

**Πανεπιστήμιο Πειραιώς
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών**

**Το Ναυτιλιακό Πλέγμα. Η περίπτωση
του Ελληνικού Ναυτιλιακού
Πλέγματος και οι δυνατότητες
συμβολής του στην έξοδο
της ελληνικής οικονομίας από την κρίση**

Μέρος Β

**Ανάλυση ενός Ανταγωνιστικού Ναυτιλιακού
Πλέγματος**

Πειραιάς, 2014

Ερευνητική Ομάδα

Καθηγητής Ελ. Θαλασσινός

Καθηγητής Θ. Πελαγίδης

Καθηγητής Σ. Θεοδωρόπουλος

Επικ. Καθ. Ε. Βαλμά

ΥΔ Ν. Αλαμπάνος

ΥΔ Γ. Δάφνος

ΥΔ Β. Ζαμπέτα

Δρ Κ. Βουτσινά

Πίνακας Περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΈΓΜΑ: ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	5
9.1. Κύρια Οικονομικά μεγέθη Χαρακτηριστικά και Προβλήματα	7
9.2 Τα Μακροοικονομικά Μεγέθη του Ναυτιλιακού Πλέγματος	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	30
10.1 Εισαγωγή	30
10.2 Δομή του Κόστους και των Πωλήσεων της Ναυτιλίας	32
10.3 Επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Παραγωγή	33
10.4 Άμεσες, Έμμεσες και Συνολικές Επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία	36
10.5 Επιδράσεις στην Απασχόληση	41
10.6 Επιδράσεις του κλάδου της Ναυτιλίας στις αμοιβές της εργασίας	45
10.7 Ανάλυση των αποτελεσμάτων των διακλαδικών διασυνδέσεων της Ναυτιλίας και των λοιπών κλάδων της Ελληνικής Οικονομίας	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΈΓΜΑ	52
11.1 Η παγκοσμιοποίηση και το ναυτιλιακό πλέγμα: Βασικά χαρακτηριστικά και κλάδοι του ναυτιλιακού cluster	52
11.1.2 Η Διεθνοποίηση στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις	57
11.1.3 Η Στρατηγική Διεθνοποίησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	59
11.1.4 Ο Κλάδος της Ναυτιλίας	60
11.1.5 Οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στη λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος	63
11.1.6 Άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις	65
11.1.7 Οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος	66
11.1.8 Υπηρεσίες ναυτιλίας	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ 2008-2011, ΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΟ- ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΛΈΓΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	84
12.1 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές	84
12.1.1 Ο Ρόλος του Τομέα των Μεταφορών στη Οικονομία	84
12.1.2 Οικονομική Κρίση 2008-2009, Παγκόσμια Οικονομία & Διεθνές Εμπόριο	85
12.1.4 Οικονομική Κρίση 2008-2011, Ναυτιλία και Μεταφορές	114
12.2 Η Σπουδαιότητα του Ναυτιλιακού Πλέγματος στην Ελληνική Ναυτιλία	131

12.2.1 Σύντομη Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας και της Ανταγωνιστικότητάς της	131
12.2.2 Σύντομη ανάλυση διάρθρωσης Ελληνικής Ναυτιλίας, Ανταγωνιστικότητας και σημασίας για Ελληνική Οικονομία	145
12.2.3 Greek Shipping Cluster, Ανταγωνιστικότητα και Ελληνική Ναυτιλία	155

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

13.1 Ιστορική Εξέλιξη	169
13.1.1 Ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας	169
13.1.2. Ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας	169
13.2. Παρουσίαση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων του κλάδου	171
13.2.1. Οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της Ελλάδας	171
13.2.2. Σημερινή κατάσταση των μονάδων του κλάδου	173
13.3. Ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων	176
13.3.1. Σύντομη περιγραφή της διεθνούς ναυπηγικής αγοράς	176
13.3.2. Η ελληνική ναυπηγική αγορά: συγκριτικά πλεονεκτήματα- μειονεκτήματα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας	180
13.4 Προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας και συμπεράσματα	190

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ

14.1 SWOT ανάλυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος	193
14.2 Κριτική επισκόπηση της SWOT ανάλυσης του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος	195
14.3 Δράσεις/ Προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος	196
14.3.1. Λιμάνια	196
14.3.2 Ναυπηγεία και Υποστηρικτικές Υπηρεσίες	197
14.3.4 Στρατηγική Διαφοροποίησης με έμφαση στην καινοτομία	197
14.3.5. Πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης της Εκπαίδευση	198
14.3.6 Πολιτική προσέλκυσης ξένων ιδιωτικών επενδύσεων	198

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15. ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

15.1 Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού (ΒΙ.ΠΑ.Σ) (Συνάντηση: 11/2012)	200
15.2 Δικηγορικό Γραφείο Φράγγου (Συνάντηση: 12/2012)	203
15.3 Εργατικό Κέντρο Πειραιά (Συνάντηση: 02/2013)	207
15.4 Ναυπηγεία Άτλας-Πέραμα (Συνάντηση: 02/2013)	209
15.5 ΝΑΥΣΟΛΠ (Συνάντηση: 04/2013)	213

Κεφάλαιο 9. Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Πλέγμα: Βασικά οικονομικά μεγέθη

Εισαγωγή

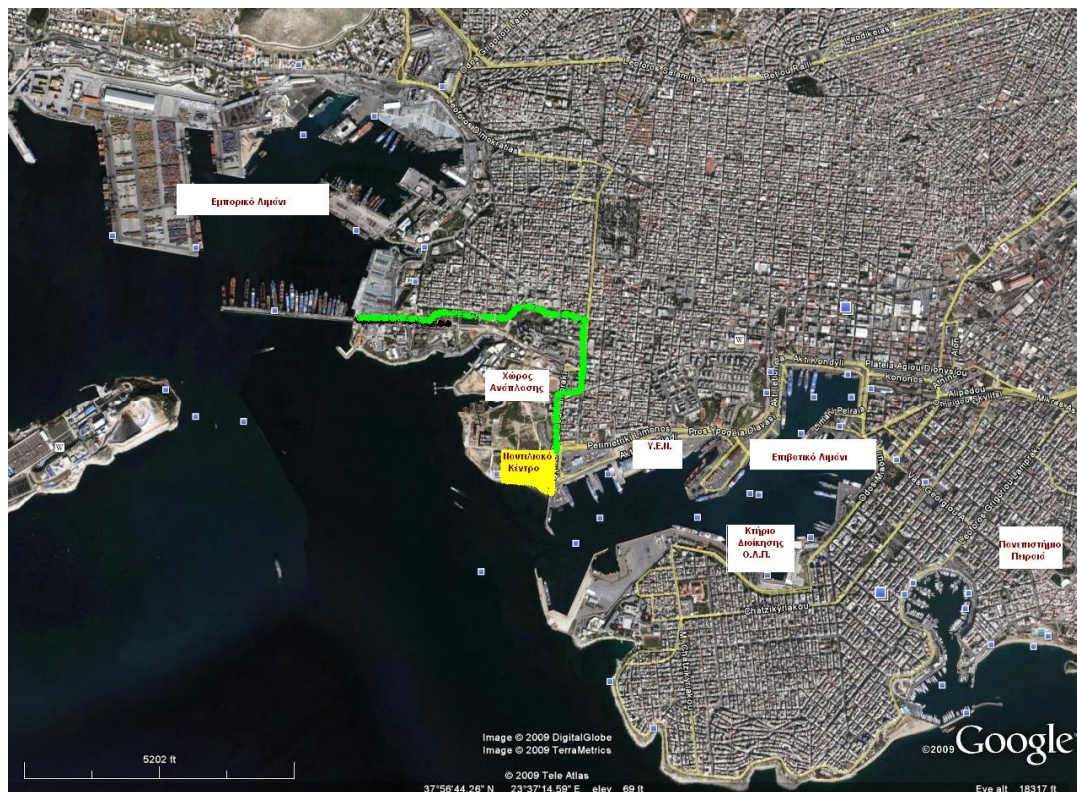
Ο Πειραιάς αποτελεί την καρδιά του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και ιστορικά πλέον είναι η πόλη της ελληνικής ναυτιλίας. Ήδη μια γεωγραφική συγκέντρωση πλήθους ναυτιλιακών δραστηριοτήτων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά και η συνεχής ανάπτυξή τους δημιουργεί προβλήματα χωροταξικού κορεσμού και συμφόρησης ώστε η ανάγκη για νέους χώρους να καθίσταται συνεχώς περισσότερο επιτακτική. Οι επιπτώσεις για όλο το φάσμα των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού πλέγματος και τη λειτουργία της πόλης του Πειραιά είναι προφανείς από την προσφορά γης και χώρων ως τώρα ανεκμετάλλευτων δίπλα σε μια υπερκορεσμένη από οικονομικές δραστηριότητες περιοχή.

Μετά το κλείσιμο της λιπασματοβιομηχανίας και την απομάκρυνση του εργοστασίου τσιμέντων από τη δυτική πλευρά του λιμανιού άρχισε να προβάλλεται η ιδέα της δημιουργίας ενός εμποροναυτιλιακού κέντρου. Η διερεύνηση της δυνατότητας αυτής οδήγησε μέχρι σήμερα σε αρκετές μελέτες (Lafagro–ΑΓΕΤ 2002, Παπαγιάννης Μ. 2004, Κλουτσινιώτης Ο., Μεσσαρές Σ. 2006) χωροταξικού σχεδιασμού με στόχο τη δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου αλλά και συγχρόνως την ποιοτική-περιβαλλοντική αναβάθμιση της τόσο υποβαθμισμένης περιοχής του Πειραιά και την Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας. Συνολικά, η τέως αυτή βιομηχανική ζώνη η οποία παραμένει μέχρι σήμερα σε πλήρη αχρησία, ένα εντελώς αναξιοποίητο περιουσιακό στοιχείο τεράστιας αξίας, φθάνει περίπου τα 620 στρέμματα γης με πρόσβαση και μέτωπο το δυτικό θαλάσσιο χώρο του λιμανιού. Από τη συνολική αυτή έκταση μόλις 25 στρέμματα όπου υπήρχε το εργοστάσιο λιπασμάτων ανήκουν στην Εθνική Τράπεζα, ενώ η υπόλοιπη γη ανήκει στην ΑΓΕΤ–Lafarge (117 στρ.), τη BP-Mobil (83 στρ.), τους δήμους Δραπετσώνας-Κερατσινίου (103 στρ.) και τον Ο.Λ.Π. (32 στρ.). Όλες οι μέχρι σήμερα μελέτες και προτάσεις καταλήγουν στη δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου με σημαντική ανάπτυξη παράλληλα άλλων συναφών παραγωγικών και μη στενά παραγωγικών δραστηριοτήτων χώρων πρασίνου, αλλά με διαφορετικούς συνδυασμούς και προτεραιότητες. Ο συνδυασμός αυτός έχει ήδη θεσμοθετηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ και έχουν ως τώρα διατυπωθεί οι σχετικοί συντελεστές δόμησης έστω και με διαφοροποιήσεις.

Σε ένα σύγχρονο κτίριο στην περιοχή αυτή μεταφέρθηκε τα τελευταία χρόνια το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ενώ με την ολοκλήρωση σημαντικών οδικών αξόνων που διέρχονται από το χώρο αυτό, δημιουργήθηκαν πρόσθετες δυνατότητες και δεδομένα. Στα πλαίσια της νέας θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων και οι επενδυτικές

δυνατότητες που προκύπτουν από τις θεσμοθετημένες πλέον σε λειτουργία μορφές Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) καθιστούν αναγκαία τη διατύπωση μιας καινούριας πρότασης αξιοποίησης της τόσο πολύτιμης για την περιοχή αυτή ακίνητης περιουσίας (Τσιρίδης, 2009). Η πρόταση αυτή αν αξιοποιεί όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά, λαμβάνει υπόψη τις σημερινές ανάγκες και χρησιμοποιεί τα σύγχρονα οικονομικά και χρηματοδοτικά εργαλεία, μπορεί να γίνει σύντομα υλοποιήσιμη και να αποτελέσει μοχλό και πόλο προσέλκυσης επενδυτικού κεφαλαίου που θα αλλάξουν την εικόνα της περιοχής αυτής. Ακολουθεί εικόνα της περιοχής και εγκαταστάσεων παρέχεται από τον παρακάτω χάρτη που ακολουθεί.

**Χάρτης της περιοχής ανάπλασης σε σχέση με εγκαταστάσεις που ενδιαφέρουν τη
Ναυτιλία και βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά**



Στον παραπάνω χάρτη του ευρύτερου Πειραιά είναι σημειωμένες οι θέσεις:

- Του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.)
- Του κτιρίου διοίκησης του ΟΛΠ
- Του Πανεπιστημίου Πειραιά

Ανάμεσά τους είναι (με κίτρινο χρώμα) ο χώρος όπου είναι δυνατόν να αναπτυχθεί το Ναυτιλιακό Κέντρο

Δίπλα στον χώρο αυτόν υπάρχουν 500 στρέμματα προς Ανάπλαση (Πράσινο, Αναψυχή, Πολιτισμός)

Εκατέρωθεν του χώρου βρίσκονται το Εμπορικό και το Επιβατικό λιμάνια του Πειραιά

Στο κεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μια πρώτη χαρτογράφηση του πλαισίου και των στοιχείων του Ναυτιλιακού κέντρου που προτείνει η μελέτη.

9.1. Κύρια Οικονομικά μεγέθη Χαρακτηριστικά και Προβλήματα

Τα χαρακτηριστικά που διέπουν το σύγχρονο ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου από τον 19^ο αιώνα μέχρι και σήμερα. Το μέγεθος της ελληνικής ιδιοκτησίας εμπορικού στόλου μεταξύ των ετών 1830 στο 1870 παρουσιάζει συνεχή αύξηση, με μοναδικές εξαιρέσεις τις δύο περιόδους των διεθνών κρίσεων 1848-1852 και 1859-1862. Αμέσως μετά την απελευθέρωση του ελληνικού κράτους και ενώ αυτό χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερα ισχυρή οικονομία και περιορισμένες δυνατότητες κινητοποίησης κεφαλαίων, ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι συγκρίσιμος με αυτούς προηγμένων για την εποχή χωρών, όπως χαρακτηριστικά της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Δανίας και της Πορτογαλίας. Το 1910 η Ελλάδα καταλαμβάνει την 9^η θέση στην ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία (Charlaftis, G, 1996).

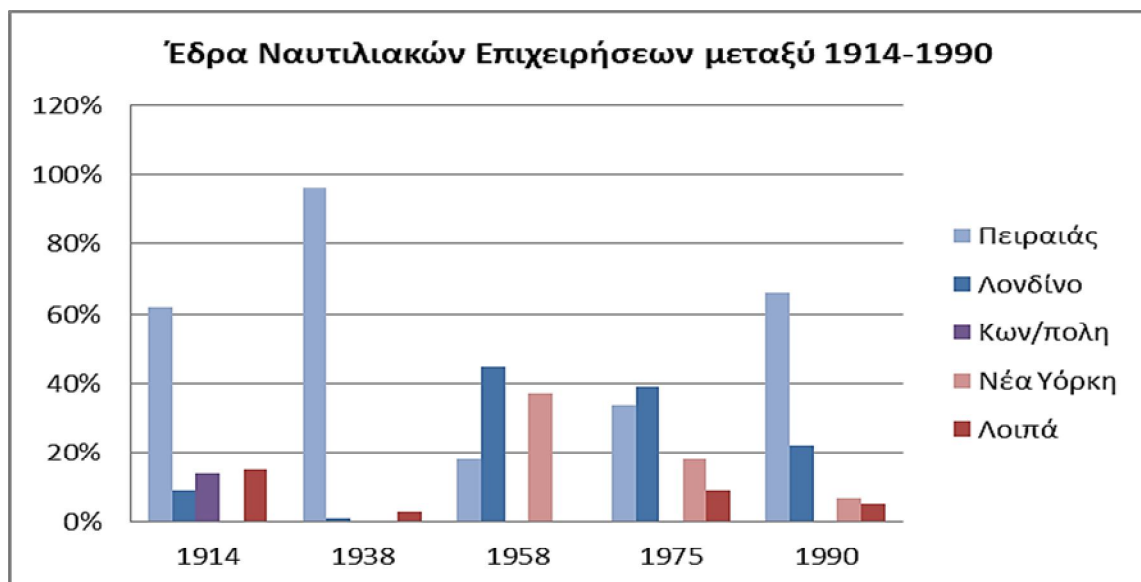
Πίνακας 1: Μέγεθος εμπορικού στόλου στην Ευρώπη σε Κ.Κ.Χ. (1850-1910)

Year Country	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Gr.Britain	3.565.133	4.658.687	5.690.789	6.574.453	7.978.538	9.304.108	11.556.663
German Empire			982.355	1.181.525	1.433.413	1.941.645	2.903.570
Norway	298.315	558.927	1.022.915	1.518.658	1.705.699	1.508.118	1.525.727
France	688.153	996.124	1.072.048	919.298	944.013	1.028.726	1.451.648
Russia				666.192	794.685	974.536	1.116.356
Italy			1.012.164	999.176	740.716	948.008	1.107.192
Spain				560.133	618.182	774.579	789.457
Sweden				502.742	510.947	613.792	772.679
Greece	214.248	175.675	361.806	389.351	331.194	332.471	619.256
Denmark			179.366	249.466	302.194	408.440	546.838
Holland	292.576	433.922	389.614	328.281	255.711	346.923	534.275
Aust/Hungary			329.377	322.612	236.648	299.725	509.851
Portugal						116.002	114.037

Πηγή: (Charlaftis, G, 1996)

Στις αρχές του 20ου αιώνα και κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, η πλειονότητα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εκτεινόταν γύρω από την ελληνική επικράτεια αρχίζουν να συγκεντρώνουν τις δραστηριότητές τους γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, ενθαρρυμένοι από την εγγύτητα του, τόσο με την πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, όσο και με τη μεγάλη συγκέντρωση του πληθυσμού που επιτρέπει την εξεύρεση ποιοτικού και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Charlaftis, G, 1996). Η εποχή μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο συνοδεύεται από μια τάση μετεγκατάστασης ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα διεθνή εκείνα κέντρα περιόριζαν το συναλλαγματικό κίνδυνο και προσέφεραν ευκολία πρόσβασης στις κεφαλαιαγορές και τις χρηματαγορές (Λονδίνο, Νέα Υόρκη). Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 και για 30 έτη η ελληνική εμπορική ναυτιλία διακρίνεται από μια αντιστροφή τάση επαναπατρισμού και μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών και επιχειρήσεων στη χώρα, με βασικό παράγοντα προσέλκυσης την υιοθέτηση και εφαρμογή εκ μέρους της εκτελεστικής εξουσίας ευνοϊκών φορολογικών διατάξεων (βλ. παρακάτω κεφάλαιο 9). Σήμερα, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τον κορμό του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Πίνακας 2: Μεταβολή έδρας ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια των ετών 1914-1990



Πηγή: Charlaftis, G, 1996

Τα βασικά χαρακτηριστικά του σημερινού υβριδικού ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί την τελευταία δεκαετία περιλαμβάνουν τα εξής:

- Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος την περίοδο 2000-2008 σημείωσε σημαντική αύξηση της μεταφορικής του δυνατότητας, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) 7% (βάσει Dw) και 6,9% (βάσει GT) έναντι 5,4% και 5,5% αντίστοιχα του παγκόσμιου στόλου. Για την περίοδο 2008-2011 οι μεταβολές είναι οριακές και αμφίσημες γεγονός που καταδεικνύει μια σημαντική κάμψη της δυναμικής επέκτασης του κλάδου, καθότι από το 2008 και μέχρι τις αρχές του 2012, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των ελληνικών εμπορικών πλοίων μεγαλύτερων των 100 KOX, αγγίζει για την περίοδο αυτή το 3,46%.
- Ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος παρουσιάζει το 2011 μείωση στο 7,7% του συνολικού αριθμού του συνόλου των σκαφών σε υπηρεσία και παραγγελία, και στο 12,7% του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένη σε τόνους μικτού βάρους (gt). Στις αρχές του 2011 η ελληνικών συμφερόντων εμπορική ναυτιλία κατέχει το 16,71% του παγκόσμιου μεριδίου (σε K.K.X.), ενώ το σύνολο των εμπορικών πλοίων με ελληνικό συμφέρον φτάνουν τα 3.213. Στις 3.3.2011 σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των Lloyd's Register of Shipping - Fairplay, το σύνολο των πλοίων ελληνικών συμφερόντων διαφόρων κατηγοριών αριθμούν στα 3.848 σκάφη, συνολικού φορτίου 261.675.981 Dwt και 153.128.919 συνολικά Gt (στο σύνολο αυτό περιλαμβάνονται και 621 υπό ναυπήγηση πλοία διαφόρων κατηγοριών, των 32.815.431 Gt). Για το σύνολο του 2011 η χωρητικότητά των πλοίων ελληνικών συμφερόντων αυξήθηκε στα 264.054.000 Dwt.
- Συγκριτικά, κατά τη διάρκεια της 4ετίας 2008-2011 ο συνολικός αριθμός των πλοίων μειώθηκε κατά 325 πλοία, ενώ η χωρητικότητα σημείωσε αύξηση μεταξύ 2006-2008 και έκτοτε παρέμεινε σχεδόν στάσιμη. Το 2011 ο αριθμός των ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων μειώθηκε κατά 88 πλοία στα 3.760 (από 3.848)
- Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD (20011) την 01/01/2011 το σύνολο των πλοίων ελληνικών συμφερόντων άνω των 1.000 GT αγγίζει τα 3.213 (758 με ελληνική σημαία και 2.455 με ξένη), καθιστώντας τον ελληνόκτητο στόλο τον 1^ο παγκοσμίως μεταξύ 35 χωρών. Το συνολικό φορτίο του ελληνόκτητου στόλου αγγίζει τα 202.388.152 dwt και αποτελεί το 16,2% του παγκόσμιου στόλου βάσει χωρητικότητας φορτίου.

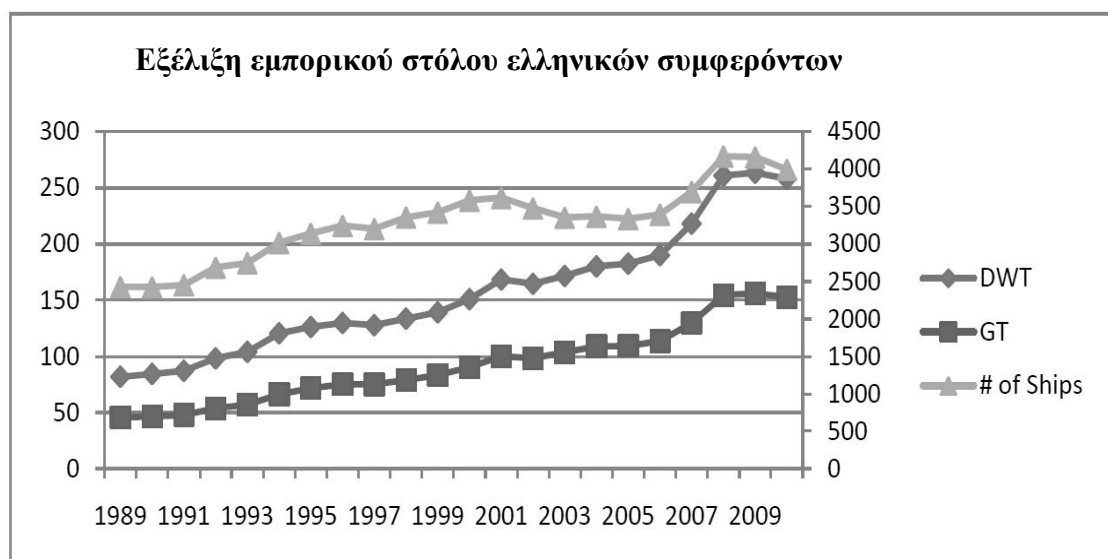
Πίνακας 3: Μεταφορική δυναμικότητα ελληνόκτητου στόλου 1988-2011

Ημερομηνία		Σύνολο Πλοίων	DW	GT
Μάρτιος	1988	2,487	85,047,436	47,269,018
Μάρτιος	1989	2,428	81,928,296	45,554,419
Φεβρουάριος	1990	2,426	84,439,159	46,580,539
Μάρτιος	1991	2,454	87,102,785	47,906,852
Μάρτιος	1992	2,688	98,218,176	53,891,528
Μάρτιος	1993	2,749	103,958,104	56,918,268
Μάρτιος	1994	3,019	120,650,373	66,342,046
Μάρτιος	1995	3,142	126,128,352	71,666,943
Μάρτιος	1996	3,246	129,737,336	75,156,763
Μάρτιος	1997	3,204	127,782,567	74,982,110
Φεβρουάριος	1998	3,358	133,646,831	78,900,843
Μάρτιος	1999	3,424	139,255,184	83,454,890
Μάρτιος	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
Μάρτιος	2001	3,618	168,434,370	100,220,348
Μάρτιος	2002	3,48	164,613,935	98,195,100
Μάιος	2003	3,355	171,593,487	103,807,860

Μάρτιος	2004	3,37	180,140,898	108,929,135
Μάρτιος	2005	3,338	182,540,868	109,377,819
Μάρτιος	2006	3,397	190,058,534	113,603,803
Φεβρουάριος	2007	3699	218,229,552	129,765,470
Φεβρουάριος	2008	4,173	260,929,221	154,599,274
Φεβρουάριος	2009	4, 161	263,560,741	156,214,619
Φεβρουάριος	2010	3,996	258,121,898	152,616,046
Μάρτιος	2011	3,848	261,675,981	153,128,919

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping - Fairplay (2011)

Διάγραμμα 1: Εξέλιξη εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων 1989-2009

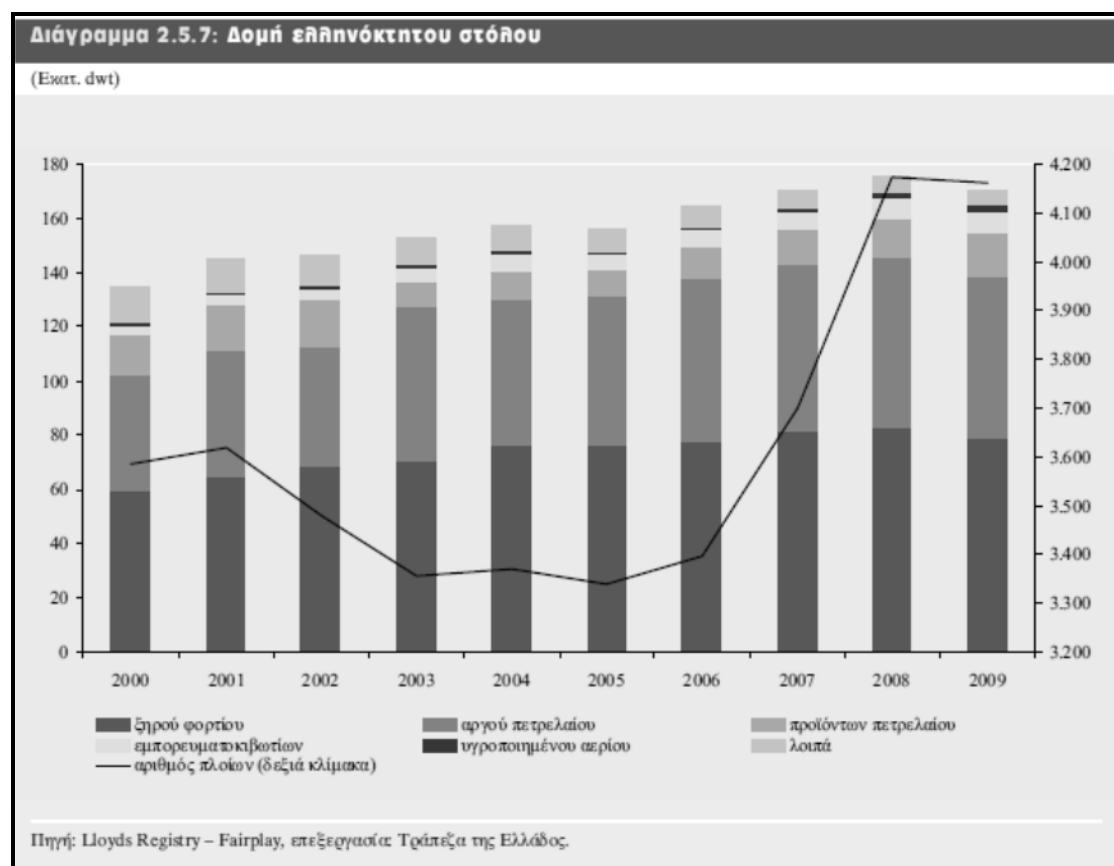


Πίνακας 4: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά

Τέλος περιόδου*	Σύνολο			Φορτηγά			Δεξαμενό πλοία			Επιβατηγά και λοιπά (1)		
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα	
		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0
2000	1967	27.328.446	100,0	625	11.886.223	100,0	457	14.096.351	100,0	885	1.345.872	100,0
2001	2051	30.775.357	112,6	653	12.681.400	106,7	470	16.171.423	114,7	928	1.922.534	142,8
2002	2062	30.821.300	112,8	643	12.720.787	107,0	477	16.113.294	114,3	942	1.987.219	147,7
2003	2091	33.408.935	122,2	653	14.004.731	117,8	486	17.503.460	124,2	952	1.900.744	141,2
2004	2094	34.332.481	125,6	661	14.630.180	123,1	474	17.934.542	127,2	959	1.767.759	131,3
2005	2041	33.128.930	121,2	631	14.106.511	118,7	465	17.248.594	122,4	945	1.773.825	131,8
2006	2008	34.261.158	125,4	629	14.227.691	119,7	465	18.381.517	130,4	914	1.651.950	122,7
2007	2049	37.722.800	138,0	627	14.554.064	122,4	505	21.489.262	152,4	917	1.679.474	124,8
2008	2082	39.156.211	143,3	626	15.078.971	126,9	521	22.318.727	158,3	935	1.758.513	130,7
2009	2112	41.358.711	151,3	606	14.896.271	125,3	555	24.777.132	175,8	951	1.685.308	125,2
2010	2096	43.086.974	157,7	587	15.939.656	134,1	544	25.539.641	181,2	965	1.607.677	119,5
2011	2.022	43.364.331	158,7	556	16.055.377	135,1	538	25.731.370	182,5	928	1.577.584	117,2
2012 I	2.002	43.542.963	159,3	549	15.940.626	134,1	537	26.042.772	184,7	916	1.559.565	115,9

κατηγορία πλοίου - Έτη 2000 - 2012. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2012)

Πίνακας 5: Δομή Ελληνόκτητου Στόλου μεταξύ 2000-2008



Πηγή: Lloyd's Register of Shipping – Fairplay - ΤτΕ (2010)

Ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζει μια διαχρονική τάση μείωσης μεταξύ των ετών 1998-2011 (κατά -21,5%), εξαιτίας κυρίως της ανάγκης για την εφαρμογή οικονομικών κλίμακας, την αύξηση της παραγωγικότητας και την προσπάθεια μείωσης των λειτουργικών εξόδων μεταξύ θυγατρικών και μητρικών εταιρειών.

Πίνακας 6: Διάρθρωση ελληνικής ναυτιλίας βάσει αριθμού πλοίων 1998-2011

Έτη	Εταιρείες A (25+ πλοία)	Εταιρείες B (16-24 πλοία)	Εταιρείες C (9-15 πλοία)	Εταιρείες D (5-8 πλοία)	Εταιρείες E (3-4 πλοία)	Εταιρείες F (1-2 πλοία)	Συνολικός Αριθμός Ναυτιλιακών Εταιρειών
1998	19	11	68	149	196	483	926
1999	19	25	76	143	166	325	754
2000	23	22	85	140	189	376	835
2001	19	29	82	134	172	349	785
2002	24	25	84	128	170	318	749
2003	25	31	69	138	158	308	729
2004	31	36	59	141	155	311	733
2005	26	36	52	131	157	288	690
2006	28	30	64	137	146	288	693
2007	29	35	63	126	165	307	725
2008	32	32	70	125	159	340	758
2009	31	35	80	123	161	343	773
2010	31	33	80	103	171	340	758
2011	34	37	65	111	165	350	762

Πηγή: Petrofin (2011)

Σύμφωνα με την UNCTAD ο υπό ναυπήγηση ελληνόκτητος στόλος (για μεταφορές cargo) το 2010 αγγίζει τα 715 πλοία, με συνολική δυναμικότητα 39,2 εκ. GT και συνολικό κόστος κατασκευής 42,3 δισ.€, αποτελώντας με τον τρόπο αυτό το 13,6% της παγκόσμιας υπό ναυπήγησης δύναμης. Στο τέλος του 2011 σύμφωνα με την έκθεση των Lloyd's Register of Shipping – Fairplay η ναυπήγηση πλοίων για λογαριασμό ελληνικών συμφερόντων αγγίζει τα 437.

Το ελληνικό νηολόγιο για το σύνολο του 2011 συγκεντρώνει τα περισσότερα πλοία (862 πλοία χωρητικότητας 74,5 εκ. τόνων) και ακολουθεί η Λιβερία με 630 πλοία 45,8 εκατ. τόνων, η Μάλτα με 523 πλοία 36,1 εκατ. τόνων, τα Νησιά Μάρσαλ με 491 πλοία 35,9 εκατ. τόνων, ο Παναμάς με 408 πλοία χωρητικότητας 22,6 εκατ. τόνων, οι Μπαχάμες με 293 πλοία, 16,2 εκατ. τόνων και η Κύπρος με 235 πλοία 15 εκατ. τόνων.

Πίνακας 7: Ελληνόκτητος υπό ναυπήγηση στόλος για μεταφορές cargo (2011)

Rank		Number of ships	Value (billions of dollars)	Gross tonnage (millions of GT)	GT, world percentage	GT, accumulated world percentage	GT, ownership rank	GT orderbook as a % share of the owned fleet
1	Greece	715	42.3	39.2	13.6	13.6	1	28.2
2	China	801	36.0	36.7	12.7	26.4	4	45.0
3	Japan	535	31.2	26.7	9.3	35.6	2	19.5
4	Germany	714	33.8	24.9	8.6	44.3	3	29.4
5	Republic of Korea	310	17.3	17.2	6.0	50.3	7	42.8
6	Taiwan Province of China	179	13.6	11.7	4.1	54.3	10	50.7
7	Norway	322	20.7	8.7	3.0	57.3	5	17.5
8	Turkey	251	10.2	8.1	2.8	60.2	16	52.8
9	Italy	168	9.4	6.9	2.4	62.6	8	21.3
10	Brazil	106	12.1	6.9	2.4	65.0	27	108.1
11	Denmark	201	10.0	6.7	2.3	67.3	9	22.0
12	China, Hong Kong SAR	150	6.6	6.6	2.3	69.6	11	20.0
13	Singapore	281	7.5	6.5	2.3	71.8	12	28.8
14	United States	181	20.2	6.3	2.2	74.0	6	14.4
15	Israel	81	6.9	6.2	2.2	76.2	13	39.2
16	India	138	5.4	5.1	1.8	77.9	17	41.0
17	France	132	4.8	2.6	0.9	78.8	23	28.6
18	United Arab Emirates	102	4.0	2.5	0.9	79.7	25	31.0
19	Canada	58	3.2	2.3	0.8	80.5	14	14.6
20	Netherlands	204	3.9	1.9	0.7	81.2	20	19.9
-	World	7456	376.8	287.9	100.0	100.0	-	-

Πηγή: UNCTAD (2011)

Οι επιχειρήσεις θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών παρουσιάζουν για την περίοδο μεταξύ 2000-2007 τα εξής χαρακτηριστικά:

- α) η αξία του παραγόμενου προϊόντος παρουσίασε σωρευτική αύξηση 29,35% μεταξύ των ετών 2000-2007, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) 3,75%,
- β) ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων σημείωσε σωρευτική αύξηση 65% με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) 7,4%, ενώ αντίστοιχα το κόστος του προσωπικού (μισθολογικό και μη μισθολογικό) αυξήθηκε κατά 25,4% (MEPM 3,2%), γεγονός που

αντανακλά τη διεύρυνση των λειτουργικών εσόδων σε σχέση με τα έξοδα μισθοδοσίας των επιχειρήσεων,

γ) ο αριθμός των εργαζομένων στις επιχειρήσεις θαλασσιών και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σημείωσε αύξηση την 7ετία 2000-2007 κατά 4,7%, παράλληλα αξιοσημείωτη μεταβολή σημείωσαν και οι δείκτες παραγωγικότητας της εργασίας. Ειδικότερα, η προστιθέμενη αξία στο παραγόμενο προϊόν του κλάδου από την εργασία από 56,3% το 2000 αυξήθηκε σε 65,5% το 2007, ενώ παράλληλα η φαινομενική παραγωγικότητα της εργασίας αυξήθηκε από 40,3% στο 56,8% το 2007. Παρόλα αυτά η αύξηση της παραγωγικότητας συνεχίζει να είναι ζητούμενο προκειμένου ο κλάδος να διαμορφώσει ανταγωνιστικούς όρους σε σχέση με τα λοιπά κράτη μέλη (σύγκριση με αντίστοιχο δείκτη EU27).

Πίνακας 8: Κύρια χαρακτηριστικά επιχειρήσεων θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (κωδικός 611 και 612 κατά NACE Rev. 1.1)

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	EU (2007)
Αριθμός Επιχειρήσεων	3.190	2.964	2.966	2.747	3.019	3.031	□20.000
Αξία παραγόμενου προϊόντος	1.404,6	1.610,6	1.874,2	1.778,4	1.580,4	1.816,9	101.841,9
Κύκλος Εργασιών	1.422,6	1.636,1	1.924,5	2.139,5	2.065,7	2.347,3	111.429,2
Κόστος προσωπικού	482,0	545,1	539,0	569,9	525,4	604,4	8.732,8
Μισθοί και Αμοιβές Προσωπικού	-	474,3	471,9	496,6	451,1	517,9	7.210,6
Κόστος Ασφαλιστικών Εισφορών	-	70,8	67,1	73,3	74,3	86,5	1.522,21
Αριθμός Εργαζομένων	15.294	17.479	15.792	17.125	15.640	16.017	-
Προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο	56,3	51,4	59,0	65,4	65,2	65,6	492,27
Κόστος προσωπικού % στο σύνολο της παραγωγής	34,3	33,8	28,8	32,0	33,2	33,3	8,57
Επενδύσεις ανά εργαζόμενο	3,8	6,0	14,2	11,2	8,5	3,9	59,87
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας¹ (=Ακ. Προστιθέμενη Αξία / Σύνολο Εργαζομένων)	40,3	41,0	44,4	58,1	55,4	56,8	116,33

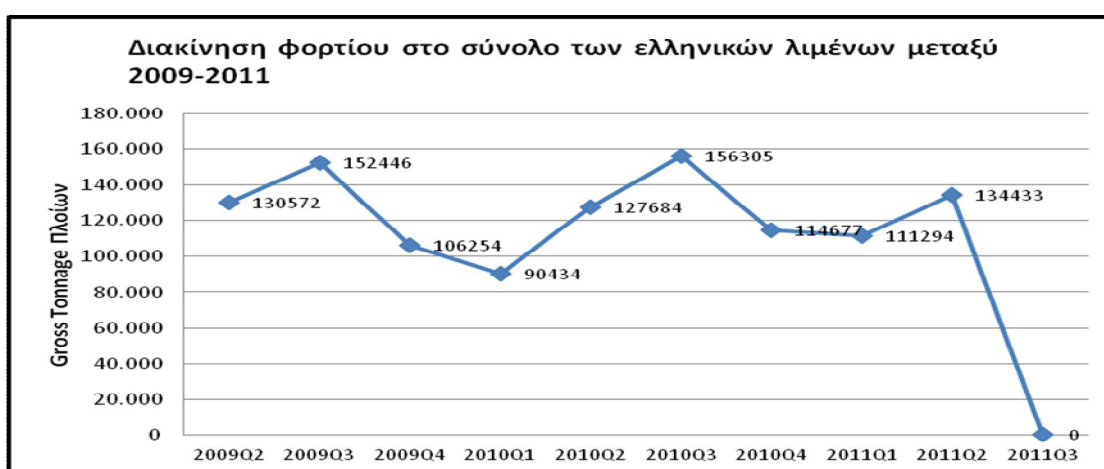
Πηγή: Eurostat - Structural business statistics (2012), ΚΕΠΕ (2010)

¹ Δείκτης επί τοις % με βάση το έτος 2006 για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27

Η διακίνηση φορτίου στο σύνολο των ελληνικών λιμένων μεταξύ 2009-2011 καταδεικνύει μια διαρκή ταλάντευση των εμπορικών ροών πάνω σε σχέση με μια σταθερή τάση φορτίου των 130 χιλ. Gt .

Το 2010 η ελληνική εμπορική ναυτιλία διακίνησε 43,3 εκ. επιβάτες, ελάχιστα λιγότερους σε σχέση με πάνω από 44 εκατομμύρια επιβάτες το 2009. Επιπλέον, τόσο το 2010 όσο και το 2009 διευκολύνθηκε η κίνηση πάνω από 102,5 και 102 εκατομμύρια τόνους αγαθών εντός και εκτός των ελληνικών συνόρων.

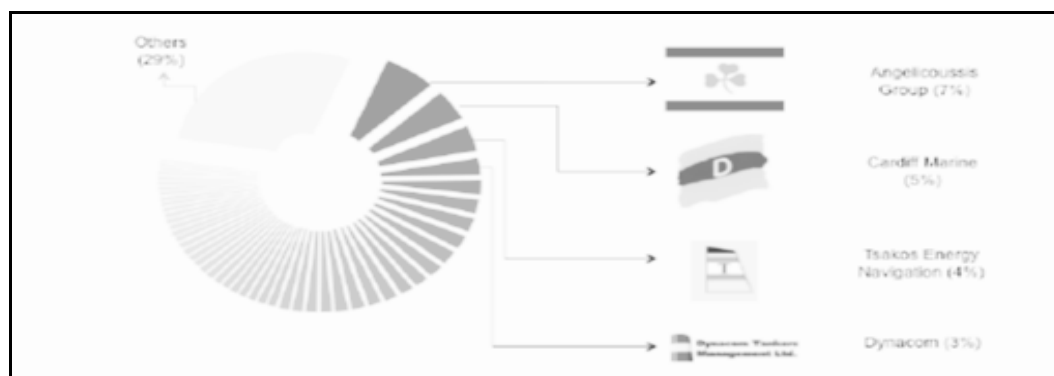
Διάγραμμα 2: Διακίνηση φορτίου στο σύνολο των ελληνικών λιμένων 2009-11



Πηγή: Eurostat - Structural business statistics (2012)

Ο πυρήνας του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος (σύνολο επιχειρήσεων ναυτιλιακών μεταφορών) αποτελείται από 800-900 ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Από τις εταιρείες αυτές, τέσσερις επιχειρήσεις έχουν μερίδιο αγοράς 19% γεγονός που συνάδει με την ανταγωνιστική διάρθρωση της αγοράς (Σχήμα 3), (Lorenza,I, et.al, 2010).

Διάγραμμα 3: Μερίδια αγοράς Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων



Πηγή: Lorenza,I, et.al, 2010

Σύμφωνα με την ανάλυση των χρονολογικών στοιχείων μεταξύ 2000-2004 και αναφορικά με τη διάρθρωση και τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων στους 12 βασικούς κλάδους που συνθέτουν το ναυτιλιακό πλέγμα^{2 3}, προκύπτουν τα εξής στοιχεία:

α) Ο αριθμός των επιχειρήσεων που συνθέτουν το ναυτιλιακό πλέγμα σημειώνει σημαντική αύξηση κατά 12,9% μεταξύ 2000-2004 (από 15.142 επιχειρήσεις το 2000 σε 17.097 επιχειρήσεις το 2004).

β) Τα συνολικά μέσα έσοδα (τζίρος) των επιχειρήσεων αυξάνεται κατά 35,5% μεταξύ των ετών 2000-2004 (από 310 χιλ. € ανά επιχείρηση σε 420 χιλ. € ανά επιχείρηση).

γ) Συγκριτικά, η αύξηση του τζίρου των επιχειρήσεων είναι υπερδιπλάσια της ίδιας της αύξησης των επιχειρήσεων, γεγονός που ερμηνεύεται ως επέκταση του κύκλου εργασιών των υφιστάμενων επιχειρήσεων και σημαντική αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους. Αντίθετα, για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας στην ίδια περίοδο η μείωση του τζίρου ανά επιχείρηση έφτασε το -25,5% την ίδια στιγμή που το σύνολο των επιχειρήσεων αυξήθηκε κατά 12%.

δ) Το σύνολο των εργαζομένων στο ναυτιλιακό πλέγμα αγγίζει τους 279 χιλιάδες, από τους οποίους οι 76,2 χιλιάδες σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς κλάδους, 165,3 χιλιάδες σε παράκτιες ασχολίες, αναψυχή και τουρισμό και τέλος 37,7 χιλιάδες εργαζόμενοι στον κλάδο της αλιείας (Διάγραμμα ..). Σε επίπεδο περιφερειακής κατάταξης (NUTS II) και βάσει των κλάδων εξειδίκευσης (areas) του European Cluster Observatory, η Αττική απασχολεί 33 χιλ. εργαζομένους σε παραδοσιακούς ναυτιλιακούς κλάδους. Σε επίπεδο παράκτιας απασχόλησης, αναψυχής και τουρισμού (area 2) ηγείται η Κεντρική Μακεδονία με 35,9 χιλιάδες εργαζομένους και έπεται η Περιφέρεια της Κρήτης με 24,5 χιλιάδες εργαζομένους και η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου με 24,2 χιλ. εργαζομένους. Τέλος, σε επίπεδο αλιείας (area 3) η πρωτιά ανήκει στην Περιφέρεια Κεντρικής

² Οι 12 κλάδοι που συνθέτουν το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελούνται κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003 από: 1) (3511) Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών, εκτός των σκαφών αναψυχής και των αθλητικών σκαφών, 2) (3512) Ναυπήγηση και επισκευή σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών, 3) (4524) Κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων, 4) (5114) Εμπορικοί αντιπρόσωποι που μεσολαβούν στη πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών, 5) (6110) Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές, 6) (6120) Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών, 7) (6311) Διακίνηση φορτίων, 8) (6312) Αποθήκευση, 9) (6322) Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών, 10) (6330) Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων και επιχειρήσεων οργανωμένων εκδρομών, δραστηριότητες παροχής τουριστικής βοήθειας, 11) (6340) Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών, 12) (7122) Εκμίσθωση μεταφορικών μέσων για υδάτινες μεταφορές. Δεν υφίστανται αντίστοιχα στοιχεία για τους κλάδους της αλιείας, καθώς και του πολεμικού ναυτικού και του λιμενικού σώματος.

³ Οι χρονολογικές σειρές προέρχονται από τα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων μεταξύ 2000-2004 της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Στοιχεία για τη σύνθεση και τα χαρακτηριστικά του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος έχουν αναζητηθεί τόσο μέσω του European Cluster Observatory, όσο και από τις ειδικές εκθέσεις του Policy Research Corporation (2008).

Μακεδονίας (5,1 χιλιάδες) και έπονται η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (4,3 χιλιάδες), η Αττική (4,7 χιλιάδες), η Στερεά Ελλάδα (4,6 χιλιάδες) και η Πελοπόννησος (3,2 χιλιάδες)⁴

ε) Το σύνολο των επιχειρήσεων παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών αριθμεί στις 1200, η οργανική εξειδίκευση των οποίων περιλαμβάνει: ι) 168 συμβουλευτικές επιχειρήσεις, ιι) 290 επιχειρήσεις παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών (όπως π.χ. οι ναυλομεσίτες και ναυτιλιακά πρακτορεία), ιιι) 100 εξειδικευμένα γραφεία νομικών συμβούλων και υπηρεσιών, ιν) 210 επιχειρήσεις του χρηματοπιστωτικού τομέα με εξειδίκευση στη χρηματοδότηση και την ασφάλιση της εμπορικής ναυτιλίας (τράπεζες, εταιρείες παροχής εξειδικευμένων χρηματοπιστωτικών προϊόντων, ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες κ.ο.κ).

ζ) Το σύνολο των επιχειρήσεων με εξειδίκευση τη ναυπηγική, τις κατασκευές, την παραγωγή και την προμήθεια του ναυτιλιακού εξοπλισμού αριθμεί σε πάνω από 600 επιχειρήσεις, με 4 μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, περίπου 400 επιχειρήσεις - κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων και προμηθευτές ανταλλακτικών και 160 επιχειρήσεις παραγωγής μηχανημάτων και επισκευής κινητήρων.

η) Για την εκπαίδευση σε αντικείμενο συναφές με το ναυτιλιακό αντικείμενο, υφίστανται 9 ακαδημίες εμποροπλοιάρχων και 2 μηχανικών. Επίσης υφίστανται 1 κέντρο εκπαίδευσης ραδιοβοηθημάτων, 1 κέντρο εκπαίδευσης πληρωμάτων και 2 κέντρα εκπαίδευσης ναυαγοσωστικής και αντιμετώπισης πυρκαγιών στη θάλασσα (Lorenza,I, et.al, 2010).

⁴ Στοιχεία από Policy Research Corporation (2008)

Πίνακας 9 : Αριθμός Επιχειρήσεων, κύκλος εργασιών και ετήσια έσοδα βάσει της 4ψήφιας κωδικοποίησης ΣΤΑΚΟΔ – 2003 της εμπορικής ναυτιλίας

	2000			2002			2004		
Κλάδοι Ναυτιλιακού Πλέγματος (ΣΤΑΚΟΔ)	Αριθμός Επιχειρήσεων	Κύκλος Εργασιών	Τζίρος ανά Επιχείρηση	Αριθμός Επιχειρήσεων	Κύκλος Εργασιών	Τζίρος ανά Επιχείρηση	Αριθμός Επιχειρήσεων	Κύκλος Εργασιών	Τζίρος ανά Επιχείρηση
3511	714	339,9	0,48	845	650	0,77	893	605,6	0,68
3512	260	33,6	0,13	320	52,6	0,16	350	59,3	0,17
4524	406	90,7	0,22	558	130,5	0,23	654	111,5	0,17
5114	677	609,9	0,9	1210	836,8	0,69	1331	1027,1	0,77
6110	3005	1204,2	0,4	2668	1307,1	0,49	2802	1765,2	0,63
6120	198	30,7	0,15	185	59,9	0,32	222	70,1	0,32

6311	302	47,9	0,16	402	96	0,24	437	114,8	0,26
6312	115	71,1	0,62	157	128,2	0,82	179	161,3	0,9
6322	390	170,3	0,44	302	136,6	0,45	329	151,8	0,46
6330	3089	1039,9	0,34	3309	1286,4	0,39	3408	1516	0,44
6340	5488	1020,2	0,19	5387	1216,6	0,23	5485	1612,1	0,29
7122	498	24,6	0,05	783	43,9	0,06	1007	56,3	0,06
Σύνολο	15142	4682,8	0,31	16126	5944,6	0,37	17097	7251,1	0,42
Σύνολο Κλάδων Οικονομίας	805871		1	879377	240885,2	0,27	902631	277629,9	0,31

Πηγή: IOBE (2010), ΕΛΣΤΑΤ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Ναυτιλίας της Βαλτικής (BIMCO) η Ελλάδα βρίσκεται στη 19^η θέση στο σύνολο των 20 μεγαλύτερων χωρών σε σχέση με τη συνεισφορά εξειδικευμένων στελεχών στην αγορά εργασίας της ναυτιλίας, με προεξέχουσα συνεισφορά αυτή των αναπτυσσόμενων χωρών, όπως οι Φιλιππίνες, η Κίνα, η Ινδονησία, η Τουρκία κ.α. (βλ. πίνακα 10)

Πίνακας 10 : Κατάταξη χωρών βάσει παροχής εξειδικευμένων στελεχών στο ναυτιλιακό κλάδο

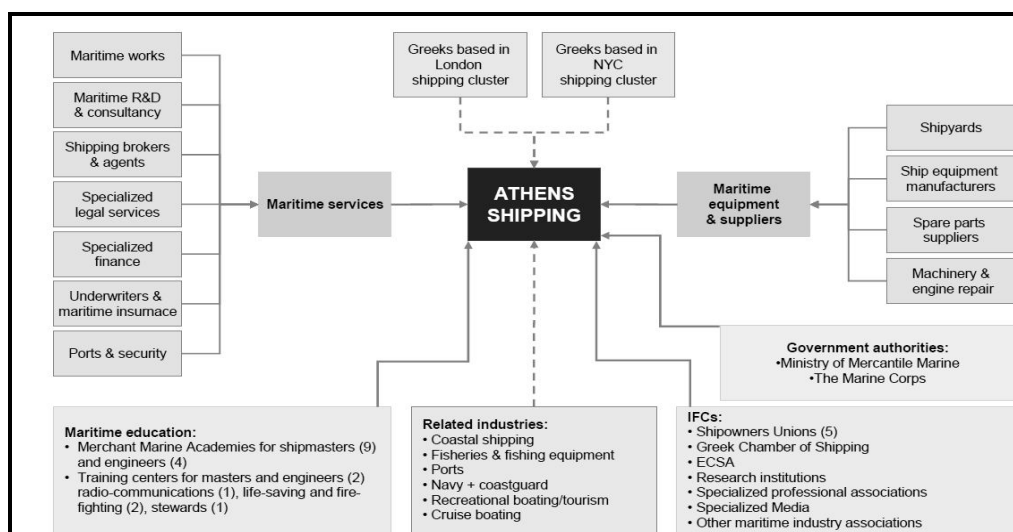
Country	Number of officers supplied	Market Share officers, % of world	Accumulated market share, percentage of World
Philippines	57.688	9.2	9.2
China	51.511	8.3	17.5
India	46.497	7.5	24.9
Turkey	36.734	5.9	30.8
Ukraine	27.172	4.4	35.2
Russian Federation	25.000	4.0	39.2
USA	21.810	3.5	42.7
Japan	21.297	3.4	46.1
Romania	18.575	3.0	49.1
Poland	17.923	2.9	52.0
Norway	16.082	2.6	54.5

Indonesia	15.906	2.5	57.1
United Kingdom (UK)	15.188	2.4	59.5
Canada	13.994	2.2	61.8
Croatia	11.704	1.9	63.6
Myanmar	10.950	1.8	65.4
Bulgaria	10.890	1.7	67.1
Vietnam	10.738	1.7	68.8
Greece	9.993	1.6	70.5
Republic of Korea	9.890	1.6	72.0
World	624.062	100.0	100.0

Πηγή: UNCTAD (2011)

Τέλος, μια πρώτη δομή του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος δίδεται στο παρακάτω διάγραμμα 4.

Διάγραμμα 4 Δομή του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος



Πηγή: Lorenza, I, et.al, 2010

9.2 Τα Μακροοικονομικά Μεγέθη του Ναυτιλιακού Πλέγματος

Βασική συνιστώσα κατανόησης της οικονομικής δυναμικής του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος αποτελεί: α) η επίδραση των κλάδων του ναυτιλιακού πλέγματος στα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας⁵, μέσω της διερεύνησης του ισοζυγίου πληρωμών, β) η συνεισφορά του στη διαμόρφωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Για τη χώρα μας το ναυτιλιακό πλέγμα αποτελεί σημαντικός διαμορφωτής ευνοϊκών όρων των εθνικών αυτών λογαριασμών. Ειδικότερα:

- Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο 2000-2008 ισοδυναμούν με το 6,3% του ΑΕΠ και καλύπτουν το 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ οι καθαρές εισπράξεις (εισπράξεις μείον πληρωμές) αντιστοιχούν στο 3,5% του ΑΕΠ⁶.
- Την περίοδο 2000–2008 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καλύπτοντας μεσοσταθμικά 24,3% του εμπορικού ισοζυγίου, το 40% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και το 53,1% των εισπράξεων από τον τριτογενή τομέα (τομέα υπηρεσιών).

Πίνακας 11: Επίδραση της ναυτιλίας στη διαμόρφωση του Ισοζυγίου Τρεχουσών συναλλαγών

Καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2000-2008	2000-2003	2004-2008
- ως % του ΑΕΠ	3,4	2,8	2,6	3,0	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,8	2,9	4,3
- ως % του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών	43,3	38,9	39,3	45,7	73,9	56,3	34,9	31,4	32,0	28,1	40,0	41,9	39,4
- ως % του εμπορικού ισοζυγίου	21,0	19,1	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	24,3	20,1	26,4
- ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες	52,8	45,0	37,2	44,7	51,2	54,0	53,8	61,8	65,0	59,1	53,1	44,5	57,4
- ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών	110,0	109,5	114,7	110,7	104,5	108,8	112,6	111,8	112,8	115,3	110,5	111,1	110,3

* = προσωρινά στοιχεία
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής, (2010)

⁵ Η αντιστοίχιση του ναυτιλιακού πλέγματος γίνεται σύμφωνα με την στατιστική ταξινόμηση των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας ΣΤΑΚΟΔ της ΕΛΣΤΑΤ και το Ευρωπαϊκό Σύστημα NACE Αναθεώρηση 1.1.)

⁶ Τράπεζα της Ελλάδας, (2010), Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αίτιες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής

Η ακαθάριστη αξία παραγωγής του κλάδου ναυτιλιακών μεταφορών⁷ παρουσιάζει αυξητική τάση στη σύνθεση του ΑΕΠ (από 3% το 2000 σε 5,6% το 2008), με μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής (MEPM) μεταξύ των ετών 2004-2008 7,1%. Αντίστοιχα, η ποσοστιαία συμβολή του κλάδου στην συνολική ακαθάριστη αξία παραγωγής κινείται επίσης ανοδικά από 8,5% με μεταξύ των ετών 2000-2003 σε 16,4% μεταξύ 2004-2008.

Η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παρουσιάζει αυξητικές τάσεις μεταξύ 2000-2008, έχοντας μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) υπερδιπλάσιο αυτού της ελληνικής οικονομίας στο σύνολο της. Η αυξανόμενη σημασία του ναυτιλιακού πλέγματος στην ελληνική οικονομία, προκύπτει και από την ποσοστιαία συμμετοχή του στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της οικονομίας, όπου από 8,5% μεταξύ των ετών 2000-2003, αυξήθηκε σε 16,4% μεταξύ 2004-2008 (IOBE, 2010).

Η μεταβολή των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου στον Κλάδο παρουσιάζει αυξητικές τάσεις μεταξύ 2000-2004, ενώ συνοδεύεται από μια έντονα πτωτική πορεία κατά την περίοδο 2005-2009

Πίνακας 12: Εξέλιξη μακροοικονομικών μεγεθών ναυτιλιακού κλάδου 2000-2008

	Μεταβολή Μακροοικονομικών Μεγεθών για τους κλάδους 6110 και 6120 κατά ΣΤΑΚΟΔ (ποσά σε εκ.€)									MEPM (%)	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2000-2003	2004-2008
Ακαθάριστη Αξία Παραγ.	7.393 €	9.630 €	8.895 €	10.358 €	13.749 €	14.763 €	14.481 €	16.920 €	18.089 €	11,9	7,1
Συνολική Ακαθάριστη Αξία Παραγ.	250.523 €	260.797 €	274.611 €	285.513 €	297.735 €	301.913 €	310.213 €	325.308 €	324.273 €	4,45	2,16
Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία Παραγ.	2.423 €	3.836 €	2.711 €	3.821 €	6.004 €	6.069 €	6.986 €	7.961 €	8.742 €	16,4	9,85
Συνολική Προστιθέμενη Αξία Παραγ.	141.589 €	146.641 €	152.679 €	162.507 €	171.199 €	175.171 €	180.799 €	188.650 €	192.373 €	4,7	2,96
Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου Κεφ.	1.982 €	1.655 €	3.774 €	4.316 €	3.696 €	2.330 €	2.340 €	3.657 €	3.253 €	29,62	-3,14
Συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις παγίου Κεφ.	32.340 €	33.904 €	37.115 €	41.509 €	42.071 €	40.161 €	44.114 €	46.158 €	42.750 €	8,68	0,4

Πηγή: Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, IOBE, (2010)

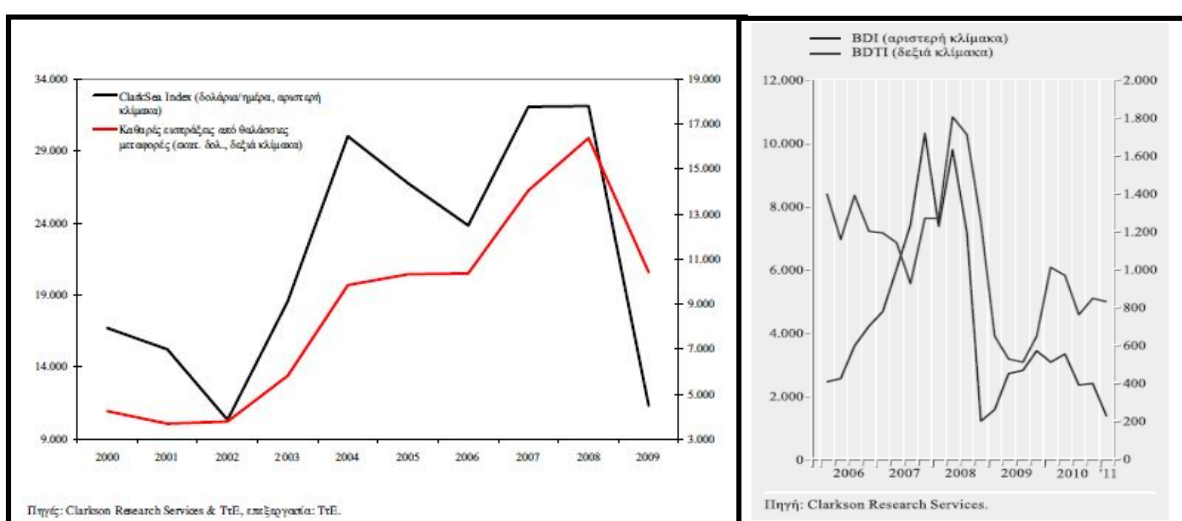
⁷Τα στοιχεία αφορούν την κατηγοριοποίηση 6110 (Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές) και 6120 (Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών)

Το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος χαρακτηρίζεται από δυναμική ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφειας. Συγκεκριμένα, ο λόγος εξαγωγών – εισαγωγών κατά τη διάρκεια των ετών 2000-2008 αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο, ως απόρροια της μεγάλης συρρίκνωσης των εισαγωγών (από 683 εκ.€ το 2000 σε μόλις 34 εκ.€ το 2008) σε συνάρτηση με την σημαντική αύξηση των εξαγωγών (από 7.387 εκ.€ το 2000 σε 16.925 εκ.€ το 2008).

Παράλληλα, σύμφωνα με τους δείκτες ανταγωνιστικότητας του ΟΟΣΑ (export propensity, import penetration indexes) παρατηρείται υψηλή διείσδυση του κλάδου στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, ανταγωνιστική δυναμική, καθώς και σημαντική αυτάρκεια σε σχέση με τις εισαγωγές (Πίνακας...). Το γεγονός αυτό είναι σε πλήρη συσχέτιση με την εξάρτηση των συνολικών εισροών της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας από τις ροές του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (ιδιαίτερα του ξηρού φορτίου, του πετρελαίου και των παραγώγων του), το οποίο διαμορφώνει και τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών⁸.

Ο αυξημένος ρυθμός ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία για το διάστημα 2004-2008 οφείλεται τόσο στην αύξηση των ναύλων, όσο και στην αυξημένη ζήτηση για μεταφορές από ένα σύνολο ανεπτυγμένων χωρών με προεξάρχουσα την Κίνα. Η αυξητική αυτή τάση φαίνεται να ανακόπτεται από το 2009 και μετά οφειλόμενη κατά το μεγαλύτερο μέρος της στη ραγδαία μείωση μέσου επιπέδου τιμών των ετήσιων ναύλων στις μεταφορές. Ειδικότερα, μόνο οι δείκτες ναύλων πλοίων ξηρού φορτίου (BDI – Baltic Dry Index) και ναύλων πετρελαιοφόρων πλοίων (BDTI – Baltic Dirty Tanker Index) σημείωσαν μεταξύ 2008-2011 μείωση κατά 91,1% και 63% αντίστοιχα. (βλ. σχετικό διάγραμμα 5)

Διάγραμμα 5: Εξέλιξη μέσου επιπέδου τιμών των ετήσιων ναύλων



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), 2011

⁸ Σχετικά στοιχεία στο Κεφάλαιο: «Προσδιοριστικοί παράγοντες των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές: η περίπτωση της Ελλάδας». Οικονομικό Δελτίο 34, Σεπ.2010, Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ)

Πίνακας 13: Δείκτες ανταγωνιστικότητας ναυτιλιακού κλάδου 2000-2008

	Δείκτες ανταγωνιστικότητας για τους κλάδους 6110 και 6120 κατά ΣΤΑΚΟΔ (σε εκ.€ ή %)									MEPM (%)	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2000-2003	2004-2008
Εισαγωγές	683	170	103	62	25	17	21	17	34	-38,12	0,09
Σύνολο Εισαγωγών	57167	57827	57103	58796	61871	61667	67248	72025	72178	100	100
Εξαγωγές	7387	8990	8115	9325	12719	13448	13448	15803	16925	-87,74	52,99
Σύνολο Εξαγωγών	38548	38543	35308	36339	42662	43697	46022	48674	50598	100	100
Δείκτης Εισαγωγικής διείσδυσης	0,99	0,21	0,12	0,06	0,02	0,01	0,02	0,01	0,03	-61,48	4,58
Δείκτης Εισαγωγικής διείσδυσης - Σύνολο	0,21	0,21	0,19	0,19	0,2	0,19	0,2	0,21	0,21	-3,49	1,68
Δείκτης Εξαγωγικής διείσδυσης	1	0,93	0,91	0,9	0,93	0,91	0,93	0,93	0,94	-3,41	0,28
Δείκτης Εξαγωγικής διείσδυσης - Σύνολο	0,15	0,15	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	-6,13	2,15
Δείκτης Παραγωγικότητας	0,16	0,18	0,18	0,19	0,36	0,27	0,39	0,38	0,55	6,61	11,24
Δείκτης Παραγωγικότητας - Σύνολο	0,05	0,03	0,06	0,04	0,06	0,04	0,06	0,04	0,07	-11,9	1,57

*Δείκτης Εισαγωγικής Διείσδυσης = Εισαγωγές/ (Ακαθάριστη Αξία παραγωγής +Εισαγωγές-Εξαγωγές)

*Δείκτης Εξαγωγικής Διείσδυσης =Εξαγωγές/ (Ακαθάριστη αξία παραγωγής)

*Δείκτης Παραγωγικότητας = Ακαθάριστη Αξία /αριθμός μισθωτών

Πηγή: Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, IOBE, (2010)

Η συμβολή του ναυτιλιακού πλέγματος είναι ιδιαίτερα εμφανής στους εθνικούς λογαριασμούς εισοδήματος (ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών). Στη δεκαετία 2000-2010, η ναυτιλία συνεισέφερε 140 δισ.€ σε εισπράξεις από ξένο συνάλλαγμα στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Βάσει συγκριτικής ανάλυσης μεταξύ των ετών 2002-2010 οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές κινήθηκαν αυξητικά κατά τη διάρκεια των ετών 2002-2004 και 2007-2008, ενώ το 2009 οι καθαρές εισπράξεις αντιστοιχούν στα 4.115 εκ.€, ήτοι μια μείωση -7,3% σε σχέση με το 2002. Ειδικότερα:

α) Το ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σημείωσε θετική πορεία μεταξύ των ετών 2002-2009 ως απόρροια της διεύρυνσης των παρεχομένων υπηρεσιών του ναυτιλιακού πλέγματος σε διεθνές επίπεδο (αύξηση κατά 86,5%). Σημαντική παρόλα αυτά κάμψη σημειώνεται το 2009, εξαιτίας κυρίως της μεγάλης πτώσης των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές, οι οποίες επηρέασαν άμεσα τα λειτουργικά έσοδα στο σύνολο σχεδόν του ναυτιλιακού κλάδου.

