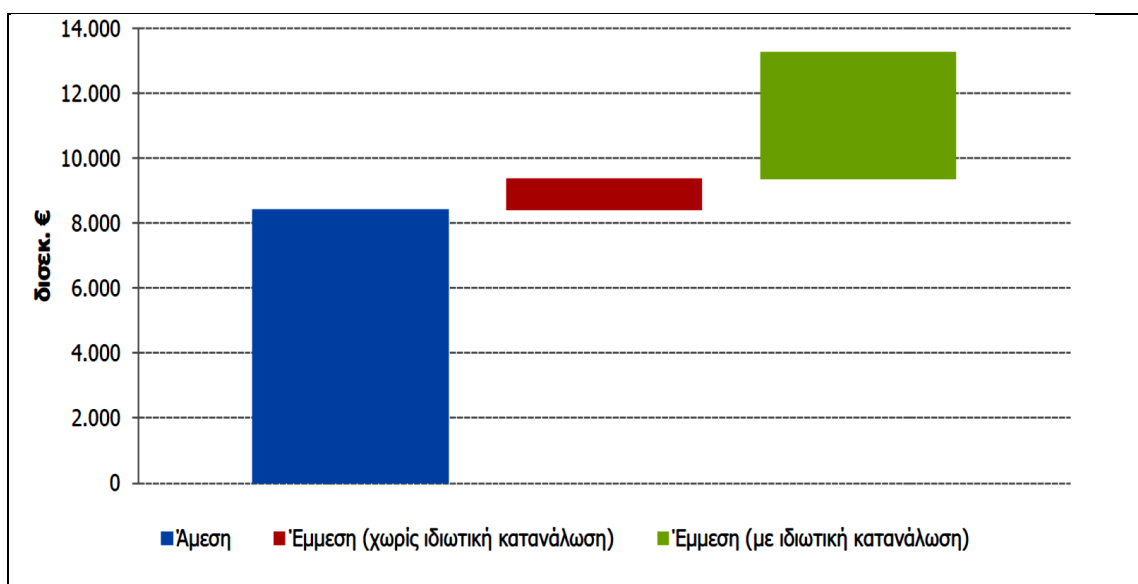
Διάγραμμα 3.16
βασικός οικονομικός αντίκτυπος της ποντοπόρου ναυτιλίας

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία δεν περιορίζεται μόνο σε θέματα απασχόλησης ή στην προστιθέμενη αξία του ιδίου του κλάδου. Εάν δεν είχαν αναπτυχθεί θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα και η ζήτηση για τις υπηρεσίες της εξυπηρετούνταν από γραφεία του εξωτερικού, η ζήτηση για υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, για προϊόντα πετρελαίου και για τα υπόλοιπα αγαθά και υπηρεσίες που εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσιμα θα ήταν κατά μεγάλο ποσοστό μειωμένη. Αυτό θα είχε επίπτωση στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση στους αντίστοιχους κλάδους αλλά και στο σύνολο της οικονομίας. Επιπρόσθετα, η ζήτηση και συνεπώς τα αποτελέσματα όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας θα ήταν μειωμένα σε κάποιο βαθμό λόγω της απώλειας εισοδήματος των

εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας (δηλαδή κατά μήκος των κλάδων που συσχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Δηλαδή τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, θα οδηγούσαν στη συνέχεια σε μείωση της ζήτησης τόσο στους κλάδους που συνδέονται έμμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας όσο και στους λοιπούς στους οποίους καταναλώνεται το εισόδημα των νοικοκυριών. Με τη εφαρμογή του μοντέλου εισροών-εκροών, προσδιορίζεται αυτή η έμμεση επίδραση του κλάδου της ναυτιλίας σε διάφορα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και έσοδα και πολλά άλλα.

Προστιθέμενη Αξία

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο ναυτιλιακός κλάδος άμεσα και έμμεσα στην οικονομία ξεπερνά τα €13,2 δισεκ., με το 29,3% (περί των €3,9 δισεκ.) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (€950 εκατ.), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του ναυτιλιακού κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία (βλ. Διάγραμμα 3.17).

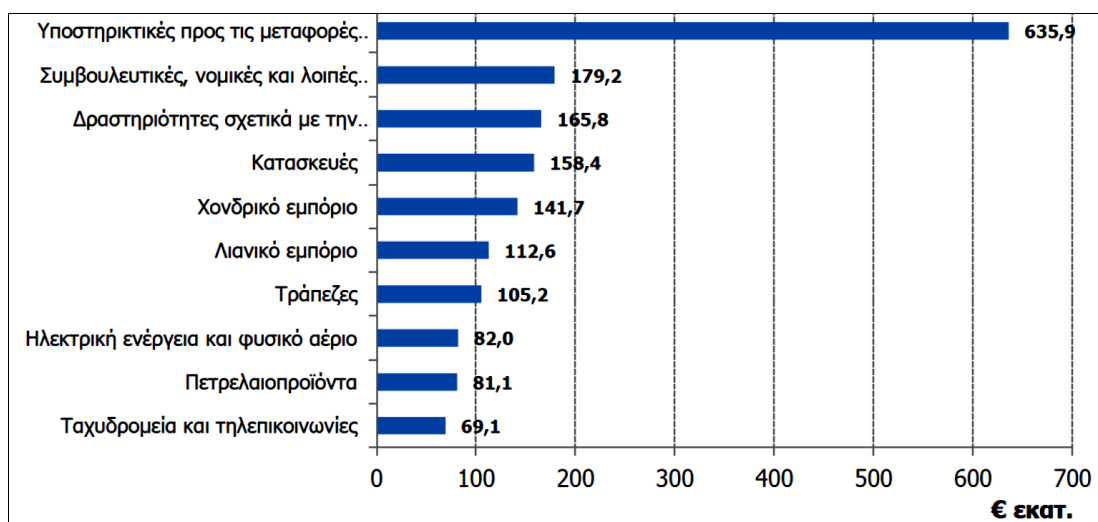


Πηγή: I/O model, IOBE

Διάγραμμα 3.17

Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών

Οι κλάδοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας εμφανίζονται να έχουν και την μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση). Πιο συγκεκριμένα, η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, μεσιτικές υπηρεσίες και λοιπά) ενισχύεται κατά €636 εκατ. λόγω της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, και το οποίο αντιστοιχεί σε 39% της προστιθέμενης αξίας του κλάδου (Διάγραμμα 3.18). Ακολουθούν οι κλάδοι των νομικών - συμβούλων (€179 εκατ. ή 3,4% της ΑΠΑ του κλάδου) και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ακίνητη περιουσία, δηλαδή ευρύτερες δαπάνες του ναυτιλιακού κλάδου σχετικές με ενοίκια ακινήτων και λοιπά (€166 εκατ. ή 0,7%).



