

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:
ΜΑΡΓΕΤΗ ΓΕΩΡΓΙΑ
ΣΑΛΟΔΗΜΗΤΡΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
ΨΩΜΑ ΣΩΤΗΡΙΑ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:
ΒΑΦΕΙΑΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΠΑΤΡΑ 2016

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία θα ασχοληθούμε με την ελληνική ναυτιλία.

Μέσα από την μελέτη ποικίλης βιβλιογραφίας, αναζήτησης σχετικών άρθρων εφημερίδων και περιοδικών, διαδικτυακών και άλλων πηγών, θα προσπαθήσουμε όσο το δυνατόν πληρέστερα να αναπτύξουμε το θέμα αυτό και να παρουσιάσουμε την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας με το πέρασμα των ετών και να δείξουμε ποια είναι η κατάσταση που επικρατεί στην ελληνική ναυτιλία ιδιαίτερα τα τελευταία έτη που διανύουμε αυτήν την αδυσώπητη οικονομική κρίση.

Είναι κοινώς παραδεκτό πως η ελληνική ναυτιλία με το πέρασμα των χρόνων βοήθησε πολύ να αναπτυχθεί η ελληνική οικονομία.

Θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε την ναυτιλία ως μία εξαγωγική βιομηχανία, η οποία διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και συμβάλλει στην δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς και δημιουργεί νέες θέσεις απασχόλησης.



Εικόνα 1

Πηγή: www.enet.gr

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της εργασίας αυτής, θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας προς, στον καθηγητή μας κο Βαφειάδη Νικόλαο, για την βοήθεια που μας παρείχε καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας αυτής.

Επίσης θα θέλαμε να εκφράσουμε τόσο την αγάπη μας όσο και την ευγνωμοσύνη μας προς τις οικογένειές μας καθώς με την συμπαράστασή τους οδηγηθήκαμε στην ολοκλήρωση των σπουδών μας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εργασία αυτή ασχοληθήκαμε με την εμπορική ναυτιλία και την σημασία που έχει για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Στο ξεκίνημα της παρούσης εργασίας υπάρχει μια μικρή εισαγωγή όπου λιτά περιγράφονται στοιχεία σχετικά με την ελληνική ναυτιλία, που όμως είναι ικανά να προϊδεάσουν τον αναγνώστη για το τι ακολουθεί στα επόμενα κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο καταγράφεται η έννοια της ναυτιλίας, δίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της και αναλύεται ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Στο επόμενο κεφάλαιο περιγράφεται η δομή της ελληνικής ναυτιλίας ενώ στο τρίτο κεφάλαιο συσχετίζουμε την ναυτιλία με τον τουρισμό στην Ελλάδα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται ο αντίκτυπος που η εμπορική ναυτιλία έχει στην ελληνική οικονομία και το πώς η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει ή δεν έχει επηρεάσει την εμπορική ναυτιλία.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζουμε τις πιο σημαντικές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1Ο Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	3
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	3
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	3
1.3 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	5
1.4 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	6
1.5 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2Ο Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	10
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	10
2.2 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	10
2.2.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	11
2.2.2 ΈΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	14
2.3 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	15
2.4 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	17
2.4.1 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	19
2.4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3Ο Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	30
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	30
3.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	31
3.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	32
3.4 YACHTING	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΑ	39
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	39
4.2 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	42
4.3 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	44
4.4 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ Ο ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΕΡΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	46
4.5. Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	49
4.6 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	53
4.7 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5Ο ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	58
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	75
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ	77

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές πολλές δεκαετίες τώρα, αλλά έχει ιδιαίτερα ο κλάδος αυτός ανθήσει τις τρεις τελευταίες δεκαετίες.

Αν και οι επιχειρηματικές προκλήσεις είναι πολλές λόγω της δραστηριοποίησης επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, οι κρίσεις που πλήττουν κατά καιρούς την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή και να αυξάνει συνέχεια την δυναμικότητα του ελληνόκτητου στόλου.

Η ελληνική ναυτιλία πρέπει να πούμε, πως είναι ένας κλάδος με αρκετά ισχυρή παρουσία στην παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, αμέτρητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις από πολλές χώρες του κόσμου, συμμετέχουν και επιδιώκουν να διαπρέπουν.

Εντούτοις οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν το πλεονέκτημα της παράδοσης, της γνώσης των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου αυτού, της γνώσης των αντιξοοτήτων και των κινδύνων που χαρακτηρίζουν τον ναυτιλιακό κλάδο και έτσι καταφέρνουν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να πρωτοπορούν και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

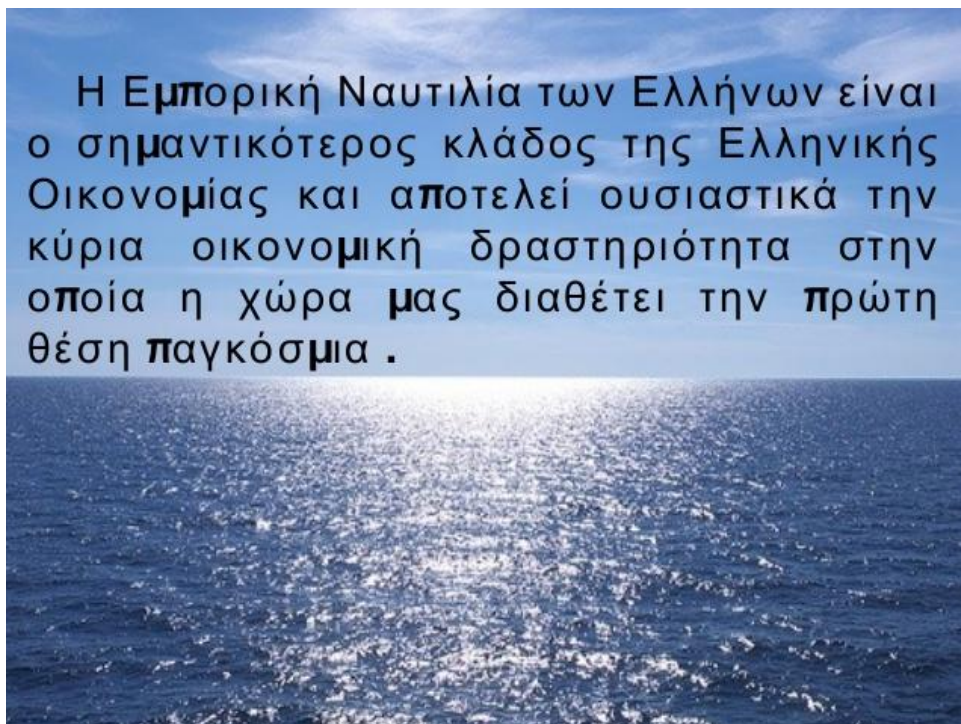
Δυστυχώς όμως η παγκόσμια οικονομική κρίση που το 2009 ξεκίνησε και ακόμα δεν έχει τελειώσει ούτε και μειωθεί και σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς της μεταφορικής δυναμικότητας, έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών κάτι που είχε ως αποτέλεσμα την άμεση πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Όπως λοιπόν θα διαπιστώσουμε και στα επόμενα κεφάλαια, η ελληνική ναυτιλία, επάγγελμα που κατεξοχήν ακολουθούσαν οι προγόνι μας, αποτελεί ένα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μία από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία.

Παρά τη διεθνή ύφεση που συνεχίζει να αφήνει το αποτύπωμά της στη ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένουν σταθερά κυρίαρχη δύναμη στη διεθνή βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών.

Άλλωστε σύμφωνα με έρευνες τα χρήματα που φέρνει στην Ελλάδα η ελληνική ναυτιλία ισοδυναμούν με το 7% έως 8% του ΑΕΠ, πράγμα που αποδεικνύει πόσο σημαντικός είναι για την Ελλάδα ο κλάδος της ναυτιλίας.

Αξίζει να αναφέρουμε πως η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και επίσης πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας.



Εικόνα 2

Πηγή: www.slideshare.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1Ο Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Λέγοντας ναυτιλία εννοούμε όλες εκείνες τις δραστηριότητες που συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών¹. Θα μπορούσαμε να πούμε πως η ναυτιλία αποτελεί ένα κλάδο της ελληνικής βιομηχανίας και να μιλάμε για ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η ναυτιλία αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας. Πλοία διαφόρων τύπων, μεταφέρουν ανθρώπους, ξηρά και υγρά φορτία συσκευασμένα ή σε χύμα μορφή, οχήματα, ζώα κλπ. Η μεταφορά αυτή γίνεται από και προς όλα τα πλάτη και μήκη της γης.

Έτσι το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν την σημαία ενός κράτους αποτελούν το εμπορικό ναυτικό του κράτους αυτού.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λοιπόν είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων γύρω από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η παγκόσμια ναυτιλία περιλαμβάνει όλες εκείνες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται μέσω της ναυτιλιακής νομοθεσίας.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο άνθρωπος, αναζητώντας τί υπάρχει στο άγνωστο, δηλαδή πέρα από τον ορίζοντα, στράφηκε στη θάλασσα, ξεκινώντας έτσι τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα. Και μάλιστα αναφέρεται πως το αρχαιότερο ταξίδι για εμπορικούς σκοπούς στην ανοιχτή θάλασσα έγινε πριν 10.000 χρόνια και συγκεκριμένα στο Αιγαίο Πέλαγος, για τη μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στην Αργολίδα και τις Βόρειες Σποράδες².

Έτσι, οι Έλληνες έφτασαν μέσα από τους αιώνες να είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τη θάλασσα. Άλλωστε, η ακτογραμμή της Ελλάδας αριθμεί σήμερα 16.000 χλμ. ενώ υπάρχουν

¹ www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping

² www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping

3.000 νησιά πάνω σε πολλά από τα οποία άκμασαν θαυμαστοί πολιτισμοί. Αρχαιολογικά ευρήματα θαυμάζονται από τους επισκέπτες σε μουσεία στην Ελλάδα και άλλες χώρες.

Η αρχαία ελληνική ιστορία περιλαμβάνει ρητά που εξυμνούν τη ναυτοσύνη της φυλής, όπως για παράδειγμα «*Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος*» του Περικλή και «*Εκ της Θαλάσσης άπασα ημίν ήρτηται Σωτηρία*» του Ξενοφώντα. Η ιστορία αναφέρει επίσης, πως η θάλασσα έσωσε πολλές φορές τους Έλληνες από απειλές. Τα πλοία που κατασκεύαζαν εξασφάλιζαν την άμυνα της χώρας και συνέβαλαν όχι μόνο στην ανάπτυξη του εμπορίου με άλλους λαούς, αλλά και στην πολιτισμική εξέλιξη. Η γεωγραφική θέση της χώρας σε συνδυασμό με την έλλειψη πλουτοπαραγωγικών πηγών είναι ακόμη μια αιτία για την οποία οι Έλληνες έχουν στραφεί στη θάλασσα με αποτέλεσμα η ελληνική εμπορική ναυτιλία να βρίσκεται διαχρονικά στις πρώτες θέσεις παγκόσμια και να αποτελεί σημαντικό παράγοντα της εθνικής οικονομίας.

Τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης 1.800 οικογένειες σε 40 νησιά και παράκτιες πόλεις σε Ιόνιο και Αιγαίο διέθεταν 1.000 μεγάλα ποντοπόρα εμπορικά ιστιοφόρα, το μεγαλύτερο στόλο στη Μεσόγειο που η δραστηριότητα του έφτανε μέχρι και τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Το 1857, ιδρύθηκε η Ελληνική Ατμοπλοΐα στη Σύρο και άρχισαν οι τακτικές γραμμές της ελληνικής ναυτιλίας με πλοία ατμού, τις οποίες ακολούθησαν δέκα ακόμη επιβατικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα, η οποία συνέδεσε για πρώτη φορά τον Πειραιά με τη Νέα Υόρκη.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελληνική εμπορική ναυτιλία πλήρωσε βαρύ τίμημα της σε απώλεια ζωής αλλά και πλοίων τα οποία στη λήξη του ήταν μόνο 157. Το 1947, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, σε Έλληνες εφοπλιστές 100 πλοία τύπου "Liberty", ως αντιστάθμισμα των απωλειών κατά τον πόλεμο³.

Τα πλοία "Liberty" έχουν ιστορική αξία λόγω του ρόλου τους στον εφοδιασμό της Ευρώπης κατά τον πόλεμο. Σήμερα, υπάρχουν μόνο 3, από τα οποία το ένα βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά.

³ www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping

Στην μακραίωνη ιστορία του ελληνικού έθνους η εμπορική ναυτιλία διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας όσο και στην διεθνή προβολή της χώρας.

1.3 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου Μεταφορών. Επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και ιδιαίτερα της χώρας μας η οποία περιβάλλεται από θάλασσα και έχει αμέτρητα λιμάνια.

Η ελληνική ναυτιλία με το πέρασμα των ετών έγινε ο κυρίαρχος τομέας διεθνοποίησης της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία συμβάλλει τόσο στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας όσο και στην εθνική ασφάλεια, αφού ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει την ηπειρωτική Ελλάδα με πολλά ελληνικά νησιά.

Επίσης η εμπορική ναυτιλία κατέχει και παγκόσμιο ρόλο αφού κατέχει σχεδόν το 10% του παγκόσμιου στόλου. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς πως η εμπορική ναυτιλία είναι από τους μοναδικούς τομείς στον οποίο η Ελλάδα μπορεί και έχει διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Αν λάβουμε υπόψιν πως το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται μέσω θαλάσσης, τότε εύκολα μπορούμε να αναλογιστούμε τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

1.4 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κύριο πλεονέκτημα της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι ότι μπορεί και παράγει και εκτός Ελλάδας. Δηλαδή μπορεί και προσφέρει στην ελληνική οικονομία συνάλλαγμα.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα που δημιουργείται χωρίς να υπάρχουν κρατικές επιβαρύνσεις, χωρίς δηλαδή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού⁴.

Τα ελληνικά πλοία στην πλειοψηφία τους απασχολούνται στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς.

Η λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας έχει σαν αποτέλεσμα την παράλληλη ζήτηση σημαντικού αριθμού ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα χορηγήσεις, πρακτορεύσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, ναυλώσεις, τραπεζικές εργασίες κλπ. Με τον τρόπο αυτό καλύπτεται εργασιακά ένα μεγάλο ποσοστό πληθυσμού που αλλιώς ίσως να ήταν άνεργοι.

Σημαντική είναι και η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας όσον αφορά την εθνική πολιτική και πολιτιστική προβολή.

Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο όνομα στον τομέα της προσφοράς θαλασσίων υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές.

Χάρη στην ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Τα χαρακτηριστικά που δίνουν σήμερα στον ελληνικό στόλο πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας είναι:

1. Μεγέθυνση, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και

⁴ www.nee.gr/downloads/199IOBE%20JAN%202013.pdf

διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών.

2. Ανανέωση του στόλου με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.

3. Εξειδίκευση

Αξίζει να σημειωθεί ότι παραδοσιακά η ναυτιλία διακρίνεται ως μια βιομηχανία στην οποία καταναλώνεται λιγότερο κεφάλαιο σε σχέση με αυτό που παράγεται. Γεγονός που έχει ως συνέπεια τη διαχρονική επένδυση ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών στη ναυτιλιακή αγορά, που σε συνδυασμό με τραπεζικό δανεισμό σε πρώτη φάση αλλά και με πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές σε επόμενη επέτρεψαν τη στήριξη έντονης επενδυτικής δραστηριότητας.

Είναι σημαντικό επίσης ότι η παραδοσιακή δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, είτε οικογενειακού είτε εταιρικού προφίλ, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στη διαχείριση και στη λήψη αποφάσεων. Αυτό επιτρέπει στους φορείς να είναι σε διαρκή αναζήτηση ευκαιριών.

Στη σημερινή συγκυρία η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι αναιμικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας μειώνουν δραματικά τη ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυλαγορές⁵.

Σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης.

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες.

⁵ www.nee.gr/downloads/199IOBE%20JAN%202013.pdf

Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου.

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν⁶.

Οι δέκα κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο, σε όρους προστιθέμενης αξίας, από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, είναι οι εξής (βάσει στοιχείων του IOBE): Δραστηριότητες σχετικές με ακίνητη περιουσία, ξενοδοχεία και εστιατόρια, χονδρικό εμπόριο, λιανικό εμπόριο, αγροτικά προϊόντα, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες, τρόφιμα/ποτά, υπηρεσίες Υγείας, Υπηρεσίες εκπαίδευσης, εμπόριο και συντήρηση οχημάτων.

1.5 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Η ελληνική ναυτιλία παραμένει «παραδοσιακά» στην κορυφή του κόσμου. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση 2014-2015 της Ελληνικής Ένωσης Εφοπλιστών, το 2014 ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) και ελάχιστα μειώθηκε σε αριθμό πλοίων. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία (χωρητικότητας άνω των 1.000 gt) που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς⁷.

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.885 πλοία (άνω των 1.000 gt) με 284,77 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην

⁶ www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_Ναυτιλια.pdf

⁷ www.ethnos.gr/.../proti_ston_kosmo_h_elliniki_nautilia-63854829

ΕΕ (σε gt). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt).

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2014, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 157 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,06% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt) και συμπεριλαμβάνουν 68 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 19,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 57 δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 22% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), καθώς και 172 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,44% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 46 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 12,11% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 2 άλλα πλοία.

Όσον αφορά στα ποσοστά που «κατέχει» η Ελλάδα στην παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με τα στοιχεία του ISL Bremen, την 1η Ιανουαρίου 2015, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούσε, βάσει χωρητικότητας, το 18,6 του παγκόσμιου στόλου.

Το 2014 η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συνεισέφερε στην οικονομία της χώρας με αύξηση κατά 9,04% του ναυτιλιακού συναλλάγματος και συμφωνία προαιρετικής εισφοράς 420 εκατομμυρίων ευρώ που κατανέμονται στα έτη 2013-2016.

Το 2014, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν ελαφρά σε 13.183,10 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 12.089,90 εκ. ευρώ το 2013, δηλαδή, αύξηση της τάξης του 9,04%, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (maritime cluster).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στη ναυτιλία δικαιολογείται από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία⁸.

2.2 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η ελληνική περιφέρεια βρέχεται από το Ιόνιο, το Αιγαίο και το Λιβυκό πέλαγος. Η ακτογραμμή της Ελλάδας εκτείνεται σε 16.000 χιλιόμετρα, 7500 εκ των οποίων περιβάλλουν τα 2000 νησιά και βραχονησίδες των ελληνικών θαλασσών. Το γεγονός αυτό και μόνο δίνει στην Ελλάδα ένα μοναδικό γεωμορφολογικό πλεονέκτημα και επιτρέπει στα ελληνικά λιμάνια να λειτουργούν ως πύλες του εμπορίου με ταξύ Ευρώπης και Ασίας.

⁸ www.yen.gr > Αρχική σελίδα > Ναυτιλία

2.2.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ο Πειραιάς, ή Πειραιεύς στα Αρχαία Ελληνικά, είναι μια πόλη λιμάνι στην ανατολική ακτή του Σαρωνικού, 12 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από το κέντρο της Αθήνας. Ο δήμος και η λοιπή περιφέρεια του Πειραιά έχει συνολικό πληθυσμό 448.997 κατοίκους. Ο Πειραιάς έχει μια μακρά καταγραμμένη ιστορία, που χρονολογείται από την αρχαία Ελλάδα⁹.

Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά είναι το κύριο λιμάνι στην Ελλάδα, το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και το τρίτο μεγαλύτερο στον κόσμο, εξυπηρετώντας περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Εκθέσεις της βιομηχανίας τοποθετούν τον Πειραιά μεταξύ των κορυφαίων δέκα λιμανιών στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη και στην κορυφή της λίστας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Εκτός του ότι αποτελεί το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο στην Ελλάδα, ο Πειραιάς είναι επίσης εμπορικό κέντρο της ελληνικής ναυτιλίας, με τους περισσότερους από τους εφοπλιστές στην Ελλάδα να βασίζονται εκεί τις εμπορικές τους δραστηριότητες,

Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων¹⁰.

Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους.

1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφεία τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Στις παραπάνω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.), ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία

⁹ <https://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς>

¹⁰ www.epimenonellinika.gr/.../198-ta-proteia-tis-elladas-stin-emporiki-naft...

ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρείες.