Β) Το εμπορικό ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών από το 2002 και μέχρι και το 2010 επιδεινώνεται συνεχώς. Αν και πλεονασματικό κατά τη διάρκεια των ετών 2002-2010, από την περίοδο 2003 – 2009 βαίνει συνεχώς μειούμενο. Οι αιτίες για την επιδείνωση αυτή σχετίζονται με: ι) την μη ανταγωνιστική διάρθρωση του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα στην Ελλάδα και την αδυναμία των κύριων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων να ενσωματώσουν τεχνολογικές καινοτομίες στην παραγωγή, την εργασία, την R&D αλλά και το ίδιο το προϊόν, ιι) ουσιαστικές διαρθρωτικές αγκυλώσεις στη λειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών της Χώρας, ιιι) την αδυναμία άσκησης οποιασδήποτε εμπορικής δραστηριότητας από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά⁹. Εξαιτίας των συνθηκών αυτών το συντριπτικό ποσοστό νέων ναυπηγήσεων του ελληνόκτητου στόλου, λαμβάνουν χώρα σε ναυπηγεία άλλων χωρών (π.χ. Ν. Κορέας, Κίνας, Ιαπωνίας).

⁹ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με απόφαση της την 01/12/2010 έκρινε ότι πολλές από τις ενισχύσεις αυτές χορηγήθηκαν στα ναυπηγεία από το ελληνικό κράτος και την τράπεζα ΕΤΒΑ υπό μορφή δανείων, εγγυήσεων και εισφορών κεφαλαίου, χωρίς προηγουμένως να εγκριθούν από την Επιτροπή, δεν ήταν συμβατές με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Ε.Ε., με αποτέλεσμα να επιβληθούν συγκεκριμένοι περιορισμοί ως προς την δυνατότητα υλοποίησης ναυπηγικών προγραμμάτων.

Πίνακας 14: Ισοζύγιο Υπηρεσιών και Θαλάσσιες μεταφορές για τα έτη 2002-2010

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	4.440,00	5.279,60	8.053,90	7.583,10	4.865,20	4.731,40	6.434,10	4.115,10	
Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών	434,5	136,3	135,6	-723	-3.390,50	-5.520,30	-4.705,00	-3.356,90	-3.621,30
Εξαγωγές Πλοίων (Πωλήσεις)	531	260,5	1.291,40	1.602,20	1.631,80	2.275,40	1.582,00	771,7	798,60
Εισαγωγές Πλοίων (Αγορές)	96,5	124,2	1.155,80	2.325,20	5.022,30	7.795,70	6.286,90	4.128,60	4.419,90
Ισοζύγιο Υπηρεσιών Θαλασσιών μεταφορών	4.005,50	5.143,30	7.918,30	8.306,10	8.255,70	10.251,70	11.139,00	7.472,00	-
Εισπράξεις	7.997,00	8.961,10	12.404,20	12.953,00	13.280,20	15.678,50	17.623,60	12.261,70	-
Μεταφορές	3.991,50	3.817,90	4.486,00	4.646,90	5.024,50	5.426,80	6.484,60	4.789,70	-

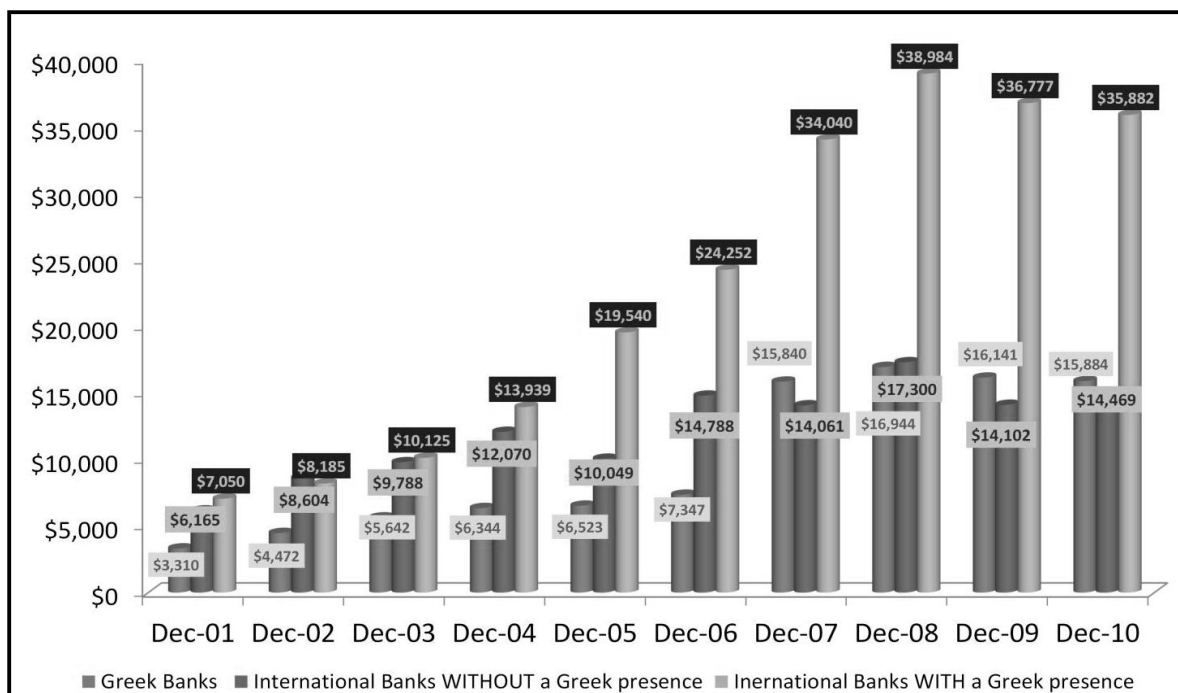
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ)

Η χρηματοδότηση του ναυτιλιακού πλέγματος έχει επηρεαστεί αρνητικά από την οικονομική κρίση και τη συρρίκνωση της εγχώριας οικονομίας. Στο τέλος του 2009 οι συνολικές δεσμεύσεις από την εγχώρια και τη διεθνή τραπεζική κοινότητα ανήλθαν σε 67 δις. \$, ενώ το 2010 μειώθηκαν οριακά σε 66,23 δις.\$66.23 (μείωση κατά -1,17%)

Λόγω του μεγέθους της ελληνικής ναυτιλίας βασικοί χρηματοπιστωτικοί πυλώνες της ελληνικής ναυτιλίας συνεχίζουν να αποτελούν τα τραπεζικά ιδρύματα του εξωτερικού. Παρά

το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές τράπεζες αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του συνόλου των δανείων, κατά την περίοδο 2009-2010 υπάρχουν αναφορές στην αγορά για την εισχώρηση νέων τραπεζών από την Ασία. Σημαντικά μερίδια δανεισμού κατέχουν στην Ευρωπαϊκή αγορά, η Royal Bank of Scotland (RBS) με χρηματοδότηση 11 δις. \$, η Deutsche Schiffsbank με 5 δις.\$, η HSH Nordbank με 2,88 δις. \$, η DnB NOR με 2,3 δις.\$ κοκ. Σύμφωνα δε με στοιχεία της ΤτΕ (2011), τα υπόλοιπα δανείων των ελληνικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων προς το σύνολο των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού πλέγματος άγγιζαν το Α'2μηνιο του 2011 τα 17,35 δις.€.

Πίνακας 15: Σύνθεση δανειακού χαρτοφυλακίου ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το 2001-2010



Πηγή: Petrofin (2011)

Η ελαστικότητα των εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με τις εν ισχύ πιστώσεις αγγίζει το 0,74 (δηλ. η αύξηση της χρηματοδότησης της εμπορικής ναυτιλίας κατά 1 μονάδα συμβάλλει στην αύξηση των εσόδων από τη ναυτιλία κατά 0,74 μονάδες). Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την αποδοτικότητα των επενδύσεων που λαμβάνουν χώρα στο ναυτιλιακό πλέγμα, όπως επίσης και τη σημασία της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών (τραπεζικές εργασίες, υπηρεσίες ασφάλισης και διαμεσολάβησης, κ.λπ.) (ΤτΕ, 2010).

Κεφάλαιο 10. Οικονομικές Επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

10.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός του τμήματος αυτού της ευρύτερης μελέτης είναι η περιγραφή της μεθοδολογίας και η ποσοτική εκτίμηση των επιδράσεων του κλάδου της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία. Οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία υπολογίστηκαν σε όρους προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης και εισοδήματος.

Οι οικονομικές επιδράσεις των κλάδων δείχνουν την οικονομική συμβολή τους και είναι χρήσιμες για την οικονομική πολιτική και τον προγραμματισμό της οικονομικής ανάπτυξης.

Πολλές οικονομικές μελέτες αναλύουν μόνο την άμεση επίδραση ενός κλάδου χρησιμοποιώντας τους εθνικούς λογαριασμούς και αγνοούν σε ένα μεγάλο βαθμό τις διασυνδέσεις μεταξύ των κλάδων. Η ανάλυση των άμεσων αποτελεσμάτων έχει ως αποτέλεσμα οι επιδράσεις οι οποίες δημιουργούνται στον ίδιο τον κλάδο να είναι περιορισμένες και να μη λαμβάνονται υπόψη οι συνολικές οικονομικές επιδράσεις. Η μελέτη των συνολικών οικονομικών επιδράσεων βασίζεται στην ανάλυση εισροών – εκροών, χρησιμοποιώντας ως βάση τον Πίνακα εισροών – εκροών.

Ο Πίνακας εισροών – εκροών περιέχει όλες τις συναλλαγές περιλαμβανομένων των διακλαδικών και ενδοκλαδικών συναλλαγών. Η ανάλυση εισροών – εκροών είναι η κατάλληλη μέθοδος για την ποσοτική έρευνα της οικονομικής δομής των κλάδων και των σχέσεων αλληλεξάρτησης μεταξύ αυτών. Αυτές οι σχέσεις δημιουργούν έμμεσες διασυνδέσεις μεταξύ των κλάδων.

Η μεθοδολογία η οποία χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα μελέτη προκειμένου να ποσοτικοποιηθούν οι σχέσεις των κλάδων ήταν το υπόδειγμα εισροών – εκροών του Leontief. Το υπόδειγμα εισροών – εκροών αποτελεί τη βάση για να εκτιμηθεί η συμβολή κάθε παραγωγικού κλάδου στα οικονομικά αποτελέσματα. Η σχέση μεταξύ των παραγωγικών κλάδων μπορεί να εκφραστεί από την ακόλουθη εξίσωση

$$X = AX + Y \quad (1)$$

Όπου X είναι το διάνυσμα της παραγωγής

Y είναι το διάνυσμα της τελικής ζήτησης

Α είναι η μήτρα των τεχνολογικών συντελεστών

Η (1) μπορεί να γραφεί επίσης ως:

$$X = (I-A)^{-1}Y$$

Όπου I είναι η μοναδιαία μήτρα

Και $(I-A)^{-1}$ είναι η αντίστροφη μήτρα του Leontief.

Τα στοιχεία της αντίστροφης μήτρας ή μήτρας των συντελεστών αλληλεξάρτησης αποτελούν τη βάση για τον υπολογισμό των πολλαπλασιαστών, των δεικτών του Rasmussen και άλλων παραμέτρων. Αυτοί οι παράμετροι χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό των έμμεσων αποτελεσμάτων. Η ανάλυση των οικονομικών επιδράσεων (impact analysis) έχει σκοπό να μετρήσει τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα λόγω μεταβολών της τελικής ζήτησης σε κάποιον κλάδο.

$$(I-A)^{-1} y$$

Μεταβολές στην τελική ζήτηση για τα προϊόντα ενός κλάδου προκαλούν (άμεσες και έμμεσες) επιδράσεις σε κάθε κλάδο και στην οικονομία συνολικά.

Στατιστικές πηγές της μελέτης

Η βασική πηγή των στοιχείων της ανάλυσης η οποία θα ακολουθήσει είναι ο πλέον πρόσφατος πίνακας Εισροών – Εκροών για την Ελληνική οικονομία του 2010 της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, ο οποίος περιέχει 64 κλάδους. Επιπλέον χρησιμοποιήθηκαν κλαδικά στοιχεία απασχόλησης για το ίδιο έτος.

Ο Πίνακας Εισροών – Εκροών της Ελληνικής οικονομίας για το έτος 2010 είναι διαστάσεων 64x64 στο ενδογενές τμήμα του Πίνακα. Οι συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών εμφανίζονται σε εκατομμύρια ευρώ. Οι συναλλαγές είναι αυτές οι οποίες προκύπτουν άμεσα από την παραγωγική διαδικασία των εγχώριων οικονομικών μονάδων, οι οποίες αυξάνουν τη δημιουργία του εγχώριου ακαθάριστου εισοδήματος.

Υπάρχουν επίσης και οι εξωγενείς συναλλαγές οι οποίες διαιρούνται σε δύο βασικές κατηγορίες. Το τμήμα των πληρωμών και το τμήμα της τελικής ζήτησης. Οι συναλλαγές στο τμήμα των πληρωμών είναι πληρωμές στους συντελεστές παραγωγής.

Το τμήμα της τελικής ζήτησης θεωρείται ως αυτόνομο υπό την έννοια ότι οι ζητήσεις οι οποίες περιγράφονται δεν εξαρτώνται στενά από τη συμπεριφορά των ενδογενών κλάδων. Αντίθετα όμως πρέπει να σημειωθεί ότι οποιαδήποτε αλλαγές στην τελική ζήτηση θα έχουν επιπτώσεις στην οικονομία.

10.2 Δομή του Κόστους και των Πωλήσεων της Ναυτιλίας

Ο Πίνακας εισροών – εκροών χρησιμοποιείται ως βάση στην ανάλυση της δομής του κόστους και των πωλήσεων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ο Πίνακας εισροών – εκροών της Ελληνικής οικονομίας για το έτος 2010 παρουσιάζει την κατανομή των εισροών και της παραγωγής του κάθε κλάδου μεταξύ της ενδιάμεσης και της τελικής ζήτησης.

Υπάρχουν 64 παραγωγικοί κλάδοι ενδογενείς στο υπόδειγμα και οι τελευταίοι 5 κλάδοι της τελικής ζήτησης είναι εξωγενείς.

Οι εισοδοί σε κάθε γραμμή του Πίνακα απεικονίζουν την αξία των αγαθών και υπηρεσιών τα οποία πωλήθηκαν από ένα παραγωγικό κλάδο σε κάθε έναν από τους κλάδους οι οποίοι αγοράζουν. Η αξία των πωλήσεων ενός κλάδου προς όλους τους κλάδους επιτυγχάνεται αθροίζοντας την κάθε γραμμή. Ο κλάδος της Ναυτιλίας πωλεί στους άλλους κλάδους αξία 353 εκατ. ευρώ «υπηρεσιών», ενώ όπως αναμένεται ένα μεγάλο ποσοστό των Ναυτιλιακών «υπηρεσιών» κατευθύνεται προς την Τελική Ζήτηση.

Η δομή του κόστους της Ναυτιλίας απεικονίζεται στην αντίστοιχη στήλη του Πίνακα εισροών – εκροών και παρουσιάζει τους κλάδους από τους οποίους αγοράζει τις ενδιάμεσες εισροές. Επίσης δείχνει το μέγεθος και τη σύνθεση της προστιθέμενης αξίας της Ναυτιλίας. Στο παρακάτω Διάγραμμα 10.2.1 απεικονίζονται οι κλάδοι με το μεγαλύτερο ποσοστό εισροών του κλάδου της Ναυτιλίας.

Διάγραμμα 10.2.1: Οι κλάδοι με τις μεγαλύτερες ενδιάμεσες εισροές στον κλάδο της Ναυτιλίας



ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΙΣΡΟΕΣ

7795

10.3 Επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Παραγωγή

Η συνολική αξία παραγωγής της Ναυτιλίας ήταν 15288 εκατ. ευρώ.

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας μπορεί να περιγραφεί μέσω του πολλαπλασιαστή παραγωγής. Ο πολλαπλασιαστής παραγωγής της ναυτιλίας μετρά πόσο θα αυξηθεί η συνολική παραγωγή όλων των κλάδων στην Ελληνική οικονομία, ως αποτέλεσμα της αύξησης της τελικής ζήτησης κατά 1 ευρώ για τις υπηρεσίες της Ναυτιλίας.

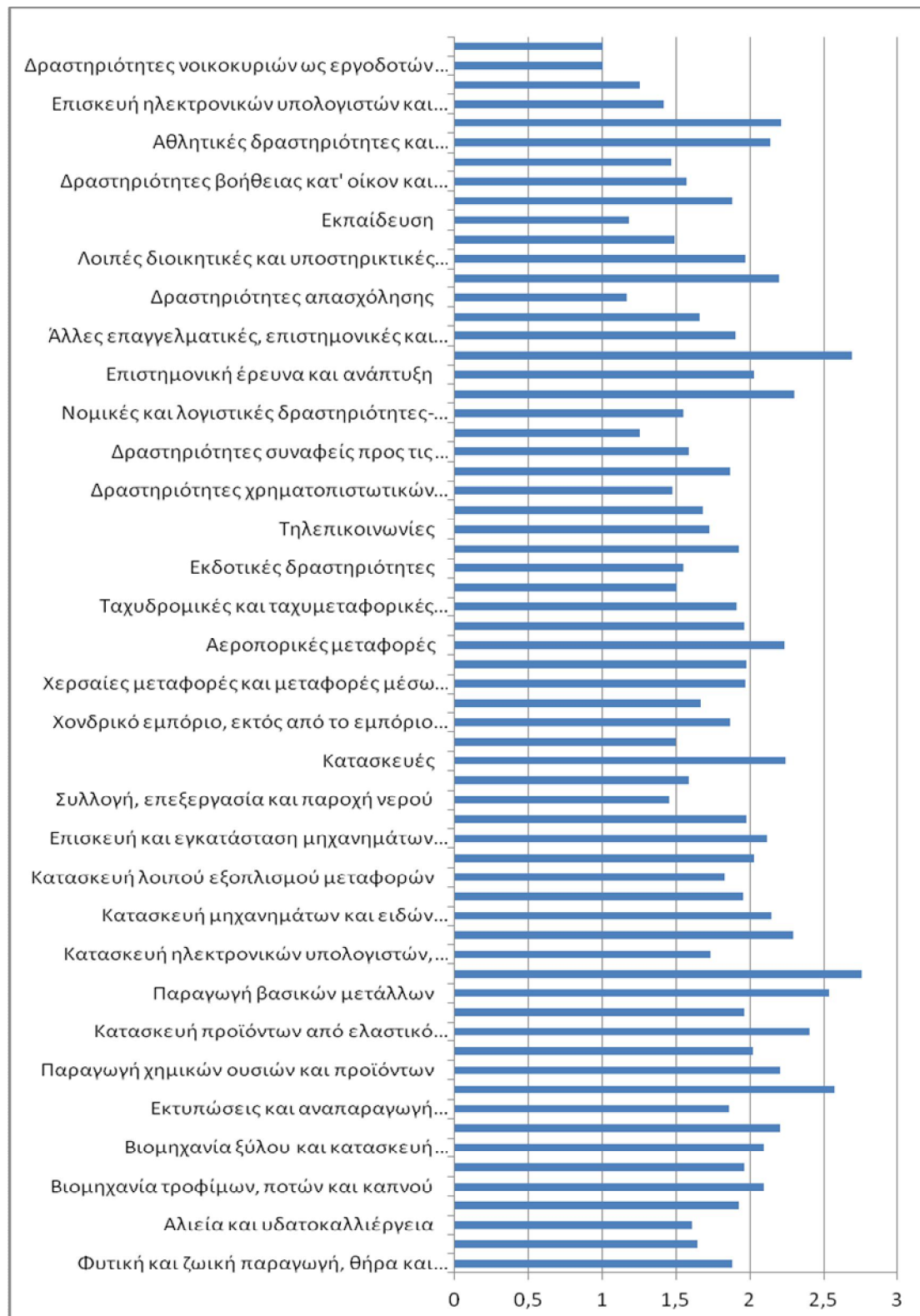
Το έτος 2010 ο πολλαπλασιαστής της Ναυτιλίας ήταν 1,9766. Αυτό σημαίνει ότι για κάθε 100 ευρώ «παραγωγής» του κλάδου τα 97 αγοράστηκαν από τους άμεσους και έμμεσους προμηθευτές. Όσο υψηλότεροι είναι οι πολλαπλασιαστές παραγωγής, τόσο μεγαλύτερη είναι η επίδραση στους αλληλοσχετιζόμενους εγχώριους κλάδους λόγω μιας μεταβολής στο προϊόν ενός κλάδου. Υψηλές τιμές στους πολλαπλασιαστές παραγωγής αποτελούν ένδειξη οικονομικών διασυνδέσεων αυτών των κλάδων με τους λοιπούς κλάδους της οικονομίας. Κλάδοι με πολλαπλασιαστές με χαμηλή τιμή έχουν μικρή ή καμία σχέση με τους άλλους κλάδους. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι πολλαπλασιαστές παραγωγής για το έτος 2010 και τους 64 κλάδους της Ελληνικής οικονομίας.

Στο διάγραμμα 10.2.2 απεικονίζονται σε διαγραμματική μορφή οι πολλαπλασιαστές παραγωγής των 64 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας.

Πίνακας 10.2.1

Μερικοί πολύπλοκοι Παραγώγες της Ελληνικής Οικονομίας 2010		
01	Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	1,8816
02	Δασοκομία και υλοτομία	1,6476
03	Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	1,6074
05-09	Ορυχεία-Λατομεία	1,9242
10-12	Βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού	2,0936
13-15	Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, ειδών ενδυμασίας, δέρματος και δερμάτινων ειδών	1,9644
16	Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα κατασκευή ειβίων καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	2,0941
17	Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	2,2043
18	Εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	1,8600
19	Παραγωγή οπτάνθρακα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	2,5710
20	Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	2,2065
21	Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών παρασκευασμάτων	2,0234
22	Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	2,4075
23	Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	1,9628
24	Παραγωγή βασικών μετάλλων	2,5338
25	Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	2,7550
26	Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	1,7307
27	Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	2,2908
28	Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	2,1433
29	Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	1,9534
30	Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	1,8321
31-32	Κατασκευή επίπλων και άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	2,0308
33	Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	2,1135
35	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	1,9782
36	Σύλλογη, επεξεργασία και παροχή νερού	1,4506
37-39	Επεξεργασία λιμάτων, συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων-ανάκτηση υλικών Σύλλογη, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων" ανάκτηση υλικών Δραστηριότητες εξυγίανσης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	1,5861
41-43	Κατασκευές	2,2450
45	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1,4980
46	Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1,8669
47	Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1,6692
49	Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	1,9718
50	Πλωτές μεταφορές	1,9766
51	Αεροπορικές μεταφορές	2,2343
52	Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	1,9638
53	Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	1,9124
55-56	Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	1,5034
58	Εκδοτικές δραστηριότητες	1,5480
59-60	Παραγωγή κινημ/κών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις. Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών.	1,9222
61	Τηλεπικοινωνίες	1,7255
62-63	Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες. Δραστηριότητες υπηρεσιών ενημέρωσης.	1,6783
64	Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	1,4771
65	Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	1,8639
66	Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	1,5822
68	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	1,2571
69-70	Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες- Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων* δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	1,5501
71	Δραστηριότητες αρχιτεκτόνων και μηχανικών ¹ τεχνικές δομικές και αναλύσεις	2,3030
72	Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	2,0259
73	Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	2,6932
74-75	Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	1,9053
77	Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	1,6615
78	Δραστηριότητες απασχόλησης	1,1641
79	Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και άλλων υπηρεσιών κρατήσεων	2,1998
80-82	Λοιπές διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες	1,9682
84	Δημόσια διοίκηση και άμυνα ¹ υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	1,4911
85	Εκπαίδευση	1,1787
86	Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	1,8837
87-88	Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον και κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	1,5677
90-92	Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση, Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχαιοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες, Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	1,4690
93	Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	2,1390
94	Δραστηριότητες οργανώσεων	2,2094
95	Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	1,4156
96	Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	1,2531
97-98	Δραστηριότητες νοικοκυριών ως εργοδοτών οικιακού προσωπικού, Μη διαφοροποιημένες δραστηριότητες ιδιωτικών νοικοκυριών, που αφορούν την παραγωγή αγαθών -και υπηρεσιών- για ίδια χρήση	1,0000
99	Δραστηριότητες εξωεδαφικών οργανισμών και φορέων	1,0000

Διάγραμμα 10.2.2



10.4 Άμεσες, Έμμεσες και Συνολικές Επιδράσεις της Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία

Βασικός στόχος της οικονομικής πολιτικής των αναπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών είναι η οικονομική ανάπτυξη σε όρους μεγέθυνσης του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος.

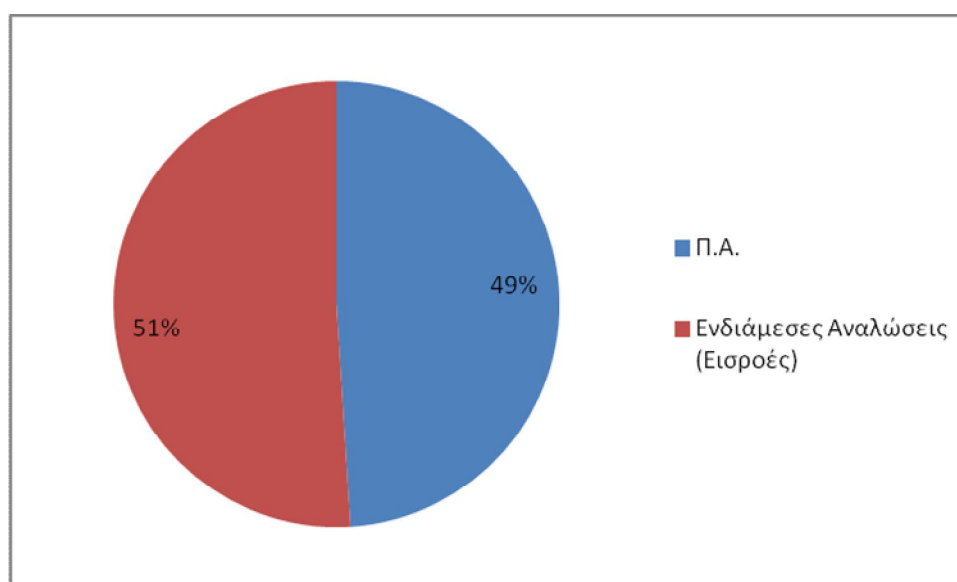
Για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει να εκτιμηθεί η προστιθέμενη αξία η οποία δημιουργείται στην οικονομία. Ο σχεδιασμός της οικονομικής πολιτικής απαιτεί τη συνεισφορά των διαφόρων κλάδων της οικονομίας σε όρους προστιθέμενης αξίας.

Με βάση τον Πίνακα Εισροών – Εκροών της Ελληνικής οικονομίας για το έτος 2010 έχει υπολογιστεί η συνεισφορά της Ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία.

Η Ναυτιλία συνεισέφερε 7493 εκατ. ευρώ προστιθέμενη αξία το έτος 2010 που αποτελεί ποσοστό 49% του συνολικού προϊόντος της ναυτιλίας.

Στο διάγραμμα 10.4.1 φαίνεται η κατανομή της συνεισφοράς της Ναυτιλίας στην Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία και στις ενδιάμεσες αναλώσεις.

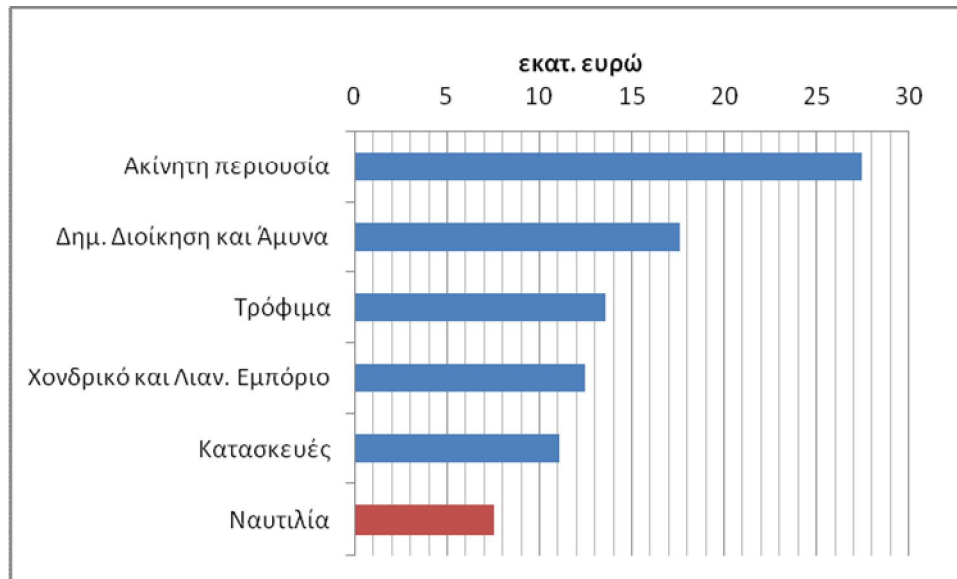
Διάγραμμα 10.4.1: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας της Ναυτιλίας το έτος 2010 (εκατ. ευρώ)



Συνολική Αξία Παραγωγής 15288

Η Ναυτιλία κατατάσσεται στην 6η θέση με βάση το μέγεθος της προστιθέμενης αξίας ανάμεσα στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Όπως φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα 10.4.2 η υψηλότερη προστιθέμενη αξία παράγεται στις δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία, ενώ ακολουθούν δημόσια διοίκηση και άμυνα και ο κλάδος του χονδρικού και λιανικού εμπορίου 4η θέση.

Διάγραμμα 10.4.2: Προστιθέμενη Αξία των κλάδων, 2010



Η προστιθέμενη αξία αποτελείται από την άμεση προστιθέμενη αξία η οποία δημιουργήθηκε από τον κλάδο της Ναυτιλίας και την έμμεση προστιθέμενη αξία η οποία προέρχεται από τις αγορές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των προμηθευτών της. Η συνολική προστιθέμενη αξία είναι το άθροισμα της άμεσης και της έμμεσης προστιθέμενης αξίας. Το σύνολο της άμεσης και έμμεσης προστιθέμενης αξίας αποτελεί τη συνολική επίδραση του κλάδου στην οικονομία.

Στον Πίνακα 10.4.3 παρουσιάζονται οι επιδράσεις στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία οι οποίες δημιουργήθηκαν από τον κλάδο της Ναυτιλίας. Οι παραγωγικοί κλάδοι, στους οποίους σημειώθηκε η μεγαλύτερη συνολική επίδραση ήταν οι κλάδοι των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών (κωδ. 64) ακίνητης περιουσίας (κωδ. 68) δραστηριότητες απασχόλησης (κωδ. 78) κ.ά. Η συμμετοχή όλων των παραπάνω κλάδων στην ακαθάριστη προστιθέμενη που δημιουργήθηκε από τις δαπάνες του κλάδου της Ναυτιλίας, είναι 49%.

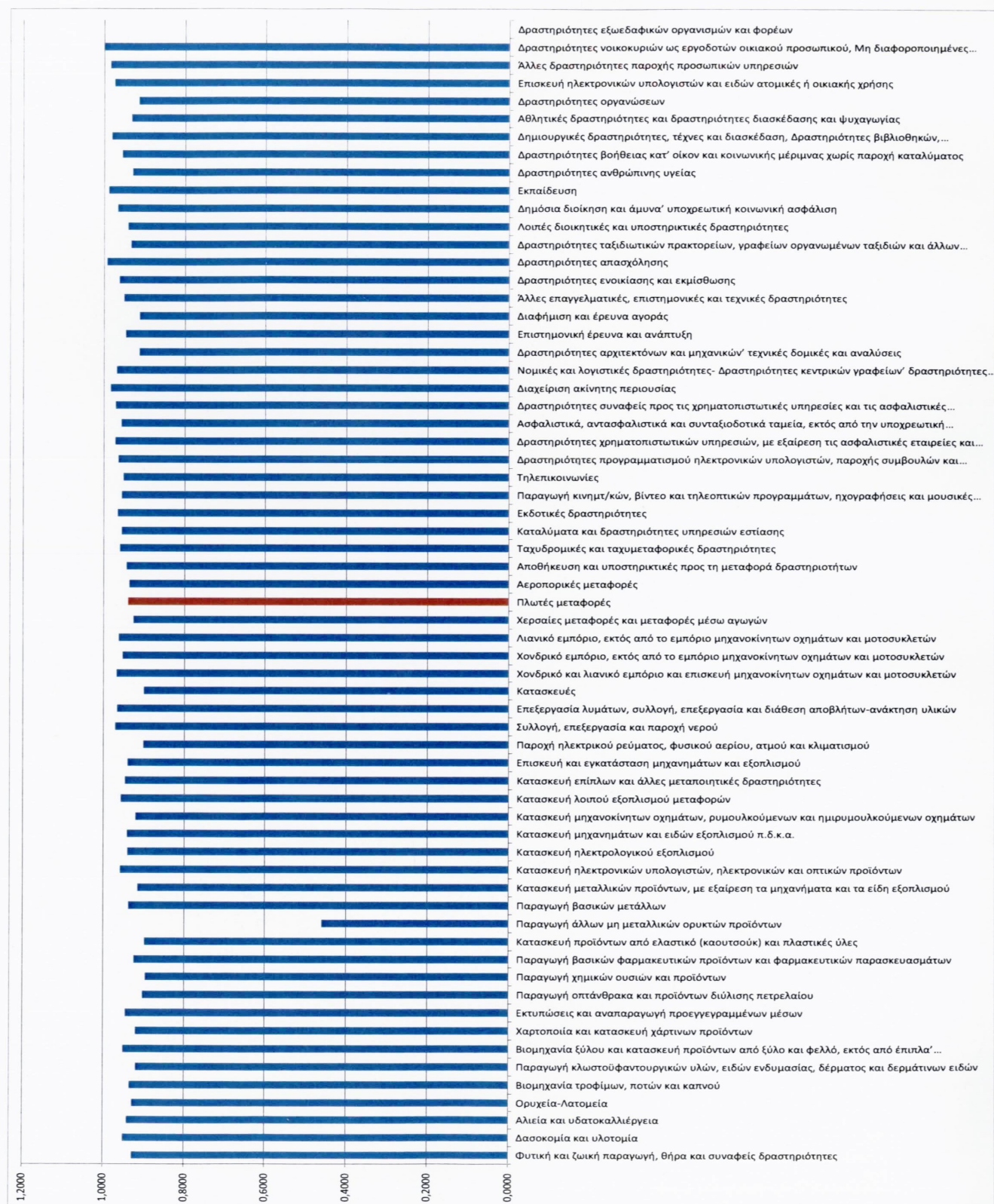
Οι έμμεσες επιδράσεις στην προστιθέμενη αξία είναι μεγαλύτερες από το σύνολο των παραγωγικών κλάδων στον κλάδο διύλισης πετρελαίου (κωδ. 19), διαφήμιση και έρευνα (κωδ. 73), κατασκευές μεταλλικών προϊόντων (κωδ. 25), κατασκευές ελαστικών και πλαστικών προϊόντων (κωδ. 22). Στο Διάγραμμα 10.4.4 απεικονίζονται οι συνολικές επιδράσεις στην Προστιθέμενη αξία.

Πίνακας 10.4.3

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ, 2010				
Κλάδοι		Άμεσες Επιδράσεις	Έμμεσες Επιδράσεις	Συνολικές Επιδράσεις
01	Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	0,5098	0,4180	0,9278
02	Δασοκομία και υλοτομία	0,6222	0,3279	0,9501
03	Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	0,6486	0,2923	0,9409
05-09	Ορυχεία-Λατομεία	0,5136	0,4146	0,9282
10-12	Βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού	0,4037	0,5307	0,9344
13-15	Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, ειδών ενδυμασίας, δέρματος και δερμάτινων ειδών	0,4486	0,4707	0,9193
16	Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	0,4289	0,5214	0,9503
17	Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	0,3559	0,5637	0,9196
18	Εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	0,5296	0,4147	0,9443
19	Παραγωγή οπτάνθρακα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	0,1579	0,7449	0,9028
20	Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	0,3608	0,5349	0,8957
21	Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών παρασκευασμάτων	0,4164	0,5074	0,9238
22	Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	0,2708	0,6270	0,8978
23	Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	0,0471	0,4125	0,4596
24	Παραγωγή βασικών μετάλλων	0,3016	0,6357	0,9373
25	Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	0,1795	0,7355	0,9150
26	Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	0,5901	0,3675	0,9576
27	Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	0,3917	0,5481	0,9398
28	Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	0,4387	0,5020	0,9407
29	Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημρυμουλκούμενων οχημάτων	0,4572	0,4630	0,9202
30	Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	0,5571	0,3988	0,9559
31-32	Κατασκευή επίπλων και άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	0,4655	0,4802	0,9457
33	Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	0,4354	0,5042	0,9396
35	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	0,4464	0,4546	0,9010
36	Συλλογή, επεξεργασία και παροχή νερού	0,7451	0,2251	0,9702
37-39	Επεξεργασία λυμάτων, συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων- ανάκτηση υλικών Συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων ανάκτηση υλικών Δραστηριότητες εξυγίανσης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	0,6830	0,2826	0,9656
41-43	Κατασκευές	0,4063	0,4934	0,8997
45	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,7051	0,2622	0,9673
46	Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,4961	0,4560	0,9521
47	Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,5929	0,3691	0,9620
49	Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	0,4909	0,4352	0,9261
50	Πλωτές μεταφορές	0,4901	0,4488	0,9389
51	Αεροπορικές μεταφορές	0,3014	0,6348	0,9362
52	Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	0,4606	0,4825	0,9431
53	Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	0,5073	0,4522	0,9595
55-56	Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	0,7055	0,2492	0,9547
58	Εκδοτικές δραστηριότητες	0,6788	0,2863	0,9651
59-	Παραγωγή κινημ/κών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων,	0,4968	0,4584	0,9552

60	ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις. Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών.			
61	Τηλεπικοινωνίες	0,5648	0,3859	0,9507
62-63	Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες. Δραστηριότητες υπηρεσιών ενημέρωσης.	0,6056	0,3578	0,9634
64	Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	0,6933	0,2783	0,9716
65	Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,4429	0,5133	0,9562
66	Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	0,6163	0,3539	0,9702
68	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	0,8638	0,1195	0,9833
69-70	Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες- Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων' δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	0,6828	0,2849	0,9677
71	Δραστηριότητες αρχιτεκτόνων και μηχανικών' τεχνικές δομικές και αναλύσεις	0,2115	0,7005	0,9120
72	Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	0,4262	0,5194	0,9456
73	Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	0,0592	0,8524	0,9116
74-75	Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	0,5121	0,4376	0,9497
77	Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	0,6288	0,3326	0,9614
78	Δραστηριότητες απασχόλησης	0,8982	0,0940	0,9922
79	Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και άλλων υπηρεσιών κρατήσεων	0,3428	0,5900	0,9328
80-82	Λοιπές διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες	0,4746	0,4655	0,9401
84	Δημόσια διοίκηση και άμυνα' υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,7173	0,2482	0,9655
85	Εκπαίδευση	0,8995	0,0882	0,9877
86	Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	0,5062	0,4229	0,9291
87-88	Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον και κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	0,6663	0,2883	0,9546
90-92	Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση, Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες, Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	0,6953	0,2852	0,9805
93	Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	0,3821	0,5496	0,9317
94	Δραστηριότητες οργανώσεων	0,2982	0,6158	0,9140
95	Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικές ή οικιακής χρήσης	0,7533	0,2206	0,9739
96	Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	0,8353	0,1485	0,9838
97-98	Δραστηριότητες νοικοκυριών ως εργοδοτών οικιακού προσωπικού, Μη διαφοροποιημένες δραστηριότητες ιδιωτικών νοικοκυριών, που αφορούν την παραγωγή αγαθών –και υπηρεσιών- για ιδία χρήση	1,0000	0,0000	1,0000
99	Δραστηριότητες εξωεδαφικών οργανισμών και φορέων	0,0000	0,0000	0,0000

Διάγραμμα 10.4.4: Συνολικές Επιδράσεις Ναυτιλίας στην Προστιθέμενη Αξία, 2010



10.5 Επιδράσεις στην Απασχόληση

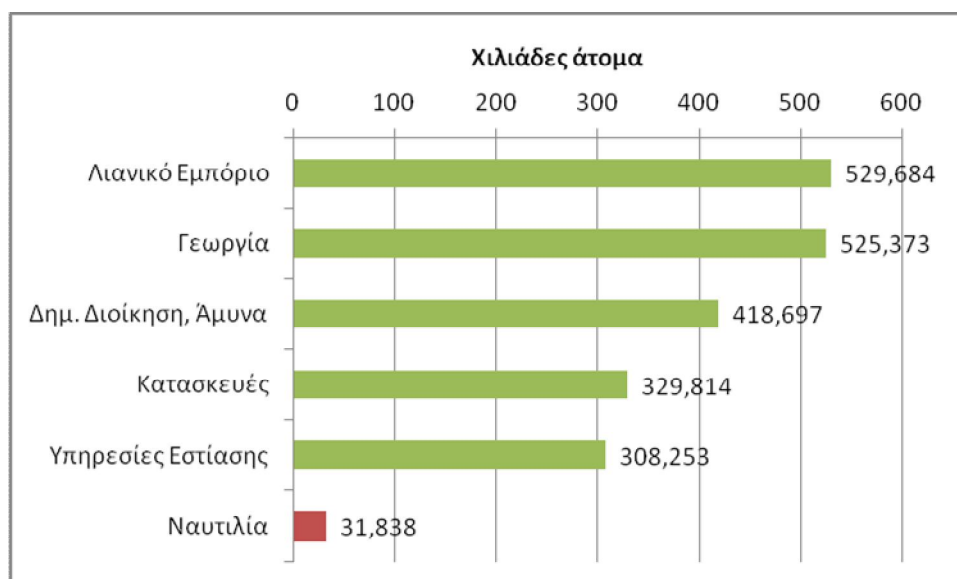
Η απασχόληση η οποία δημιουργήθηκε στην Ελληνική οικονομία από τη δραστηριότητα του κλάδου της Ναυτιλίας ανήλθε το 2010 σε 31838 άτομα. Η τιμή αυτή αντιπροσωπεύει ποσοστό 0,67% της συνολικής απασχόλησης (4743421 άτομα) της χώρας. Η αντίστοιχη απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας το 2005 ήταν 19496 άτομα, που σημαίνει μια αύξηση της απασχόλησης στον κλάδο την τελευταία πενταετία.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα παραπάνω μεγέθη δείχνουν την τάση του κλάδου της Ναυτιλίας από κλάδο εντάσεως εργασίας να είναι κλάδος εντάσεως τεχνολογίας.

Στο Διάγραμμα 10.5.1 συγκρίνεται η απασχόληση στη Ναυτιλία και ορισμένων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας.

Οι άμεσοι συντελεστές απασχόλησης μετρούν την πρόσθετη απασχόληση για εργαζομένους οι οποίοι θα απασχοληθούν άμεσα λόγω μιας μοναδιαίας αύξησης της ζήτησης των υπηρεσιών ή του προϊόντος. Εξ ορισμού οι άμεσοι συντελεστές απασχόλησης είναι το αντίστροφο της παραγωγικότητας της εργασίας η οποία μετράται σε όρους προϊόντος. Όπως έχει σημειωθεί οι άμεσοι συντελεστές μετρούν τον πρόσθετο αριθμό των άμεσα απασχολουμένων λόγω μιας μοναδιαίας αύξησης στη ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου. Όμως αυτή η μοναδιαία αύξηση ενός κλάδου, υποκινεί τη ζήτηση εργασίας σε άλλους κλάδους λόγω της αλληλεξάρτησης των κλάδων. Ομοίως μια μοναδιαία αύξηση στη ζήτηση του προϊόντος όλων των κλάδων υποκινεί πρόσθετη ζήτηση για εργασία στο συγκεκριμένο.

Διάγραμμα 10.5.1: Σύγκριση της Απασχόλησης στη Ναυτιλία και κλάδων της Ελληνικής οικονομίας, 2010



Πίνακας 10.5.2

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, 2010				
Κλάδοι		Άμεσες Επιδράσεις	Έμμεσες Επιδράσεις	Συνολικές Επιδράσεις
01	Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	0,5463	0,1838	0,7301
02	Δασοκομία και υλοτομία	0,3987	0,1436	0,5423
03	Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	0,2196	0,0774	0,2970
05-09	Ορυχεία-Λατομεία	0,0729	0,0977	0,1706
10-12	Βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού	0,0708	0,2414	0,3122
13-15	Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, ειδών ενδυμασίας, δέρματος και δερμάτινων ειδών	0,2368	0,1448	0,3816
16	Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα' κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	0,2749	0,1912	0,4661
17	Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	0,0633	0,1257	0,1890
18	Εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	0,1168	0,0876	0,2044
19	Παραγωγή οπάνθηρα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	0,0052	0,1508	0,1560
20	Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	0,0627	0,1224	0,1851
21	Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών παρασκευασμάτων	0,0616	0,1180	0,1796
22	Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	0,1077	0,1540	0,2617
23	Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	0,1040	0,0986	0,2026
24	Παραγωγή βασικών μετάλλων	0,0368	0,1265	0,1633
25	Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	0,0912	0,1669	0,2581
26	Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	0,2494	0,0937	0,3431
27	Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	0,0804	0,1181	0,1985
28	Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	0,1292	0,1127	0,2419
29	Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	0,1457	0,1198	0,2655
30	Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	0,5225	0,1368	0,6593
31-32	Κατασκευή επίπλων και άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	0,3966	0,1426	0,5392
33	Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	0,1154	0,1397	0,2551
35	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	0,0242	0,0650	0,0892
36	Συλλογή, επεξεργασία και παροχή νερού	0,1010	0,0414	0,1424
37-39	Επεξεργασία λυμάτων, συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων-ανάκτηση υλικών Συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων, ανάκτηση υλικών Δραστηριότητες εξυγίανσης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	0,0963	0,0574	0,1537
41-43	Κατασκευές	0,1213	0,1331	0,2544
45	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,1613	0,0511	0,2124
46	Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,1363	0,0892	0,2255
47	Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,3910	0,0645	0,4555
49	Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	0,1601	0,1018	0,2619
50	Πλωτές μεταφορές	0,0208	0,1084	0,1292
51	Αεροπορικές μεταφορές	0,0221	0,1616	0,1837
52	Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριοτήτων	0,1261	0,1086	0,2347
53	Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	0,1545	0,1033	0,2578
55-56	Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	0,1603	0,0775	0,2378
58	Εκδοτικές δραστηριότητες	0,0555	0,0587	0,1142
59-60	Παραγωγή κινημ/κών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις. Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών.	0,0980	0,0944	0,1924
61	Τηλεπικοινωνίες	0,0223	0,0693	0,0916
62-63	Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες. Δραστηριότητες υπηρεσιών ενημέρωσης.	0,1660	0,0702	0,2362
64	Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	0,0764	0,0488	0,1252
65	Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,0455	0,1273	0,1728
66	Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	0,1948	0,0680	0,2628

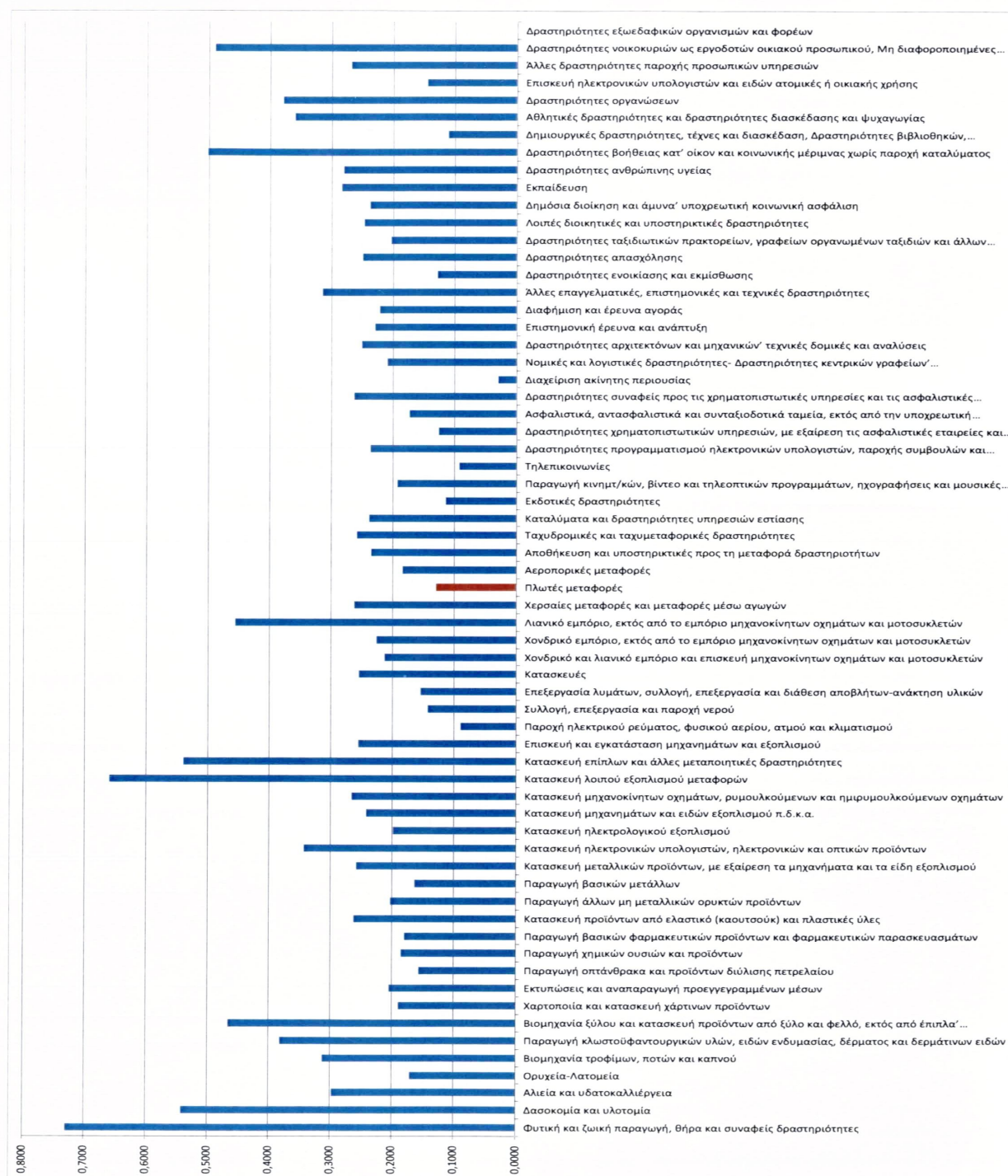
68	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	0,0013	0,0281	0,0294
69-70	Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες- Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων' δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	0,1483	0,0604	0,2087
71	Δραστηριότητες αρχιτεκτόνων και μηχανικών' τεχνικές δομικές και αναλύσεις	0,1255	0,1247	0,2502
72	Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	0,1148	0,1140	0,2288
73	Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	0,0464	0,1747	0,2211
74-75	Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	0,2015	0,1129	0,3144
77	Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	0,0593	0,0684	0,1277
78	Δραστηριότητες απασχόλησης	0,2309	0,0182	0,2491
79	Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και άλλων υπηρεσιών κρατήσεων	0,0709	0,1319	0,2028
80-82	Λοιπές διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες	0,1440	0,1025	0,2465
84	Δημόσια διοίκηση και άμυνα' υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,1704	0,0667	0,2371
85	Εκπαίδευση	0,2632	0,0199	0,2831
86	Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	0,1473	0,1327	0,2800
87-88	Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον και κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	0,4247	0,0767	0,5014
90-92	Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση, Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες, Τυχρά παιχνίδια και στοιχήματα	0,0683	0,0419	0,1102
93	Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	0,2308	0,1285	0,3593
94	Δραστηριότητες οργανώσεων	0,2281	0,1506	0,3787
95	Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	0,1051	0,0394	0,1445
96	Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	0,2365	0,0317	0,2682
97-98	Δραστηριότητες νοικοκυριών ως εργοδοτών οικιακού προσωπικού, Μη διαφοροποιημένες δραστηριότητες ιδιωτικών νοικοκυριών, που αφορούν την παραγωγή αγαθών –και υπηρεσιών- για ίδια χρήση	0,4897	0,0000	0,4897
99	Δραστηριότητες εξωεδαφικών οργανισμών και φορέων	0,0000	0,0000	0,0000

Στον Πίνακα 10.5.2 παρουσιάζονται οι άμεσες, έμμεσες και συνολικές επιδράσεις του κλάδου της Ναυτιλίας στην Απασχόληση της Ελληνικής οικονομίας το 2010.

Οι άμεσες επιδράσεις στην Απασχόληση φαίνονται να είναι μεγαλύτερες από τις έμμεσες επιδράσεις.

Στο Διάγραμμα 10.5.3 απεικονίζονται οι συνολικές επιδράσεις στην Απασχόληση των επιμέρους κλάδων.

Διάγραμμα 10.5.3: Συνολικές Επιδράσεις στην Απασχόληση



10.6 Επιδράσεις του κλάδου της Ναυτιλίας στις αμοιβές της εργασίας

Οι επιδράσεις των δαπανών για μισθούς και ημερομίσθια οι οποίες δημιουργήθηκαν από τον κλάδο της Ναυτιλίας ανήλθαν το 2010 στο ποσό των 911 εκατ. ευρώ.

Στον Πίνακα 10.6.1 παρουσιάζονται οι επιδράσεις της Ναυτιλίας στις αμοιβές εργασίας που δημιουργήθηκαν στους παραγωγικούς κλάδους με διάκριση σε άμεσες, έμμεσες και συνολικές επιδράσεις.

Αναφορικά με τη διάρθρωση των επιδράσεων στους επιμέρους κλάδους σε 17 κλάδους οι έμμεσες επιδράσεις είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες έμμεσες επιδράσεις. Ο κλάδος με τη μεγαλύτερη συμμετοχή των έμμεσων επιδράσεων στις συνολικές επιδράσεις είναι ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών (κωδ. 51).

Για την πλειοψηφία των κλάδων οι άμεσες επιδράσεις στις αμοιβές εργασίας είναι μεγαλύτερες από τις έμμεσες.

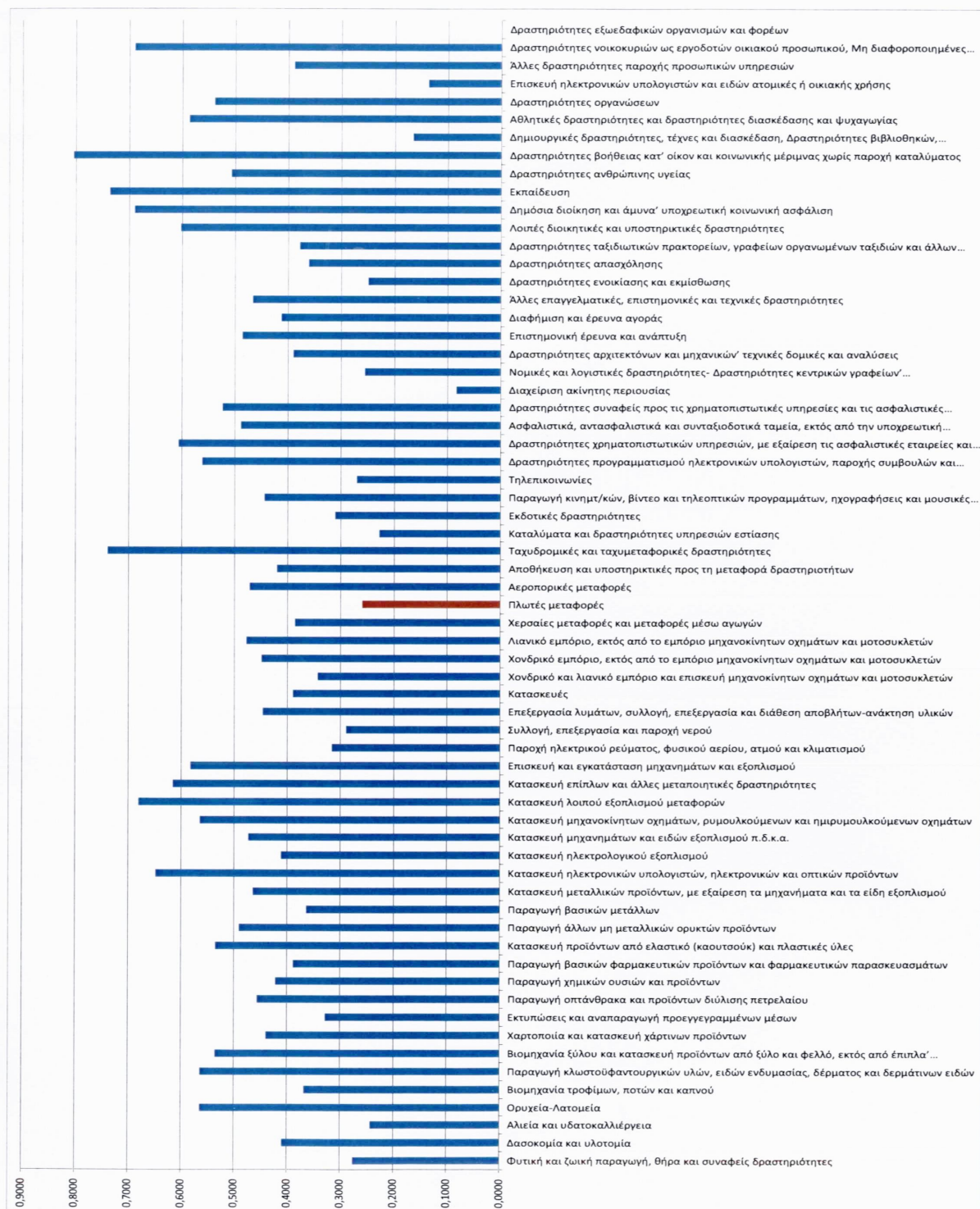
Στο Διάγραμμα 10.6.2 απεικονίζονται οι συνολικές επιδράσεις της Ναυτιλίας στις αμοιβές της εργασίας.

Πίνακας 10.6.1

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΙΣ ΑΜΟΙΒΕΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2010				
Κλάδοι		Άμεσες Επιδράσεις	Έμμεσες Επιδράσεις	Συνολικές Επιδράσεις
01	Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	0,1048	0,1711	0,2759
02	Δασοκομία και υλοτομία	0,2667	0,1430	0,4097
03	Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	0,1006	0,1427	0,2433
05-09	Ορυχεία-Λατομεία	0,3743	0,1898	0,5641
10-12	Βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού	0,1495	0,2184	0,3679
13-15	Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, ειδών ενδυμασίας, δέρματος και δερμάτινων ειδών	0,3336	0,2300	0,5636
16	Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα' κατασκευή ειδών καθαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	0,2701	0,2652	0,5353
17	Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	0,1794	0,2603	0,4397
18	Εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	0,1472	0,1808	0,3280
19	Παραγωγή οπτάνθρακα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	0,0336	0,4226	0,4562
20	Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	0,1610	0,2610	0,4220
21	Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών παρασκευασμάτων	0,1706	0,2181	0,3887
22	Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	0,2407	0,2944	0,5351
23	Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	0,2662	0,2243	0,4905
24	Παραγωγή βασικών μετάλλων	0,0981	0,2659	0,3640
25	Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	0,1468	0,3173	0,4641
26	Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	0,4754	0,1722	0,6476
27	Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	0,1777	0,2339	0,4116
28	Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	0,2586	0,2142	0,4728
29	Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	0,3457	0,2186	0,5643
30	Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	0,4794	0,2012	0,6806
31-32	Κατασκευή επίπλων και άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	0,3882	0,2272	0,6154
33	Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	0,3451	0,2370	0,5821
35	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	0,1267	0,1894	0,3161
36	Σύλλογή, επεξεργασία και παροχή νερού	0,1949	0,0945	0,2894
37-39	Επεξεργασία λιμάτων, σύλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων-ανάκτηση υλικών Σύλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων, ανάκτηση υλικών Δραστηριότητες εξυγίανσης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	0,3309	0,1152	0,4461
41-43	Κατασκευές	0,1511	0,2387	0,3898
45	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,2431	0,1001	0,3432
46	Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,2603	0,1888	0,4491
47	Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	0,3351	0,1425	0,4776
49	Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	0,1901	0,1960	0,3861
50	Πλωτές μεταφορές	0,0596	0,1998	0,2594
51	Αεροπορικές μεταφορές	0,1309	0,3404	0,4713
52	Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριοτήτων	0,2194	0,2008	0,4202
53	Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	0,4636	0,2758	0,7394
55-56	Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	0,1246	0,1032	0,2278
58	Εκδοτικές δραστηριότητες	0,1909	0,1195	0,3104
59-60	Παραγωγή κινημ/κών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις. Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών.	0,2556	0,1884	0,0440
61	Τηλεπικοινωνίες	0,1156	0,1543	0,2699
62-63	Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες. Δραστηριότητες υπηρεσιών ενημέρωσης.	0,4109	0,1503	0,5612
64	Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	0,4976	0,1082	0,6058
65	Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,2268	0,2615	0,4883
66	Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και	0,3544	0,1687	0,5231

	τις ασφαλιστικές δραστηριότητες			
68	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	0,0289	0,0546	0,0835
69-70	Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες- Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων' δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	0,1390	0,1164	0,2554
71	Δραστηριότητες αρχιτεκτόνων και μηχανικών' τεχνικές δομικές και αναλύσεις	0,1091	0,2810	0,3901
72	Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	0,2503	0,2356	0,4859
73	Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	0,0551	0,3580	0,4131
74-75	Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	0,2462	0,2201	0,4663
77	Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	0,1113	0,1381	0,2494
78	Δραστηριότητες απασχόλησης	0,3228	0,0387	0,3615
79	Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και άλλων υπηρεσιών κρατήσεων	0,1284	0,2497	0,3781
80-82	Λοιπές διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες	0,3998	0,2026	0,6024
84	Δημόσια διοίκηση και άμυνα' υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,5729	0,1170	0,6899
85	Εκπαίδευση	0,6920	0,0441	0,7361
86	Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	0,2965	0,2106	0,5071
87-88	Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον και κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	0,6582	0,1463	0,8045
90-92	Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση, Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες, Τυχρά παιχνίδια και στοιχήματα	0,0666	0,0988	0,1654
93	Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	0,3110	0,2754	0,5864
94	Δραστηριότητες οργανώσεων	0,2899	0,2494	0,5393
95	Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικές ή οικιακής χρήσης	0,0558	0,0811	0,1369
96	Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	0,3408	0,0483	0,3891
97-98	Δραστηριότητες νοικοκυριών ως εργοδοτών οικιακού προσωπικού, Μη διαφοροποιημένες δραστηριότητες ιδιωτικών νοικοκυριών, που αφορούν την παραγωγή αγαθών –και υπηρεσιών- για ιδία χρήση	0,6897	0,0000	0,6897
99	Δραστηριότητες εξωεδαφικών οργανισμών και φορέων	0,0000	0,0000	0,0000

Διάγραμμα 2.6.2: Συνολικές Επιδράσεις της Ναυτιλίας στις Αμοιβές Εργασίας, 2010



10.7 Ανάλυση των αποτελεσμάτων των διακλαδικών διασυνδέσεων της Ναυτιλίας και των λοιπών κλάδων της Ελληνικής Οικονομίας

Η ανάλυση των διακλαδικών διασυνδέσεων βασίζεται στην υπόθεση ότι η οικονομία αποτελείται από αλληλοσχετιζόμενους κλάδους και ποσοτικοποιεί τη διασύνδεση των οικονομικών δραστηριοτήτων προκειμένου να αξιολογηθεί ο ρόλος της Ναυτιλίας στην αναπτυξιακή πορεία. Στον προγραμματισμό της οικονομικής ανάπτυξης είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε πόσο στενά «συνδέονται» οι κλάδοι μεταξύ τους. Στο πλαίσιο αυτό η ανάλυση των οριζόντιων και κάθετων διασυνδέσεων δίνει έμφαση στην αναγνώριση των περισσότερο σημαντικών κλάδων της οικονομίας.

Η οικονομική σημασία των κλάδων η οποία περιλαμβάνει την επίδραση στη δομή της οικονομίας μπορεί να περιγραφεί με τη χρήση των εξής δεικτών: τις κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις, τη δύναμη της διασποράς και την ευαισθησία της διασποράς.

Οι άμεσες διασυνδέσεις εμφανίζονται στη μήτρα Α ή μήτρα των Τεχνολογικών Συντελεστών του Πίνακα Εισροών – Εκροών και οι άμεσες και έμμεσες διασυνδέσεις προκύπτουν από την Αντίστροφη μήτρα του Leontief.

Κάθετες διασυνδέσεις είναι η σχέση μεταξύ της δραστηριότητας ενός κλάδου και των αγορών του. Οι κάθετες διασυνδέσεις για ένα κλάδο ορίζονται ως η μεταβολή στο ακαθάριστο προϊόν όλων των κλάδων της οικονομίας εάν η τελική ζήτηση αυτού του κλάδου μεταβληθεί κατά μία μονάδα.

Οι οριζόντιες διασυνδέσεις είναι η σχέση μεταξύ της δραστηριότητας ενός κλάδου και των πωλήσεων του στους κλάδους της οικονομίας και στην τελική ζήτηση. Εάν σε κάποιους κλάδους οι κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις είναι μεγαλύτερες της μονάδας τότε οι κλάδοι αυτοί έχουν μεγαλύτερη συνεισφορά στην αναπτυξιακή προοπτική από τους άλλους κλάδους. Κλάδοι «κλειδιά» σύμφωνα με τον Hirschman είναι αυτοί οι οποίοι έχουν ταυτόχρονα κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις πάνω από τη μονάδα.

Τα αποτελέσματα των κάθετων και οριζόντιων διασυνδέσεων και η αξιολόγηση τους είναι χρήσιμα στην εκτίμηση της επίδρασης του κλάδου της Ναυτιλίας στην εθνική οικονομία συνολικά.

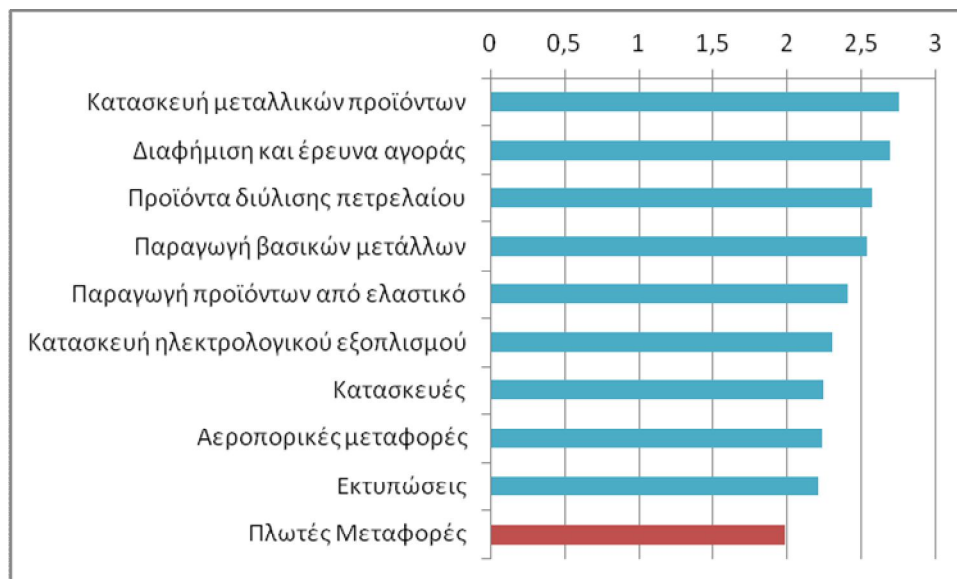
Οι διάφοροι δείκτες των διασυνδέσεων υπολογίστηκαν για τους 64 παραγωγικούς κλάδους της Ελληνικής οικονομίας στον Πίνακα Εισροών – Εκροών του 2010.