Πηγή: I/O model, IOBE

Διάγραμμα 3.18

Οι δέκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών

Οι κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο, όταν στους υπολογισμούς του μοντέλου εισέρχονται και οι επιδράσεις από την ιδιωτική κατανάλωση (μισθοί και αποζημιώσεις), είναι εκείνοι οι οποίοι σχετίζονται με βασικά προϊόντα αλλά και με υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά, όπως οι δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία (αγορά και ενοίκιαση κατοικιών), τα εστιατόρια και τα ξενοδοχεία, το λιανικό εμπόριο και πλήθος άλλων (βλ. Διάγραμμα 3.19).



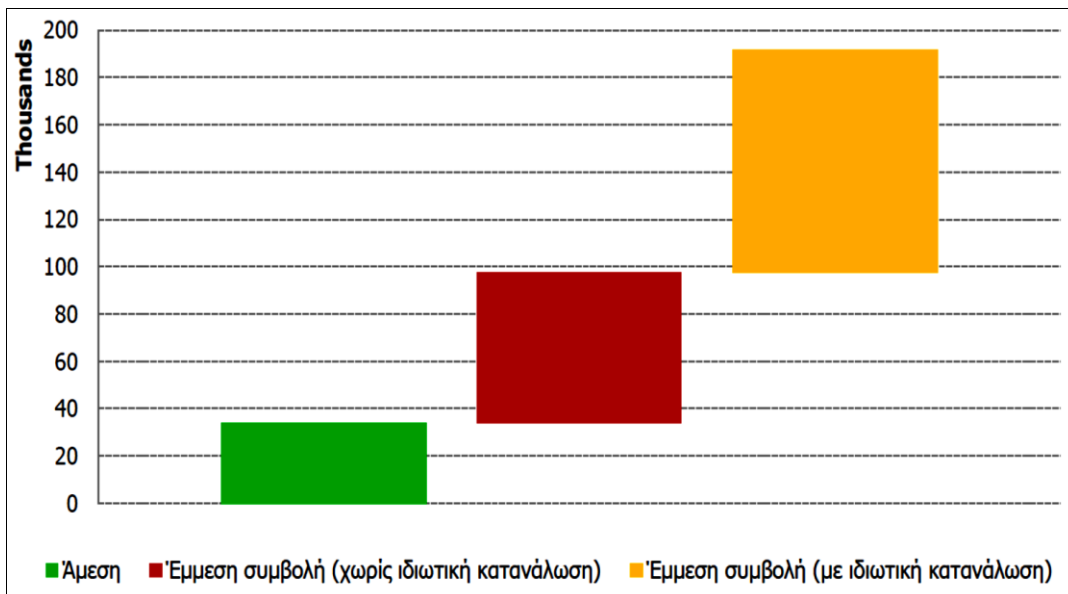
Πηγή: I/O model, IOBE

Διάγραμμα 3.19

Οι 11 κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία (με την ιδ. κατανάλωση)

Η απασχόληση και το εισόδημα απασχολούμενων :

Όπως προαναφέρθηκε, ενδέχεται να υπάρχει υποεκτίμηση των δημοσιευμένων στοιχείων της απασχόλησης στον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Έτσι με βάση τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία που διαθέτουμε, η συνολική επίδραση του κλάδου στην απασχόληση ξεπερνά τις 190 χιλ. θέσεις εργασίας (βλ. Διάγραμμα 3.20).



Πηγή: I/O model, IOBE

Διάγραμμα 3.20

Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση

Οι κλάδοι για τους οποίους η απασχόληση ευνοείται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) είναι εκείνοι που καλύπτουν τη ζήτηση της ναυτιλίας (προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη). Η επίδραση της ναυτιλίας είναι αρκετά σημαντική στην απασχόληση του όλου κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (26,6 χιλ. θέσεις εργασίας), στις νομικές υπηρεσίες και συμβουλευτικές (10,4 χιλ. θέσεις εργασίας), στο λιανικό εμπόριο (5,0 χιλ.), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλ.), τα τραπεζικά ιδρύματα (1,1 χιλ.) γενικώς τα οχήματα και η λιανική πώληση καυσίμων (1,1 χιλ. - Διάγραμμα 3.21).



Πηγή: I/O model, IOBE

Διάγραμμα 3.21

Δέκα κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), στο επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές

Η μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία, προσδίδεται στο γεγονός ότι ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα επίπεδα του δείκτη παραγωγικότητας που σημειώνει η ναυτιλία. Με άλλα λόγια, απαιτούνται αρκετοί περισσότεροι εργαζόμενοι για τη δημιουργία ενός ευρώ προστιθέμενης αξίας στους υποστηρικτικούς κλάδους της ναυτιλίας από ότι στις θαλάσσιες μεταφορές.

Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι η ναυτιλία προσφέρει μια αρκετά πολύπλευρη και σημαντική τόνωση και του ιδιωτικού εισοδήματος. Πράγματι, η συνολική επίδραση του κλάδου στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων γύρω από την ναυτιλία εκτιμάται σε €2,7 δισεκ., το 45,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

3.5.6 Ο ρόλος των Ναυτιλιακών Εταιρειών (AN 368/78 & N.27/75)

Σημαντικό ρόλο στη διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και του ναυτιλιακού συναλλάγματος, διαδραματίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες του Α.Ν. 368/78 & Ν. 27/1975, οι οποίες σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερόμενων νόμων έχουν λάβει έγκριση, διαθέτουν εγκατεστημένα γραφεία στην Ελλάδα και διαχειρίζονται πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας άνω των 500 κ.ο.χ.

Αριθμός εγκατεστημένων γραφείων:

Ο συνολικός αριθμός το έτος 2017 των εγκατεστημένων γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών (1.387) παρουσιάζει οριακή αύξηση κατά 0,36% σε σχέση με το 2016 (1.382), ενώ ο αριθμός των διαχειριζόμενων πλοίων (4.353) εμφανίζει αύξηση περί το 4,09% σε σχέση με το έτος 2016 (4.182). Η οικονομική κρίση και οι εύθραυστες οικονομικές συνθήκες το έτος αναφοράς δεν φαίνεται να επηρέασαν σημαντικά τον τομέα της εγκατάστασης των εταιρειών στην Ελλάδα και διαχείρισης από την Ελλάδα του ελληνόκτητου στόλου.