Επί πλέον στον Πειραιά δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Νηογνώμονας είναι ναυτιλιακός τεχνικός οργανισμός που καταρτίζει κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους, κατατάσσοντας αυτά σε κλάση.

Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Σημαντικές εταιρείες ναυασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων.

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως: ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί για τη χώρα μας εθνικό κεφάλαιο και έχει καταξιωθεί σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Για να παραμείνει η ναυτιλία κυρίαρχη και στον 21ο αιώνα η Ελλάδα χρειάζεται αξιόλογα και άρτια εκπαιδευμένα στελέχη.

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν σύγχρονη εκπαίδευση στην ναυτιλιακή θεωρία και τη χρήση των νέων τεχνολογιών, ανοίγοντας προοπτικές για μια λαμπρή σταδιοδρομία στους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού. Η εκπαίδευση των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού γίνεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), οι οποίες λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας.

Οι σπουδές περιλαμβάνουν έξι εξάμηνα θεωρητικής κατάρτισης και δύο εξάμηνα θαλάσσιας πρακτικής εκπαίδευσης και προσφέρουν σύγχρονες και εξειδικευμένες γνώσεις, υψηλής ποιοτικής στάθμης με το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης (Sandwich Courses) σύμφωνα με το οποίο η εκπαίδευση εναλλάσσεται μεταξύ σχολής και πλοίου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εκμάθηση των Αγγλικών, καθώς η γνώση τους κρίνεται απαραίτητη για μια αξιόλογη σταδιοδρομία στο χώρο της διεθνοποιημένης εμπορικής ναυτιλίας. Οι σπουδές στις Α.Ε.Ν. περιλαμβάνουν παρακολούθηση θεωρητικών μαθημάτων, πρακτική άσκηση σε αντίστοιχα εργαστήρια, καθώς και εκπαίδευση με τη βοήθεια προ-σομοιωτών (Simulators). Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου Λόγω της εξαιρετικής σημασίας της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία το κράτος προέβη στην σύσταση ενός εξειδικευμένου φορέα, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Οι λειτουργίες που επιτελούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, στις κεντρικές του υπηρεσίες στον Πειραιά αλλά και σε 210 αποκεντρωμένες υπηρεσίες σε ισάριθμα λιμάνια της χώρας και 24 προξενικά λιμεναρχεία σε ισάριθμα μεγάλα λιμάνια του κόσμου, περιλαμβάνουν ενέργειες για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, όπως:

- τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία,
- τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού,
- την εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιών,
- την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα,
- την έρευνα και διάσωση,
- την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

- την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,
- την προστασία των πλοίων και των λιμένων από έκνομες ενέργειες καθώς και
- την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επίσης:

- οργανώνει και εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας και εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων,
- εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας,
- οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσίων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική/κοινοτική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

Οι σχετικές δράσεις στηρίζονται στην εθνική, κοινοτική και διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία και αποσκοπούν στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα πλοία και οι Έλληνες ναυτικοί τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

2.2.2 ΈΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) ιδρύθηκε το 1916 στον Πειραιά με πρώτο πρόεδρο τον Λεωνίδα Εμπειρικό. Εμπνευστής της ίδρυσης της, ήταν ο Υδραίος Εφοπλιστής Γκίκας Κουλούρας, ο οποίος διετέλεσε Γενικός Διευθυντής επί πολλά χρόνια. Κατά τη διάρκεια της ανόδου της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, πρόεδρος της ένωσης ήταν ο Αντώνιος Χανδρής¹¹.

Ενώ ο τωρινός πρόεδρος, Θεόδωρος Βενιάμης, επανεξελέγη στην προεδρία το 2012 για μια ακόμη τριετή θητεία. Η ΕΕΕ εκπροσωπεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες στις σχέσεις τους με την πολιτεία και με τις ναυτεργατικές οργανώσεις, καθώς επίσης μεριμνά για την προώπιση και προαγωγή των συμφερόντων των μελών του.

¹¹ https://el.wikipedia.org/wiki/Ένωση_Ελλήνων_Εφοπλιστών

Εκτός όμως από την κύρια αυτή ένωση, στην οποία συμμετέχουν πλοιοκτήτες ποντοπόρων πλοίων, υπάρχει και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (πρώην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων), που ιδρύθηκε το 1921 και εκπροσωπεί τον κλάδο των επιβατηγών πλοίων, τοπικών και διεθνών διαδρομών, καθώς και τα κρουαζιερόπλοια¹².

2.3 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από ένα σύνολο τομέων. Μια γενική διάκριση των τομέων αυτών μπορεί να επιτευχθεί διαχωρίζοντας τους τύπους των πλοίων και τα φορτία που αυτά μεταφέρουν¹³:

A. Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping)

Τα φορτία που διακινούνται στις θαλάσσιες οδούς μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: Τα ξηρά φορτία, τα υγρά φορτία και τα επικίνδυνα φορτία

Χύδην ξηρά φορτία

Δημητριακά, μεταλλεύματα, βωξίτης, γαιάνθρακας, αλουμίνια, φυσικά φωσφάτα. Δευτερευόντως: Ορυκτά μαγγανίου και μαγνησίου, αλάτι, θειάφι, προϊόντα σιδήρου, τσιμέντο, σογιάλευρα, δασικά προϊόντα, ζάχαρη κ.α.

Ειδικά χύδην φορτία

Τα ειδικά χύδην φορτία κατά την μεταφορά τους πρέπει να παραμείνουν σε καθορισμένες συνθήκες θερμοκρασίας: Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας (πχ φρούτα), φορτία ψύξεως (πχ κρέας), φορτία καταψύξεως (ψάρια). Ακόμη, στα ειδικά χύδην φορτία συμπεριλαμβάνονται και φορτία τα οποία χρίζουν ιδιαίτερου χειρισμού κατά την φόρτωση και εκφόρτωσή τους. (προκατασκευασμένα σπίτια, οχήματα κ.α.)

¹² www.peiraiasnews.gr/.../h-enwsh-ellhnwn-efoplistwn-kleinei-100-xronia-zwhs..

¹³ www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/14/6/646.pdf

Υγρά χύδην φορτία

Ακατέργαστο πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου (άσφαλτος, κηροζίνη, βενζίνη κ.α.), υγροποιημένα αέρια (μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο κτλ) , χημικά φορτία, φυτικά έλαια.

B. Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping)¹⁴

Τα πλοία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών δύναται να μεταφέρουν συγχρόνως πολλά διαφορετικά φορτία. Στα γενικά φορτία συμπεριλαμβάνονται αγαθά υψηλής αξίας ή ευαισθησίας τα οποία απαιτούν ειδική μεταφορική υπηρεσία για τα οποία ο ιδιοκτήτης τους προτιμά να πληρώνει προκαθορισμένο ναύλο. Μεταφέρουν φορτία σε γνωστούς από πριν χρόνους αναχώρησης και άφιξης, σε καθορισμένους εκ των προτέρων θαλάσσιους δρόμους με καθορισμένους ναύλους. Οι εταιρείες των τακτικών γραμμών υποχρεούνται να τηρούν το χρονοδιάγραμμα των ταξιδιών, ανεξάρτητα από ενδεχόμενη βραχυχρόνια μείωση της ζήτησης. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών λοιπόν, εστιάζει στην αξιοπιστία, την ταχύτητα και ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχει.

Η διάκριση των γενικών φορτίων, λόγω του μεγάλου αριθμού τους, βασίζεται στον τρόπο με τον οποίο γίνονται ο χειρισμός και η φόρτωσή τους. Οι πιο βασικοί τρόποι χειρισμού και μεταφοράς των γενικών φορτίων είναι οι εξής:

- **Χαλαρό φορτίο.** Ξεχωριστά αντικείμενα καθένα από τα οποία πρέπει να φορτώνεται και να στοιβάζεται χωριστά.
- **Κιβωτιοποιημένο φορτίο.** Τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια.
- **Φορτίο σε παλέτες.** Το φορτίο πακετάρεται σε παλέτες
- **Σαμπανιασμένο φορτίο.** Μικρά τεμάχια δεμένα μαζί τα οποία σχηματίζουν πακέτα ίδιου μεγέθους.

¹⁴ Θεοτοκάς Γ(2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα*: Εκδόσεις Gutenberg

- **Υγρό φορτίο.** Φορτίο σε υγρή μορφή, μεταφερόμενο σε δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή βαρέλια.

- **Βαρέο και δυσκολοχειρίστο φορτίο.** Μεγάλα όγκου φορτία με δυσκολίες στην στοιβασία τους.

Γ. Επιβατηγός Ναυτιλία (Passengershiping)

Αν και η οργάνωση της επιβατηγού ναυτιλίας είναι διαφορετική από την οργάνωση της φορτηγού ναυτιλίας, η αγορά και στις δύο περιπτώσεις δεν είναι ενιαία, αφού και οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά. Η ζήτηση σ' αυτόν τον τομέα εμφανίζεται και ως παράγωγος (η ζήτηση για υπηρεσία ή προϊόν η οποία εξαρτάται από την ύπαρξη ζήτησης για άλλη υπηρεσία ή προϊόν) και ως πρωτογενής. Η διαφοροποίηση του σκοπού της ζήτησης και η οφειλόμενη σε αυτήν διάκριση των επιμέρους τομέων της επιβατηγού ναυτιλίας οδηγούν και στην διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση.

2.4 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία σε περιβάλλον πολύπλοκο και δυναμικό. Η ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και κάθε άλλη επιχείρηση βρίσκεται σε μια σχέση αμφίδρομη με το περιβάλλον της καθώς καθορίζεται από αυτό αλλά ταυτόχρονα συμβάλλει με την δράση της στον καθορισμό του.

Αν και όπως ήδη αναφέραμε η ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί ως μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η μορφή του ανταγωνισμού με τον οποίο έρχονται αντιμέτωπες οι επιχειρήσεις μπορεί να διαφέρει, ανάλογα με τις αγορές στις οποίες συμμετέχουν. Επομένως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης τους θα πρέπει να εκτιμήσουν τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο τους και του ανταγωνιστικού πλαισίου που αυτές δημιουργούν καθώς αποτελούν πηγή ευκαιριών και απειλών.

Το εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνει όλες τις δυνάμεις που επηρεάζουν την επιχείρηση, βρίσκονται έξω από αυτή και διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο αυτή καλείται να

λειτουργήσει. Έτσι λοιπόν οι παράγοντες που επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης, όπως οι σχέσεις των κρατών, το επίπεδο της τεχνολογίας, η παγκόσμια οικονομικο-κοινωνική κατάσταση καθορίζουν τα πλαίσια λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αξίζει σ' αυτό το σημείο να αναφέρουμε πως αρκεί η μεταβολή ενός μονάχα παράγοντα του ευρύτερου περιβάλλοντος της επιχείρησης να αλλάξει ώστε οι επιπτώσεις του να επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα και στους λοιπούς παράγοντες της επιχείρησης αλλάζοντας με αυτόν τον τρόπο το περιβάλλον λειτουργίας της επιχείρησης.

Ειδικότερα, θέλοντας να αναλυθεί το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως σημαντικότεροι παράγοντες αυτού οι οποίοι δύναται να επηρεάσουν και τους λοιπούς, το ευρύτερο μακροοικονομικό περιβάλλον της επιχείρησης, το οποίο περιλαμβάνει το οικονομικο-κοινωνικό, το παγκόσμιο αλλά και το τεχνολογικό περιβάλλον.

Εν συνεχεία, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και δραστηριοποίησης των πλοίων και των επιχειρήσεων, οι σημαίες στα οποία νηολογούνται τα πλοία, η κατάσταση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η ρευστότητα που αυτά διαθέτουν συνθέτουν δυνάμεις που επιδρούν συνολικά στα πλαίσια λειτουργίας μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συνεχίζοντας την ανάλυση της «πυραμίδας» του περιβάλλοντος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και επιχειρώντας να φτάσουμε στην κορυφή αυτής (οπού εκεί βρίσκεται η επιχείρηση), πρέπει να εξετάσουν οι αγορές ναυπηγήσεων, οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, οι αγορές διαλύσεων πλοίων, οι ναυλαγορές και να μελετηθούν τα επίπεδα αυτών. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα να καθοριστούν τα επίπεδα της προσφοράς και της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Τέλος, αναφορικά με **το άμεσο περιβάλλον** και τους άμεσους εμπλεκόμενους με την ναυτιλιακή επιχείρηση, εκεί συναντάμε τους πελάτες, τους προμηθευτές, τους ανταγωνιστές και το ανθρώπινο δυναμικό, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την μελέτη του περιβάλλοντος κάθε μίας επιχείρησης, όχι κατ' ανάγκη ναυτιλιακής.

2.4.1 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

Μία ναυτιλιακή επιχείρηση απαρτίζεται από τα κάτωθι κύρια τμήματα, στα οποία βασίζεται η ομαλή λειτουργία των εργασιών της μονάδας.:

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

Η Γενική Διεύθυνση μιας Ναυτιλιακής μονάδας^Ø αναφέρεται κυρίως στα άτομα / πλοιοκτήτες που έχουν τη διαχείριση και γενική εποπτεία και είναι οι τελικοί λήπτες των αποφάσεων που προωθούνται από τα τρία βασικά τμήματα της μονάδας. Σημειώνεται ότι, ειδικά στην περίπτωση των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων η γενική οργάνωση της επιχείρησης ακολουθεί τα παραδοσιακά πρότυπα μιας οικογενειακής επιχείρησης. Βέβαια, τα τελευταία έτη καθώς οι περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις βρίσκονται στα χέρια της τρίτης γενεάς, υπάρχει μία τάση συγκεντρωτισμού της διαχείρισης των πλοίων από εξειδικευμένες εταιρείες (managerial companies).

Η Γενική Διεύθυνση μιας ναυτιλιακής εταιρείας ασκεί τη διοίκηση και Οργάνωση της επιχείρησης με τον ίδιο τρόπο που ασκείται σχεδόν σε όλες τις βιομηχανικές μονάδες. Συγκεκριμένα, το Μάνατζμεντ εστιάζεται στον στρατηγικό σχεδιασμό, στην οργάνωση, στην εποπτεία και στον έλεγχο.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για τις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς δραστηριοποιούνται σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον το οποίο επηρεάζεται από ένα πλήθος ενδογενών και εξωγενών παραγόντων.

Στην φάση του στρατηγικού σχεδιασμού, λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με την επένδυση σε νέα χωρητικότητα, την περίοδο συντήρησης των πλοίων, την ενημέρωση και συμμόρφωση με τυχόν νέους Διεθνείς κανονισμούς, τις δυνατότητες εισαγωγής σε νέες αγορές φορτίων ενώ γενικά τίθενται οι στόχοι για οι οποίοι θα πρέπει και να υλοποιηθούν εντός της νέας διαχειριστικής χρήσης. Η οργάνωση αποτελεί μία συνεχή διαδικασία η οποία αναφέρεται κυρίως στην κατανομή των εργασιών, στη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, στον ανασχεδιασμό και την αναθεώρηση των τιθέμενων στόχων και έχει απόλυτη συνάφεια με την εποπτεία και την παρακολούθηση των εργασιών για την παραγωγή θαλάσσιου μεταφορικού έργου.

Η εποπτεία αποτελεί από την πλευρά της ένα είδος προληπτικού ελέγχου με σκοπό την ελαχιστοποίηση, σε έγκαιρο χρόνο, τυχόν αποκλίσεων από τους τιθέμενους στόχους.

Ο έλεγχος αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας άσκησης μανάτζμεντ και έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για τον επόμενο στρατηγικό σχεδιασμό. Συγκεκριμένα, το στάδιο του ελέγχου συνίσταται στην αποτίμηση της ακρίβειας με την οποία επετεύχθησαν οι τιθέμενοι στόχοι και παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για τις αιτίες απόκλισης από τον αρχικό στρατηγικό σχεδιασμό.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ:

Το τεχνικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την τεχνική υποστήριξη του στόλου της εταιρείας και συγκεκριμένα για τη συνεχή παρακολούθηση καταγραφή και επίλυση των ενδεχόμενων μηχανικών προβλημάτων. Πέραν τούτου, το εν λόγω τμήμα ασχολείται με τα θέματα των τακτικών επιθεωρήσεων (συντηρήσεων & επισκευών) του στόλου.

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ:

Το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τη λειτουργική διαχείριση του στόλου. Ασχολείται με θέματα όπως είναι η προμήθεια των πλοίων σε καύσιμα και εφόδια και προϋποθέτει άμεση συνεργασία με τα τμήματα ναυλώσεων και το τεχνικό τμήμα. Μάλιστα το συγκεκριμένο τμήμα διατηρεί στατιστικές καταστάσεις σχετικά με τη λειτουργία και την απόδοση του κάθε πλοίου ξεχωριστά.

Πρόσθετα, το εν λόγω τμήμα είναι υπεύθυνο για τη συνεχή επικοινωνία με τα πλοία και την παρακολούθηση αυτών προκειμένου για την εξομάλυνση ενδεχόμενων αποκλίσεων από τους προγραμματισμένους πλόες και τη διεκπεραίωση των ταξιδιών στα πρότυπα των ναυλοσύμφωνων. Το τμήμα διαχείρισης των πλοίων έχει ορισμένα υπό-τμήματα όπως τα οποία έχουν ως κύριο αντικείμενό τους την ασφάλεια των πλοίων τη διασφάλιση της ποιότητας και τη διαχείριση των ναυτασφαλιστικών απαιτήσεων.

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ:

Το τμήμα αυτό ασχολείται με θέματα οικονομικής διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας και περιλαμβάνει υπό-τμήματα όπως είναι το λογιστήριο, το τμήμα αγοραπωλησίας πλοίων, το προσωπικό, το τμήμα ελέγχου λογαριασμών πλοιάρχου, το τμήμα χρηματοοικονομικού ελέγχου και το τμήμα εσωτερικού ελέγχου. Για την πληρέστερη κατανόηση παρατίθεται ακολούθως ένα ενδεικτικό οργανόγραμμα της δομής του τμήματος οικονομικής διαχείρισης.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ:

Δίνει όλες τις βασικές οδηγίες και εντολές για τη διαχείριση του πλοίου. Αποφασίζει για τις αγορές των Πλοίων μέσω της εξεύρεσης δανείων και κεφαλαίων καθώς επίσης και για ποιο πλοίο θα πωληθεί, αγοραστεί ή θα παροπλιστεί (laid-up) σε περίπτωση χαμηλής αγοράς. Επίσης, παρακολουθεί τις Διεθνείς Εξελίξεις στους τομείς της Ναυλαγοράς, της Αγοράς των Ασφαλίσεων κλπ. Τέλος, είναι υπεύθυνη για επάνδρωση των γραφείων αλλά και των Πλοίων με ικανά στελέχη (Πλοιάρχους, Μηχανικούς κλπ)

ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW DEPT.)

Επικεφαλής είναι Πλοίαρχος του ΕΝ ο οποίος έχει εργαστεί προηγουμένως σε πλοία της Εταιρείας. Αποστολή του Τμήματος είναι η εύρεση / αντικατάσταση πληρωμάτων για τα νεότευκτα και ήδη υπάρχοντα πλοία μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Όπως ορίζει ο ISM, το τμήμα έχει συμφωνία με Crew Agents του εξωτερικού, διατηρώντας αρχείο για τους Έλληνες Αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα.

Προκειμένου να εγκρίνουν έναν ναυτικό προς πρόσληψη (Έλληνα ή Αλλοδαπό) χρειάζεται να ελέγξουν όλα τα απαραίτητα έγγραφα σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες (βιογραφικά, προηγούμενες υπηρεσίες) ώστε να επιλεγθούν οι καλύτεροι. Εν συνεχεία συντάσσεται η Σύμβαση και η ημέρα ναυτολόγησης του ναυτικού στο πλοίο της εταιρείας. Διατηρεί όλα τα αρχεία ναυτικών ανά πλοίο φροντίζει για τον επαναπατρισμό τους και αποστέλλει αλληλογραφία στις οικογένειες τους.

ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (OPERATION DEPT) :

Είναι το πιο νευραλγικό τμήμα μιας ναυτιλιακής .Έχει υπο στενή παρακολούθηση τη λειτουργία όλων των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρείας (ανεφοδιασμός, τεχνική υποστήριξη, ενημέρωση πρακτόρων στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης κλπ). Επικοινωνεί με το Τμήμα Ναυλώσεων για την ημερομηνία κατά την οποία το Πλοίο θα είναι διαθέσιμο και έτοιμο προς Ναύλωση. Επίσης επικοινωνεί με τους Πλοιάρχους γνωστοποιώντας τους επόμενα ταξίδια, επόμενα φορτία, τι πρέπει να προσέξουν στον συντελεστή στοιβασίας φορτίων, στους όρους των ναυλοσυμφώνων κλπ.