Συγκεκριμένα οι κάθετες διασυνδέσεις της Ναυτιλίας για το έτος 2010 ήταν 1,9766. Η τιμή αυτή συνεπάγεται ότι όταν ο κλάδος αγοράζει προϊόντα από τους άλλους παραγωγικούς κλάδους δίνει ώθηση σε πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες της οικονομίας. Το αποτέλεσμα αυτό δείχνει μια σημαντική πάνω από το μέσο κάθετη διασύνδεση. Οι οριζόντιες διασυνδέσεις της Ναυτιλίας το έτος 2010 ήταν 1,1249.

Η τιμή αυτή δηλώνει ότι όταν η Ναυτιλία «πωλεί» τις ναυτιλιακές υπηρεσίες της στους άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας δίνει ώθηση για να ενεργοποιηθούν πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες. Η μικρότερη τιμή των οριζόντιων διασυνδέσεων οφείλεται στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα των ναυτιλιακών υπηρεσιών κατευθύνεται και προμηθεύει την τελική ζήτηση.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το παρακάτω διάγραμμα 10.7.1 με τους 10 κλάδους οι οποίοι έχουν τις μεγαλύτερες κάθετες διασυνδέσεις από τους 64 της Ελληνικής οικονομίας.

Διάγραμμα 10.7.1: Κλάδοι με τις υψηλότερες κάθετες διασυνδέσεις



Περισσότερο σημαντικοί, όσον αφορά το αποτέλεσμα των διασυνδέσεων είναι οι δείκτες «δύναμη της διασποράς» και «ευαισθησία της διασποράς». Η δύναμη της διασποράς είναι ο μέσος όρος των n στοιχείων της στήλης j της αντίστροφης μήτρας του Leontief διαιρούμενος με όλα τα στοιχεία n^2 στοιχεία. Έτσι έχουμε:

$$\frac{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n z_{ij}}{\frac{1}{n^2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n z_{ij}}$$

και

$$\frac{\frac{1}{n} \sum_{j=1}^n z_{ij}}{\frac{1}{n^2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n z_{ij}}$$

Η δύναμη της διασποράς συγκρίνει τον πολλαπλασιαστή ενός κλάδου με το μέσο πολλαπλασιαστή όλων των κλάδων της Ελληνικής οικονομίας. Το έτος 2010 η δύναμη της διασποράς για τον κλάδο της Ναυτιλίας ήταν 1,0655. Αυτό σημαίνει ότι ο πολλαπλασιαστής ήταν μεγαλύτερος από το μέσο πολλαπλασιαστή της Ελληνικής οικονομίας, μόλις κατά 0,0655%. Ο δείκτης αυτός μας δείχνει ότι για κάθε ευρώ παραγωγής ο κλάδος της Ναυτιλίας κάνει αγορές μόλις 0,0655% περισσότερες από το μέσο κλάδο της Ελληνικής οικονομίας.

Ο δείκτης ευαισθησία της διασποράς, μετρά την ευαισθησία ενός κλάδου ως προς την παραγωγή των άλλων κλάδων στην Ελληνική οικονομία. Δείχνει σε ποια έκταση η Ναυτιλία επηρεάζεται από την ανάπτυξη των άλλων κλάδων της οικονομίας. Το έτος 2010 η ευαισθησία της διασποράς ήταν 0,6069 και ήταν 40% περίπου μικρότερη από το μέσο όρο της οικονομίας. Το μέγεθος αυτό υποδηλώνει ότι ο κλάδος πωλεί ένα μεγάλο ποσοστό των υπηρεσιών του στην τελική ζήτηση και δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τις ενδιάμεσες ή τις διακλαδικές ροές.

Στον Πίνακα 10.7.2 αποτυπώνονται τα μεγέθη του πολλαπλασιαστή, της δύναμης και της ευαισθησίας της διασποράς κατά τα έτη 1999, 2005, 2010.

Πίνακας 10.7.2: Πολλαπλασιαστής, Δύναμη της διασποράς και Ευαισθησία της διασποράς της Ναυτιλίας, έτη 1999, 2005 και 2010.

ΕΤΗ	ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΗΣ	ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ	ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ
1999	1,6109	0,6258	0,9040
2005	1,6042	1,1619	0,7206
2010	1,9766	1,0655	0,6069

Κεφάλαιο 11. Παγκοσμιοποίηση, Διεθνοποίηση και Ναυτιλιακό Πλέγμα

11.1 Η παγκοσμιοποίηση και το ναυτιλιακό πλέγμα: Βασικά χαρακτηριστικά και κλάδοι του ναυτιλιακού cluster

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, τα clusters είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες αλληλένδετες επιχειρήσεις και ιδρύματα εντός συγκεκριμένου πεδίου δράσης. Τα clusters περιλαμβάνουν μια σειρά συνδεδεμένων βιομηχανιών και άλλων ολότητων με ανταγωνιστική σημασία.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον καθηγητή του πανεπιστημίου του Χάρβαρντ Michael E. Porter ως «cluster» νοείται «ένας σχηματισμός διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων, εξειδικευμένων προμηθευτών, παρόχων υπηρεσιών και συνεργαζόμενων οργανισμών (πανεπιστήμια, εμπορικές ενώσεις κ.λπ.)».

Το βιομηχανικό cluster είναι γεωγραφικά καθορισμένη συλλογή από όμοιες ή σχετικά όμοιες, όσον αφορά την δραστηριότητα που αναπτύσσουν επιχειρήσεις, όπου από κοινού δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα τόσο για τις ίδιες όσο και για την οικονομία που τις φιλοξενεί.

Τα clusters υλοποιούνται και από τους επιστήμονες και από τους επαγγελματίες. Ο σχεδιασμός πρέπει να ξεκινάει από την επιλογή ενός πυρήνα, ο οποίος πρέπει να αποτελείται από μια χωρική συγκέντρωση παρόμοιων δραστηριοτήτων και να ολοκληρώνεται μέσα από συγκεκριμένες ενέργειες

Οι επιχειρήσεις που αποτελούν μέρη του πυρήνα έχουν μεταξύ τους σχέσεις που τις συνδέουν. Οι δυνάμεις των σχέσεων είναι οι οικονομικές συναλλαγές, η χρήση κοινών πόρων του cluster, η ιδιότητα μέλους των ενώσεων cluster και ο συνυπολογισμός των «περιφερειακών συστημάτων εκμάθησης».

Αναφερόμενοι στο ναυτιλιακό cluster, εννοούμε την εφαρμογή της μορφής οργάνωσης του clustering στη ναυτιλία. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα σύστημα συνδεδεμένων μεταξύ τους επιχειρήσεων, ιδρυμάτων και θεσμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και χαρακτηρίζονται από γεωγραφική εγγύτητα (συνήθως σε κάποιο λιμάνι), ανταγωνιστικότητα, συμπληρωματικότητα και εξωτερικές οικονομίες. Ένα ναυτιλιακό cluster δύναται να εκτείνεται κάθετα (περιλαμβάνοντας προμηθευτές, πελάτες, κανάλια διανομής κ.λπ) και οριζόντια (επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου, παραγωγοί συμπληρωματικών προϊόντων κ.λπ). Σε

περιφερειακό επίπεδο το ναυτιλιακό cluster μπορεί να απλώνεται και σε ευρύτερες περιοχές όπως για παράδειγμα το ναυτιλιακό cluster της Αραβικής χερσονήσου.

Όπως σε όλα τα cluster, έτσι και στα ναυτιλιακά είναι εμφανής η τάση που υπάρχει για καινοτομία και παραγωγή νέων ιδεών που θα εφαρμοστούν στην παραγωγική διαδικασία, ή θα υλοποιηθούν υπό τη μορφή νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Η καινοτομία δύναται να αφορά οποιονδήποτε από τους κλάδους του cluster, όπως για παράδειγμα στη ναυπήγηση ενός νέου τύπου πλοίου ή στο χρηματοοικονομικό επίπεδο με τη μορφή ενιαίου χρηματοδοτικού σχήματος ή ενιαίων κεφαλαίων που μπορεί να θεωρηθεί ως ένα νέο τραπεζικό προϊόν για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών clusters. Βέβαιο είναι ότι οι καινοτομίες θα συμβάλλουν στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του ναυτιλιακού πλέγματος και στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων εντός αυτού.

Επίσης, στα ναυτιλιακά clusters συναντάται το στοιχείο της συμπληρωματικότητας και της αλληλεξάρτησης μεταξύ των επιχειρήσεων. Μάλιστα, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα της ναυτιλίας το χαρακτηριστικό αυτό παρουσιάζεται εντονότερο απ' ότι σε άλλα πλέγματα επιχειρήσεων σε άλλους τομείς της οικονομίας. Οι ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις συνεργάζονται και εξαρτώνται στενά η μία από την άλλη. Αν ένας ναυτιλιακός κλάδος υπολειτουργεί, τότε ολόκληρο το δίκτυο επιχειρήσεων θα παρουσιάσει προβλήματα. Για παράδειγμα, αν τα ναυτιλιακά πρακτορεία δεν λειτουργούν σωστά, γίνονται αντιληπτές οι συνέπειες για το cluster (τα πιστοποιητικά των πλοίων να λήγουν χωρίς ν' ανανεώνονται συνεπώς να μην είναι δυνατό να αποπλεύσουν από ή να καταπλεύσουν προς κάποιο λιμάνι, καθυστερήσεις στις παραδόσεις των φορτίων, πρόστιμα κ.λπ.). Φυσικά αν τα προβλήματα αφορούν κλάδους όπως η ναυπήγηση ή οι προμήθειες ανταλλακτικών τότε οι συνέπειες είναι ακόμη πιο βλαβερές. Το ναυτιλιακό cluster ουσιαστικά είναι ένα συμπαγές σύστημα, όπου οι συνέπειες από μια ενδεχόμενη αλλαγή μιας μεταβλητής διαχέεται άμεσα σε ολόκληρο το σύστημα. Απόρροια της αλληλεξάρτησης αυτής αποτελούν οι οικονομίες συνεργιών οι οποίες συνεπάγονται σημαντικά οφέλη για ολόκληρο το cluster.

Τέλος, παρατηρούνται και σημαντικές εξωτερικές οικονομίες καθώς επίσης και παραγωγή αγαθών δημόσιου χαρακτήρα. Οι εξωτερικές οικονομίες είναι θετικές, για παράδειγμα δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, εκπαίδευση στελεχών για την επάνδρωση πλοίων ή εταιρειών, διάχυση ναυτιλιακής γνώσης στο cluster, αλλά και αρνητικές συνέπειες ή επιπτώσεις όπως η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από θαλάσσια ατυχήματα. Επιπροσθέτως η φύση της ναυτιλίας είναι τέτοια ώστε τα αγαθά δημόσιου χαρακτήρα αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για την απρόσκοπτη και εύρυθμη λειτουργία των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού

πλέγματος. Έργα ανοδομής στα λιμάνια όπως κυματοθραύστες, έργα βυθοκόρησης, προβλήτες κ.λπ., αποτελούν τα πιο τυπικά από τα παραδείγματα τέτοιων έργων υποδομής.

Η ναυτιλία, εκτός από κινητήριο μοχλός για την Ελληνική οικονομία, διαδραματίζει και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση έναν πρωταγωνιστικό ρόλο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζοντας την θεμελιώδη σημασία της δραστηριότητας όλου του ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster) στην οικονομία της ΕΕ, πραγματοποίησε καταγραφή των οικονομικών επιπτώσεων των ναυτιλιακών βιομηχανιών στην επικράτειά της. Στα πλαίσια αυτής, εξετάζει το σύνολο των βιομηχανιών του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ από τους οποίους αποτελείται ένα ναυτιλιακό cluster και είναι οι παρακάτω:

Λιμενικές υπηρεσίες: Πρόκειται για τις άμεσες λιμενικές υπηρεσίες που προσφέρει ένα λιμάνι στα πλοία που βρίσκονται εντός των ορίων του και αφορούν: μεταφορά φορτίου και εφοδίων (συμπεριλαμβανομένων των επιβατών), διαμετακόμιση, αποθήκευση, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων (υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, τροφοδοσία, επισκευές) και επίβλεψη-διαχείριση της κίνησης του λιμανιού (έλεγχος λιμενικής κίνησης, διαχείριση θέσεων πλοίων, πλοήγηση κλπ).

Εμπορική-Μεταφορική ναυτιλία: Πρόκειται για το κύριο έργο της ναυτιλιακής δραστηριότητας: θαλάσσια μεταφορά και διεθνές εμπόριο.

Ναυτιλία σε λίμνες και ποτάμια (inland shipping): Ναυτιλιακές δραστηριότητες σε λίμνες και ποτάμια.

Ναυτιλιακός εξοπλισμός και υποστηρικτικές δραστηριότητες: Πρόκειται για δραστηριότητες συμπληρωματικές του κύριου ναυτιλιακού έργου, όπως κατασκευή σωστικών μέσων, σχοινιών, συστημάτων ασφαλείας, προμήθεια ανταλλακτικών πλοίων (spare parts), παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση του πλοίου κ.λπ.

Ναυπήγηση: Κατασκευή πλοίων (Ro/Ro, LNG, δεξαμενόπλοια κ.λπ.) και επισκευές.

Υπηρεσίες ναυτιλίας: Εδώ περιλαμβάνονται ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εταιρίες που ασχολούνται άμεσα με το λειτουργικό κομμάτι των πλοίων και προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού χαρακτήρα (πρακτόρευση, μεσιτεία, ναυλώσεις, λογιστήριο, ναυτιλιακή νομοθεσία, θαλάσσια ασφάλιση, διαχείριση, θέματα ποιότητας κι επιθεώρησης, νηογνώμονες κ.λπ.).

Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες, όπως ιχθυοκαλλιέργειες κι επεξεργασία αλιευμάτων.

Βυθοκόρηση π.χ. για την κατασκευή υποδομών σε λιμάνια κλπ.

Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Πολεμική Ναυτιλία: Τελεί υπό κρατική αιγίδα, για αμυντικούς και ενίοτε άλλους σκοπούς (διάσωση, περιφρούρηση, ναυαγιαυρεσίες).

Θαλάσσιος τουρισμός: Με άλλα λόγια ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής (κρουαζιέρες, γιοτ κ.λπ.).

Οι κλάδοι ενός cluster, συνδέονται και υποστηρίζονται από τομείς της υπόλοιπης οικονομίας. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το ναυτιλιακό cluster συνδέεται και επικαλύπτεται συχνά με άλλα clusters, κυρίως εκείνα του τουρισμού (ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τουριστική ναυτιλία κ.λπ.) και των μεταφορών. Ας μην ξεχνούμε άλλωστε ότι η ναυτιλία συνιστά τμήμα της μεταφορικής διαδικασίας.

Για παράδειγμα σε μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς – διδακτορική διατριβή (Ζαμπέτα 2010) στην οποία χρησιμοποιήθηκε δομημένο ερωτηματολόγιο με 21 ερωτήσεις χωρισμένες σε 5 επιμέρους θέματα με 146 υποερωτήματα σε κλίμακα 5 επιπέδων δηλαδή 750 σημείων ανάλυσης προέκυψαν σημαντικά συμπεράσματα σε ότι αφορά τις εξελίξεις και τις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας και της δημιουργίας ναυτιλιακών πλεγμάτων. Συγκεκριμένα όπως προέκυψε από τη μελέτη με βάση τα επιμέρους θέματα που αναφέρονται όπως είναι η ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς με 5 ερωτήσεις, το διεθνές εμπόριο και τα συστήματα διοίκησης επίσης με 5 ερωτήσεις, η χρηματοοικονομική δομή με 4 ερωτήσεις, η στρατηγική ανάπτυξη με 5 ερωτήσεις και οι εξελίξεις και οι προοπτικές με 2 ερωτήσεις. Από τις απαντήσεις που αναφέρονται αναλύθηκαν 56 ερωτηματολόγια ανεβάζοντας τον αριθμό των σημείων ανάλυσης σε 42.000. Οι συστάδες που προέκυψαν αποτελούνται από 5 έως 10 κοινά χαρακτηριστικά με τη χρήση της μεθοδολογίας factor analysis και τα αποτελέσματα κρίνονται εξαιρετικά ενθαρρυντικά. Τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του δείγματος υιοθετούν την άποψη της άμεσης υιοθέτησης των Αρχών της Εταιρικής Διακυβέρνησης στη ναυτιλία σε ποσοστό 66,07%. Αντίστοιχα υψηλό (73,21%) είναι και το ποσοστό του δείγματος που συμφωνεί στη χρήση σύγχρονων μεθόδων διοίκησης, όπως αυτές περιγράφονται στις ερωτήσεις του δείγματος, δηλαδή με συνεχή προσαρμογή της στρατηγικής στον leader της αγοράς, στον κύριο ανταγωνιστή, στις συνιστώσες της SWOT, στις εξελίξεις της αγοράς, στις απαιτήσεις των μετόχων και στις δυνατότητες των στελεχών.

Αναφορικά με τα εργαλεία διοίκησης που προτείνονται στο ερωτηματολόγιο το 69,64% του δείγματος τα αποδέχεται ως χρήσιμα και αποτελεσματικά για την καλύτερη απόδοση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην περίοδο 2011-2015. Τα προτεινόμενα εργαλεία είναι η ισορροπημένη σκοροκάρτα (balanced scorecard), η συγκριτική ανάλυση (benchmarking), η ανάλυση βασικών ικανοτήτων (core competences analysis), η εύρεση κρίσιμων παραγόντων επιτυχίας (identification of key or critical success factors), η ανάλυση των πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων του κλάδου (industry 5-forces analysis), ο προγραμματισμός με χρήση σεναρίων (scenario planning) καθώς και η ανάλυση SWOT.

Από την ανάλυση του δείγματος των ερωτηματολογίων με τη μέθοδο της παραγοντικής ανάλυσης προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα σε ότι αφορά τις απόψεις των στελεχών που συμμετείχαν στην έρευνα για τις επιπτώσεις του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης στην ανάπτυξη των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα χρήσιμα συμπεράσματα προέκυψαν αναφορικά με τις στρατηγικές ανάπτυξης, χρηματοδοτήσεων και εταιρικής διακυβέρνησης στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Για την περίοδο 2011-2015, όπως τουλάχιστον προκύπτει από τις απαντήσεις με τη μεθοδολογία factor analysis, τα στελέχη των επιχειρήσεων του δείγματος προσβλέπουν σε γρήγορη ανάκαμψη με μεγάλη πιθανότητα συγχωνεύσεων και εξαγορών στα dry bulks και στα tankers. Στο ερώτημα πόσο πιθανή είναι η ανάκαμψη στη ναυτιλία στην περίοδο 2011-2015 το 85,71% του δείγματος απάντησε θετικά. Υψηλό ποσοστό έχει τοποθετηθεί επίσης θετικά τόσο στη αναγκαιότητα χρήσης σύγχρονων μεθόδων μέτρησης της απόδοσης όσο και στη χρήση της εταιρικής διακυβέρνησης στα συστήματα διοίκησης. Στο ερώτημα αναφορικά με την πιθανότητα συγχωνεύσεων και εξαγορών στην ίδια περίοδο το 58,92% του δείγματος απάντησε θετικά. Και στην περίπτωση αυτή το συγκεκριμένο ποσοστό έχει υιοθετήσει την άποψη για τη χρήση των χαρακτηριστικών που αναφέρονται παραπάνω στα συστήματα διοίκησης των επιχειρήσεων από τις οποίες προέρχονται. Από άλλες ερωτήσεις προκύπτει επίσης ότι το δείγμα που συμμετείχε στην έρευνα παρουσιάζεται με θετική διάθεση σε ποσοστό 53,57% στην άποψη ότι η έκδοση ομολογιακού δανείου είναι επιθυμητός και σύγχρονος τρόπος χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Σε ότι αφορά την παγκοσμιοποίηση η μελέτη δίνει απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον η παγκοσμιοποίηση θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην περίοδο 2011-2015. Το αποτέλεσμα κρίνεται απόλυτα ικανοποιητικό και τα ανώτερα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα συμφωνούν στον θετικό ρόλο της παγκοσμιοποίησης στην εξέλιξη της ναυτιλίας.

11.1.2 Η Διεθνοποίηση στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

Η διεθνοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αφορά στον αυξημένο ρόλο των παραγωγικών συντελεστών που διαμορφώνονται και δρουν όχι σε εγχώριο, αλλά σε διεθνή πια χώρο. Σύμφωνα με τον Μεταξά (1985, σελ. 13-28), διεθνοποίηση στη ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχει, όταν η εθνικότητα των παραγωγικών συντελεστών είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη. Σχετίζεται δηλαδή με το βαθμό μείωσης ή ελαχιστοποίησης της εθνικότητας των συντελεστών παραγωγής και των συντελεστών δράσης των «εθνικών» ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο ορισμός της διεθνοποίησης δεν περιορίζεται μόνο στην εθνικότητα του κεφαλαίου, του εργατικού δυναμικού γραφείου και πλοίου ή τη χώρα εγκατάστασης του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρίας, αλλά επεκτείνεται και στους λοιπούς παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της επιχείρησης, όπως η εθνικότητα των φορτίων, η χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης Σημαίας, η χρήση ξένων λιμένων και η εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών τρίτων χωρών (cross-trading). Ειδικότερα τα φορτία από εθνικά μετατράπηκαν σε διεθνή και σταδιακά εγκαταλείφθηκε από τα εθνικά πλοία (αυτά δηλαδή που φέρουν την εθνική σημαία) η τακτική της αποκλειστικής εξυπηρέτησης μόνο εθνικών φορτίων. Σε αυτό συνετέλεσε η απελευθέρωση του εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο, με τη χαλάρωση ή κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και τη μείωση των δασμών. Ειδικά για την περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό υπήρξε ακόμη πιο έντονο εξαιτίας της εγγύτητας της Ελλάδας με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και την εξάλειψη φραγμών στο εμπόριο μεταξύ των χωρών - μελών. Έτσι, μέσω της διεθνοποίησης οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οδηγήθηκαν σε επιτυχή δράση ώστε να θεωρούνται πιο επιτυχημένοι οι πλοιοκτήτες που εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και σύναψη ναυλώσεων σε διεθνή πλέον βάση. Παρ' όλα αυτά, η διεθνοποίηση στη Ναυτιλία είναι ιδιότητα που μπορεί να υπάρχει σε μικρό, μέτριο ή μεγάλο βαθμό. Στην ελληνική ναυτιλία, ο βαθμός διεθνοποίησης τείνει, όπως και σε παγκόσμιο επίπεδο, να αυξάνεται. Ενδεικτικά, η απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις πριν το 1980 ήταν στο 75%, το οποίο μειώθηκε σταδιακά στο 70% το 1983 και στο 60% το 1986, ακολουθώντας έκτοτε φθίνουσα πορεία.

Καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική διεθνοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έπαιξε τόσο ο θεσμός των Σημαιών Ευκαιρίας, όσο και η πρακτική αλλαγής της εθνικής σημαίας (flagging out). Με το θεσμό των Σημαιών Ευκαιρίας, κατέστη δυνατός ο συνδυασμός της εξασφάλισης χρηματικών κεφαλαίων από τις ανεπτυγμένες χώρες και της απασχόλησης πληρωμάτων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Βέβαια, σταδιακά αποκτήθηκε και η τεχνογνωσία του πλοιοκτήτη από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ενδεικτικά από τον παρακάτω

πίνακα, η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο tonnage/dwt αυξήθηκε από 10% το 1980 στο 19,3% το 1997 με πρωταγωνιστική περιοχή αυτήν της Ασίας:

Πίνακας 10.1

Country grouping	Year	Total of goods loaded and unloaded (millions of tons)	Percentage of world total	Merchant fleet (millions of dwt)	Percentage of world total
Developed market-economy countries	1980	3 965	53.7	350.1	51.3
	1997	5 487	54.9	202.5	26.1
	1998	5 601	54.8	202.6	25.7
Major open-registry countries	1980	b	b	212.6	31.1
	1997	b	b	361.0	46.5
	1998	b	b	376.8	47.8
Developing countries	1980	2 926	39.6	68.4	10.0
	1997	3 934	39.4	149.9	19.3
	1998	4 007	39.2	150.8	19.1
Countries of Central and Eastern Europe (including the former USSR)	1980	346	4.7	37.8	5.5
	1997	341	3.4	24.3	3.1
	1998	351	3.4	20.7	2.6
Socialist countries of Asia	1980	146	2.0	10.9	1.6
	1997	248	2.5	26.0	3.4
	1998	254	2.5	26.0	3.3
World total ^a	1980	7 383	100.0	682.8	100.0
	1997	9 990	100.0	775.9	100.0
	1998	10 213	100.0	788.7	100.0

ΠΗΓΗ: UNCTAD, Review of Maritime Transport 1999, Chapter III, p.46 Table 29

Η παρατηρούμενη άνοδος του ποσοστού συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών οφείλεται στην σταδιακή απόκτηση της τεχνογνωσίας που χρησιμοποιούν τα στελέχη των επιχειρήσεων των ανεπτυγμένων χωρών και την υιοθέτησή τους από τα αντίστοιχα των αναπτυσσόμενων χωρών. Θα λέγαμε δηλαδή ότι πρόκειται για μια παραλλαγή του θεωρητικού Υποδείγματος της Ολιγοπωλιακής Αντίδρασης, με κάποιες όμως διαφοροποιήσεις: αύξηση γνώσεων/ τεχνογνωσίας των ανεπτυγμένων περιοχών, που διαθέτουν ‘ηγετικές’ ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αντιγραφή τους από τις αναπτυσσόμενες προκειμένου να δεσμεύσουν πόρους ώστε να αναπτύξουν διεθνοποιημένες επιχειρηματικές δραστηριότητες χωρίς ανάληψη σημαντικού ρίσκου καθώς η τεχνογνωσία έχει ήδη εφαρμοστεί από τις πρώτες.

11.1.3 Η Στρατηγική Διεθνοποίησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Ενώ το πιο γνωστό υπόδειγμα της Θεωρίας των Σταδίων και της «ψυχικής απόστασης» προτιμάται από τις περισσότερες ελληνικές επιχειρήσεις που διεθνοποιούνται για πρώτη φορά, στην περίπτωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων το μοντέλο αυτό δεν ακολουθείται με όλα του τα στάδια και με τον τρόπο που ξέρουμε, λόγω της διαφορετικής επιχειρηματικής κατηγορίας των ναυτιλιακών εταιριών. Δεν παράγονται προϊόντα, αλλά υπηρεσίες μεταφορικής φύσης και οι εγκαταστάσεις της ναυτιλιακής εταιρίας διαχωρίζονται σε δύο μεγάλα κέντρα, εξίσου σημαντικής βαρύτητας (σε αντίθεση με τις χερσαίες εμπορικές επιχειρήσεις) και, εκ των πραγμάτων, μεγάλης απόστασης μεταξύ τους: το γραφείο και το πλοίο. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συνδυάζουν διαφορετικά στοιχεία και πρακτικές, ανάλογα με το μέγεθός τους, τη γεωγραφική περιοχή όπου δραστηριοποιούνται, τις ανάγκες τους και τους στόχους που θέτουν για την μελλοντική τους επέκταση.

Η πιο διαδεδομένη στρατηγική που ακολουθείται από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις είναι οι ναυτιλιακοί συνασπισμοί, που ορίζονται σύμφωνα με σχετικό νόμο της Ε.Ε. (R. Murray, 1994) ως «επιχειρήσεις κοινού κινδύνου (joint ventures) μεταξύ πλοιοκτητών, που θέτουν σε κοινή διάθεση (pool) πλοία ομοίου τύπου κάτω από μια κεντρική διοίκηση, με marketing μιας ενιαίας επιχείρησης, με διαπραγματευτική δράση σε ναυλώσεις (κατά ταξίδι ή χρονοναυλώσεις) και σε συμβόλαια εργολαβικών μεταφορών, με κοινή είσπραξη των εσόδων και μετέπειτα διανομή στους πλοιοκτήτες». Ανήκει δηλαδή στην κατηγορία των Προχωρημένων – Μη Εξαγωγικών μορφών διεθνοποίησης, που έχει αναφερθεί στα θεωρητικά υποδείγματα.

Η δημιουργία των ναυτιλιακών συνασπισμών έχει ως αντικειμενικό σκοπό την κοινή ανάληψη μεγάλων εργολαβικών συμβολαίων μεταφοράς προσφερόμενων φορτίων. Η συγκεκριμένη στρατηγική μορφή διεθνοποίησης στοχεύει στη συγκρότηση στόλου πολλών και διαφορετικών πλοιοκτητών, κατά τεκμήριο πολλών εθνικοτήτων, σε μορφή κοινοπραξίας, η οποία κάτω από αποδοτική διοίκηση, θα αποκτήσει την αναγκαία «κρίσιμη μάζα». Αυτό θα καταστήσει το συνασπισμό ικανό να δίνει προσφορές, να απολαμβάνει οικονομίες κλίμακας και να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση πάνω στο επενδυμένο κεφάλαιο. Η πρακτική των κοινοπραξιών (συνασπισμών) γίνεται ολοένα και πιο δημοφιλής. Σύμφωνα με σχετικό άρθρο του «Βήματος», στην ελληνική ναυλαγορά οι Έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές προτιμούν να συμπράξουν με ξένους εταίρους τους παρά με άλλους Έλληνες (π.χ. η Ceres του Π. Λιβανού και η ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία Ceoclerisi Armatori). Οι κινήσεις αυτές δείχνουν σαφώς την κατεύθυνση που ακολουθούν και θα συνεχίσουν να ακολουθούν μερικές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες αμιγώς

ελληνικών συμφερόντων, καθώς υποστηρίζουν μια εκτεταμένη στρατηγική διεθνοποίησής τους.

11.1.4 Ο Κλάδος της Ναυτιλίας

Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία και συνιστά μαζί με τον τουρισμό τους δύο βασικότερους εξαγωγικούς κλάδους της. Οι προοπτικές αυτού του έντονα διεθνοποιημένου κλάδου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις με συνέπεια η σημαντική επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών διεθνώς από τα μέσα του 2007, σε συνδυασμό με την προσδοκώμενη αύξηση της μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου λόγω υψηλών παραγγελιών πλοίων, να αυξήσει τον βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου.

Αν και η διεθνής οικονομική αβεβαιότητα έχει αυξηθεί, η ισχυρή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες ωθεί υψηλότερα τις τιμές των ναύλων. Η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών διανύει την τελευταία τετραετία μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους της. Η ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (κυρίως για μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα αλλά και για πετρέλαιο), πρωτίστως από τις οικονομίες των BRICs (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών αγαθών και ο υψηλός βαθμός μακροοικονομικής σταθερότητας διεθνώς, οδήγησαν σε άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης (με μέσο ρυθμό που υπερέβη το 8,3% ετησίως σε όγκο, συγκριτικά με μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως της τάξης του 4,4%).

Παράλληλα, στο σκέλος της προσφοράς, η αργή προσαρμογή της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία υστέρησε σημαντικά της ζήτησης, σε συνδυασμό με φαινόμενα συνωστισμού και καθυστέρησης των παραδόσεων στα λιμάνια, ώθησε υψηλότερα τους ναύλους. Ως εκ τούτου, το επίπεδο αυτών αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τα τελευταία 4 χρόνια και διαμορφώθηκε το 2007 σε όριο κατά 180% μεγαλύτερο σε σχέση με τις αρχές του 2004 και κατά 260% μεγαλύτερο από τον μέσο όρο της δεκαετίας.

Συγκεκριμένα, η αγορά ξηρού φορτίου όπως και αυτή των εμπορευματοκιβωτίων επιδεικνύουν αξιοσημείωτο δυναμισμό, με τους ναύλους να κινούνται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, καθώς είναι πολύ περισσότερο εξαρτώμενες από την πορεία των οικονομιών των BRICs, οι οποίες σχετίζονται με το 52% περίπου των εμπορευμάτων που διακινούνται παγκοσμίως (συγκριτικά με το 35% στις αρχές της δεκαετίας). Ο υψηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης αυτών των χωρών (ο οποίος ήταν υπερτριπλάσιος του αντίστοιχου των

ανεπτυγμένων οικονομιών κατά την τελευταία τετραετία) αποτέλεσε τη βασική κινητήρια δύναμη πίσω από την ισχυρή αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια.

Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων, που ήταν σε καθοδική τροχιά από τις αρχές του 2005 έως τα μέσα του 2007, έχουν αυξηθεί σημαντικά φτάνοντας στο δεύτερο τρίμηνο του 2008 σε νέα ιστορικά υψηλά επίπεδα. Βασικοί λόγοι γι' αυτή την ανάκαμψη είναι η ισχυρή αύξηση των τιμών του πετρελαίου (με τις οποίες οι ναύλοι εμφανίζουν εμπειρικά μεγάλη συσχέτιση λόγω της θετικής τους σχέσης με την αξία του μεταφερόμενου φορτίου και εξαιτίας του αυξημένου μεταφορικού κόστους) και η μειωμένη διαθεσιμότητα πλοίων βραχυπρόθεσμα (εξαιτίας της συμφόρησης των λιμανιών, της αυξημένης ζήτησης χωρητικότητας σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων και λόγω των πολυάριθμων αποσύρσεων δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος για μετατροπή τους σε πλοία ξηρού φορτίου το 2007).

Η σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη πρόκληση των τελευταίων ετών για τη ναυτιλιακή αγορά είναι η μεγαλύτερη ταυτόχρονη μεταπολεμική εισροή καινούργιου αποθέματος πλοίων, η οποία αντιστοιχεί στο 28% της τρέχουσας μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου- κατά τη διετία 2009 - 2010, παράλληλα με την αυξανόμενη αβεβαιότητα ως προς το χρονικό σημείο ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας (εν μέσω χρηματοπιστωτικής αστάθειας, επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης και πληθωριστικών πιέσεων).

Οι βασικές συνιστώσες της ζήτησης στην αγορά ξηρού φορτίου εμφανίζονται ανθεκτικές και σε σημαντικό βαθμό αποσυνδεδεμένες από την έντονη επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Η ζήτηση για βασικά εμπορεύματα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με υγιή ρυθμό, καθώς η βιομηχανική παραγωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες των αναδυόμενων αστικών κοινωνικών στρωμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνονται συνεχώς.

Συνεπώς, η τάση των ναύλων ξηρού φορτίου αναμένεται να παραμείνει ανοδική, αν και με σημαντικά ηπιότερους ρυθμούς συγκριτικά με την τελευταία διετία, τουλάχιστον μέχρι την ισχυρή εισροή νέας χωρητικότητας κατά το 2010. Η μαζική εισροή των νέων πλοίων αναμένεται να οδηγήσει σε διόρθωση των ναύλων κατά τη διετία 2010 - 2011, η οποία δεν αναμένεται να υπερβεί σωρευτικά το 20% εφόσον η διεθνής οικονομία έχει ήδη ανακάμψει κατά την ίδια περίοδο.

Οι προκλήσεις είναι εντονότερες και στο σκέλος της προσφοράς, καθώς την περίοδο 2009 - 2010 αναμένεται σημαντική εισροή νέων δεξαμενόπλοιων, η οποία θα αντισταθμιστεί μόνο

μερικώς από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος (μέσω συνέχισης της μετατροπής τους σε πλοία ξηρού φορτίου). Ως εκ τούτου, αναμένεται διόρθωση των τιμών των ναύλων υγρού φορτίου -η μείωση των τιμών των ναύλων εκτιμάται σωρευτικά στο 40% για τη διετία 2009 - 2010- προκειμένου να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Ακόμη και έπειτα από μια τέτοια διόρθωση, όμως, οι τιμές θα παραμείνουν περίπου 160% υψηλότερα από τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, διαβλέποντας την ευνοϊκή διεθνή συγκυρία, ενίσχυσαν την ηγετική θέση τους στην αγορά προβαίνοντας σε ένα εντυπωσιακό επενδυτικό πρόγραμμα (η συνολική αξία του οποίου υπερέβη τα 90 δισ. ευρώ και κορυφώθηκε την τελευταία διετία), το οποίο προωθεί τη σημαντική ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου, δημιουργώντας ευνοϊκές προοπτικές για το μέλλον του κλάδου μακροπρόθεσμα. Μέσω αυτού του προγράμματος η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου μειώθηκε το 2007 κάτω από τον διεθνή μέσο όρο (στα 14 έτη συγκριτικά με 14,6 έτη που είναι η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου) για πρώτη φορά την τελευταία επταετία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμφανίζονται εξαιρετικά ευπροσάρμοστοι στη συγκυρία διαφοροποιώντας σημαντικά, κατά την τελευταία διετία, τη διάρθρωση των παραγγελιών τους με σημαντική αύξηση του μεριδίου των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container), την αύξηση της μέσης χωρητικότητας των παραγγελθέντων πλοίων και τον σταδιακό περιορισμό των παραγγελιών δεξαμενόπλοιων που είναι για εκείνους η πιο παραδοσιακή αγορά (το μερίδιο των πετρελαιοφόρων περιορίστηκε στο 36% του ελληνόκτητου στόλου το 2007, από 39% το 1997).

Η ανάπτυξη και η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια καθώς το απόθεμα παραγγελιών πλοίων της τελευταίας διετίας ανέρχεται σε 66 εκατ. dwt (σε όρους χωρητικότητας) αντιστοιχώντας στο 32% της τρέχουσας συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου ή στο 17,5% των συνολικών διεθνών παραγγελιών. Συγκεκριμένα, η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου αναμένεται να έχει αυξηθεί κατά 28% έως τα τέλη του 2010, ενώ η μέση ηλικία του στόλου αναμένεται να μειωθεί κάτω από τα 11 έτη το 2011. Παράλληλα, η ποιοτική του αναβάθμιση σε όρους μέσης ηλικίας πλοίων καθώς και η διάρθρωση του στόλου θα του επιτρέπουν να είναι πιο ανταγωνιστικός και να δραστηριοποιείται όλο και περισσότερο στους υποκλάδους με την ισχυρότερη αναμενόμενη ζήτηση.

Τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφτασαν το 2007 τα 17 δισ. ευρώ, ήτοι 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Λαμβάνοντας υπόψη τις

επιδράσεις σε κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 6% και η απασχόληση στο 4% περίπου της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά την περίοδο 2006 - 2007. Η συνεισφορά γίνεται ακόμα μεγαλύτερη αν συνεκτιμηθούν και οι επιδράσεις στην οικονομία από την επανεπένδυση μέρους των συσσωρευμένων κερδών (εκτός Ελλάδος) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικής ιδιοκτησίας και σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας (μη συνδεόμενους με τη ναυτιλία), όπως οι επιχειρηματικές επενδύσεις παγίων (εκτός πλοίων) και η αγορά ακινήτων. Η αξία αυτών των επενδύσεων κατά την πλέον συντηρητική εκτίμηση υπερέβη τα 2,5 δισ. ευρώ το 2007, ήτοι το 1% του ΑΕΠ, ανεβάζοντας τη συνολική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στο 7% του ελληνικού ΑΕΠ περίπου.

Με βάση το προαναφερθέν βασικό σενάριο για τη διεθνή πορεία των ναύλων και τις ποσοτικές εκτιμήσεις μας για το μέγεθος του στόλου, με υιοθέτηση ενός συντηρητικού σεναρίου για την επίδραση της ποιοτικής αναβάθμισης στα έσοδα αναμένουμε μέση αύξηση των εσόδων (στο ισοζύγιο υπηρεσιών) από τη ναυτιλία της τάξης του 8% για το 2008, οριακή μέση ετήσια μείωση της τάξης του 4% για τη διετία 2009 και 2010 και εν συνεχεία (περίοδος 2011 - 2014) ανάκαμψη με μέσο ετήσιο ρυθμό 6% ετησίως. Οι εκτιμήσεις αυτές συνάδουν προς μια σταθεροποίηση της συνολικής συνεισφοράς της ναυτιλίας στον ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο επίπεδο του 0,2% κατά μ.ό. την επόμενη τριετία.

11.1.5 Οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στη λειτουργία του ναυτιλιακού πλέγματος

Αναφερόμενη στα μέτρα πολιτικής η Τράπεζα της Ελλάδος επισημαίνει ότι το ύψος των εισπράξεων από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται αφενός από το μέγεθος των δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος (maritime cluster) της χώρας και αφετέρου από το επίπεδο των ναύλων.

Ο ελληνικός εφοπλισμός δραστηριοποιείται κυρίως στους κλάδους των πλοίων μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου και των πετρελαιοφόρων, οι οποίοι εμφανίζουν χαρακτηριστικά ανταγωνιστικής αγοράς, και επομένως οι ναύλοι καθορίζονται στην παγκόσμια ναυλαγορά (price takers).

Συνεπώς, η αύξηση των εισπράξεων από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μόνιμου χαρακτήρα μπορεί να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης και επέκτασης του ναυτιλιακού πλέγματος και της προσέλκυση νέων εταιριών.

Παραδοσιακά, η κύρια πολιτική προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιριών συνδέεται με την ένταξη πλοίων στην ελληνική σημαία. Θα πρέπει όμως να εξεταστούν πολιτικές που ενισχύουν το ναυτιλιακό πλέγμα, μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως είναι οι τραπεζικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες ασφάλισης (π.χ. P & I clubs) και διαμεσολάβησης (π.χ. cargo and vessel brokerage). Παράλληλα, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και διατήρηση του ναυτιλιακού πλέγματος αποτελεί η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας.

Τέλος, η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών της χώρας, η διεύρυνση των συνεργασιών με εταιρείες διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων και η προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (container shipping companies) μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση των εισπράξεων από βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες.

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 εποικοδομητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα. Τρίτον, εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ότι 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 μας 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.

11.1.6 Άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις

Οι κυριότερες επιδράσεις του ναυτιλιακού cluster στην οικονομία αναλύονται κάτωθι. Πρώτον, η ναυτιλιακή δραστηριότητα δημιουργεί επιπλέον Εισόδημα, μια Προστιθέμενη Αξία στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Πέραν του Προϊόντος που δημιουργείται άμεσα, δημιουργείται επιπλέον Εισόδημα έμμεσα στους υπόλοιπους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και μέσω πολλαπλασιαστικών διαδικασιών, καθώς τα προερχόμενα από τη ναυτιλία εισοδήματα διαχέονται στην αγορά και δημιουργούν νέα εισοδήματα και αύξηση των επιπέδων κατανάλωσης και επενδύσεων. Οι περισσότεροι από τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας ευνοούνται από τα εισοδήματα που δημιουργεί η δραστηριότητα των ναυτιλιακών πλεγμάτων.

Δεύτερον, η ναυτιλιακή δραστηριότητα ενέχει θετικές επιδράσεις για την απασχόληση, καθώς δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, είτε στα πλοία, είτε στην ξηρά, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην καταπολέμηση της ανεργίας, η οποία αποτελεί φαινόμενο που μαστίζει πολλές από τις σύγχρονες οικονομίες.

Τρίτον, δημιουργεί φορολογικά έσοδα για το κράτος τα οποία προκύπτουν από τη φορολόγηση, άμεση και έμμεση, εργαζομένων και επιχειρήσεων σε ναυτιλιακούς κλάδους, αλλά και όσων επωφελούνται από τους κλάδους αυτούς.

Τέταρτον, συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου, του ισοζυγίου κίνησης κεφαλαίων, και του ισοζυγίου άδηλων συναλλαγών (των συστατικών στοιχείων του ισοζυγίου πληρωμών μιας οικονομίας δηλαδή), αφού συνήθως οι εξαγωγές και τα εισρέοντα κεφάλαια που οφείλονται στην ναυτιλία υπερβαίνουν τις αντίστοιχες εισαγωγές και τα κεφάλαια που εκρέουν. Το πλεονάζον ισοζύγιο της ναυτιλίας επιδρά θετικά και προς την κατεύθυνση της ισοσκελίσης του ισοζυγίου πληρωμών μιας χώρας.

Επιπροσθέτως, άξιες αναφοράς αποτελούν και οι έμμεσες επιπτώσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη οικονομία. Πρόκειται για επιπτώσεις οι οποίες είναι αποτέλεσμα των δαπανών της ναυτιλίας στους κλάδους με τους οποίους συνεργάζεται. Οι εν λόγω επιπτώσεις είναι μετρήσιμες σε όρους προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης, δαπανών και φορολογικών εσόδων. Παραδείγματος χάριν, οι δαπάνες της ναυτιλίας στον κλάδο «Μηχανήματα και Είδη Εξοπλισμού» ενέχουν ορισμένες επιπτώσεις, όπως δημιουργία θέσεων απασχόλησης, αύξηση της συνολικής προσφοράς του κλάδου, των φορολογικών εσόδων κ.λπ. Η επιστημονική μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη μέτρησή τους είναι η

ανάλυση εισροών-εκροών (input-output analysis) η οποία επιτρέπει τον προσδιορισμό των άμεσων και έμμεσων μεταβολών στην οικονομία από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Οι παραπάνω αποτελούν τις κυριότερες οικονομικές επιδράσεις του ναυτιλιακού πλέγματος δραστηριοτήτων, οι οποίες ποσοτικοποιούνται και προσδιορίζονται με ακρίβεια. Πέραν αυτών όμως, η ναυτιλιακή δραστηριότητα ενέχει και άλλες, ποικίλες συνέπειες κοινωνικοοικονομικού χαρακτήρα για το σύνολο της οικονομίας, πολλές από τις οποίες όμως είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων θετικών συνεπειών αποτελούν οι εξωτερικές οικονομίες που απορρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Στην παραπάνω κατηγορία ανήκουν η διάχυση γνώσης στην οικονομία μέσω του cluster και η δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, τα ερεθίσματα και τα κίνητρα που προκύπτουν εντός του cluster για καινοτομίες, η δημιουργία νέων υποδομών στην περιοχή όπου είναι εγκατεστημένο το δίκτυο των επιχειρήσεων κ.α.

Ακόμη προκύπτουν και ορισμένα σημαντικά δημόσια αγαθά κοινωνικού χαρακτήρα, όπως είναι η σύνδεση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών απομακρυσμένων περιοχών (κυρίως νησιών) με τα αστικά κέντρα, η προστασία του περιβάλλοντος χάρη στη δράση της ακτοφυλακής, η ασφάλεια και η εθνική άμυνα που παρέχει το Πολεμικό Ναυτικό και άλλες δευτερεύουσες δράσεις, όπως υποθαλάσσιες αρχαιολογικές ανασκαφές, βυθοκορήσεις, διασώσεις ναυαγισεισίες κλπ.

Εν κατακλείδι, οι επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη οικονομία ποικίλουν και εκτείνονται από αμιγώς οικονομικά οφέλη, όπως είναι η εισροή του ναυτιλιακού πλούτου στην οικονομία η οποία συνεπάγεται δημιουργία εισοδημάτων, κεφαλαίου και νέων θέσεων εργασίας, έως κοινωνικού χαρακτήρα αγαθά όπως είναι η δημιουργία ανθρώπινου κεφαλαίου, η περιβαλλοντική προστασία και η εθνική άμυνα.

11.1.7 Οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος

Οι επιχειρήσεις που αποτελούν ένα ναυτιλιακό cluster ανήκουν και δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες αγορές. Τέτοιες αγορές είναι, για παράδειγμα, η αγορά της εμπορικής ναυτιλίας, της αλιείας και των ναυπηγήσεων. Οι αγορές αυτές συχνά τμηματοποιούνται περαιτέρω σε άλλες, μικρότερες αγορές, π.χ. η εμπορική ναυτιλία τμηματοποιείται ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο στις αγορές χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, μοναδοποιημένου φορτίου (containers) κ.λπ.

Το θεσμικό και επιχειρησιακό περιβάλλον της ναυτιλίας διέπεται έντονα από το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης. Στη σημερινή εποχή μάλιστα, το χαρακτηριστικό αυτό ενισχύεται ακόμη περισσότερο από την ανάπτυξη των τεχνολογιών στις επικοινωνίες και της Πληροφορικής. Η ναυτιλία είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη σε πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές οπουδήποτε κι αν συμβούν αυτές. Μια πολιτική μεταβολή για παράδειγμα, π.χ. ένα πραξικόπημα είναι ικανή να επηρεάσει τις ναυτιλιακές αγορές θετικά ή αρνητικά. Ακόμη, μια ταχέως αναπτυσσόμενη χώρα είναι σε θέση να επηρεάσει ποικιλοτρόπως την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Τρανό παράδειγμα αποτελεί η Κίνα, η οποία βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης, με συνέπεια να υπάρχει ζήτηση για ενεργειακές ύλες, προϊόντα και εξαγωγές, άρα και ανάγκη παροχής μεταφορικών υπηρεσιών. Ακόμη, ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος της κινέζικης ναυτιλίας η οποία σαφέστατα επηρεάζει τις ναυτιλιακές αγορές.

Άλλοι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν στις ναυτιλιακές αγορές είναι το χαμηλό κόστος παραγωγής, το ύψος των επιτοκίων, η ασκούμενη ναυτιλιακή πολιτική, ο βαθμός αυστηρότητας της νομοθεσίας σχετικά με τη ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος, δημογραφικές αλλαγές κ.λπ. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιλέγουν τη σημαία που θα φέρουν τα πλοία τους με κριτήριο τη ναυτιλιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα ποιοτικά πρότυπα που τίθενται για τα πλοία ή το επικρατούν φορολογικό καθεστώς. Επίσης, επιλέγουν ανά τον κόσμο τα πιο συμφέροντα ναυπηγεία προκειμένου να δώσουν παραγγελίες για νεότευκτα πλοία.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητός ο παγκόσμιος χαρακτήρας των ναυτιλιακών αγορών. Οι ναυτιλιακές αγορές είναι αναπτυσσόμενες και επηρεάζονται από μια σειρά παραγόντων (ζήτηση, κόστος, κοινωνικές και πολιτικές μεταβολές κ.α.) οι οποίοι καταδεικνύουν ακόμη περισσότερο την παγκοσμιοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Παρακάτω αναλύονται και εξετάζονται οι κυριότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος.

Εμπορική Ναυτιλία

Η εμπορική ναυτιλία εξυπηρετεί το θαλάσσιο διεθνές εμπόριο. Τα φορτία που μεταφέρονται ποικίλλουν και τα κυριότερα από αυτά είναι χύδην ξηρά φορτία, χύδην υγρά, υγροποιημένα και μοναδοποιημένα φορτία. Επίσης, εδώ συμπεριλαμβάνεται και η επιβατηγός ναυτιλία.

Ακόμη, με βάση τον τύπο της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, η εν λόγω αγορά

διακρίνεται σε tramp ναυτιλιακή αγορά (δηλαδή τα πλοία εκτελούν πλόες χωρίς συγκεκριμένο τακτικό δρομολόγιο, παρά μόνο όπου υπάρχει ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών) και liner αγορά (όπου τα πλοία εκτελούν προκαθορισμένα, τακτικά δρομολόγια).

Η εμπορική ναυτιλία επηρεάζεται κυρίως από τους εξής παράγοντες: την παγκόσμια

οικονομία, τις διαδρομές του θαλασσίου εμπορίου, το κόστος μεταφοράς, τις ομάδες λήψης

αποφάσεων (decision makers), τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων, τις προσδοκίες για τις τιμές των ναύλων και, τέλος από εξωγενείς παράγοντες (πολιτικά γεγονότα, πόλεμοι κ.α.). Περίπου 90.000 πλοία είναι νηολογημένα και απ' αυτά 50.000 δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Κυρίαρχοι στη συγκεκριμένη αγορά θεωρούνται η Ευρώπη και η Νοτιοανατολική Ασία.

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με την Ευρώπη, τα πρωτεία όσον αφορά την προσφορά χωρητικότητας κατέχει η Ελλάδα (με 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT) κι ακολουθούν η Δανία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Ασίας και Άπω Ανατολής άξια αναφοράς αποτελούν τα κράτη της Ιαπωνίας (με 13,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT, δεύτερη πίσω από την Ελλάδα), της Κίνας (με 5,3%), του Χονγκ Κονγκ (3,1%), της Νότιας Κορέας (2,9%) και της Ταϊβάν (2,7%).

11.1.8 Υπηρεσίες ναυτιλίας

Με τον όρο «υπηρεσίες ναυτιλίας» εννοούμε όλες εκείνες τις υπηρεσίες που προσφέρονται στον τομέα της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω αγορά περιλαμβάνει σε γενικές γραμμές τους ακόλουθους τομείς: Ναυτιλιακές πρακτορεύσεις, Πλοιοκτησία, λειτουργία και διαχείριση πλοίων, Ναυτασφαλίσεις, Μεσιτείες πλοίων και φορτίων, Ναυτιλιακοί οργανισμοί (π.χ. IMO κ.λπ), Ναυτιλιακές νομικές υπηρεσίες (διακανονισμοί αβαριών κ.λπ), Επιθεωρήσεις (και γενικότερα εργασίες νηογνωμόνων, κατάταξη πλοίων σε κλάσεις, συμμόρφωση με διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία κ.λπ), Ναυτιλιακή χρηματοδότηση, Ναυλώσεις, Ναυτιλιακή εκπαίδευση.

Κατά το 2005 το μέγεθος της αγοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών (κύκλος εργασιών) ανήλθε στα 5,75 δις € περίπου, ενώ στην Ευρώπη μόνο το μέγεθός της υπολογίστηκε στα 2,24 δις €. Στη συγκεκριμένη αγορά συνεπώς κυριαρχούν οι δυτικοευρωπαϊκές χώρες κυρίως λόγω της

ιστορικής σημασίας, του μεγέθους και του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει το ναυτιλιακό cluster του Λονδίνου.

Η αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών ενέχει μεγάλη σημασία για το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων, αφού η προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί στοιχειώδη ανάγκη και θεμέλιο λίθο για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας γενικότερα.

Θαλάσσιος τουρισμός και σκάφη αναψυχής

Η ναυτιλία τουρισμού και αναψυχής είναι μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος με ευοίωνες προοπτικές περαιτέρω μελλοντικής ανάπτυξης. Εδώ περιλαμβάνονται κυρίως οι δραστηριότητες της κρουαζιέρας και της ναυτιλίας αναψυχής με γιοτ, κότερα, ιστιοφόρα κλπ καθώς επίσης και κάποια θαλάσσια σπορ, όπως οι καταδύσεις. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών) υπολογίστηκε για το 2005 περίπου 173,7 δις € με τις ΗΠΑ και την Ευρώπη να έχουν τον πρώτο λόγο στην αγορά με 43% ποσοστό καθ' εκάστη.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την κρουαζιέρα, ως τμήμα της εν λόγω ναυτιλιακής αγοράς, το μέγεθος αυτής ανέρχεται στα 12 δις € (για το 2005), με τη συνολική οικονομική αξία που δημιουργείται (πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο εισόδημα, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αύξηση φορολογικών εσόδων) να είναι υπερδιπλάσια (περίπου 25,5 δις €).

Εξέχουσα θέση κατέχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (με το 70% των επιβατών) και ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία, ως πηγές ζήτησης υπηρεσιών κρουαζιέρας. Οι ΗΠΑ επίσης κυριαρχούν και από την πλευρά της προσφοράς υπηρεσιών κρουαζιέρας με 85 πλοία αμερικανικής ιδιοκτησίας (τέλη 2003). Ακολουθούν η Νορβηγία (με 37 πλοία) και η Ελλάδα (21 πλοία).

Αναφορικά με τη ναυτιλία αναψυχής, η οποία περιλαμβάνει τις αγοραπωλησίες, ενοικιάσεις και ναυπηγήσεις σκαφών αναψυχής, είναι αναγκαίο να τονιστεί η σημαντική πολλαπλασιαστική επίδραση για τα εισοδήματα που ενέχει ο εν λόγω κλάδος, η οποία συχνά αγγίζει το επταπλάσιο ή οκταπλάσιο της αρχικής δαπάνης για την αγορά ενός σκάφους. Χαρακτηριστικά, στο Ηνωμένο Βασίλειο για κάθε λίρα που δαπανάται στη ναυτιλία αναψυχής, έξι λίρες δαπανώνται στην ξηρά (ταξίδια, εστιατόρια, ξενοδοχεία κλπ). Σε παγκόσμια κλίμακα το 2004 η συγκεκριμένη αγορά ανήλθε στα 12,5 δις € (κύκλος εργασιών) με τις προβλέψεις να κάνουν λόγο για αύξηση αυτού του μεγέθους στα 17,5 δις € μέχρι το 2010.

Η ναυτιλία αναψυχής συνιστά μια κυκλική βιομηχανία, η οποία αντανακλά άμεσα την αύξηση του ΑΕΠ μιας χώρας. Με άλλα λόγια χώρες με υψηλό ΑΕΠ αναπτύσσουν ναυτιλία αναψυχής, αφού ουσιαστικά πρόκειται για υπηρεσία υψηλής εισοδηματικής ελαστικότητας (αγαθό πολυτελείας). Κατά συνέπεια είναι και από τους πρώτους τομείς της οικονομίας που επηρεάζει μια επερχόμενη ύφεση. Στην Ευρώπη κυριαρχούν η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχοντας αθροιστικά περίπου το 65% των δαπανών και των εσόδων της ευρωπαϊκής αγοράς. Τέλος, άξια αναφοράς αποτελεί η αναπτυσσόμενη τάση του κλάδου παραγωγής και πώλησης πολύ μεγάλων σκαφών, άνω των 24 μέτρων σε μήκος (superyachts) με Ιταλία, ΗΠΑ, Ολλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον εν λόγω κλάδο.

Η αγορά της τουριστικής ναυτιλίας αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος με σημαντική πολλαπλασιαστική επίδραση στο ΑΕΠ και αξιολογή συνεισφορά στην υπόλοιπη οικονομία

Ναυπηγήσεις και Επισκευές

Βασικό χαρακτηριστικό της αγοράς των ναυπηγήσεων είναι ότι, λόγω της φύσης της, υπεισέρχεται και αλληλεπιδρά με τις περισσότερες από τις αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος. Οι εξελίξεις στις αγορές αυτές επηρεάζουν τις ναυπηγήσεις. Πιο συγκεκριμένα, βασικό στοιχείο που επηρεάζει τη συγκεκριμένη αγορά είναι το επίπεδο των ναύλων και επομένως, εμμέσως, όλοι εκείνοι οι παράγοντες που συντελούν στη διαμόρφωση του ύψους των ναύλων στις επιμέρους αγορές (χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων κλπ). Παραδείγματος χάριν, όταν οι ναύλοι σε μια αγορά, έστω αυτή των χύδην ξηρών φορτίων, κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα (λόγω αυξημένης ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών) κι επικρατεί θετικό επενδυτικό κλίμα, φυσικό επακόλουθο είναι να αυξηθούν οι παραγγελίες στα ναυπηγεία για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships).

Στην αγορά των ναυπηγήσεων τα ηνία κατέχουν κυρίως τα κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας (Νότια Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα) και έπονται τα ευρωπαϊκά (Γερμανία, Νορβηγία, Ιταλία). Οι ασιατικές χώρες ειδικεύονται στην κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers), δεξαμενόπλοιων (tankers) και φορτηγών (Ro/Ro, Lo/Lo κλπ). Όσον αφορά όμως τη ναυπήγηση πιο εξειδικευμένων πλοίων, τα οποία έχουν μικρότερο όγκο αλλά υψηλότερες προστιθέμενες αξίες σε κάθε στάδιο παραγωγής, π.χ. κρουαζιερόπλοια, βυθοκόροι, παγοθραυστικά, οι ευρωπαϊκές χώρες υπερτερούν.

Οι ναυπηγήσεις γνώρισαν άνθιση τα προηγούμενα 3-4 χρόνια λόγω κυρίως της ραγδαίας ανάπτυξης της κινέζικης οικονομίας κατά πρώτο λόγο και, δευτερευόντως, ορισμένων άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών, όπως η Ινδία, η οποία αύξησε τις ανάγκες των εν λόγω χωρών για αγαθά και ενεργειακές πρώτες ύλες και κατά συνέπεια ενδυνάμωσε τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Η αύξηση του επιπέδου των ναύλων, που ακολούθησε την αύξηση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, οδήγησε σε αύξηση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενίσχυσε το γενικότερο επενδυτικό κλίμα στη ναυτιλία και τοιουτοτρόπως οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις αυξήθηκαν κατακόρυφα. Τα επόμενα χρόνια οι προβλέψεις κάνουν λόγο για σταδιακή μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, καθώς η ανάπτυξη ορισμένων οικονομιών (κύρια της Κίνας) θα επιβραδυνθεί φυσιολογικά και η πρόσθετη προσφορά χωρητικότητας θα απορροφηθεί πλήρως από τις ναυτιλιακές αγορές.

Τέλος, είναι σημαντικό ν' αναφερθεί ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου και η ανάγκη συμμόρφωσης των πλοίων με τη ναυτιλιακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος θέτουν στη ναυπηγική επιστήμη, στο κατώφλι του 21ου αιώνα δύο σοβαρές προκλήσεις: αφενός την αναγκαιότητα βελτίωσης της αποτελεσματικότητας πρόωσης ενός πλοίου η οποία συνεπάγεται την εξοικονόμηση καυσίμων, αφετέρου δε την αναγκαιότητα μείωσης των εκπομπών βλαβερών αερίων προκειμένου να καταστούν τα νεότευκτα πλοία όσο το δυνατό φιλικότερα προς το περιβάλλον.

Λιμενική βιομηχανία (Αγορά λιμενικών υπηρεσιών)

Με τον όρο «λιμενική βιομηχανία» εννοούμε όλες εκείνες τις δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν χώρα σ' ένα λιμάνι και αποσκοπούν στην παραγωγή και διάθεση του λιμενικού προϊόντος, όλων εκείνων των υπηρεσιών δηλαδή που δύναται να προσφέρει ένα λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες (τελικό λιμενικό προϊόν) ή στις ίδιες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι (ενδιάμεσο λιμενικό προϊόν) προκειμένου να διευκολυνθεί η παραγωγή του τελικού λιμενικού προϊόντος. Το τελικό λιμενικό προϊόν περιλαμβάνει τις κάτωθι υπηρεσίες:

- Πλοήγηση του πλοίου σε συγκεκριμένο χώρο πρόσδεσης.
- Ρύθμιση-Διαχείριση της κυκλοφορίας εντός του λιμανιού προκειμένου ν' αποφευχθούν φαινόμενα συμφόρησης.
- Ρυμούλκηση

- Τροφοδοσία/ Προμήθεια πλοίων
- Διαχείριση φορτίων (φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά από και προς τις αποθήκες).
- Αποθήκευση-Προετοιμασία για διανομή.
- Παροχή πληροφοριών στους χρήστες μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων (EDI/ Electronic Data Interchange).
- Άλλες υπηρεσίες, π.χ. αστυνόμευση, πυρόσβεση, βυθοκόρηση, επισκευές πλοίων, υπηρεσίες για τους επιβάτες (κυλικεία, συνάλλαγμα κλπ).

Πέραν των παραπάνω είναι δυνατό να περιλαμβάνονται και άλλες υπηρεσίες στο λιμενικό προϊόν. Παράλληλα, σε παγκόσμια κλίμακα, διαφαίνεται η τάση πολλών λιμανιών να εξελιχθούν σε κέντρα υπηρεσιών αναβαθμίζοντας τις λιμενικές δραστηριότητες από απλή διακίνηση φορτίων σε πλήρη δέσμη μεταφορικών υπηρεσιών.

Η αυξανόμενη ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει συντελέσει αποφασιστικά στη μεγέθυνση του κλάδου των λιμενικών υπηρεσιών. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών) ανήλθε στα 24,83 δις € για το 2005, ενώ έως το 2010 προβλέπεται αύξηση του κλάδου περίπου 23 % (30,5 δις €). Παρά την πληθώρα λιμανιών παγκοσμίως (περίπου 8500 λιμάνια και τερματικά επίσημα καταγεγραμμένα στον Οδηγό Λιμένων και Τερματικών- Ports and Terminals guide), η πλειονότητα της κυκλοφορίας (5,7 δισεκατομμύρια τόνοι) είναι συγκεντρωμένη στα 50 κορυφαία λιμάνια από άποψης κίνησης.

Βασικό χαρακτηριστικό της λιμενικής βιομηχανίας επίσης, αποτελεί η ολοένα και αυξανόμενη τάση μοναδοποίησης των φορτίων σε TEU (Twenty foot Equivalent Units). Παγκοσμίως διαφαίνεται μείωση της μεταφοράς χύδην ξηρών, μη μοναδοποιημένων φορτίων και ταυτόχρονα αύξηση της κίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων. Χαρακτηριστικά, ενώ το 1980 η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσώπευε μόλις το 6,3 % της παγκόσμιας κίνησης, το 2004 το συγκεκριμένο ποσοστό υπερτετραπλασιάστηκε και έφτασε το 26,2 %. Επιπροσθέτως προβλέπεται περαιτέρω αύξηση της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων κατά 12 %, ώστε το ποσοστό φορτίων υπό μοναδοποίηση να ανέλθει στο 38% της παγκόσμιας κίνησης.

Η ραγδαία αύξηση της μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων όμως δε συμβαδίζει με την ικανότητα των περισσότερων λιμανιών να δεχθούν μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα, λόγω έλλειψης των κατάλληλων υποδομών, να παρουσιάζονται φαινόμενα συμφόρησης (congestion) και καθυστερήσεων στις παραδόσεις των φορτίων. Χαρακτηριστικά σε αρκετά ευρωπαϊκά λιμάνια το μέγεθος του προβλήματος είναι τέτοιο ώστε, προκειμένου ν' αποφευχθούν συμφόρηση και καθυστερήσεις, τα εμπορεύματα μεταφέρονται οδικώς αντί μέσω των θαλασσιών οδών. Η παραπάνω κατάσταση έχει ωθήσει τις διοικήσεις πολλών λιμένων να επενδύσουν σημαντικά ποσά για την κατασκευή υποδομών προκειμένου να είναι σε θέση να χειριστούν μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων χωρίς να παρουσιάζεται συμφόρηση. Στο λιμάνι της Σαγκάης, για παράδειγμα, έχει λάβει χώρα επένδυση ύψους 10 δις \$ η οποία αφορά κατασκευή υποδομών χειρισμού και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων ενώ ανάλογες επενδύσεις διενεργούνται σε λιμάνια της Ευρώπης και της Αμερικής.