Ο υψηλός αριθμός εγκατεστημένων γραφείων διαχείρισης πλοίων αλλά ναύλωσης πλοίων και το εύρος της χωρητικότητας του διαχειριζόμενου στόλου, έχουν κατατάξει την ευρύτερη περιοχή της Αττικής ένα από τα σημαντικότερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης παγκοσμίως, με σημαντικά οφέλη για την εθνική οικονομία, την απασχόληση αλλά και την στήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που αποτελεί έναν από τους πλέον εξωστρεφείς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας.

Ειδικότερα και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της αρμόδιας Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Τουρισμού, καταγράφονται κατωτέρω στατιστικές τάσεις αναφορικά με τις εξελίξεις των εγκατεστημένων στην Ελλάδα γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και των διαχειριζόμενων πλοίων ως ακολούθως:

Σχετικά με το εισαχθέν συνάλλαγμα για την λειτουργία των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών:

Παρατηρείται μια **αύξηση κατά 6,04% του συνολικού ποσού εισαγωγής συναλλάγματος** από τα εγκατεστημένα ναυτιλιακά γραφεία του Ν. 27/75 για το έτος 2017 (2,98 δις δολ. ΗΠΑ) σε σχέση με το έτος 2016 (2,81 δις δολ. ΗΠΑ). Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του συνολικού ποσού του

δηλωθέντος εισαγόμενου συναλλάγματος από τα εγκατεστημένα γραφεία από το έτος 1983 έως το έτος 2017.



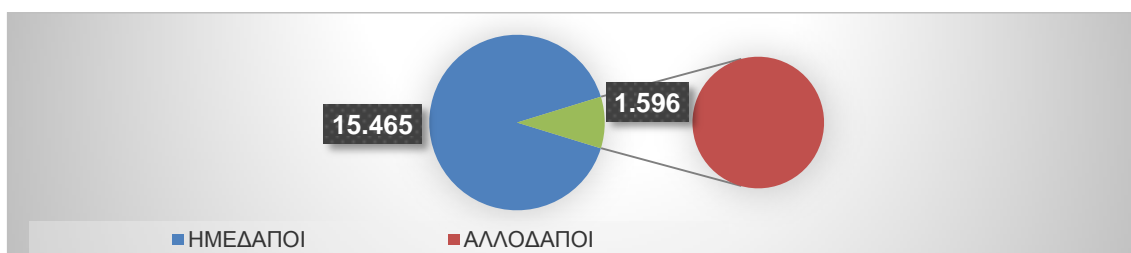
Πηγή: YEN (Ποσά σε δολ. ΗΠΑ.)

Διάγραμμα 3.22

Εισαχθέν συνάλλαγμα Ναυτιλιακών Εταιρειών (ΑΝ 368/78 & Ν.27/75)

Σχετικά με το απασχολούμενο προσωπικό:

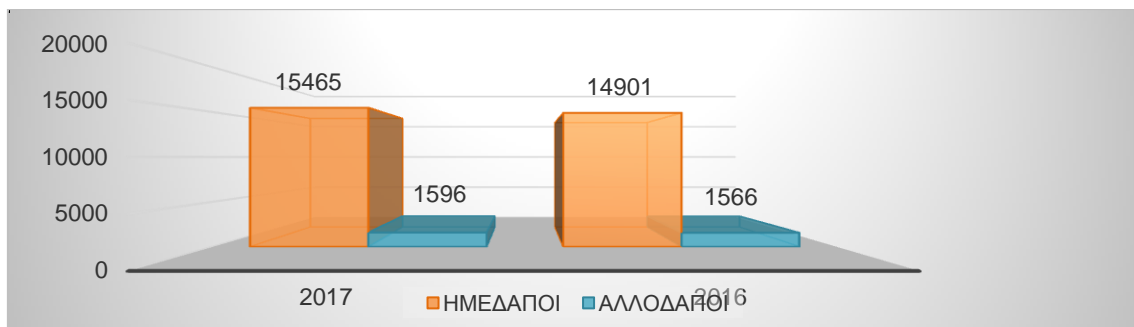
Αυξητική τάση κατά 3,63% σε σχέση με το 2016 εμφανίζει και ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού στα εγκατεστημένα ναυτιλιακά γραφεία το έτος 2017 (ξεπερνώντας τον αντίστοιχο αριθμό του απασχολουμένου προσωπικού του έτους 2008 με 14.163 εργαζόμενους), χρονική στιγμή κατά την οποία το διεθνές εμπόριο χαρακτηριζόταν από υψηλά επίπεδα ναύλων και παρουσίαζε αυξητικές τάσεις). Στα παρακάτω διαγράμματα 3.23 και 3.24 παρουσιάζεται η κατανομή του συνολικού αριθμού σε Έλληνες και αλλοδαπούς εργαζόμενους.