Μεγάλη σημασία δίνει στο τι φορτωτικές θα υπογράψει (αν θα είναι freight prepaid να δοθούν στον πράκτορα της εταιρείας κατά την αναχώρηση του πλοίου, με εντολή ότι θα παραδοθούν στον φορτωτή κατόπιν εντολής της εταιρείας όταν θα έχουν πληρωθεί τον ναύλο). Συνεργάζεται με το Τμήμα του ISM, παρακολουθώντας εάν εφαρμόζονται πιστά οι κανονισμοί. Σε περίπτωση καταστροφής ή ελλείματος του φορτίου έρχεται σε επαφή με το Τμήμα Ασφαλίσεως για την γρήγορη αντιμετώπιση του προβλήματος από το P+I club και έτσι δεν θα χάσει ώρες αναμονής το πλοίο .

Σε συνεργασία με το Τμήμα Ναυλώσεων έρχεται σε επικοινωνία με τους charterers σε περίπτωση που αθετηθεί κάποιος από τους όρους του Ναυλοσυμφώνου. Επιμελείται γρήγορα χωρίς καθυστερήσεις για οτιδήποτε έκτακτο μπορεί να συμβεί σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας(σύγκρουσης, τραυματισμό ναυτικού,θάνατος κλπ). Ο επικεφαλής του τμήματος αυτού είναι πλοίαρχος EN με εξαιρετικές γνώσεις και εμπειρία ,και συνήθως στις μεγάλες εταιρείες έχει βοηθό/ους άλλους πλοίαρχους καθώς και γραμματειακή υποστήριξη.

ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΚΑΙ CLAIMS:

Απαρτίζεται από σοβαρούς γνώστες της αγοράς των ασφαλειών . Είναι υπεύθυνο για την γρήγορη αντιμετώπιση και διευθέτηση των claims των πλοίων της εταιρείας . Ασχολείται με διάφορα είδη ασφαλίσεων όπως σκάφους.

Καλύτερος ασφαλιστής η Lloyd's του Λονδίνου. Το Τμήμα λειτουργεί ζητώντας από την αγορά προσφορές ,που τις επεξεργάζεται και ως προς το ασφάλιστρο και ως προς τους όρους

των συμβολαίων. Διαπραγματεύεται σκληρά όσο το δυνατό για να πετύχει τη καλύτερη δυνατή τιμή και πρώτης τάξεως P+I club. Συνεργάζεται στενά με το Τεχνικό Τμήμα (Technical) και το Τμήμα Επιχειρήσεων (Operation) καθώς και με το λογιστήριο για όλα τα θέματα που προκύπτουν για την σύνταξη των claims. Τέλος, κάθε χρόνο κατά τη διάρκεια των ανανεώσεων των ασφαλειών προσπαθεί για καλύτερα δυνατά αποτελέσματα.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ:

Απαρτίζεται από έμπειρους ναυπηγούς μηχανολόγους η από έμπειρους μηχανικούς EN (Αρχιμηχανικοί). Καλή συντήρηση των πλοίων (HULL) και των μηχανών (Machinery) και γενικά όλων των τμημάτων του πλοίου . Συχνές επιθεωρήσεις των πλοίων σύμφωνα και με το ISM . Παρακολούθηση με την αλληλογραφία με τους μηχανικούς και πλοιάρχους, που είναι υποχρεωμένοι να στέλνουν λίστες με τις συντηρήσεις που γίνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Έρχεται σε επαφή με τους νηογνώμονες και με τις σημαίες των πλοίων για την έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών της κλάσεως και της σημαίας .Έχει ήδη ενημερώσει τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς πριν από μια επιθεώρηση τι ακριβώς πρέπει να προσέξουν ώστε να μη υπάρχει πρόβλημα για την έκδοση η ανανέωση κάποιου πιστοποιητικού. Φροντίζει να είναι το πλοίο, αξιόπλοο σύμφωνα με όλους τους διεθνείς κανόνες. Έχει άμεση συνεργασία με το τμήμα ISM και περιοδικά επισκέπτονται τα πλοία κάνοντας ελέγχους για την εκπαίδευση των πληρωμάτων .

Το πλοίο οφείλει να διατηρεί όλα τα αρχεία την προηγούμενης τεχνικής ζωής του από τα records του νηογνώμονος. Μεριμνά για την γρήγορη αγορά και αποστολή των διαφόρων ανταλλακτικών που θα ζητηθούν από τα πλοία και συμπληρώνουν τα σχετικά με τον ISM έγγραφα. Παρακολουθεί το βιβλίο πετρελαίου εάν τηρείται όπως πρέπει και να δίνει τις σχετικές οδηγίες . Κανονίζει για την ανάθεση επισκευών ,τα συνεργεία που θα προτιμηθούν, συλλογή των σχετικών προσφορών . Έγκυρη αναζήτηση ναυπηγείου κοντά σε χώρα που είναι υποχρεωμένο το πλοίο να περάσει δεξαμενισμό dry-dock . Συνεργάζεται άμεσα με τα υπόλοιπα τμήματα που έχουμε αναφέρει, συντάσσοντας το report προς την διοίκηση εάν πρέπει να αγοράσει το πλοίο ή όχι.

ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ:

Μεριμνά για τον έγκαιρο και οικονομικότερο εφοδιασμό των πλοίων με όλα εκείνα τα εφόδια που είναι απαραίτητα για την ναυσιπλοΐα και λειτουργία των πλοίων (καύσιμα, ανταλλακτικά, τρόφιμα, και γενικά όλα τα υλικά). Για να το επιτύχει αυτό έρχεται σε επαφή με τους ανά τον κόσμο προμηθευτές . Μόλις λάβουν από το πλοίο την αίτηση εφοδιασμού για κάποιο υλικό αρχίζουν άμεσα να στέλνουν την λίστα του υλικού / σε πολλούς μόνιμους ή άλλους προμηθευτές και διαπραγματεύονται τιμή και όρους πληρωμής.

Ελέγχει τις προσφορές και αφού τις συγκρίνουν διαλέγουν την καλύτερη σε τιμή και όρους ,(εννοείται ότι οι προσφορές είναι για τα ίδια ακριβώς υλικά ανταλλακτικά) εν συνεχεία προσπαθούν να πετύχουν κάτι καλύτερο στην τιμή προτού δώσουν την παραγγελία ,και συνήθως καταφέρνουν και άλλη καλύτερη τιμή. Το τμήμα είναι ενημερωμένο για τις ανά τον κόσμο τιμές πετρελαίου , τα λιμάνια προμηθείας έτσι ώστε ο χρόνος προσέγγισης του πλοίου της εταιρείας να συνδυαστεί με τις πιο ανταγωνιστικές τιμές.

Τα καύσιμα είναι το σημαντικότερο κομμάτι της δραστηριότητας του τμήματος προμηθειών ,επειδή η τιμή των καυσίμων επηρεάζει την λειτουργία των πλοίων και την ανταγωνιστικότητα των ναύλων . Συνεργάζεται πολύ στενά με το λογιστήριο διότι σε αυτό το τμήμα κοινοποιεί τις παραγγελίες που πραγματοποιεί και ανακοινώνει τους όρους πληρωμής και από κοινού παρακολουθούν την εξόφληση των τιμολογίων .

Επίσης συνεργάζεται με το τμήμα των Επιχειρήσεων (Operation) λαμβάνοντας ενημερώσεις για τα λιμάνια και τις ημερομηνίες αφίξεως και αναχωρήσεως του πλοίου προκειμένου να στείλουν τα υλικά ή τα εφόδια και ανταλλακτικά καθώς και τα καύσιμα. Με το τεχνικό τμήμα για τα καύσιμα και λιπαντικά που πρέπει να προμηθευτεί ένα πλοίο καθώς και τα ανταλλακτικά που το τεχνικό τμήμα πρέπει να εγκρίνει ότι αυτά που παραγγέλθηκαν είναι τα σωστά.

ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ:

Συνεργάζεται με τα υπόλοιπα τμήματα της Ναυτιλιακής και συντονίζει τη λειτουργία τους στους τομείς: Εξόδων (αμοιβές προσωπικού/πληρωμάτων, διοίκησης, ασφάλιστρα, συντήρησης και επισκευών, ταξιδίων, τόκων και τραπεζικών δανείων) Εσόδων (ναύλιο,

μισθώματα, σταλίες (demurrage) Διαχείρισης (Κόστος Πλοιοκτησίας, Ταξιδιού Πλοίων) Λογαριασμοί Ενεργητικού / Παθητικού / Καθαρής Θέσης (Αγορά – Ναυπήγηση Πλοίου, Καύσιμα, Λιπαντικά, Ανταλλακτικά, Τρόφιμα) Απαιτήσεις (Ναυλωτές, διάφοροι χρεωστές, ασφαλιστικές απαιτήσεις, προς τράπεζες) Υποχρεώσεις (σε προμηθευτές, ασφάλειες κλπ).

Απαρτίζεται από Λογιστές-Οικονομολόγους που είναι επικεφαλής και βοηθό Λογιστή με εμπειρία χρόνων σε οικονομικά Ναυτιλιακών. Κάθε μήνα εκτυπώνει την εικόνα εσόδων εξόδων και υποχρεώσεων (λίστα) και τη παραδίδει στην κεντρική διοίκηση ώστε να μπορεί να σχεδιάζει το επιχειρησιακό πλάνο της ναυτιλιακής εταιρείας.

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ:

Αποστολή του είναι η συνεχής παρακολούθηση της ναυλαγοράς. Πρέπει να γνωρίζει την ζήτηση για χωρητικότητα τον τόπο και χρόνο. Απαρτίζεται από γνώστες του chartering (brokers) οι οποίοι είναι πρώην ναυλομεσίτες. Είναι εκείνο το τμήμα που όπως θα λέγαμε κυνηγάει τα έσοδα τις εταιρείας. Έρχεται σε επαφή με τη ναυλαγορά, κοινοποιώντας τα διαθέσιμα προς φόρτωση πλοία της εταιρείας και τη γεωγραφική περιοχή στην οποία απασχολούνται.

Λαμβάνει πληροφορίες για διαθέσιμα φορτία και προσφορές από συνεργαζόμενα ναυλομεσιτικά γραφεία Μελετά προσεκτικά τις προσφορές και τις πιθανές συνεργασίες κρίνοντας με γνώμονα το καλύτερο δυνατό ναύλο αλλά και το λιμάνι φόρτωσης που είναι σε κοντινή απόσταση από το πλοίο. Ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις με τους charterers. Οφείλει να γνωρίζει καλά το είδος και τις ιδιαιτερότητες του προς μεταφορά φορτίου, τα χαρακτηριστικά των υποδομών των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης. Σε ποια επίπεδα κινούνται τα ναύλα στο συγκεκριμένο route. Αφού ολοκληρωθεί η διαπραγμάτευση, συντάσσεται το ναυλοσύμφωνο (charterparty) δίνοντας μεγάλη προσοχή στους όρους που περικλείει.

Πληροφορεί το Τμήμα Επιχειρήσεων (Operation) για το κλείσιμο της ναύλωσης και τι πρέπει να προσεχθεί, συντάσσοντας τις οδηγίες προς το πλοίαρχο του πλοίου για το νέο ταξίδι. Παρακολουθεί τη διαδικασία είσπραξης του ναύλου σε συνεργασία με το Λογιστήριο, σε περίπτωση επισταλιών συντάσσει το time sheet.

Είναι ενήμερο για τις τελευταίες ναυλώσεις παγκοσμίως και για τις μελέτες οι οποίες περιγράφουν τη μελλοντική πορεία της αγοράς, ενημερώνοντας και τη Διοίκηση πολλές φορές. Εξετάζει προσεκτικά τη φερεγγυότητα των ναυλωτών, και δημιουργεί ένα πελατολόγιο. Αρχαιοθετεί όλα τα επιμέρους δρομολόγια των πλοίων της (record) ΤΜΗΜΑ ISM Εκπαιδεύει, συμβουλεύει, παρακολουθεί και επιθεωρεί εάν τηρούνται σχολαστικά όλα τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα ISM, ISPS.

Παρακολουθεί εάν συμπληρώνονται τα έντυπα, οι λίστες επιθεωρήσεως και αν οι ναυτικοί γνωρίζουν τα καθήκοντα τους. Πρέπει να είναι διαρκώς ενήμερο για νέους κανονισμούς του Κώδικα Σε τακτά χρονικά διαστήματα επισκέπτεται το πλοίο και διενεργεί ελέγχους στην εκπαίδευση του πληρώματος σύμφωνα με τους κανονισμούς και αν τα αρχεία και το βιβλίο πετρελαίου έχουν τηρηθεί σωστά. Συνεργάζεται με τους 39 αρχιπλοίαρχους και τους αρχιμηχανικούς για θέματα που αφορούν τους ISM και ISPS Code. Οφείλει να έρχεται σε επαφή με τον νηογνώμονα και τη σημαία του πλοίου για τις ανανεώσεις των πιστοποιητικών. ΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Πολλές μεγάλες εταιρείες διατηρούν Νομικό Τμήμα για τυχόν διεκδικήσεις από charterers , ασφάλειες κλπ . Ο διευθυντής του τμήματος είναι Δικηγόρος των Ναυτιλιακών (Maritime Law) με γραμματειακή υποστήριξη¹⁵.

2.4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

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

- Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των αγορών

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία καθώς αντλεί τους συντελεστές παραγωγής αλλά και προσφέρει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμια βάση με αποτέλεσμα να λειτουργεί εντός περιβάλλοντος παγκόσμιου ανταγωνισμού.

¹⁵ Θεοτοκάς Γ(2011). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα: Εκδόσεις Gutenberg

- **Η παράγωγος ζήτηση της ναυτιλίας**

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτουν παράγωγο ζήτηση. Πρακτικά αυτό σημαίνει πως σε περιόδους ύφεσης ή οποιασδήποτε αρνητικής οικονομικής διαταραχής από την πλευρά της ζήτησης, μεταβάλλεται αντίστοιχα κι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες με αποτέλεσμα τις έντονες διακυμάνσεις των ναύλων στις βασικές ναυλαγορές και κατ' επέκταση τις έντονες διακυμάνσεις στα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα αυτού οι ναυτιλιακές εταιρείες να ακολουθούν μια ισορροπημένη στρατηγική σχετικά με τις ναυλώσεις ώστε να δημιουργούν χαρτοφυλάκιο τέτοιο το οποίο θα αξιοποιεί αποτελεσματικά την συγκυρία μειώνοντας ταυτόχρονα τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν από ενδεχόμενη πτώση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών.

- **Ο παράγοντας πρόβλεψη**

Τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαρτώνται από πολλούς απρόβλεπτους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να καθορίσουν σημαντικά την ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς.

Οι περιορισμοί στην πρόβλεψη λοιπόν αυξάνουν τον κίνδυνο που δυνητικά μπορεί να προκύψει από τις επενδυτικές αποφάσεις της επιχείρησης και καθιστούν ως τον κρισιμότερο παράγοντα διά την επιτυχία της τα προσωπικά χαρακτηριστικά των υπευθύνων διά την λήψη των αποφάσεών της.

• **Απόσταση παραγωγικής μονάδας-γραφείου**

Η παραγωγική μονάδα κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης (πλοίο) βρίσκεται και παράγει μακριά από την έδρα του. Αυτό όπως μπορεί να γίνει αντιληπτό θέτει σημαντικούς περιορισμούς στην διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και διαφοροποιεί την οργάνωση και διοίκησή τους από την οργάνωση και διοίκηση λοιπών επιχειρήσεων οι οποίες ναι μεν ίσως λειτουργούν αποκεντρωτικά αναφορικά με την διοικητική τους λειτουργία ώστε να επιτύχουν υψηλότερη αποδοτικότητα μέσω της ομαδικής εργασίας αλλά μπορούν συγχρόνως να διατηρήσουν έναν συγκεκριμένο αριθμό εργαζομένων για μεγάλα χρονικά διαστήματα γεγονός που δύσκολα μπορεί να επιτύχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία αδυνατεί να προσφέρει εργασία σε μόνιμη βάση.

• **Συνύπαρξη & ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών**

Στην ναυτιλία παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συνύπαρξης και του ανταγωνισμού των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών και πολλές φορές διαφορετικών οργανωτικών και διοικητικών μεθόδων με διαφορετικές στρατηγικές, τακτικές και πολιτικές. Μία μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα πλοίο, μπορεί να ανταγωνίζεται όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία αντίστοιχου τύπου τα οποία κινούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους. Βέβαια το φαινόμενο αυτό φαίνεται να λαμβάνει μικρότερες διαστάσεις τα τελευταία έτη καθώς το μέγεθος της εταιρείας καθίσταται παράγοντας που συμβάλλει όλο και περισσότερο στην δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος καθώς οι μεγάλες σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να επενδύσουν στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων τους, γεγονός πολύ δυσκολότερο για μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα ή δύο πλοία με ίδιο όμως μέσο κόστος.

- **Στρατηγικές που οδηγούν σε άμεσες αποδόσεις**

Οι τιμές των ναύλων των πλοίων οι οποίες ακολουθούν τις μεταβολές της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Έτσι λοιπόν έχει παρατηρηθεί, ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές (χαμηλή τιμή ναύλων συνεπάγεται χαμηλή τιμή πλοίου και το αντίθετο) και να πωλούν τα πλοία τους όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές. Οι γρήγορες αποφάσεις και αξιοποιήσεις των ευκαιριών σχετικά με την πώληση και την διάρκεια ναύλωσης των πλοίων, καθιστούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιτυχημένες και ανταγωνιστικές ή μη.

- **Ευελιξία στην αντιμετώπιση των συνθηκών της αγοράς**

Μια ακόμη ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνδέεται με την ευελιξία τους. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επηρεάζονται σημαντικά από περιόδους ύφεσης ή λοιπών αρνητικών οικονομικών διαταραχών οι οποίες επηρεάζουν την ζήτηση. Σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης λοιπών και εφόσον οι συνθήκες το επιτάσσουν, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την δυνατότητα είτε να μειώσει τα λειτουργικά της κόστη με αλλαγή σημαίας, είτε με αλλαγή του ναυτεργατικού της δυναμικού, είτε με μείωση της ταχύτητας του πλοίου ή και με άλλους τρόπους ή ακόμη και να παροπλίσει για ένα χρονικό διάστημα κάποιο ή κάποια πλοία της έως ότου η αγορά ανακάμψει και το πλοίο ξανά ριχθεί στην παραγωγική του δραστηριότητα. Αυτή η ευελιξία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να διαμορφώνουν δηλαδή το μεταβλητό τους κόστος σε περιόδους ύφεσης κατά το δοκούν και κατά το πώς το υπαγορεύουν οι συνθήκες δεν συναντάται σε καμία άλλη επιχείρηση δραστηριοποιούμενη στην ξηρά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο κλάδος του τουρισμού είναι ένας από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης, της κλιματικής υπεροχής και του τεράστιου ιστορικού και πολιτισμικού πλούτου της Ελλάδας παγκοσμίως. Η μεγάλη προσφορά του τουριστικού κλάδου στα έσοδα του κράτους είναι δεδομένη καθώς, η άμεση και έμμεση συνεισφορά του ελληνικού τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας κυμαίνεται στο 16,5%.¹⁶

Μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008, η Ελλάδα διέρχεται μία οικονομική και κοινωνική κρίση δίχως προηγούμενο, στη δίνη της οποίας πλήττεται σοβαρά και ο τομέας του τουρισμού. Το πρόβλημα εντοπίζεται τόσο στη μείωση του αριθμού των ξένων τουριστών όσο και στη μείωση της τουριστικής δαπάνης, ενώ το ντόμινο των εξελίξεων έχει επηρεάσει και τη βιωσιμότητα αρκετών επιχειρήσεων του κλάδου.

Η ναυτιλία, ο πιο δυναμικός και ανταγωνιστικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, αποτελεί επίσης κεντρικό πυλώνα ανάπτυξης, με ουσιαστική και άμεση συμβολή στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, με ισχυρή πολλαπλασιαστική επίδραση στην ευρύτερη οικονομία, στοιχεία που την καθιστούν βασικό συντελεστή στη διαμόρφωση του ΑΕΠ¹⁷.