Τέλος, ένα σημαντικό θέμα που αφορά τη λιμενική βιομηχανία αποτελεί το καθεστώς ιδιοκτησίας. Έντονη είναι η τάση ιδιωτικοποίησης πολλών λιμανιών, με σταδιακή μετάθεση του management, της ανάπτυξης και της ιδιοκτησίας βασικών λιμενικών υπηρεσιών από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με τους υπέρμαχους της ιδιωτικοποίησης, αυξάνει το επίπεδο αποτελεσματικότητας του λιμανιού, αφού επαναπροσδιορίζεται ο ρόλος της δημόσιας αρχής η οποία απαγκιστρώνεται από δραστηριότητες που ενεργούνται πιο αποτελεσματικά από τον ιδιωτικό τομέα. Τα στοιχεία τα οποία είναι δυνατό να ιδιωτικοποιηθούν σ' ένα λιμάνι είναι η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των υποδομών και η παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών. Η εμπειρία έχει δείξει ότι σε αρκετές περιπτώσεις αυξήθηκε η παραγωγικότητα λιμανιών που ιδιωτικοποιήθηκαν, αλλά παράλληλα παρουσιάστηκαν και αρκετές πρακτικές δυσκολίες. Εν κατακλείδι, η λύση ίσως βρίσκεται κάπου ενδιάμεσα: στο κατάλληλο μείγμα ιδιωτικής και δημόσιας παρέμβασης στο λιμάνι, το οποίο θα μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητά του.

Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες

Η αλιεία ένας σημαντικός ναυτιλιακός κλάδος ο οποίος όμως βρίσκεται σε κάμψη. Παρόλο που η ζήτηση παρουσιάζεται αυξημένη, η κατά κεφαλή κατανάλωση αλιευμάτων έχει διπλασιαστεί τα τελευταία 50 χρόνια, η προσφορά μειώνεται ως αποτέλεσμα της υπεραλίευσης, περιβαλλοντικών καταστροφών που έχουν μειώσει τον πληθυσμό των αλιευμάτων (τα τελευταία 50 χρόνια κατά 90%!), αλλά και περιορισμών υπό μορφή ποσοστώσεων που επιβάλλουν πολλά κράτη στην αλιεία. Σημαντικά ανταγωνιστικός επίσης

παρουσιάζεται ο κλάδος της ιχθυοκαλλιέργειας ο οποίος επιδοτείται σ' έναν αριθμό κρατών και προσφέρει τα προϊόντα του σε χαμηλές τιμές.

Όσον αφορά την Ευρώπη κυρίαρχη χώρα θεωρείται ξεκάθαρα η Νορβηγία η οποία κατέχει το 30% της αγοράς. Ισπανία, Γαλλία και Δανία ακολουθούν με μικρότερα μερίδια, 13% η πρώτη και από 11% οι δύο τελευταίες. Σε παγκόσμια κλίμακα η Ευρώπη κατέχει το 8% της παγκόσμιας παραγωγής (4,5 δις €) πίσω από την Ασία η οποία κατέχει και το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς ίσο με 56% (31 δις €) και την Αμερική με 24 % (13 % η Λατινική Αμερική και 11% η Βόρεια). Το υπάρχον έλλειμμα στην αγορά της αλιείας πρόκειται να καλύψει όπως φαίνεται ο ταχέως αναπτυσσόμενος κλάδος των ιχθυοκαλλιεργειών. Για το μέλλον των δύο κλάδων προβλέπονται τα παρακάτω:

- Η παραγωγή αλιευμάτων παγκοσμίως προβλέπεται να αυξηθεί κατά 1,5% ως το 2020.
- Το μερίδιο της Κίνας στην παγκόσμια παραγωγή θα αυξηθεί.
- Οι τιμές των αλιευμάτων θα αυξηθούν από 4-16%.
- Οι τιμές του ιχθυάλευρου και των ιχθυελαίων θα αυξηθούν κατά 18 % λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης που παρατηρείται στα συγκεκριμένα προϊόντα από τις ιχθυοκαλλιέργειες.

Εν αντιθέσει με την αλιεία οι ιχθυοκαλλιέργειες, όπως αναφέρθηκε, γνωρίζουν άνθιση. Μάλιστα, θεωρούνται ως ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος στη βιομηχανία τροφίμων με ολοένα αυξανόμενο μερίδιο στην προσφορά αλιευμάτων σε σχέση με την αλιεία. Ξεκάθαρα τα πρωτεία στη συγκεκριμένη αγορά κατέχουν οι ασιατικές χώρες (και ειδικά εκείνες της Νοτιοανατολικής Ασίας και Άπω Ανατολής) με ποσοστό 71% της παγκόσμιας παραγωγής. Η Ευρώπη ακολουθεί με 15 % (κυριαρχεί η Νορβηγία με το 38% της ευρωπαϊκής παραγωγής) και έπεται η Λατινική Αμερική με ποσοστό 10%.

Ο εν λόγω κλάδος το 2004 επλήγη σημαντικά από δημοσιεύματα τα οποία έκαναν λόγο για χρήση χημικών ουσιών επικίνδυνων για τη δημόσια υγεία. Το πλήγμα αυτό κατέδειξε αφενός την ευαισθησία της συγκεκριμένης αγοράς σε αρνητικά δημοσιεύματα και αφετέρου τους περιορισμούς που τίθενται από ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες στον ανθρώπινο οργανισμό λόγω ενδεχόμενης χρήσης επιβλαβών χημικών ουσιών κατά την παραγωγή. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ιχθυοκαλλιεργειών οφείλουν να συνεργασθούν

περισσότερο προκειμένου να προασπίσουν τα συμφέροντα του κλάδου και να προωθήσουν σε μεγαλύτερο βαθμό, μέσω του marketing, τα προϊόντα που παράγουν. Σημαντική ναυτιλιακή αγορά αποτελεί και εκείνη της επεξεργασίας αλιευμάτων. Η προστιθέμενη αξία της επεξεργασίας συχνά αγγίζει το 100%. Οι ασιατικές χώρες κυριαρχούν και εδώ (με το 60% της παγκόσμιας παραγωγής), ακολουθούν εκείνες της Λατινικής Αμερικής (με 12%), ενώ στην Ευρώπη, η οποία έπεται με ποσοστό 10%, τα πρωτεία κατέχει η Νορβηγία και πάλι, προσφέροντας το 34% της ευρωπαϊκής παραγωγής. Οι χώρες της Ασίας επιπροσθέτως έχουν το πλεονέκτημα του χαμηλού εργατικού κόστους, σε τέτοιο βαθμό, ώστε πολλές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις επεξεργασίας αλιευμάτων διενεργούν outsourcing, εξάγοντας αλιεύματα στην Άπω Ανατολή και επανεισάγοντάς τα επεξεργασμένα.

Ο κλάδος της επεξεργασίας αλιευμάτων παρέχει πολλά περιθώρια για καινοτομίες σε παραγωγή, επεξεργασία και αυτοματισμούς. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εδώ είναι απαραίτητο να επενδύσουν σε διαδικασίες Έρευνας κι Ανάπτυξης προκειμένου να εισαχθούν καινοτόμες ιδέες και η συγκεκριμένη αγορά να μεγεθυνθεί περαιτέρω.

Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου

Ο κλάδος της υποθαλάσσιας εξόρυξης είναι ίσως ο μεγαλύτερος κλάδος της ναυτιλίας σε όρους αξίας του παραγόμενου προϊόντος. Το μέγεθος της εν λόγω αγοράς (κύκλος εργασιών) έφτασε το 2005 τα 90 δισεκατομμύρια € με προοπτικές αύξησης στα 100 δις έως το 2010. Η ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για ενεργειακές πρώτες ύλες (κυρίως πετρελαιοειδή και φυσικό αέριο), η οποία ενισχύεται από την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας κατά πρώτο λόγο και της Ινδίας κατά δεύτερο, αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της μεγέθυνσης του κλάδου. Από την πλευρά της προσφοράς, γεωγραφικά η παραγωγή είναι διαιρεμένη σε πέντε περιοχές κυρίως, αφού Ευρώπη, Αφρική, Ασία, Βόρειος και Νότιος Αμερική συγκεντρώνουν το 80% των συνολικών δαπανών αναφορικά με την έρευνα και εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η προσφορά είναι έντονα κατακερματισμένη με μεγάλο αριθμό παραγωγών: περίπου 7000 επιχειρήσεις προσφέρουν 3000 προϊόντα και υπηρεσίες εξόρυξης.

Η επένδυση στον κλάδο των εξορύξεων χωρίζεται γενικά σε δύο κατηγορίες: στην κεφαλαιακή επένδυση (δαπάνες για ανακάλυψη και ανάπτυξη κοιτασμάτων) και στην λειτουργική επένδυση (δαπάνες για τη λειτουργία και περαιτέρω εκμετάλλευση των ανακαλυφθέντων κοιτασμάτων). Όσο ένα κοιτάσμα εξαντλείται και «ωριμάζει», αυξάνουν οι λειτουργικές δαπάνες εις βάρος των κεφαλαιουχικών. Τέτοια περίπτωση είναι εκείνη της

Βόρειας Θάλασσας όπου αναπτύχθηκε η μεγαλύτερη εξορυκτική δραστηριότητα τα τελευταία 30 χρόνια.

Η εξάντληση και μείωση των κοιτασμάτων σε αβαθή ύδατα (< 500 μέτρα βάθος), ανάγκασε τις επιχειρήσεις του κλάδου να προχωρήσουν σε αναζήτηση κοιτασμάτων σε μεγαλύτερα βάθη. Αυτή η αναγκαστική μεταστροφή προκάλεσε την αύξηση των επενδύσεων από μέρους των επιχειρήσεων σε πλωτά μέσα εξόρυξης (πλατφόρμες) καθώς επίσης και σε υποθαλάσσια τεχνολογία. Σχετικά με την τελευταία, άξια αναφοράς αποτελεί η περίπτωση της Γερμανίας, η οποία αποτελεί έναν σχετικά μικρό πετρελαιοπαραγωγό αλλά ίσως το σημαντικότερο παροχέα τεχνολογιών σχετικών με υποθαλάσσιες υποδομές, έρευνα και εκμετάλλευση κοιτασμάτων. Οι κυριότερες περιοχές υποθαλάσσιας άντλησης πετρελαίου (σε βάθος μεγαλύτερο των 500 μέτρων) είναι η Βραζιλία, η Βενεζουέλα, η Αγκόλα, η Νιγηρία και ο Κόλπος του Μεξικού.

Η αγορά της υποθαλάσσιας εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου αντιμετωπίζει ορισμένες προκλήσεις στις αρχές του 21ου αιώνα: (i) η μείωση του κόστους παραγωγής κυρίως στους τομείς της γεώτρησης, των πλωτών πλατφόρμων και των πετρελαιοαγωγών, (ii) το γεγονός της ανακάλυψης και εκμετάλλευσης νέων κοιτασμάτων σε ολοένα και μεγαλύτερα βάθη συνιστά μια τεχνολογική πρόκληση σε όλες τις παραμέτρους της παραγωγής: από την εγκατάσταση υλικού εξοπλισμού στο θαλάσσιο πυθμένα μέχρι την ορθή και σταθερή εγκατάσταση των πλατφόρμων σε βάθη άνω των 500 μέτρων. Και (iii) όλα αυτά με την ταυτόχρονη συγκράτηση του κόστους της κεφαλαιουχικής επένδυσης (σήμερα η επένδυση εγκατάστασης υποδομών για την εκμετάλλευση ενός κοιτάσματος σε βάθος μικρότερο των 500 μέτρων κοστίζει κατά μέσο όρο γύρω στα 5 εκατομμύρια \$, σε βάθος άνω των 500 μέτρων το κόστος αυξάνεται από 5 έως 20 φορές παραπάνω. Γενικότερα, στην αγορά υποθαλάσσιας εξόρυξης πετρελαίου αναμένεται μια ελαφρά αύξηση της παραγωγής. Από τη μια πλευρά η παραγωγή θα μειωθεί στα κοιτάσματα που βρίσκονται σε αβαθή ύδατα και τα οποία έχουν αρχίσει να «ωριμάζουν» και να εξαντλούνται, από την άλλη πλευρά όμως, η μείωση αυτή θα αντισταθμιστεί από τη σταδιακή αύξηση της παραγωγής στα ευρισκόμενα σε μεγάλα βάθη κοιτάσματα.

Υπηρεσίες Εφοδιασμού και εξοπλισμού

Η αγορά των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού η οποία αφορά το ναυτιλιακό εξοπλισμό κατά κύριο λόγο διαχωρίζεται σε τρεις υποκατηγορίες: Την προμήθεια εξοπλισμού σε εμπορικά πλοία, την προμήθεια εξοπλισμού σε πολεμικά πλοία και την παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση του πλοίου. Όλοι οι παραπάνω τομείς παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις,

αλλά ο τομέας παροχής υπηρεσιών μετά την πώληση αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς για τρεις λόγους. Πρώτον, ο μεγάλος αριθμός υπερήλικων πλοίων τα οποία έχουν ανάγκη περισσότερο τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων ναυτιλιακού εξοπλισμού απ' ό τι τα νεότερα πλοία. Δεύτερον, τα ολοένα και πιο προηγμένα τεχνολογικά συστήματα που εγκαθίστανται στα πλοία. Τρίτον, οι πιέσεις που υπάρχουν από πλευράς πλοιοκτητών για τη μείωση του κόστους επάνδρωσης.

Ο κλάδος των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού είναι κλάδος έντασης τεχνολογίας. Τα προϊόντα που παράγει συχνά ενσωματώνουν προηγμένη τεχνολογία: λογισμικό, ολοκληρωμένα συστήματα γέφυρας, συσκευές ηχοβολισμού (sonar), συστήματα ελέγχου είναι ορισμένα τέτοια παραδείγματα. Επιπροσθέτως παρατηρείται έντονη κατάτμηση στην εν λόγω αγορά με 6000 προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού καταγεγραμμένους παγκοσμίως. Κάποιες από αυτές τις επιχειρήσεις, π.χ. γερμανικές και γιαπωνέζικες εταιρείες

κατασκευάστριες μηχανών, θεωρούνται ηγέτιδες αφού καταλαμβάνουν ένα δυσανάλογα υψηλό μερίδιο αγοράς. Γεωγραφικά η κατάτμηση της αγοράς είναι παρόμοια με εκείνη των αγορών εμπορικής ναυτιλίας και ναυπήγησης, στις οποίες βρίσκονται οι περισσότεροι πελάτες των επιχειρήσεων εφοδιασμού.

Ο ναυτιλιακός εξοπλισμός και εφοδιασμός καταλαμβάνει ένα σημαντικό ποσοστό του κόστους κατασκευής ενός πλοίου, 60-75%. Το κόστος εξοπλισμού (το οποίο ισούται με το άθροισμα του κόστους για την κατασκευή του κύτους συν τα κόστη για μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό), ανέρχεται στο 57% του συνολικού κόστους ναυπήγησης. Στην πολεμική ναυτιλία το εν λόγω κόστος είναι ελαφρά αυξημένο, γύρω στο 70-75%, λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους των απαιτούμενων συστημάτων.

Η αγορά των υπηρεσιών εφοδιασμού και εξοπλισμού αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος και συνιστά ακρογωνιαίο λίθο για την εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε κάθε ναυτιλιακή αγορά.

Αναφορές και Βιβλιογραφία

Altuzarra, A., Puerta, C. and Serrano, F. (2007) 'Evaluating the Relative Innovative Position of European Union Member Countries: An Empirical Analysis', *International Review of Applied Economics*, 21:1, 175-188.

Anderson, C.M., Opaluch, J.J., Grigalunas, T.A., 2009. The demand for import services at US container ports. *Maritime Economics and Logistics* 11, 156-185.

Bathelt, H., Malmberg, A., Maskell, P., 2002. Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography* 28, 31-56.

Benito, G.R.G., Berger, E., Forest, M., 2003. A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management* 1, 203-215.

Bergman, Edward M. and Edward J. Feser. 1999. *Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications*. (www.rri.wvu.edu/regscweb.htm).

Bhagat, S. and Bolton, B., “Corporate Governance and Firm Performance”, Leeds School of Business, University of Colorado, Boulder, June 2007.

Brett, V. and Roe, M. 2010. The potential for the clustering of the maritime transport sector in the Greater Dublin Region, *Maritime Policy & Management*, 37: 1, 1-16.

Breznitz, S. M., O’Shea, R. P., and Allen, T.J. 2008, University Commercialization Strategies in the Development of Regional Bioclusters, *Journal of Product Innovation Management*, 25 (2): 129-142.

Brown, L. and Caylor, M., “Corporate Governance and Firm Valuation”, *Journal of Accounting and Public Policy*, pp. 409-434, 2005.

Brownrigg M., 2006. *The United Kingdom's Maritime Cluster. Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Chang, Y.-C., 2011. Maritime clusters: What can be learnt from the South West of England. *Ocean & Coastal Management* 54, 488-494.

Cullinane, K. P. B. and Wang, T.-F., 2007. Data envelopment analysis (DEA) and improving container port efficiency. *Research in Transportation Economics* 17, 517- 566.

De Grauwe (2008), *The Economics of Monetary Unions*, OUP

De Langen Peter W., *The Performance Of Seaport Clusters*, 2003.

De Langen, P.W., 2002. Clustering and performance: The case of maritime clustering in the Netherlands. *Maritime Policy & Management* 29, 209-221.

Doeringer, P.B., Terkla, D.G., 1995. Business strategy and cross-Industry clusters. *Economic Development Quarterly* 9, 225-237.

Doloreux David, Shearmur Richard, “Maritime Clusters in diverse regional contexts: The case of Canada”, *Marine Policy* 33 (2009) 520-527.

Dong, G., 2010. Research on development of London international maritime service cluster. *Navigation of China* 33 80-83, 101
Ferrari, C., Basta, M., 2009. Port concession fees based on the price-cap regulation: a DEA approach. *Maritime Economics and Logistics* 11, 121–135.

Dreher A., Gaston N., Martens P., *Measuring Globalisation – Gauging its Consequences* (New York, Springer, 2008, XI, p.218).

Dreher A., Gaston N., Martens P., *Measuring Globalisation – Gauging its Consequences* (New York, Springer, 2008, XI, p.218).

Dutch Maritime Network & Maritime Forum Norway (2006)- *Dynamic European Clusters*.

Dutch Maritime Network, Press Release, 19 November 2003.

Eleftherios Thalassinos, Mirela Pinte, Rațiu Patricia Iulia, “The Current Financial Crisis and its Impact on the Performance Indicators of Selected Countries. An Empirical Analysis”.

Fisher Associates, 2004. *The Future of London’s Maritime Services Cluster: A Call for Action*. London: Corporation of London.

G.C.Hufbauer (1968) “Factor Endowments, National Size and Changing Technology: Their impact of the Commodity Composition of Trade in Manufactured Goods in R. Vernon (1970).

Gandolfo, G. (2001), *International Finance and Open-Economy Macroeconomics*, Springer

Gerber, J. (2005), *International Economics*, Pearson

Harry H. Harman (1913-1976), (1976), *Modern Factor Analysis*, Publisher University of Chicago Press

Ianca, C., Batrinca, G., 2010. Towards a Romanian maritime cluster. *Proceedings of the 3rd International Conference on Maritime and Naval Science and Engineering*, 94-99.

Isaksen, A., 2009. innovation Dynamics of Global Competitive Regional Clusters: The Case of the Norwegian Centres of Expertise. *Regional Studies* 43, 1155-1166.

Jakobsen, E.W., 2006. The Norwegian Maritime Cluster. *Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Janssens, H., 2006. The Dutch Maritime Cluster. *Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Jenssen, J.I., 2003. Innovation, capabilities and competitive advantage in Norwegian shipping. *Maritime Policy & Management* 30, 93-106.

Kang Yi, Wesleyan College, and RAMIREZ Stefanie, Univeristy of Nevada, Las Vegas *Issues in Political Economy*, VOL. 16 August 2007, “Made in China: Coastal Industrial Clusters and Regional Growth”

Krugman, P., M.Obstfeld (2007), *International Economics*, Pearson

Kwak S.-J., Yoo, S.-H., Chang, J.-I., 2005. The role of maritime industry in the Korean national economy: An input-output analysis. *Marine Policy* 29, 371-383.

Levi, M. (2005), *International Finance*, Routledge

Lindert, P., T.Pugel (1996) , *International Economics*, Irwin

Lyridis, D.V., Fyrvik, T., Kapetanios, G.N., Vertikos, N., Anaxagorou, P., Uthaug, E., Psaraftis, H.N., “Optimizing Shipping Company Operations Using Business Process Modeling”, *Maritime Policy Management*, Oct-Dec 2005, Vol. 32, No 4, 2005.

M.Wolf, *Why globalization works*, 2004 σελ. 158-163).

- M. Wolf, Why globalization works, 2004 σελ. 158-163).
- Ma, S., 2010. What is international shipping centre? Shipping Management 32, 1-5.
- Madura, J. (2006), International Financial Management, Thomson
- Martin, R., Sunley, P., 2003. Deconstructing clusters: Chaotic concept or policy panacea? Journal of Economic Geography 3, 5-35.
- McLellan, R., “Liner Shipping Development Trends”, Maritime Policy Management, Vol. 33, no 5, December 2006.
- Michael S. Lewis-Beck, (1994) Factor analysis and related techniques, Publisher Sage Publ.
- Organization for Economic Cooperation and Development, “Methodology for Assessing Implementation of the OECD Principles on Corporate Governance”, OECD Publication Services, France 2004.
- Organization for Economic Cooperation and Development, “OECD Principles of Corporate Governance”, OECD Publication Services, France 2004.
- Othman, M.R., Bruce, G.J. and Hamid, S.A. 2011. The strength of Malaysian maritime cluster: The development of maritime policy, Ocean & Coastal Management 54, 557-568.
- Policy Research Corporation (PRC) (2008). *The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors: Country report – Greece*, online at www.clusterobservatory.eu/library/100097.pdf.
- Policy Research Corporation N.V. , Executive summary of the book Th Dutsch Maririme Custer, Deft University Press, : Het Maritieme Clustermodel: modellering en scenarioanalyse. Dutch Maritime Network, NML-series vol. 14, DUP Satellite, Delft University Press, 1999.
- Porter, M. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy, Economic Development Quarterly, 14(1), 15-34.
- Richard L. Gorsuch, (1983) Factor Analysis, Publisher Psychology Press

- Shapiro, A. (2003), *Multinational Financial Management*, Wiley
- Shinohara, M., 2010. Maritime cluster of Japan: Implications for the cluster formation policies. *Maritime Policy & Management* 37, 377-399.
- Sternberg, R., Litzenberger, T., 2004. Regional clusters in Germany - their geography and their relevance for entrepreneurial activities. *European Planning Studies* 12, 767-791.
- Syriopoulos, T., Theotokas, I., "Value Creation through Corporate Destruction? Corporate Governance in Shipping Takeovers", *Maritime Policy Management*, Vol. 34, no 3, June 2007.
- The Economist, A special report on the world economy, October 11th 2008
- Timothy A. Brown, (2006) *Confirmatory Factor Analysis for Applied Research*, Publisher The Guilford Press
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2000*, Chapter III, 'Productivity of the World Fleet and Supply and Demand in World Shipping', U.N., New York and Geneva, 2000.
- Viitanen, M., Karvonen, T., Vaiste, J. & Hernesniemi, H., *The Finnish Maritime Cluster*, Technology Review 145/2003, TEKES, Helsinki, 2003.
- Wang Jici , Mei Lixia, (2009), *International Institute for Labour Studies*, Geneva, "Dynamics of labour-intensive clusters in China: Relying on low labour costs or cultivating innovation?", Discussion Paper Series.
- Wijnolst N. and Janssens, H., 2006..*The German Maritime Cluster. Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press
- Wijnolst, N. (2006). 'Dynamic European maritime clusters', *Maritime Forum*, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters., August 2006.
- Wijnolst, N., Jenssen, J.I., Sødal, S., 2003. *European Maritime Clusters*. Delft: Delft University Press.
- William R. Allen (1967), "International Trade Theory: Hume to Ohlin", NY.

Zampeta, V., at al, “New dimensions of Country Risk in the Context of the Current Crisis: A Case Study for Romania and Greece”, European Research Studies, Vol. XIII, issue 3, 2010.

Zampeta, V., “Profitability, Return and Growth: An Application to the Shipping Industry” International Conference on Applied Business and Economics, Coruna Spain, 2010.

Ηλεκτρονικές Δ/νσεις

<http://globalization.kof.ethz.ch/>

<http://www.springer.com>

<http://www.ersj.eu/>

Κεφάλαιο 12. Οικονομική Κρίση 2008-2011, Τάσεις σε Εμπόριο-Ναυτιλία-Μεταφορές και η Σημασία του Ναυτιλιακού Πλέγματος για την Ελλάδα

12.1 Η Χρηματοπιστωτική Κρίση στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές

12.1.1 Ο Ρόλος του Τομέα των Μεταφορών στη Οικονομία

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η σχέση μεταξύ μεταφορών και εμπορίου είναι και στενή και αμφίδρομη. Για να ακμάζουν οι μεταφορές πρέπει να ακμάζει το εμπόριο και να υπάρχει ζήτηση και προσφορά αγαθών σε ένα αναπτυξιακό οικονομικό περιβάλλον. Από την άλλη πλευρά, για να διεξάγεται αποτελεσματικά το εμπόριο η ζήτηση πρέπει να έρχεται σε επαφή με την προσφορά, δηλαδή να ενοποιείται οικονομικά ένας χώρος. Αυτή την λειτουργία την επιτελούν τόσο οι πολιτικές που ακολουθούνται όσο και ο τομέας των μεταφορών.

Οι μεταφορές είναι στενά συνδεδεμένες με τις διάφορες κοινωνικοοικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές που λαμβάνουν χώρα όπως π.χ. η μεταφορά ενός εργοστασίου σε έδαφος που του εξασφαλίζει χαμηλότερο μέσο κόστος παραγωγής, η βελτίωση της τεχνολογίας παραγωγής, η βελτίωση τεχνολογίας στα μέσα μεταφοράς κτλ. Ως εκ τούτου, ο τομέας των μεταφορών επηρεάζεται αλλά και επηρεάζει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων μίας κοινωνίας, αποτελώντας τομέα παραγωγού ζήτησης.

Κατ' επέκταση, ο τομέας των μεταφορών είναι στενά συνδεδεμένος με το σύνολο μίας οικονομίας, καθώς επιτρέπει τον ανταγωνισμό, δίνει κίνητρα για νεοτερισμούς, προσφέρει νέες ευκαιρίες, δίνει πρόσβαση σε νέες αγορές και προωθεί την οικονομική ανάπτυξη. Μάλιστα, είναι γνωστό ότι η σχέση μεταξύ μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης είναι ανάλογη, καθώς σε όρους οικονομικών κύκλων ο τομέας των μεταφορών ανταποκρίνεται ιδιαίτερα γρήγορα σε μεταβολές που συντελούνται στην πραγματική οικονομία. Σε περιόδους οικονομικής ανάπτυξης (αύξηση παγκόσμιου ΑΕΠ), η ζήτηση για μεταφορές αυξάνεται και μάλιστα με μεγαλύτερο ρυθμό από αυτόν του ΑΕΠ, λόγω της πιο γρήγορης αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου ενώ, αντίθετα σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η ζήτηση για μεταφορές μειώνεται ανάλογα γρήγορα.¹⁰

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της οικονομίας έχοντας επιπτώσεις στην ανάπτυξη και στην ευημερία ενός πληθυσμού. Αυτές οι επιπτώσεις είναι είτε άμεσες και φυσικές, φέρνοντας σε επαφή δύο απομακρυσμένες αγορές είτε έμμεσες αφού η

¹⁰ Focus Group's Report, "The Future of Transport", 20.02.2009 ; Rodrigue Jean Paul, Comtois Claude, Slack Brian, "The Geography of Transport Systems", New York:Routledge (2009), Chapter 7.

διαξαγωγή εμπορίου οδηγεί στην μείωση των τιμών των αγαθών. Παράλληλα, έχουν επιπτώσεις τόσο σε μακροοικονομικό επίπεδο, αφού συμβάλλουν στην απασχόληση, στην αύξηση των επενδύσεων, στην οικονομική μεγέθυνση και στην δημιουργία πλούτου σε μία οικονομία, αλλά και σε μικροοικονομικό επίπεδο, αφού συνδέουν την ζήτηση με την προσφορά, τον καταναλωτή με τον παραγωγό. Επομένως, ο δείκτης κινητικότητας των αγαθών, των υπηρεσιών και των ανθρώπων μίας οικονομίας αποτελεί και δείκτη οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας.¹¹

Σήμερα, ο ρόλος του τομέα των μεταφορών αποδεικνύεται ιδιαίτερα κρίσιμος για την επίτευξη ευημερίας και ανταγωνιστικότητας σε ένα διεθνές οικονομικό περιβάλλον, το οποίο θα χαρακτηρίζεται στο άμεσο μέλλον από ακόμα μεγαλύτερο βαθμό περιφερειακής εμβάθυνσης και ενοποίησης, καθώς και από μεγαλύτερο βαθμό παγκοσμιοποίησης, λόγω της αλματώδους εξέλιξης της τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η επίτευξη συνεργιών και η δημιουργία επιχειρησιακών συστάδων σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο (clusters), κρίνεται ως εξαιρετικά χρήσιμος μοχλός ανάπτυξης καθώς προσφέρουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όπως:

- χαμηλότερο επίπεδο κόστους λόγω υψηλής εξειδίκευσης των εργασιών,
- νεωτερισμούς στην τεχνολογία,
- μειωμένα κόστη σε επίπεδο μεταφοράς και χρόνου λόγω γεωγραφική εγγύτητας,
- ευέλικτες διοικητικές δομές λόγω συμπληρωματικότητας των λειτουργιών των επιχειρήσεων καθώς και
- βέλτιστη λειτουργία της αγοράς λόγω καλύτερης συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ προμηθευτών και πελατών.¹²

12.1.2 Οικονομική Κρίση 2008-2009, Παγκόσμια Οικονομία & Διεθνές Εμπόριο

Η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση που ξέσπασε το 2008, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της αιτιώδους σχέσης που υπάρχει μεταξύ του τομέα των μεταφορών και της

¹¹ Rodrigue Jean Paul, Comtois Claude, Slack Brian, “The Geography of Transport Systems”, New York:Routledge (2009), Chapter 7.

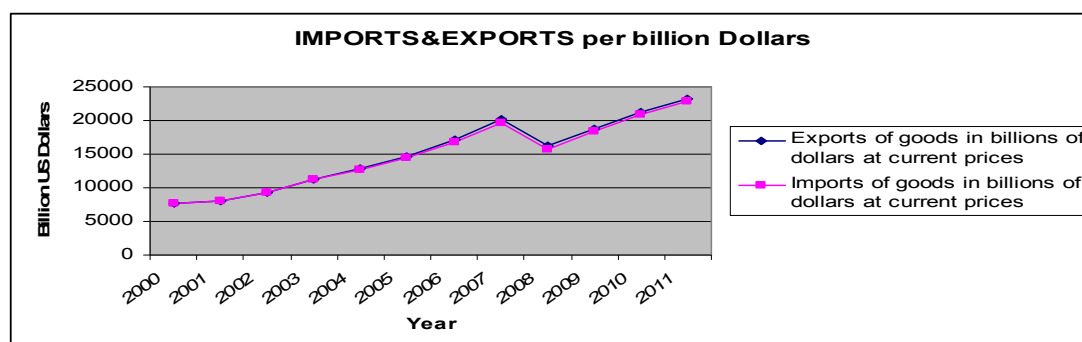
¹² Theodoropoulos, S., “Cluster Formation and the Case of Maritime Cluster”, International Conference. ‘Shipping in the era of Social Responsibility’ (In Honor of the late professor Basil Metaxas). Cephalonia 14-16 September 2006.

πορείας της παγκόσμιας οικονομίας. Ο τομέας, δε, της ναυτιλίας αποτελεί το πλέον πρόσφορο πεδίο έρευνας αυτής της στενής σχέσης, καθώς σχεδόν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης και επηρεάστηκε άμεσα από την πιο έντονη οικονομική κρίση που έχει βιώσει ο μεταπολεμικός μας κόσμος.¹³

Η χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε το 2008 από την αγορά ακινήτων των ΗΠΑ μεταδόθηκε γρήγορα στην πραγματική οικονομία. Οικονομίες σε όλο τον κόσμο –και ιδίως στην Δύση- επιβραδύνθηκαν, η ανεργία αυξήθηκε σε πολλές Δυτικές οικονομίες, οι τράπεζες περιέστελλαν την πιστωτική τους πολιτική, η οικονομική δραστηριότητα μειώθηκε, πολλές επιχειρήσεις είτε χρεοκόπησαν είτε απορροφήθηκαν από άλλες και ο πλούτος/διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών και των καταναλωτών μειώθηκε σημαντικά.

Το Διεθνές Εμπόριο δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστο από αυτή την οικονομικά ζοφερή κατάσταση. Ως ένας από τους τομείς που ανταποκρίνεται γρήγορα στα μηνύματα της οικονομίας, το διεθνές εμπόριο βίωσε δραματική μείωση τόσο σε όγκους μεταφερόμενου φορτίου όσο και σε αξίες. Την διετία 2008-2009 καταγράφεται η μεγαλύτερη πτώση στο διεθνές εμπόριο εδώ και 70 χρόνια. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD ο όγκος των εξαγωγών εμπορευμάτων μειώθηκε επτά φορές περισσότερο ταχύτερα από το παγκόσμιο ΑΕΠ καθώς η αύξηση στις τιμές πετρελαίου μείωσαν τόσο την ζήτηση όσο και την παραγωγή. Ταυτόχρονα, αγαθά τα οποία βασίζονταν σε παγκοσμιοποιημένες διαδικασίες παραγωγής, καταναλωτικά και κεφαλαιουχικά αγαθά, καθώς και ο περιορισμός στην πιστωτική πολιτική των τραπεζών συνέβαλλαν ανάλογα στην μείωση του διεθνούς εμπορίου. Επίσης, η ταχεία μείωση του όγκου του εμπορίου θα μπορούσε να εξηγηθεί από το γεγονός ότι το εμπόριο αγαθών μειώνεται ταχύτερα από ότι το εμπόριο στον τομέα των υπηρεσιών.¹⁴

Διάγραμμα 1. Παγκόσμιες Εισαγωγές & Εξαγωγές 2000-2012 σε αξία (Volume)



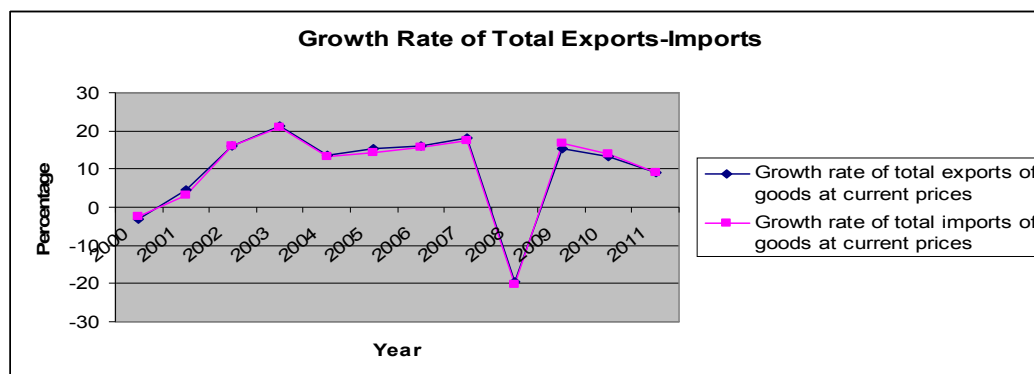
Πηγή:

http://www.un.org/en/development/desa/policy/proj_link/global_economic_outlook.shtml

¹³ UNCTAD, “Review of Maritime Transport”, New York&Geneva: United Nations, 2008, 2009 & 2010, 2011 Κεφάλαια 1, 3 & 4 σε κάθε ετήσια έκδοση.

¹⁴ UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2010&2011”, σελ. 2-6.

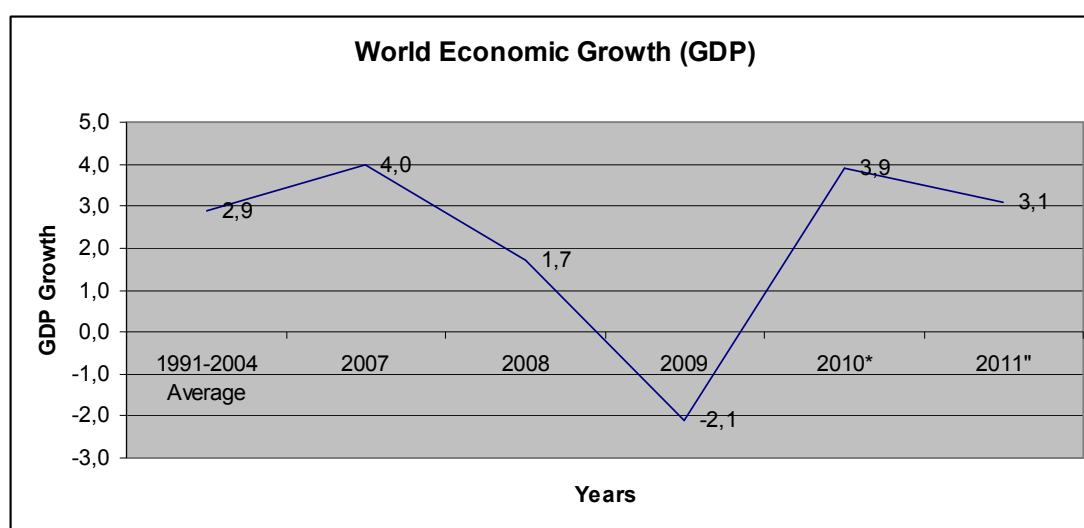
Διάγραμμα 2. Παγκόσμιες Εισαγωγές & Εξαγωγές 2000-2012 σε όγκο



Πηγή:

http://www.un.org/en/development/desa/policy/proj_link/global_economic_outlook.shtml

Διάγραμμα 3. Παγκόσμιο ΑΕΠ 2000-2012



Πηγή: *UNCTAD Trade and Development Report 2011*

Από τα Διαγράμματα 1,2 & 3 γίνεται φανερό ότι το Διεθνές Εμπόριο επηρεάστηκε άμεσα και κατά παρόμοια τάση από την Οικονομική Κρίση που ξέσπασε το 2008. Η ανάκαμψη που ακολούθησε στα μέσα του 2009 και κυρίως το 2010, τόσο στο Παγκόσμιο ΑΕΠ όσο και στο Παγκόσμιο Εμπόριο οφείλεται κατά μεγάλο ποσοστό στους φρενήρεις ρυθμούς ανάπτυξης της Κίνας και άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία-BRIC), οι οποίες διατήρησαν ή/και αύξησαν την ζήτηση για πρώτες ύλες παρά στις Δυτικές Οικονομίες, οι

οποίες έχουν αναιμική ανάκαμψη μέχρι σήμερα (ΗΠΑ και Ε.Ε.), σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του UNCTAD.

Πίνακας 2. Παγκόσμιο ΑΕΠ σε Ετήσια Μεταβολή (World Economic Growth) 2007-2011

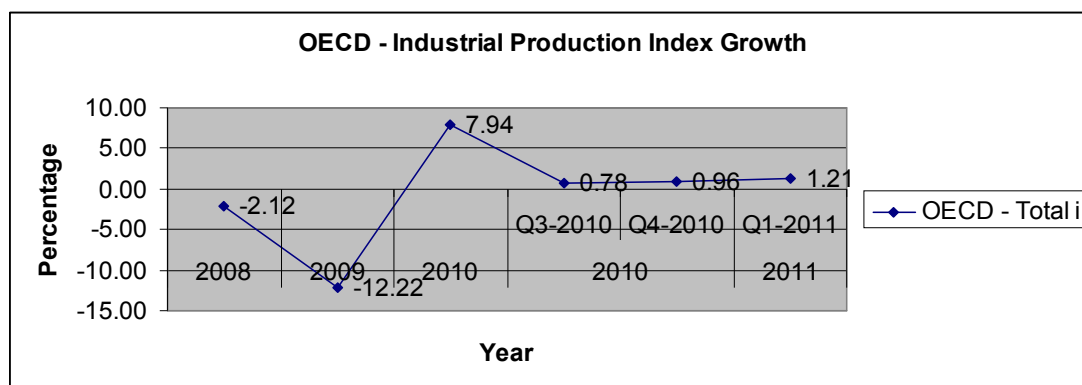
WORLD ECONOMIC GROWTH 2007-2011 (annual percentage change)						
Region / Country	1991-2004 Average	2007	2008	2009	2010*	2011"
World	2,9	4,0	1,7	-2,1	3,9	3,1
Developed Economies	2,6	2,6	0,3	-3,6	2,5	1,8
USA	3,4	2,1	0,4	-2,6	2,9	2,3
Japan	1,0	2,4	-1,2	-6,3	4,0	-0,4
EU-27	2,3	3,0	0,5	-4,2	1,8	1,9
of which:						
Germany	1,6	2,7	1,0	-4,7	3,6	3,0
France	2,1	2,4	0,2	-2,6	1,5	2,1
Italy	1,5	1,5	-1,3	-5,0	1,0	0,9
UK	2,9	2,7	-0,1	-4,9	1,3	1,3
Developing Economies	4,7	8,0	5,4	2,5	7,4	6,3

of which:						
China	9,9	14,2	9,6	9,1	10,3	9,4
India	5,9	9,6	5,1	7,0	8,6	8,1
Brazil	2,6	6,1	5,2	-0,6	7,5	4,0
South Africa	2,5	5,5	3,7	-1,8	2,8	4,0
Least Developed Countries (LDC's)	4,6	8,5	6,7	4,5	4,8	5,2
Transition Economies	-1,0	8,6	5,4	-6,7	4,1	4,4
of which:						
Russian Federation	-1,0	8,5	5,6	-7,9	4,0	4,4
* estimates of UN						
" forecasts of UN						

Πηγή: UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2011", σελ. 3

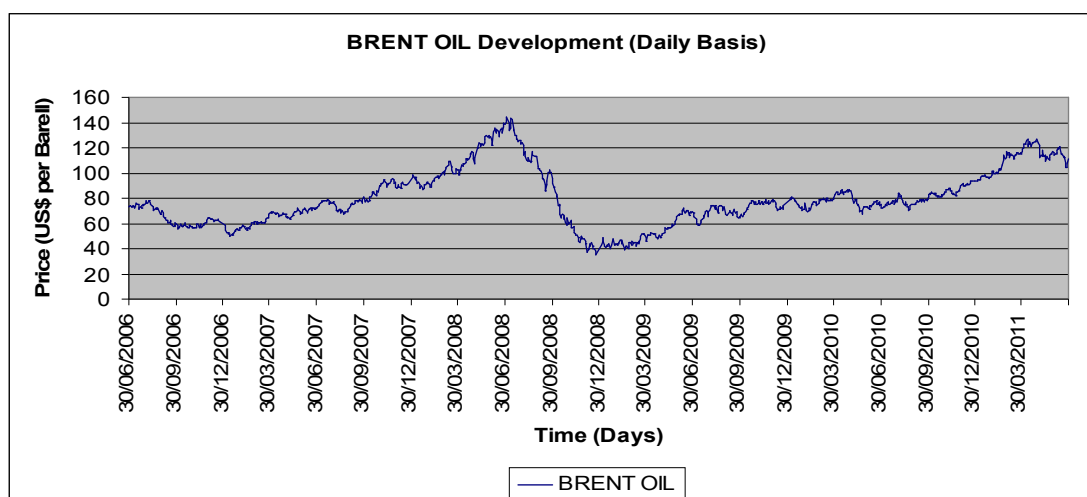
Η παγκόσμια οικονομία μεταξύ 2008-2009 βίωσε την μεγαλύτερη μείωση στο παγκόσμιο παραγόμενο προϊόν από την κρίση του 1929-1930. Αυτή η μείωση αντικατοπτρίστηκε τόσο στον δείκτη της Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ όσο και τις αγορές των εμπορευμάτων. Το 2008, οι τιμές του πετρελαίου και των τροφίμων, αυξήθηκαν τόσο πολύ κάνοντας την οικονομική κρίση ακόμα πιο οξεία, απειλώντας με στασιμοληθωρισμό πολλές οικονομίες του Δυτικού κόσμου. Είναι χαρακτηριστικό ότι η τιμή του πετρελαίου το 2008 ξεπέρασε για πρώτη φορά τα \$100 (US) το βαρέλι έχοντας αρνητικότερες επιπτώσεις στην πλευρά της ζήτησης της οικονομίας ενώ η αύξηση στις τιμές των τροφίμων ήταν πρωτοφανής και προκάλεσε πολλές αντιδράσεις σε πολλές χώρες.

Διάγραμμα 4. Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ (2008-2011)



Πηγή: Επεξεργασία Στοιχείων από <http://stats.oecd.org/>

Διάγραμμα 5. Εξέλιξη της τιμής του Brent Oil – Περίοδος 06/2006-06/2011 (Ημερήσια Δεδομένα)



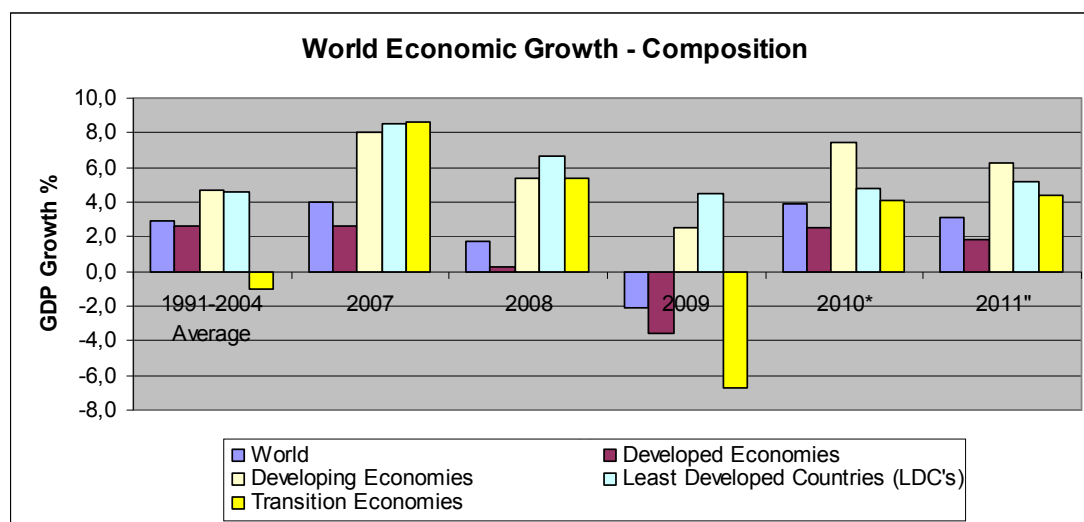
Πηγή Στοιχείων: www.wikiposit.org (Europe Brent Oil - Spot Price FOB - US\$ per Barrel)

Οι τάσεις στην Παγκόσμια Βιομηχανική Παραγωγή –έναν δείκτη που αποτελεί οδηγό για την ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών- αντικατοπτρίζουν τις εξελίξεις στο παγκόσμιο ΑΕΠ. Η εξέλιξη του Δείκτη Βιομηχανικής Παραγωγής του ΟΟΣΑ μας αποκαλύπτει σημαντικά πράγματα για την σχέση μεταξύ αυτού, του θαλάσσιου εμπορίου και του παγκόσμιου ΑΕΠ. Η μεγάλη συρρίκνωση του δείκτη που παρατηρείται το 2009 – ακολουθώντας αυτή του παγκόσμιου ΑΕΠ και του διεθνούς εμπορίου- ακολουθήθηκε από μία απότομη ανάκαμψη (V) το 2010, η οποία εμφάνισε σημάδια σταθεροποίησης το 2011.

Παρ' όλα αυτά το παγκόσμιο ΑΕΠ δείχνει σημάδια υποχώρησης από το 2011 μέχρι σήμερα. Αυτό μας μαρτυρά μία αξιοσημείωτη ελαφρά αποσύνδεση μεταξύ του δείκτη βιομηχανικής ανάπτυξης και του παγκόσμιου ΑΕΠ, αντικατοπτρίζοντας, εν μέρει, την αυξανόμενη συμβολή του τομέα των υπηρεσιών. Αντίστοιχα, το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύσσεται με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι η βιομηχανική παραγωγή και το παγκόσμιο ΑΕΠ, αντικατοπτρίζοντας, κυρίως την ταχεία επέκταση στο αγορά ημιτελών και τελικών προϊόντων (καταναλωτικών αγαθών και διαρκών καταναλωτικών αγαθών), τα οποία κατά κύριο λόγο μεταφέρει η αγορά των Containers.

Σήμερα, έχοντας καλύψει το πρώτο εξάμηνο του 2012 γίνεται φανερό ότι ο ρυθμός παγκόσμιας ανάκαμψης επιβραδύνεται. Αυτή η τάση ενισχύεται περαιτέρω από τις κυβερνητικές πολιτικές των ανεπτυγμένων οικονομικά κρατών που στοχεύουν στην μείωση των ελλειμμάτων στο ισοζύγιο πληρωμών τους και στον προϋπολογισμό τους. Έτσι, ενώ αναμένουμε η οικονομική μεγέθυνση στις ανεπτυγμένες οικονομίες να γίνεται με χαμηλούς ρυθμούς, τον ρόλο του οδηγού στην παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη συνεχίζουν να παίζουν οι αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες. Η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση ήρθε να δηλώσει emphatically την δομική μεταβολή που λαμβάνει χώρα στην παγκόσμια οικονομία, έχοντας ως κύριο χαρακτηριστικό την βαρύνουσα σημασία που παίζουν πλέον οι αναπτυσσόμενες οικονομίες για την σταθερότητα της παγκόσμιας οικονομίας (τόσο στον άξονα Νότου-Νότου όσο και στον άξονα Βορρά-Νότου του Διεθνούς Εμπορίου).¹⁵

Διάγραμμα 5. Διάρθρωση της Παγκόσμιας Ανάπτυξης ανά Ομάδα Χωρών

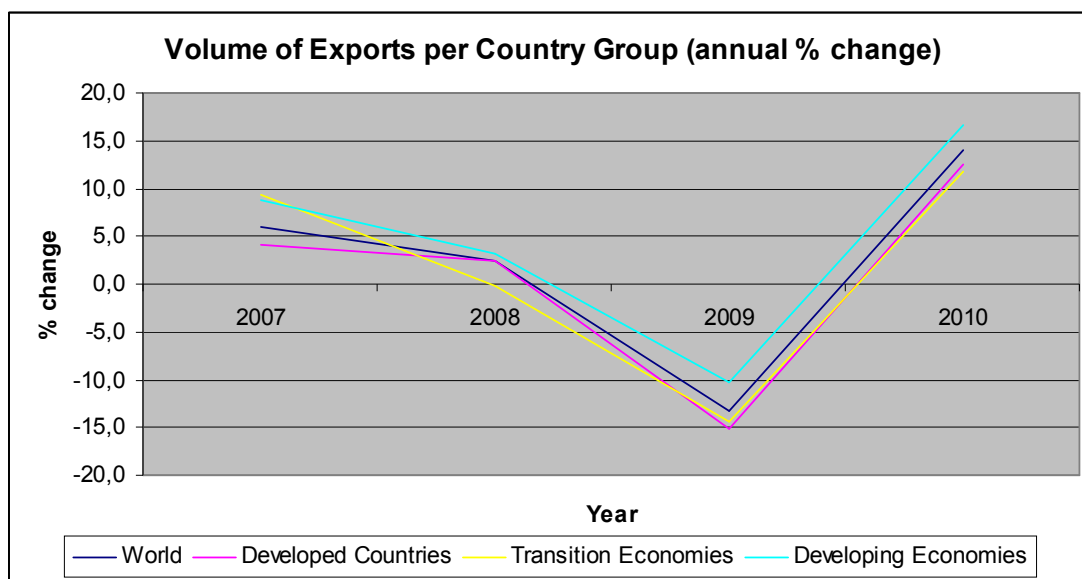


Πηγή: Επεξεργασία Στοιχείων από UNCTAD Trade and Development Report 2011

¹⁵ UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2010&2011", σελ. 2-6

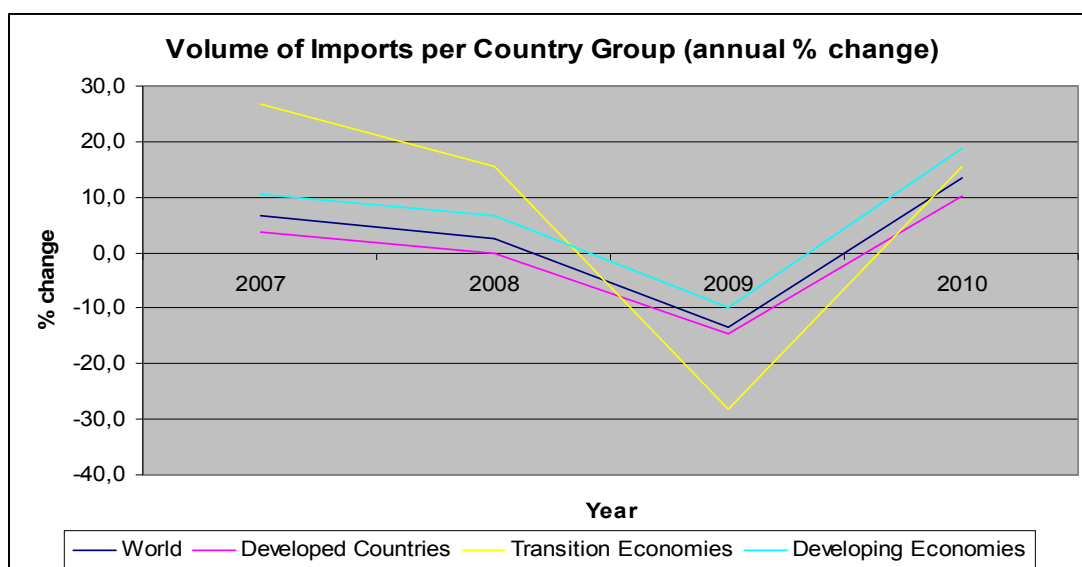
Αυτή η τάση γίνεται εμφανής και στην δομή του διεθνούς εμπορίου η οποία αλλάζει διαρκώς τα τελευταία 10 χρόνια. Η απότομη ανάπτυξη που παρατηρήθηκε το 2010 φτάνοντας διψήφια νούμερα, το 2011 διορθώθηκε καθώς προσγειώθηκε σε μονοψήφια μεγέθη. Ωστόσο, αυτό που είναι ακόμα περισσότερο ενδιαφέρον είναι η σύνθεση αυτής της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου.

Διάγραμμα 6. Όγκος Εξαγωγών ανά Ομάδα Χωρών – ετήσια μεταβολή



Πηγή: Επεξεργασία Στοιχείων από UNCTAD Trade and Development Report 2011 UNCTAD
Calculations based on UNCTAD Stats

Διάγραμμα 7. Όγκος Εισαγωγών ανά Ομάδα Χωρών – ετήσια μεταβολή



Πηγή: Επεξεργασία Στοιχείων από UNCTAD Trade and Development Report 2011 UNCTAD
Calculations based on UNCTAD Stats

Πίνακας 3. Όγκος Εισαγωγών-Εξαγωγών ανά Ομάδα Χωρών – ετήσια μεταβολή

EXPORTS-IMPORTS VOLUMES OF GOODS 2007-2010 (annual percentage change)								
Region / Country	Volume of Exports				Volume of Imports			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
World	6,0	2,4	-13,3	14,0	6,6	2,6	-13,4	13,6
Developed Countries	4,1	2,5	-15,1	12,6	3,8	-0,1	-14,5	10,3
Japan	8,9	2,3	-24,9	27,9	0,8	-0,6	-12,4	10,3
USA	6,8	5,5	-14,9	15,3	1,1	-3,7	-16,4	14,7
EU-27	3,2	2,4	-14,3	11,2	4,9	0,8	-14,3	9,0
Transition Economies	9,3	-0,2	-14,3	11,7	26,7	15,5	-28,1	15,6
South-East Europe	17,9	-13,5	-20,6	11,5	23,7	-9,4	-20,7	-5,3
CIS	8,8	0,5	-13,9	11,8	27,3	18,4	-28,9	18,3
Developing Economies	8,8	3,2	-10,3	16,7	10,4	6,7	-9,9	18,9
Africa	6,6	-2,1	-10,7	9,0	12,6	10,2	-2,5	1,3
Sub-Saharan Africa	6,9	-2,2	-9,6	10,4	11,5	2,8	-2,6	0,4

Latin America & the Carribean	2,4	-0,5	-11,2	11,0	11,5	8,8	-18,4	25,0
East Asia of which:	15,6	7,2	-10,5	24,1	10,2	0,4	-5,3	24,6
China	21,8	10,5	-13,6	29,4	14,1	2,3	-1,7	30,0
South Asia of which:	5,6	7,0	-5,6	10,3	9,7	20,8	-2,9	6,9
India	6,9	16,8	-6,6	12,7	14,7	29,7	-0,8	4,2
South-East Asia	7,1	1,6	-10,7	18,6	7,0	8,2	-16,5	22,2
West Asia	1,8	4,3	-4,7	7,3	14,1	13,3	-13,8	10,6

Πηγή: UNCTAD Calculations based on UNCTAD Stats

Όσον αφορά το εμπόριο αγαθών, ξεπερνώντας την ύφεση του 2009 (περίπου -13%) και σε συνδυασμό με την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών (δηλ. συναλλαγών σε πραγματικούς όρους), ανέκαμψε με ρυθμό περίπου 14% το 2010. Η ταχεία αύξηση του όγκου μπορεί να εξηγηθεί από τους ίδιους παράγοντες που είχαν ενισχύσει την ύφεση το 2009. Αυτοί περιλαμβάνουν τα κανάλια μετάδοσης που υφίστανται από την εξάπλωση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού και τη σύνθεση του προϊόντος του εμπορίου σε σχέση με το παγκόσμιο ΑΕΠ.¹⁶ Ωστόσο, η ανάπτυξη του

¹⁶ UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2011”, σελ. 5-7 & UNCTAD, “Trade and Development Report 2011”, σελ. 7-10.

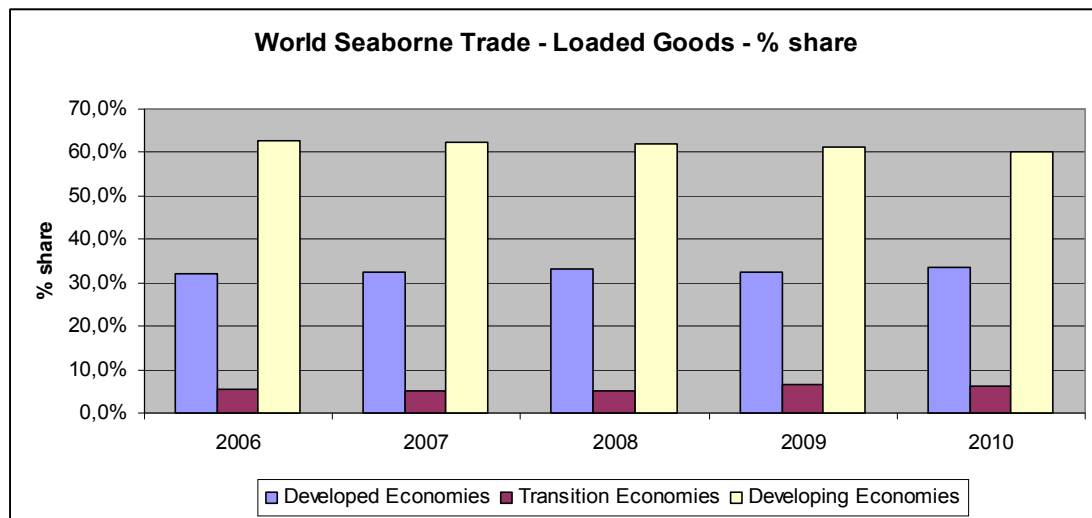
εμπορίου επιβραδύνθηκε κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2010, ακολουθώντας την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης.

Η οικονομική ανάκαμψη που σημειώθηκε είχε άνισο χαρακτήρα, γεγονός που οδήγησε σε μια εξίσου άνιση απόδοση του εμπορικού ισοζυγίου, με τον ρυθμό ανάκαμψης να διαφέρει μεταξύ περιφερειών και ομάδων χωρών. Ακριβώς όπως η παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη οδηγήθηκε από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, το ίδιο συνέβη και με το παγκόσμιο εμπόριο. Ισχυρή ανάπτυξη παρατηρείται στις μεγάλες αναδυόμενες οικονομίες όπως η Κίνα και η Ινδία, οι οποίες σε συνδυασμό με την περαιτέρω οικονομικής τους ολοκλήρωσης στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και την ενίσχυση του ενδοπεριφερειακού τους εμπορίου, έχουν ακόμη μεγαλύτερη επίδραση στις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου. Το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε από το 1/3 σε περισσότερο από 50% κατά την περίοδο 2008-2010. Μάλιστα, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες ενισχύουν τους εμπορικούς δεσμούς μεταξύ τους κάτι που γίνεται ιδιαίτερα εμφανές στην σχέση Κίνας-Βραζιλίας, όπου η πρώτη έγινε ο κυριότερος εμπορικός εταίρος και επενδυτής της δεύτερης το 2009, ξεπερνώντας τις ΗΠΑ. Παράλληλα, η Κίνα έχει ενισχύσει την παρουσία της στην Αφρική καθώς περισσότερες από 1.600 κινεζικές επιχειρήσεις που επενδύουν στην γεωργία, σε ορυκτό πλούτο καθώς και στον κλάδο των κατασκευών (υποδομές) και του ευρύτερου εμπορίου.¹⁷

Αυτές οι μεταβολές στον χώρο του διεθνούς εμπορίου έχουν ως αποτέλεσμα οι αναπτυσσόμενες οικονομίες να κυριαρχούν πλέον έναντι των ανεπτυγμένων χωρών όχι μόνο ως παραγωγείς αγαθών αλλά και ως καταναλωτές αυτών, καθώς η αγοραστική δύναμη και η ενεργός ζήτηση στο εσωτερικό τους ενισχύεται. Συμπερασματικά, το επίπεδο των εμπορικών συναλλαγών επέστρεψε, ως επί το πλείστον, στα προ κρίσης επίπεδα έχοντας στην θέση του οδηγού τις αναπτυσσόμενες οικονομίες.

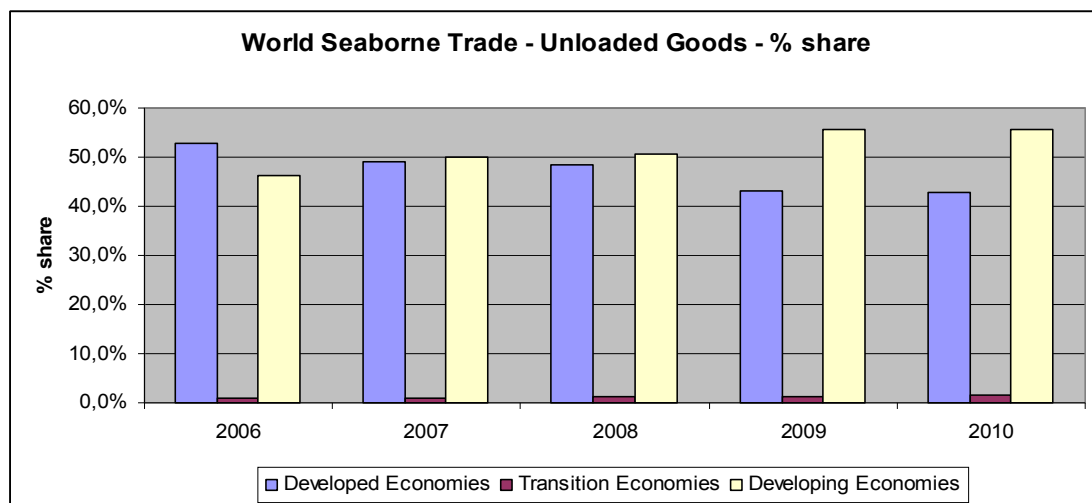
¹⁷ UNCTAD, “Trade and Development Report 2011”, σελ. 7-10.

Διάγραμμα 8. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (Φορτώσεις)– Μερίδιο ανά Ομάδα Χωρών 2006-2010



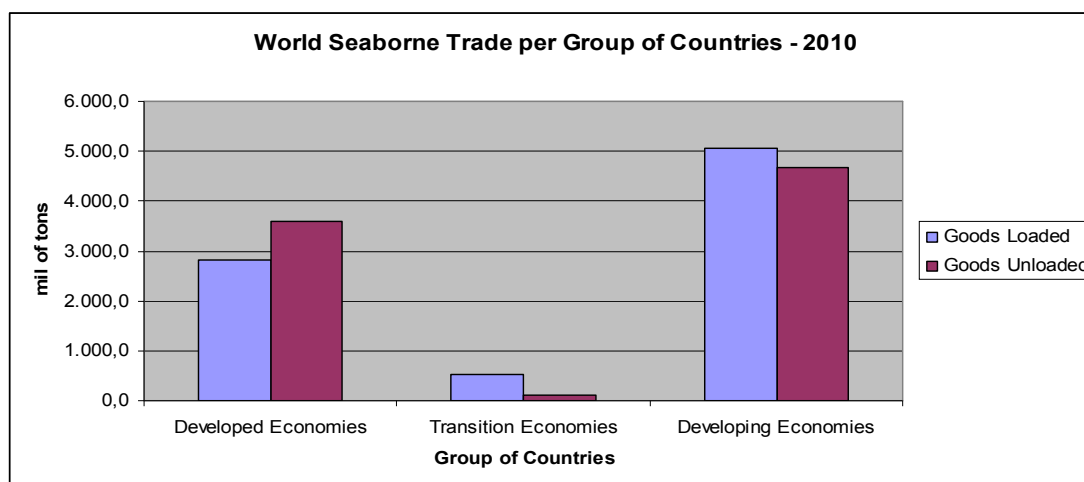
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Διάγραμμα 9. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (Εκφορτώσεις)– Μερίδιο ανά Ομάδα Χωρών 2006-2010



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Διάγραμμα 10. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο ανά Ομάδα Χωρών - 2010



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

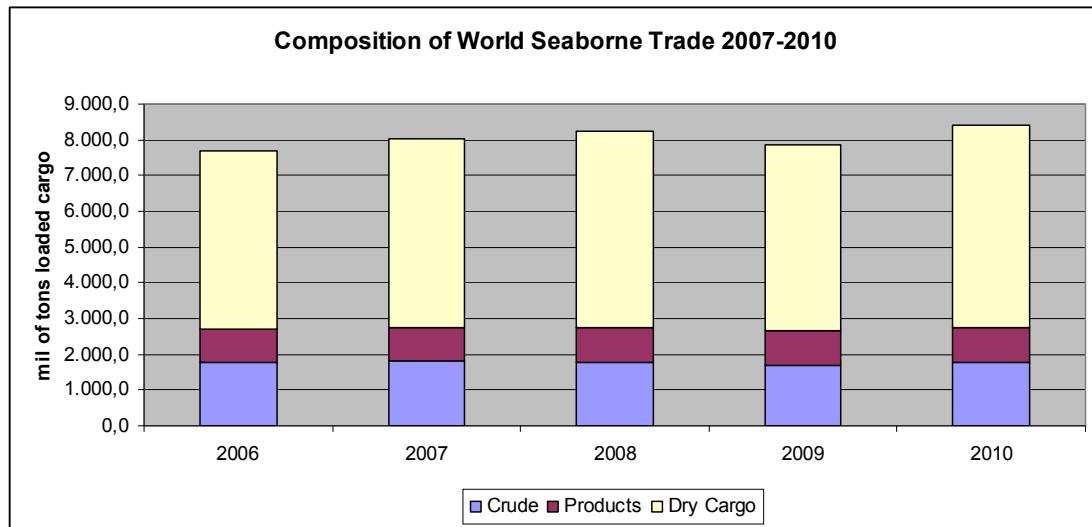
Όσον αφορά το εμπόριο υπηρεσιών, οι υπηρεσίες μεταφορών, αποτελούν την δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία των εμπορικών υπηρεσιών και αποτελούν τον καθρέφτη του εμπορίου εμπορευμάτων. Τα στοιχεία μας δείχνουν ότι το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο -το οποίο μεταφέρει περίπου τα 4/5 όλων των εμπορεύσιμων αγαθών– επέστρεψε το 2010 σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, αυξανόμενο κατά 7%. Το συνολικό φορτίο των αγαθών ανήλθε σε 8,4 δισεκατομμύρια τόνους - ένα επίπεδο που υπερβαίνει το ανώτατο επίπεδο που επιτεύχθηκε το 2008. Ωστόσο, αυτά τα συνολικά μεγέθη κρύβουν σημαντικές διαφορές ως προς τους τύπους φορτίων. Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων ακολούθησε απότομη ανάκαμψη (σχήμα V), αυξανόμενη κατά 13% το 2010 μετά την κατακόρυφη πτώση κατά 10% το 2009, ενώ ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών της αγοράς των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε κατά 4,2% το 2010, η οποία μόλις που υπεραντιστάθμισε την πτώση του 2009. Η αύξηση του όγκου των μεγάλων ποσοτήτων ξηρών χύδην φορτία παρέμεινε θετική το 2009 και επιταχύνθηκε σημαντικά το 2010 με αύξηση του 11,3%.