Πηγή: YEN

Διάγραμμα 3.23

Απασχολούμενο προσωπικό έτους 2017



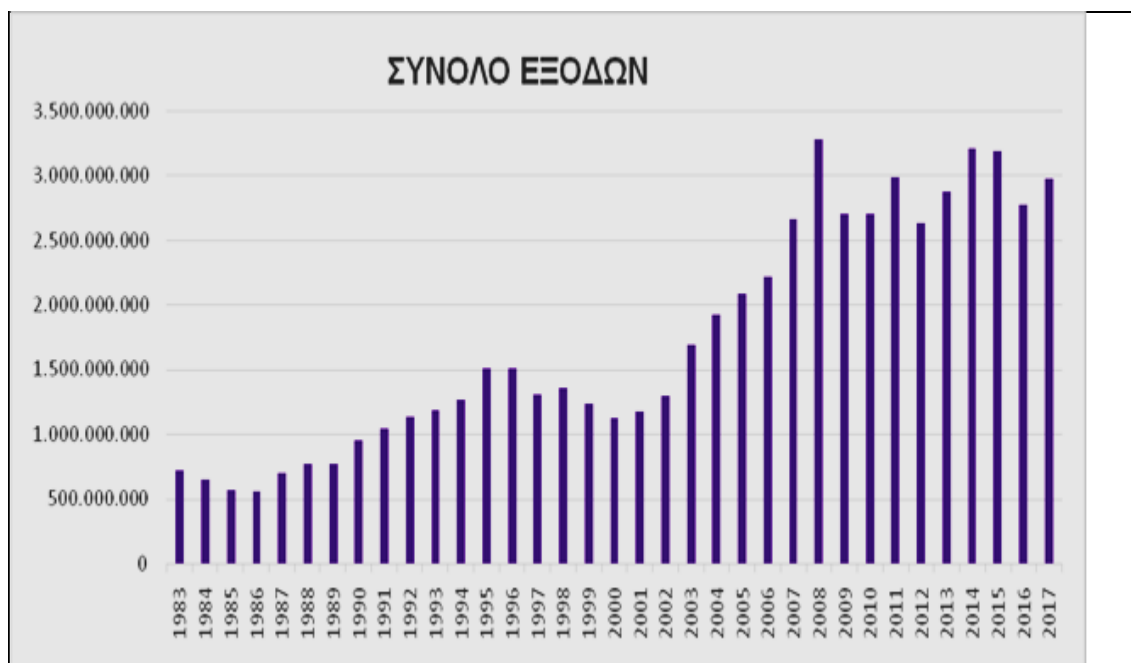
Πηγή: YEN

Διάγραμμα 3.24

Σύγκριση απασχολούμενου προσωπικού ετών 2017 και 2016

Έξοδα λειτουργίας των εγκατεστημένων γραφείων:

Αυξητική όμως **τάση κατά 8,08%** παρουσιάζει το σύνολο των **καταβληθέντων εξόδων για τα διαχειριζόμενα πλοία** στο εξωτερικό- το έτος 2017 (1,78 δις δολ. ΗΠΑ) σε σχέση με το έτος 2016 (1,65 δις δολ. ΗΠΑ). Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του συνολικού ποσού των δηλωθέντων εξόδων από τα εγκατεστημένα γραφεία από το έτος 1983 έως το έτος 2017 (Διάγραμμα 3.25).



Πηγή: YEN (Ποσά σε δολ. ΗΠΑ.)

Διάγραμμα 3.25

Σύνολο Εξόδων Ναυτιλιακών Εταιρειών (ΑΝ 368/78 & Ν.27/75)

Διαχειριζόμενος στόλος με βάση την χωρητικότητα σε τόνους:

Με κριτήριο την χωρητικότητα των πλοίων στην ποσοστιαία κατανομή του διαχειριζόμενου στόλου, παρατηρείται συγκέντρωση πλοίων με ελληνική σημαία στην χωρητικότητα άνω των 80.000 GT, επισημαίνοντας την περαιτέρω βελτίωση αλλά και την εξέταση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του στόλου. Ειδικότερα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία αποτελούν το 32.4% του συνόλου του διαχειριζόμενου από την Ελλάδα στόλου για την συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων (άνω των 80.000 GT).

Το ποσοστό της **Ελληνικής σημαίας που ανέρχεται σε 20,54% επί του συνόλου του διαχειριζόμενου στόλου, με κριτήριο την χωρητικότητα**, εξακολουθεί και κατά το έτος 2017 να είναι υψηλότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά των πλοίων που φέρουν σημαίες άλλων χωρών. Σε υψηλά ποσοστά παραμένουν η Μάλτα με 18,92% και Κύπρος με 4,46% χώρες μέλη της Ε.Ε.. Επιπλέον, παρατηρείται μια σταθεροποίηση, σε χαμηλά όμως ποσοστά, σημαίων χωρών της Ε.Ε., όπως της Γαλλίας (0,42%), Βελγίου (1,19%) στην αντίστοιχη κατανομή του από την Ελλάδα του διαχειριζόμενου στόλου με βάση την χωρητικότητα.

Η **διαχρονική αυξητική τάση, σε ετήσια βάση, της χωρητικότητας του διαχειριζόμενου στόλου**, από το έτος 2002 έως το έτος 2017, καταδεικνύει την αυξητική τάση του Ελληνόκτητου στόλου καθώς και τη δυναμική που παρουσιάζει ο ναυτιλιακός τομέας για την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας παρά την υφισταμένη και συνεχιζόμενη κρίση στη ναυλαγορά τα τελευταία έτη. Στον Πίνακα 3.9 που ακολουθεί αποτυπώνεται η εξέλιξη του συνολικού ανά έτος και ανά χώρα του διαχειριζόμενου στόλου σε gt το έτος 2017.

Πίνακας 3.9
κατανομή διαχειριζόμενου στόλου ανά σημαία με βάση την ολική χωρητικότητα (έτος 2017, στοιχεία ΔΠΝ-2)

ΧΩΡΑ Η ΣΗΜΑΙΑ	G.T. ΧΩΡΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	39.728.276,67	20,54%
ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛ	37.336.479,07	19,30%
ΜΑΛΤΑΣ	36.590.341,66	18,92%
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	34.184.378,67	17,67%
ΠΑΝΑΜΑ	14.343.045,03	7,42%
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	11.782.405,00	6,09%
ΚΥΠΡΟΥ	8.627.829,00	4,46%

ΒΕΛΓΙΟΥ	2.310.583,00	1,19%
ΒΕΡΜΟΥΛΑΣ	2.055.459,00	1,06%
ΝΗΣΟΥ ΤΟΥ ΜΑΝ	1.385.897,00	0,72%
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	1.099.262,00	0,57%
ΝΗΣΩΝ ΚΑΪΜΑΝ	805.371,00	0,42%
ΓΑΛΛΙΑΣ	804.644,00	0,42%
ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	2.373.000,19	1,23%
ΣΥΝΟΛΟ	193.426.971,29	100,00%

Ειδικό Οικονομικό βάρος:

Από την συνολική στατιστική ανάλυση των οικονομικών στοιχείων και συγκεκριμένα από το συνολικό ποσό του εισαχθέντος συναλλάγματος διαχρονικά διαπιστώνεται το «ειδικό οικονομικό βάρος» των εγκατεστημένων γραφείων που έχουν ως αντικείμενο δραστηριότητας την διαχείριση πλοίων. Συγκεκριμένα, ποσοστό 70 % του ναυτιλιακού συναλλάγματος που χρησιμοποιείται για κάλυψη των δαπανών των εγκατεστημένων γραφείων, σε σύνολο 2,98 δις δολαρίων, δηλαδή 2,1 δις δολάρια, εισάγεται από 110 εγκατεστημένα γραφεία διαχείρισης πλοίων ήτοι 8,14% του συνόλου των γραφείων, τα οποία δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

3.5.7 Η κοινωνική προσφορά του Ναυτιλιακού κλάδου

Πέραν από την συνεισφορά στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία, οι Έλληνες εφοπλιστές διοχετεύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στην κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς.