Επίσης, διεθνής είναι η κύρια δραστηριοποίηση του εφοπλισμού παρουσιάζοντας μία τέτοια οικονομική δραστηριότητα η οποία σε επίπεδο τεχνογνωσίας συγκαταλέγεται στις κορυφαίες παγκοσμίως στο συγκεκριμένο αντικείμενο (ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 22,62% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων και το 16,07% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών

¹⁶<http://www.sete.gr/files/Media/Ebook/2012/Facts%20%20Figures%202012%20teliko.pdf3%CE%9C%CE%9F%5B1%5D.pdf>

¹⁷<http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=5639&lang=gr&cat=10>

μεταφοράς φορτίων χύδην). Η ελληνική σημαία είναι έβδομη στην παγκόσμια κατάταξη και δεύτερη στην ΕΕ σε τόνους dw, ενώ τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ αποτελούν το 39,52% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας¹⁸.

Ωστόσο, η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση επηρέασε σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας με κύριες επιπτώσεις τη μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, τη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου και την αύξηση της ανεργίας ως επακόλουθο της μείωσης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με απεριόριστες δυνατότητες και τεράστιες εθνικές προεκτάσεις, στον οποίο η Ελλάδα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο διεθνώς και συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η διατήρηση αλλά και η ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, όσο και του κεκτημένου πρωταγωνιστικού ρόλου της σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελούν απόλυτη προτεραιότητα.

3.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός κατηγοριοποιείται στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού και αποτελεί μία από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης. Η ανάπτυξη του προϋποθέτει σημαντικές επενδύσεις σε έργα υποδομής που αφορούν κυρίως λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως σύγχρονες μαρίνες, για τον ασφαλή ελλιμενισμό και τον εφοδιασμό των πλοίων και των σκαφών αναψυχής, προκειμένου να ικανοποιούν τις απαιτήσεις των επιβαιόντων τουριστών των κρουαζιερόπλοιων και των yachts.

Ο τουρισμός αναμφίβολα είναι η οικονομική ραχοκοκαλιά των παραθαλάσσιων περιοχών. Σήμερα ο κλάδος του παράκτιου τουρισμού απασχολεί 2,36 εκατ. εργαζομένους, αντιπροσωπεύοντας το 1,1% του συνολικού ποσοστού απασχόλησης στην ΕΕ. Το 51% περίπου των ξενοδοχειακών κλινών στην ΕΕ βρίσκονται σε παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές. Ο ίδιος ο τουρισμός κρουαζιέρας καταλαμβάνει ένα ξεχωριστό μερίδιο του κλάδου, δημιουργώντας εισόδημα που φτάνει στα €14,5 δισ. και που αντιστοιχεί σε σχεδόν 150.000

¹⁸<http://www.nee.gr/downloads/139EEE%20REPORT%2011-12.pdf>

θέσεις εργασίας¹⁹. Ωστόσο, ο κλάδος αυτός αντιμετωπίζει και ιδιαίτερες προκλήσεις: Ο μονόπλευρος προσανατολισμός «στον τουρισμό της παραλίας», η έλλειψη καινοτομικής κουλτούρας και ο συνεχώς εντεινόμενος ανταγωνισμός από περιοχές εκτός Ευρώπης περιορίζουν τις θετικές συνέπειες στον κλάδο. Η ΕΕ επιθυμεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων με τη συγκρότηση ενός ευρωπαϊκού πλαισίου που να αξιοποιεί πλήρως τις δυνατότητες ενός βιώσιμου και έξυπνου παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, μέσω ειδικών προγραμμάτων χρηματοδότησης. Επίσης, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας και το μελλοντικό Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη των αλιευτικών περιοχών και υποστηρίζουν την οικονομική διαφοροποίηση έτσι ώστε οι ψαράδες να μπορούν να επενδύσουν σε νέες κερδοφόρες δραστηριότητες, ο αλιευτικός τουρισμός.

3.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Το αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο, η έλλειψη σύγχρονης και λειτουργικής υποδομής, θέματα δρομολογίων, οι υψηλές και αυθαίρετες χρεώσεις, και η έλλειψη κοινής πολιτικής λιμένων είναι για τα κρουαζιερόπλοια είναι τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Ωστόσο, ο Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, κ. Manfredi Lefebvre D'Ovidio, δήλωσε ότι αυτή τη στιγμή η Ελλάδα βρίσκεται τρίτη στην κατάταξη πίσω από την Ιταλία και την Ισπανία αντιπροσωπεύοντας το 17% της συνολικής ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας²⁰.

Σύμφωνα με έρευνα του Δρ. Μ. Διακομιχάλη²¹ οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στην Ελλάδα εντάσσονται στο σύνολό τους στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Η Μεσόγειος αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο από άποψη διακινούμενων μεγεθών γεωγραφικό χώρο κρουαζιέρων, μετά την Καραϊβική που παραμένει ο σημαντικότερος παγκοσμίως. Για ένα μεγάλο αριθμό προγραμμάτων κρουαζιέρας τα ελληνικά λιμάνια (Αιγαίο και Ιόνιο Πέλαγος) αποτελούν τον κύριο προορισμό, με συμπληρωματικούς προορισμούς τα γειτονικά λιμάνια της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Κύπρου ή της Αιγύπτου. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι το τουριστικό προϊόν

¹⁹ <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=460540>

²⁰ <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=202363>

²¹ Μ. Ν. Διακομιχάλης (2009), *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Αθήνα, εκδ. ΣΤΑΜΟΥΛΗ Α.Ε.

του Αιγαίου συγκροτείται κυρίως από τους θαλάσσιους πλόες στα ελληνικά νησιά, η Ελλάδα υπολείπεται σε θέσεις ελλιμενισμού της Τουρκίας, καθώς και στο επίπεδο των υπηρεσιών που απαιτούν οι καταναλωτές του Yachting. Ως εκ τούτου, η Τουρκία προσελκύει αρκετούς από τους πελάτες που επιλέγουν τα ελληνικά νησιά, οι οποίοι προσεγγίζουν τα τουριστικά λιμάνια της Μ. Ασίας, ώστε να επωφεληθούν από τις υψηλότερου επιπέδου υπηρεσίες, από το χαμηλότερο κόστος ελλιμενισμού καθώς και για τη συντήρηση και διαχείριση των τουριστικών σκαφών. Επιπλέον, το ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον της Τουρκίας επηρεάζει και τους Έλληνες επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν αποκτήσει βάσεις ναυλώσεων σε τουρκικές μαρίνες.

Επομένως, αφενός η διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση ελληνικών επιχειρήσεων στον κλάδο και αφετέρου η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων που αποτελούν τις ενδιάμεσες εισροές, ώστε να προτιμώνται από τα εισαγόμενα, θα συμβάλουν στην αύξηση των οικονομικών ωφελειών για την εθνική οικονομία. Βέβαια, η αύξηση του μεριδίου της ελληνικής κρουαζιέρας απαιτεί τη διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος με νέους προορισμούς, τη βελτίωση των υποδομών για τη δυνατότητα προσέγγισης των πλοίων σε περισσότερα λιμάνια.

Με το Νόμο 4072/2012 υλοποιήθηκε η πλήρης άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ από πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες (κρουαζιέρα) και έχουν ως αφετηρία ελληνικό λιμένα. Τα πλοία με σημαίες τρίτων κρατών δύνανται πλέον να πραγματοποιούν πλόες χωρίς την υποχρέωση σύναψης ειδικής σύμβασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο με το κράτος, δίχως να υπάρχουν άλλοι περιορισμοί, όπως η απαίτηση εφαρμογής της ‘αρχής της αμοιβαιότητας’ από το κράτος-σημαία, ή η ελάχιστη παραμονή σε λιμάνι.

Πρόκειται για σημαντική εξέλιξη σε μια δύσκολη περίοδο για την ελληνική οικονομία, όταν η ανάπτυξη της ναυτιλίας, των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στη χώρα μας, αλλά και του θαλάσσιου τουρισμού συνολικότερα παραμένουν παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά στην υπέρβαση της σημερινής κρίσης. Να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος νόμος για τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος σε θέματα ναυτιλίας, αποτελεί το πρώτο, αρχικό, θεσμικό βήμα. Το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας είχε, ήδη, επεξεργαστεί το τελευταίο χρονικό διάστημα μετά από συστηματική διαβούλευση ένα Σχέδιο Νόμου που θα εκσυγχρονίσει το πλαίσιο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και

περιλαμβάνει μέτρα, που διαφοροποιούν το ισχύον καθεστώς, διευρύνουν το εύρος και την ποικιλία των δραστηριοτήτων, απλοποιούν τις διαδικασίες και δίνουν αναπτυξιακό χαρακτήρα.

Συγκεκριμένα προβλέπεται:

- Ενοποίηση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού σε κοινό θεσμικό πλαίσιο (από τα μικρά σκάφη μέχρι τις θαλαμηγούς και τα ημερόπλοια),
- Απαλοιφή των διακρίσεων στη βάση «αυθαίρετων» κριτηρίων (μήκος, διάρκεια ναύλωσης και τύπος ναύλωσης),
- Κοινή διαδικασία «έναρξης δραστηριότητας» ανεξαρτήτως του τύπου του σκάφους,
- Αλλαγή του κριτηρίου επαγγελματικότητας (από την καταμέτρηση ημερών σε σύστημα υπολογισμού),
- Μείωση της γραφειοκρατίας (με την κατάργηση αναθεωρήσεων),
- Επέκταση των τρόπων ναύλωσης (από αποκλειστικά ολική και σε μερική και σε πακέτο με συνδυασμό πολλών τρόπων),
- Δημιουργία ολοκληρωμένου και ενιαίου μητρώου σκαφών αναψυχής για την παρακολούθηση του κλάδου και την εκπόνηση στρατηγικών μέτρων ή κινήτρων και
- Παροχή δυνατότητας ερασιτεχνικής αλιείας από τα σκάφη αναψυχής.

Οι προτεραιότητες για την κρουαζιέρα συμπεριλαμβάνουν επίσης:

1. Τη δημιουργία σταθερού και σύγχρονου κανονιστικού πλαισίου με στόχο το αποδοτικό επιχειρηματικό κλίμα.
2. Την ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης ελληνικών προορισμών.
3. Την περαιτέρω βελτίωση των υποδομών των λιμένων.
4. Την προώθηση πολιτικής λιμένων για την κρουαζιέρα.

Ως εκ τούτου, οι πολιτικές προώθησης κρουαζιέρας που πρέπει άμεσα να αναπτυχθούν συμπεριλαμβάνουν:

1. Προώθηση εναλλακτικών προορισμών (ports of call) και προορισμών ειδικού ενδιαφέροντος (θρησκευτική, ιστορική κρουαζιέρα).
2. Προώθηση προορισμών (συνεργασία λιμένων, ΟΤΑ, επιχειρήσεων, φορέων).
3. Ανάπτυξη και προώθηση δικτύου προτεραιότητας.
4. Αναζήτηση διεθνών συνεργασιών με άλλες χώρες και ανάπτυξη στρατηγικών κοινής προώθησης.

5. Πολιτικές προώθησης κρουαζιέρας συνολικά.

Αναφορικά με τη σημαντικότερη ρύθμιση της απελευθέρωσης του καμποτάζ, αναμένεται ότι θα ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα, καταργώντας ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο και καθιστώντας πολύ πιο ευχερή τη δραστηριοποίηση στο χώρο της κρουαζιέρας από πλοία με σημαία τρίτης χώρας. Το καμποτάζ συμβάλλει επίσης στην δημιουργία φιλικού επενδυτικού κλίματος, αλλά φυσικά απαιτούνται και άλλες θεσμικές αλλαγές όπως η διαδικασία αποκρατικοποιήσεων, με γνώμονα την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την ενίσχυση του δημόσιου συμφέροντος. Η Ελλάδα είναι σήμερα ο 2ος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας (με ποσοστό 19.6% προσελκύει κάθε χρόνο 4.3 εκ. επιβάτες οι οποίοι δαπανούν περίπου 430 εκ. ευρώ κατά τη διαμονή τους σε ελληνικούς προορισμούς²²). Από αυτό το ποσό περίπου 85% ωφελεί άμεσα το λιμάνι του Πειραιά, ενώ συνολικά υπάρχουν 50 διαφορετικοί ελληνικοί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί προορισμοί που αποτελούν προορισμούς κρουαζιέρας και μετά την άρση του καμποτάζ μπορούν να αξιοποιηθούν για την προσφορά σημαντικού αριθμού διαδρομών από μια βιομηχανία που αναζητά ‘νέους προορισμούς’ και ‘νέους συνδυασμούς προορισμών’.

Ταυτόχρονα, με την κατάργηση της σύμβασης προωθείται η δυνατότητα του homeporting (Ρόδος, Ηράκλειο), δηλαδή η χρησιμοποίηση ενός λιμένα ως αφετηρία κρουαζιέρας το οποίο επιφέρει πολλαπλάσια οικονομικά οφέλη και κυρίως επενδύσεις στα λιμάνια. Μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας διαβεβαίωσαν ότι ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Σημειώνεται ότι, οι δαπάνες είναι εξωγενείς, δεν πραγματοποιούνται από την ίδια την οικονομία. Αλλά έχουν ως συνέπεια την αύξηση της ζήτησης για εγχώριες υπηρεσίες και προϊόντα, αυξάνουν τις απαιτήσεις σε εισροές στην παραγωγική διαδικασία, με αποτέλεσμα σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα την αύξηση της εργασίας, του εισοδήματος και της κατανάλωσης, Πρόκειται για δαπάνες που δημιουργούν προϋποθέσεις ανάπτυξης με κύριο στόχο τη δημιουργία-επιλογή δικτύου προτεραιότητας, ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή ανάπτυξη της κρουαζιέρας και η χωροταξική επέκταση των ωφελειών ανά την επικράτεια

²² <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=202363>

3.4 YACHTING

Σύμφωνα με έρευνα του Δρ. Μ. Διακομιχάλη²³ η έννοια του yachting είναι ταυτισμένη με την ενοικίαση διαφόρων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (ιστιοφόρα, θαλαμηγοί, μηχανοκίνητα), τα οποία χρησιμοποιούνται από μία μερίδα τουριστών για ταξίδια στη θάλασσα, με σταθμούς σε διάφορα λιμάνια ή και ακτές. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους θεωρείται η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρος δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Η ελληνική αγορά του yachting άρχισε να δραστηριοποιείται τη δεκαετία του '70 με φορέα υλοποίησης τον ΕΟΤ όπου κατασκευάστηκε η πρώτη μαρίνα της Βουλιαγμένης ως σταθμός ανεφοδιασμού, ειδών διατροφής και ναυτιλιακών εφοδίων για τουριστικά σκάφη αναψυχής όλων των κατηγοριών. Επιπλέον, η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιριών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής για την οργάνωση του επαγγελματικού yachting, με το Ν.438/1976 που ισχύει έως σήμερα και ο οποίος εκσυγχρονίστηκε από το ΥΕΝ με το Ν.2743/1999.

Ωστόσο, η υποδομή σε λιμενικές εγκαταστάσεις και η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι οι κύριες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα του yachting στην Ελλάδα. Ο ανταγωνισμός για τα ελληνικά λιμάνια σκαφών αναψυχής προέρχεται από τις χώρες της Βορειοδυτικής Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία) αλλά και της Βορειοανατολικής (Τουρκία, Κροατία). Μία εξοπλισμένη μαρίνα πρέπει να διαθέτει εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών με τον απαραίτητο εξοπλισμό όπως, τον ανεφοδιασμό σε νερό, καύσιμα και ηλεκτρισμό, την ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης, τη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα για επισκευές και συντηρήσεις, συστήματα για τον έλεγχο πρόσβασης και την ασφάλεια του λιμένα, καθώς και υπηρεσίες όπως λιμενική αστυνομία, μετεωρολογική υπηρεσία και ιατρείο. Επίσης, η ισόρροπη ανάπτυξη του δικτύου των τουριστικών λιμένων θα συμβάλλει αφενός στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και αφετέρου στη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος της χώρας συνολικά.

Στα πλαίσια του δημόσιου διαλόγου αναφορικά με την ανάπτυξη του ελληνικού yachting έχουν προταθεί τα εξής²⁴: 1)Ενεργοποίηση του θεσμού της **Εταιρίας Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής** σύμφωνα με το Ν.3790/2009. 2)Παροχή **ουσιαστικών κινήτρων** για τον

²³ Βλ. Μ. Ν. Διακομιχάλης (2009), *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Αθήνα, εκδ. ΣΤΑΜΟΥΛΗ Α.Ε.

²⁴http://www.all4yachting.com/index.php?option=com_content&view=article&id=742%3Ayachting-greece&catid=63%3A2008-11-26-17-58-41&Itemid=549&lang=el

αποχαρακτηρισμό των επαγγελματικών σκαφών. 3)Θέσπιση **Ελληνικού Leasing** για την αγορά σκάφους αναψυχής. 4)Θέσπιση «**Τελών Κυκλοφορίας**» στα πρότυπα των τελών κυκλοφορίας των ΙΧ και κατάργηση κάθε άλλου φόρου όπως ειδικός φόρος, έκτακτη εισφορά κλπ. 5)**Κατάργηση** της επιβολής ειδικού φόρου σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής που επιθυμούν να επισκεφθούν τη χώρα μας για περισσότερο από σαράντα (40) ημέρες. 6)Περίοδος **χάριτος** για τον αποχαρακτηρισμό των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής με στόχο την ήπια προσαρμογή του κλάδου. 7)Επαναδραστηριοποίηση του Ελληνικού Νηογώμονα. 8)Κίνητρα μέσω των **αναπτυξιακών νόμων** για τη **Νηολόγηση και λειτουργία Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής** με έμφαση στην εγχώρια ναυπηγική τέχνη.

Η Ελλάδα μπορεί να πραγματοποιήσει το στόχο της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας δίνοντας ώθηση στις επενδύσεις, εφόσον προχωρήσει άμεσα στην υλοποίηση των κάτωθι προτάσεων αναπτυξιακής πολιτικής στηριζόμενη στα ισχυρά σημεία που διαθέτει όπως είναι η ναυτιλία και οι τουριστικές της δυνατότητες:

- 1. Επαναπροσδιορισμός της εμπορικής στρατηγικής** (στόχος οι ώριμες και αναδύμενες αγορές, αναβάθμιση και επέκταση του τουριστικού προϊόντος «ήλιος και θάλασσα» με παράλληλη βελτίωση του μίγματος της εύπορης τάξης, δημιουργία συνεργειών με άλλους κλάδους της οικονομίας και προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού).
- 2. Ανάπτυξη υποδομών ποιότητας και προσέλκυση των επενδύσεων** (ολοκληρωμένα θέρετρα, τουριστικές κατοικίες, λιμάνια και μαρίνες επιβίβασης, πολιτιστικοί χώροι, συνεδριακά κέντρα με παράλληλη άρση της γραφειοκρατίας και δημιουργία σταθερού φορολογικού πλαισίου για τις τουριστικές επιχειρήσεις).
- 3. Δίκτυα Μεταφορών** (διευκόλυνση της δυνατότητας επισκέψεων και μεταφοράς μέσω της προώθησης καλύτερης συνδεσιμότητας με απευθείας πτήσεις, στρατηγικές συμμαχίες με αεροπορικές εταιρίες).
- 4. Πολιτική Απασχόλησης και εκπαίδευση ανθρώπινου δυναμικού** (δημιουργία τριτοβάθμιας Πανεπιστημιακής Σχολής Τουρισμού, τουριστική πολιτική για την απασχόληση και πολιτική απασχόλησης για τον τουρισμό, η εκπαίδευση και η συνεχής κατάρτιση ως παραγωγική επένδυση).

- 5. Προώθηση οργανωτικών και θεσμικών μεταρρυθμίσεων** (ΣΔΙΤ - αυτόνομο Υπουργείο και Γραμματεία Τουρισμού, επαναπροσδιορισμός του ρόλου του ΕΟΤ, δημιουργία ομάδας διαχείρισης κρίσεων, ΟΔΠ, Think Tank και εταιρίας Marketing που θα προωθεί και θα σχεδιάζει το Branding, την ψηφιακή στρατηγική και τη διαδικτυακή παρουσία της χώρας).