Πίνακας 4. Ανάπτυξη Θαλάσσιου Εμπορίου

Development of International Seaborne Trade (mil. of tons loaded)				
Year	Oil	Main bulks	Other dry cargo	Total
(all cargoes)				
1970	1.442	448	676	2.566
1980	1.871	796	1.037	3.704
1990	1.755	968	1.285	4.008
2000	2.163	1.288	2.533	5.984
2006	2.698	1.836	3.166	7.700
2007	2.747	1.957	3.330	8.034
2008	2.742	2.059	3.428	8.229
2009	2.642	2.094	3.122	7.858
2010	2.752	2.333	3.323	8.408

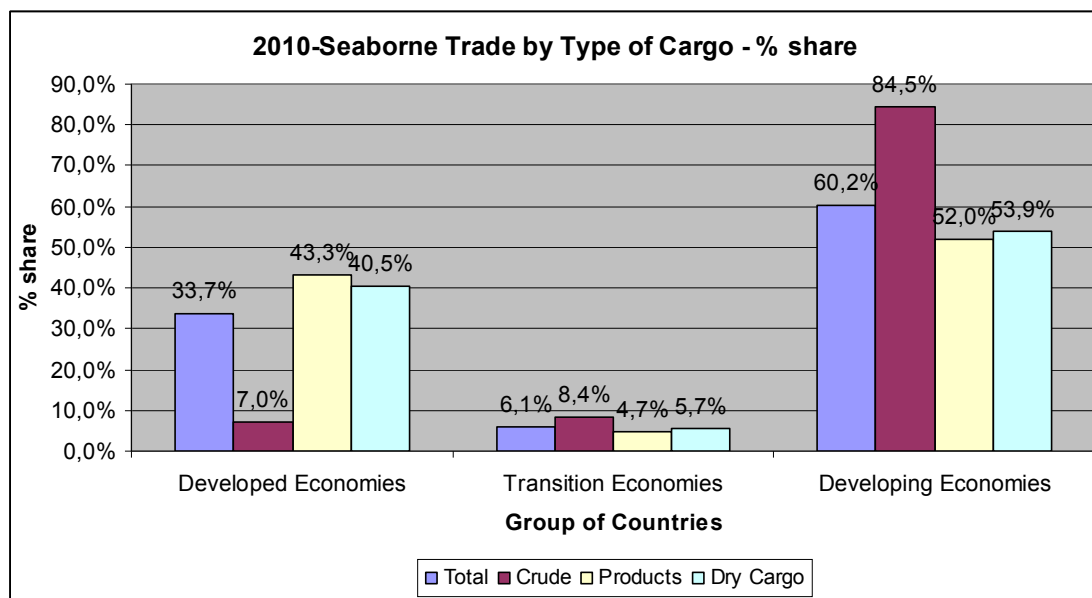
Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Διάγραμμα 11: Σύνθεση Παγκόσμιου Θαλάσσιου Εμπορίου 2006-2010



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Διάγραμμα 12: Σύνθεση Παγκόσμιου Θαλάσσιου Εμπορίου 2010



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Αυτή η ποικιλομορφία καταδεικνύει την ευαισθησία των εμπορικών συναλλαγών στις μεταβολές που παρατηρούνται στην παγκόσμια οικονομική κατάσταση και ιδιαίτερα στον

τομέα των κατασκευών στις χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Επίσης, αντανακλά, την ευαισθησία του εμπορίου σε μερικά βασικά προϊόντα (πετρέλαιο, πρώτες ύλες) για τα οποία, ακόμη και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η ζήτηση από την Κίνα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Οι τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας εμπορευματικής μεταφοράς -σε αντίθεση με τις τιμές του πετρελαίου- μειώθηκαν σταθερά μέσα στο 2010. Η ισχυρή θετική συσχέτιση που παρατηρήθηκε από τις αρχές του 2008 μέχρι τα μέσα-2009 μεταξύ των δύο μεγεθών, άρχισε να αντιστρέφεται το 2010, λόγω της υπερπροσφοράς πλοίων. Το 2011, οι τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας εμπορευματικής μεταφοράς παρέμειναν ιδιαίτερα χαμηλές σε σύγκριση με τα ιστορικά υψηλά τους επίπεδα κατά την προηγούμενη δεκαετία, και με αρκετές αυξομειώσεις.¹⁸

Ωστόσο, οι αναιμικές τάσεις που παρατηρούνται στο διεθνές εμπόριο αντισταθμίζονται από την επέκταση περιφερειακών, πολυμερών και διμερών εμπορικών συμφωνιών οι οποίες διευκολύνουν και ενθαρρύνουν το ελεύθερο εμπόριο, αυξάνοντας τους διακινούμενου όγκους αγαθών και υπηρεσιών και ενισχύοντας περαιτέρω τον ρόλο των αναπτυσσόμενων οικονομιών στο διεθνές εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία. Τέτοιου είδους συμφωνίες είναι:

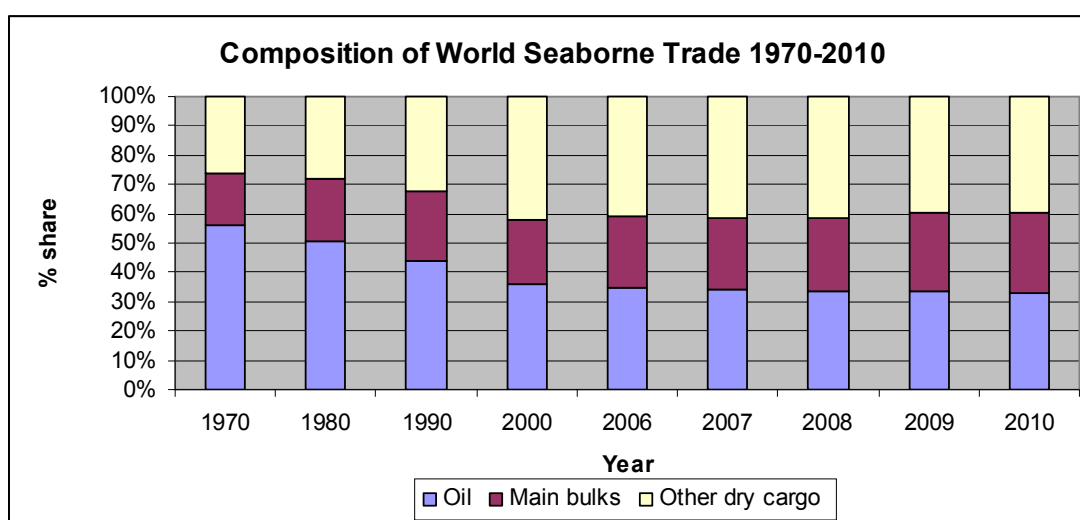
- η συμφωνία μεταξύ Ιαπωνίας και Ινδίας να εξαλείψουν κατά 90% τους δασμούς στο διμερές εμπόριο,
- η εμπορική συμφωνία μεταξύ Κίνας και ASEAN,
- η εμπορική συμφωνία μεταξύ ASEAN με την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία,
- η συμφωνία της EFTA με τις Σερβία και Αλβανία,
- η συμφωνία μεταξύ Τουρκίας και Χιλής, Ιορδανίας
- η συμφωνία μεταξύ Χόνγκ Κονγκ (Κίνα) και Αυστραλίας

¹⁸ UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2011”, σελ. 7-25.

12.1.3 Οικονομική Κρίση 2008-2011 και Ναυτιλιακές Αγορές (*Dry Bulk, Crude Oil, Liner, LNG, Containers, Port Traffic*)

Τα προϊόντα που μεταφέρονται ανά τον κόσμο δια θαλάσσης χαρακτηρίζονται από μεγάλη ανομοιογένεια. Αυτά μπορεί να είναι είτε πρώτες ύλες απαραίτητες για την παραγωγή αγαθών, είτε ενδιάμεσα αγαθά που απαιτούν περαιτέρω επεξεργασία πριν διατεθούν στην αγορά, είτε τελικά αγαθά. Αυτή η ανομοιογένεια χωρίζει την Ναυτιλιακή αγορά σε τρεις βασικές αγορές, στην χύδην ναυτιλία, στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και στην εξειδικευμένη ναυτιλία. Από αυτές τις τρεις αγορές, η πρώτη κατέχει με διαφορά το μεγαλύτερο μερίδιο το οποίο βαίνει διαρκώς αυξανόμενο σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες τελευταία 40 χρόνια (πάνω από 60%).

Διάγραμμα 13: Σύνθεση Παγκόσμιου Θαλάσσιου Εμπορίου 1970-2010



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011

Η Οικονομική Κρίση και η κατ' επέκταση δραματική μείωση που σημειώθηκε στο Διεθνές Εμπόριο κατά την διετία 2008-2009 είχαν άμεση επίπτωση στον τομέα της Ναυτιλίας, ο οποίος βίωσε μία μεγάλη μείωση σε ναύλους, αξίες πλοίων, διαθέσιμη χρηματοδότηση, αγοραπωλησίες πλοίων και γενικά μείωση της οικονομικής δραστηριότητας σχεδόν σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τη Ναυτιλία, με εξαίρεση τα διαλυτήρια τα οποία παρουσιάζουν αντικυκλική συμπεριφορά. Για να δώσουμε μία τάξη μεγέθους αρκεί να αναφέρουμε ότι ενώ στα μέσα Μαΐου του 2008 ο ναυλοδείκτης Bulk Dry Index (BDI) είχε φτάσει κοντά στις 11.800 μονάδες, τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους είχε κατακρεμνιστεί λίγο πιο κάτω από τις 800 μονάδες. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο πλοιοκτήτης ενός Aframax

χωρητικότητα 80.000 τόνων ενώ πριν την κρίση μπορούσε να το ναυλώσει για περίπου \$50.000 την ημέρα, ένα χρόνο μετά δεν θα μπορούσε να αποσπάσει παραπάνω από \$5.500 ανά ημέρα.

Μέσα σε αυτό το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον, πολλοί πλοιοκτήτες άρχισαν να αντιμετωπίζουν δυσκολία στο να καλύπτουν τα ημερήσια έξοδα του προς ναύλωση πλοίου με συνέπεια είτε να αυξηθεί η ζήτηση στα διαλυτήρια πλοίων είτε πολλά πλοία να δέσουν, βγαίνοντας εκτός αγοράς (το τελευταίο φαινόμενο ήταν ιδιαίτερα αισθητό στα Στενά του Μάλακκα και νότια της Μαλαισίας). Αυτή η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης πλοίων, επιδεινώθηκε περαιτέρω καθώς άρχισαν να παραδίδονται οι μεγάλες παραγγελίες κατασκευής πλοίων που είχαν τοποθετήσει οι πλοιοκτήτες πριν από την κρίση του 2008, ως αποτέλεσμα της παρατεταμένης έκρηξης (booming) των ναύλων στη Ναυτιλία, η οποία κράτησε από το 2001 μέχρι το 2008. Έτσι, άρχισαν να προστίθενται πολλά νέα πλοία από την πλευρά της προσφοράς, πλοία τα οποία πλέον δεν ήταν απαραίτητα, καθώς δεν υπήρχε η ανάλογη ζήτηση για να τα αξιοποιήσει.¹⁹ Η χρονική υστέρηση προσαρμογής στις νέες οικονομικές εξελίξεις που παρατηρείται από την πλευρά της προσφοράς σε συνδυασμό με τα δυσμενή οικονομικά δεδομένα άσκησαν μεγάλες πιέσεις στους ναύλους και στις κερδοφορίες των επιχειρήσεων.

Η γενική εικόνα του θαλάσσιου εμπορίου μετά την κρίση και σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις του UNCTAD και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου χαρακτηρίζεται από μία σχετική ανάκαμψη σε σχέση με την κατάρρευση κατά την περίοδο της κρίσης, αλλά σε επίπεδα χαμηλά και σε κλίμα μεγάλης αβεβαιότητας και μεταβλητότητας.

*α) **DRY BULK:** Η Κρίση του 2008 & επιπτώσεις στις αγορές των τριών κύριων Προϊόντων Χύδην Φορτίου (Σιδηρομετάλλευμα, Κάρβουνο, Σιτηρά)*

Η αγορά ξηρού φορτίου η οποία αποτελούσε τον στυλοβάτη της έκρηξης των ναύλων κατά την περίοδο 2002-2007, το 2008 σημείωσε σημαντική μείωση στον ρυθμό αύξησής της, επηρεαζόμενη από την γενικότερη κρίση η οποία ξέσπασε το 2008. Η κατάρρευση ξεκίνησε το τέταρτο τρίμηνο του 2008 με τον δείκτη BDI να σημειώνει μείωση της τάξεως του 80% σχεδόν σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2007, φτάνοντας σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα τον Δεκέμβριο του 2008. Ωστόσο, μία δεύτερη ανάγνωση αυτής της δραματικής μείωσης του δείκτη BDI θα μπορούσε να ήταν ότι ο δείκτης παρουσίασε μία διόρθωση στις

¹⁹ Για επίπεδα ναυλαγοράς και ανάλυση: www.naftemporiki.gr & [http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Challenges%20for%20Global%20Shipping%20\(In%20the%20wake%20of%20the%20great%20shipping%20boom%202003-8\).pdf](http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Challenges%20for%20Global%20Shipping%20(In%20the%20wake%20of%20the%20great%20shipping%20boom%202003-8).pdf)

επιδόσεις του καθώς το 2002 βρισκόταν στις 1100 μονάδες κατά μέσο όρο, ενώ το 2007 βρισκόταν κατά μέσο όρο στις 7000 μονάδες. Έτσι, η επαναφορά του κατά το 2009 στις 2900 μονάδες κατά μέσο όρο, αποτελεί την έκτη καλύτερη επίδοση του δείκτη την τελευταία δεκαετία.²⁰

Πιο συγκεκριμένα, το 2008 η παγκόσμια κατανάλωση σιδηρομεταλλεύματος μειώθηκε κατά 0,3%, με την Κίνα όμως να διατηρεί την δυναμική της –τόσο ως παραγωγός όσο και ως καταναλωτής αυτού του αγαθού- οδηγώντας την αγορά της Ασίας. Ακολούθως, τόσο η Κεντρική/Νότια Αμερική όσο και η Αφρική αύξησαν και εκείνες το μερίδιό τους προσπαθώντας να αντισταθμίσουν τις μειώσεις κατανάλωσης που παρατηρήθηκαν στις Δυτικές Οικονομίες. Το 2009, η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε κατά 8.6%, με τις Αυστραλία και Βραζιλία να παραμένουν η ηγέτιδες χώρες στις εξαγωγές και τις αγορές στη Νότιο-Ανατολική και Ανατολική Ασία να αντισταθμίζουν πλήρως τις μειώσεις στις άλλες περιοχές του κόσμου. Το 2010 σημειώθηκε περαιτέρω αύξηση στην ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος αντανakλώντας την ισχυρή ζήτηση από την Κίνα, η οποία όμως αναμένεται στο άμεσο μέλλον να ακολουθήσει μία πιο σφιχτή νομισματική πολιτική προκειμένου να επιβραδύνει την οικονομία της και τον κατασκευαστικό της τομέα.²¹

Όσον αφορά την αγορά άνθρακα, αυτή μπορεί να σημείωσε αύξηση κατά 3,2% το 2008, αλλά αυτή η αύξηση ήταν κατά 50% μικρότερη σε σχέση με το 2007, αντικατοπτρίζοντας την οικονομική κρίση που ξέσπασε την ίδια χρονιά. Το 2009, η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς θερμικού άνθρακα αυξήθηκε κατά 2.1% ενώ η αντίστοιχη αγορά άνθρακα που χρησιμοποιείται στην βιομηχανία χάλυβα μειώθηκε κατά 2,7% αφήνοντας σχεδόν ανεπηρέαστο το σύνολο της αγοράς άνθρακα σε σχέση με το 2008. Η Αυστραλία παρέμεινε ο κύριος εξαγωγέας άνθρακα στον κόσμο, ενώ οι κύριες αγορές που ζητούσαν το ίδιο αγαθό ήταν η Ευρώπη και η Ιαπωνία. Το 2010 η ζήτηση άνθρακα αυξήθηκε κατά 7,6% περίπου καθρεφτίζοντας την οικονομική ανάκαμψη που έλαβε χώρα κατά την ίδια περίοδο και την ισχυρή ζήτηση από την Κίνα, την Ινδία και την Νοτιοανατολική Ασία. Ωστόσο, στο άμεσο μέλλον η Ινδία αναμένεται να ξεπεράσει την Κίνα ως κυρίαρχο μοχλό ανάπτυξης του εμπορίου θερμικού άνθρακα. Οι ανησυχίες της Κίνας για την υπερθέρμανση της οικονομίας της, τα μεγάλα αποθέματα της σε άνθρακα, οι μη ανταγωνιστικές τιμές και η ολοένα και μεγαλύτερη εξάρτηση της Ινδίας από τις εισαγωγές θερμικού άνθρακα μαρτυρούν την

²⁰ Credit Suisse, 2010 Dry Bulk Outlook (12/2009), σελ. 3-4.

²¹ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport', σελ. 19-22 (2009), σελ. 9-13 (2010), σελ. 13-25 (2011)

ανάδειξη της Ινδίας σε σύντομο χρονικό διάστημα ως τον μεγαλύτερο εισαγωγέα θερμικού άνθρακα στον κόσμο.²²

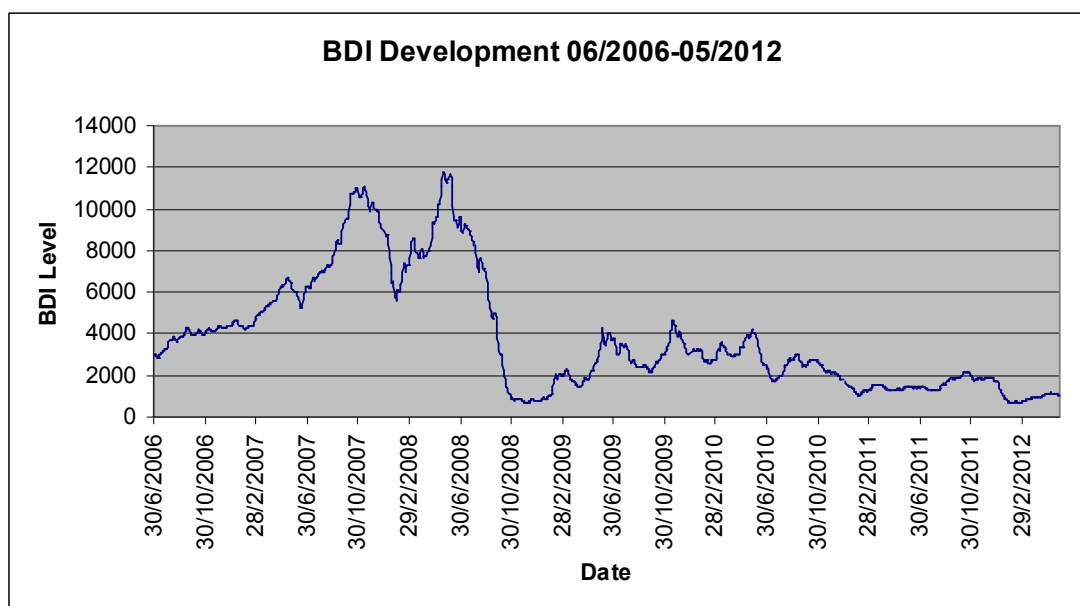
Τέλος, όσον αφορά την αγορά σιτηρών, αυτή επηρεάστηκε έμμεσα από την κρίση του 2008 μέσω της κρίσης που ξέσπασε στην αγορά τροφίμων λόγω της δραματικής αύξησης στις τιμές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα από την μία πλευρά οι παραγωγοί να αδειάζουν τα αποθέματά τους και να αυξήσουν την παραγωγή τους προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις αυξημένες τιμές, αλλά από την άλλη αυτή η αυξητική εξέλιξη στις τιμές να έχει άμεση αρνητική επίπτωση σε εισοδήματα και επίπεδο διαβίωσης με συνέπεια πάνω από 1 δις ανθρώπους ανά τον κόσμο να αντιμετωπίζουν την απειλή πείνας. Αυτές οι εξελίξεις αντικατοπτρίστηκαν στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς σιτηρών με αύξηση κατά 5,6% το 2008, με την Βόρεια Αμερική να κυριαρχεί στις εξαγωγές και περιοχές όπως την Ασία, Λατινική Αμερική και Αφρική να είναι οι κύριες αγορές προορισμού των σιτηρών. Το 2009, ωστόσο, οι μεταφορές σιτηρών ανά τον κόσμο εκτιμάται ότι μειώθηκαν κατά 2,2% καθώς η παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση καθώς και η επακόλουθη ύφεση έπληξαν σοβαρά τη ζήτηση για εισαγόμενα σιτηρά σε αρκετές βασικές περιοχές εισαγωγής, όπως η Ασία. Ωστόσο, η χρήση του σιταριού αυξήθηκε κατά ένα μικρό ποσοστό σε ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες (π.χ. Ινδία), και η πτώση των τιμών σε σχέση με το προηγούμενο κατάφεραν να στηρίζουν κάπως την ζήτηση για τα σιτηρά.²³

Οι τάσεις που καταγράφηκαν στο διεθνές εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου κατά την περίοδο 2007-2010 αντικατοπτρίστηκαν πλήρως στην πορεία του δείκτη BDI. Τόσο το 2009 όσο και το 2010 οι αυξητικές τάσεις στην αγορά ξηρού φορτίου συνεχίστηκαν με αποτέλεσμα ο δείκτης BDI να ανακάμψει σε σχέση με τα τέλη του 2008 –σε χαμηλά όμως πάντα επίπεδα- αλλά με πολλές διακυμάνσεις. Από την πορεία του δείκτη BDI γίνεται φανερό ότι η αγορά ξηρού φορτίου είχε φτάσει στην κορύφωσή της τον Μάιο του 2008, φτάνοντας όμως πάρα πολύ γρήγορα σε πολύ χαμηλά επίπεδα -μέσα σε επτά μήνες- λόγω της οικονομικής κρίσης που ξέσπασε την ίδια περίοδο.

²² UNCTAD, 'Review of Maritime Transport', σελ. 19-22 (2009), σελ. 13-14 (2010), σελ. 13-25 (2011)

²³ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport', σελ. 23-24 (2009), σελ. 14-16 (2010), σελ. 13-25 (2011)

Διάγραμμα 14. Εξέλιξη του Δείκτη BDI – Περίοδος 06/2006-05/2012 (Ημερήσια Δεδομένα)



Πηγή Στοιχείων: www.naftemporiki.gr

Όσον αφορά για την μετά κρίση περίοδο, το έτος 2010 ήταν θετικό για το ξηρό φορτίο, καθώς ο συνολικός όγκος ανέκαμψε και αυξήθηκε κατά 8,4% και περίπου 5,7 δισεκατομμύρια τόνους. Τα 3,3 δισεκατομμύρια τόνους αυτού του συνόλου αποτελούσαν Χύδην Ξηρό Φορτίο (κύρια και δευτερεύοντα προϊόντα), σημειώνοντας αύξηση κατά 11% σε σχέση με το 2009. Αυτή η ανάκαμψη οφείλεται κυρίως στην αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα και στην σχετική αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα. Η τελευταία τροφοδοτείται, μεταξύ άλλων, από την αυξανόμενη αστικοποίηση που παρατηρείται στις μεγάλες αναδύμενες οικονομίες όπως η Κίνα και η Ινδία. Επίσης, η αύξηση των εισοδημάτων στις αναδύμενες οικονομίες έχει στηρίξει την ανάπτυξη στον τομέα των σιτηρών που χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη για τις αυξανόμενες διατροφικές ανάγκες των πληθυσμών αυτών των οικονομιών. Οι διαφοροποιημένες καταναλωτικές ανάγκες έχουν αυξήσει την ζήτηση κρέατος και συναφών προϊόντων. Οι εξελίξεις αυτές είναι ενθαρρυντικές, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι μέτρο σύγκρισης αποτελεί η ιδιαίτερα χαμηλή περίοδος της κρίσης 2008-2009.

Συμπερασματικά για την αγορά χύδην ξηρού φορτίου, η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων χύδην ξηρού φορτίου αυξήθηκε περίπου 11% το 2010, με αύξηση της ζήτησης για πρώτες ύλες από τις αναπτυσσόμενες χώρες, κυρίως την Κίνα. Περαιτέρω, το 2010 υπήρξε σημαντική αύξηση στον τομέα του χάλυβα, των δασικών

προϊόντων, οπτάνθρακα και ποτάσα. Οι καλές καιρικές συνθήκες συνέβαλαν επίσης σε καλή καλλιεργητική περίοδο για τα γεωργικά προϊόντα, η οποία βοήθησε επίσης τον τομέα. Ειδικότερα, η παγκόσμια εισαγωγές ζάχαρης αυξήθηκε 10%, και το ρύζι, το 6%. Ωστόσο, η προσφορά πλοίων που εξυπηρετούν την αγορά αυτή αυξήθηκε κατά 16% λόγω των μεγάλων παραγγελιών που είχαν τοποθετηθεί κατά την χρυσή περίοδο της αγοράς, με αποτέλεσμα την πτώση των ναύλων. Η υπερπροσφορά πλοίων είναι η κύρια αιτία διατήρησης του χαμηλού επιπέδου των ναύλων του χύδην ξηρού φορτίου αλλά και ο λόγος μείωσης τιμών των νέων πλοίων. Πλοιοκτήτες με διαθέσιμη ρευστότητα θα έχουν την ευκαιρία να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους, αλλά από την άλλη η πώληση των παλαιών τους πλοίων σε χαμηλή τιμή και όχι η διάλυσή τους, μεσοπρόθεσμα θα εντείνει την υπερπροσφορά χωρητικότητας στην αγορά.

β) Liner & Containers:²⁴

Το υπόλοιπο των 2,4 δις τόνων ξηρού φορτίου αποτελείται από εμπορευματοκιβώτια (56%) και γενικά φορτία. Το αυξημένο αυτό μερίδιο σε σχέση με το παρελθόν οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον αυξανόμενο διεθνή καταμερισμό της εργασίας και την αυξημένη παραγωγικότητας αυτής. Το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 8,2% για την περίοδο 1990-2010. Μάλιστα, το 2010, ο όγκος του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων κατέγραψε ισχυρή αύξηση της τάξεως του 12,9% σε σχέση με το 2009.

Το 2009, οι κορυφαίες 30 ναυτιλιακές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών κατέγραψαν συλλογικές απώλειες 19,4 δισ δολαρίων. Το 2010, οι ίδιες εταιρείες κατέγραψαν κέρδη 17 δισ δολαρίων, με την τάση να είναι ενισχυόμενη το 2011. Η μεταστροφή αυτή οφείλεται στους εξής παράγοντες: τις πολιτικές διόρθωσης που ακολούθησαν οι εταιρείες (στρατηγική διοίκηση του στόλου ανάλογα με χωρητικότητα, ζήτηση και κόστος), η πτώση στις τιμές των καυσίμων (σε ορισμένες περιπτώσεις μέχρι και 30%) και το σημαντικότερο, μια αύξηση της ζήτησης από το εμπόριο έτοιμων και ημιτελών προϊόντων. Η αύξηση της ζήτησης για ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών έχει ανακάμψει σημαντικά σε σχέση με την ύφεση του 2009.

Η αδράνεια του στόλου εμπορευματοκιβωτίων, η οποία ήταν περίπου 11,7%, που αντιπροσωπεύουν περίπου 600 πλοία κατά την έναρξη του 2010, μειώθηκε σε 1,9% στις αρχές του 2011. Οι ναύλοι ακολούθησαν ανάλογη ανοδική πορεία που επέφερε η αύξηση των εξαγωγών. Οι μέσες ετήσιες τιμές των ναύλων στα τμήματα της αγοράς τακτικών γραμμών

²⁴ UNCTAD, ‘Review of Maritime Transport’, 2009, 2010, 2011

απέδωσαν σημαντικά καλύτερα από το 2010 2009, αλλά ήταν ακόμη πολύ κάτω από τα προ της κρίσης επίπεδα. Τα μικρότερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (200-299 TEUs), έκλεισαν το έτος με αύξηση ναύλων κατά 29%, ενώ τα μεγαλύτερα πλοία (1,600-1,999 TEUs), έκλεισαν το έτος, με αύξηση μέχρι 130%. Αυτές οι αυξητικές τάσεις συνεχίστηκαν και το 2011. Η εξέλιξη του Δείκτη Νέος Contex, η οποία αποτελείται από συνδυασμένες τιμές ναύλων για διάφορες συναλλαγές εμπορευματοκιβωτίων μας δείχνει μία δραματική πτώση στις τιμές ναυλώσεων από τα μέσα του 2008 μέχρι τον Απρίλιο του 2009 και μετέπειτα ανάκαμψη της κοντά τα τρία τέταρτα του επιπέδου του 2008.

Διάγραμμα 15. Εξέλιξη Container Ship Charter Rates – Περίοδος 2000-2010



Πηγή Στοιχείων: <http://www.vhss.de/contex.php>

Γεωγραφικά, οι κινητήριες δυνάμεις ανάπτυξης των έτοιμων ή ημικατεργασμένων προϊόντων ακολουθούν πιστά τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας. Έτσι, παράλληλα με τους παραδοσιακές διαδρομές εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων του Βόρειου Ημισφαιρίου

μεταξύ Ανατολής-Δύσης (Άπω Ανατολή-Βόρεια Αμερική, Αμερική-Ευρώπη, Ευρώπη-Άπω Ανατολή) ήρθε να προστεθεί η ισχυρή ανάπτυξη στο εμπόριο μεταξύ Βορά-Νότου.

Τα δύο τελευταία χρόνια, ενώ η παγκόσμια σημασία της διατλαντικής διαδρομής εμπορίου σταδιακά μειώνεται, το εμπόριο μεταξύ Δυτικής Ασίας με τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ινδίας και το νότιο ημισφαίριο βρίσκεται σε πλήρη άνθηση. Η ανάπτυξη το 2010 εκτιμάται ότι ήταν πιο ισχυρή σε Βορρά-Νότου (14,1%) αναδεικνύοντας τις σχέσεις μεταξύ Ευρώπη-Νοτίου Αμερικής (αύξηση 20,1%) και Ευρώπης-Υποσαχάριας Αφρικής (27,5%). Εν τω μεταξύ, το διαπεριφερειακό εμπόριο εκτιμάται ότι αυξήθηκε κατά 11,6% το 2010, προωθούμενο από τις αγορές της Ασίας και κυρίως από την αγορά της Κίνας.

Η αναπάντεχη αυτή ανάκαμψη της αγοράς των εμπορευματοκιβωτίων έπιασε απροετοίμαστους τους πρωταγωνιστές της. Η έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων που παρατηρήθηκε το 2009 ως απόρροια της μεγάλης κλίμακας απόσυρσης των παλαιών κιβωτίων κατά τη διάρκεια της ύφεσης, τα χαμηλά επίπεδα παραγωγής και οι προσπάθειές των πλοιοκτητών να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη οδήγησαν σε έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας για την ικανοποίηση της αυξημένης ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο, αυτή η κατάσταση που οδήγησε σε αυξημένους ναύλους δημιούργησε εύλογα ερωτήματα όσον αφορά το ενδεχόμενο εφαρμογής αθέμιτων πρακτικών τεχνητής έλλειψης προσφοράς και των πολιτικών επανατοποθέτησης των κενών εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό είχε σαν συνέπεια να διεξαχθούν ανάλογες έρευνες και να εφαρμοστεί ένα πιο αυστηρό πλαίσιο παρακολούθησης των μεγάλων παγκόσμιων συμμαχιών της Liner ναυτιλίας.

Σήμερα, η αγορά της Liner ναυτιλίας βρίσκεται αντιμέτωπη με μεγάλες προκλήσεις όπως την αναιμική οικονομική ανάπτυξη των ΗΠΑ και της ΕΕ, τις αλλαγές στην δομή και τις λειτουργίες της βιομηχανίας, την αυστηρότερη περιβαλλοντική νομοθεσία, την αύξηση στην τιμή των καυσίμων, την αύξηση στην εφαρμογή προστατευτικών πολιτικών απέναντι στο ελεύθερο εμπόριο, την έλλειψη δυναμικότητας λιμένων και την σύνδεση αυτών με την ενδοχώρα (logistics capabilities), πολλές από τις οποίες συνεπάγονται αυξημένα κόστη.

Ωστόσο, η απειλή ενέχει και ευκαιρίες. Καθώς η παγκόσμια οικονομία οδηγείται όλο και περισσότερο από τις αναδυόμενες οικονομίες, όχι μόνο τις χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), αλλά και άλλες αναδυόμενες οικονομίες (Αργεντινή, Χιλή, Ινδονησία, Νιγηρία, Αραβική Χερσόνησος, Νότια Αφρική, Βιετνάμ) προκύπτουν νέες οδοί ανάπτυξης οι οποίες δίνουν προστιθέμενη αξία στις υπηρεσίες της Liner ναυτιλίας. Οι εξελισσόμενες στρατηγικές μεγάλων εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών, όπως η Maersk Line και η CMA CGM, προς την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφοράς (door-to-door) αναδεικνύουν

και τις ευκαιρίες προς αυτές τις εταιρείες να επεκταθούν στην αγορά των logistics και να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματά της (δομές, εκπαίδευση, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας). Οι τάσεις στην οργάνωσης παραγωγής παγκοσμίως δείχνουν προς την κατεύθυνση της οριζόντιας ενοποίησης των κλάδων και την καθετοποίηση των δραστηριοτήτων τους συμβάλλοντας στη δημιουργία παγκόσμιων δομών εφοδιαστικής αλυσίδας (global supply chains).

γ) *Crude Oil*:²⁵

Το πετρέλαιο είναι ένα αγαθό στρατηγικής σημασίας που αντιπροσωπεύει πάνω από 34% της κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας στον κόσμο το 2010. Η παραγωγή αργού πετρελαίου και τα αποθέματα του είναι συγκεντρωμένα μεταξύ λίγων μεγάλων παραγωγών και περιφερειών, κυρίως στη Δυτική Ασία. Το 2010, περίπου 1,8 δισεκατομμύρια τόνοι αργού πετρελαίου, που ισοδυναμεί με 45% της παγκόσμιας παραγωγής, φορτώθηκαν σε δεξαμενόπλοια. Ο όγκος εμπορίου του πετρελαίου και η εξάρτηση από μεταφορά αυτού σε μεγάλες αποστάσεις έχουν αυξηθεί κατά τα τελευταία χρόνια, καθώς η Κίνα και η Ινδία αναδεικνύονται ως μεγάλοι εισαγωγείς, ενώ η Δυτική Αφρική και, πιο πρόσφατα, η Βραζιλία αναδύονται ως μεγάλοι εξαγωγείς.

Ιδιαίτερα αναφορά πρέπει να γίνει στην στρατηγική της Κίνας να διαφοροποιήσει τις πηγές ανεφοδιασμού της σε πετρέλαιο. Σε αυτό το πλαίσιο οι πετρελαϊκές εταιρείες στην Κίνα έχουν επενδύσει σημαντικά ποσά για την εξόρυξη πετρελαίου ενώ έχουν δημιουργήσει μία σειρά σημαντικών επενδύσεων στις γειτονικές χώρες της Κεντρικής Ασίας, την Ρωσία και την Δυτική Αφρική. Οι εξελίξεις αυτές μεταβάλλουν ήδη στην αγορά πετρελαίου τις ροές εμπορίου και τις διαδρομές της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως φαίνεται από την αύξηση της ζήτησης δεξαμενοπλοίων μεγάλων αποστάσεων.

Το 2010, η ζήτηση πετρελαίου ακολούθησε τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ακολουθώντας αυξητική τάση αλλά με άνισους ρυθμούς. Μετά από μια πτώση το 2009, η ζήτηση πετρελαίου αυξήθηκε κατά 3,1% το 2010. Η ζήτηση από τις χώρες του ΟΟΣΑ, που αποτελούν 52,5% της παγκόσμιας ζήτησης, αυξήθηκαν κατά 0,9%. Η κατανάλωση πετρελαίου στις ανεπτυγμένες οικονομίες αναμένεται να παραμείνει σταθερή τα επόμενα έτη, λόγω των πολιτικών που ενθαρρύνουν, μεταξύ άλλων, την αποδοτικότητα των καυσίμων, η αυξημένη χρήση αιθανόλης και βιοκαυσίμων, καθώς και μέτρα που λαμβάνονται για τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα και την περικοπή των εκπομπών διοξειδίου

²⁵ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport', 2009, 2010, 2011

του άνθρακα. Αντίθετα, σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ η ζήτηση για το πετρέλαιο αυξήθηκε κατά 5,6% το 2012. Η Κίνα ήταν αυτή που σημείωσε την μεγαλύτερη αύξηση στην ζήτηση πετρελαίου κατά 10,4% το 2010. Εισήγαγε 54% των απαιτήσεων αργού το 2010, ξεπερνώντας τους αρχικούς στόχους της ενώ η εξάρτησή της από τις εισαγωγές αναμένεται να ενταθεί περαιτέρω.

Η παγκόσμια παραγωγή αργού πετρελαίου αυξήθηκε κατά 2,2% το 2010 με την παραγωγή στις χώρες του OPEC να αυξάνεται κατά 2,5%. Οι χώρες εκτός OPEC αύξησαν την παραγωγή τους κατά 1,9%, οφείλοντας αυτήν κυρίως στη Βραζιλία, την Κίνα και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ασίας. Η σημασία του ΟΠΕΚ παραγωγών αναμένεται να αυξηθεί στο απώτερο μέλλον ενώ η πολιτική αστάθεια στην Δυτική Αφρική και τη Δυτική Ασία μπορεί να επιφέρουν διατάραξη από την πλευρά της προσφοράς εγκυμονώντας γεωπολιτικούς κινδύνους. Οι αβεβαιότητες αυτές - μαζί με τις ανησυχίες σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας, τη δημοσιονομική βιωσιμότητα και τις προσπάθειες της Κίνας να επιβραδύνει την ταχεία ανάπτυξη της οικονομίας της – μπορεί να ασκήσουν έντονες πιέσεις στις τιμές του αργού πετρελαίου.

Το 2010, οι τιμές του πετρελαίου ανέκαμψε από τα επίπεδα του 2009 ξεπερνώντας το επίπεδο των US \$100 ανά βαρέλι. Η προβλεπόμενη αύξηση της ζήτησης πετρελαίου, σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα έναντι της προσφοράς, αναμένεται να διατηρήσουν την τιμή του πετρελαίου στο επίπεδο άνω των US \$100 ανά βαρέλι.

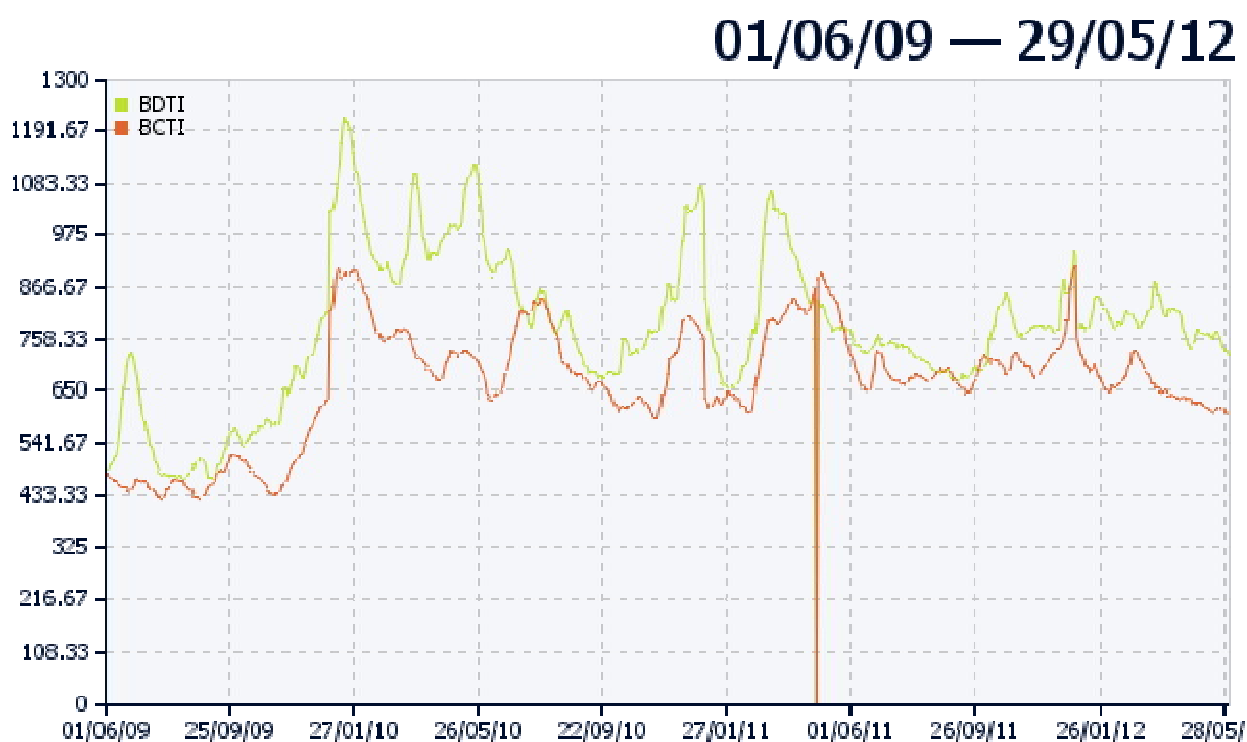
Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αργού πετρελαίου σχετίζεται άμεσα με την παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου. Το 2010, οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αργού πετρελαίου ανέκαμψαν στα προ κρίσης επίπεδα σημειώνοντας 4,3% αύξηση σε σχέση με το 2009. Η Δυτική Ασία παραμένει ο μεγαλύτερος εξαγωγέας, ακολουθούμενη από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, την Αφρική και την ανάπτυξη της Αμερικής. Οι σημαντικότεροι εισαγωγείς είναι η Βόρεια Αμερική, οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας –ιδιαίτερα Κίνα και Ινδία-, η Ευρώπη και η Ιαπωνία. Η αυξανόμενη ενεργειακές ανάγκες της Κίνας την οδήγησαν στο να συμμετέχει ενεργά στους τομείς ενέργειας και ορυκτού πλούτου σε χώρες πλούσιες σε φυσικούς πόρους μέσω της ανάπτυξης συνεργασιών.

Το 2011, το εμπόριο του αργού πετρελαίου σημείωσε σχετική κάμψη η οποία οφείλεται σε αβεβαιότητες όπως η πολιτική αναταραχή στην περιοχές που εξάγουν πετρέλαιο ή φυσικές καταστροφές όπως ο σεισμός και το τσουνάμι στην Ιαπωνία, η διακοπή του εφοδιασμού με πετρέλαιο από την Αραβική Δημοκρατία της Λιβύης. Ωστόσο, η τελευταία εξέλιξη οδήγησε σε αύξηση ζήτησης για δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax ώστε τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια να

υποκαταστήσουν την έλλειψη εφοδιασμού από την Λιβύη με το πετρέλαιο της Δυτικής Αφρικής.

Όλες οι παραπάνω γεωοικονομικές εξελίξεις αντικατοπτρίζονται πιστά στη ναυτιλιακή αγορά θαλάσσιας μεταφοράς αργού πετρελαίου, όπως αυτή διακρίνεται σε υλοτομείς ανάλογα με την χωρητικότητα των πλοίων. Το 2010 το επίπεδο ναύλων για όλες τις αγορές δεξαμενόπλοιων είχε καλύτερη απόδοση σε σχέση με το 2009, σημειώνοντας αύξηση από το 30% έως 50%. Ωστόσο, αυτό δεν πρέπει να αποτελεί έκπληξη, δεδομένου ότι το 2009 ήταν μια ιδιαίτερα κακή χρονιά για τους ναύλους μεταφοράς πετρελαίου. Οι ναύλοι σε γενικές γραμμές παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα παρά την ανάκαμψη, σε σύγκριση με την προ κρίσης περίοδο. Το 2011 το επίπεδο ναύλων για όλες τις αγορές δεξαμενοπλοίων σημείωσε μικρή αύξηση σε σχέση με το 2010, αν και παρέμεινε πάλι σε χαμηλά επίπεδα και με σημαντικές διακυμάνσεις. Η αυξητική τάση του 2011 μπορεί να εξηγηθεί από τις στενότερες σχέσεις μεταξύ Κίνας και Δυτικής Αφρικής όσον αφορά την προμήθεια πετρελαίου.

Διάγραμμα 16. Εξέλιξη του Δείκτη BDTI-BCTI (01/06/09-29/05/2012)



Πηγή Στοιχείων: <http://navigatemag.ru/indices>

δ) LNG (*Liquefied Natural Gas*):²⁶

Το φυσικό αέριο αποτελεί το 24% περίπου της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας, μετά το πετρέλαιο και τον άνθρακα. Θεωρείται ότι είναι μια πολύ καθαρότερη πηγή ορυκτών καυσίμων και αναδεικνύεται ολοένα και περισσότερο ως μια ελκυστική πηγή καυσίμων. Το 2010, η παγκόσμια παραγωγή φυσικού αερίου ανέκαμψε κατά 7,3% με την Ευρώπη και οι οικονομίες σε μετάβαση να αντιπροσωπεύουν το 32,6% της παγκόσμιας παραγωγής, ακολουθούμενη από τη Βόρεια Αμερική. Η παραγωγή ενισχύεται από μια ισχυρή ανάκαμψη του κλάδου στην Ρωσική Ομοσπονδία και το Κατάρ.

Οι μεγαλύτεροι καταναλωτές φυσικού αερίου είναι οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Ευρώπη. Αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης LNG στην Ιαπωνία συνδυαζόμενη με υψηλότερες τιμές υγροποιημένου φυσικού αερίου στην Ασία συμβάλλουν στη μετατόπιση των εξαγωγών υγροποιημένου φυσικού αερίου προς την Ασία. Η παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου ανέκαμψε κατά 7,4% το 2010, λόγω χαμηλότερων τιμών και ενίσχυσης της βιομηχανικής παραγωγής στις δύο χώρες του ΟΟΣΑ και των αναδυόμενων οικονομιών. Η ζήτηση αυξήθηκε σε όλες τις περιοχές, με μεγαλύτερη αύξηση να καταγράφεται στην Ευρώπη, την Ασία και την περιοχή του Ειρηνικού. Η αύξηση της ζήτησης αναμένεται να προωθείται και από χώρες εκτός ΟΟΣΑ, ιδιαίτερα λόγω Κίνας, Ινδίας, Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν και της Σαουδικής Αραβίας. Η ζήτηση στις ανεπτυγμένες οικονομίες αναμένεται επίσης να αυξηθεί, κυρίως λόγω των πολιτικών που αποσκοπούν στη μείωση της εξάρτησης από πηγές ενέργειας υψηλότερη περιεκτικότητα σε άνθρακα, όπως το πετρέλαιο. Η Ιαπωνία αναμένεται να αυξήσει την κατανάλωση του υγροποιημένου φυσικού αερίου, ως αποτέλεσμα των ζημιών που υπέστησαν από τις πυρηνικές εγκαταστάσεις της ενέργειας.

Το 2010, η θαλάσσια μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 22% σε σχέση με το 2009 από τους 56 τερματικούς σταθμούς εξαγωγής σε λειτουργία σε 18 χώρες. Το Κατάρ παραμένει ο κύριος εξαγωγέας υγροποιημένου φυσικού αερίου, ακολουθούμενη από τη Μαλαισία, την Ινδονησία, την Αλγερία και τη Νιγηρία. Αρκετές νέες αναδυόμενες χώρες-εξαγωγείς περιλαμβάνουν Αγκόλα, την Αυστραλία, το Περού, τη Σαουδική Αραβία και την Υεμένη ενώ ανάλογες επενδύσεις έχουν γίνει στις Γερμανία, Κροατία, Ρουμανία και Σιγκαπούρη.

Αντανακλώντας μια ισχυρή βιομηχανική ζήτηση, οι μεγαλύτερες ασιατικές αγορές υγροποιημένου φυσικού αερίου - Ιαπωνία, η Δημοκρατία της Κορέας και της Ταϊβάν και η

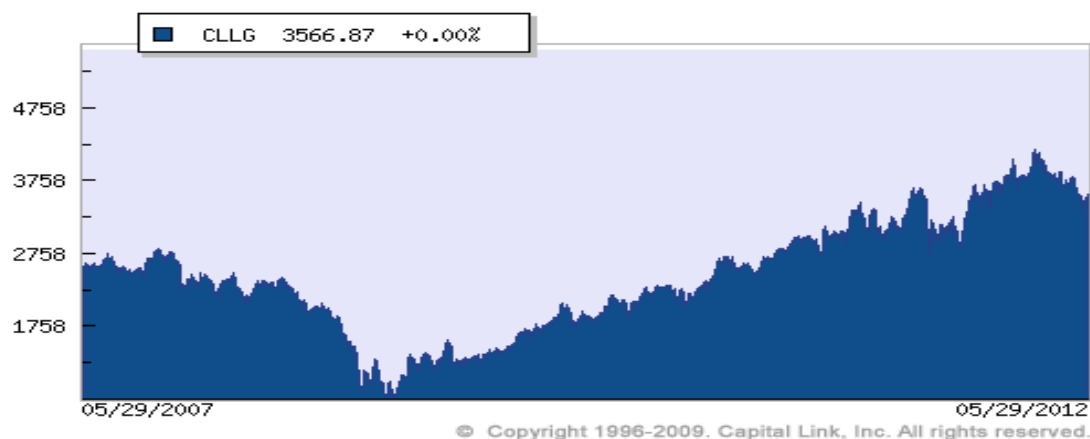
²⁶ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport', 2009, 2010, 2011

Κίνα – οδήγησαν την αύξηση ζήτησης το 2010. Αξιοποιώντας την ισχυρή ζήτηση, η Ρωσική Ομοσπονδία και η Κίνα αναμένεται να υπογράψουν μια συμφωνία εξαγωγής φυσικού αερίου, ενώ ανάλογη συμφωνία υπεγράφη μεταξύ Κίνας και Τουρκμενιστάν. Η Νότια Αμερική αποτελεί επίσης μία περιοχή η οποία μετατρέπεται σε σημαντικό εισαγωγέα υγροποιημένου φυσικού αερίου, με την έναρξη λειτουργίας των τερματικών σταθμών εισαγωγής στη Χιλή, τη Βραζιλία και την Αργεντινή τα τελευταία χρόνια. Όσον αφορά την Ιαπωνία, ύστερα από το τραγικό ατύχημα της Φουκοσίμα και στα πλαίσια απόφασης μετάβασης από την πυρηνική ενέργεια σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας, αναμένεται ισχυρή αύξηση της ζήτησης υγροποιημένου φυσικού αερίου. Η ανάδυση τόσο νέων εισαγωγέων όσο και νέων κέντρων παραγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου αναμένεται να μεταβάλλει την οικονομική γεωγραφία του κλάδου πολύ σύντομα, με την Ευρώπη και την Ασία να παίζουν κεντρικό ρόλο.

Όσον αφορά την μέτρηση της αγοράς σε όρους ναύλων, λόγω του γεγονότος ότι αυτή απαιτεί υψηλές επενδύσεις για τις κατασκευές εγκαταστάσεων και πλοίων οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς διέπονται από μακροπρόθεσμες συμβάσεις μέχρι 20 ετών. Ωστόσο, ο αριθμός των συναλλαγών υγροποιημένου φυσικού αερίου στην αγορά spot ή συμβάσεις ορισμένου χρόνου το 2010 αυξήθηκε σε 727 από 491 του 2009. Οι ναύλοι για πλοία υγροποιημένου φυσικού αερίου το 2010 παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα, με μέσο όρο περίπου 35.000 δολάρια ανά ημέρα, χαμηλότερα από το επίπεδο \$50.000 ανά ημέρα που είχε επιτευχθεί το 2009. Ωστόσο, έως τα μέσα του 2011, ο μέσος όρος των ετήσιων συμβολαίων ναύλωσης για δεξαμενόπλοια υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξήθηκε στα 100.000 δολάρια ανά ημέρα.

Τέλος, η Capital Link LNG / LPG Index, που παρακολουθεί την αγοραία αξία των μεγάλων εταιρειών των Ηνωμένων Πολιτειών (εισηγμένες ναυτιλιακές όπως Golar YΦΑ, StealthGas Inc και Teekay LNG) που συμμετέχουν στην LNG / LPG τομέα κατέγραψε αύξηση κατά 50% του σχετικού δείκτη της το 2010 ενώ το 2011, ο δείκτης ανέβηκε περαιτέρω, υποδηλώνοντας θετική προοπτική της αγοράς.

Διάγραμμα 17. Εξέλιξη του Δείκτη Capital Link LNG/LPG (29/05/2007-29/05/2012)



Πηγή Στοιχείων: <http://shipping.capitallink.com>

12.1.4 Οικονομική Κρίση 2008-2011, Ναυτιλία και Μεταφορές

α) Αγορά Πλοίων

Οι τιμές στην αγορά πλοίων καθορίζονται από το κόστος κατασκευής καθώς και από την ισορροπία που καθορίζεται στη ναυτιλιακή αγορά μέσω των ναύλων, όπως αυτοί αντικατοπτρίζουν την ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς και την προσφορά χωρητικότητας. Η ζήτηση για νέες ναυπηγήσεις αντανάκλα τις προσδοκίες των πλοιοκτητών σχετικά με την ζήτηση (μακροπρόθεσμα), ενώ η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αντανάκλα τις ίδιες προσδοκίες στο βραχυχρόνιο διάστημα.

Η χρυσή περίοδος που βίωσε η παγκόσμια ναυτιλία μέχρι το 2008, είχε οδηγήσει σε τόσο υψηλούς ναύλους και σε τέτοιες προσδοκίες ώστε το επίπεδο των νέων παραγγελιών να ξεπεράσει κάθε παρελθοντικό επίπεδο. Η κρίση του 2008-2011 οδήγησε σε δραματική μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές ακολουθώντας την ανάλογη μείωση που παρουσίασε η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή, το παγκόσμιο ΑΕΠ και το παγκόσμιο εμπόριο.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας που προέκυψε οδήγησε σε κατακρήμνιση των ναύλων όλων των ναυτιλιακών αγορών με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να σταματήσουν την τοποθέτηση νέων παραγγελιών, να ακυρώσουν υφιστάμενες παραγγελίες καθώς και να καθυστερήσουν την παλαβή πλοίων (πολιτική ολίσθησης). Κατ' επέκταση, τα ναυπηγεία μείωσαν τις τιμές

τους για να προσελκύσουν νέες παραγγελίες, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι είχαν αρκετά έσοδα για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους. Έτσι, οι πολύ μειωμένοι ναύλοι οδήγησαν σε μεγάλη μείωση των τιμών των πλοίων, γεγονός που είχε επιπλοκές τόσο στην χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (καθώς οι εξασφαλίσεις που είχαν οι τράπεζες ως αξία πλοίων, έχαναν την αξία τους σε σχέση με το αρχικό δάνειο) όσο και στην αγορά νέων και μεταχειρισμένων πλοίων.

Το μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης στις τιμών πλοίων που παρατηρήθηκε αφορούσε τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ανάλογα μειωτική είναι η τάση για όλες τις αγορές πλοίων, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3. Πολλοί πλοιοκτήτες στράφηκαν στην αγορά μεταχειρισμένων ώστε να ανταποκριθούν βραχυχρόνια στις μεταβολές της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4 παρατηρούμε ένα μικτό αποτέλεσμα στην αγορά μεταχειρισμένων σκαφών, με ορισμένα τμήματα της αγοράς να αποδίδουν καλύτερα λόγω της στροφής των πλοιοκτητών στην δευτερογενή αγορά αλλά και της συμπίεσης τιμών που συνέχισε να υπάρχει σε τμήματα της αγοράς.

Πίνακας 3. Νεότευκτα πλοία 2003-2010 – Αξίες σε εκατ. US\$, μέσες τιμές

New Building Prices, 2003-2010 (mil US dollars, average prices)									
Type and Size of Vessels	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% change 2010-2009
OIL TANKERS									
Handy 50,000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	36	-10,00%
Suezmax 160,000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	66	-5,71%
VLCC 300,000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	103	-11,21%
SPECIALIZED CARGO									
Chemical Tanker 12,000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	28	-15,15%

LPG Carrier 15,000 m3	28	36	45	49	51	52	46	41	-10,87%
LNG Carrier 160,000 m3	153	173	205	217	237	222	226	208	-7,96%
DRY BULK									
Handy 30,000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-13,79%
Panamax 75,000 dwt	23	32	35	36	47	54	39	35	-10,26%
Capesize 170,000	38	55	62	62	84	97	69	58	-15,94%
CONTAINERS									
Geared, 500 TEUs	13	18	18	16	16	21	14	10	-28,57%
Geraleless 6,500 TEUs	67	86	101	98	97	108	87	75	-13,79%
Gerarless 12,000 TEUs	N/A	N/A	N/A	N/A	154	164	114	107	-6,14%

Πηγή Στοιχείων: *Επεξεργασία από Drewry Shipping Insight*

Πίνακας 5. Δευτερογενής αγορά Πλοίων 2003-2010 – Αξίες σε εκατ. US\$, τιμές κλεισίματος έτους

Second-hand Prices for 5-years old ships, 2003-2010 (mil US dollars, end-of-year figures)									
Type and Size of Vessels	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% change 2010-2009
OIL TANKERS									
Handy 45,000 dwt, 5 years old	25	35	44	47	40	51	30	26	-13,33%
Suezmax 150,000 dwt, 5 years old	43	60	72	76	87	95	59	62	5,08%

VLCC 300,000 dwt, 5 years old	60	91	113	116	124	145	84	86	2,38%
SPECIALIZED CARGO									
Chemical Tanker 12,000 dwt, 10 years old	9	11	12	14	23	23	20	13	-35,00%
LPG Carrier 15,000 m3, 10 years old	21	23	30	39	40	39	30	25	-16,67%
DRY BULK									
Handy 30,000 dwt, 5 years old	10	15	20	20	28	31	17	20	17,65%
Panamax 75,000 dwt, 5 years old	20	35	40	39	83	70	31	25	-19,35%
Capesize 170,000, 5 years old	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	47	54	14,89%
Capesize 170,000, 10 years old	23	41	32	44	75	82	32	N/A	
CONTAINERS									
Geared, 500 TEUs, 10 years old	5	7	11	10	9	13	4	6	50,00%
Gerless 6,500 TEUs, 10 years old	20	29	39	41	24	36	18	23	27,78%
Gerless 12,000 TEUs	25	34	43	44	43	45	24	28	16,67%

Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία από Drewry Shipping Insight

Το 2010, η αγορά κατασκευής πλοίων είδε να κορυφώνεται ξανά μετά την αξιοσημείωτη αύξηση που είχε σημειωθεί το 2008. Όλες οι αγορές πλοίων σημείωσαν αύξηση ως αποτέλεσμα της προσδοκίας για παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, όπως αυτή διαφάνηκε το 2010 και 2011. Ωστόσο, οι ανησυχίες της Κίνας για υπερθέρμανση της οικονομίας της και οι προσπάθειες επιβράδυνσής της μέσω συσταλτική οικονομικής πολιτικής, η αναιμική οικονομική ανάκαμψη των ΗΠΑ και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ευρωζώνη, μας

οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η αγορά θα συνεχίσει να υποφέρει από υπερπροσφορά χωρητικότητας, πιέζοντας περαιτέρω το επίπεδο ναύλων και τις τιμές των πλοίων. Μάλιστα, η επέκταση της παραγωγικής ικανότητας των ναυπηγείων στην Άπω Ανατολή -έχοντας υπόψιν και τις απαιτήσεις απασχόλησης- μας μαρτυρούν ότι οι ναυπηγικές χώρες μπορεί να έχουν ήδη κατασκευάσει αριθμό πλοίων πέρα από τις απαιτήσεις της αγοράς. Το 2011 ο παραδόσεις πλοίων χύδην ξηρού φορτίου συνέχισαν να αυξάνονται όπως και ο αριθμός πλοίων εμπορευματοκιβωτίων άνω των 10.000 TEUs.

Τέλος, όσον αφορά την αγορά διαλυτηρίων πλοίων η δραστηριότητά της το 2010 ήταν παρόμοια με εκείνη του 2009. Οι διαλύσεις των δεξαμενόπλοιων υπερδιπλασιάστηκαν, ενώ εκείνες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε περισσότερο από το μισό. Δεξαμενόπλοια τα οποία αντιπροσώπευαν 41,5% της ολικής χωρητικότητας κατεδαφίστηκε το 2010, ακολουθούμενη από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επιβατηγά πλοία (36%) και χύδην ξηρού φορτίου (15%).²⁷

β) Ευρύτερος Κλάδος Μεταφορών, Λιμενικές Υπηρεσίες & Βιομηχανία Logistics

ι) Στρατηγική Μεταφορών

Μπορεί η παγκόσμια ναυτιλία να διεξάγει το 90% και πλέον του παγκόσμιου εμπορίου, ωστόσο οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς υποδεικνύουν ότι ο ρόλος της ναυτιλίας στο απώτερο μέλλον θα εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο μεταφορών το οποίο θα συνδυάζει την θαλάσσια μεταφορά, τις αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες και την ενδοχώρια μεταφορά αγαθών. Μάλιστα, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, κάθε μία από αυτές τις αγορές ξεχωριστά χαρακτηρίζεται από οριζόντια συγκέντρωση, μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων των εταιρειών (ναυτιλιακών, λιμενικών, logistics), μία τάση η οποία αναμένεται να ενδυναμωθεί στο μέλλον.²⁸ Ως εκ τούτου η στρατηγική επιλογή παροχής κινήτρων που θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων στη Ναυτιλία (cluster) αποτελεί έναν κρίσιμο πυλώνα για την οικονομική ανάκαμψη της Ελλάδος, καθώς η εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας (διασπορά στα κόστη, διασπορά κινδύνου λόγω εισόδου σε νέες αγορές, κοινοί προμηθευτές και ενοποίηση εξόδων για μάρκετινγκ, έρευνα και ανάπτυξη),

²⁷ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport' 2011.

²⁸ Διάφορες έρευνες από το International Transport Forum, εξειδικευμένο οργανισμό του ΟΑΣΑ: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/maritime/index.html>

της συμπληρωματικότητας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και της εξειδίκευσης εργασίας οδηγεί στην δημιουργία θέσεων εργασίας και αυξημένου κύκλου εργασιών.

Οριζόντιες συγκεντρώσεις μπορεί να παρατηρηθούν μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών, φορέων εκμετάλλευσης τερματικών λιμενικών εμπορευματικών σταθμών, παρόχων υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, σιδηροδρομικών εταιρειών ή άλλων εταιρειών ενδοχώρας μεταφοράς. Στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών οι συγκεντρώσεις έχουν τόσο οριζόντιο (συγκέντρωση διαδρομών-route concentration) όσο και κάθετο χαρακτήρα (επέκταση διαδρομών-route expansion) καθώς τόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες όσο και οι εταιρείες logistics προσπαθούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες μεγάλων φορτωτών για ολοκληρωμένες λύσεις μεταφοράς. Στην πρώτη περίπτωση, λοιπόν, παρατηρούμε την συγχώνευση, εξαγορά ή συμμαχία μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει επενδύσεις από εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών σε λιμάνια ή/και κάποιες υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς.