Οι Έλληνες εφοπλιστές με τις πολύπλευρες δράσεις τους στηρίζουν την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των μη κερδοσκοπικών κοινωφελών τους ιδρυμάτων και συλλόγων.

Παραδείγματα ιδρυμάτων αποτελούν, (σε αλφαβητική σειρά) Βαρδινογιάννη, Γουλανδρή, Διαμαντίδη, Ευγενίδου, Λασκαρίδη, Λάτση, Λεμού, Μποδοσάκη, Νιάρχου, Πατέρα, Τσάκου, Ωνάση κλπ.

Οι περισσότερες δράσεις που υλοποιούνται από τα κοινωφελή ιδρύματα των εφοπλιστών έχουν ως αποδέκτη την ελληνική κοινωνία ενισχύοντας τομείς όπως η

υγεία, η παιδεία και η κοινωνική αλληλεγγύη. Οι πιο σημαντικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε επίπεδο κοινωφελών ιδρυμάτων αφορούν τους ακόλουθους τομείς:

- ❖ **Υγεία.** (Ωνάσειο καρδιοχειρουργικό κέντρο - Σύλλογος Φίλων Παιδιών με Καρκίνο «ΕΛΠΙΔΑ» - Ελληνική Εταιρεία Προστασίας και Αποκατάστασης Αναπήρων Παίδων (ΕΛΕΠΑΠ)- Δωρεές ανακαίνισης τμημάτων Νοσοκομείων και κατασκευής μονάδων εντατικής θεραπείας κλπ.)
- ❖ **Παιδεία.** (χορήγηση υποτροφιών – εξοπλισμός βιβλιοθηκών – επιχορηγήσεις σε πανεπιστήμια για έρευνα και ανάπτυξη τεχνολογιών - επιστημονικά βραβεία σε νέους επιστήμονες κλπ.)
- ❖ **Κοινωνικές δράσεις και κοινωνική πρόνοια.** (επισιτιστική ασφάλεια, παροχή υγιεινών σχολικών γευμάτων, η παιδική προστασία, ο εθελοντισμός, η ένταξη και προσβασιμότητα, η ασφάλεια στέγασης, η τρίτη ηλικία, το περιβάλλον και η αειφόρος ανάπτυξη, ανθρωπιστική βοήθεια σε περίπτωση έκτακτων περιστατικών, όπως στις περιπτώσεις σεισμών, πλημμυρών και μαζικών καταστροφών κλπ.)
- ❖ **Πολιτισμός - τέχνες - γράμματα.** (Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, Ωνάσειο Βιβλιοθήκη και το Αρχείο Καβάφη, το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος με νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος (ΕΒΕ) και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής (ΕΛΣ), καθώς και του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος, δράσεις με στόχο την ανάδειξη των μουσείων της Ελλάδος όπως Ναυτικό Μουσείο, Εθνική Πινακοθήκη, μουσείο Κυκλαδίτικης Τέχνης κλπ.).

Πολλά είναι τα παραδείγματα από δωρεές και δράσεις του Ναυτιλιακού κλάδου που μπορούμε να αναφέρουμε, με πιο πρόσφατη την προσφορά στον τομέα της υγείας για την αντιμετώπιση της πανδημίας του covid – 19.

Άρθρο στην Ναυτεμπορική²⁶ αναφέρει:

Η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, μέσω του νέου της φορέα κοινωνικής προσφοράς «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ», ξεπέρασε το πόσο των 10 εκατ. ευρώ που συγκέντρωσε μέσα σε λίγες μόνο μέρες, με στόχο την ενίσχυση του δημοσίου συστήματος υγείας στη μάχη κατά της πανδημίας του κορωνοϊού. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με τη άμεση ανταπόκριση των μελών της ναυτιλιακής οικογένειας έχει προχωρήσει σε στενή συνεργασία με τους κρατικούς φορείς, που εγγυώνται την αναγκαιότητα και καταλληλότητα, στην προμήθεια ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού για την ενίσχυση των Νοσοκομειακών Μονάδων, των ιατρών και των νοσηλευτών και ολόκληρου του

²⁶ Naftemporiki.gr

Νοσοκομειακού κλάδου που αγωνίζονται για την αντιμετώπιση της πρωτόγνωρης αυτής πανδημίας που μαστίζει την Υφήλιο.

Μέχρι σήμερα η ΕΕΕ έχει προσφέρει 335 αναπνευστήρες ΜΕΘ, 20 φορητούς αναπνευστήρες, 100 μόνιτορ παρακολούθησης ζωτικών οργάνων και 100 νοσοκομειακές κλίνες νοσηλείας ΜΕΘ καθώς και σημαντικές ποσότητες σε αναλώσιμα ιατρικά – νοσοκομειακά υλικά.

Παράλληλα, ενισχύθηκε το έργο που επιτελούν τα στελέχη της Ελληνικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος την κρίσιμη αυτή περίοδο για την προστασία της δημόσιας υγείας, μέσω προσφοράς διαφόρων τύπων οχημάτων και επισκευής του μεγαλύτερου σκάφους του Λιμενικού «ΓΑΥΔΟΣ», για τη φύλαξη των συνόρων στον Έβρο και το Αιγαίο, καθώς και με αναλώσιμα είδη ατομικής προστασίας για την προφύλαξή τους από τον ένστολων από τον κορωνοϊό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Συμπεράσματα - προοπτικές - στόχοι - προτάσεις

4. Κατάταξη - συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία και ο ευρύτερος ναυτιλιακός κλάδος (maritime cluster) διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην προσπάθεια ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας την δύσκολη περίοδο της οικονομικής κρίσης, συμβάλλοντας στην αύξηση του ΑΕΠ τόσο άμεσα όσο και έμμεσα. Όπως απεικονίζεται παραπάνω στο Ισοζύγιο πληρωμών, η εγχώρια προστιθέμενη αξία (άμεση και έμμεση) του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ανήλθε σε 17,3 δις ευρώ το 2019, ενώ απασχόλησε περισσότερα από 192 χιλιάδες εργαζόμενους.