Ο τουρισμός είναι προϊόν του κοινωνικού κράτους, ένα αγαθό κοινωνικό που για τη χώρα μας αποτελεί «παγκόσμιο νόμισμα» στον παγκόσμιο χώρο. Στην Ελλάδα, περάσαμε από μία προσέγγιση επιστημονική και καθαρά οικονομική-ο τουρισμός ως πηγή αύξησης εισοδημάτων και χρηματοροής-, σε μία συστημική διάσταση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης μέσω λειτουργικών διασυνδέσεων με άλλους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Ο πολυσύνθετος αυτός τουριστικός τομέας έχει έναν από τους υψηλότερους πολλαπλασιαστές στον κόσμο, καθώς και ένα ιδιαίτερο, υπαρκτό, εθνικό brand name.

- 1. Λιμενική Πολιτική** (ποιότητα και αποτελεσματικότητα των λιμενικών υποδομών-υπηρεσιών και των θαλάσσιων συνδέσεων, προώθηση σχεδίου αποκρατικοποιήσεων για τουριστικά λιμάνια και μαρίνες, επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου και ανάπτυξη των νησιών).
- 2. Εμπορική Ναυτιλιακή Πολιτική** (ενίσχυση της εθνικής στρατηγικής και ανασύσταση του YEN, διατήρηση και ανάπτυξη του ναυτιλιακού cluster, έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα, στη ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση μέσω της αναβάθμισης των AEN, δραστηριοποίηση της ιδιωτικής εκπαίδευσης).
- 3. Θαλάσσιος Τουρισμός** (οι τουριστικές δραστηριότητες της Κρουαζιέρας και του Yachting ως κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού με χαρακτηριστικά οργανωμένης αγοράς).

Οι παραπάνω προτάσεις πολιτικής για να υλοποιηθούν επιτυχώς και να προκαλέσουν ένα αναπτυξιακό άλμα προϋποθέτουν μια αποτελεσματική δημόσια διοίκηση και την κατάργηση των γνωστών γραφειοκρατικών εμποδίων για τις επενδύσεις και το επιχειρείν. Η παρατήρηση αυτή ισχύει, ιδιαίτερα για τον κλάδο της κρουαζιέρας, που, όπως έχει ήδη παρουσιαστεί στην παρούσα μελέτη, μπορεί να προσφέρει πολλαπλάσια οφέλη από τα σημερινά αν οι ελληνικοί λιμένες καταστούν το κέντρο των περιηγήσεων, μέσω κατάλληλων επενδύσεων από πλευράς των εταιρειών κρουαζιερόπλοιων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία στη σύγχρονη εποχή αναπτύχθηκε και γιγαντώθηκε εκτός Ελλάδας από Έλληνες επιχειρηματίες. Από τη δεκαετία του '70 και με την μεταπολίτευση άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη της εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιριών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, όταν το θεσμικό πλαίσιο έγινε ανταγωνιστικό και αναπτύχθηκαν οι κατάλληλες υποδομές, καθώς επίσης και της ελληνικής σημαίας, που έφθασε το 1979, πριν τη μεγάλη ναυτιλιακή κρίση, στην κορύφωσή της. Ως φυσικό επακόλουθο, οι υποστηρικτικές υπηρεσίες της ναυτιλίας μεταφέρθηκαν σταδιακά στην Ελλάδα με αποτέλεσμα τη δημιουργία του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου (cluster).

Σήμερα, η Ελληνόκτητη ναυτιλία ηγείται του παγκόσμιου στόλου, όντας πρώτη σε χωρητικότητα με περισσότερα από 4.000 πλοία. Για την καλύτερη κατανόηση του μεγέθους αυτού αρκεί κανείς να αναλογιστεί ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει το 16% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας ενώ το ποσοστό του Ελληνικού Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) ως προς το Παγκόσμιο είναι 0,4%, ήτοι 40 φορές μικρότερο από το ποσοστό της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας παγκοσμίως.

Η Ελλάδα αυτή την περίοδο διανύει την μεγαλύτερη οικονομική κρίση μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, και βρίσκεται φέτος στην έκτη συνεχόμενη χρονιά συρρίκνωσης του ΑΕΠ, ενώ εκτιμάται ότι ο δρόμος προς την οικονομική ανάκαμψη θα είναι μακρύς και δύσκολος.

Σε αυτή την κρίσιμη στιγμή, ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος, έχοντας ήδη σημαντική συμβολή στο Ελληνικό ΑΕΠ, θα μπορούσε να αποτελέσει **βασικό μοχλό ανάπτυξης** υποστηρίζοντας την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις.

Για την αξιολόγηση των οικονομικών ωφελειών, είναι αναγκαία η εκτίμηση των συγκεκριμένων άμεσων, έμμεσων και επαγωγικών οικονομικών αντίκτυπων που σχετίζονται με τον Ελληνικό ναυτιλιακό κλάδο.

Τα «**άμεσα**» οφέλη είναι εκείνα που σχετίζονται με τα έξοδα του **βασικού** ναυτιλιακού κλάδου (ποντοπόρος ναυτιλία, ακτοπλοΐα και λιμάνια) στην Ελλάδα, και αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά του **βασικού** ναυτιλιακού κλάδου στο Ελληνικό ΑΕΠ.

Τα «**έμμεσα**» οφέλη είναι εκείνα που σχετίζονται με τις υποστηρικτικές υπηρεσίες (π.χ. τράπεζες, ναυλομεσίτες, δικηγόροι, ασφαλιστικοί οργανισμοί, P&I clubs, επισκευές κ.α.) και τους προμηθευτές (π.χ. προμηθευτές ανταλλακτικών, εξοπλισμού, προμηθειών, καυσίμων) του βασικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα.

Τα «**επαγωγικά**» οφέλη βασίζονται στον υπολογισμό του αντίκτυπου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη οικονομία. Συμπεριλαμβάνει την πρόσθετη κατανάλωση σε νοικοκυριά που προέρχεται από τα εισοδήματα του βασικού ναυτιλιακού κλάδου, των υποστηρικτικών υπηρεσιών και όλων των επιχειρήσεων και κλάδων που συνδέονται με αυτές.

Πέραν από τη ναυτιλία, οι Έλληνες συνεισφέρουν περαιτέρω στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία, διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, καθώς και την κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς²⁵.

Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια στους βασικούς τομείς της Ελληνικής οικονομίας όπως η Ενέργεια, οι Μεταφορές, οι Κατασκευές, η Τραπεζική, ο Τουρισμός, η Τεχνολογία και το Λιανεμπόριο. Σημαντικό κομμάτι των επενδύσεων βρίσκεται επίσης και στον τομέα των Ακινήτων. Οι προαναφερθείσες επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας έτσι την επιπρόσθετη διαχρονική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της χώρας.

²⁵ www.euro2day.gr/.../economy/.../naftilia-prosferei-134-dis-sthn-oikono...

Ενδεικτικά παραδείγματα ήδη από τη δεκαετία του 1960 αποτελούν η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων και Διυλιστηρίων στον Σκαρामαγκά από την οικογένεια Νιάρχου, η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οικογένεια Ωνάση, η ίδρυση των ναυπηγείων Ελευσίνας και της Εμπορικής Τράπεζας από την οικογένεια Ανδρεάδη, οι επενδύσεις σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα των οικογενειών Καρρά, Χανδρή, Κωνσταντακόπουλου κ.α.

Οι Έλληνες εφοπλιστές στηρίζουν τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία και την κοινωνική πρόνοια μέσω των ατομικών τους φιλανθρωπιών, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και μέσω των κοινωφελών τους ιδρυμάτων. Ενδεικτικά παραδείγματα ιδρυμάτων των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελούν τα ιδρύματα (σε αλφαβητική σειρά) Ευγενίδου, Λασκαρίδη, Λεμού, Λάτση, Νιάρχου, Πατέρα, Τσάκου, Ωνάση κλπ.

Μελλοντικά, η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας²⁶.

5 συγκεκριμένες προτάσεις μπορούν ενισχύσουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα και ως αποτέλεσμα, να αυξήσουν τον αντίκτυπο της στην Ελληνική οικονομία.

- Ένταξη ναυτιλιακού τομέα στην μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της Ελλάδας
- Αύξηση εγγραφών σε ναυτικές σχολές με απώτερο σκοπό να ενισχυθεί η απασχόληση των ελλήνων στην ναυτιλία
- Αναβάθμιση ποιότητας εκπαίδευσης και δυνατότητα ιδιωτικής εκπαίδευσης
- Απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και μείωση γραφειοκρατίας
- Σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη νηολόγηση πλοίων και για την προσέλκυση εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

²⁶ www.kathimerini.gr/.../oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-pontoporos-ap..

4.2 Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αυξάνεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου που συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία.

Οι εισροές εισοδηματικών πόρων στην εγχώρια οικονομία μπορεί να αυξηθούν εάν το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία αυξηθεί σημαντικά, από το 27% περίπου που είναι σήμερα.

Ωστόσο, η διασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, όπως προαναφέρθηκε, με την εγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και με την αυξανόμενη χρηματοδότησή τους από τις ελληνικές τράπεζες.

Επιπλέον, τα έσοδα της Ελλάδος από τη ναυτιλία μπορεί να αυξηθούν εάν αυξηθούν σημαντικά οι υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας στη ναυτιλία.

Ειδικότερα, τα έσοδα αυτά μπορεί να αυξηθούν:

Πρώτον, εάν η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας (εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στη ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ λιγότεροι από τις θέσεις εργασίας που ζητείται να καλυφθούν.

Δεύτερον, εάν η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχουμε στον τομέα αυτό ως εκ της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Βέβαια, η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμισθεί ουσιαστικά στη χώρα μας κυρίως λόγω των μη επικοινωνητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα.

Τρίτον, εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι έως σήμερα. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία δεν θα πρέπει να διαβρωθεί στο μέλλον.

Τέταρτον, η λειτουργία της ελληνικής δημόσιας διοικήσεως βελτιωθεί σημαντικά, αφού βασικός παράγων που πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν προτιμούν την Ελλάδα είναι η εκτεταμένη γραφειοκρατία.

Πέμπτον, οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές, αλλά θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες εάν η οικονομία γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκαταστάσεως εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων. Η μακροοικονομική σταθερότητα και η διεθνής ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας είναι επίσης σημαντική για την προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία δύο έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποιήσεως των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδοτήσεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδοτήσεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου. Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεώς τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι

έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

4.3 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.

Την συνεισφορά της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και τη δυνητική συμβολή της στην έξοδο της Ελλάδας από την κρίση, επιχειρεί να αξιολογήσει ειδική μελέτη που εκπόνησε το IOBE.

Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά και ο κατεξοχήν εξωστρεφής της χαρακτήρας, συνιστούν ένα από τα κύρια συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας που μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας.

Σύμφωνα με τη μελέτη, οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως δε η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν στην προστιθέμενη αξία άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογιστούν οι αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου **6,1% του ΑΕΠ**. Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών ξεπερνά τα 192 χιλ. άτομα.

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

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν άμεσα περίπου το 4% του συνόλου της προστιθέμενης αξίας της ελληνικής οικονομίας, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται, σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, από την ποντοπόρο ναυτιλία. Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια

οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας.

Η μελέτη του IOBE επισημαίνει ότι από τη δραστηριοποίηση και το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι κλάδοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα κτλ, αλλά και κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της υπόλοιπης οικονομίας. Πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν όσα αγαθά / υπηρεσίες αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως π.χ. ακίνητη περιουσία-ενοίκια, ξενοδοχεία-εστιατόρια, χονδρικό-λιανικό εμπόριο και άλλα (βλέπε Διάγραμμα 1). Μάλιστα θα μπορούσε να σημειωθεί ότι αυτοί είναι και οι κλάδοι οι οποίοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιοδήποτε λόγο - παύση της διαχείρισης των ναυτιλιακών εργασιών εντός της χώρας²⁷.

Το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται ότι ξεπερνάει τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στο διόλου ευκαταφρόνητο ποσό των €2,7 δισεκ..

Επιπλέον, η μελέτη εκτιμά τον οικονομικό αντίκτυπο που θα είχε η ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας σε έκταση που να αντιστοιχεί στη δραστηριότητα των ελληνικών γραφείων στο εξωτερικό, η οποία θα διεκπεραιώνεται από ελληνικά και ξένα ναυτιλιακά γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπολοίπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες. Σύμφωνα με τη μελέτη, η δυνητική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας από αυτή την ενίσχυση σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας θα μπορούσε να ξεπεράσει τα €6 δισεκ., υψηλότερα κατά €12,7 δισεκ. σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως . Η δυνητική απασχόληση σε αυτή την «διευρυμένη» πλέον περίπτωση ξεπερνάει τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας. Έτσι, σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση

²⁷ www.iobe.gr

δυναμικά μπορούν να δημιουργηθούν 360 χιλ. νέες θέσεις εργασίας στην οικονομία υπό τις υποθέσεις του σεναρίου επέκτασης των εργασιών της ναυτιλίας.

Η μελέτη του IOBE καταλήγει σε κάποιες προτάσεις πολιτικής οι οποίες κινούνται στην κατεύθυνση ακριβώς της επέκτασης των εργασιών της ποντοπόρου ναυτιλίας. Για την υλοποίηση του στόχου προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών γραφείων καθώς και την επιχειρηματική αξιοποίηση των παράπλευρων σχετικών δραστηριοτήτων απαιτείται, σύμφωνα με τη μελέτη, πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί μια πρώτη ισχυρή ένδειξη της πρόθεσης της κυβέρνησης να υποστηρίξει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου. Σε αυτό το θετικό πλαίσιο, η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, με την υιοθέτηση ενός μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη.

Ανάμεσα στα άλλα, απαραίτητη κρίνεται η περαιτέρω ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως κέντρου ναυτιλίας, όπου θα συγκεντρώνεται το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster) με σκοπό τη μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης για την παγκόσμια ναυτιλία. Η ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας πρέπει να συνοδεύεται και από επενδύσεις στη δημιουργία ευρείας «δεξαμενής» εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας στον κλάδο και η άρση εμποδίων στο σχετικό επιχειρείν, μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών και να δημιουργήσουν σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος. Σε αντίθετη περίπτωση, η μη διασφάλιση ενός σχετικά σταθερού υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο ακόμα και τις υφιστάμενες επενδύσεις, καθώς ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να αναζητήσουν στέγη σε κράτη με ευνοϊκότερο ρυθμιστικό και οικονομικό περιβάλλον. Αυτό θα πλήξει την οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση στους κλάδους που σχετίζονται σήμερα, άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

Τα καθαρά έσοδα από την ελληνική ναυτιλία ανήλθαν στο 4,9% και 5,7% του ΑΕΠ το 2014 και 2015, αντίστοιχα, από 4,2% του ΑΕΠ το 2013.

4.4 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ Ο ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΕΡΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία.

Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας κατά κανόνα παραγνωρίζεται:

α) Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποσιωπούνται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας δεν λαμβάνεται καν υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράται στο εθνικό προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο δραχμοποιείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

β) Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κ.λπ), του εργατικού δυναμικού, των ατυχημάτων κ.λπ.

γ) Αλλά και σε ό,τι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεκριμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση - π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία.

Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσων παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημάναμε, ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται πλήρως, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία.

Παράλληλα, βέβαια, θα χρειαστεί να διευκρινίσουμε θεωρητικά ορισμένα ζητήματα σχετικά με την παραγωγική λειτουργία, την «εθνικότητα» και τα γενικότερα οικονομικά αλλά και διεθνοπολιτικά αποτελέσματα της ναυτιλίας.

4.5. Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Μιλώντας για την ελληνική εμπορική Ναυτιλία ακόμα και οι μεγαλύτεροι πολέμιοι της δεν θα μπορούσαν ποτέ να αμφισβητήσουν πως είναι ίσως ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού της ισοζυγίου.

Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα, είναι της ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος.

Στην πραγματικότητα είναι συγκερασμός διαφορετικών αγορών καθεμία εκ των οποίων έχει τη δική της δομή, της δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζονται από επαγγελματική αμεροληψία, ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους, αλλά και από λάθους χειρισμούς που μπορούν να αποβούν ιδιαίτερα καταστροφικοί αν δεν διορθωθούν εγκαίρως.

Η Ναυτιλία είναι από της σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της Ναυτιλίας μαζί με της πολιτικές αλλαγές οδηγεί της εξελίξεις. Από το 1776 η ναυτιλία είχε θεωρηθεί ως καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Εθεωρείτο μια φτηνή πηγή μεταφοράς, η οποία θα μπορούσε να ενοποιήσει της αγορές. Αποτελεσματικά, βοήθησε στην μετάβαση από την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείτο από ξεχωριστές κοινότητες σε μία ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα, στην οποία η ναυτιλία επιτάσσει συνεχείς αλλαγές.

Υποστηρίζεται έντονα, ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Η άποψη αυτή όταν διατυπώνεται έτσι απόλυτα, παραβλέπει το σιωπηλό και αφανή, μέχρι κάποιου σημείου, αλλά εξίσου σπουδαίο, για την εθνική και κοινωνική οικονομία της χώρας ρόλο, που κατά της τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της η εμπορική ναυτιλία.

Είναι σε όλους γνωστό ότι η Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά συμφέροντα κατέχουν μία από της πρώτες θέσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με της μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και

θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, της γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησεως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση.

Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική Ναυτιλία, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και της αιτίες, που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, της είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός κτλ.

Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά της παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, της οποίες συμμετέχει η Ελληνική και γενικότερα η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.

Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία χώρα είναι οι μεταφορές της τη χώρα ή από τη χώρα αυτή δια θαλάσσης, με άλλα λόγια οι δια θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας της. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων της διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της περιορίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών.

Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μιας χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ.

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές για την Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου της.

Ο όγκος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδος δεν επαρκούν για να συντηρήσουν το μέγεθος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας,

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ζωτικό παράγοντα της οικονομίας και για αυτό το λόγο η πολιτεία επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα των μεταφορών αυτών

αποκλειστικά υπέρ της Ελληνικής σημαίας, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας της παγκόσμιας θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας της διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, μπορεί να πραγματοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι επιφυλάξεις υπέρ της εθνικής σημαίας, για της εσωτερικές μεταφορές βρίσκουμε και στη νομοθεσία πολλών άλλων χωρών, μη εξαιρουμένων και των χωρών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική διαμόρφωση της Ελλάδος με το μεγάλο αριθμό νήσων δεν επιτρέπει την άρση της επιφυλάξεως υπέρ της Ελληνικής σημαίας, για της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαροτάτων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων σημαιών.

Έτσι, διαγράφεται σε γενικές γραμμές ο ρόλος της Εμπορικής ναυτιλίας. Είναι της απαραίτητο να τονίσουμε τη συμβολή των εισπράξεων κάθε εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της.

Η συμβολή της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών της Ελλάδος υπήρξε σημαντική και αξιόλογη. Πρέπει της να παρατηρήσουμε ότι, οι συναλλαγματικές εισροές, από της εισπράξεις της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, στην Ελλάδα δεν ανταποκρίνονται στο πραγματικό ύψος των εισπράξεων, σε σχέση με το μέγεθος της. Αυτό οφείλεται της γραφειοκρατικές διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής συναλλάγματος, που δεν διευκολύνουν την προσωρινή, έστω, διέλευση του συνόλου των εισπράξεων της εμπορικής ναυτιλίας από την Ελλάδα.

Η ιστορία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι μακρά, καθόσον στην επιστήμη και στην τέχνη της ναυσιπλοΐας οι Έλληνες υπήρξαν πρωτοπόροι και δάσκαλοι των άλλων λαών. Αλλά και η ιστορία των νεότερων Ελληνικών χρόνων δεν υστερεί σε ναυτικές εποποιίες.

Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν και δεν έπαυσε να είναι στενά συνδεδεμένος με τη θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η εμπορική Ναυτιλία είναι η αυτοφυής – για την Ελλάδα – «βιομηχανία» των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι αυτοφυής, γιατί αναπτύχθηκε μακριά από κάθε κρατική υποστήριξη και χρηματοδότηση, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά.

Η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία έχει σημαντική και πολλαπλή συμβολή στην ελληνική οικονομία και η συμβολή της ειδικότερα έγκειται στη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό.