Αν και πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτουν υπηρεσίες logistics και διαχείρισης εμπορευμάτων, αυτές συνήθως είναι στην μορφή ξεχωριστής επιχείρησης (θυγατρικής) με σαφή γεωγραφικό προσδιορισμό συγκέντρωσης ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακος. Ωστόσο, η κάθετη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αφορά συνήθως την διαχείριση τερματικών λιμενικών εμπορευματικών σταθμών παρά τις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων στην ενδοχώρα. Τέτοιου είδους υπηρεσίες όπως οι πρώτες προσφέρουν οικονομίες κλίμακος στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέσω της πιο αποδοτικής διαχείρισης των εμπορευμάτων (containers) στον εμπορευματικό σταθμό ώστε να ελαχιστοποιείται ο χρόνος παραμονής του πλοίου στον λιμένα, ενώ οι δεύτερες αφορούν οικονομίες κλίμακος που επιτυγχάνονται μέσω της ολοκληρωμένης μεταφοράς αγαθών (logistics supply chain).²⁹

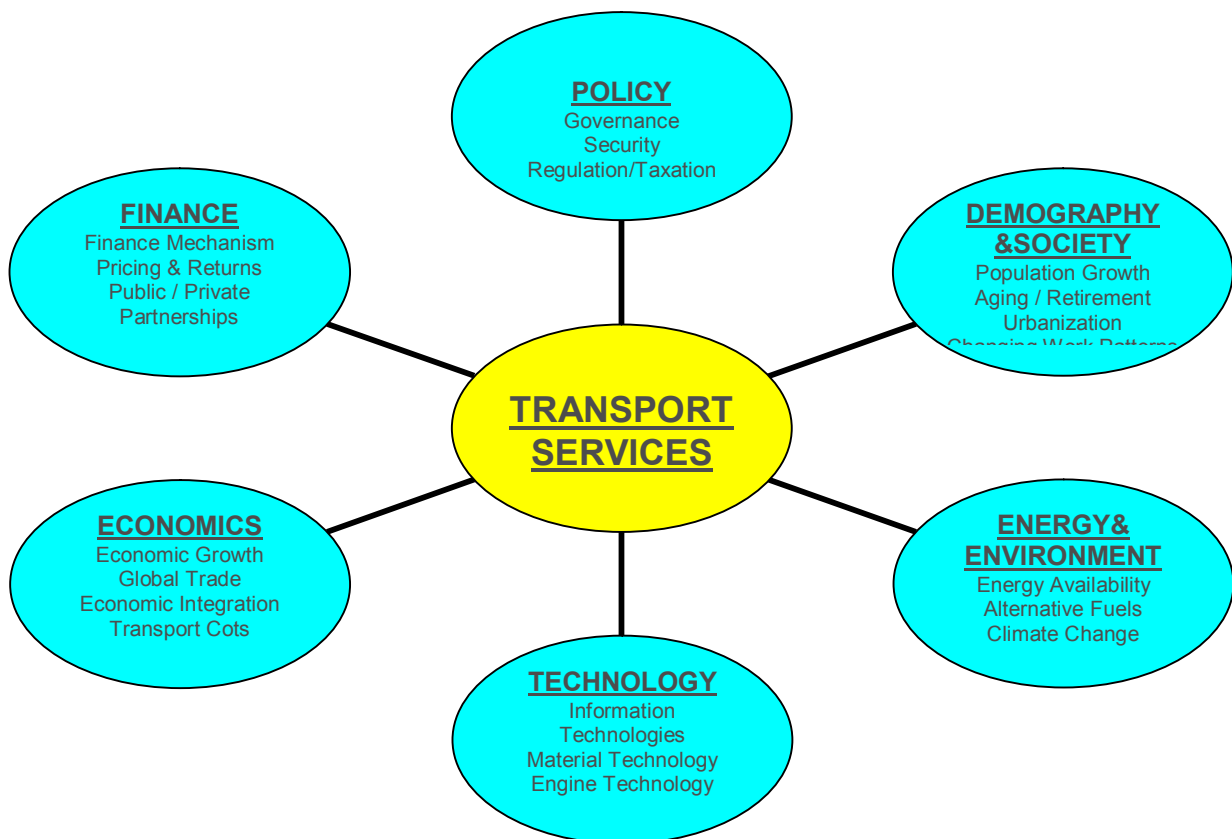
Η συμπίεση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια –ιδίως στην αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων- οδηγεί πολλές από αυτές να διαφοροποιήσουν τις υπηρεσίες τους εμπλουτίζοντάς τις μέσω της κάθετης συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Ωστόσο, η συγκέντρωση ιδιοκτησίας των λιμενικών τερματικών σταθμών μπορεί να εγείρει σοβαρά ζητήματα για το δημόσιο συμφέρον, εάν, για παράδειγμα, οι περισσότεροι τερματικοί σταθμοί σε ένα λιμάνι ανήκουν σε μία μόνο εταιρεία. Για αυτό και απαιτείται προσεκτική νομοθεσία όσον αφορά την ενοικίαση χρήσης εμπορευματικών σταθμών, όπως και γίνεται στις περισσότερες από τις χώρες του ΟΑΣΑ.

²⁹ International Transport Forum, “Integration and Competition between Transport and Logistics Business”, Discussion Paper No. 2009-8, Updated June 2009.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η περίπτωση σύνδεσης των λιμένων με δυνατότητες σιδηροδρομικής μεταφοράς. Αυτή η προοπτική αφενός επεκτείνει τις οικονομικές, παραγωγικές και μεταφορικές δυνατότητες ενός λιμένα και αφετέρου μπορεί να τροφοδοτήσει τον προβληματικό τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με πρόσθετη ζήτηση αυξάνοντας τον κύκλο εργασιών ωθώντας, παράλληλα, στην απελευθέρωση εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα.

Σήμερα, οι υπηρεσίες μεταφορών αποτελούν ένα πεδίο οικονομικής δραστηριότητας το οποίο έχει πολυεπίπεδο χαρακτήρα, προϋποθέτει την συνέργεια πολλών διαφορετικών τομέων, δέχεται επιρροές από πολλαπλούς φορείς και έχει επιπτώσεις σε ένα μεγάλο φάσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Το παρακάτω διάγραμμα μας δείχνει τους προσδιοριστικούς παράγοντες των υπηρεσιών μεταφορών.

Διάγραμμα 18. Προσδιοριστικοί Παράγοντες Υπηρεσιών Μεταφοράς



Πηγή Στοιχείων: *Jean Paul Rodrigue, "Maritime Transportation : Drivers for the Shipping and Port Industry", International Transport Forum, OECD, Forum Papers 2010 (2).*

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί έναν από τους πιο παγκοσμιοποιημένους οικονομικούς κλάδους τόσο σε όρους λειτουργιών όσο και σε όρους ιδιοκτησίας. Ως εκ τούτου, αποτελεί οικονομικό πεδίο το οποίο επηρεάζεται από τις εξελίξεις σε όλους τους παραπάνω τομείς. Σε μια ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία ήδη κυριαρχείται από όλο και μεγαλύτερα πλοία, αριστοποίηση των ναυπηγικών σχεδίων, συγχωνεύσεις, εξαγορές και στρατηγικές συμμαχίες, οι δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους στη θάλασσα γίνονται όλο και μικρότερα. Σαν αποτέλεσμα, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται στον τομέα της χερσαίων υπηρεσιών ώστε να εξοικονομήσουν κόστος. Οι ναυτιλιακές εταιρείες αξιολογούν όλο και περισσότερο τη διαμόρφωση του στόλου τους σε συνάρτηση με την ικανότητα να πληρούν τις απαιτήσεις των πελατών τους για ολοκληρωμένες μεταφορές (δηλαδή τιμές, χρόνος διέλευσης, αξιοπιστία δρομολογίων, η συχνότητα των υπηρεσιών τακτικών γραμμών και εγγύτητα με αγορές).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι λιμενικές επιχειρήσεις επιχειρούν να συμβάλλουν πέρα από την διευκόλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης εμπορευμάτων. Η περιφερειοποίηση των λιμανιών αποτελεί αποτέλεσμα αυτής της τάσης και προσφέρει ένα υψηλότερο επίπεδο ολοκλήρωσης μεταξύ των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, ιδίως μέσω της σιδηροδρομικής μεταφοράς και των φορτηγίδων, τα οποία είναι λιγότερο επιρρεπή στην συμφόρηση των μεταφορών, όπως σε αντίθεση είναι οι οδικές μεταφορές. Η ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού αύξησε την πίεση για τις θαλάσσιες μεταφορές, τις λιμενικές υπηρεσίες και την κατανομή των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών. Η περιφερειοποίηση των λιμένων χαρακτηρίζεται από ισχυρή λειτουργική αλληλεξάρτηση και από την ανάγκη ανάπτυξης ειδικού κέντρου εμπορευματικών μεταφορών και διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας στην ξηρά. Αυτό με την σειρά του οδηγεί στο σχηματισμό ενός ολοκληρωμένου περιφερειακού δικτύου διαχείρισης φορτίων. Η βελτίωση της προσβασιμότητας της θαλάσσιας μεταφοράς προς τις χερσαίες μεταφορές καθώς και η βελτίωση συμβατότητας μεταξύ τους αποτελεί τον εγγυητή ανάπτυξης ανταγωνισμού στις μεταφορές και τις λιμενικές υπηρεσίες, δίνοντας οικονομικό έναυσμα για την διαμόρφωση επιχειρηματικών συστάδων (clusters).³⁰

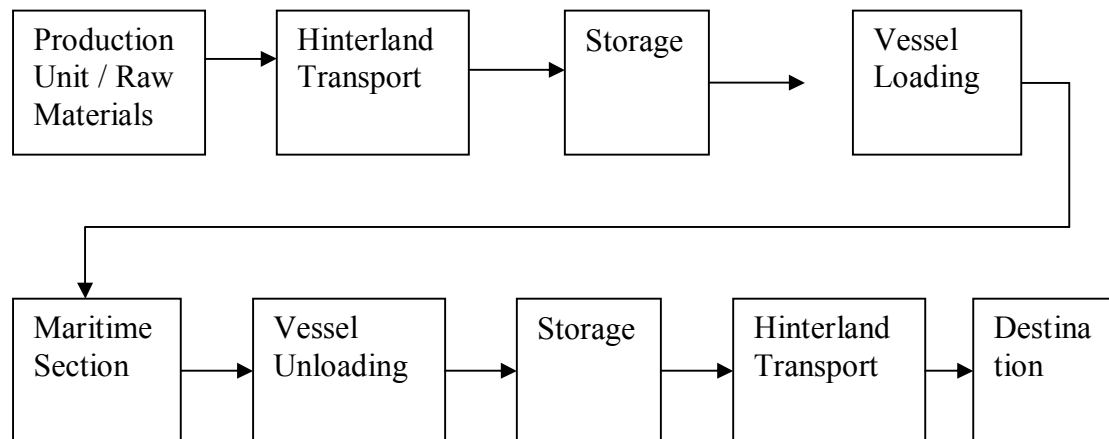
ii) Ολοκληρωμένες Μεταφορές & Εφοδιαστική Αλυσίδα (Logistics & Supply Chains)

Σε γενικές γραμμές, μια ναυτική εφοδιαστική αλυσίδα αποτελείται από τρεις μεγάλες ενότητες: τις αμιγώς θαλάσσιες δραστηριότητες, την διακίνηση των εμπορευμάτων στο λιμάνι και τις ενδοχώριες υπηρεσίες μεταφορών. Ο σχηματισμός των αλυσίδων εξαρτάται

³⁰ Jean Paul Rodrigue, "Maritime Transportation : Drivers for the Shipping and Port Industry", International Transport Forum, OECD, Forum Papers 2010 (2)

από τρία σημαντικά στοιχεία: τις θαλάσσιες διασυνδέσεις, τις υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (συνήθως αφορούν μεγάλους όγκους) και τη διανομή τους προς την ενδοχώρα.

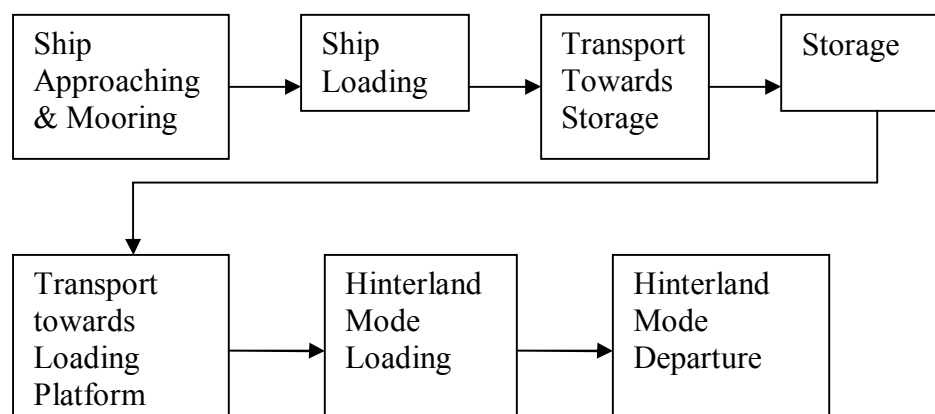
Διάγραμμα 19. Ναυτική Εφοδιαστική Αλυσίδα (1)



Πηγή Στοιχείων: Eddy Van de Voorde & Thierry Vanelslender, "Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry", International Transport Forum, OECD, Discussion Paper No. 2009-2, Jan. 2009

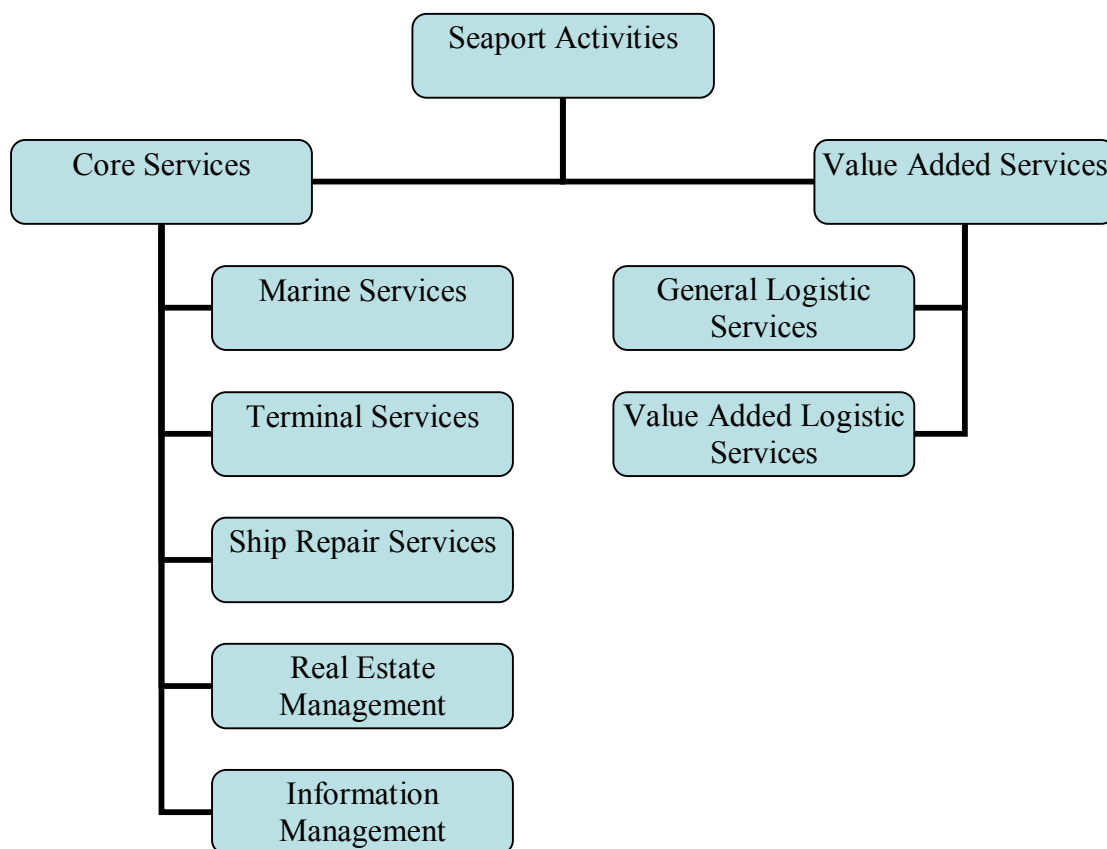
Παράλληλα, οι λιμένες παίζουν σημαντικότατο ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα καθώς μέσω αυτών γίνεται η μεταφορά εμπορευμάτων από πλοίο σε πλοίο ή από πλοίο σε χερσαία συστήματα μεταφοράς.

Διάγραμμα 20. Κύριες Δραστηριότητες των Λιμένων



Πηγή Στοιχείων: Eddy Van de Voorde & Thierry Vanelslender, "Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry", International Transport Forum, OECD, Discussion Paper No. 2009-2, Jan. 2009

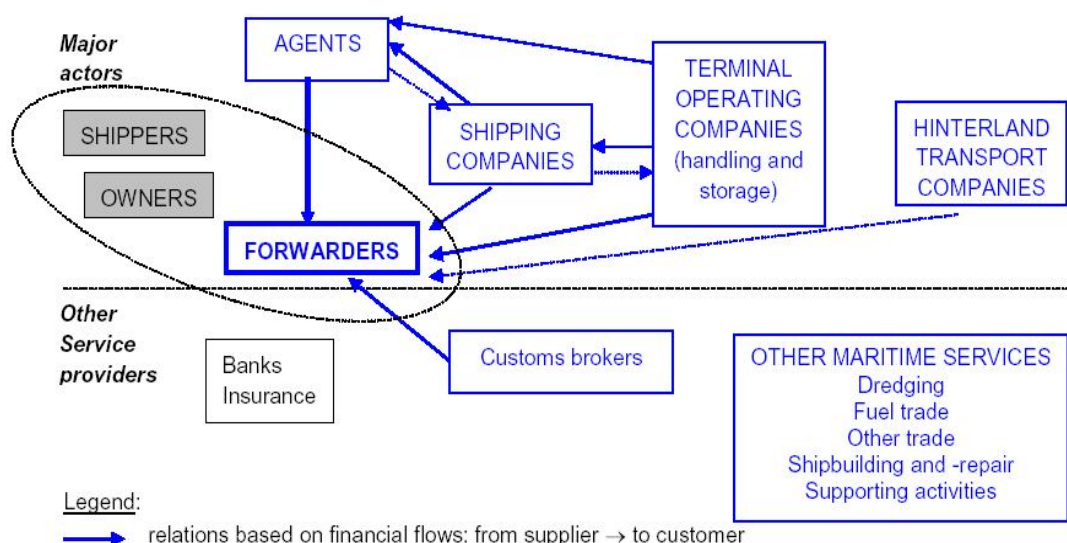
Διάγραμμα 21. Κύριες Δραστηριότητες των Λιμένων (2)



Πηγή Στοιχείων: World Bank, (2001), Port Reform Toolkit – Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models, Washington.

Τα παραπάνω διαγράμματα δείχνουν το πολύπλευρο χαρακτήρα των λιμένων στις ναυτιλιακές μεταφορές. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης για τον σύνθετο ρόλο των λιμένων είναι η αποτελεσματικότητά τους να κρίνεται από μία σειρά κριτηρίων που σχετίζονται με την πολιτική που ακολουθείται σε αυτούς, με την αξία που προσθέτουν στην εφοδιαστική αλυσίδα, με τον λειτουργικό τους σκοπό και με την αποτελεσματικότητα των εμπορευματικών σταθμών τους. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο συνυπάρχουν παράλληλα με τους δρώντες των λιμενικών δραστηριοτήτων πολλοί περιφερειακοί –τόσο γεωγραφικά όσο και σε επίπεδο λειτουργικό- δρώντες. Η αλληλεπίδραση μεταξύ τους φανερώνει την οικονομική δυναμική που εκπροσωπεί το ναυτιλιακή επιχειρηματική συστάδα.

Διάγραμμα 22. Κύριες Λειτουργίες των Λιμένων, αλληλεξάρτηση δρώντων και αξία επιχειρηματικών δραστηριοτήτων



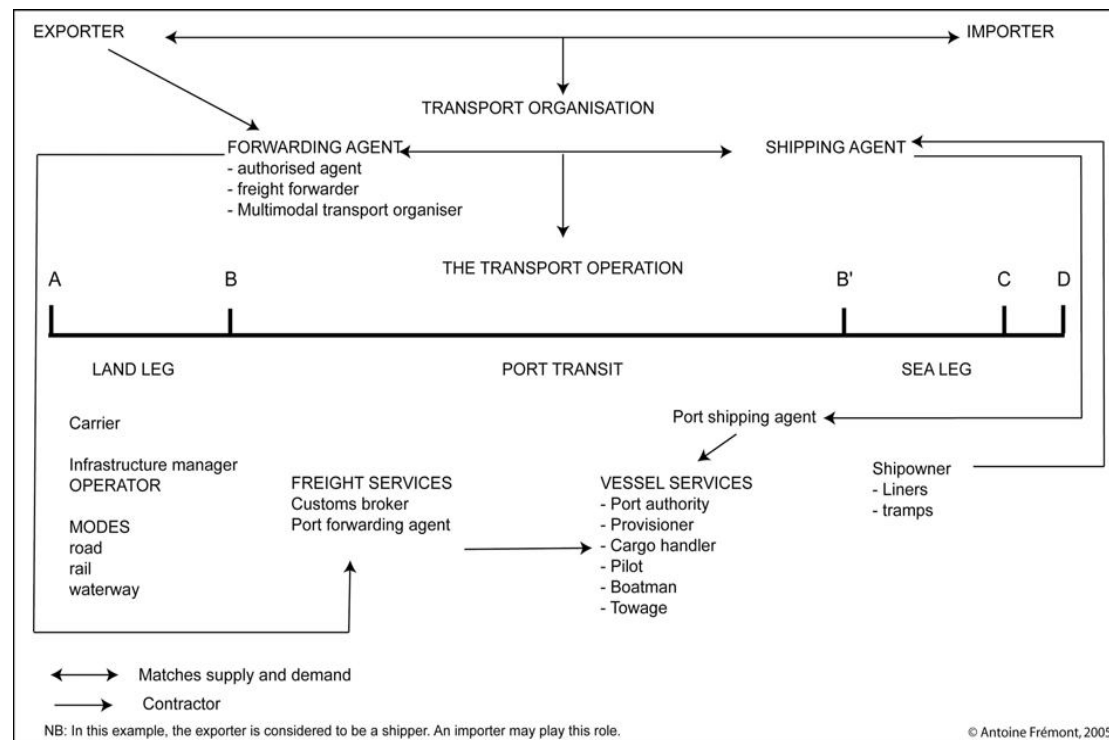
Πηγή Στοιχείων: Coppens, F., Lagneaux, F., Meersman, H., Sellekaerts, N., Van de Voorde, E., Van Gastel, G., Vanelslender, T. and A. Verhetsel (2007), “Economic impact of port activity: a disaggregate analysis: the case of Antwerp”, Working paper document n° 10, Brussels: NBB

Σύμφωνα με το διάγραμμα 22 και την προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από τους δρώντες της επιχειρηματικής συστάδας που σχετίζεται με τον λιμένα, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο κομμάτι το αντιπροσωπεύουν οι δευτερεύουσες ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως η εμπορία καυσίμων, η προώθηση εμπορευμάτων και οι χερσαίες μεταφορές και οι λειτουργικές δραστηριότητες των εμπορευματικών σταθμών, οι οποίες έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο.

Το γεγονός ότι οι δραστηριότητες των μικρότερων δρώντων αντιπροσωπεύει μεγάλο κομμάτι της προστιθέμενης αξίας των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εξηγεί και τον λόγο για τον οποίο οι μεγαλύτεροι παίκτες (π.χ. ναυτιλιακές εταιρείες, οι εταιρείες εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών), μακροπρόθεσμα, θα προσπαθήσουν να αυξήσουν τον έλεγχό τους στις εφοδιαστικές αλυσίδες, π.χ. μέσω εξαγορών μικρότερων αλλά στρατηγικά σημαντικών παίκτες. Υπάρχουν ήδη παραδείγματα κατά τα οποία φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών έχουν ενοποιηθεί με ναυτιλιακές εταιρείες. Ωστόσο, υπάρχουν και παραδείγματα όπου μεγάλοι δρώντες επιθυμούν να αποκτήσουν τον έλεγχο ορισμένων δραστηριοτήτων εντός των θαλάσσιων λιμένων με σκοπό το βραχυπρόθεσμο οικονομικό κέρδος -λόγω

υψηλής προστιθέμενης αξίας και υψηλού επιπέδου απόδοσης της επένδυσης- και όχι τη βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων αυτών.³¹

Διάγραμμα 23. Δρώντες των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών



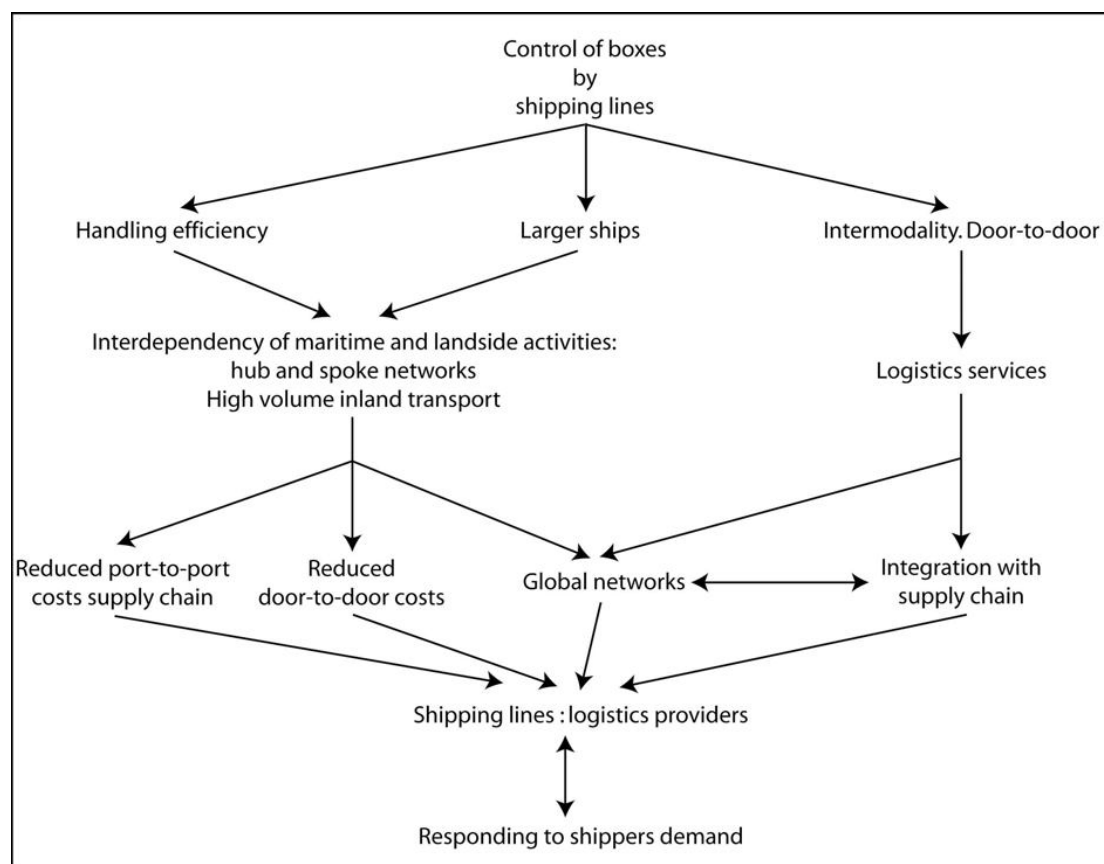
Πηγή Στοιχείων: Antoine Fremont, “Empirical Evidence for Integration and Disintegration of Maritime Shipping, Port and Logistics Activities”, Joint Transport Research Centre, OECD, Discussion Paper No.2009-1, Jan. 2009

Από το Διάγραμμα 23 γίνεται φανερό ότι μία ολοκληρωμένη θαλάσσια μεταφορά είναι μία πολύπλοκη διαδικασία καθώς απαιτεί την συνεργασία των δρώντων που ασχολούνται με την θαλάσσια μεταφορά με τους δρώντες των χερσαίων μεταφορών. Η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί μία πολυτομεακή οικονομική δραστηριότητα η οποία μπορεί τελικά να περιλαμβάνει *door-to-door* υπηρεσίες, στην περίπτωση της *liner* ναυτιλιακής αγοράς, όπως γίνεται φανερό και στο διάγραμμα 24. Το κύριο πλεονέκτημα της κάθετης συγκέντρωσης δραστηριοτήτων είναι ότι μπορεί να της εξασφαλίσει τέλειο συντονισμό μεταξύ του κυρίως πλοίου και των πλοίων τροφοδοσίας και της διαχείρισης εμπορευμάτων. Η ναυτιλιακή εταιρεία δεν εξαρτάται πλέον από την εταιρεία διαχείρισης εμπορευμάτων αριστοποιώντας του χρόνους που καταναλώνει ένα πλοίο στο λιμάνι, και κατ’ επέκταση εξοικονομώντας χρήματα. Εάν δε, συγκεντρώσει περαιτέρω της δραστηριότητές της μέσω εισαγωγής της και

³¹ Eddy Van de Voorde & Thierry Vanelslander, “Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry”, International Transport Forum, OECD, Discussion Paper No. 2009-2, Jan. 2009

στις χερσαίες μεταφορές, τότε η εταιρεία μετατρέπεται από μία απλή ναυτιλιακή σε προωθητή εμπορευμάτων και πάροχο υπηρεσιών *logistics*.

Διάγραμμα 24. Η Ναυτιλιακή Πολυτομεακή δραστηριότητα & Logistics



Πηγή Στοιχείων: Antoine Fremont, “Empirical Evidence for Integration and Disintegration of Maritime Shipping, Port and Logistics Activities”, Joint Transport Research Centre, OECD, Discussion Paper No.2009-1, Jan. 2009

Προφανώς, η πορεία του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών και της εφοδιαστικής βιομηχανίας συνδέεται στενά με την πορεία του οικονομικού κύκλου. Όταν η οικονομική δραστηριότητα είναι έντονη, η ζήτηση για μεταφορές και υπηρεσίες logistics είναι εξίσου ισχυρή. Η καταναλωτική και επιχειρηματική ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες μεταφράζεται σε υψηλότερη ζήτηση για μεταφορές και υπηρεσίες logistics. Έτσι, η ύφεση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης που σημειώθηκε την διετία 2008-2009 και η μείωση στον όγκο των εμπορικών συναλλαγών, όπως έχει ήδη παρουσιαστεί στη μελέτη μας, είχε σοβαρές επιπτώσεις στις ευρύτερο κλάδο των μεταφορών και την βιομηχανία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πολλές από τις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας επλήγησαν από την παγκόσμια οικονομική ύφεση της περιόδου 2008-2009. Σύμφωνα με τον CEO της εταιρείας TBT «...ενώ το δεύτερο μισό του 2008 η εταιρεία μας αποτύπωσε ευκρινώς τον αντίκτυπο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, το 2009 βίωσε την πλήρη έκταση αυτής. Οι υπηρεσίες “express” ήταν αυτές οι οποίες επλήγησαν το περισσότερο». Παρόμοιες ήταν οι εμπειρίες και του γίγαντα της βιομηχανίας της μεταφορών, TNT καθώς σύμφωνα με τον CEO της εταιρείας «...το τέταρτο τρίμηνο του 2009, η TNT για πρώτη φορά παρουσίασε θετικό ρυθμό ανάπτυξης μετά την κρίση της διετίας 2008-2009”.³²

γ) Λιμένες

Η επέκταση των σύγχρονων διαδικασιών παραγωγής αύξησε την παραγωγή των έτοιμων ή ημικατεργασμένων αγαθών. Ως αποτέλεσμα είχαμε την αυξημένη ζήτηση για μεταφορά τέτοιων αγαθών, με συνέπεια να δοθεί το έναυσμα για την ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων. Αυτή η εξέλιξη άλλαξε τον χαρακτήρα του θαλάσσιου εμπορίου και συνέβαλλε στην μεταφόρτωση των αγαθών, αναπτύσσοντας δυνατότητες διατροφικής μεταφοράς. Τα τελευταία 20 χρόνια η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων έχει γνωρίσει μεγάλη επέκταση. Το 1990, η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ήταν περίπου 85 εκατομμύρια TEUs, και από τότε έχουν αυξηθεί έξι φορές φτάνοντας σήμερα τα 531,4 εκατομμύρια TEUs.

Το 2010, η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων ανέκαμψε, όπως περιγράψαμε σε προηγούμενη ενότητα, ύστερα από την κάμψη που βίωσε το 2009, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Το 2009, το ποσοστό διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων των αλλαγών για τις αναπτυσσόμενες οικονομίες ήταν περίπου μείον 7%, με την διακίνηση των 325,2 εκατομμυρίων TEU. Το μερίδιό τους στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητη στο 69% περίπου.

Η χώρα με το μεγαλύτερο μερίδιο των διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι η Κίνα, έχοντας εννέα λιμένες στο top 20. Ωστόσο, τα Κινεζικά λιμάνια, εκτός από το Χονγκ Κονγκ, παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης (6,58%) το 2009. Τα προκαταρκτικά στοιχεία για το 2010 παρουσίασαν ανάκαμψη για τα κινεζικά λιμάνια της τάξης του 19,6% περίπου (128,5 εκατομμύρια TEUs). Το 2010 του τα κινεζικά λιμάνια, με την εξαίρεση του Χονγκ Κονγκ, αντιπροσώπευαν περίπου το 24,2% της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, από 22,9% το 2009.

³² <http://www.qfinance.com/sector-profiles/transport-and-logistics>

Το μερίδιο των κινεζικών λιμένων στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί σταθερά τα τελευταία χρόνια από περίπου 1,5% το 1990 σε 9,0% το 2000 και σε 22,5% το 2008. Το 2010, το λιμάνι της Σαγκάης, ξέπεσε σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο το λιμάνι Σιγκαπούρης. Το λιμάνι της Σιγκαπούρης αντιμετωπίζει αυξανόμενο ανταγωνισμό τα τελευταία χρόνια από τους γείτονές της (Ινδονησία, Μαλαισία, Βιετνάμ), ο οποίος εντείνεται λόγω των νέων δυνατοτήτων που δημιουργούνται από τα λιμενικά έργα επέκτασης.

Σημαντική εξέλιξη αποτελεί το 2010 ότι το λιμάνι της Νέας Υόρκης και του New Jersey μπήκε στα κορυφαία 20 σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Αυτή η εξέλιξη είναι κάπως ασυνήθιστη δεδομένης της μείωσης των λιμένων της Βόρειας Αμερικής όσον αφορά το μερίδιό τους στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Μια εξήγηση μπορεί να είναι το γεγονός ότι το εμπόριο στην Ανατολική ακτή επηρεάστηκε λιγότερο από την παγκόσμια οικονομική κρίση σε σχέση με το εμπόριο στην λεκάνη του ειρηνικού.

Τα κορυφαία 20 λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσώπευαν το 47,9% περίπου της παγκόσμιας διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2010. Τα οφέλη που κατεγράφησαν το 2010 σημειώθηκαν κατά τα τρία πρώτα τρίμηνα του έτους, με σημάδια αποδυνάμωσης κατά το τέταρτο τρίμηνο.³³

δ) Κόστος Μεταφοράς Αγαθών και ο ρόλος του Πετρελαίου

Το κόστος μεταφοράς των αγαθών ως μέρος της τελικής τους αξίας αποτελεί έναν από τους καθοριστικούς παράγοντες για την διενέργεια εμπορίου. Τόσο κατά την πρώτη περίοδο της παγκοσμιοποίησης όσο και κατά την δεύτερη, η μείωση του κόστους μεταφοράς αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη του εμπορίου. Τα κόστη μεταφοράς συνίστανται τόσο στα τεχνικά και οικονομικά εμπόδια στην διενέργεια του ελεύθερου εμπορίου (δασμοί, ποσοστώσεις, τεχνικές προδιαγραφές κ.α.- trade policy restrictions) όσο και στα πρωτογενή κόστη μεταφοράς όπως π.χ. η τιμή του πετρελαίου και άλλοι προσδιοριστικοί παράγοντες του κόστους μεταφοράς (transport costs) που επηρεάζουν την διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων.

Το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα τα μεταφορικά κόστη μειώθηκαν σημαντικά λόγω τεχνικών και τεχνολογικών καινοτομιών, απελευθέρωσης του εμπορίου και του τομέα των μεταφορών, κατασκευής αποδοτικότερων μέσων μεταφοράς τα οποία επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακος και ανάπτυξης πιο σύγχρονων δικτύων μεταφοράς. Ωστόσο, ξεχωριστή

³³ UNCTAD, 'Review of Maritime Transport 2011'.

αναφορά πρέπει να γίνει στην τιμή του πετρελαίου καθώς η μεταβολή της επηρεάζει άμεσα τον κλάδο των μεταφορών και, δη, της ναυτιλίας.

Η ταχεία ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου που καταγράφηκε κατά τις τελευταίες δεκαετίες ήταν εν μέρει αποτέλεσμα και της πρόσβασης σε αυξημένα αποθέματα πετρελαίου καθώς και των χαμηλών τιμών που κατά κανόνα επικρατούσαν στην αγορά του. Ωστόσο, όπως αποδεικνύεται από την πρόσφατη αύξηση των τιμών του πετρελαίου, η εποχή του εύκολου και φθηνού πετρελαίου οδεύει προς το τέλος της καθώς η αυξημένη ζήτηση και η γεωπολιτική αστάθεια συμβάλλει στην αύξηση της τιμής του. Αυτή η εξέλιξη, σε συνδυασμό με τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του πετρελαίου και την αυξημένη ρυθμιστική νομοθεσία, ωθεί την βιομηχανία να εξετάσει εναλλακτικές λύσεις, όπως το φυσικό αέριο και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Οι υψηλότερες τιμές του πετρελαίου έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο και τη ναυτιλία. Ωστόσο, αυτές ποικίλλουν ανάλογα με την ελαστικότητα της κάθε αγοράς στην τιμή του πετρελαίου. Σύμφωνα με μελέτες της UNCTAD κάθε αύξηση 10 US δολαρίων ανά βαρέλι στην τιμή του πετρελαίου μπορεί να κόστίσει περίπου 0,2% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Παράλληλα, καθώς το κόστος των καυσίμων ευθύνεται περίπου για το 60% του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, η άνοδος των τιμών του πετρελαίου οδηγεί σε αύξηση του κόστους μεταφοράς. Πρόσφατη μελέτη της UNCTAD, έδειξε ότι ένα 10% αύξησης των τιμών του πετρελαίου θα αυξήσει το κόστος μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου από 1,9% έως 3,6%, ενώ παρόμοια αύξηση των τιμών του πετρελαίου θα αυξήσει το κόστος μεταφοράς ενός τόνου σιδηρομεταλλεύματος και ενός τόνου αργού πετρελαίου θα αυξηθεί έως κατά 10,5% και 2,8% αντίστοιχα., ανάλογα με την ευαισθησία των αγορών αυτών στην τιμή του πετρελαίου.³⁴

Άλλη πρόσφατη μελέτη υπολογίζει τον αντίκτυπο των υψηλότερων τιμών των καυσίμων στις τιμές των ναύλων. Τα συμπεράσματα της ανάλυση καταλήγουν ότι, μακροπρόθεσμα, μια αλλαγή στο κόστος των καυσίμων μπορεί να μεταβάλει τις ροές εμπορίου, καθώς η ανταγωνιστικότητα των παραγωγών σε διάφορα μέρη του κόσμου μεταβάλλεται συναρτήσει της μεταβολής του κόστους μεταφοράς. Η, δε, ελαστικότητα των ναύλων για τις τιμές καυσίμων ποίκιλλε ανάλογα με την αγορά και τις θαλάσσιες διαδρομές, καταδεικνύοντας ότι άλλοτε μετακυλύοταν στον καταναλωτή και άλλοτε απορροφούνταν από τον παραγωγό. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, γίνεται εύκολα αντιληπτή η σχέση μεταξύ του κόστους των

³⁴ UNCTAD (2010). Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 April.

μεταφορών, της ενεργειακής ασφάλειας και του επιπέδου των τιμών του πετρελαίου και πόσο πολύ επηρεάζει το διεθνές εμπόριο.³⁵

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, οι θαλάσσιοι ναύλοι ως ποσοστό της αξίας των εισαγωγών έχουν μειωθεί σε όλες τις περιφέρειες. Τα μεταφορικά κόστη ως ποσοστό των εισαγωγών για τις αναπτυσσόμενες χώρες στην Αμερική έχουν παραμείνει τα ίδια, ενώ σε όλες τις άλλες περιοχές παρατηρείται μια μείωση του κόστους. Το κόστος μεταφοράς στην Αφρική παραμένει το υψηλότερο στον κόσμο, δείχνοντας μειωμένο ποσοστό ενσωμάτωσης της ηπείρου στην παγκόσμια οικονομία και στο παγκόσμιο εμπόριο. Τα στοιχεία δείχνουν ότι κοστίζει περισσότερο να μεταφέρει κανείς αγαθά στην Αφρική από ότι στις ανεπτυγμένες χώρες.

Η μείωση του κόστους αποστολής έχει επηρεαστεί από την μεταβολή των χαρακτηριστικών των θαλάσσιων μεταφορών, υπό την πίεση της παγκοσμιοποίησης τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Διάφοροι παράγοντες έχουν συμβάλει σε αυτήν την μείωση, όπως η ανάπτυξη της αγοράς των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, η οποία υπήρξε ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας των θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, και προκειμένου να επωφεληθούν από οικονομίες κλίμακας, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν γιγαντωθεί σε μέγεθος ξεπερνώντας 15.000 TEUs ανά σκάφος. Επιπλέον, εξελίξεις στον τομέα της διακίνησης φορτίου, οι νέες τεχνολογίες και το μικρό μέγεθος του πληρώματος είχαν αντίκτυπο στις λειτουργικές δαπάνες του πλοίου και στο ανά μονάδα κόστος μεταφοράς θαλάσσιου φορτίου.

Τέλος, σημαντικές μεταβολές ως προς την μείωση του κόστους των μεταφορών έχουν συντελεστεί και στην Λιμενική Βιομηχανία. Σχετικές μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις σε Λιμενικές εγκαταστάσεις, εκμετάλλευση της τεχνολογία της πληροφορίας και της επικοινωνίας, εφαρμογή νέων τεχνολογιών, όλα έχουν συμβάλει στην αύξηση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας της λιμενικής βιομηχανίας, μειώνοντας το χρόνο διακίνησης φορτίου και, επομένως, τα λιμενικά τέλη και το τελικό κόστος των εμπορευμάτων.

³⁵ Vivideconomics (2010.) Assessment of the Economic Impact of Market-based Measures. Prepared for the ExpertGroup on Market-based Measures, International Maritime Organization. Final Report. August.

12.2 Η Σπουδαιότητα του Ναυτιλιακού Πλέγματος στην Ελληνική Ναυτιλία

12.2.1 Σύντομη Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας και της Ανταγωνιστικότητάς της

Η Ελλάδα ανήκει στις ανεπτυγμένες καπιταλιστικές οικονομίες του κόσμου αριθμώντας 11,3 εκατ. κατοίκους και όντας μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) από το 1981 και της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (Ο.Ν.Ε.) από το 2001. Το 2011 το ΑΕΠ της χώρας ανερχόταν σε US \$294.339 δις και το κατά κεφαλή ΑΕΠ σε US \$26.293 (σε όρους PPP), φτάνοντας το 74,8% του μέσου όρου της (Ε.Ε.) και όντας στην 36ή θέση στον κόσμο, καταγράφοντας σαφή πτωτική πορεία σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία (2000-2009). Ο δείκτης GINI (Gini Coefficient) ισούται με 33 (2005), δείχνοντας ότι η ελληνική οικονομία δεν παρουσιάζει ακόμα μεγάλες ανισότητες ενώ σύμφωνα με τον δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης (Human Development Index-HDI) κατέχει την 29^η θέση στον κόσμο όντας κοντά στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.³⁶

Η διάρθρωση της ελληνικής οικονομίας βασίζεται κατά μεγάλο ποσοστό στον Δημόσιο τομέα, καθώς περίπου 40% του ΑΕΠ παράγεται από τον τελευταίο. Ο τουρισμός προσφέρει περίπου 15% του ΑΕΠ της χώρας ενώ η ναυτιλία συνεισφέρει με περίπου 7% (2010). Σύμφωνα με στοιχεία του 2011 ο αγροτικός τομέας αποτελεί το 3,3% της οικονομίας απασχολώντας το 12,4% του εργατικού δυναμικού, η βιομηχανία το 17,9% απασχολώντας το 22,4% του εργατικού δυναμικού και ο τομέας των υπηρεσιών το 78,9% του ΑΕΠ απασχολώντας το 65,1% του εργατικού δυναμικού. Το εργατικό δυναμικό της χώρας ανέρχεται στα 5 εκατ. ανθρώπους με τους μετανάστες να αποτελούν σχεδόν το ένα πέμπτο αυτού, απασχολούμενοι κυρίως στον γεωργικό τομέα και σε θέσεις ανειδίκευτης εργασίας.³⁷

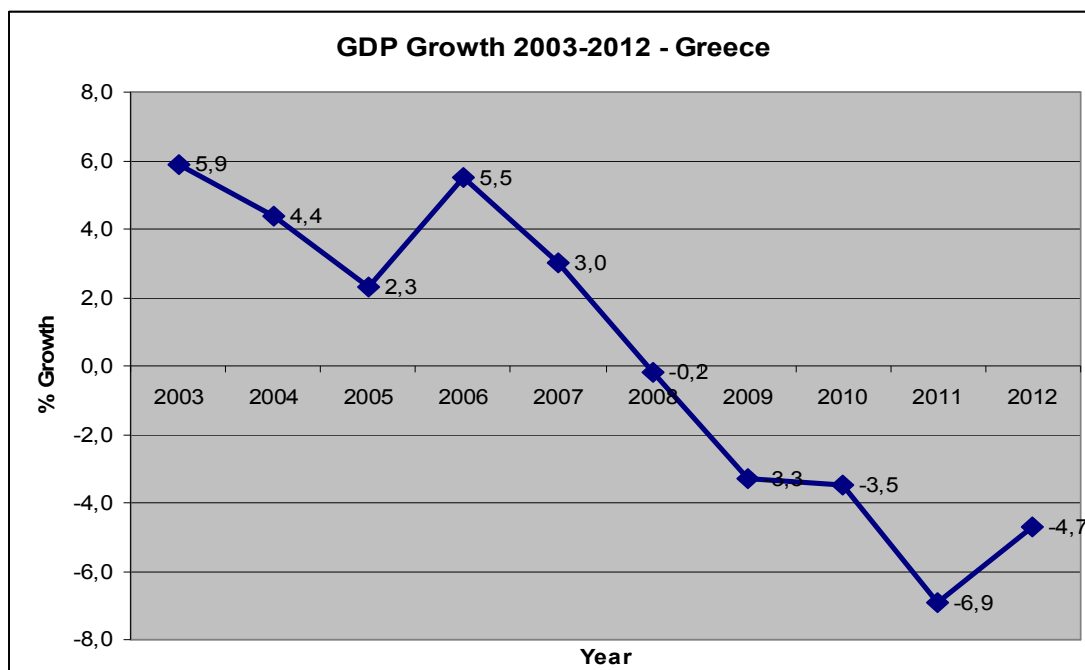
Η Ελλάδα αποτελεί μείζονα δικαιούχο των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ, με χρηματοοικονομική βοήθεια η οποία ισούται περίπου με 3,3% του ετήσιου ΑΕΠ. Πριν την κρίση, η ελληνική οικονομία αυξανόταν κατά περίπου 4% ετησίως κατά την περίοδο 2001-2008, ρυθμός υπερδιπλάσιος εκείνου του κοινοτικού. Αυτή η αύξηση οφειλόταν αφενός στις δαπάνες υποδομών που απαιτούνταν για την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και αφετέρου στην αυξημένη διαθεσιμότητα πιστώσεων, η οποία κατέγραψε επίπεδα ρεκόρ ως ποσοστό των καταναλωτικών δαπανών. Ωστόσο, από το 2008 και μετά η οικονομία εισήλθε σε ύφεση, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Καθώς η ελληνική οικονομία απέτυχε να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το αυξανόμενο έλλειμμα του προϋπολογισμού (-9,6% ως ποσοστό του ΑΕΠ-2011) και το αυξανόμενο δημόσιο χρέος (165,4% ως ποσοστό του ΑΕΠ-2011) ενώ παράλληλα οι όροι χρηματοδότησης έγιναν πιο

³⁶ Στοιχεία του 2011 σύμφωνα με IMF, OECD, World Bank, CIA World Factbook, Eurostat.

³⁷ Στοιχεία περιόδου 2005-2011 από IMF και CIA World Factbook

αυστηροί, η Αθήνα άρχισε να αντιμετωπίζει το φάσμα της χρεοκοπίας σε ένα περιβάλλον έντονης οικονομικής συρρίκνωσης καθώς το ΑΕΠ μειώθηκε κατά 2,3% το 2009, 3,5% το 2010, και 6,9% το 2011 ενώ η ανεργία έχει ξεπεράσει το 21%.³⁸

Διάγραμμα 25. ΑΕΠ 1999-2010



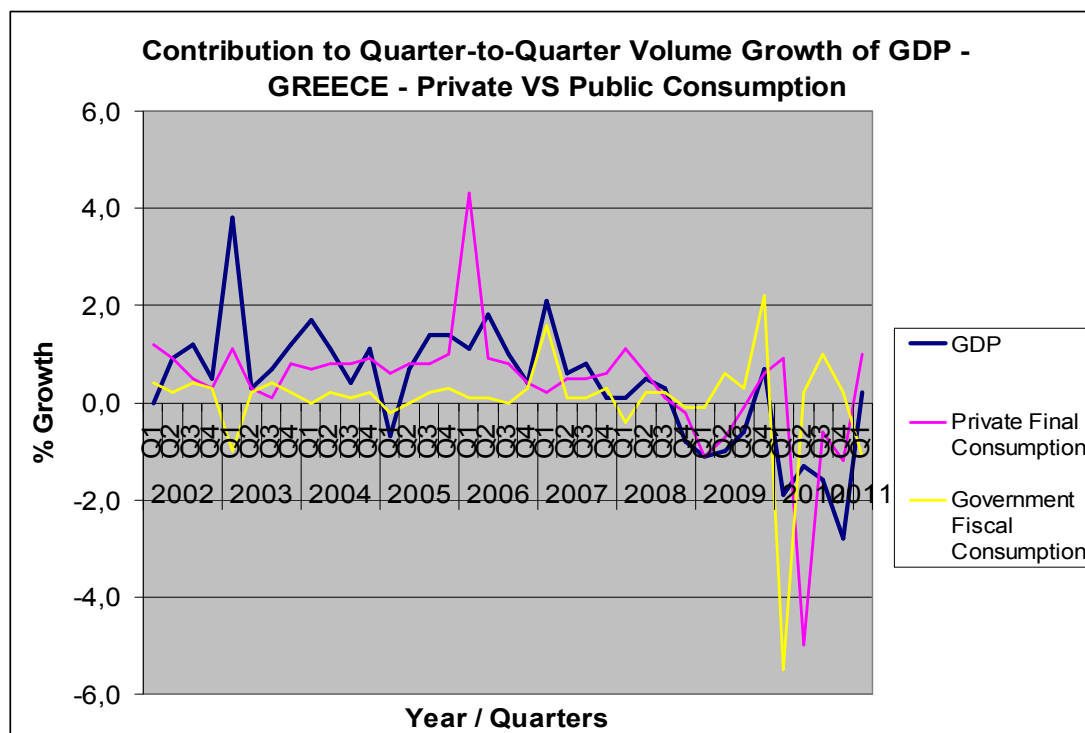
Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία από Eurostat

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο κύριος παράγοντας που συνέβαλλε στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία 30 χρόνια ήταν η είσοδος της χώρας στην Ε.Ε. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον παρείχε το πλαίσιο ώστε η ελληνική οικονομία να μετατραπεί σε μία ανοικτή οικονομία με πρόσβαση στην κοινή αγορά και σε κεφάλαια χρηματοδότησης για υποδομές και ιδιωτικά projects έχοντας ως αρχικό πλεονέκτημα το χαμηλό εργατικό κόστος σε σχέση με τις ήδη ανεπτυγμένες οικονομίες της Δυτικής Ευρώπης. Η είσοδος της χώρας στο Ευρώ έδωσε την δυνατότητα στην ελληνική οικονομία να απολαμβάνει ένα σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον απαλλαγμένο από τα κόστη και τις ανασφάλειες των συναλλαγματικών ισοτιμιών, με αυστηρό έλεγχο στην εξέλιξη του πληθωρισμού και των δημοσιονομικών δαπανών. Η ελληνική οικονομία άρχισε να απολαμβάνει στις διεθνείς αγορές τα οφέλη από την φερεγγυότητα των μεγάλων οικονομιών της Δυτικής Ευρώπης, αποκτώντας πρόσβαση σε φθηνό κεφάλαιο χρηματοδότησης.

³⁸ Στοιχεία 2007-2011 από Eurostat και ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Κατά τη διάρκεια της φάσης οικονομικής μεγέθυνσης της ελληνικής οικονομίας, η Ελλάδα πέτυχε σημαντική σύγκλιση με το κατά κεφαλήν εισόδημα της ΕΕ (ΕΕ-27- μέσος όρος). Η εξωτερική χρηματοδότηση κατευθυνόταν κυρίως προς τον ιδιωτικό τομέα με αποτέλεσμα να τονωθεί σημαντικά η εσωτερική κατανάλωση, αλλά μέσω της αύξησης ιδιωτικών πιστώσεων. Το ευνοϊκό διεθνές οικονομικό περιβάλλον που επικρατούσε μέχρι το 2008 έκρυβε την επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής οικονομίας και την αύξηση τόσο του δημόσιου όσο και του εξωτερικού χρέους, καθώς συντριπτικό μέρος της οικονομικής ανάπτυξης οφειλόταν στην εσωτερική ζήτηση που βασιζόταν στις ιδιωτικές πιστώσεις και όχι σε εξαγωγές, οι οποίες μειώνονταν διαρκώς μέχρι το 2008.³⁹

Διάγραμμα 26. Συνεισφορά Ιδιωτικής-Δημόσιας Κατανάλωσης στο ΑΕΠ της Ελλάδος



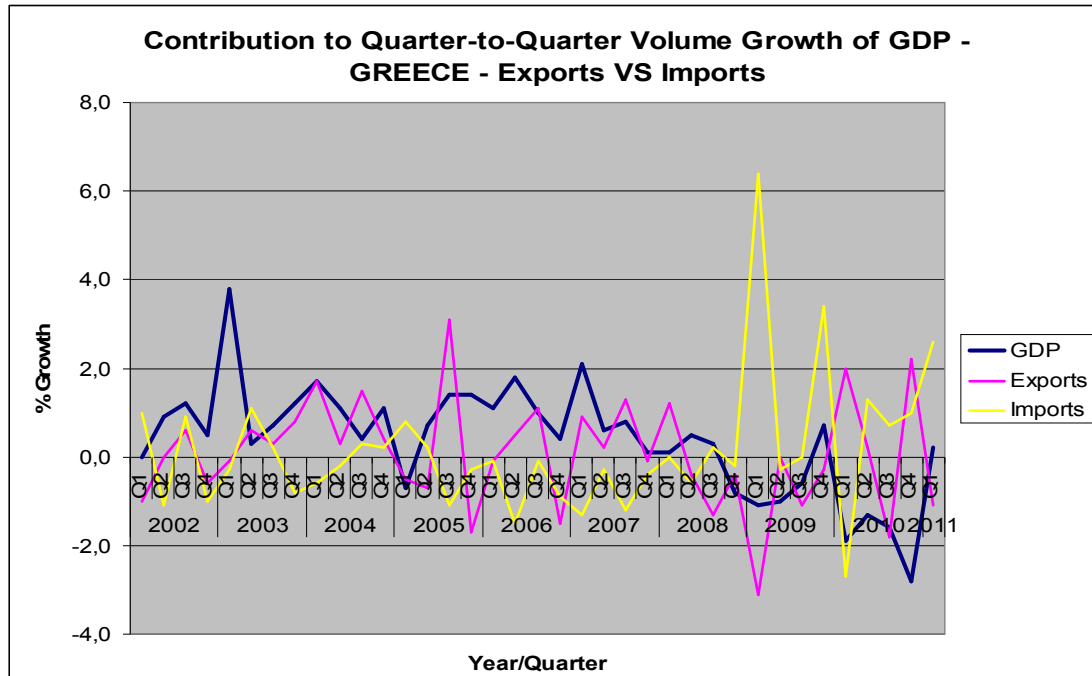
Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία από ECB

Αποτέλεσμα της αύξησης της εγχώριας ζήτησης ήταν η ανάλογη αύξηση ζήτησης των εισαγωγών ενώ παράλληλα η μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας οδήγησε σε μεγάλη μείωση των εξαγωγών. Αυτές οι τάσεις έγιναν ιδιαίτερα έντονες από το 2008 και μετά οπότε και ξέσπασε η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Άμεση επίπτωση αυτών των

³⁹ IMF (2009), "Greece: 2009 Article IV, Consultation", IMF Country Report No. 09/244

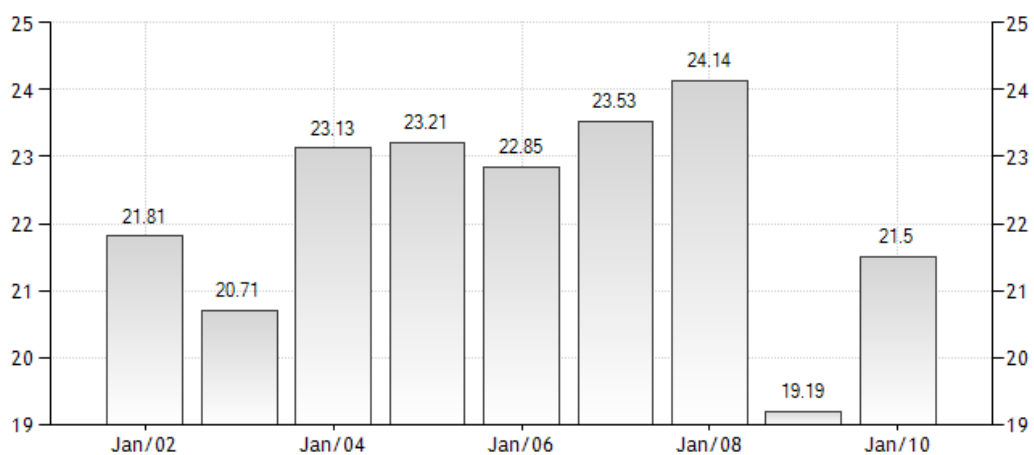
εξελίξεων υπήρξε η χειροτέρευση τόσο του εμπορικού ισοζυγίου της Ελλάδος όσο και του ισοζυγίου πληρωμών της (-14,4% το 2008).

Διάγραμμα 27. Συνεισφορά Εξαγωγών-Εισαγωγών στο ΑΕΠ της Ελλάδος



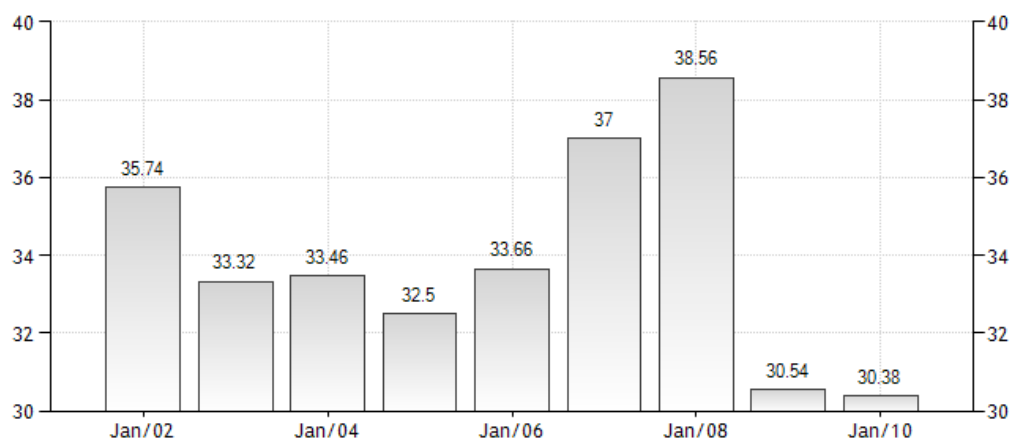
Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία από ECB

Διάγραμμα 28. Εξαγωγές Αγαθών και Υπηρεσιών (ετήσια μεταβολή) – Ελλάδα 2002-2010



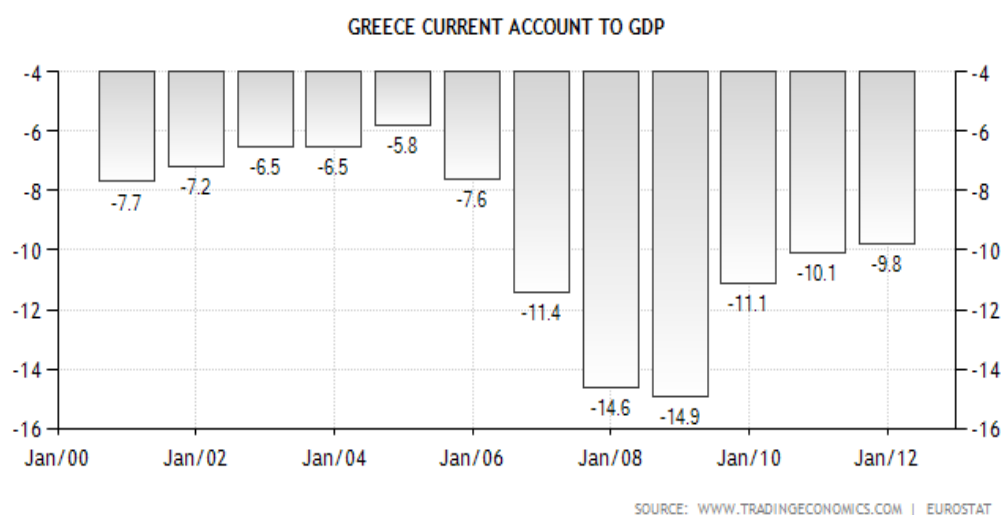
Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 29. Εισαγωγές Αγαθών και Υπηρεσιών (ετήσια μεταβολή) – Ελλάδα 2002-2010



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 30. Λογαριασμός Τρεχουσών Συναλλαγών (ετήσια μεταβολή) – Ελλάδα 2000 - 2010

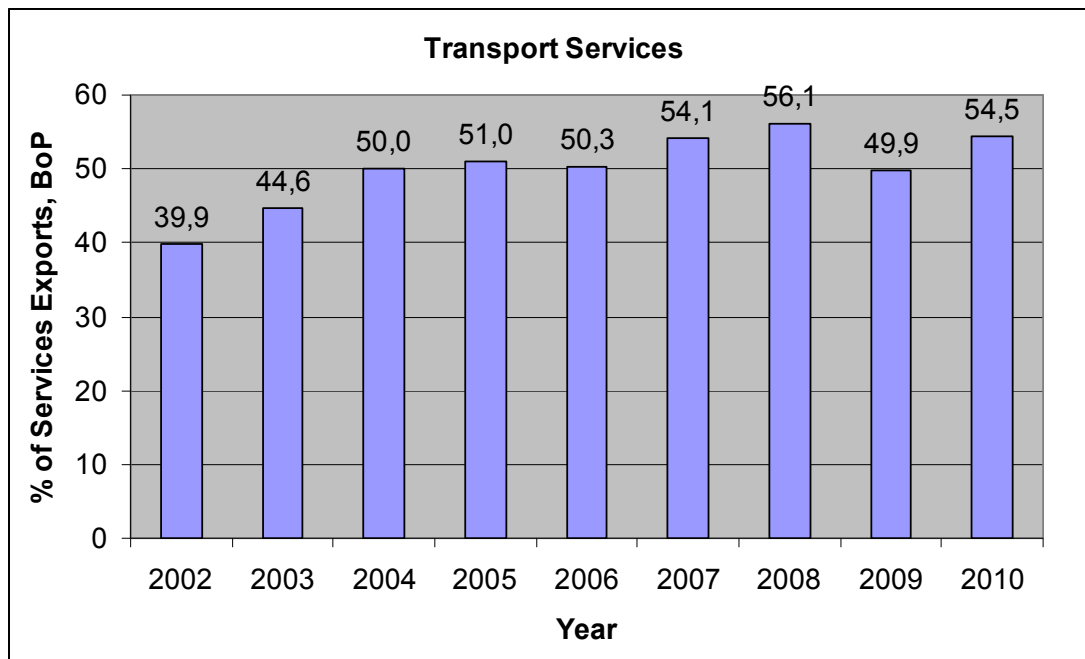


Πηγή Στοιχείων: Eurostat, World Bank από www.tradingeconomics.com

Οι ελληνικές εξαγωγές περιλαμβάνουν την αξία αγροτικών και βιομηχανικών προϊόντων, προϊόντων μεταποίησης, υπηρεσιών μεταφοράς, ασφάλισης, τουρισμού, δικαιώματα και τέλη αδειών, καθώς και άλλων υπηρεσιών, όπως οι τηλεπικοινωνίες, οι κατασκευές, οι οικονομικές και τραπεζικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες πληροφορικής και οι συμβουλευτικές και κυβερνητικές υπηρεσίες. Από αυτές, οι υπηρεσίες μεταφοράς, κυρίως θαλάσσιας μεταφοράς, και οι υπηρεσίες τουρισμού αντιπροσωπεύουν το 40% της αξίας των συνολικών εξαγωγών της χώρας ενώ είναι και οι μόνοι τομείς οι οποίοι παρουσίασαν σημαντική αύξηση τα τελευταία δύο χρόνια.⁴⁰

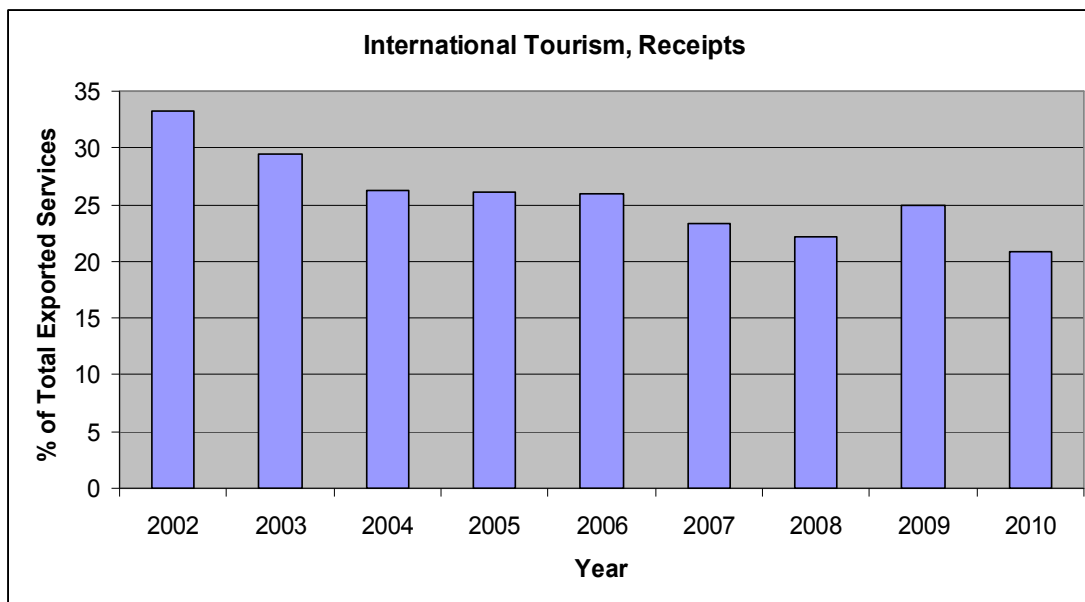
⁴⁰ Στοιχεία, OECD Country Report, World Bank, IMF, ΕΛΣΤΑΤ, Eurostat.

Διάγραμμα 31. Transport Services as % of Services Exports, BoP



Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία στοιχείων από World Bank.

Διάγραμμα 32. International Tourism, Receipts as % Total Exports



Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία στοιχείων από World Bank.