Με την οικονομική κρίση που επικρατούσε στην Ελλάδα, των διπλών ελλειμμάτων (Δημόσιο έλλειμμα - έλλειμμα Ισοζυγίου Πληρωμών) και διπλών χρεών (Δημόσιο και εξωτερικό χρέος), οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι μέγιστης σημασίας λόγω της συνεισφοράς τους σε πολλά επίπεδα της προσπάθειας για γρήγορη και άμεση προσαρμογή. Αυτό απεικονίζεται και στο ακόλουθο διάγραμμα 4.1 με την εισροή στο ισοζύγιο υπηρεσιών να έχει σταθερά αυξητικές τάσεις από το 2013 και μετά, με μια μικρή κάθοδο το 2015 λόγω της γενικότερης κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία.



Πηγή: Υπολογισμοί συγγραφέα

Διάγραμμα 4.1

Εισροές Ναυτιλιακού συναλλάγματος

Το διάστημα της κρίσης, χωρίς πρόσβαση της χώρας στις διεθνείς χρηματαγορές, η εισροή των ναυτιλιακών εισπράξεων επηρέασε θετικά και βελτίωσε σημαντικά τη ρευστότητα των εγχώριων τραπεζών. Ακόμη διευκόλυνε σε κάποιο βαθμό και τη διαδικασία προσαρμογής της οικονομίας και της μείωσης των ελλειμμάτων, όπως του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών. Οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος καλύπτουν ένα μέρος του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, της χώρας μας διότι διαφορετικά η οικονομική πολιτική θα ακολουθούσε τον μονόδρομο της μείωσης των εισαγωγών σε αγαθά και υπηρεσίες από το εξωτερικό για την κάλυψη των όλο και αυξανόμενων αναγκών της. Έτσι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρέχει τις δυνατότητες για μεγαλύτερα περιθώρια στην άσκηση της Δημοσιονομικής Προσαρμογής. Η εισροή του και η μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου αποτελεί δείγμα σταθερότητας για την ελληνική οικονομία δείχνοντας ότι μπορεί να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις που ανέλαβε για την επίτευξη των στόχων της δημοσιονομικής πολιτικής, αναστρέφοντας έτσι το αρνητικό κλίμα των προηγούμενων περιόδων.

Δεδομένου του ότι η ναυτιλία είναι ένας από τους βασικότερους πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας²⁷, με ιδιαίτερη σημασία για τα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας και αναδεικνύοντας τη συνεισφορά της, τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις της στην απασχόληση και στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, στρατηγική προτεραιότητα αποτελεί η **προσέλκυση πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο καθώς επίσης και προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισης στη χώρα**. Σύμφωνα με μελέτη του “*Oxford Economics*” για την οικονομική σημασία και συνεισφορά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις εθνικές οικονομίες των Κ.Μ. της Ε.Ε., για κάθε 1 εκατ. ευρώ που συνεισφέρει ο κλάδος της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ε.Ε. δημιουργείται επιπλέον ακόμα 1,6 εκατ. ευρώ στην ευρύτερη οικονομία της.

Με βάση τα θετικά στοιχεία από την ανάλυση των μικροοικονομικών μεγεθών και δεικτών των εγκατεστημένων γραφείων διαχείρισης πλοίων η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπογράμμισε ότι: «το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης αλλά και μακρόπνοης ναυτιλιακής πολιτικής, προς όφελος της ναυτιλίας των Ελλήνων αλλά και της εθνικής οικονομίας, θα συνεχίσει να στοχεύει σε εθνικό, ενωσιακό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο στη δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών δραστηριοποίησης της ναυτιλίας,

²⁷ Δελτίο Τύπου ΥΕΝ

εστιάζοντας σε ίσους όρους ανταγωνισμού (level playing field), στην περαιτέρω απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών (liberalization of maritime transport services), στην ανεμπόδιστη πρόσβαση στις διεθνείς αγορές και σε φορτία (unrestricted access to cargoes) και τέλος, στην περαιτέρω ένταξη του ναυτιλιακού πλέγματος στην εθνική οικονομία, συμβάλλοντας στην εθνική προσπάθεια επανεκκίνησης της οικονομίας με όρους βιώσιμης ανάπτυξης και με σεβασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον».

Επίσης, σημαντικό ρόλο στον τομέα των επενδύσεων της ελληνικής οικονομίας δύναται να έχουν οι φορείς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσω των επενδύσεών τους στην ελληνική οικονομία σε κλάδους σχετικούς με τη ναυτιλία (ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, διαλυτήρια πλοίων κλπ) αλλά και σε άλλους τομείς (κατασκευές, τουρισμό κλπ). Η παραπάνω επενδυτική δραστηριότητα δύναται να ενισχυθεί περαιτέρω, ιδίως μετά την πρόσφατη πλήρη άρση των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων, και λαμβάνοντας υπόψη την χαμηλή απόδοση των επενδύσεων που επικρατεί στην παγκόσμια οικονομία.

Συνοψίζοντας θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η Ελληνική ναυτιλία ηγείται σήμερα του Παγκόσμιου στόλου διότι:

- παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Διαθέτει στόλο 4.901 πλοίων και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν - κατέχουν το 19,42% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους (dwt).
- Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 58% της ολικής χωρητικότητας της ΕΕ. Πάνω από το ένα τρίτο του ελληνόκτητου στόλου, 1.706 πλοία, φέρουν τη σημαία Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Τα μεταφερόμενα φορτία μεταξύ τρίτων χωρών σε ποσοστό άνω του 98% αφορούν μεταφορική ικανότητα της ελληνικής ναυτιλίας, γεγονός που την καθιστά τον μεγαλύτερο διασυνοριακό μεταφορέα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Και αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας στην πάροδο των χρόνων και ιδιαίτερα την περίοδο της κρίσης διότι:

- οι εισροές από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στο ισοζύγιο πληρωμών, ανέρχονται κατά μέσο όρο σε περίπου 15 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως την τελευταία τριετία, ποσό που αντιστοιχεί περίπου στο 7% του ΑΕΠ
- Περίπου 190 με 200 χιλιάδες άτομα απασχολούνται στον ναυτιλιακό και ευρύτερο εργασιακό χώρο

- Η συνεισφορά του Ναυτιλιακού κλάδου την περίοδο της κρίσης άγγιξε το 1 δισ. Ευρώ.(φόρος tonnage tax – διπλή οικειοθελή προσφορά – εισφορά συναλλάγματος Ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με τις Ναυλώσεις - Μεσιτείες).
- Ναυτιλιακά κεφάλαια διοχετεύονται και επενδύονται σε πολλούς τομείς της οικονομίας συνεισφέροντας έτσι στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη
- Ο Ναυτιλιακός κλάδος υποστηρίζει την Ελληνική κοινωνία μέσω των φιλανθρωπικών του δράσεων και προσφοράς.