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

4.6 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία τέσσερα έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η

σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδοτήσεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδοτήσεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

4.6 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρότι για τους περισσότερους αναλυτές αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία επενδυτών, καθώς οι οικονομικές τους δραστηριότητες αλλά και η οικονομική βάση τους είναι στο εξωτερικό, επένδυσαν σημαντικά κεφάλαια στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα της ελληνικής οικονομίας, ωθώντας ουσιαστικά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας επένδυσαν σε όλους σχεδόν τους κλάδους, ενώ στο τριτογενή επένδυσαν κυρίως σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, τουρισμό, κατασκευαστικές, κτηματικές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις. Σε όλη τη διάρκεια των δεκαετιών του '70 και του '80, όταν ο Πειραιάς αναβαθμίστηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, οι εφοπλιστές είτε δημιούργησαν δικές τους κατασκευαστικές εταιρείες για να κτίσουν κτήρια και να στεγάσουν τα καινούργια γραφεία τους είτε αγόρασαν ήδη υπάρχοντα κτήρια για τον ίδιο λόγο. Μετά τη δημιουργία ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά, αρκετοί εφοπλιστές επεκτάθηκαν σε συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες (ναυπηγοεπισκευαστικές, μεταφορικές κ.α.), ενώ αρκετοί επένδυσαν σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και εν γένει χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Παρότι οι περισσότεροι εφοπλιστές αποδίδουν στον πατριωτισμό την απόφαση για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην Ελλάδα, τα κίνητρα και οι στόχοι παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι μεταξύ επενδύσεων.

Υπάρχουν επενδύσεις που έγιναν με χαριστική διάθεση, με κίνητρο προσφοράς, χωρίς απαραίτητα να αποτελούν δωρεές.

Από την άλλη πλευρά, η διάθεση για κέρδος δεν φαίνεται να απουσιάζει από τις περισσότερες μεγάλες επενδύσεις που έγιναν στην Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το κέρδος ήταν αυτοσκοπός.

Η οικονομική επιφάνεια των περισσότερων εφοπλιστικών οικογενειών παρείχε την ευκολία να επενδύονται χρήματα τα οποία, εάν χάνονταν, δεν θα έθεταν σε κίνδυνο τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες αποτελούσαν και την πηγή εσόδων αυτών των οικογενειών.

Οι περισσότεροι εφοπλιστές προχωρούσαν σε επενδύσεις εκμεταλλευόμενοι μια συγκυρία ή εκτιμώντας ότι οι συνθήκες ήταν κατάλληλες για τη θετική έκβαση της επένδυσης. Υπό την έννοια αυτή, δεν υπήρχε στις περισσότερες περιπτώσεις κάποιο στρατηγικό σχέδιο για επενδύσεις στην Ελλάδα.

Ορισμένοι, ωστόσο, εφοπλιστές κινήθηκαν με πιο μεθοδικό τρόπο, πραγματοποιώντας τη μια επένδυση μετά την άλλη σε τομείς συμπληρωματικούς ή αλληλοϋποστηριζόμενους, φτάνοντας, σε βάθος χρόνου να έχουν διασπείρει τις επενδύσεις τους σε πολλούς κλάδους της οικονομίας.

Τέλος, παρατηρείται μεταξύ διαφορετικών γενεών στην ίδια εφοπλιστική οικογένεια διαφοροποίηση στόχων και κινήτρων όσον αφορά τις επενδύσεις.

4.7 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας, όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι ουσιαστική. Η επέκταση και η ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ήταν σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, ημι-επεξεργασμένων και τελικών προϊόντων καθώς και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις.

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργείται από τη ζήτηση για αγαθά.

Από την άποψη αυτή θα μπορούσε να διατυπωθεί η θέση ότι η ναυτιλία αναπτύχθηκε εξαιτίας της ανάπτυξης του θαλασσιού εμπορίου. Το σωστότερο όμως είναι να δεχθούμε πως πρόκειται για μια σχέση αλληλεξάρτησης. Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας σε ένα αρχικό επίπεδο δεν θα ήταν δυνατή η μεταφορά των προϊόντων και η διεύθυνση των αγορών (και των οικονομιών γενικότερα), αλλά και χωρίς την αύξηση της παραγωγής που ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης, δεν θα ήταν δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, που έχει σαν αποτέλεσμα τις φθηνές, αξιόπιστες και κατάλληλα παρεχόμενες θαλάσσιες μεταφορές, η ανταλλαγή των αγαθών και των υπηρεσιών θα ήταν υπερβολικά μικρότερη σε όγκο με σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο ζωής παγκοσμίως.

Λιγότερες κατά 30% είναι οι εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας σήμερα, σε σχέση με το 1998, ωστόσο όσες παραμένουν ενεργές στον κλάδο, διαρκώς αναπτύσσουν τον υπό διαχείριση στόλο τους. Συνολικά, οι ελληνικές εταιρείες ελέγχουν πλέον στόλο χωρητικότητας 328,2 εκατ. τόνων (από 303,5 εκατ. τόνους το 2014), ο οποίος μάλιστα συνεχώς καθίσταται νεότερος. Το 2015 η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου υποχώρησε στα 12,7 έτη, από 13,25 το 2014 και 14 έτη το 2013. Αυτά είναι ορισμένα από τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την τελευταία ετήσια έρευνα της εταιρείας Petrofin Research, που παρακολουθεί στενά τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα τις τελευταίες δεκαετίες.

Ειδικότερα, κατά το τελευταίο 12μηνο, ο αριθμός των ενεργών ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στην Ελλάδα, υποχώρησε κατά 20 εταιρείες ή σχεδόν 3%, με αποτέλεσμα σήμερα να λειτουργούν 648 επιχειρήσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας, έναντι 668 το 2014 και 926 το 1998. Από αυτές τις 648 εταιρείες, οι 262 διαθέτουν στόλους μόλις 1-2 πλοίων, αριθμός που διαρκώς υποχωρεί τα τελευταία χρόνια. Για παράδειγμα, οι εταιρείες αυτού του μεγέθους ανέρχονταν σε 274 το 2014, 350 το 2011, όταν και είχε καταγραφεί το πιο πρόσφατο απόγειό τους και 483 το 1998²⁸.

Η πραγματικότητα αυτή οφείλεται στην ύφεση στην οποία έχει εισέλθει μεγάλο μέρος της ναυλαγοράς τα τελευταία επτά χρόνια, αλλά και στην όλο και δυσκολότερη πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση για τους μικρούς πλοιοκτήτες, εν αντιθέσει με τους μεγαλύτερους, οι οποίοι έχουν σαφώς περισσότερες ευκαιρίες περαιτέρω μεγέθυνσης του στόλου τους, είτε μέσω τραπεζικών/ομολογιακών δανείων, είτε μέσω ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων (private equity). Παρ' όλα αυτά, όπως τονίζει η Petrofin, η πλειονότητα των μικρών εταιρειών διαθέτει πλέον σύγχρονα πλοία και υψηλά ποιοτικά χαρακτηριστικά, που τους επιτρέπουν να έχουν βλέψεις περαιτέρω ανάπτυξης, εφόσον οι συνθήκες στην αγορά βελτιωθούν. Όπως προκύπτει όμως, παρά τις αναμφισβήτητες πιέσεις για περαιτέρω συρρίκνωση του κλάδου, ιδίως σε ό,τι αφορά τις μικρές οικογενειακές ναυτιλιακές εταιρείες, ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να αναπτύσσεται. Απλώς, συγκεντρώνεται σε όλο και μεγαλύτερες επιχειρήσεις, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι εταιρείες που ελέγχουν στόλο χωρητικότητας άνω του 1 εκατ. τόνων dwt αυξήθηκαν φέτος σε 68 (από 63 το 2014).

Οι εταιρείες αυτές διαθέτουν πλέον 2.434 πλοία, καθώς προσέθεσαν επιπλέον 313 πλοία κατά τη διάρκεια των τελευταίων 12 μηνών, με αποτέλεσμα να ελέγχουν το 76,7% του ελληνόκτητου στόλου, έναντι 74% το 2014 και 71,3% το 2013. Σύμφωνα με την ανάλυση της Petrofin Research, η τάση συγκέντρωσης του ελληνόκτητου στόλου σε λιγότερες και μεγαλύτερες εταιρείες, προβλέπεται ότι όχι μόνο θα συνεχιστεί και τον επόμενο χρόνο, αλλά θα προσλάβει μεγαλύτερες διαστάσεις, καθώς δεν προβλέπεται να υπάρξει βελτίωση του χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος, τουλάχιστον άμεσα.

²⁸ www.kathimerini.gr/.../ligoteris-alla-isxyroteres-oi-ellhnikes-etairies-ths...

Την ίδια ώρα που οι θεσμοί δεν επιθυμούν την έκτακτη εισφορά στις επιχειρήσεις και την αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών στο όνομα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, έχουν συμπεριλάβει στο πακέτο μέτρων την επιβολή αυξημένου φόρου στις ναυτιλιακές εταιρείες. Συγκεκριμένα, ζητούν αύξηση του φόρου με βάση το τονάζ για τις διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν στη χώρα μας και ταυτόχρονα απαιτούν αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο για την ελληνική ναυτιλία.

Κύκλοι πάντως της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών τονίζουν με έμφαση ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες και η ελληνική ναυτιλία όχι μόνο καταβάλλουν στο ελληνικό Δημόσιο όσα τους αναλογούν, αλλά αποτελούν και έναν από τους βασικούς πυλώνες της εθνικής οικονομίας που συνεισφέρει περί το 7% του ΑΕΠ και 192.000 θέσεις εργασίας.²⁹

Όπως μάλιστα αναφέρεται στην τελευταία ετήσια έκθεση της Ε.Ε.Ε., από το 2013 επιβάλλεται ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας επί πλοίων ξένης σημαίας που λειτουργούν/διαχειρίζονται από γραφεία εγκατεστημένα στην Ελλάδα. Ο φόρος υπολογίζεται επί τη βάση των ίδιων κριτηρίων, τιμών και κλιμάκων που εφαρμόζονται στα πλοία ελληνικής σημαίας. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική αύξηση των φορολογικών εσόδων του ελληνικού κράτους.

Πηγές μάλιστα από την Ένωση Εφοπλιστών επισημαίνουν ότι πίσω από την πρόταση αυτή για αύξηση της φορολογίας βρίσκονται ανταγωνιστικά εφοπλιστικά συμφέροντα αφήνοντας να εννοηθούν χώρες όπως η Γερμανία και η Ολλανδία.

²⁹ www.ethnos.gr/.../pligi_gia_ti_nautilia_h_auksisi_tis_forologias-642091...

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5⁰ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Σε περίοδο βαθιάς κρίσης της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν σχεδόν το απόλυτο: να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στη διεθνή ναυτιλία, να αντιμετωπίσουν μνηστήρες όπως η Κίνα και η Ιαπωνία και να δημιουργήσουν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο όλων των εποχών. Αυτό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping-Fairplay. Σύμφωνα με αυτά, στις 26 Μαρτίου 2014 ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αριθμούσε 3.901 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 290,8 εκατ. τόνων. Αυξημένος κατά 224 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 25,5 εκατ. τόνων σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013³⁰.

ΚΥΡΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ(Μάρτιος 2014)

Ελλάδα 819 πλοία

Λιβερία 678

Νήσοι Μάρσαλ 642

Μάλτα 592

Παναμάς 393

Κύπρος 242

Μπαχάμες 231

Η ελληνική σημαία, αν και με μειωμένη δύναμη, αποτελεί τη ναυαρχίδα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου αφού αντιπροσωπεύει το 22% των πλοίων. Ακολουθούν οι σημαίες της Λιβερίας (17%), των Νήσων Μάρσαλ (16%), της Μάλτας (15%), του Παναμά (10%), ενώ οι σημαίες της Κύπρου και των Νήσων Μπαχάμες αντιπροσωπεύουν η καθεμία στο 5% της δύναμης του στόλου.

Η γαλανόλευκη κυμάτιζε τον Μάρτιο του 2014 σε 819 πλοία συνολικής χωρητικότητας 76,1

³⁰ www.euro2day.gr/.../poseidonia-2014-h-ellhnikh-naftilia-nikhths-sthn.ht...

εκατ. τόνων. Ήταν ωστόσο η μεγάλη χαμένη της χρονιάς που πέρασε, καθώς η δύναμή της μειώθηκε κατά 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,65 εκατ. τόνων.

Την ίδια στιγμή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping Fairplay, οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν μαζικά στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ, το οποίο πρόσθεσε στη δύναμή του 123 πλοία ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας 11,1 εκατ. τόνων. Έτσι η σημαία των Νήσων Μάρσαλ είναι σήμερα η τρίτη δημοφιλέστερη στις τάξεις των Ελλήνων εφοπλιστών καθώς κυματίζει σε 642 πλοία, χωρητικότητας 47,5 εκατ. τόνων.

Η σημαία της Λιβερίας είναι η δεύτερη δημοφιλέστερη μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών με 678 πλοία (36 περισσότερα από πέρυσι), ενώ ακολουθούν της Μάλτας με 592 πλοία (+31 σε σύγκριση με πέρυσι), του Παναμά με 393 πλοία, της Κύπρου με 242 πλοία και των Νήσων Μπαχάμες με 231 πλοία.

ΟΙ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Με τη Navios Group της κυρίας **Αγγελικής Φράγκου** ανοίγει η λίστα των 15 μεγαλύτερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons της 13ης Μαΐου 2014, με βάση τον αριθμό πλοίων.

Ακολουθούν ο όμιλος Αγγελικούση του κ. **Ιωάννη Αγγελικούση**, η Dynacom Tankers Management του κ. **Γιώργου Προκοπίου**, η Enterprises Shipping του κ. **Βίκτωρος Ρέστη** και την πρώτη πεντάδα κλείνει ο όμιλος Τσάκου των καπετάν **Παναγιώτη και Νίκου Τσάκου**.

Αναλυτικά στην πρώτη θέση με βάση τον αριθμό πλοίων βρίσκεται ο όμιλος Navios της κυρίας Φράγκου στις 13 Μαΐου 2014 με 112 πλοία συνολικής χωρητικότητας 10,7 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 95.919 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 6,4 έτη.

Στη δεύτερη θέση ο όμιλος Αγγελικούση την ίδια περίοδο ήλεγχε 96 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 18,7 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 194.720 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας ανά μονάδα τα 8,6 έτη.

Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Dynacom Tankers του κ. Προκοπίου με 89 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 11,9 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 134.569 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 4,80 έτη.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Enterprises Shipping του κ. Ρέστη με 81 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7,2 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 88.708 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 9,11 έτη.

Στην πέμπτη θέση βρίσκεται ο όμιλος Τσάκου, με 74 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,8 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 91.937 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 9,08 έτη.

Στην έκτη θέση βρίσκεται η Costamare Shipping του κ. **Κωστή Κωνσταντακόπουλου** με 65 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,3 εκατ. τόνων, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοία τους 66.134 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 13,8 έτη.

Στην έβδομη θέση βρίσκεται η Thenamaris (Mgmt) του κ. **Ντίνου Μαρτίνου** με 56 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,1 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 91.352 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,7 έτη.

Στην όγδοη θέση βρίσκεται η Danaos Shipping του δρος **Ιωάννη Κούστα** με 55 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,9 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 70.010 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,6 έτη.

Στην ένατη θέση βρίσκεται η Dryships Inc. του κ. **Γιώργου Οικονόμου** με 54 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 103.973 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,1 έτη.

Την πρώτη δεκάδα συμπληρώνει η Minerva Marine Inc. του κ. **Ανδρέα Μαρτίνου** με 53 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,1 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 115.159 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,3 έτη.

Στην ενδέκατη θέση βρίσκεται η Stealth Maritime του κ. **Χάρη Βαφειά** με 52 πλοία

συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 26.109 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 10,3 έτη.

Στη δωδέκατη θέση βρίσκεται η Cardiff Marine Inc., και αυτή του κ. **Γιώργου Οικονόμου**, με 52 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 145.911 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7 έτη.

Στη δέκατη τρίτη θέση βρίσκεται η Aegean Marine Petroleum του κ. **Δημήτρη Μελισσανίδη** με 50 πλοία συνολικής χωρητικότητας 538.555 τόνων dw, με μέση χωρητικότητα τους 10.771 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 11,4 έτη.

Στη δέκατη τέταρτη θέση βρίσκεται η Laskaridis Shipping των αδελφών **Πάνου και Θανάση Λασκαρίδη** με 48 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 28.625 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 15,5 έτη.

Την πρώτη δεκαπεντάδα, τέλος, συμπληρώνει η Diana Shipping του κ. **Συμεών Παληού** με 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 102.461 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,9 έτη³¹

Ας δούμε πιο αναλυτικά την πορεία που κάποιες από τις σημαντικότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες διαγράφουν τα τελευταία έτη στην ελληνική οικονομία.

• ΟΜΙΛΟΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Ο **όμιλος Αγγελικούση** είναι ελληνικός όμιλος που δραστηριοποιείται στην ναυτιλία. Το 100% των μετοχών της εταιρείας ανήκουν στον Έλληνα εφοπλιστή Ιωάννη Αγγελικούση. Ο όμιλος Αγγελικούση, έχει 3 θυγατρικές εταιρείες και υπό διαχείριση πάνω από 120 πλοία σε όλο τον κόσμο. Είναι στην κορυφή των ισχυρότερων παραγόντων της παγκόσμιας ναυτιλίας και μάλιστα ο υπ' αριθμόν ένα πλοιοκτήτης³².

³¹ <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=601735>

³² https://el.wikipedia.org/wiki/Όμιλος_Αγγελικούση

Οι εταιρείες του ομίλου Αγγελικούση έχουν καταφέρει ως τώρα να αγνοήσουν τις «σειρήνες» ελκυστικών χρηματοδοτικών προτάσεων, αφού η ρευστότητα θεωρείται ένα από τα ισχυρά χαρακτηριστικά του ιδιοκτήτη. Οι εξαιρετικές σχέσεις του με τον ανθό του τραπεζικού συστήματος παγκοσμίως τού διασφαλίζουν χρηματοδότηση πριν από τον ανταγωνισμό.

Παρ' όλο που ο κ. Αγγελικούσης έχει το καλούπι του κλασικού εφοπλιστή και αποφεύγει τα φώτα της δημοσιότητας, ο ίδιος δεν φαίνεται αδιάφορος να διεκδικήσει ακόμη και «εξωτικούς» επιχειρηματικούς προορισμούς και στόχους.

ΗMaran-Nakilat αποτελεί μια κοινή επιχειρηματική προσπάθεια (joint venture) με τον μεταφορέα αερίου από το Κατάρ, χρονολογείται από το 2005 και αποτελεί μία από τις πιο παραγωγικές συμφωνίες της αυτοκρατορίας του Έλληνα πλοιοκτήτη. Ο αρχικός στόλος των 4 LNG που κάλυπτε της ανάγκες αυτής της συμφωνίας, ανέρχεται σήμερα αισίως στα 11 πλοία. Μια αναχρηματοδότηση της τάξεως των 807 εκατ. δολαρίων από τις QatarIslamicBank και BarwaBank και η αύξηση το ποσοστού της Nakilat στο 40% συνεχίζουν να επιτρέπουν στη MaranVentures του κ. Αγγελικούση να διαχειρίζεται το πλειοψηφικό ποσοστό.

Σύμφωνα με περιγραφές συνεργατών του, ο ιδιοκτήτης «επιθυμεί την εξάπλωση σε νέους τομείς, με την προϋπόθεση να διατηρεί τον έλεγχο των κεφαλαίων του». Εξάλλου στα ναυπηγεία της Daewoo και της Hyundai «κτίζονται» άλλα 15 σκάφη μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG) για λογαριασμό του.

Η εφεινή αξιολόγηση βρίσκει τον κ. Αγγελικούση μία θέση υψηλότερα! Ο όμιλός του συνεχίζει να αναπτύσσεται αψηφώντας όλες τις διεθνείς τάσεις της ναυτιλίας. Η πείρα του κ. Αγγελικούση από τις κεφαλαιαγορές προηγείται μακράν του πλήθους των σημερινών εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών. Μεταξύ 1987 και 2001 αγωνίστηκε για την επιτυχία της Anangel-American Shipholdings στον Amex, αλλά, αφότου η εταιρεία περιήλθε στην κατοχή του, δεν ενδιαφέρθηκε ξανά για άλλη εισαγωγή σε χρηματαγορά. Είναι γνωστή η απαρέσκειά του προς τα privateequities και τα hedgefunds αλλά και προς την επιρροή που έχουν ασκήσει στη ναυτιλία.