Η ελληνική οικονομία πέρα από τις απαισιόδοξες προοπτικές που φαίνεται να έχει στο άμεσο μέλλον βάσει της αρνητικής εικόνας που εμφανίζουν οι εθνικοί της λογαριασμοί, αντιμετωπίζει και σαφέστατο πρόβλημα ανταγωνιστικότητας, το οποίο οφείλεται τόσο στις μη ευέλικτες δομές αγοράς που ακόμα διαθέτει όσο και στο ανασφαλές μακροοικονομικό

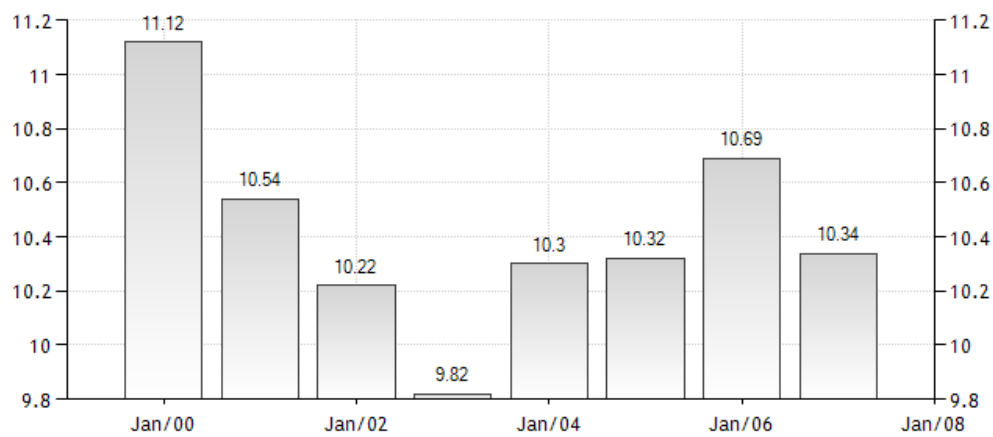
περιβάλλον. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Δείκτη Ανταγωνιστικότητας (Global Competitiveness Index-GCI) η Ελλάδα βρίσκεται στην 90^η θέση σε σύνολο 142 χωρών, με σαφέστατη πτωτική πορεία τα τελευταία έτη. Στους ποιοτικούς δείκτες της ίδιας ετήσιας έκθεσης του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ, όπως το μακροοικονομικό περιβάλλον, οι θεσμοί, η αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς αγαθών και εργασίας, η χώρα μας βρίσκεται ακόμα πιο χαμηλά. Παράλληλα, η Ελλάδα έχει ιδιαίτερα χαμηλή θέση στο δείκτη βιωσιμότητας του ανταγωνισμού (sustainability of competitiveness), καταλαμβάνοντας την 90 θέση από 139 χώρες. Είναι χαρακτηριστικές οι αδυναμίες της χώρας μας να προσελκύσει και να διευκολύνει την πραγματοποίηση μίας ξένης επένδυσης καθώς αυτή προσκρούει σε γραφειοκρατικές κρατικές δομές και σε έλλειψη προστασίας του επενδυτή από την διαφθορά.

Σύμφωνα με την έγκυρη έκθεση τα μεγαλύτερα προβλήματα που καλείται να λύσει η Ελλάδα είναι η κρατική γραφειοκρατία, η δύσκολη πρόσβαση στην χρηματοδότηση, η διαφθορά, το πλαίσιο φορολογίας, οι περιορισμοί στην αγορά εργασίας η οποία παρουσιάζει ανελαστικότητες που οφείλονται στην μεγάλη και διαπλεκόμενη με την πολιτική εξουσία ισχύ που διαθέτουν τα συνδικάτα και η πολιτική αστάθεια. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει μορφωμένο εργατικό δυναμικό (αλλά χαμηλής ποιότητας εκπαίδευση) και ικανοποιητικές υποδομές. Ωστόσο, δεν αλλάζει το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία είναι μακράν η λιγότερο ανταγωνιστική όχι μόνο από αυτές της Ευρωζώνης αλλά ολόκληρης της ΕΕ.⁴¹

Η ελλιπής ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας επιβεβαιώνεται από δύο ακόμη αρνητικά γνωρίσματα, το επίπεδο αγαθών πρόσθετης αξίας (value added products) που εξάγει και από το επίπεδο καθαρών ξένων επενδύσεων (FDI) που προσελκύει. Όσον αφορά το πρώτο, όπως γίνεται φανερό και από τα παρακάτω διαγράμματα, η ελληνική οικονομία παράγει μικρό ποσοστό αγαθών τα οποία φέρουν προστιθέμενη αξία. Βιομηχανικά, αγροτικά προϊόντα και προϊόντα μεταποίησης καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό της παραγωγής της οικονομίας, δείχνοντας, ιδίως στην περίπτωση των αγροτικών προϊόντων και της μεταποίησης, την μεγάλη πτώση αυτών των δύο κλάδων, στους οποίους η οικονομία της χώρας διαθέτει και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όσο και εκτενείς παραγωγικές δυνατότητες. Όσον αφορά το δεύτερο καταγράφει σαφή πτωτική πορεία από το 2008 και μετά, τόσο ως αξία όσο και ως ποσοστό επί του ΑΕΠ.

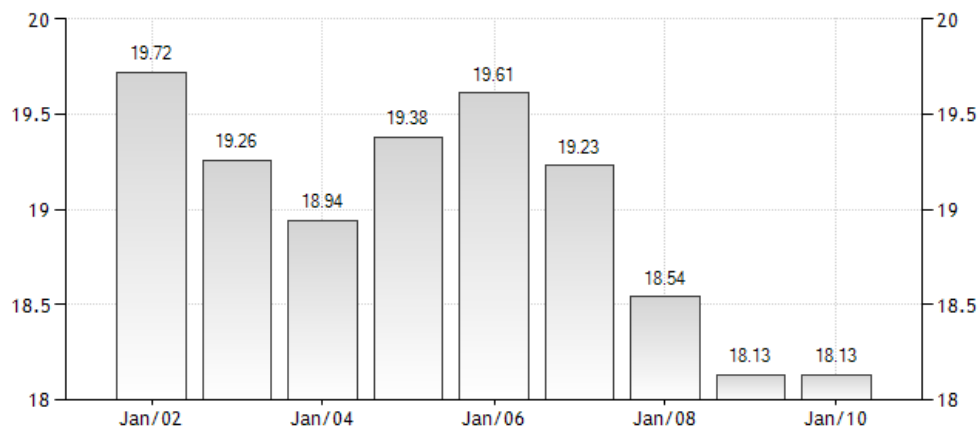
⁴¹ Στοιχεία από Global Competitiveness Report 2011-2012.

Διάγραμμα 33. Manufacturing Προϊόντα Προστιθέμενης Αξίας ως % του ΑΕΠ



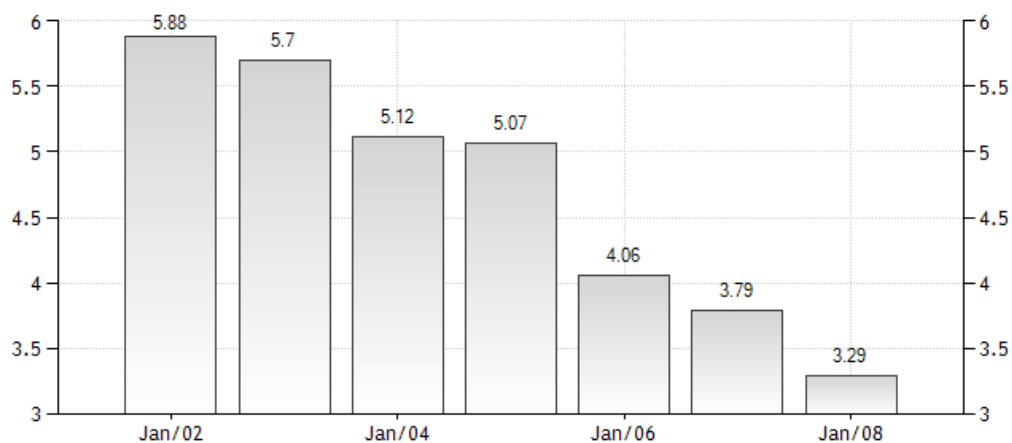
Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 34. Βιομηχανικά Προϊόντα Προστιθέμενης Αξίας ως % του ΑΕΠ



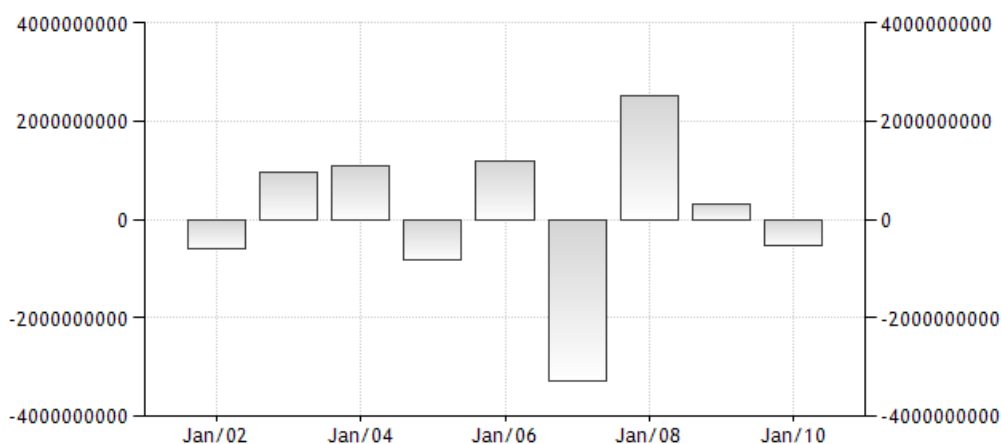
Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 35. Αγροτικά Προϊόντα Προστιθέμενης Αξίας ως % του ΑΕΠ



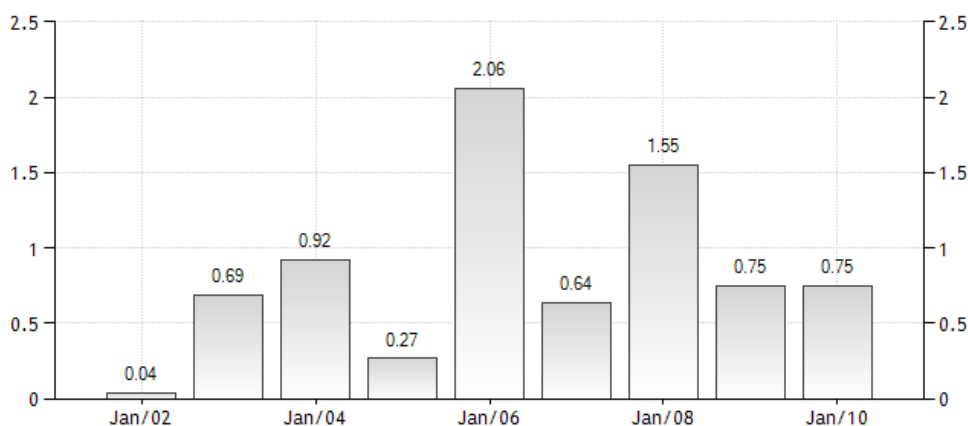
Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 36. Επίπεδο Καθαρών Άμεσων Ξένων Επενδύσεων, Ισοζύγιο Πληρωμών, US\$



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 37. Επίπεδο Άμεσων Ξένων Επενδύσεων ως % του ΑΕΠ

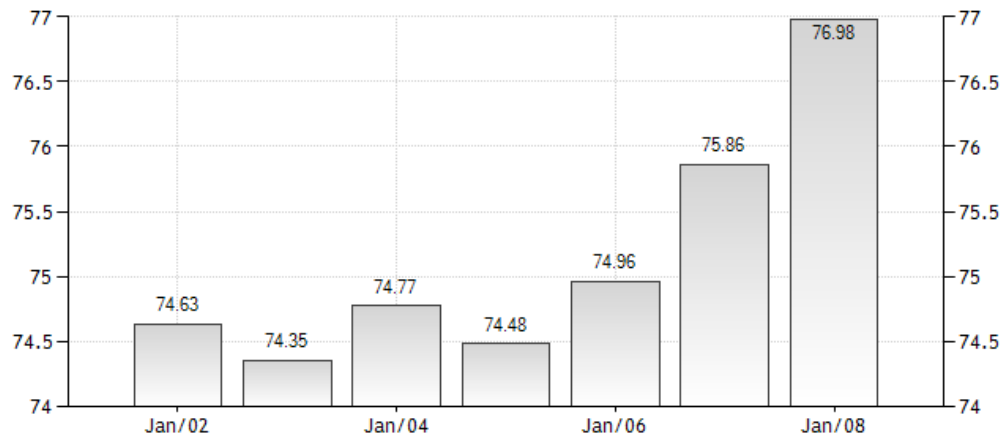


Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Εξαίρεση αποτελεί το τομέας των υπηρεσιών ο οποίος εξάγει προϊόντα προστιθέμενης αξίας σε σταθερά υψηλό επίπεδο ως ποσοστό του ΑΕΠ, καθρεφτίζοντας τόσο την αξία των τομέων του τουρισμού και της ναυτιλίας όσο και το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία κυριαρχείται από τον τριτογενή τομέα παραγωγής, όντας προσαρμοσμένη στο ευρωπαϊκό οικονομικό περιβάλλον. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν την προστιθέμενη αξία στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο (συμπεριλαμβανομένων των ξενοδοχείων και εστιατορίων), στις μεταφορές, καθώς και στις κυβερνητικές, οικονομικές, επαγγελματικές και προσωπικές υπηρεσίες, όπως η εκπαίδευση, η υγειονομική περίθαλψη

και οι κτηματομεσιτικές υπηρεσίες. Επίσης περιλαμβάνονται οι δαπάνες τραπεζικών υπηρεσιών και των εισαγωγικών δασμών. Η προστιθέμενη αξία αφορά την καθαρή παραγωγή του κλάδου, μετά την προσθήκη όλων των παραγόμενων προϊόντων και αφαιρώντας όλες τις ενδιάμεσες εισροές, προ αποσβέσεων.

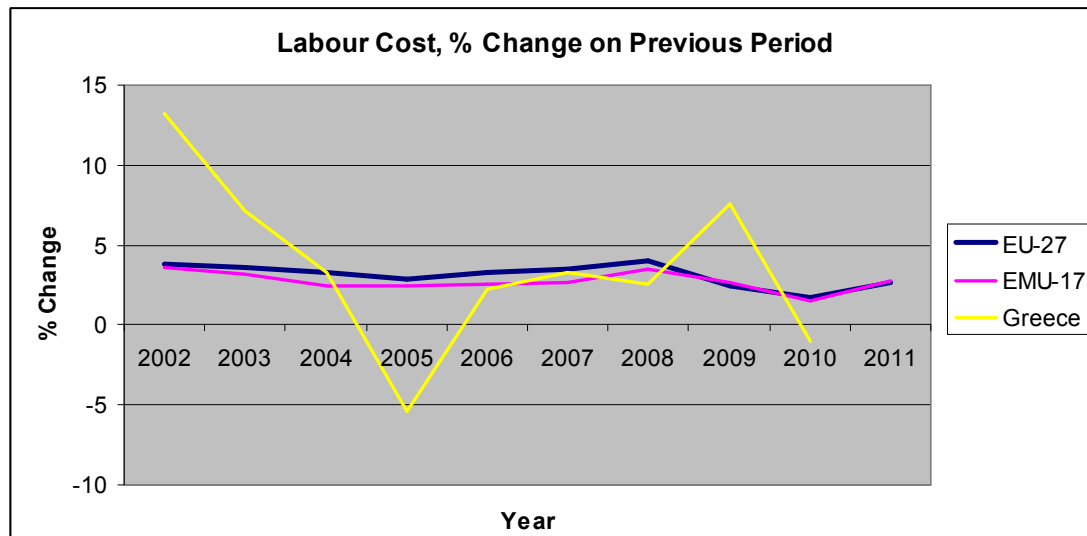
Διάγραμμα 38. Υπηρεσίες Προστιθέμενης Αξίας ως % του ΑΕΠ



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

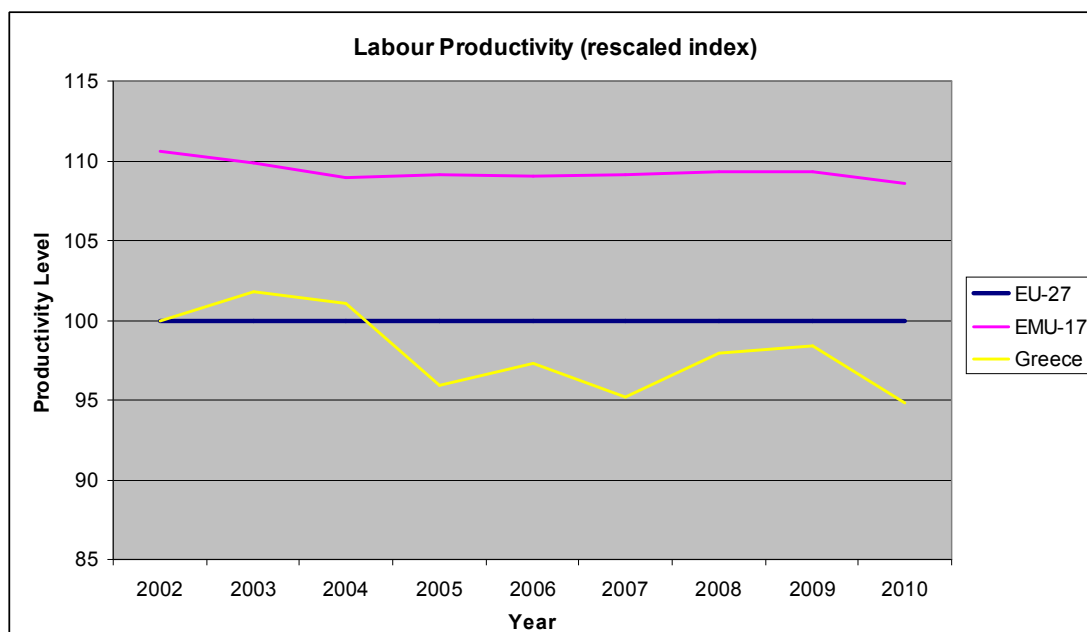
Παράλληλα, η χώρα άμα της εισόδου της στην ONE είδε τόσο τις τιμές των αγαθών όσο και το εργατικό κόστος να είναι πάνω από τον κοινοτικό μέσο όρο, και να αυξάνονται πιο πολύ με εξαίρεση την περίοδο 2005-2006. Αυτό που δεν ακολούθησε αυξητική πορεία ήταν η παραγωγικότητα των εργαζομένων. Συνέπεια ήταν να παρατηρηθεί μία αναντιστοιχία μεταξύ παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών και μισθών, με αποτέλεσμα να μειωθεί η ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Διάγραμμα 39. Κόστος Εργασίας, Μεταβολή από προηγούμενη περίοδο



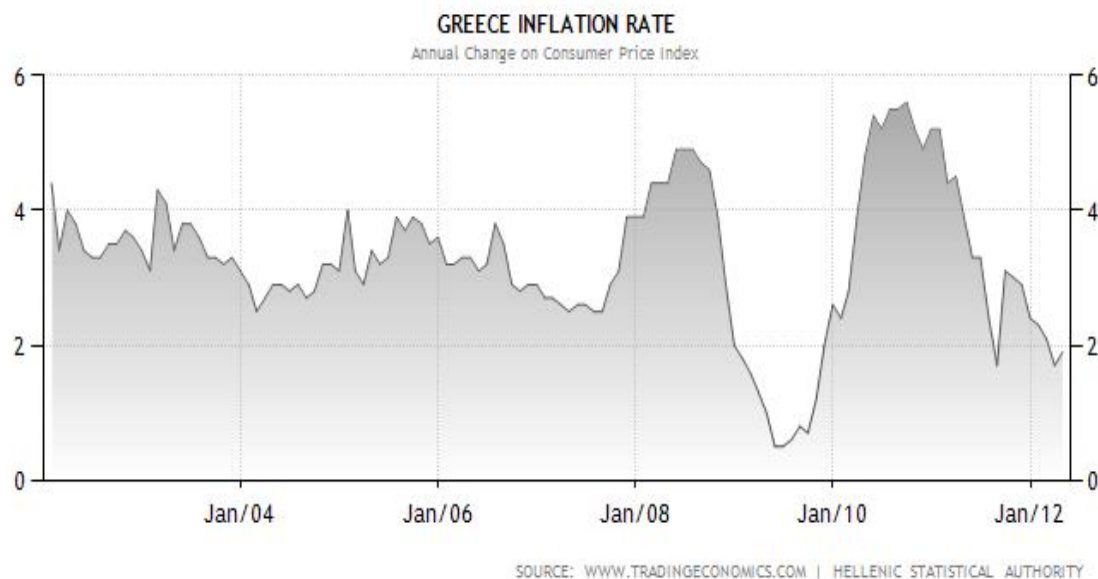
Πηγή Στοιχείων: Eurostat

Διάγραμμα 40. Παραγωγικότητα Εργασίας (αναδομημένος δείκτης)



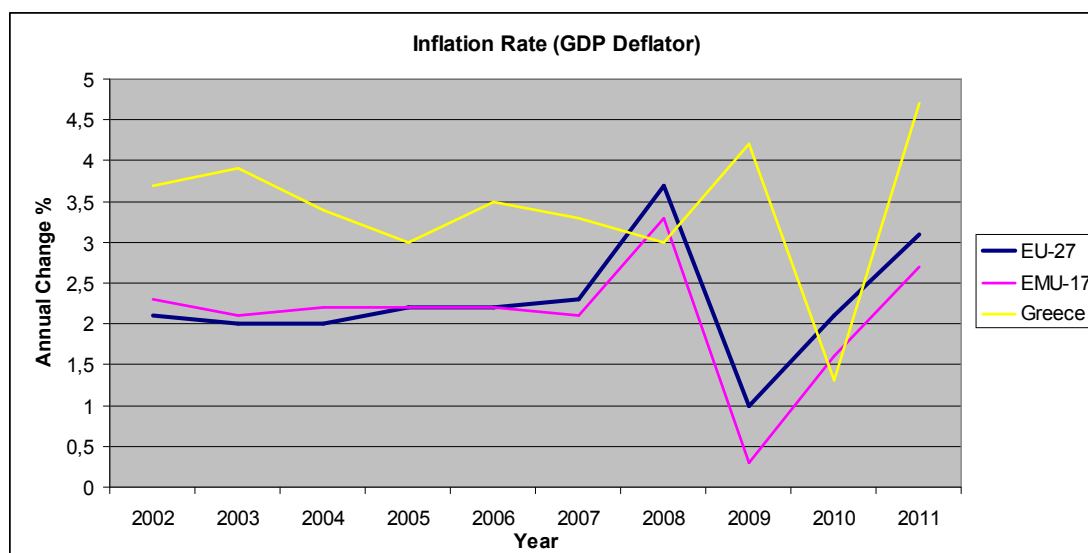
Πηγή Στοιχείων: Eurostat

Διάγραμμα 41. Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ετήσια μεταβολή)



Πηγή Στοιχείων: ELSTAT από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 42. Πληθωρισμός ως ετήσια μεταβολή στην οικονομία (GDP Deflator)



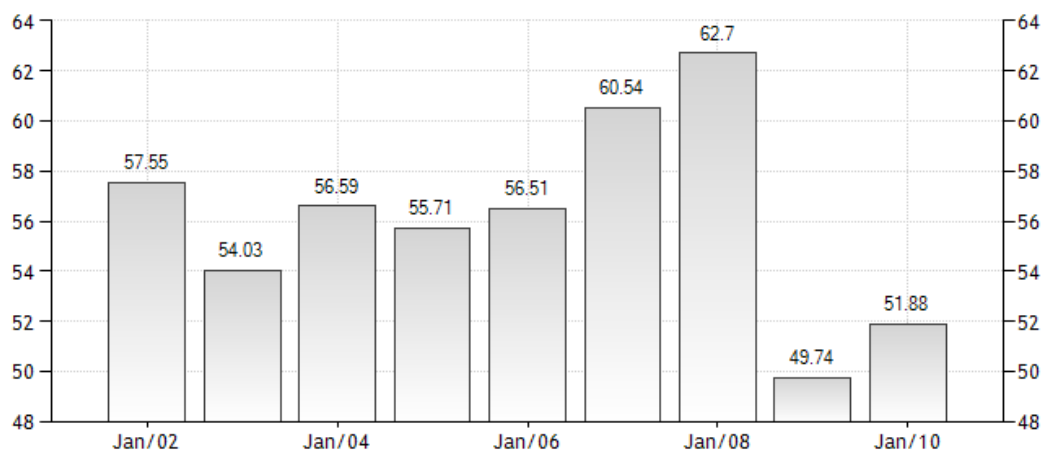
Πηγή Στοιχείων: Επεξεργασία από Eurostat

Όλα τα παραπάνω συνοψίζονται σε μία εικόνα παρακμής της ελληνικής οικονομίας σε επίπεδο παραγωγής, ανταγωνισμού και εξωστρέφειας, η οποία είναι ιδιαίτερα έντονη από το 2008 και μετά, όπως φαίνεται στα παρακάτω διαγράμματα από το επίπεδο εξωτερικού

εμπορίου, βιομηχανικής παραγωγής, εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Η μόνη φωτεινή εξαίρεση η οποία τονώνει το εξωτερικό εμπόριο της χώρας είναι οι τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού.

Η χώρα χρειάζεται άμεση αναδιοργάνωση του δημόσιου τομέα και των κρατικών δομών, κίνητρα για κατεύθυνση των οικονομικών δραστηριοτήτων στους τομείς που διαθέτει παραγωγική ικανότητα και συγκριτικό αλλά και ποιοτικό πλεονέκτημα, κίνητρα προσέλκυσης άμεσων ξένων επενδύσεων μέσω της μείωσης της γραφειοκρατίας και της προστασίας των επενδύσεων που λαμβάνουν χώρα και αύξησης της παραγωγικότητας ώστε το εργατικό κόστος να ανταποκρίνεται στην αξία των παραγόμενων αγαθών και να μην απαιτείται να μειώνεται περαιτέρω.

Διάγραμμα 43. Εμπόριο Ελληνικής Οικονομίας ως % του ΑΕΠ



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 44. Βιομηχανική Παραγωγή, Ετήσια Μεταβολή



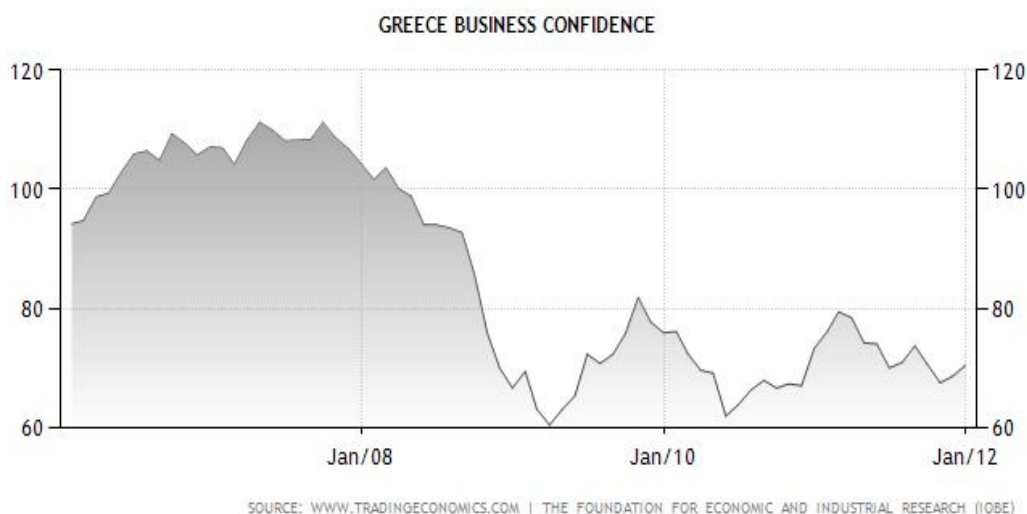
Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 45. Εμπορικό Ισοζύγιο, Ετήσια Μεταβολή (εκατ. Ευρώ)



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

Διάγραμμα 46. Επίπεδο Επιχειρηματικής Εμπιστοσύνης, Ετήσια Μεταβολή



Πηγή Στοιχείων: World Bank από www.tradingeconomics.com

12.2.2 Σύντομη ανάλυση διάρθρωσης Ελληνικής Ναυτιλίας, Ανταγωνιστικότητας και σημασίας για Ελληνική Οικονομία

α) Διάρθρωση του Ελληνικού Στόλου⁴²

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με μακρά παράδοση στη ναυτιλία. Και δεν θα μπορούσε να είναι αλλιώς καθώς η ακτογραμμή της είναι 11^η σε μέγεθος στον κόσμο, πάνω από αυτήν της Κίνας και λίγο μικρότερη από αυτήν του Ηνωμένου Βασιλείου και της Αμερικής. Ως εκ τούτου, η γεωγραφία της χώρας έχει σαφέστατα επηρεάσει θετικά την ροπή των Ελλήνων προς τη ναυτιλία, γεγονός το οποίο βοήθησε στην ανάπτυξη ικανών πληρωμάτων και αξιωματικών, που αποτέλεσαν την απαραίτητη πρώτη ύλη για την επέκταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Εξίσου σημαντικό για την ανάπτυξη της ναυτιλίας ήταν το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες αρχικά είχαν έντονο οικογενειακό χαρακτήρα ενώ παράλληλα οι πλοιοκτήτες εκμεταλλευόντουσαν την δυνατότητα να μεταφέρουν την επιχείρησή τους σε ευνοϊκά οικονομικά περιβάλλοντα.

⁴² Στοιχεία από UNCTAD Review of Maritime Transport 2011, Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012 και Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC) Report 2011

Σήμερα, η Ελλάδα διαθέτει την μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία στον κόσμο, ως ποσοστό του συνολικού παγκόσμιου dwt, κατέχοντας το 16,2% σύμφωνα με την έκθεση του UNCTAD σε σχέση με το 15,98% που κατείχε το 2010. Παρά το γεγονός ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έχει μειωθεί από το 18,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας που κατείχε το 2006, εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία η οποία κατέχει το 15,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το συνολικό dwt της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι 202 εκατομμύρια τόνοι, η Ιαπωνία είναι δεύτερη με 197 εκατ. και η Γερμανία τρίτη με 114 εκατ. τόνους. Η Ελλάδα αντιπροσωπεύει το περίπου το 40% του συνόλου της χωρητικότητας (dwt) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ελλάδα κατατάσσεται στους πέντε πρώτους εμπορικούς στόλους με βάση τον αριθμό των πλοίων ούσα τέταρτη με 3.213 πλοία (2.014 πλοία χωρητικότητας άνω των 100 gt που ισοδυναμούσαν με 43.397.583 gt), μετά την Ιαπωνία, την Κίνα και τη Γερμανία. Η αμέσως επόμενη χώρα, η Νορβηγία, απέχει πολύ ελέγχοντας 1.984 πλοία. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, ο αριθμός των πλοίων απέχει πολύ από το ιστορικό ρεκόρ των 5.000 ελληνόκτητων πλοίων που γέμιζαν τις θάλασσες παγκοσμίως στα τέλη του 1970. Είναι αξιοσημείωτο ότι τουλάχιστον το 97,5% των μεταφορών του ελληνόκτητου στόλου διεξάγονται μεταξύ τρίτων χωρών (cross trading). Συνολικά, η Ελλάδα παράγει λιγότερο από 1% των παγκόσμιων φορτίων ακόμη και πριν από την έναρξη των τρεχουσών οικονομικών δυσχερειών.

Όσον αφορά την διάρθρωση του ελληνικού στόλου, η Ελλάδα ελέγχει το 22,5% των δεξαμενόπλοιων και το 16,8% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου στον κόσμο (σε dwt). Οι παραγγελίες ναυπηγήσεις νέων πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες φτάνουν το ισοδύναμο του 20,05% του νεκρού βάρους των δεξαμενόπλοιων στον κόσμο και το 12,1%, του υπάρχοντος στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, αριθμώντας σε σύνολο 621 πλοία. Οι παραγγελίες νέων πλοίων μπορεί να μειώθηκαν σε σχέση με το 2010, αλλά σε όρους tonnage ο αριθμός παραγγελιών αντιπροσωπεύει μεγαλύτερο όγκο, κάτι που αποδεικνύει την στροφή της αγοράς προς μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία.

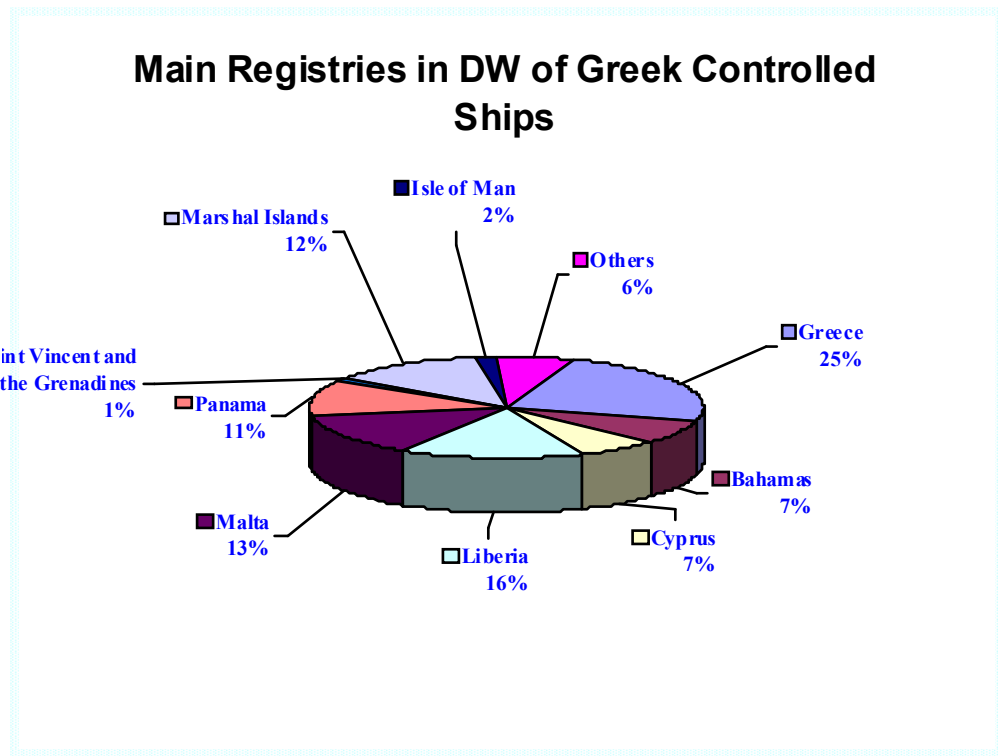
Στο τέλος Δεκεμβρίου 2011, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 439 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 40,67 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά, 152 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 27,45% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (σε dwt), ειδικότερα, 67 δεξαμενόπλοια αργού/προϊόντων πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 28,10% του παγκόσμιου dwt, 30 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 39,34% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt), 55 product tankers που αντιστοιχούν στο 18,64% (dwt) καθώς και 220 φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,73 %

της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 60 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 10,40% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και 7 διάφορα πλοία. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας το 2011 υποδηλώνουν μία τάση προς τα εξειδικευμένα πλοία όπως τα LNG πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε πλοία εξόρυξης πετρελαίου (drilling ships).

Με δεδομένες τις ανησυχίες σχετικά με το κρατικό πλαίσιο διαχείρισης της ναυτιλίας και την διοίκηση της σημαίας, ο στόλου που είναι νηολογημένος υπό ελληνική σημαία συνέχισε να μειώνεται. Σήμερα αριθμεί 917 πλοία (κάτι λιγότερο από 80 εκατ. Dwt), συμπεριλαμβανομένων των πλοίων υπό παραγγελία, έναντι 969 πλοίων (κάτι περισσότερο από 80 εκατ. Dwt) το 2010.

Ως ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, ο αριθμός των πλοίων ελληνικών συμφερόντων συνέχισε αργά αλλά σταθερά μείωση του, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 7,7% του συνολικού αριθμού των σκαφών του κόσμου σε υπηρεσία και υπό παραγγελία. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι νηολογημένος σε 40 διαφορετικές χώρες-σημαίες. Μετά την ελληνική σημαία η οποία αριθμεί 917 πλοία (79.712.050 DWT) στο μητρώο της, ακολουθεί η Λιβερία με 592 πλοία (41.217.018 DWT), οι Νήσοι Μάρσαλ με 476 πλοία (32.996.280 DWT), η Μάλτα με 518 πλοία (31.564.003 DWT), ο Παναμάς με 441 πλοία (23.207.685 DWT), η Κύπρος με 258 πλοία (16.031.432 DWT) και οι Μπαχάμες με 286 πλοία (15.953.287 DWT).

Διάγραμμα 47. Ελληνόκτητος στόλος και σημαία νηολόγησης



Πηγή Στοιχείων: Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)

Ο παρακάτω πίνακας 6 μας δείχνει τον συνολικό αριθμό πλοίων του ελληνόκτητου στόλου (κατά Dwt και GT) που έχει καταχωρηθεί στις πιο σημαντικές σημαίες-χώρες. Η ετήσια μεταβολή μας δείχνει ότι η σημαία του Παναμά υπέστη την βαρύτερη απώλεια, με 117 πλοία, ακολουθούμενη από την Ελλάδα με 52 πλοία, την Κύπρος με 13 πλοία και την Λιβερία με 11 πλοία.

Πίνακας 6. Σημαία νηολόγησης Ελληνόκτητου Στόλου-μεταβολές σε σχέση με προηγούμενο έτος

Country	Number of ships lost/gained	DW lost/gained	GT lost/gained
Panama	-117	-5,706,320	-3,486,668
Cyprus	-13	-985,256	-674,215
Greece	-52	-790,156	-781,651
St. Vincent & The Grenadines	-10	-464,505	-276,016
Bahamas	7	544,445	140,732
Malta	-6	1,034,765	349,502
Liberia	11	2,516,029	1,574,403
Marshall Islands	6	3,063,181	1,549,553

Πηγή Στοιχείων: Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)

Η ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου ανά είδος πλοίου και κατά ηλικία μας φανερώνει ότι τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτες έχουν μειώσει τον μέσο όρο Ηλίας του στόλου τους ενώ παραδοσιακά η ελληνική ναυτιλία έχει ισχυρότερη παρουσία στην θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και χύδην ξηρού φορτίου.

Πίνακας 7. Σημαία νηολόγησης Ελληνόκτητου Στόλου-μεταβολές σε σχέση με προηγούμενο έτος

Oil Tankers

Percentage of number of ships 2010: 23.1

Percentage of number of ships, 2011:	22.7
--------------------------------------	------

Percentage of total DW 2010:	20.9
------------------------------	------

Percentage of total DW 2011:	22.5
------------------------------	------

Chemical & Products Tankers

Percentage of number of ships, 2010	9.2
-------------------------------------	-----

Percentage of number of ships, 2011:	8.7
--------------------------------------	-----

Percentage of total DW 2010:	13.3
------------------------------	------

Percentage of total DW 2011	13.1
-----------------------------	------

Liquid Gas Carriers

Percentage of number of ships 2010:	9.2
-------------------------------------	-----

Percentage of number of ships, 2011:	7.9
--------------------------------------	-----

Percentage of total DW 2010:	6.4
------------------------------	-----

Percentage of total DW 2011:	4.8
------------------------------	-----

Ore & Bulk Carriers

Percentage of number of ships 2010:	17.4
-------------------------------------	------

Percentage of number of ships, 2011:	16.4
--------------------------------------	------

Percentage of total DW 2010:	18.1
------------------------------	------

Percentage of total DW 2011:	16.8
------------------------------	------

Container Carriers

Percentage of number of ships 2010: 4.3

Percentage of number of ships, 2011: 4.8

Percentage of total DW 2010: 5.6

Percentage of total DW 2011 6.0

Other Cargo Ships

Percentage of number of ships 2010: 1.5

Percentage of number of ships, 2011: 1.0

Percentage of total DW 2010: 2.1

Percentage of total DW 2011 1.3

Passenger Ships

Percentage of number of ships, 2010: 6.6

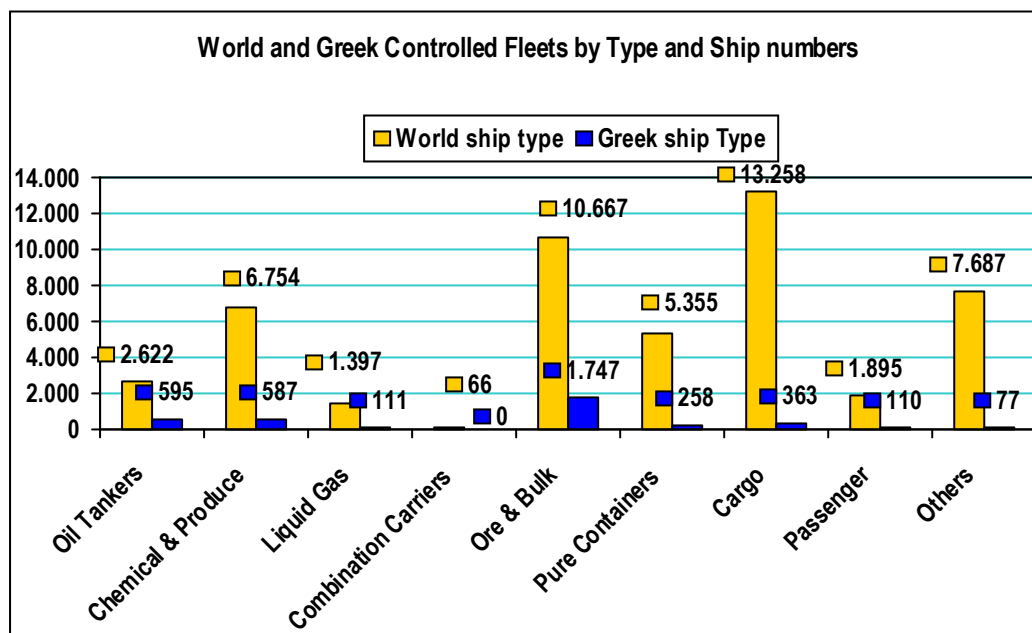
Percentage of number of ships, 2011: 5.8

Percentage of total GT, 2010: 6.1

Percentage of total GT, 2011: 5.2

Πηγή Στοιχείων: Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)

Διάγραμμα 48. Ελληνόκτητος & Παγκόσμιος Στόλος ανά είδος και αριθμό πλοίων



Πηγή Στοιχείων: Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC)

Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί ελαφρά σε σχέση με το προηγούμενο έτος και είναι σήμερα 1,8 χρόνια κάτω από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου. Η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου ανέρχεται σήμερα στα 10,5 χρόνια έναντι 20,3 χρόνια το 2000, με αντίστοιχη μείωση της ηλικίας σε όρους DWT και GT. Ειδικότερα, σε GT, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου είναι τώρα 8,2 χρόνια, έναντι 8,5 χρόνια το 2010 και, σε DWT, 7,9 χρόνια έναντι 8,2 το 2010. Ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητου στόλου σημαία έχει αυξηθεί σε σχέση με το προηγούμενο έτος, φτάνοντας τα 11,2 έτη - με 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών -, έναντι 10,7 χρόνια το 2010 και αντίστοιχα τα 7,5 χρόνια (6,8 χρόνια 2010) σε GT και 6,8 έτη (6,1 χρόνια το 2010) σε όρους DWT. Ωστόσο, η τάση γενικά είναι μειωτική καθώς ο μέσος όρος ηλικίας το 2000 ήταν τα 17 έτη. Η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε ελάχιστα, σε 12,8 χρόνια τώρα έναντι 12,9 χρόνια το 2010 (σε όρους GT, 8,4 χρόνια, αμετάβλητη από το 2010, και σε όρους DWT, 7,9 χρόνια έναντι 8 έτη το 2010).

Τέλος, οι ακόλουθοι έξι μεγάλοι Νηογνώμονες IACS μοιράζονται το μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου: Lloyd's Register με 876 πλοία (844 πλοία το 2010), ABS με 713 πλοία (764 πλοία το 2010), το Bureau Veritas με 554 πλοία (576 το 2010) Det Norske Veritas (DNV) με 532 πλοία (576 πλοία το 2010), η Nippon Kaiji Kyokai, (ClassNK) με 504 πλοία (509 πλοία το 2010), και Germanischer Lloyd (GL) με 213 πλοία (213 πλοία το 2010).

β) Η σημασία του κλάδου της Ναυτιλίας για την Ελληνική Οικονομία

Ο ρόλος του κλάδου της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι μεγάλης σημασίας διαχρονικά καθώς συμβάλλει στο ΑΕΠ της χώρας, απασχολεί χιλιάδες εργαζομένους και καλύπτει μεγάλο τμήμα του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002. Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες: Πρώτον, στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως προαναφέρθηκε, που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό, σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη Ζώνη του Ευρώ και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασυνδέσεως της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Δεύτερον, στην περίοδο υψηλής αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπως προαναφέρθηκε, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ. (7,9% του ΑΕΠ). Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32 δισ. το 2008 (Πίνακας 5). Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δισ. (4,1% του ΑΕΠ).

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008). Σημειώνεται ότι και οι εισπράξεις από τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις προαναφερθείσες πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πάντως, η

εξαγωγική προστιθέμενη αξία τόσο στον εξωτερικό τουρισμό όσο και στις εξαγωγές αγαθών (δηλαδή οι εισπράξεις από εξαγωγές μείον τις αναγκαίες πληρωμές για εισαγωγές) είναι σχετικά υψηλή (άνω του 60%) στην Ελλάδα, διότι τόσο ο τουρισμός όσο και οι εξαγωγές αγαθών χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό εγχώρια προϊόντα του αγροτικού τομέα και ήδη ανεγερθείσες τουριστικές εγκαταστάσεις με μακροχρόνια περίοδο λειτουργίας.

Έτσι, η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δυνάμεως των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από τις καθαρές εισροές χρηματοοικονομικών πόρων από τη ναυτιλία εκτιμάται στο 4,1%. Με την υπόθεση ότι περίπου 40% αυτής της αγοραστικής δυνάμεως δαπανάται σε εισαγωγές, μπορεί να εκτιμηθεί ότι η καθαρή συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 2,6% περίπου. Το υπόλοιπο, 1,8% (έως το 4,4% που είναι η συμβολή ολόκληρου του τομέα των θαλασσιών μεταφορών, όπως αυτή εκτιμάται στους εθνικούς λογαριασμούς) αποτελεί προφανώς τη συμβολή της εγχώριας ακτοπλοΐας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην ΕΕ-27 το 2007, όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, που ανήλθαν στα € 916 για την Ελλάδα, έναντι € 1.120 στη Δανία και € 843 στη Νορβηγία.

Όσον αφορά τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, τα θέματα που προκύπτουν είναι πολύ σημαντικά και αφορούν: α) την εξέλιξη της άμεσης απασχολήσεως στα ελληνικά πλοία, η οποία είναι εμφανώς φθίνουσα, β) την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας μας, η οποία είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, και γ) τα προβλήματα που φαίνεται να προκύπτουν από την διαφαινόμενη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία και στις επιπτώσεις αυτού του προβλήματος στην αναπτυξιακή προοπτική και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας. Η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) είναι πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες. Έτσι, στα ανωτέρω πλοία απασχολούνται σήμερα άμεσα 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί. Βέβαια, σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εργάζονται και πολλοί άλλοι ξένοι ναυτικοί που δεν είναι ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που δεν είναι ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρός.

Σήμερα, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της χώρας. Αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 160.000 άτομα (4% του εργατικού δυναμικού) και συνεισφέρει στην κάλυψη του 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Το 2010, τα κέρδη από τη ναυτιλία ανήλθαν σε € 15,4 δισεκατομμύρια ενώ μεταξύ

2000 και 2010 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έχει συνεισφέρει συνολικά 140 δισεκατομμύρια € (το μισό του δημοσίου χρέους της χώρας το 2009 και 3,5 φορές τα έσοδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά την περίοδο 2000-2013) στην ελληνική οικονομία. Το 2011, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν σε 14.097 εκ. Ευρώ, μειωμένα κατά 8,57% σε σχέση με το 2010. Παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης του ελληνόκτητου στόλου σε χωρητικότητα.

12.2.3 Greek Shipping Cluster, Ανταγωνιστικότητα και Ελληνική Ναυτιλία

Όπως έχει γίνει φανερό από την μέχρι τώρα έρευνά μας η ελληνική οικονομία διαθέτει ισχυρό τριτογενή τομέα παραγωγής στον οποίο η ναυτιλία κυριαρχεί. Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία εξ' ορισμού αποτελεί έναν αποκεντρωμένο και πολυσύνθετο κλάδο ο οποίος παράγει αλλά και προϋποθέτει συνέργειες για την πλήρη αξιοποίηση της οικονομικής του δυναμικής, η ανάπτυξη επιχειρηματικών συστάδων στην Ελλάδα βρίσκεται σε εμβρυακό επίπεδο. Σε θεσμικό επίπεδο η αρμοδιότητα των επιχειρηματικών συστάδων βρίσκεται στο Υπουργείο Ανάπτυξης, και δη στην Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας. Ωστόσο, η τελευταία διαθέτει σε επιχειρησιακή λειτουργία εθνικής κλίμακας μόνο ένα πρόγραμμα σχετιζόμενο με τα *clusters*, αυτό της πρωτοβουλίας ανάπτυξης επιχειρηματικής συστάδας της Τεχνολογίας (*Hellenic Technology Cluster Initiative*). Αν και σε αυτή την πρωτοβουλία δεν υπάρχει αναφορά στη ναυτιλία, αυτή περιλαμβάνεται στην Ετήσια Έκθεση Ανταγωνιστικότητας του 2005, όπου αναγνωρίζεται η ανάγκη «...δημιουργίας ενός συμπλέγματος ναυτιλίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και των όμορων αστικών περιοχών. Το σύμπλεγμα θα αγκαλιάσει μια σειρά από εγχώριες δραστηριότητες με επίκεντρο τη θαλάσσια μεταφορά». Ωστόσο, από το 2005 λίγα πράγματα έχουν γίνει προς αυτή την κατεύθυνση.

Η ανάλυση του προφίλ της ελληνικής ναυτιλίας κατέδειξε τον διεθνή χαρακτήρα της και τις παγκοσμιοποιημένες δραστηριότητές της. Κύριο χαρακτηριστικό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είναι ότι έχουν συγκεντρωτικό χαρακτήρα με αποτέλεσμα να επιδεικνύουν ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων και προσαρμοστικότητα στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, χάνοντας όμως σε επιχειρησιακή πρακτική και προσέγγιση λόγω του οικογενειακού χαρακτήρα τους. Παράλληλα, λειτουργούν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, εάν αναλογιστεί κανείς πόσοι πολύ μικροί operators επιχειρούν στον κλάδο (ιδιαίτερα στην χύδην αγορά).

Καθώς η διεθνής τάση αγορών υποδεικνύει την κάθετη και οριζόντια συγκέντρωση, οι ελληνικές επιχειρήσεις έχουν την ευκαιρία να αποφύγουν τις δυσκαμψίες που γεννάει η καθετοποίηση δραστηριοτήτων μέσω της αξιοποίησης δικτύων, δηλαδή της παρουσίας τους σε επιχειρηματικές συστάδες. Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και πολλών ειδών επιχειρήσεων του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα στον Πειραιά, προσφέρει το έδαφος για την ανάπτυξη μίας οργανωμένης πολιτικής που θα ενθαρρύνει την συνεργασία τους και θα δημιουργεί ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον για την παραγωγή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.

Το 2011, υπήρχαν περίπου 750 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε λειτουργία οι οποίες ασχολούνται με την ποντοπόρο ναυτιλία. Επιπροσθέτως, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν σχέση με τον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας (εφοπλιστικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές, εφοδιαστικές, ναυπηγο-επισκευαστικές, διαλυτήρια πλοίων, συμβουλευτικές, ερευνητικών μελετών, νομικών συμβούλων κτλ) που εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 εξειδικευμένα ναυτιλιακά στελέχη (πρώην ναυτικούς), η συντριπτική πλειονότητα των οποίων (περίπου το 90%) είναι Έλληνες. Επίσης, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας εντάσσονται ευρύτερα και διάφορες παρα-ναυτιλιακές επιχειρήσεις (κάτω από 600) οι οποίες παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες (προμήθειες, εξοπλισμός πλοίων και ναυτικός εξοπλισμός) και απασχολούν επίσης αρκετές χιλιάδες εργαζομένων. Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι σε ερευνητικό επίπεδο η Ελλάδα υστερεί καθώς διαθέτει ελάχιστα ερευνητικά κέντρα και μόνο 3 πανεπιστημιακά τμήματα σχετικά με τη ναυτιλία. Ωστόσο, τόσο ο δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά τις οντότητες που ασχολούνται με την ανάπτυξη συνεργειών και την ανάλυση των τάσεων της ναυτιλίας (π.χ. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων, Ένωση Ελλήνων Ναυτιλιακών Πρακτόρων-HAS κτλ).

Παράλληλα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν παραδοσιακά αναπτύξει στενούς δεσμούς με το *City* του Λονδίνου, καθώς πολιτικές ή οικονομικές συνθήκες τους έστρεψαν προς την Βρετανία. Έστω κι αν η τάση σήμερα έχει αντιστραφεί υπέρ του Πειραιά, η σύνδεση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τις αγγλικές εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι στενή, καθώς οι τελευταίες διαθέτουν παρουσία και στην Ελλάδα. Μάλιστα, σε συγκεκριμένους τομείς οι αγγλικές εταιρείες είτε απολαμβάνουν της μονοπωλιακής δύναμης είτε ηγούνται όπως η Royal Bank of Scotland, οι Clarkson's στο Chartering και SnP

Brokering, το London P&I Club, το Lloyd's Register και οκτώ νομικές εταιρείες με την Norton Rose να είναι η πιο δημοφιλής.⁴³

Άλλες βιομηχανίες σχετιζόμενες με την θάλασσα αποτελούν οι:

- αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες και σχετικός εξοπλισμός: η Ελλάδα διαθέτει τον μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο στην Ε.Ε.,
- λιμένες: η Ελλάδα διαθέτει πάνω από 100 κύρια λιμάνια με αυτά των Αγίων Θεοδώρων, της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά, της Ελευσίνας, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας να είναι το πιο σημαντικά,
- Πολεμικό Ναυτικό και Ακτοφυλακή: και οι δύο οργανισμοί μαζί απασχολούν μεγάλο μέρος των εργαζομένων του ναυτιλιακού *cluster* ενώ απόστρατοι συνηθίζεται να απασχολούνται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκμεταλλευόμενοι την πλούσια εμπειρία τους στην θάλασσα,
- Ναυπηγία/Ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες: αποτελούσε κάποτε σημαντικό τομέα για την ελληνική οικονομία. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια η αξία του εν λόγω τομέα έχει μειωθεί λόγω της χαμηλής παραγωγικότητας και ξεπερασμένης τεχνολογικής ικανότητας και μηχανημάτων, και χαμηλής ανταγωνιστικότητας.

Κέντρο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της χώρας είναι ο Πειραιάς, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρείες αποφασίζουν την μετεγκατάστασή τους είτε στα Νότια είτε στα Βόρεια προάστια της Αττικής. Τα τελευταία έτη ο Πειραιάς προσελκύει και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, π.χ., ναυτιλιακά γραφεία από τις χώρες που προσφέρουν «σημαίες ευκαιρίας» στους Έλληνες πλοιοκτήτες, και ενισχύει σταδιακά τη θέση του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (*cluster*). Ειδικότερα, η τάση αναδείξεως του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω με την πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1,0% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του ν. 3763/2009, όσον αφορά και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η Ελλάδα ακολούθησε την διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ-27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων. Έτσι, το 2008, μόνο 7 κράτη-μέλη (η Ελλάδα, η Ισπανία, η Κύπρος, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, η Πολωνία και η Πορτογαλία) από την ΕΕ-27 εξακολουθούσαν να επιβάλουν αυτόν τον φόρο εισφοράς. Ειδικότερα, στην Κύπρο ο

⁴³ British Embassy, “The Marine Sector in Greece: A Market Summary”, May 2009

συντελεστής του φόρου είναι 0,6%, στην Πολωνία και την Πορτογαλία 0,5% ή μικρότερο και μόνο στα υπόλοιπα τρία κράτη-μέλη ο συντελεστής εξακολουθεί να είναι 1%, μετά την κατάργησή του από την Ελλάδα.

Στο πλαίσιο αξιοποίησης των δυνατοτήτων που διαθέτει ο λιμένας Πειραιώς ως διαμετακομιστικό κέντρο του διεθνούς εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε, ύστερα από περιπετειώδεις διαπραγματεύσεις, στην παραχώρηση εκμετάλλευσης της προβλήτας 2 του εμπορευματικού Λιμένος Πειραιώς στον κινεζικό κολοσσό COSCO για 35 χρόνια έναντι αντιτίμου 100 εκατ. ευρώ. Παράλληλα, η τελευταία επένδυσε στην προβλήτα 3, επεκτείνοντας τις παραγωγικές της δυνατότητες. Οι αριθμοί και η εντυπωσιακή άνοδος στην παραγωγικότητα της εμπορευματικής κίνησης φανερώνουν τόσο τα περιθώρια βελτίωσης και οικονομικής ανάπτυξης του Λιμένος όσο και την ορθή στρατηγική αξιοποίησης του. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα τελευταία και επικαιροποιημένα διαθέσιμα στοιχεία από την εταιρεία από όλα τα υπερπόντια τέρμιναλ της Cosco την μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε ο εμπορευματικός σταθμός του Πειραιά τους πρώτους πέντε μήνες του 2012. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία, στο διάστημα Ιανουαρίου - Μαΐου, η Cosco διακίνησε μέσω του Πειραιά προς τις αγορές της Ευρώπης και της Μεσογείου 874.000 κοντέινερ έναντι 378.000 το αντίστοιχο διάστημα του 2011, παρουσιάζοντας αύξηση 130,8%. Επίσης, το Μάιο η εταιρεία διακίνησε από το τέρμιναλ του Πειραιά 195.000 κοντέινερ έναντι 111.000 το 2011, αύξηση 75%. Την ίδια στιγμή, στο διάστημα Ιανουαρίου - Μαΐου η Cosco διακίνησε μέσω του Σουέζ 1.158.000 κοντέινερ, από το λιμάνι της Νάπολης 516.000 κοντέινερ και από την Αμβέρσα 464.000 κοντέινερ. Αυτά τα νούμερα κατατάσσουν τον εμπορευματικό σταθμό του Πειραιά στην 2^η θέση σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια που ελέγχει ο COSCO. Τόσο επιτυχημένη είναι η συνεργασία με τον Κινέζικο κολοσσό ώστε να έχει ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον προκειμένου να επεκτείνει την επένδυσή του στην ευρύτερη περιοχή φτιάχνοντας κέντρο *logistics* στο Θριάσειο πεδίο - επένδυση αξίας 280 εκατ. Ευρώ η οποία θα ενίσχυε τον κεντρικό ρόλο που διαδραματίζει ο Λιμένας Πειραιώς στο διεθνές εμπόριο για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.⁴⁴

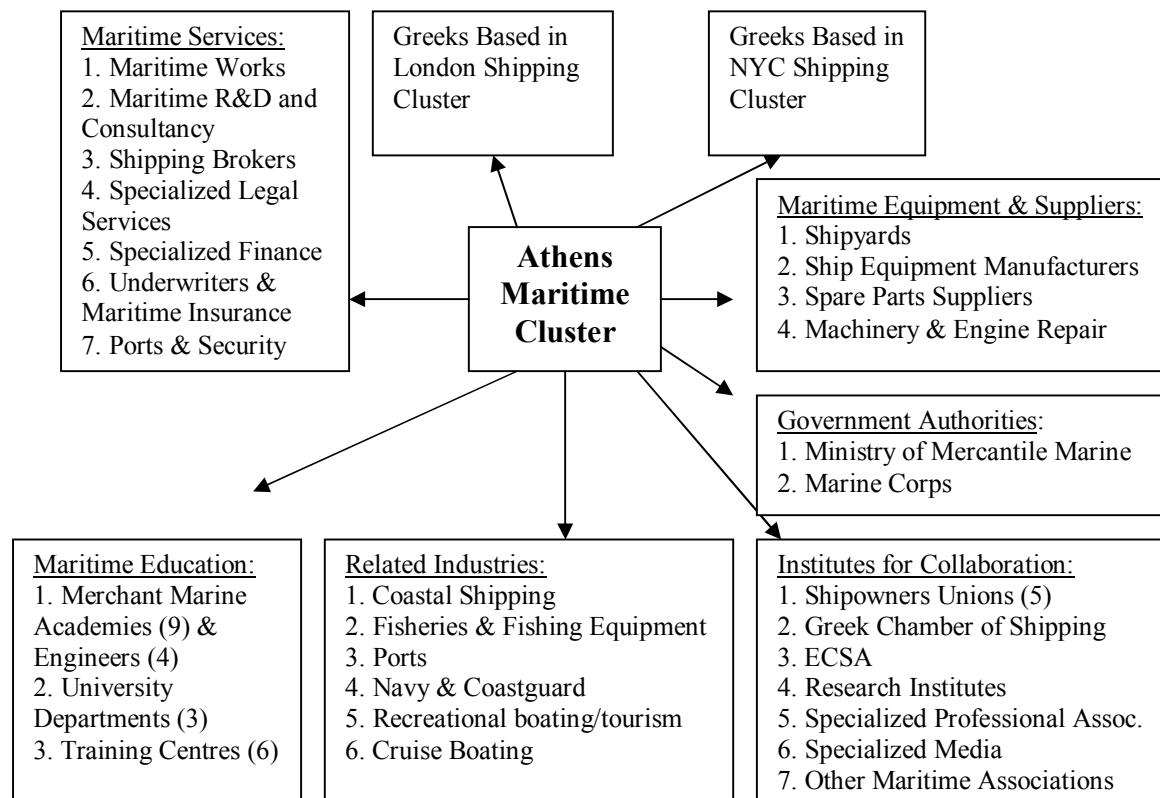
Γύρω από το λιμάνι του Πειραιά συγκεντρώνονται περίπου 210 επιχειρήσεις εκ των οποίων 31 ασχολούνται με εισαγωγές/εξαγωγές, 23 με Προμήθειες Λιπαντικών, 38 με γενικές προμήθειες πλοίων, 16 με υπηρεσίες ρυμούλκησης και 102 με προώθηση εμπορευμάτων και

⁴⁴ Στοιχεία από την ιστοσελίδα της εταιρείας Piraeus Container Terminal S.A. (<http://www.pct.com.gr>) καθώς και στα site:

<http://www.marineews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&page=1&catid=6&contentid=18262>
http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-06/19/content_15514418.htm

μεταφορές.⁴⁵ Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, το ναυτιλιακό cluster της Αττικής έχει την ακόλουθη μορφή:

Διάγραμμα 49. Ναυτιλιακό Cluster Πειραιά



Πηγή Στοιχείων: Harvard Business School, 2009

Οι τρεις παραδοσιακοί τομείς που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της θάλασσας είναι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες (1), οι ψυχαγωγικές και τουριστικές θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες (2) και οι αλιευτικές δραστηριότητες (3). Αυτοί αναλύονται ως εξής (πίνακας 8):

⁴⁵ Zagas, V. & Lyridis, D., “An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors: the case of Piraeus”.

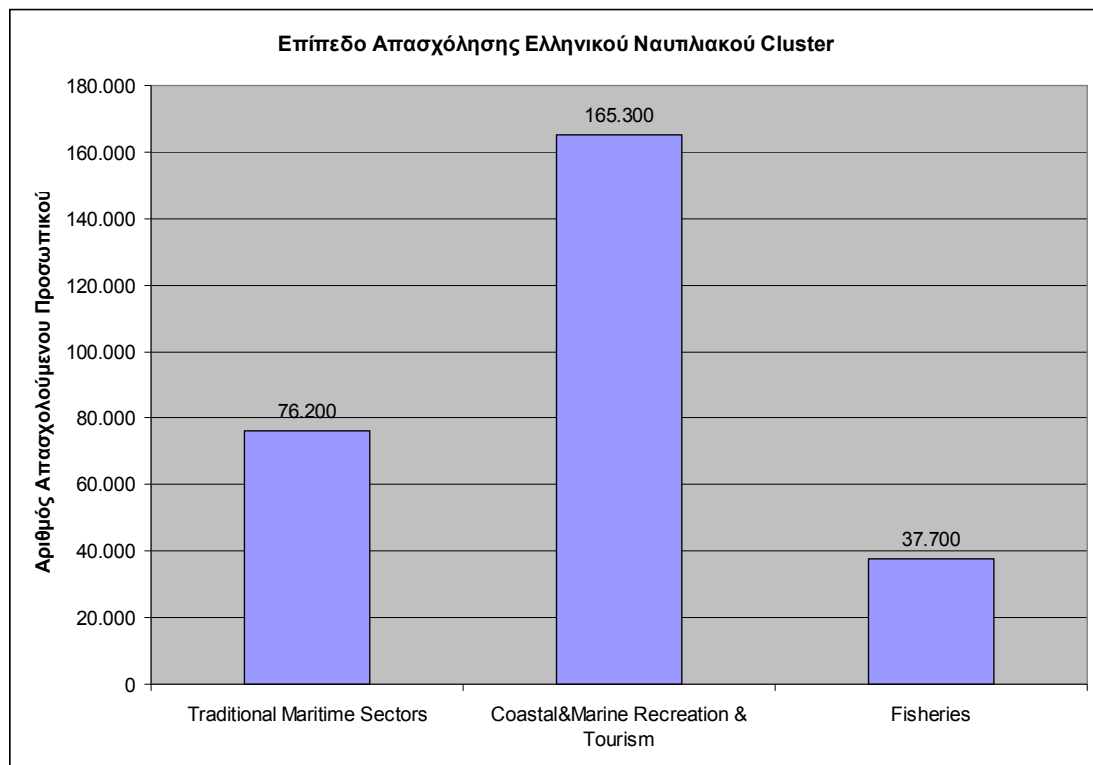
Πίνακας 8. Οι τρεις κύριοι τομείς Θαλάσσιων Δραστηριοτήτων

1. Traditional maritime sectors:	2. Coastal and sea-related (marine) recreation and tourism	3. Fisheries
– Inland navigation – Marine aggregates – Marine equipment – Maritime services – Maritime works – Navy and coastguard – Offshore supply – Recreational boating – Seaports – Shipbuilding – Shipping		

Πηγή Στοιχείων: Policy Research Corporation, 2008

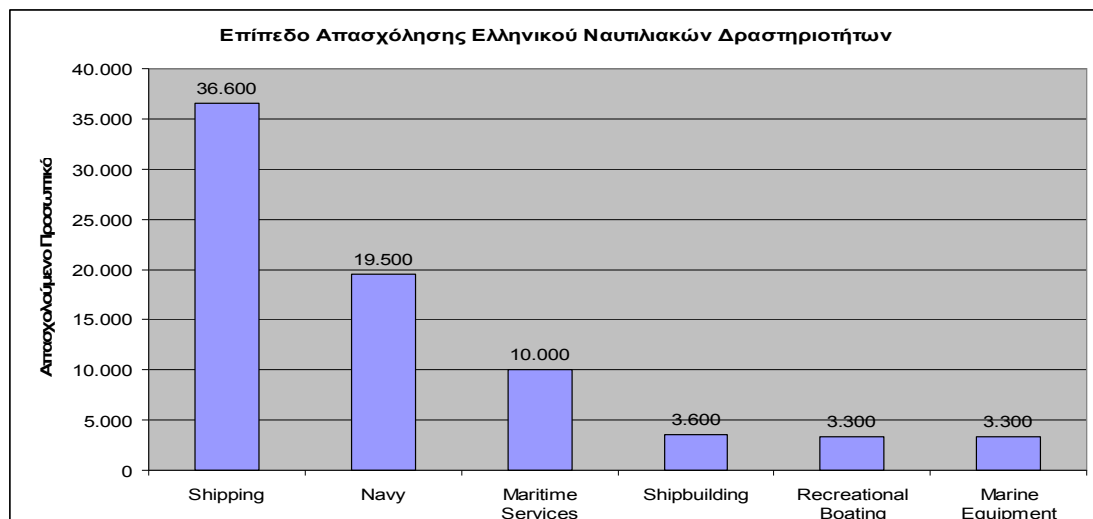
Ο αριθμός των εργαζομένων που απασχολείται στους τρεις κύριους αυτούς τομείς του ναυτιλιακού cluster ανέρχεται σε 279,200 άτομα. Στον πρώτο τομέα απασχολούνται 76.200 άτομα –εκ των οποίων οι 33.000 στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας-, στον δεύτερο 165.300 και στον τρίτο 37.700, όπως αναλύεται στο Διάγραμμα 50. Από τους τρεις τομείς, ασφαλώς ο πρώτος έχει την μερίδα του λέοντος όσον αφορά την συνεισφορά στην εθνική οικονομία. Το Διάγραμμα 51 μας δείχνει ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις απασχολούν την πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού του πρώτου τομέα, ενώ ακολουθεί δεύτερο το πολεμικό ναυτικό και η ακτοφυλακή.