4.1 Προκλήσεις για τη ναυτιλία

Αποτελεί πρωτοφανές επίτευγμα για μια χώρα με το μέγεθος της Ελλάδος να είναι καθίσταται παγκόσμιος ηγέτης στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας²⁸. Σύμφωνα με τα στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών (UNCTAD), η Ελλάδα παραμένει στην κορυφή της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας με όρους χωρητικότητας (dwt), έστω και αν μόνο το 20% περίπου του υπό ελληνική ιδιοκτησία ή διαχείριση στόλου είναι εγγεγραμμένο στην ελληνική σημαία.

Η ελληνική ναυτιλία είχε γαλουχηθεί και αντιμετώπισε με επιτυχία τις όποιες προκλήσεις εμφανίστηκαν στο παρελθόν. Σήμερα, καλείται να αντιμετωπίσει μια σειρά από νέες προκλήσεις:

Περιβαλλοντικοί κανόνες: Στην ατζέντα της παγκόσμιας ναυτιλίας τίθενται και κυριαρχούν τα τελευταία χρόνια θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ανάπτυξη της πράσινης τεχνολογίας. Με βασικό στόχο τον περιορισμό των εκπομπών οξειδίων του θείου (SOX) από την 1η Ιανουαρίου του 2020 τίθενται σε εφαρμογή οι κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO 2020) για τη χρήση στο σύνολο των πλοίων καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Διαφορετικά, τα πλοία θα πρέπει να εγκαταστήσουν συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers), ή να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) ή βιοκαύσιμα. Η μετάβαση αυτή αποτελεί μια τεράστια πρόκληση τόσο για τη ναυτιλία (λόγω του υψηλού κόστους των καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο ή του σημαντικού κόστους εγκατάστασης συστημάτων καθαρισμού των καυσαερίων) όσο και για τον κλάδο διύλισης πετρελαίου και προμήθειας καυσίμων. Μακροπρόθεσμα, η

²⁸ Τράπεζα της Ελλάδος-Γραφείο τύπου

παγκόσμια ναυτιλία καλείται να περιορίσει σε σημαντικό βαθμό την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου και να γίνει πιο φιλική προς το περιβάλλον.

Επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας: Οι προβλέψεις όλων των διεθνών οργανισμών αναφέρουν την επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία θα επηρεάσει αρνητικά και τη ζήτηση για μεταφορά προϊόντων μέσω θαλάσσιων οδών. Τους εννέα πρώτους μήνες του 2019 οι ναύλοι σύμφωνα με τον ClarkSeaIndex έχουν αυξηθεί κατά 15% κυρίως λόγω της ισχυρής ανοδικής πορείας του κλάδου των δεξαμενόπλοιων σε σχέση με το χαμηλό επίπεδο του προηγούμενου έτους. Πάρα τις χαμηλές επιδόσεις στις αρχές του 2019, ο κλάδος των πλοίων ξηρού φορτίου παρουσίασε βελτίωση το τρίτο τρίμηνο του ίδιου έτους. Παρόλα αυτά, οι ναύλοι του παραμένουν σε χαμηλότερο επίπεδο συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018. Μέχρι σήμερα η επίπτωση στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και στους ναύλους από την επιβολή των μέτρων του εμπορικού προστατευτισμού εκτιμάται ότι είναι μειωμένη. Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των αποστάσεων για τη μεταφορά αγαθών και πρώτων υλών από εναλλακτικές χώρες-προμηθευτές, η οποία αντιστάθμισε σε μεγάλο βαθμό τη μείωση του όγκου των διακινούμενων αγαθών μέσω θαλάσσης. Το 2020, οι προοπτικές για τη ναυτιλία διαφαίνονται θετικές, υπάρχουν όμως και σημαντικοί κίνδυνοι που ελλοχεύουν και συνδέονται με τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών κυρίως λόγω της ανάπτυξης με χαμηλούς ρυθμούς της παγκόσμιας οικονομίας.

Τεχνολογικές προκλήσεις και ασφάλεια: Ο εξοπλισμός των πλοίων και τα εργαλεία για τη διαχείριση του στόλου ενσωματώνουν ολοένα και περισσότερο από πιο καινοτόμες τεχνολογίες παρέχοντας περισσότερη ασφάλεια για τον περιορισμό των κινδύνων στα συστήματα των πλοίων αλλά και των λιμένων.

Χρηματοδότηση από το εγχώριο τραπεζικό σύστημα: Τα τελευταία χρόνια, με την αποχώρηση διεθνών ναυτιλιακών τραπεζών από τη χώρα, λόγω της οικονομικής κρίσης, παρατηρείται, όπως είναι φυσικό, μια μείωση της χρηματοδότησης της ποντοπόρου ναυτιλίας από το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα. Έχουν καταγραφεί μεγάλες μειώσεις στα χαρτοφυλάκια των τραπεζικών ιδρυμάτων που παραδοσιακά χρηματοδοτούσαν την ναυτιλία στην Ελλάδα αλλά και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Ωστόσο, χάρη στο διεθνή χαρακτήρα του κλάδου, μέρος του χρηματοδοτικού κενού καλύφθηκε από Τράπεζες της Ασίας που συνδέονται στενά με τα ναυπηγεία που δραστηριοποιούνται στις χώρες αυτές.

Αθροιστικά μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η προσέλκυση περισσότερων πλοίων για εμπορική διαχείριση στην Ελλάδα, καθώς και η διεύρυνση των παρεχομένων υπηρεσιών του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου, όπως ναυπηγεία, θα μπορούσαν να αυξήσουν περαιτέρω την συμβολή της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και να ενισχύσουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας που δοκιμάζεται.

4.2 Προτάσεις – Δράσεις – για την Ενίσχυση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.