Δύο φορές κατά την τελευταία τριετία η Maran έχει μετατρέψει συμβόλαια για κατασκευή VLCC's σε LNG's, γεγονός που αποδεικνύει την ευελιξία αλλά και την αποφασιστικότητα του εφοπλιστή σχετικά με τις τάσεις της αγοράς.

Η σταθερή συνεργασία με 2-3 μεγάλα ναυπηγεία αποδίδει καλύτερες συνεργασίες και τιμές. Και η τακτική της προσθήκης νέων σκαφών στις παραγγελίες μειώνει ακόμη περισσότερο το μέσο κόστος κατασκευής.

Η MaranGasMaritime έχει πλέον καθιερωθεί ως βασικός παίκτης στον τομέα της μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG). Στηριζόμενη στις μακροπρόθεσμες ναυλώσεις των περισσότερων πλοίων της, η πλειονότητα των οποίων με τον όμιλο της BG, είναι φανερό πως η εταιρεία προσβλέπει στη διεκδίκηση ενός ικανού μέρους από τον επόμενο γύρο των μισθώσεων της BG.

Ο Γιάννης Αγγελικούσης, σε ηλικία 66 ετών, συνεχίζει να πρωταγωνιστεί και στους πέντε ωκεανούς, τους οποίους διασχίζουν τα 97 πλοία του στόλου του. Δεξαμενόπλοια, φορτηγά και μεταφοράς αερίου, με υψωμένη την ελληνική σημαία, δηλώνουν το μεγαλείο της ελληνικής ναυτιλίας και ναυτοσύνης.

Το όνομά του φιγουράρει και για το 2014 στην κορυφή της λίστας που συντάσσει κάθε χρόνο η Lloyd's List και αφορά το top 100 με τις μεγαλύτερες και ισχυρότερες προσωπικότητες οι οποίες πρωταγωνίστησαν στη ναυτιλία με τις κινήσεις και τις επενδύσεις τους. Τις πρώτες τρεις θέσεις της λίστας καταλαμβάνουν ο πρόεδρος της Κίνας Ξι Τζινπίνγκ, οι επικεφαλής της Maersk, Νιλς Αντερσεν και Σόρεν Σκου, καθώς και ο OPEC. Ο κ. Αγγελικούσης, αν και βρίσκεται στην τέταρτη θέση, είναι ο κορυφαίος πλοιοκτήτης αφού οι τρεις πρώτοι της λίστας δεν έχουν αυτή την ίδια ιδιότητα.

Η μεγαλύτερη θυγατρική εταιρεία του ομίλου είναι η Anangel Maritime της οποίας το όνομά προήλθε από το όνομα της εξίσου εφοπλίστριας και αδερφής του Ιωάννη Αγγελικούση. Η Anangel Maritime κατέχει πάνω από 80 πλοία και πολλά υπό-κατασκευή. Η δεύτερη θυγατρική εταιρεία είναι η Maran Tankers (πρώην Kristen Navigation) κατέχει περίπου 40 πλοία και η τρίτη θυγατρική εταιρεία, η Maran Gas, που κατέχει περίπου 10 πλοία και άλλα 20 υπο - κατασκευή. Ο όμιλος είναι 100% ελληνικός με όλα του σχεδόν τα πλοία να είναι υπό ελληνική σημαία. Είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία στην Ευρώπη και η τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο.

Το 2013, η Όμιλος Αγγελικούση αναφερόταν ότι ήταν στην πρώτη δεκάδα ναυτιλιακών εταιρειών με τα περισσότερα πλοία υπό ναυπήγηση

Με συνεχείς επενδυτικές κινήσεις ενισχύει την παρουσία του στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων ο όμιλος Αγγελικούση. Μετά τις τελευταίες αγορές very large Crude Carriers, από τη second hand αγορά, η Maran Tankers Management, η θυγατρική του ομίλου που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια, επέστρεψε στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Να σημειωθεί ότι ο όμιλος Αγγελικούση πραγματοποιεί επενδυτικές κινήσεις και στον τομέα ξηρού φορτίου. Πρόσφατα, προχώρησε μέσω της θυγατρικής του Anangel Maritime στην αγορά τριών πλοίων capes, η ναυπήγηση των οποίων δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί (resale) και τα οποία ανήκαν στη Scorpio Bulkers, που λόγω της κρίσης που πλήττει τη ναυλαγορά τα πουλάει.

Συνολικά το επενδυτικό πρόγραμμα του ομίλου ξεπερνά τα 4 δισ. δολ. και ο στόλος συμπεριλαμβανομένων των υπό ναυπήγηση, φθάνει τα 123 πλοία όλων των τύπων (ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια και LNG Carriers).

Το ναυπηγικό πρόγραμμα που έχει σε εξέλιξη ο όμιλος περιλαμβάνει την κατασκευή 8 δεξαμενόπλοιων και 15 gas carrier πλοίων, αξίας 2 δισ. δολαρίων.

“Παρ’ότι η ελληνική ναυτιλία έχει υποστεί πολύ σημαντικές αλλαγές κατά την τελευταία δεκαετία, η εικόνα του έλληνα πλοιοκτήτη ο οποίος ευρίσκεται στην κορυφή της κατάταξης, έχει ελάχιστα διαφοροποιηθεί. Μοναδική εξαίρεση είναι η δραστηριοποίησή του στην αγορά μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Ακόμη, όμως, και αυτή η αλλαγή ξεκίνησε ήδη από το 2004, έτσι σήμερα το τμήμα διαχείρισης του υγροποιημένου φυσικού αερίου έχει αφομοιωθεί πλήρως στο συνολικό πορτοφόλιο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του κ. Αγγελικούση.

Λίγοι θα αμφισβητούσαν το γεγονός ότι η Angelicoussis Shipping Group (ASG) αντανάκλα τις αρχές της επιχειρηματικής προσωπικότητας του κ. Ιωάννη Αγγελικούση. Ακόμη και μια βιαστική ματιά στη δραστηριότητά του μπορεί να ρίξει φως στις βασικές αρχές που καθορίζουν την προσέγγισή του για τη ναυτιλία.

Ο όμιλος επιχειρήσεων Αγγελικούση ομάδα έχει εξασφαλίσει σημαντική παρουσία σε κάθε τομέα³³ στον οποίο δραστηριοποιείται – στον τομέα του χύδην ξηρού φορτίου, στα δεξαμενόπλοια καθώς επίσης και στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Αυτό του δίνει το δικαίωμα να έχει ισχυρές αξιώσεις στο να θεωρηθεί ηγέτης τόσο σε μέγεθος όσο και σε επιχειρησιακή ικανότητα σε κάθε κάθε τομέα. Το γκρουπ διαθέτει αυτή τη στιγμή σχεδόν 100 πλοία στη θάλασσα ενώ έχει κάνει άλλες 30 παραγγελίες πλοίων.

Όταν ο κ. Αγγελικούσης κλήθηκε να αντιμετωπίσει εξαιρετικά δύσκολες καταστάσεις – σε κάθε τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας – ο ίδιος αποδείχθηκε ιδιαίτερα αποτελεσματικός. Τα ρίσκα και οι εκθέσεις σε κάθε είδους κινδύνους στους διάφορους τομείς του ομίλου αντιμετωπίστηκαν όταν αυτό ήταν απαραίτητο. Στο παρελθόν, για παράδειγμα, υπήρξαν περιπτώσεις που ο όμιλος έπρεπε γρήγορα να μετατρέψει τις παραγγελίες VLCCs σε πλοία LNG και πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων.

Τον τελευταίο, όμως, καιρό η όρεξη του κ. Αγγελικούση στρέφεται κυρίως στα δεξαμενόπλοια, όπου η αξία των νέων πλοίων που είναι σε παραγγελία υπολογίζεται σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

Ο όμιλος έχει παραγγείλει οκτώ VLCCs στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ενώ έξι suezmaxes έχουν παραγγελθεί στην DSME και την θυγατρική της Daewoo Mangalia-Heavy Industries στην Ρουμανία.

Παράλληλα με τις συμβάσεις για την ναυπήγηση νέων πλοίων, ο όμιλος Αγγελικούση έχει “ρίξει” επιπλέον 160 εκατομμυρίων δολαρίων για την απόκτηση δύο σύγχρονων μεταχειρισμένων πλοίων VLCCs από την Daewoo.

Με πολλά από τα VLCCs πλοία του ομίλου να έχουν υπερβεί τα 15 χρόνια – αν όχι και περισσότερο – είναι πιθανή μία επένδυση που θα επιτρέψει την ανανέωση του στόλου, σε μια εποχή με αρκετά ελκυστικές τιμές και ιδιαίτερα θετικές προοπτικές για τα δεξαμενόπλοια.

Η Maran Tankers, ο τομέας δεξαμενοπλοίων του ομίλου Αγγελικούση, “φωτογραφίζει” την διάθεση του ιδιοκτήτη του γκρουπ για τα μεγαλύτερα πλοία, Στον όμιλο λειτουργούν σήμερα 27 VLCCs και 6 suezmaxes σε ένα συνολικό στόλο 36 πλοίων του συγκεκριμένου τομέα.

³³ www.statbank.gr/aggelicoussis

Η Maran εμφανίζει μια εξαιρετικά θετική πορεία: ακόμη και μερικά από τα παλαιότερα VLCCs έχουν κερδίσει περίπου 100.000 δολάρια την ημέρα για σποτ φορτία, ενώ ένα ζευγάρι πλοίων, χτισμένο την δεκαετία του 1990, έχει ναυλωθεί για 12- 18 μήνες αντί 40.000 δολαρίων. Επτά (7) από τα VLCCs έχουν μακροπρόθεσμες ναυλώσεις με την Chevron Texaco³⁴.

Το ύψος των δαπανών για τα νέα δεξαμενόπλοια μπορεί να θεωρηθεί εν μέρει και ως αναδιάρθρωση του κεφαλαίου μετά την ανάπτυξη της κοινοπραξίας που ο κ. Αγγελικούσης έκανε με την επιχείρηση του Κατάρ Nakilat και η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Η Maran Nakilat ξεκίνησε το 2005 με τέσσερα (4) πλοία μεταφοράς LNG ενώ στη συνέχεια στο δυναμικό της κοινοπραξίας εντάχθηκαν και νέα πλοία φτάνοντας τον κοινό στόλο να μετρά 13 πλοία. Ο κ Αγγελικούσης κατέχει ποσοστό 60% ενώ η Nakilat έχει στην ιδιοκτησία της το υπόλοιπο 40%. Συμπεριλαμβανομένων των πλοίων που είναι στην συνιδιοκτησία με την Nakilat, η Maran Gas Maritime διαθέτει έναν στόλο 16 πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στη θάλασσα ενώ έχει παραγγείλει επιπλέον 14 ακόμη πλοία μεταφοράς LNG. Η συμμαχία με την Nakilat, η διοίκηση της οποίας υποστηρίζει ότι λειτουργεί το μεγαλύτερο στόλο LNG στον κόσμο, αποτελεί σίγουρα μια πηγή πρόσθετης δύναμης για την Maran Gas και τον κ. Αγγελικούση.

Η στασιμότητα της αγοράς ξηρού φορτίου έχει οδηγήσει στην απομείωση του επενδυτικού ενδιαφέροντος του ομίλου επιχειρήσεων Αγγελικούση ο οποίος και έχει εστιάσει τις επενδύσεις του στον τομέα των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς LNG. Το τελευταίο διάστημα η κάθετη πτώση των τιμών για μεγάλα φορτηγά πλοία παρουσίασε μία μεγάλη επενδυτική ευκαιρία και τον Απρίλιο του 2015, εξαγόρασε τρία Capesizes νεότευκτα πλοία τα οποία ήταν υπό κατασκευή στην Daewoo-Mangalia από τα χέρια της Scorpio Bulkers, ύστερα από μια μεγάλη έκπτωση στην τιμή με την οποία είχαν αρχικώς παραγγελθεί.

Ο όμιλος διαθέτει επίσης έναν στόλο με περισσότερα από 40 φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων 36 Capesizes και μεταφοράς μεταλλευμάτων. Ο στόλος αυτός ελέγχεται από τον βραχίονα διαχείρισης ξηρού φορτίου που υποστηρίζεται από την Anangel Maritime Services.

³⁴ www.marangas.com/

Η Ananagel ήταν κάποτε εισηγμένη στα Χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και του Λουξεμβούργου, όμως αποφασίστηκε να ξαναγίνει ιδιωτική εταιρεία – πριν περίπου μια δεκαετία -, από τότε δεν έχει υπάρξει κάποια ένδειξη ότι ο κ Αγγελικούσης είναι πρόθυμος να ξαναζήσει τις εμπειρίες του στις χρηματαγορές.

• ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ, CAPITAL

1,1 δισ. δολάρια επενδύσεις για νέα πλοία

Η Capital, συμφερόντων Ευάγγελου Μαρινάκη, διαθέτει 60 πλοία ενώ η επιχείρησή του είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία παγκοσμίως η οποία αξιολογήθηκε από τη LLOYD'S Register για τη Στρατηγική Αντίληψη Βιώσιμης Ανάπτυξης του IMO (International Maritime Organization).

Η εταιρεία έχει επίσης ξεκινήσει ένα κοινό πρόγραμμα με τη LLOYD'S Register και την Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering για να εξετάσει τη χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου ως καυσίμου στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ας σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα έχει σχέση με την επιβολή αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανόνων στη χρήση ναυτιλιακών καυσίμων σε συγκεκριμένες περιοχές από 1ης Ιανουαρίου του 2015.

Το 2014 η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης εταιρεία ανέλαβε τρία πλοία χωρητικότητας 9.000 κοντέινερ το καθένα, τα οποία είναι ναυλωμένα για πέντε χρόνια στη γαλλική CMA CGM. Την ίδια στιγμή συμφώνησε να αποκτήσει δύο νεότευκτα δεξαμενόπλοια από ιδιωτική εταιρεία του κ. Μαρινάκη, με οπτική απόκτηση στο αμέσως επόμενο διάστημα ακόμη έξι (6) ίδιων πλοίων, που είναι υπό κατασκευή. Συνολικά η Capital Maritime από το 2013 επένδυσε περισσότερα από 1,1 δισ. δολάρια.

● ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΛΙΣΣΑΝΙΔΗΣ, AEGEAN MARINE PETROLEUM

Η κατάρρευση της OW Bunker είναι πιθανόν να έχει ιδιαίτερα θετική επίδραση στην πορεία της ομάδας του Δημήτρη Μελισσανίδη. Και αυτό διότι, πρώτον, η AegeanMarinePetroleum του κ. Μελισσανίδη ήταν μία από τις εταιρείες στις οποίες η OWBunker όφειλε σημαντικά ποσά. Συγκεκριμένα η AegeanMarinePetroleum έχει λαμβάνειν το ποσό των 7,8 εκατ. δολαρίων από την OWBunker. Δεύτερον, το κενό που άφησε η OWBunker είναι πολύ πιθανόν – και με δεδομένη την οφειλή – να καλυφθεί από την AegeanMarinePetroleum (AMPN).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η AMPN είναι ο μεγαλύτερος ανεξάρτητος προμηθευτής ναυτιλιακών καυσίμων στον κόσμο, χωρίς να υπολογίζουμε βεβαίως τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και τις κρατικές εταιρείες ενέργειας.

Στο δυναμικό της Aegean έχουν ήδη προστεθεί οι συνεργάτες και το προσωπικό της OW στην Ελλάδα. Η περαιτέρω συγχώνευση δραστηριοτήτων θα έδινε τη δυνατότητα στην Aegean να διευρύνει γεωγραφικά το δίκτυό της σε 27 αγορές.

Η AegeanMarinePetroleum έχει αναπτύξει μια στρατηγική συμμαχία στην Κίνα και πριν από ένα χρόνο ενίσχυσε σημαντικά την παρουσία της στη Βόρεια Αμερική μέσω της εξαγοράς της εταιρείας ανεφοδιασμού Hess Corporation, που δραστηριοποιείται στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ. Η νέα αμερικανική θυγατρική της εξασφάλισε μια εγκατάσταση 150 εκατ. δολαρίων σε κεφάλαια κίνησης από την ABN Amro, γεγονός που βοηθά την ανάπτυξη της επιχείρησης εκεί.

Ο κ. Μελισσανίδης, ο οποίος ίδρυσε την AMPN και αποτελεί το μεγαλύτερο μέτοχο της εταιρείας, δραστηριοποιείται επίσης στους τομείς της ενέργειας, της ναυτιλίας καθώς επίσης και σε διάφορες άλλες αγορές, ελέγχοντας – μεταξύ άλλων – ένα μεγάλο πανεθνικό δίκτυο πρατηρίων καθώς επίσης και τη δική του εταιρεία δεξαμενόπλοιων. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι το 2014 παραδόθηκαν στην AegeanShipping, που διευθύνεται από τον κ. Γιώργο Μελισσανίδη, 4 «πράσινα» (οικολογικά) e-coships δεξαμενόπλοια, τύπου Handymax, διπλασιάζοντας έτσι το στόλο της εταιρείας.

Στον όμιλο εντάσσεται επίσης η HEC, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα συλλογής απορριμμάτων και καθαρισμού των πλοίων, μια δραστηριότητα που απλώνεται σε πολλά λιμάνια του κόσμου. Έχει το δικό της στόλο δεξαμενοπλοίων και τον μεγαλύτερο πλωτό διαχωριστήρα στον κόσμο. Η HEC έχει επενδύσει κεφάλαια της τάξης των 74 εκατ.

δολαρίων, σε ένα νέο κέντρο συλλογής state-of-the-art μετά την απόκτηση του πρώην τερματικού σταθμού της BP στον Πειραιά³⁵.

• ΟΜΙΛΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Η Magna Marine είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα την Αθήνα, Ελλάδα³⁶.

Η Magna Marine είναι μέλος του Ομίλου Εταιρειών Παναγόπουλος ιδρύθηκε το 1971 από τον Περικλή Σ Παναγόπουλος. Η εταιρεία διαθέτει ένα στόλο των σύγχρονων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου της υψηλότερης ποιότητας, πολύ καλά συντηρημένο και χτίστηκε στα καλύτερα ναυπηγεία του κόσμου (κυρίως ιαπωνικά) με την ηλικία μεταξύ 5-10 ετών.

Η Magna Marine ιδρύθηκε περίπου την ίδια περίοδο κατά την οποία πήρε σάρκα και οστά το επιχείρημά του στην επιβατηγό ναυτιλία, με τη δημιουργία της Superfast Ferries αρχικά, και ακολούθως μέσω του Ομίλου Attica, στον οποίο αργότερα συγχωνεύθηκε και η Blue Star Ferries, αρχικά Strintzis Ferries.

Η εν λόγω εταιρεία δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και επί σειρά ετών ανέπτυξε τη δραστηριότητά της μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας, αν και αποτελούσε πάντα ακόμη έναν βραχίονα της επιχειρηματικής δράσης του κ. Παναγόπουλου, αφού του παρείχε τη δυνατότητα μέσω αυτής να έχει παρουσία και σε έναν ακόμη σημαντικό τομέα της ναυτιλίας, αυτόν της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η Magna Marine διαχειρίζεται ήδη στόλο τεσσάρων ποντοπόρων πλοίων κλάσης capesize, ενώ της ίδιας κλάσης capesize είναι και τα δύο νέα πλοία που παραγγέλθηκαν στην Κίνα.

Η ποντοπόρος ναυτιλία πάντως είναι ένας τελείως διαφορετικός κόσμος από αυτόν της επιβατηγού ναυτιλίας και εκεί θα πρέπει κανείς να αποδώσει το γεγονός ότι η Magna Marine, αν και διαχρονικά ανήκε στα ευρύτερα ναυτιλιακά συμφέροντά του, ουδέποτε βρέθηκε στην πρώτη γραμμή της επικαιρότητας, όπως συνέβη κατά κόρον με τη Superfast Ferries, την Blue Star Ferries και τη γενικότερη παρουσία του στην επιβατηγό ναυτιλία. Σήμερα η Magna Marine αποτελεί το νέο πεδίο στο οποίο ο κ. Παναγόπουλος δείχνει ότι επιθυμεί να ασχοληθεί με μεγαλύτερη προσήλωση από ό,τι στο παρελθόν, καθώς πρόκειται για μια

³⁵ <http://statbank.gr/lloyds-list/>

³⁶ www.magna-marine.com/en/.../profile.htm

δραστηριότητα, αυτή της ποντοπόρου ναυτιλίας, με την οποία φαίνεται να έχει μια καλή χημεία, όπως συνέβη επί δεκαετίες ολόκληρες και με την επιβατηγό ναυτιλία.