Προσέλκυση Εφοπλισμού:

- ✓ Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών στην Ελλάδα
- ✓ Σταθερή πολιτική ατζέντα, ανεξάρτητη από τους πολιτικούς κύκλους
- ✓ Άρση και υπερπήδηση των επιχειρηματικών εμποδίων
- ✓ Μελέτη επιτυχημένων επιχειρηματικών πρακτικών που εφαρμόζονται διεθνώς
- ✓ Σταθερότητα φορολογικού πλαισίου
- ✓ Οικονομική σταθερότητα

Ικανοποίηση ζήτησης από εγχώριες πηγές:

- ✓ Άρση των εμποδίων για νέες επιχειρήσεις
- ✓ Απελευθέρωση και χορήγηση κινήτρων σε συγκεκριμένους κλάδους (πχ. ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη)
- ✓ Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στους υποστηρικτικών κλάδων της ναυτιλίας
- ✓ Βελτίωση και επέκταση υφιστάμενων υποδομών (δρόμοι / λιμάνια, κτλ.)

Επένδυση στην εκπαίδευση και απασχόληση Ελλήνων ναυτικών:

- ✓ Αύξηση απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών με την **αύξηση των εισακτέων** στις σχολές του εμπορικού ναυτικού,
- ✓ Γενναία ετήσια αύξηση 20%, μπορεί να δημιουργήσει νέα δεξαμενή με περίπου 28 χιλ. **νέους αξιωματικούς** βραχυπρόθεσμα
- ✓ **Θεσμικές μεταρρυθμίσεις** για την απασχόληση **Ελλήνων ναυτικών** σε ελληνόκτητα πλοία με **ξένη σημαία**

- ✓ Δυνατότητα αναγνώρισης θητείας αξιωματικών που απασχολούνται σε πλοία ξένης σημαίας ως **προαγωγικής**
- ✓ Διαμόρφωσης ενός **νέου πλαισίου αυτασφάλισης** των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία ξένης σημαίας
- ✓ Δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων για **πρόσβαση** ανειδίκευτων ανέργων σε ποντοπόρα πλοία ως κατώτερα πληρώματα
- ✓ Ενημέρωση για το ναυτικό επάγγελμα και τα πλεονεκτήματά του
- ✓ Προγράμματα ΟΑΕΔ για απασχόληση υπαρχόντων ανέργων στη ναυτιλία
- ✓ Αύξηση της απασχόλησης με την προσέλκυση νέων

Δημιουργία διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά

- ✓ Ενίσχυση των Πυρήνων γνώσης (ΠΑ.ΠΕΙ, Σχολές Εμπορικού Ναυτικού) στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά
- ✓ Τόνωση και ενδυνάμωση του υφιστάμενου ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime cluster),
- ✓ αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες γύρω από την ναυτιλία
- ✓ Πολλαπλά οφέλη για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς την κοινωνία και τον πολιτισμό.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Βλάχος, Γ 2011, Ναυτιλιακή Οικονομία, , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Πειραιάς,
- Γουλιέλμος, Α. (2005). Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Τόμος Β΄. 3η έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης.
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι., Πλωμαρίτου, Ε.Η. (2010). Ναυλώσεις. 3η έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- Θεοτοκάς, Γ (2011), Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια,
- ΕΕΕ (2020). Ετήσια Έκθεση 2020. Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.
- ΕΛΣΤΑΤ (2016). «Αποτελέσματα απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2014». Δελτίο Τύπου.
- Ι.Ο.Β.Ε. (2013) « Η Συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές»
- Κ.Ε.Π.Ε. (2010) «Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία», Εκθέσεις 62.
- Παλούμπης Ι. «Ελλήνων Πλόες» Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος Πειραιάς 2017.
- Παπαγιαννούλης Κ. (2002), Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 157)
- Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2020
- Χαρλαύτη, Τ., 2005. Ιστορία και Ναυτιλία 16ος -20ος αιών.Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- THE BOSTON CONSULTING GROUP (2013). «Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία». Ανάκτηση από το διαδίκτυο

Ξενόγλωσση

- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2019
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2020
- IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2019
- Lloyd's List, Maritime Intelligence, 2016
- IMF, Global Economic Outlook, Οκτώβριος 2019
- Clarksons Research, Shipping Intelligence Weekly - Issue No 1417, 3-4-2020
- ΠΟΕ, WTO lowers trade forecast as tensions unsettle global economy, Δελτίο Τύπου, 1 Οκτωβρίου 2019
- Deloitte, Impact Analysis of the Greek Shipping Industry, Ιανουάριος 2020
- Matsos, G. (2009). Tonnage tax and tax competition. In: Antapassis, A., Athanassiou, L. and Rosaeg, E. (Eds.), *Competition and Regulation in Shipping and Shipping related industries*, E. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff. pp 265–289.
- Panagiotou, St. and Thanopoulou, H. (2019), «Tonnage tax revisited: the case of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period», Working Paper no. 266, Bank of Greece.
- Marlow, P. and Mitroussi, K. (2012). Chapter 15: Shipping Taxation. In: Talley, W. K.(Ed.), *The Blackwell Comparison to Maritime Economics*, 1st edition, pp 304-320. DOI:10.1002/9781444345667.ch15
- PwC (2015). *Choosing your course: Corporate taxation of the shipping industry around the globe*. Date of access: 21/11/2018.

Διαδίκτυο

- <https://www.statistics.gr/el/the-greek-economy>
- <https://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/data/database>
- <https://www.capital.gr/me-apopsi/1261999/i-pagkosmia-xrimatopistotiki-krisi-tou-2008-kai-i-ellada>
- <https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2021/01/27/global-financial-stability-report-january-2021-update>
- <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2020/October>
- <https://nee.gr/%cf%83%cf%84%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%ac/greek-controlled-shipping/>
- <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2020/>
- <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport>
- <https://unctad.org/webflyer/key-statistics-and-trends-international-trade-2020>
- <https://unctad.org/statistics>
- <https://www.iersd.noa.gr/GR/index.html>
- <https://www.imf.org/en/Countries/GRC>
- <https://www.kathimerini.gr/economy/local/1058900/i-10etia-poy-allaxe-ti-chora-kai-ti-zoimas/>
- <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1584825/promitheia-iatrotexnologikou-eksoplismou-apo-tin-enosi-ellinon-efopliston>
- <https://www.bankofgreece.gr/ekdoseis-ereyna/ekdoseis/ekthesh-dioikhth>
- <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=6a374c2d-8edc-4139-95b5-bd12312ec236>
- <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1446755/to-nautiliako-sunallagma-kseperase-to-2018-to-touristiko>
- <https://www.naftikachronika.gr/2021/03/16/proelavnei-o-ellinoktitos-emporikos-stolos-xeperase-ta-4000-ploia/>