Η Magna Marine ιδρύθηκε το 1991 αναπτύσσοντας δραστηριότητα στον τομέα της διαχείρισης φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, έχοντας ήδη μια αρκετά ικανή πείρα στη διαχείριση πλοίων τύπου panamax, διαχειριζόμενη πάντα από τέσσερα ως και επτά πλοία αυτής της κατηγορίας.

Από την κρουαζιέρα στην ακτοπλοΐα

Ο κ. Περικλής Παναγόπουλος θεωρείται κατά πολλούς στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ο θεμελιωτής της σύγχρονης ελληνικής ακτοπλοΐας, καθώς υπήρξε ο επιχειρηματίας εκείνος που με τις κινήσεις του και τις αποφάσεις του άλλαξε για πάντα το προφίλ της ακτοπλοΐας της χώρας, πρώτα στις γραμμές του εξωτερικού και ακολούθως στις γραμμές του εσωτερικού. Ο παραπάνω χαρακτηρισμός στηρίζεται στο γεγονός ότι ο κ. Παναγόπουλος ήταν ο πρώτος εφοπλιστής στα μέσα της δεκαετίας του '90 ο οποίος επένδυσε σε νεότευκτα πλοία στην ακτοπλοΐα. Ξεκίνησε με την κατασκευή των Superfast που δρομολόγησε στην Αδριατική, συμπαρασύροντας τον ανταγωνισμό και ανοίγοντας τον δρόμο στους έλληνες ακτοπλόους για την κατασκευή νέων πλοίων με τραπεζική χρηματοδότηση.

Κατά τη διάρκεια της επιχειρηματικής δράσης του δημιούργησε δύο επιχειρήσεις υψηλών προδιαγραφών και απαιτήσεων, τις οποίες παραχώρησε αμφότερες αντί ιδιαίτερα υψηλού ανταλλάγματος και ενώ βρίσκονταν στο ζενίθ τους, τη Superfast Ferries και, πριν από αυτή, την εταιρεία κρουαζιερόπλοιων Royal Cruise Line. Ο κ. Παναγόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1935 και ήταν γιος του Καλαματιανού Σταύρου Παναγόπουλου και της Ειρήνης, η οποία καταγόταν από μεγάλη οικογένεια της Κωνσταντινούπολης. Ήταν μαθητής ακόμη όταν στον ελεύθερο χρόνο του αλλά και στις διακοπές του άρχισε να εργάζεται στα κρουαζιερόπλοια της Home Lines του Ομίλου Ευγενίδη, ενώ ο Ευγένιος Ευγενίδης ήταν ο άνθρωπος που τον τράβηξε κοντά του, αναλαμβάνοντας την επιμέλειά του. Ο θάνατος του Ευγένιου Ευγενίδη, το 1954, τον βρίσκει να εργάζεται ως εκπαιδευόμενος σε εταιρεία του ομίλου στο Λονδίνο. Το 1955 μετακομίζει στα κεντρικά γραφεία της Home Lines στη Γένοβα, όπου απέκτησε πλούσια εμπειρία στη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών. Δέκα χρόνια αργότερα, το 1965, αποχωρεί από τον Όμιλο Ευγενίδη και φτάνει για πρώτη φορά στον Πειραιά, προκειμένου να αναλάβει γενικός διευθυντής της εταιρείας κρουαζιεροπλοίων

Sun Line του εφοπλιστή Μπάμπη Κιοσέογλου. Εξι χρόνια αργότερα, το 1971, αποχωρεί από τη Sun Line με σκοπό να ιδρύσει για πρώτη φορά δική του εταιρεία. Έτσι ιδρύεται η εταιρεία-φαινόμενο Royal Cruise Line.

Η εταιρεία αυτή αποτελεί φαινόμενο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για τα επιτεύγματά της στον κλάδο της κρουαζιέρας. Η Royal Cruise Line στην εποχή της είχε ανακηρυχθεί πολλές φορές η καλύτερη εταιρεία κρουαζιεροπλοίων στον κόσμο. Στα πρώτα βήματά της διέθετε μόνο ένα κρουαζιερόπλοιο, το «Royal Odyssey», ενώ πολύ γρήγορα ο κ. Παναγόπουλος προχώρησε και στην παραγγελία ακόμη δύο, νέων και σύγχρονων, κρουαζιεροπλοίων που ονομάστηκαν «Golden Odyssey» και «Crown Odyssey».

Το 1989 και ενώ η εταιρεία βρισκόταν στο σημαντικότερο σημείο της ανάπτυξής της, με πληρότητες που ζήλευαν οι κορυφαίες εταιρείες του είδους διεθνώς, ο Περικλής Παναγόπουλος πωλεί την εταιρεία του στη νορβηγική εταιρεία κρουαζιεροπλοίων Kloster, αντί 300 εκατ. δολαρίων, προκαλώντας έναν μικρό σεισμό στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία έσπευσε να χαρακτηρίσει την κίνηση αυτή ως την «πώληση του αιώνα». Την ίδια χρονιά κίολας, ιδρύει τη Magna Marine Inc., η οποία δραστηριοποιήθηκε στη διαχείριση φορτηγών πλοίων, μια αγορά στην οποία δραστηριοποιείται ως σήμερα.

Το 1990 αποκτά τον έλεγχο του 20% της εταιρείας Vernicos Yachts και λίγο αργότερα εξαγοράζει την εταιρεία «Κυλινδρόμυλοι Αττικής», η οποία τότε ήταν εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Το 1992, μαζί με τους κ.κ. **Γ. Βερνίκο**, **Κ. Ματαράγκα** και τον **Διον. Μελισσηνό**, αγοράζουν την πλειοψηφία των μετοχών του Ελληνικού Νηογνώμονα από τον οποίο αποχώρησε ένα έτος νωρίτερα, παραχωρώντας στους τότε συνεταιίρους του το πακέτο των μετοχών που ήλεγχε. Την ίδια περίοδο αγοράζει το 30% των μετοχών της Strintzis Lines. Το 1993 μετονομάζει τους «Κυλινδρόμυλους Αττικής» σε «Επιχειρήσεις Αττικής» και το 1994 επιστρέφει στον κ. Βερνίκο το ποσοστό που κατείχε στη Vernicos Yachts. Το ίδιο έτος οι «Επιχειρήσεις Αττικής» ήλεγχαν μόνο τα καταστήματα Ακρον - Ιλιον-Κρυστάλ τα οποία και πούλησε αμέσως.

Τότε ακριβώς έθεσε σε εφαρμογή το μεγάλο σχέδιό του, προχωρώντας στην ίδρυση της Superfast Ferries και παραγγέλλοντας δύο πλοία τα οποία σκόπευε να δρομολογήσει στη γραμμή Πάτρα- Ανκόνα. Τα πλοία τα παρήγγειλε στα γερμανικά ναυπηγεία του Bremerhaven και στις 25 Μαρτίου 1995 καθελκύνονται δύο πλοία, τα οποία ονομάζονται «Superfast I» και «Superfast II». Τέσσερα χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1999, αποκτά τον έλεγχο του

38,8% των Γραμμών Στρίντζη Ναυτιλιακή ΑΕ και μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα αυξάνει το ποσοστό του σε 48,8%, αποκτώντας και τον πλήρη έλεγχο της εταιρείας που μετονομάστηκε σε Blue Star Ferries.

Οι «Επιχειρήσεις Αττικής» μετονομάστηκαν σε Ομιλο Attica και στις 13 Φεβρουαρίου 2008 πουλήθηκαν στην MIG του κ. Ανδρέα Βγενόπουλου αντί 455 εκατ. ευρώ. Τώρα ο κ. Παναγόπουλος επιχειρεί άλλη μία δυναμική επιστροφή, αυτή τη φορά με τη Magna Marine, στην ποντοπόρο ναυτιλία.

●ΟΜΙΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η Costamare ιδρύθηκε το 1974 από τον αείμνηστο καπετάν Βασίλη. Τότε, σε ηλικία 39 ετών του παρουσιάστηκε η ευκαιρία να αγοράσει το πλοίο στο οποίο εργαζόταν.

Εδωσε ως προκαταβολή 25.000 δολάρια και αγόρασε το υπόλοιπο με δάνειο. Το ένα έφερε το άλλο κι έτσι δημιούργησε την Costamare Shipping Company S.A., τη μεγαλύτερη σήμερα ανεξάρτητη εταιρεία containerships στον κόσμο³⁷.

Στη ναυτιλιακή κρίση, την περίοδο 1982-1984, ο καπετάν Βασίλης αγόρασε 8 πλοία. Η συνολική τους αξία δεν υπερέβαινε την αξία που θα τα αγόραζαν σε διαλυτήριο πλοίων εκεί που τα πουλάνε για παλιοσίδερα-scrap.

Το 2006 παρέδωσε το τιμόνι των επιχειρήσεων του τα παρέδωσε στους τρεις γιούς του ενώ με τη ναυτιλία ασχολείται κυρίως ο πρωτότοκος, ο Κωνσταντίνος από το 1996. Ο ίδιος δήλωνε ότι «η εταιρεία περνάει σε καλά χέρια αφού η νέα γενιά είναι ακόμη καλύτερη».

Ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος ήταν ο επιχειρηματίας που έφερε τους Κινέζους της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά. «Οι δύο λαοί έχουν αρχαίους πολιτισμούς και κάποτε ήταν μαζί. Κάποια στιγμή οι δρόμοι τους χάθηκαν και τώρα ξανασυναντιούνται» είχε πει τότε.

Την ίδρυσε, την ανέπτυξε και την εδραίωσε στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, που «έφυγε» στις 25 Ιανουαρίου 2011, για να πάρει

³⁷ www.express.gr > ΕΙΔΗΣΕΙΣ > Τουρισμός

τη σκυτάλη και να τη γιγαντώσει ο πρωτότοκος γιός του, ο 42χρονος Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος, ο οποίος την εισήγαγε στην αμερικανική χρηματαγορά.

Η εταιρεία από την ημέρα της εισαγωγής της τον περασμένο Νοέμβριο μέχρι και σήμερα έχει προχωρήσει σε επενδύσεις για αγορές και ναυπηγήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που φθάνουν το ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Σε μία περίοδο οικονομικής κρίσης, η οικογένεια Κωνσταντακόπουλου βρίσκει την ευκαιρία να επενδύσει, εντοπίζοντας τις ευκαιρίες και γνωρίζοντας ότι μόνο μέσω των σωστών επενδύσεων έρχεται το κέρδος και η ανάπτυξη.

Αλλωστε ο τομέας της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μετά την κρίση άρχισε να βαδίζει σε πιο ήρεμες θάλασσες. Δεν είναι τυχαίο ότι μεγάλα ονόματα της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας έχουν στραφεί προς τα container-ships-πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στα τέλη του περασμένου Νοεμβρίου, με αφορμή την ανακοίνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων τριμήνου, ο διευθύνων σύμβουλος Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος είχε σκιαγραφήσει με δηλώσεις του την αναπτυξιακή πολιτική της εταιρείας: «Η συγκεκριμένη χρονική περίοδος είναι η πλέον κατάλληλη για επέκταση και ανάπτυξη. Είμαστε σε συζητήσεις για την υλοποίηση σημαντικών και ελκυστικών επενδυτικών σχεδίων. Αυτός είναι και ο λόγος που επιδιώξαμε τώρα την εισαγωγή της εταιρείας μας στο χρηματιστήριο αποδεχόμενοι μία σημαντική έκπτωση στην καθαρή της αξία».

Η Costamare έχει ρευστότητα που ανέρχεται στα 208 εκ. δολάρια, πιστωτική γραμμή ύψους 194 εκατ. δολ. και 19 πλοία ελεύθερα δανείων.

«Από τον προηγούμενο Νοέμβριο που η Costamare εισήγαγε τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης έχει επενδύσει πάνω από 1 δισ. δολ. για την κατασκευή 10 νεότευκτων πλοίων και την αγορά άλλων δέκα από δεύτερο χέρι. δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος και προσέθεσε: « Η Costamare έχει πολύ δυνατή θέση στην αγορά, έχει τα απαραίτητα κεφάλαια και τις κατάλληλες σχέσεις με τις μεγάλες εταιρείες liners όπως και την εμπειρία προκειμένου να πάρει πλεονέκτημα από τον ανταγωνισμό στις ευκαιρίες που θα παρουσιάσει η αγορά».

Νέες επενδύσεις

Η Costamare υπέγραψε συμβόλαιο για την κατασκευή πέντε πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Τα πλοία είναι μεταφορικής ικανότητας 8.800 TEU το καθένα. Θα παραδοθούν από τα ναυπηγεία Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering της Κορέας μεταξύ του πρώτου και τρίτου τριμήνου του 2013. Και τα πέντε πλοία έχουν ήδη χρονοναλωθεί από την Evergreen Group³⁸.

Το συνολικό κόστος της συγκεκριμένης επένδυσης υπολογίζεται στα 480 εκ. δολ. Μόλις τον περασμένο Ιανουάριο η εταιρεία είχε παραγγείλει τη ναυπήγηση τριών ακόμη containerships στα κινεζικά ναυπηγεία China Shipbuilding Trading και Shanghai Jiangnan Changxing Heavy Industry. Το κόστος ναυπήγησης του κάθε πλοίου είναι 95 εκατ. δολ. και η ναύλωσή τους έγινε στην Mediterranean Shipping Company για δέκα χρόνια με ημερήσιο ναύλο 43.000 δολ. Η Costamare εκτός από την Cosco συνεργάζεται, με την ZIM και την Maersk.

Σημαντική αύξηση εσόδων ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του 2014 η Costamare της οικογένειας Κωνσταντακόπουλου. Τα έσοδα της εταιρείας ανήλθαν στα 114,9 εκατ. δολάρια έναντι 91,5 εκατ. το πρώτο τρίμηνο του 2013. Τα κέρδη μειώθηκαν στα 19,8 εκατ. έναντι 24,7 εκατ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 2013. Η διαφορά στα κέρδη οφείλεται κυρίως στις αυξημένες αποσβέσεις, στην επιβάρυνση από ένα swap και στα κέρδη από πωλήσεις πλοίων το 2013 που δεν επανελήφθησαν το πρώτο τρίμηνο του 2014. Η εταιρεία πρόσθεσε στον στόλο της τρία ακόμη πλοία το προηγούμενο διάστημα και συγκεκριμένα τα νεότευκτα MSC Ajaccio και MSC Amalfi, 9.403 TEU το καθένα, καθώς και το Neapolis, 1.645 TEU.

Σήμερα ο στόλος της Costamare αποτελείται από 68 containerships, με συνολικό capacity 445.000 TEU, στα οποία περιλαμβάνονται εννέα νεότευκτα. Επίσης 12 από τα πλοία, μεταξύ των οποίων είναι και τα εννέα νεότευκτα, έχουν αποκτηθεί στο πλαίσιο του joint venture με το York Capital Management. Στο joint venture η Costamare έχει μειοψηφική συμμετοχή.

³⁸ www.costamare.com/aboutus/background

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία ασχοληθήκαμε με τον πολύ σημαντικό για την ελληνική οικονομία, κλάδο της ναυτιλίας.

Και τούτο διότι η ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό τομέα ο οποίος παρέχει εργασία σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων, τόσο άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία (κυρίως ως πληρώματα πλοίων) όσο και έμμεσα απασχολούμενων, σε παραναυτιλιακές και βοηθητικές της κυρίως ναυτιλίας ειδικότητες και εργασίες. Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει πολλαπλώς στην ελληνική οικονομία, τόσο κατά τρόπο άμεσο όσο και έμμεσο.

Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση επίδραση της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας, επίδραση με μικρές διακυμάνσεις λόγω των δύο κρίσεων, αλλά με ανοδική πορεία. Με την αύξηση του εθνικού στόλου, με παράλληλη διεύρυνση του συναφούς κύκλου συναρτωμένων προς τη ναυτιλία εργασιών, συντελεί στην αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων, των εισοδημάτων τους και στην περαιτέρω διοχέτευση χρήματος στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Ο τομέας της ναυτιλίας λοιπόν, προσφέρει μεγάλη στήριξη στην ελληνική οικονομία και εξαρτάται απ' αυτόν η ευημερία της κοινωνίας, σε σημαντικό βαθμό. Επομένως, το όφελος της σωστής εκμετάλλευσής του είναι μεγάλο. Εάν δε αξιοποιηθούν περισσότερο οι υφιστάμενες δυναμικές του, οι θέσεις εργασίας μπορεί και να διπλασιαστούν ανεβάζοντας και την προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ.

Η Ελλάδα είναι κατ'εξοχήν ναυτική χώρα. Διαθέτει σημαντικά λιμάνια όπως ο Πειραιάς(που θα πρέπει να αναβαθμιστεί, ώστε να γίνει ανταγωνιστικός πόλος έλξης στην παγκόσμια ναυτιλία) και ανθρώπινο δυναμικό, γεννημένο να διαχειρίζεται τη θάλασσα.

Σημαντική είναι η προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, καθώς η συμβολή της στο ελληνικό ΑΕΠ υπολογίζεται στο 7% και με τους κατάλληλους χειρισμούς μπορεί να διπλασιαστεί.

Μελλοντικά, η ελληνική ναυτιλία εκτιμάται ότι μπορεί να αποτελέσει ακόμα πιο βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Η ελληνική ναυτιλία μπορεί έτσι να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και η συνεισφορά της να υπερκεράσει ακόμα και την τρέχουσα που εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ και το 3,5% της απασχόλησης.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με απεριόριστες δυνατότητες και τεράστιες εθνικές προεκτάσεις, στον οποίο η Ελλάδα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο διεθνώς και συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Η διατήρηση αλλά και η ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, όσο και του κεκτημένου πρωταγωνιστικού ρόλου της σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελούν απόλυτη προτεραιότητα.

Στη σημερινή κρίσιμη συγκυρία των συνθηκών απόλυτης κρίσης που επηρέασαν και το ναυτιλιακό κλάδο, η χώρα οφείλει να αναπτύξει την ελληνική ναυτιλία και να πολλαπλασιάσει τις επιπτώσεις της στην εθνική οικονομία στους τομείς της απασχόλησης, των επενδύσεων και της ανταγωνιστικότητας, μέσα από κοινές προτάσεις πολιτικής που έχουν παρουσιαστεί στο δημόσιο διάλογο από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων.



Εικόνα 3

Πηγή: www.philenews.gr

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

- Θεοτοκάς Γ(2011). *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση κ Ανταγωνιστικότητα*: Εκδόσεις Gutenberg
- Διακομιγάλης Μ.Ν (2009), *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Αθήνα, εκδ. ΣΤΑΜΟΥΛΗ Α.Ε
- Ταγιάνι Α. και Δαμανάκη Μ. (2012), «Ο θαλάσσιος τουρισμός στην ευρωπαϊκή ατζέντα», *Το Βήμα*, Αθήνα

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- www.nee.gr
- www.sete.gr/files/Media
- www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=5639&lang=gr&cat=10
- www.tovima.gr/opinions/article/?aid=460540
- www.protothema.gr/economy/article/?aid=202363
- www.all4yachting.com
- www.euro2day.gr/.../economy/.../naftilia-prosferei-134-dis-sthn-oikono...
- www.kathimerini.gr/.../oikonomia/ellhnikh-oikonomia/h-pontoporos-ap..
- www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping
- www.nee.gr/downloads/199IOBE%20JAN%202013.pdf
- www.ethnos.gr/.../proti_ston_kosmo_h_elliniki_nautilia-63854829
- www.yen.gr > Αρχική σελίδα > Ναυτιλία
- www.epimenonellinika.gr/.../198-ta-proteia-tis-elladas-stin-emporiki-naft...
- www.el.wikipedia.org/wiki/Ενωση_Ελλήνων_Εφοπλιστών
- www.peiraiasnews.gr/.../h-enwsh-ellhnwn-efoplistwn-kleinei-100-xronia-zwhs..
- www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=5639&lang=gr&cat=10
- www.nee.gr/downloads/139EEE%20REPORT%2011-12.pdf
- www.statbank.gr/lloyds-list/
- www.magna-marine.com/en/.../profile.htm
- www.express.gr > ΕΙΔΗΣΕΙΣ > Τουρισμός
- www.costamare.com/aboutus/background