Διάγραμμα 50. Επίπεδο απασχόλησης ανά στο Ελληνικό Ναυτιλιακό Cluster



Πηγή Στοιχείων: Policy Research Corporation, 2008

Διάγραμμα 51. Επίπεδο απασχόλησης ανά κλάδο δραστηριοποίησης στη Ναυτιλία



Πηγή Στοιχείων: Policy Research Corporation, 2008

Έχουμε ήδη αναφερθεί στην σημαντικότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία. Σημαντικό για την ελληνική οικονομία είναι όλο το εν γένει πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με αξιοσημείωτες θετικές επιδράσεις στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη αυτής. Οι επιδράσεις αυτές διαχέονται στους περισσότερους παραγωγικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας συμβάλλοντας κατ' αυτό τον τρόπο ενεργά στην αύξηση των αναπτυξιακών ρυθμών. Παρακάτω περιγράφονται οι κυριότερες επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία σε προστιθέμενη αξία, απασχόληση, ισοζύγιο πληρωμών και δημόσια έσοδα. Τα μεγέθη που αναφέρονται και τα στατιστικά στοιχεία βασίζονται σε δύο μελέτες του Πανεπιστημίου Πειραιώς, η μία σχετική με την καταγραφή και διερεύνηση των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία κατά την περίοδο 2003-2004 και η άλλη αναφορικά με τις επιδράσεις της ελληνόκτητης φορτηγού ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία το έτος 2000.

- Προστιθέμενη Αξία

Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς σχετικά με την καταγραφή και διερεύνηση των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία, κατά το έτος 2003 η επίδραση της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπολογίστηκε στο 3,7% της συνολικής προστιθέμενης αξίας της ελληνική οικονομίας, ενώ το 2004, χρονιά κατά την οποία η ναυτιλία είχε σημαντική αύξηση των εισοδημάτων που εισέρευσαν λόγω του θετικού κλίματος στη ναυλαγορά, το εν λόγω μέγεθος αυξήθηκε και ανήλθε στο 6,6% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της οικονομίας. Η επίδραση αυτή είναι αισθητή σε πολλούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, στους 34 από τους 36 που μελετήθηκαν. Μάλιστα, σε επτά από αυτούς η επίδραση είναι ιδιαίτερα σημαντική και μεγαλύτερη του 20%. Το 2011, το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα έρχεται έκτο σε όρους παραγωγής προστιθέμενης αξίας για την ελληνική οικονομία και πέμπτο όσον αφορά την απασχόληση. Σήμερα, το ναυτιλιακό πλέγμα προσφέρει το 3,3% της προστιθέμενης αξίας στη οικονομία. Αυτή η μείωση αντικατοπτρίζει την μειωμένη ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, την ελλιπή και αναποτελεσματική διαχείριση της λιμενικής βιομηχανίας και των προοπτικών ανάπτυξης που αυτή προσφέρει, την παρακμή στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο και την μείωση του κύκλου εργασιών πολλών συμπληρωματικών στη ναυτιλία κλάδων καθώς πολλοί πλοιοκτήτες ακολουθούν τις τάσεις της αγοράς, αποφεύγοντας την χαμηλής ανταγωνιστικότητας ελληνική οικονομία.

- Απασχόληση

Σημαντική είναι η επίδραση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και στην απασχόληση. Κατά το έτος 2000, η ποντοπόρος ναυτιλία δημιούργησε συνολικά 194.000 θέσεις εργασίας (5% της συνολικής απασχόλησης), τόσο στα πλοία, όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σαφής λειψανδρία στην επάνδρωση πλοίων από Έλληνες ναυτικούς και αξιωματικούς (μείωση από 100.000 στα 1970 σε μόλις 16.000 σήμερα)

- Δημόσια έσοδα

Πολλές και ποικίλες είναι οι επιδράσεις της ναυτιλιακής δράσης στα δημόσια έσοδα. Πιο συγκεκριμένα και για τα έτη 2003 και 2004:

- Τα έσοδα του κράτους από το ΦΠΑ που αποδόθηκε από ευνοημένους από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα κλάδους, υπολογίστηκαν σε 882,3 εκατομμύρια € το 2003 και 1.63 δις € κατά το 2004 (αύξηση 84,7%).
- Τα έσοδα από την άμεση φορολόγηση των πλοίων ανήλθαν στα 10 εκατομμύρια €, τόσο κατά το 2003, όσο και κατά το 2004.
- Η φορολόγηση των απασχολούμενων σε ναυτιλιακά γραφεία που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία, απέδωσε στο κράτος περίπου 11,6 εκατ. € για το 2003, ενώ αντίστοιχο ποσό εκτιμάται ότι θα αποδοθεί και το 2004.
- Η αντίστοιχη φορολόγηση των απασχολούμενων σε πλοία απέδωσε φόρους ύψους 38,5 εκατ. € κατά το 2003, ενώ το ίδιο ποσό υπολογίζεται να εισπραχθεί και για το 2004, δεδομένης της εκτιμώμενης καλής κατάστασης της ναυλαγοράς.
- Το σύνολο των φόρων (άμεσων και έμμεσων) από την ποντοπόρο ναυτιλιακή δραστηριότητα ανήλθε στα 144,1 εκατ. € για το 2003 και σε 221,8 εκατ. € για το 2004.
- Τέλος από την άμεση φορολόγηση φυσικών προσώπων και επιχειρήσεων άλλων κλάδων της οικονομίας που αυξάνουν τους κύκλους εργασιών τους λόγω της ναυτιλίας, εκτιμάται ότι προέκυψαν φορολογικά έσοδα ύψους 221,9 εκατ. € για το 2003 και 402,2 εκατ. € για το 2004.

Από την άθροιση των παραπάνω προκύπτει ότι τα συνολικά δημόσια έσοδα που προέκυψαν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ανήλθαν στο ποσό των 1,3 δις € για το 2003 και 2,3 δις €

για το 2004. Τα περισσότερα από αυτά τα έσοδα εισπράχθηκαν από την απόδοση του ΦΠΑ κλάδων ευνοημένων από τη ναυτιλία. Το 68% των συνολικών δημοσίων εσόδων από τη ναυτιλία για το 2003 και το 71% για το 2004 εκτιμάται ότι προήλθαν από το ΦΠΑ των ευνοημένων από τη ναυτιλία κλάδων.

- Ισοζύγιο πληρωμών και ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί την πρώτη συναλλαγατοφόρο βιομηχανία της χώρας καλύπτοντας το 37,3% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και το 31% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου για το 2004. Το ύψος του εισρέοντος συναλλάγματος τελεί υπό θετική σχέση με την κατάσταση της ναυλαγοράς. Όταν αυτή είναι ψηλά, η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος αυξάνει.

Το ελληνικό πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διαδραματίζει ρόλο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Αναμφίβολα, μεγάλο μέρος της οικονομικής ανάπτυξης και προόδου που έχει λάβει χώρα στην Ελλάδα οφείλεται στη ναυτιλία. Επιπροσθέτως, εξίσου σημαντικός είναι και ο κοινωνικός χαρακτήρας της ναυτιλίας για τη χώρα μας, αφού επιτελεί έργο σύνδεσης των νησιών με τα αστικά κέντρα, το οποίο, ειδικά για τους κατοίκους ακριτικών και απομακρυσμένων νησιών, αποτελεί δημόσιο αγαθό ζωογόνου χαρακτήρα.

Βιβλιογραφία:

Ξένη:

Chlomoudis, K., “Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην Ελληνική Φορτηγό Ναυτιλία», Αθήνα 1996, MIET.

Coppens, F., Lagneaux, F., Meersman, H., Sellekaerts, N., Van de Voorde, E., Van Gastel, G., Vanelslander, T. and A. Verhetsel (2007), “Economic impact of port activity: a disaggregate analysis: the case of Antwerp”, Working paper document n° 10, Brussels: NBB

Fremont A., “Empirical Evidence for Integration and Disintegration of Maritime Shipping, Port and Logistics Activities”, Joint Transport Research Centre, OECD, Discussion Paper No.2009-1, Jan. 2009

Harlaftis, G., “A History of Grek-owned Shipping”, Nefeli-Istoria

Icaza, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz, U., Saravelos, G., “The Greek Shipping Cluster”, Harvard Business School, Microeconomics of Competitiveness, May 2009.

Pallis, A., “Maritime Transport: The Greek Paradigm”, Elsevier 2007.

Rodrigue J. P., Comtois Claude, Slack Brian, “The Geography of Transport Systems”, New York:Routledge (2009), Chapter 7.

Thanopoulou H. (2007), “A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping”

Thanopoulou H. (1994), Greek and International Shipping. Changes in the International Division of Labour in Shipping. The Case of Greek Fleet,Athens, Papazissis,pp. 133-65.

Theodoropoulos, S., “Cluster Formation and the Case of Maritime Cluster”, International Conference. ‘Shipping in the era of Social Responsibility’ (In Honor of the late professor Basil Metaxas). Cephalonia 14-16 September 2006.UNCTAD, “Review of Maritime Transport”, New York&Geneva: United Nations, 2008, 2009 & 2010, 2011

Rodrigue J. P.,”Maritime Transportation : Drivers for the Shipping and Port Industry”, International Transport Forum,OECD, Forum Papers 2010 (2).

Van de Voorde E. & Vanelslander T., ”Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry”, International Transport Forum,OECD, Discussion Paper No. 2009-2, Jan.2009

Van de Voorde E.,What Future the Maritime Sector? Some Considerations on Globalisation,Co-Operation and Market Power, Research in Transportation Economics,Vol.13,2005, Pages 253-277.

Zagas, V. & Lyridis, D. (2009), “An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors: the case of Piraeus», online at <http://www.scribd.com/doc/21641487/Piraeus-Maritime-Cluster>

Ελληνική:

Κορρές, Γ., Κοκκίνου, Α., Τσομπανόγλου, Γ., «Ελληνική Οικονομία: Δομή και Διάθρωση, Δημόσιο Χρέος και Προοπτικές Ανάπτυξης», στο διαδίκτυο:

http://www.prd.uth.gr/sites/GS_RSAI/CONFERENCE_MAY2011_SITE/PAPERS_MAY2011_PDF_CD/KORRES_G_TSOBANOGLOU_G_KOKKINOY_E_29.pdf

Οικονόμου, Γ., Σαμπεθάνη, Ι., Συμμετάννη Γ., «Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής», Τραπεζα της Ελλάδος, Ιούλιος 2010.

Reports-Έρευνες:

Ξένες:

British Embassy, “The Marine Sector in Greece: A Market Summary”, May 2009

Credit Suisse, 2010 Dry Bulk Outlook (12/2009)

Focus Group’s Report, “The Future of Transport”, 20.02.2009 ; Rodrigue Jean Paul, Comtois Claude, Slack Brian, “The Geography of Transport Systems”, New York:Routledge (2009), Chapter 7.

Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC) Report 2011

Global Competitiveness Report 2011-2012.

IMF(2009), “Greece: 2009 Article IV Consultation”, IMF Country Report No. 09.244.

International Transport Forum, “Integration and Competition between Transport and Logistics Business”, Discussion Paper No. 2009-8, Updated June 2009.

Policy Research Cooperation (2008), “The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors: Country Report-Greece”

UNCTAD Trade and Development Report 2011

UNCTAD (2010). Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 April.

UNDP human Development Report 2011

Vivideconomics (2010.) Assessment of the Economic Impact of Market-based Measures. Prepared for the ExpertGroup on Market-based Measures, International Maritime Organization. Final Report. August.

World Bank, (2001), Port Reform Toolkit – Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models, Washington.

Ελληνικές:

Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο, Οκτώβριος 2010.

Έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2011-2012

Τράπεζα της Ελλάδος, Νομισματική Πολιτική , Εκδόσεις 2011, 2012

Internet:

<http://www.vhss.de/context.php>

[Drewry Shipping Insight](#)

[eurostat](#)

[elstat](#)

[unctad stats](#)

<http://shipping.capitallink.com>

www.naftemporiki.gr

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/maritime/index.html>

www.oecd.org

<http://www.qfinance.com/sector-profiles/transport-and-logistics>

www.imf.org

www.worldbank.org

www.weforum.org

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

www.tradingeconomics.com

www.ecb.int

Κεφάλαιο 13. Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία στην Ελλάδα

13.1 Ιστορική Εξέλιξη

13.1.1 Ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας

Από τα χρόνια της αρχαιότητας η ελληνική ναυσιπλοΐα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στο μεσογειακό χώρο. Η σημασία της υποχώρησε προς το τέλος της Ρωμαϊκής περιόδου, ενώ στη συνέχεια αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων αιώνων της οθωμανικής περιόδου, όταν τα ελληνικά πλοία συνέβαλαν σημαντικά στο εμπόριο δημητριακών μεταξύ νοτιοανατολικής Ευρώπης και Δύσης. Η ανάδειξη ισχυρών εφοπλιστικών οικογενειών στον ευρύτερο νησιωτικό χώρο του Αιγαίου αποδείχθηκε σημαντική πηγή οικονομικής ευρωστίας για το νεοσύστατο ελληνικό κράτος, το οποίο σταδιακά ανέπτυξε και από την πλευρά του, πολιτική στήριξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας⁴⁶

13.1. 2. Ιστορική εξέλιξη της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 η ναυπηγική βιομηχανία αφορούσε κυρίως την ιδιωτική οικονομία. Το ενεργό ενδιαφέρον του ελληνικού κράτους για ανάπτυξη του στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εκδηλώνεται για πρώτη φορά όταν γίνεται συνειδητή η ανάγκη προπαρασκευής πολεμικού στόλου και χάραξης αντίστοιχης ναυπηγικής πολιτικής.

Η σύγχρονη Ναυπηγική Βιομηχανία (Ν.Β.) εμφανίζεται το 1956. Την εποχή εκείνη υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου για την ίδρυση της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» (ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ). Επί δικτατορίας και σε περίοδο αλματώδους αύξησης των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων ιδρύονται η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.» (1968 – Ανδρεάδης), η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.» (1971 – Καρράς) και η «ΝΕΩΡΙΟΝ – ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» (1972 – Γουλανδρής). Στην ελλαδική Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αναπτύσσεται τόσο η κατασκευή όσο κι η μετασκευή-επισκευή πλοίων. Ειδικότερα:

- Δημιουργούνται αρκετές μεσαίου μεγέθους μονάδες.
- Δημιουργούνται πολλές περιφερειακές-ναυτιλιακές βιοτεχνίες και βιομηχανίες που περιστρέφονται γύρω από την κατασκευή, επισκευή και μετασκευή ναυτιλιακού

⁴⁶ Icana, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz. U., and Saravelos, G., (2009), The Greek Shipping Cluster, Harvard Business School, Microeconomics of Competitiveness.

εξοπλισμού (σιδηροκατασκευές, χυτήρια, ηλεκτροτεχνουργεία, επισκευαστήρια και εργοτάξια μηχανών Diesel, κλπ).

- Σχηματίζονται μικρά εξειδικευμένα συνεργεία ναυπηγικών εργασιών που συγκροτούνται από εργατικό δυναμικό κάθε ειδικότητας με σκοπό την εκτέλεση ναυπηγικών εργασιών. Οι εργασίες στα συνεργεία αυτά πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη ενός εργολάβου ο οποίος αναλαμβάνει το έργο τις περισσότερες φορές σε απευθείας συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη. Τα συνεργεία αυτά, λειτουργούν είτε αυτόνομα, είτε με την μορφή της κοινοπραξίας, αλλά πολλές φορές και ως υπεργολάβοι μεγαλύτερων επιχειρήσεων (με συμβάσεις έργου), αναλαμβάνοντας την εκτέλεση εργασιών που για διάφορους, κάθε φορά λόγους δεν μπορούν να εκτελεστούν από τις κύριες εργολαβικές εταιρείες.

- Ιδρύονται πολλές προμηθευτικές επιχειρήσεις και αντιπροσωπείες καταναλωτικών αγαθών.⁴⁷

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ενισχύεται η εξειδίκευση της εργασίας και η ανάπτυξη τεχνογνωσίας και προωθείται η επαγγελματική εκπαίδευση νέου εργατικού δυναμικού, ικανού να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες της NEB. Συσσωρεύεται έτσι, ένα σημαντικό απόθεμα καθαρών νέων θέσεων εργασίας, με σκοπό την τόνωση της απασχόλησης και παράλληλα της περιοχής. Ειδικά την περίοδο ακμής, η NEB (Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση) φτάνει να απασχολεί 8.000 εργαζόμενους. Η NEB ήταν το κίνητρο προσέλκυσης ενός σημαντικού τμήματος του πληθυσμού και συνεπώς της επιτόπιας εγκατάστασης του⁴⁸.

Μεταξύ 1980-1985 η παγκόσμια ύφεση ως προς τη ζήτηση για μεταφορές και αντιστοίχως για κατασκευές νέων πλοίων, πλήττει όλα τα ελληνικά ναυπηγεία. Η παραγωγής τους μειώνεται στο 40%, ενώ αντίστοιχου μεγέθους μειώσεις παρατηρούνται κι ως προς τις επισκευές πλοίων -μείωση της τάξης του 62% μεταξύ 1976-1985. Η δυσχερής αυτή κατάσταση οδηγεί στην εθνικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. και αργότερα στην ιδιωτικοποίησή τους. Τα Ναυπηγεία Χαλκίδος Α.Ε. έκλεισαν και αργότερα πέρασαν σε άλλο πλοιοκτήτη με το όνομα Avlis Shipyards S.A.. Αναστολή εργασιών υπήρξαν επιπλέον στα ναυπηγεία Ελευσίνας ενώ αυτά τις Κυνόσουρας για να επιβιώσουν στράφηκαν σε παρεμφερείς εργασίες.

⁴⁷ Μοσχονικολάκη, Χ., (2010), "Η Οικονομική Συμβολή και τα Προβλήματα Εργασίας των Αλλοδαπών στην Ελληνική Ναυτιλία και ιδιαίτερα στα Ναυπηγεία", Διπλωματική εργασία (MSc.) που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

⁴⁸ Βλ. Μοσχονικολάκη (2010), ο.π.

Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει πολύ μικρή κατασκευαστική δραστηριότητα, η οποία εστιάζεται σχεδόν αποκλειστικά σε επισκευές και μετασκευές. Τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία χρόνια αφορούν κυρίως παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίες έχουν κατ' αποκλειστικότητα διεκπεραιωθεί στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι "όσον αφορά τις ναυπηγήσεις πολεμικών σκαφών επιφανείας και υποβρυχίων, ο δραστηκός περιορισμός, ή ακριβέστερα, η ελεύθερη πτώση των αμυντικών δαπανών σε όλες τις χώρες-μέλη του NATO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (με μοναδική εξαίρεση τη γειτονική Τουρκία, η ναυπηγική βιομηχανία της οποίας γνωρίζει πρωτοφανή άνθηση) που πλέον έχει γενικευτεί, έχει οδηγήσει τις αντίστοιχες εθνικές ναυπηγικές βιομηχανίες, που είναι από τις πιο προηγμένες τεχνολογικά και παραγωγικά σε παγκόσμιο επίπεδο, σε αδιέξοδο⁴⁹". Οι παραπάνω εξελίξεις σε συνδυασμό με την τροχιά ύφεσης την οποία διανύει η χώρα τα τελευταία χρόνια έχουν σείσει εκ θεμελίων τόσο την ανταγωνιστικότητα όσο και την βιωσιμότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Αναλυτικότερη παρουσίαση της παρούσας κατάστασης και της ανταγωνιστικότητας του κλάδου θα γίνει παρακάτω στα κεφάλαια που ακολουθούν.

13.2. Παρουσίαση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων του κλάδου

13.2.1. Οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της Ελλάδας

Οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της Ελλάδας συνοψίζονται στις εξής τέσσερις:

- α) Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά
- β) Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας
- γ) Τα Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου
- δ) Τα Ναυπηγεία Αυλίδας

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. Σκαραμαγκά

Από πλευράς δυναμικότητας αποτελούν τη μεγαλύτερη μονάδα της χώρας. Ιδρύθηκαν το 1939 ως Βασιλικά Ναυπηγεία στον Σκαραμαγκά από το Ελληνικό Ναυτικό και ήταν η πρώτη

⁴⁹ http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=8528:elliniki-naypigiki-biomixania&catid=11:industrial-goods-and-services-&Itemid=75: Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία: ώρα για κρίσιμες αποφάσεις, 22 Αύγουστος 2011

μεγάλη ναυπηγική μονάδα που θεμελιώθηκε μεταπολεμικά στην Ελλάδα. Η ίδρυση των ναυπηγείων αυτών αποτέλεσε τη σημαντικότερη προσπάθεια δημιουργίας μιας διεθνούς επιπέδου, επισκευαστικής-μετασκευαστικής και κατασκευαστικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Το 1957, πέρασαν στα χέρια του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου όπου τα επέκτεινε και τα μετονόμασε σε Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε., ενώ στα μέσα του 1970 εισήλθαν στην αγορά των νεοκατασκευών του Πολεμικού Ναυτικού. Η ύφεση της δεκαετίας του 1980 τόσο στις κατασκευές όσο και στις επισκευές, είχε σαν αποτέλεσμα την κρατικοποίηση τους, με την παράλληλη διεύρυνση των εργασιών τους και την επέκτασή τους στον βιομηχανικό τομέα. Το 1985 η ΕΤΒΑ αγοράζει την εταιρία. Η δεκαετία του 1990 ξεκινάει με την τάση για ιδιωτικοποιήσεις βιομηχανιών που είχαν περιέλθει στο δημόσιο τα προηγούμενα χρόνια και ήταν μέσα στα πλαίσια των σχετικών οδηγιών της Ε.Ε. Η ΕΤΒΑ ξεκίνησε τις διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση του ναυπηγείου. Το 2002, τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, μετά από διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό, περιήλθαν σε γερμανικό έλεγχο, (της Γερμανικής HDW-ιδιοκτησία του ομίλου χάλυβα Thiessen αρχικά και της Thyssen Krupp στη συνέχεια) και ο ρόλος τους ήταν πολλαπλός, καθώς ανέλαβαν έργα κατασκευών, επισκευών και μετασκευών πλοίων και όχι μόνο. Σήμερα, έχουν περιέλθει στα χέρια της Abu Dhabi Mar (ADM) κατά ποσοστό 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου του Σκαρμαγκά, με την Thyssen Krupp Marine Systems να διατηρεί το υπόλοιπο 24,9% και συνεχίζουν ν' αποτελούν το πρώτο σε μέγεθος ναυπηγείο της χώρας⁵⁰.

Τα ναυπηγεία Σκαρμαγκά εκτελούν σχεδόν αποκλειστικά παραγγελίες του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού και δραστηριοποιείται σε επισκευές πλοίων μεσαίου μεγέθους.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας

Τα *Ναυπηγεία Ελευσίνας* είναι το δεύτερο μεγάλο ναυπηγείο της χώρας. Ιδρύθηκε το 1970, από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη, ως θυγατρική επιχείρηση της Εμπορικής Τράπεζας, της οποίας ήταν πρόεδρος εκείνη την περίοδο. Το 1975 περιήλθαν μαζί με την Εμπορική Τράπεζα στο δημόσιο και παρέμειναν υπό τον έλεγχο του μέχρι το 1989. Το 1992, η επιχείρηση, πωλήθηκε στον Όμιλο Περαιτικού, ενώ το 1995, η εταιρεία ετέθη σε καθεστώς εκκαθάρισης. Το 1997, τα *Ναυπηγεία Ελευσίνας* περιήλθαν στον Όμιλο Ταβουλάρη, υπό την ιδιοκτησία του οποίου τελούν μέχρι και σήμερα (Neorion Group of Companies). Στις δραστηριότητες του ναυπηγείου συγκαταλέγονται: η κατασκευή γερανογεφυρών για τον ΟΛΘ, πλωτών εξέδρων, γεφυρών και δεξαμενών, στη κατασκευή πλοίων για το Πολεμικό

⁵⁰ Βλ. Μοσχονικολάκη (2010), ο.π

Ναυτικό και την κατασκευή βαγονιών για τον ΟΣΕ, καθώς και μια σειρά άλλων μηχανοκατασκευών για άλλους κλάδους της βιομηχανίας, ενώ γίνονται παράλληλα και εκτεταμένες μετασκευές πλοίων (Μοσχονικολάκη, 2010).

Τα Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου

Είναι το παλαιότερο ναυπηγείο της σύγχρονης Ελλάδας (έτος ίδρυσης 1861), αποτελώντας τη μοναδική βαριά βιομηχανία στην νησιωτική Ελλάδα. Από το 1979-1987, τα ναυπηγεία διαχειριζόταν η εταιρεία 'Appledore International Limited', εν συνεχεία μεταβιβάστηκε στο ελληνικό Δημόσιο, το 1992 ετέθη σε καθεστώς εκκαθάρισης και το 1994 ιδιωτικοποιήθηκε και λειτούργησε από την εταιρεία Neorion Holdings S.A. η οποία ανήκει στον όμιλο Ταβουλάρη. Σήμερα δραστηριοποιείται σε επισκευές και μετασκευές πλοίων μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενώ έχουν αποκτήσει πιστοποιητικό ποιότητας ISO 9001.

Τα Ναυπηγεία Αυλίδας

Ιδρύθηκαν το 1971 από τον εφοπλιστή Ι. Καρρά. Το 1985 πέρασαν στον έλεγχο της ΕΤΒΑ, κατά το διάστημα 1986-1989 παρέμειναν μέχρις ότου ενοικιάστηκαν από τον εφοπλιστή Α. Λελάκη και τέλος το 1999, η μονάδα ιδιωτικοποιήθηκε και έκτοτε διοικείται από τον εφοπλιστή Σ. Ηλία⁵¹.

13.2.2. Σημερινή κατάσταση των μονάδων του κλάδου.

Σήμερα, οι ναυπηγικές μονάδες της χώρας υπολειτουργούν και έχουν εισέλθει σε οικονομικό αδιέξοδο, που οφείλεται τόσο σε θεσμικά όσο και σε οικονομικά αίτια. Η Ελευσίνα έχει υπαχθεί στο άρθρο 99, ζητεί επειγόντως ένα δάνειο 10 εκατ. ευρώ με εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου και πληρώνει έναντι τους τελευταίους επτά μήνες τους εργαζομένους της Το Νεώριο δεν έχει αρκετές εργασίες και έχει έλλειψη ρευστότητας, ενώ ο Σκαρμαγκάς περνά μεταβατική φάση, δεδομένου ότι εκκρεμούν πολλά θέματα, τόσο με τους Γερμανούς όσο και με το Υπουργείο Άμυνας για τα θέματα των υποβρυχίων, των υποχρεώσεων προς τον ΟΣΕ και τον περιορισμό των εμπορικών δραστηριοτήτων από την Κομισιόν⁵².

Ναυπηγεία Σκαρμαγκά

⁵¹ <http://www.chalkis-shipyards.gr/gr/history.htm>

⁵² <http://www.kerdos.gr/default.aspx?id=1561582&nt=103>, 28 Αυγούστου 2011)

Πιο συγκεκριμένα, σε οικονομικό αδιέξοδο έχουν περιέλθει τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά, καθώς σύμφωνα με την απόφαση Ε (2008) 3118 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν επιτρέπεται στα ναυπηγεία η ανάληψη οποιασδήποτε μη αμυντικής δραστηριότητας, ενώ παράλληλα δεν υπάρχουν νέες παραγγελίες από το Πολεμικό Ναυτικό λόγω των συνεχόμενων περικοπών στις εξοπλιστικές δαπάνες τα τελευταία χρόνια⁵³. Ως εκ τούτου, παρατηρείται δραστική μείωση του κύκλου εργασιών του ναυπηγείου (από τα 226,5 εκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2008-2009 έπεσε στα 26,3 εκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2010-2011 παρουσιάζοντας μείωση 90%), ενώ η διοίκηση της επιχείρησης εξετάζει να σχεδιάσει την εφαρμογή συστήματος εκ περιτροπής εργασίας δύο ημερών την εβδομάδα⁵⁴.

Με βάση τα παραπάνω είναι εύλογοι οι ισχυρισμοί που υποστηρίζουν ότι μόνο οι παραγγελίες πολεμικών σκαφών και από άλλες χώρες πέραν της Ελλάδας θα μπορέσουν να διατηρήσουν στη ζωή τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά και κατ' επέκταση τις 1.200 θέσεις εργασίας⁵⁵. Αναφερόμενος στα παραπάνω, ο ιδιοκτήτης ιδιοκτήτης των Ναυπηγείων Ισκαντάρ Σαφά δήλωσε ότι μπορεί να φέρει άμεσα στα Ναυπηγεία πέντε - έξι παραγγελίες από τρίτες χώρες (όπως τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Πακιστάν, η Ινδονησία, κ.α.), αρκεί η ελληνική κυβέρνηση να πετύχει την άρση του κοινοτικού εμπάργκο που αφορά την κατασκευή πολεμικών πλοίων στον Σκαρामαγκά⁵⁶.

Ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεωρίου

Τα ναυπηγεία της Σύρου και της Ελευσίνας πλέον αγωνίζονται για την επιβίωσή τους, καθώς οι οφειλές του ομίλου Ταβουλάρη προς τράπεζες και άλλους δανειστές αγγίζουν τα 288 εκατ. ευρώ, ενώ οι ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις ανέρχονται σε 40 εκατ. ευρώ⁵⁷. Η έλλειψη ρευστότητας αποτελεί το μεγαλύτερο «βραχνά» τους. Οι επισχέσεις εργασίας των υπαλλήλων για τη μη καταβολή δεδουλευμένων αυξάνονται διαρκώς, ενώ οι παραγγελίες για τη ναυπήγηση νέων πολεμικών ή εμπορικών πλοίων γίνονται με το σταγονόμετρο. Τα ναυπηγεία της Ελευσίνας έχουν ήδη υπαχθεί στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα και ελπίζουν σε ένα «θαύμα» για να αποφύγουν το οριστικό «ναυάγιο», ενώ τα ναυπηγεία της Σύρου φέρεται να εξετάζουν το ενδεχόμενο εισόδου επενδυτή, σε περίπτωση που τους γίνει κάποια σοβαρή πρόταση.

⁵³ <http://www.otyposnews.gr/archives/35690>

⁵⁴ www.otyposnews.gr, 2 Φεβρουαρίου 2012.

⁵⁵ <http://www.naftemporiki.gr/news/pstory.asp?id=1974158>, 19 Μαΐου 2011

⁵⁶ <http://www.tanea.gr/oikonomia/article/?aid=4702868>, 16 Μαρτίου 2012.

⁵⁷ <http://www.dealnews.gr/leaders/item/42612-NIKOS-TABOYΛAPHΣ-To-«ναυάγιο»-της-ελπίδας-με-τις-γαλλικές-φρεγάτες-και-το-άρθρο-99>, 26 Μαρτίου 2012

Σε σχέδιο αναδιοργάνωσης των «Ναυπηγείων Ελευσίνας» που καταρτίθηκε από τον συμβουλευτικό οίκο Ernst&Young προβάλλεται ως βασικό σημείο αναφοράς ότι η ταμειακή δυσχέρεια των ναυπηγείων μπορεί να αντιμετωπισθεί με την κατευθείαν πληρωμή από το Δημόσιο των κυρίων υποκατασκευαστών του έργου ναυπήγησης των ΤΠΚ 6 & 7 από το υπολειπόμενο τίμημα του προγράμματος, ενώ το χρονοδιάγραμμα του προγράμματος θα παραταθεί προκειμένου να απορροφηθούν οι καθυστερήσεις λόγω της καταγγελίας των συμβάσεων από την BAE⁵⁸.

Ναυπηγεία Αυλίδας

Αντίστοιχα προβλήματα ρευστότητας ταμειακών ροών και επιβίωσης αντιμετωπίζουν και τα ναυπηγεία της Αυλίδας, στα οποία προκειμένου να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη και να αποφευχθούν οι απολύσεις εργαζομένων, συζητούν μειώσεις μισθών από 10% έως 40%⁵⁹

Αναφορικά με τον αριθμό εργαζομένων που παραδοσιακά απασχολούνταν στη ναυπηγική βιομηχανία, επισημαίνεται ότι μέχρι το 1985 τα ναυπηγεία στην Ελλάδα συνολικά απασχολούσαν περίπου 15.000 κύρια εργαζόμενους, και γύρω στους 20.000 -30.000 περιφερειακά εργαζόμενους σε μικροβιοτεχνίες του Πειραιά. Σήμερα δεν απασχολούνται περισσότεροι από 4.500 -5.000 εργαζόμενοι⁶⁰.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με το ρεπορτάζ του Σ. Αθανασίου (kerdos.gr, 28 Αυγούστου 2011) το κυβερνητικό επιτελείο, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προβλήματα προγραμματίζει μέσα στην προσεχή 10ετία να δαπανήσει σταδιακά το συνολικό ποσό των 6,2 δισ. ευρώ για την επισκευή επιβατηγών πλοίων και πολεμικών σκαφών, με στόχο να εξασφαλίσει εργασίες στα τρία Ναυπηγεία της χώρας, Σκαρμαγκά, Νεώριο, Ελευσίνα και στα συνεργεία της Ναυπηγοπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Το προς κατάρτιση σχέδιο νόμου προβλέπει την κατασκευή 5 επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, για την εξυπηρέτηση των αγόνων γραμμών, συνολικού ύψους 2,5 δισ. ευρώ, την κατασκευή τεσσάρων φρεγατών, προϋπολογισμού 2,2 δισ. ευρώ, την κατασκευή δύο υποβρυχίων, συνολικής δαπάνης 1 δια. ευρώ και τον εκσυγχρονισμό των παλαιών φρεγατών μέχρι του ποσού των 500 εκατ. ευρώ.

⁵⁸.

http://www.defencenet.gr/defence/index.php?option=com_content&task=view&id=23531&Itemid=48

⁵⁹. <http://www.eviorama.gr/eidiseis/ta-ergasiaka-provlima-stin-eyboia-s>

⁶⁰ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

13.3. Ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων

13.3.1. Σύνοψη περιγραφή της διεθνούς ναυπηγικής αγοράς

Οι αναδιαρθρώσεις που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια στη διεθνή ναυπηγοεπισκευαστική αγορά έχουν προκαλέσει σημαντικές ανακατανομές στα μερίδια των βασικών εταιριών του κλάδου (Μελέτη ΑΝ.Ε.Π., 2008, σελ.97). Στην αγορά των νέων κατασκευών φαίνεται κυριαρχούν τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, της Ιαπωνίας και της Κίνας. Συγχρόνως, οι όγκοι παραγωγής των ναυπηγείων της Δυτικής Ευρώπης μειώνονται με σταθερό ρυθμό, ενώ παράλληλα το είδος των κατασκευών που αναλαμβάνονται από τα ναυπηγεία της Δυτικής Ευρώπης μεταβάλλεται, με έμφαση στις πολεμικές κατασκευές και κυρίως στα πλοία εξειδικευμένων χρήσεων και μεγάλης προστιθέμενης αξίας⁶¹. Πιο αναλυτικά:

Τα μερίδια της αγοράς των μεγαλύτερων ναυπηγοεπισκευαστικών χωρών, κατά την τελευταία 30κονταετία φαίνονται στον παρακάτω πίνακα και διάγραμμα αντιστοίχως:

Πίνακας 1: Στατιστικά Στοιχεία για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία διαφόρων χωρών, εκφρασμένα σε εκατομμύρια τόνους μεικτού βάρους που ολοκλήρωσε κάθε χώρα ανά έτος

Year/Countries	Korea		Japan		CESA ⁶²		China		Others	
	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%	GT	%
1982	1.075	9.6	5.570	49.8	2.096	18.7	108	1.0	2.338	20.9
1986	3.056	24.1	5.518	43.6	1.667	13.2	356	2.8	2.067	16.3
1992	2.213	17.3	5.208	40.7	2.361	18.4	994	7.8	2.023	15.8
1996	6.737	28.8	9.159	39.1	3.692	15.8	1.665	7.1	2.156	9.2
2002	9.719	33.6	12.363	42.8	1.411	4.9	3.070	10.6	2.335	8.1
2005	21.959	37.7	14.227	24.5	6.616	11.4	9.641	16.6	5.740	9.9

⁶¹ ΑΝΕΠ (2008), «Μελέτη για δυνατότητες και προώθηση του αναπροσανατολισμού και εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευής», Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς.

⁶² CESA: Περιλαμβάνει την Πολωνία από το 1996, τη Ρουμανία από το 2001 και την Κροατία από το 2002 και τη Λιθουανία και Βουλγαρία από το 1999

Πηγή: "Shipbuilding (Completion) Statistics by Year, Measured in Million Gross Tons"

Lloyd's World Shipping Statistics; cited from Korea Shipbuilders Association

www.koshipa.or.kr/eng/koshipa3/statistics 2009

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα 1 παρατηρούμε ότι το 2005 τα Κορεάτικα ναυπηγεία κατείχαν το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στην παγκόσμια οικονομία (37,7% της παγκόσμιας αγοράς), ολοκληρώνοντας 21.959 εκατομμύρια τόνων μεικτού βάρους. Στον παρακάτω πίνακα 2 φαίνονται οι παραγγελίες νέοτευκτων πλοίων ανάλογα με τον τύπο τους την τελευταία πενταετία

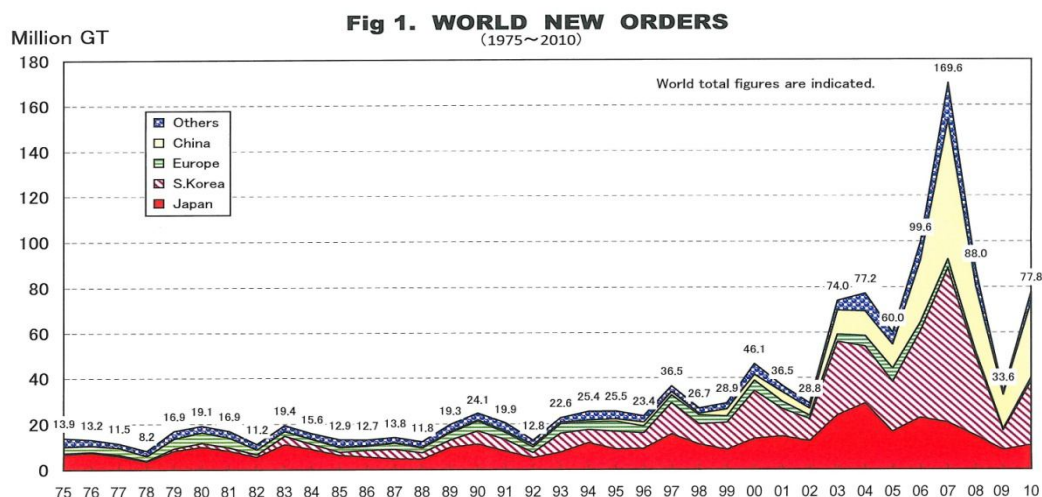
Πίνακας .2: Παραγγελίες νέοτευκτων πλοίων ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και την χώρα κατασκευής (Μάρτιος 2011)

Country/Year	No	2006	Share	No	2007	Share	No	2008	Share	No	2009	Share	No	2010	Share
		(1000)	(%)		(1000)	(%)		(1000)	(%)		(1000)	(%)		(1000)	(%)
Finland	4	4206	0.5	2	4207	4	495	2008	2	46	2009	495	3	2010	0.1
Norway	80	283	Share	48	296	80	283	Share	48	296	80	283	48	296	Share
Sweden	1	10	0.0	0	0	1	10	0.0	0	0	1	10	0	0	0.0
Japan	653	22557	22.6	606	20667	653	22557	22.6	606	20667	653	22557	385	10594	13.6
Spain	86	412	0.4	69	288	86	412	0.4	69	288	86	412	25	35	0.0
S. Korea	699	38109	38.3	1231	67962	699	38109	38.3	1231	67962	699	38109	467	27712	35.6
Portugal	4	32	0.0	2	0	4	32	0.0	2	0	4	32	0	0	0.0
China	1106	27352	27.5	1698	58012	1106	27352	27.5	1698	58012	1106	27352	926	33460	43.0
Europe total	421	3757	3.8	364	3841	421	3757	3.8	364	3841	421	3757	87	1575	2.0
Belgium	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0
Brazil	8	100	0.1	17	504	8	100	0.1	17	504	8	100	21	89	0.1
Denmark	1	0	0.0	15	720	1	0	0.0	15	720	1	0	1	0	0.0
Poland	49	631	0.6	38	146	49	631	0.6	38	146	49	631	13	83	0.1
France	12	395	0.4	9	102	12	395	0.4	9	102	12	395	8	282	0.4
Singapore	46	90	0.1	31	88	46	90	0.1	31	88	46	90	3	40	0.1
Germany	74	1432	1.4	61	1196	74	1432	1.4	61	1196	74	1432	21	539	0.7
Taiwan	20	832	0.8	27	1218	20	832	0.8	27	1218	20	832	8	246	0.3
Greece	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0
USA	94	384	0.4	40	46	94	384	0.4	40	46	94	384	40	64	0.1
Italy	31	354	0.4	46	977	31	354	0.4	46	977	31	354	6	565	0.7
Croatia	14	275	0.3	26	613	14	275	0.3	26	613	14	275	6	142	0.2
Netherlands	126	344	0.3	112	245	126	344	0.3	112	245	126	344	9	22	0.0
Others	718	5513	5.5	773	11736	718	5513	5.5	773	11736	718	5513	570	3802	5.7
UK	2	1	0.0	0	0	2	1	0.0	0	0	2	1	1	0	0.0

World Total	3.828	99.600	100	4.851	164.833	3.828	99.600	100	4.851	164.833	3.828	99.600	2.526	77.806	100
-------------	-------	--------	-----	-------	---------	-------	--------	-----	-------	---------	-------	--------	-------	--------	-----

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping "World Shipbuilding Statistics" (Note: Ship Size Coverage: 100 Gross Tonnage and over, Europe total=Former AWES (present CESA) countries. Excludes Poland (member from '95), Romania ('00), Croatia ('02), Lithuania & Bulgaria ('09) for comparisons with former periods

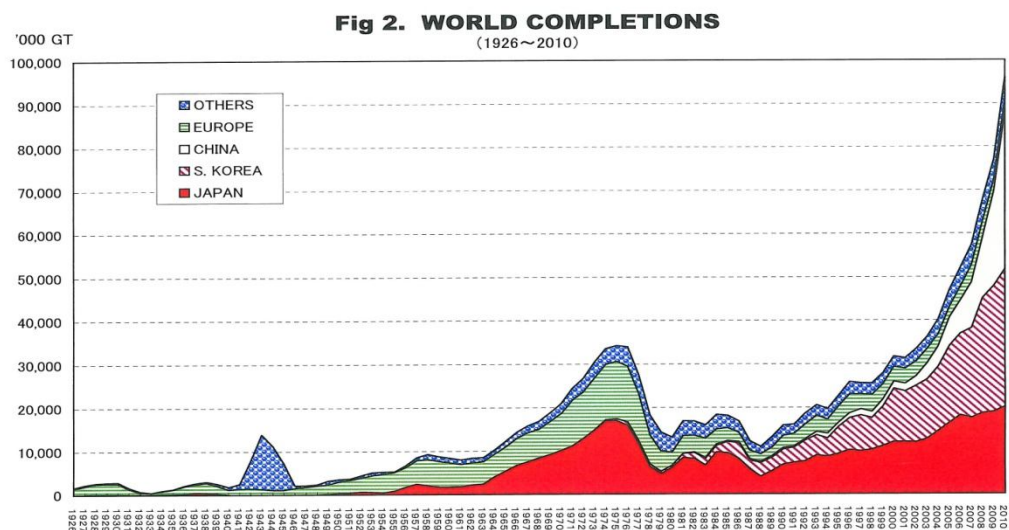
Διάγραμμα 1: World New Orders (1975-2010)



Πηγή: JSEA report based on LR until 1994. HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics" from 1995. Ship Size Coverage: 100 Gross Tonnage and over.

Στο διάγραμμα 1 φαίνονται οι παραγγελίες πλοίων από το 1975 μέχρι και το 2010.

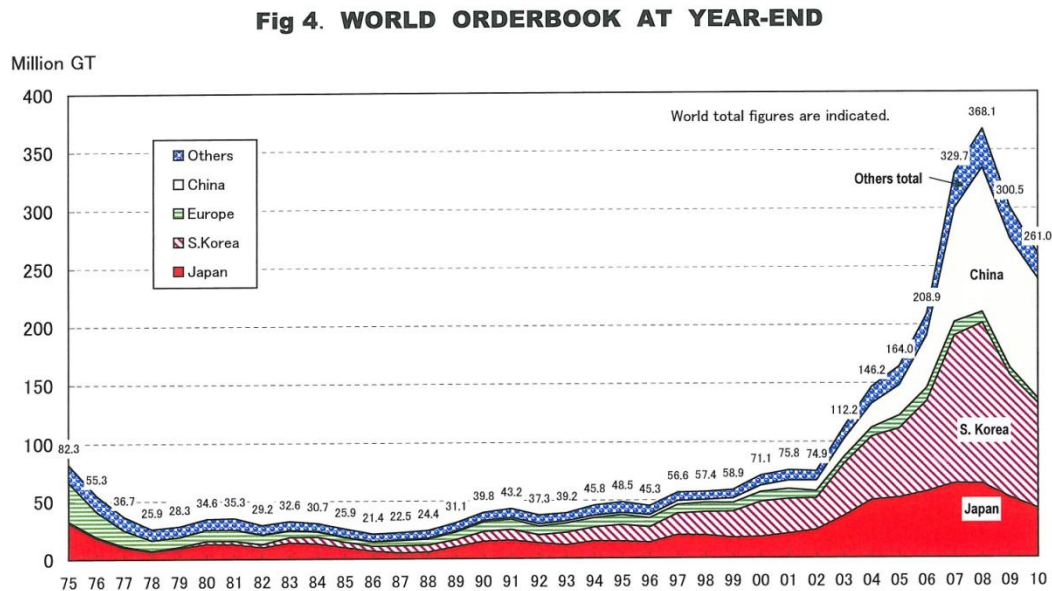
Διάγραμμα 2: World Completions (1926-2010)



Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register). Until 1967, launched base. After 1968, delivered base. Ship Size Coverage: 100 Gross Tonnage and over.

Παραπάνω στο διάγραμμα 2 φαίνονται οι κατασκευές πλοίων από το 1926 μέχρι και το 2010 που ολοκληρώθηκαν.

Διάγραμμα 3: World Order book at year-end



Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register). Ship Size Coverage: 100 Gross Tonnage and over.

Στο παραπάνω διάγραμμα 3 φαίνεται το βιβλίο παραγγελιών των μεγαλύτερων ναυπηγικών χωρών από το 1975 μέχρι και το 2010.

Σύμφωνα με μελέτη της Αναπτυξιακής Επιμελητηρίων Πειραιά και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά⁶³ ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για τις προοπτικές της ζήτησης στην πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα, τόσο στις νέες ναυπηγήσεις, όσο και στις επισκευές και μετασκευές, είναι το γεγονός ότι κατά το τέλος του 2000 η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, που αριθμούσε 88.000 πλοία διαφόρων τύπων, ήταν 19 έτη. Με την αύξηση των νέων πλοίων και την σταδιακή απόσυρση παλαιότερων οι εργασίες της επισκευής θα μειωθούν. Επίσης η αναμενόμενη μείωση των ναύλων θα επαναφέρει τους πλοιοκτήτες και διαχειριστές των πλοίων στην κατάσταση που ήταν πρίν λίγα χρόνια, να διερευνούν φτηνότερες υπηρεσίες επισκευών έχοντας κάποια άνεση χρόνου. Αυτό, βέβαια, θα αποβεί σε βάρος της Ελληνικής Ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης.

⁶³ Μελέτη ΑΝ.Ε.Π., 2008, σελ. 98

13.3.2. Η ελληνική ναυπηγική αγορά: συγκριτικά πλεονεκτήματα- μειονεκτήματα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας

13.3.2.1 Προβλήματα

-Το κόστος της ναυπηγοεπισκευής

Σχετικά με το κόστος της ναυπηγοεπισκευής οι ελληνικές μονάδες εμφανίζουν πολλά συγκριτικά μειονεκτήματα (ΑΝ.Ε.Π., 2008, σελ. 101-102):

1. Υπάρχει τεχνολογική παλαίωση (σε πολλές περιπτώσεις τεχνολογική απαξίωση), η οποία δημιουργεί αυξημένο κόστος συντήρησης και επισκευής.
2. Επενδύσεις στα ναυπηγεία άρχισαν να γίνονται τα τελευταία χρόνια μετά παρέλευση 25 ετών περίπου.
3. Το κόστος εργασίας του βασικού ναυπηγοεπισκευαστικού ανταγωνισμού οι μισθοί στα ελληνικά ναυπηγεία είναι υψηλότεροι από τους αντίστοιχους μισθούς σε γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και στις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα δε στην Ν. Κορέα⁶⁴ (π.χ. εξειδικευμένου Ουκρανού και Κινέζου εργάτη) πλησιάζει το ένα πέμπτο του κόστους εργασίας του αντίστοιχου Έλληνα εργάτη. Στην έρευνα πεδίου παρακάτω, αποδομείται το κόστος αυτό στα στοιχεία του ώστε να αποτυπωθεί μια πιο πραγματική εικόνα.
4. η τιμή της πρώτης ύλης της βασικής μεταλλουργίας είναι τουλάχιστον κατά 20% ακριβότερη απ' ότι σε άλλες χώρες (οι οποίες δεν εισάγουν, αλλά παράγουν την απαιτούμενη πρώτη ύλη).
5. δεν υπάρχει ο απαραίτητος ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός των πλοίων, με αποτέλεσμα είτε να δημιουργούνται καθυστερήσεις είτε να αυξάνεται η τιμή εισαγωγής λόγω των μεταφορικών-τελωνειακών δαπανών.
6. Τέλος, το πιο σημαντικό ίσως, είναι οι μη-αξιόπιστοι χρόνοι παράδοσης. Με δεδομένο το υψηλότερο κόστος καθυστερήσεων όρους ημερήσιας ναύλωσης, αλλά και η ενδεχόμενη ακύρωση ναυλώσεων λόγω καθυστερήσεων στις επισκευές,

⁶⁴ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

συνδικαλιστικές και άλλες ακαμψίες στην αγορά εργασίας των ναυπηγείων αποτρέπει πλοιοκτήτες να επισκευάζουν τα πλοία τους στα ελληνικά ναυπηγεία.

-Έλλειψη εμπιστοσύνης των πελατών στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία

Οι ανωτέρω καθυστερήσεις ‘δημιουργούν’ έλλειψη εμπιστοσύνης από την πλευρά των εφοπλιστών από τις καθυστερήσεις ειδικότερα παράδοσης κι επισκευής των πλοίων που παρατηρούνται στις μονάδες της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Είναι αξιοσημείωτο ότι παρόλο που οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται σήμερα περίπου το ένα πέμπτο της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, δεν ναυπηγούν τα πλοία τους στην Ελλάδα, αλλά προτιμούν τις ασιατικές χώρες.

-Η έλλειψη ευμενούς κλίματος και κινήτρων συνεργασίας μεταξύ διαφόρων εγχώριων φορέων⁶⁵, δημιούργησε δυσμενείς συνθήκες για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των Ναυπηγικών Επιχειρήσεων της χώρας μας.

-Χαμηλή παραγωγικότητα λόγω έλλειψης ικανοτήτων διοίκησης και υφιστάμενης οργανωτικής δομής

Στις μεσαίες και μικρές μονάδες υπάρχουν ακόμα πιο σοβαρές ελλείψεις στην οργανωτική δομή, στην επάνδρωση με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό και στην εισαγωγή συγχρόνων μεθόδων προγραμματισμού της παραγωγής. Σύμφωνα με τον αντιπρόεδρο των ναυπηγείων Ελευσίνας, το ναυπηγείο Σκαραμαγκά δεν είναι ιδιωτικό ναυπηγείο, και επομένως δεν μπορεί να προσαρμοστεί εύκολα στις συνθήκες της ιδιωτικής οικονομίας. Ενώ τελευταία έχουν γίνει προσπάθειες να αλλάξουν οι διοικήσεις, να προσλάβουν ξένο *manager*, ώστε να επιβληθεί στην λειτουργία των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, η λογική της μεγάλης ιδιωτικής επιχείρησης, κάτι τέτοιο δεν έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα και τα εν λόγω ναυπηγεία εξακολουθούν να δίνουν προσφορές με τιμές κατώτερες του κόστους⁶⁶.

-Απώλεια εξειδικευμένου προσωπικού

Οι συχνές αλλαγές διοικήσεων επέφεραν συχνότατες αλλαγές των οργανογραμμάτων των επιχειρήσεων, που είχαν σαν συνέπεια την απώλεια στελέχωσης σε μεγάλο βαθμό από ικανό και έμπειρο τεχνικό προσωπικό.

⁶⁵ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

⁶⁶ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

-Έλλειψη στρατηγικής πολιτικής για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα⁶⁷

Όταν οι ναυπηγικές μονάδες πέρασαν στον κρατικό έλεγχο η Πολιτεία αποδείχθηκε απροετοίμαστη για την ουσιαστική και την επαρκή διαχείρισή τους, έγινε δηλαδή χωρίς καμιά μελέτη ανασυγκρότησής τους, αλλά και η εκ νέου ιδιωτικοποίηση έγινε με χωρίς εξασφάλιση της βιωσιμότητας και προοπτικής αλλά κυρίως χωρίς προγραμματισμό και σχέδιο.

- Κρίση αναξιοπιστίας της αγοράς των επενδυτών και των τραπεζών προς τη Ναυπηγική Βιομηχανία.

Ένας σημαντικός παράγοντας που δυσχεραίνει την θέση των Ελληνικών ναυπηγικών επιχειρήσεων είναι η έλλειψη χρηματοπιστωτικών μηχανισμών που θα διευκόλυναν την υλοποίηση νέων κατασκευών στην Ελλάδα, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στο εξωτερικό, ή πιο συγκεκριμένα η έλλειψη χρηματοδότησης με ευνοϊκούς όρους όπως επισημαίνει ο Όμιλος Νεωρίων κατά τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων χρήσης για το 2011.⁶⁸

Οι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί των ναυπηγείων, εξαιρουμένων των πελατών τους, είναι κατά κύριο λόγο τρεις :

- Ο τραπεζικός δανεισμός (εμπορικών τραπεζών, ξένων και ελληνικών)
- Η ιδιωτική χρηματοδότηση (επενδυτών, κοινοπραξιών, ιδίων κεφαλαίων κλπ.)
- Οι δημόσιες επιχορηγήσεις (κρατικές, κοινοτικές ή μέσω εξειδικευμένων οργανισμών)

α. Ο τραπεζικός δανεισμός

Η χρηματοδότηση μέσω πιστωτικών ιδρυμάτων, που ήταν σημαντική πηγή για τα ελληνικά ναυπηγεία μέχρι τώρα⁶⁹, γίνεται όλο και πιο δυσεύρετη. Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα

⁶⁷ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

⁶⁸ <http://www.naftemporiki.gr> 3 Απριλίου 2012, «Όμιλος Νεωρίων : Βύθιση ναυπηγήσεων από έλλειψη ρευστού »

⁶⁹ Δημοσιευμένα αποτελέσματα χρήσεως των Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ και του Ομίλου Νεωρίων για το 2011.

της Petrofin Research ⁷⁰, οι δυτικές τράπεζες το 2011-12 θα αναγκαστούν να συρρικνώσουν τους ισολογισμούς τους, λόγω των αβέβαιων μακροοικονομικών συνθηκών (πρόβλεψη της Παγκόσμιας Τράπεζας για επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης κατά 2.5% το 2012), των νέων κανονιστικών υποχρεώσεων (κεφαλαιακή επάρκεια της Βασιλείας II από 01.07.2012, που δημιουργεί ανάγκες ανακεφαλαιοποίησης των ευρωπαϊκών τραπεζών της τάξης των \$153.8 δις για το 2012⁷¹) και της γενικής έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ όλων των παραγόντων της αγοράς.

Σε αντίθεση με τα ναυπηγεία, σύμφωνα με έρευνα του ίδιου οργανισμού που αφορά την χρηματοδότηση της Ελληνικής ναυτιλίας οι τράπεζες δάνεισαν τους Έλληνες εφοπλιστές με 66,941 δις δολάρια πέρσι έναντι 46,39 δις δολάρια το 2006 (αύξηση 44,32%). Ο συνολικός αριθμός των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χρηματοδοτούν την Ελληνική ναυτιλία είναι 41 (με μεγαλύτερη την RBS), εκ των οποίων 12 είναι Ελληνικές τράπεζες (με την τράπεζα Πειραιώς με 3,376 δις χαρτοφυλάκιο να είναι στην 5η θέση και την Alpha Bank με 2,677 δις στην έκτη παγκοσμίως). Συνολικά τα δάνεια από Ελληνικές τράπεζες ανήλθαν σε 15,84 δις δολάρια. Όμως τα Ελληνικά ναυπηγεία δεν έχουν τις προϋποθέσεις που θέλουν οι τράπεζες (ακόμα και οι Ελληνικές) για να πάρουν μέρος σε αυτές τις επιχειρηματικές συνεργασίες. (ΑΝ.Ε.Π., 2008).

Επιπλέον λόγω του ότι στην Ελλάδα, οι τράπεζες δεν έχουν μέχρι στιγμής εμπλακεί στενά σε εργασίες των ναυπηγείων, όπως γίνεται σε άλλες χώρες, δεν υπάρχουν στις τράπεζες εξειδικευμένες ομάδες ναυτικών και άλλων εμπειρογνομόνων ικανές να παρακολουθήσουν την εξέλιξη των εργασιών στην κατασκευή ενός πλοίου¹⁵.

Στο εξωτερικό, και πιο συγκεκριμένα στην Ασία⁷², η χρηματοδότηση ενός πλοίου από μία κινέζικη τράπεζα για παράδειγμα, προϋποθέτει συχνά την κατασκευή του πλοίου από ένα τοπικό ναυπηγείο, όπως για και έγινε με την χρηματοδότηση της γερμανικής Peter Dohle από την China Development Bank, και την κατασκευή των πλοίων στην Yangzijiang.

Επίσης, κατά το συνέδριο Marine Money στο Χόνγκ Κόνγκ, το πρόβλημα χρηματοδότησης βρέθηκε στο τραπέζι των συζητήσεων, όπου κατέληξαν ότι οι ιαπωνικές τράπεζες, με την στήριξη του κράτους σχεδιάζουν να υποστηρίξουν τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας,

⁷⁰ «Are western ship finance banks out of the count ? », Ted Petropoulos, Petrofin Research, February 2012, Financial Times, World Shipping Congress

⁷¹ Πρόβλεψη της European Banking Authority, 2012.

⁷² China Association of National Shipbuilding Industry, « Impact of World Financial Crisis on China Shipbuilding Industry », 2009

προκειμένου να αυξηθούν οι εξαγωγές της, για να αντισταθμιστεί η μείωση νέας χρηματοδότησης από τις ευρωπαϊκές τράπεζες⁷³.

Οι συνέργιες αυτές, στην Ελλάδα δεν λαμβάνουν χώρα λόγω των περιορισμών που επιβλήθηκαν στα ελληνικά ναυπηγεία και η έλλειψη αξιοπιστίας των επενδυτών, συνεπώς και των τραπεζών.

β. Η ιδιωτική χρηματοδότηση

Ο πιο αναμενόμενος σύνδεσμος μεταξύ ελλήνων πλοιοκτητών και ναυπηγείων, ενώ ιστορικά υπήρξε αρκετά στενός, δεν αποδείχτηκε ποτέ αρκετά κερδοφόρος για τους εφοπλιστές. Η εξειδίκευση και αποκλειστική λειτουργία των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων με αμυντικά έργα, παράλληλα με το κόστος και την αβέβαιη χρονική παράδοση, με τον καιρό απομάκρυνε τους Έλληνες πλοιοκτήτες, που έστρεψαν το ενδιαφέρον (μερικοί απ' αυτούς) σε ναυπηγεία του εξωτερικού ακόμα και με συμμετοχές. Αντιθέτως όμως, αυτή η εξειδίκευση προσέλκυσε το ενδιαφέρον ενός άλλου τύπου επενδυτή, όπως η Thyssen Krup και η Abu Dhabi Mar. Σύμφωνα με το άρθρο της Δώρας Αντωνίου στην Καθημερινή ⁷⁴, η εξασφάλιση κατασκευαστικών και επισκευαστικών συμβολαίων από τις ένοπλες δυνάμεις τρίτων χωρών, την οποία υπόσχονταν ο νέος πλειοψηφικός μέτοχος των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, Ισκαντάρ Σάφα, προβλήθηκε ως ένας από τους βασικούς λόγους της απόφασης να προχωρήσει η συμφωνία παραχώρησης των ναυπηγείων στην εταιρεία συμφερόντων του.

Μία άλλη μορφή ιδιωτικής χρηματοδότησης, όπως την προτείνει και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά ⁷⁵, είναι η δημιουργία κοινοπρακτικών σχημάτων (σχηματισμών με την μορφή clusters ή κοινοπραξίες), στα οποία θα μπορούν να συμμετέχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν εμπίπτουν στους περιορισμούς του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. περί ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ένας παραπλήσιος τρόπος, που χρησιμοποιείται συχνά σε έργα υποδομών (project finance) είναι τα Σ.Δ.Ι.Τ. (Public Private Partnership), που θα αντλούσε χρηματοδότηση και διαχείριση παράλληλα από το ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα.

⁷³ <http://www.newsbomb.gr/naytilia/story/117891/epiheirimatiki-diamahi-stin-apo-anatoli-gia-tis-naypigiseis-ploion>, 1 Μαρτίου 2012

⁷⁴ http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/_w_articles_ell_2_06/04/2012_478214

⁷⁵ http://www.bep.gr/index2.php?option=com_content&task=view&id=5607&Itemid=192&pop=1

γ. Οι δημόσιες επιχορηγήσεις

Όπως γνωρίζουμε τα ναυπηγοεπισκευαστικά έργα χρειάζονται μεγάλα κεφάλαια, και συχνά τα ναυπηγεία δεν διαθέτουν τα απαραίτητα χρηματοοικονομικά στοιχεία και οι δομές εξαγωγικών χρηματοδοτήσεων δεν είναι απόλυτα εφαρμόσιμες στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο.⁷⁶ Επιπλέον τα τελευταία χρόνια, τα ναυπηγεία βρίσκονται αντιμέτωπα με αιτήσεις εφοπλιστών ζητώντας εκτεταμένους ορίζοντες χρηματοδότησης σε συνδυασμό με μικρότερες προκαταβολές, γεγονός που αντιπαρατίθεται στις περιορισμένες δυνατότητες για μακροπρόθεσμα δάνεια των εμπορικών τραπεζών. Ως εκ τούτου ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυπηγείων (CESA) εξετάζει την ίδρυση ενός κεφαλαίου εγγύησης για να διευκολύνει την πιστοληπτική ικανότητα των ναυπηγείων.

Επίσης, οργανισμοί όπως ο ΟΑΕΠ⁷⁷ (Οργανισμός Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων), και κυρίως η πρωτοβουλία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης⁷⁸ και Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων⁷⁹ για την ενίσχυση της χρηματοδότησης του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου, καθιστούν σημαντικές ανάσες για την ανεύρεση ρευστότητας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με ανακοίνωση της στις 7/12/2011, άλλαξε τον κανονισμό ανταγωνιστικότητας όσον αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στην ναυπηγική βιομηχανία και από την 1/1/2012 τις επιτρέπει για 2 χρόνια. Συγκεκριμένα, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται και περιλαμβάνει επιχορηγήσεις για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών όπου αποσαφηνίζεται η χρήση τους για εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας⁸⁰.

Στην Ελλάδα, παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει κατά καιρούς και τα επιχειρηματικά σχέδια που έχουν παρουσιασθεί, τα ναυπηγεία εξακολουθούν να εξαρτώνται απόλυτα από την κρατική χρηματοδότηση, έχοντας ως μόνο αντισυμβαλλόμενο το Πολεμικό Ναυτικό (Ναυπηγεία Σκαραμαγκά). Τα ναυπηγεία Ελευσίνας του Ομίλου Νεωρίων βρίσκονται υπό την προστασία του άρθρου 99, για να μπορέσουν να προσέλθουν σε συμβιβασμό με τους πιστωτές τους, χρησιμοποιώντας ως εγγυητή το Ελληνικό Δημόσιο.

⁷⁶ <http://www.cesa-shipbuilding.org/finance>

⁷⁷ www.oaep.gr

⁷⁸ <http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index.en.htm>

⁷⁹ EIB's Transport Lending Policy, 13 December 2011

⁸⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:364:0009:01:EL:HTML>

13.3.2.2 Δυνατότητες

-εξέχουσα γεωγραφική θέση

Λιμάνια όπως η Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη δεν είναι μόνο η φυσική απόληξη μιας τεράστιας, διεθνούς ενδοχώρας. Μπορούν να αποτελέσουν και 'εμπορική γέφυρα', διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο ακόμη και για την ευρύτερη ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Η επένδυση των Κινέζων στον Πειραιά επιβεβαιώνει κάτι τέτοιο. Αρκεί βεβαίως και η ίδια η εκάστοτε κυβέρνηση να έχει σχετική στρατηγική, να ευνοεί για τα εθνικά συμφέροντα τέτοιες επενδύσεις και να φροντίζει να μην παρεμποδίζονται τέτοιες επενδυτικές πρωτοβουλίες από τη γραφειοκρατία, και τον κακώς εννοούμενο συνδικαλισμό.

-πολύχρονη εμπειρία και συνοχή δικτύου:

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυσιπλοΐας είναι η ύπαρξη της ίδιας εθνικότητας και πολλές φορές οικογενειακών δεσμών μεταξύ των ατόμων που δραστηριοποιούνται μέσα στον αντίστοιχο κλάδο λειτουργούν ως μέσα ανταλλαγής εμπειρογνωμοσύνης και πρόσβασης σε πληροφορίες κρίσιμες για την αγορά.⁸¹

-Τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν ένα *συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή ferry boats και κρουαζιερόπλοιων*, διότι πρόκειται για ένα είδος σκαφών στην παραγωγή των οποίων υστερούν σημαντικά τα ναυπηγεία της Κορέας και της νότιο-ανατολικής Ασίας γενικότερα --μολονότι έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές προόδους κατά τα τελευταία έτη, έτσι ώστε να μπορούν στο μέλλον να διεκδικήσουν ένα σημαντικό μερίδιο και σε αυτήν την αγορά⁸².

-μεγάλο μέγεθος αγοράς, η οποία αντιπροσωπεύεται από την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία

Σήμερα υπολογίζεται ότι ο παγκόσμιος τζίρος της ναυτιλίας είναι 400δισ δολ. Από τα οποία οι Έλληνες ξεπερνούν τα 100 δισ. Στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες 1200 ναυτιλιακές εταιρείες. Οι περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τα γραφεία τους στην Ελλάδα και το 2008 η ναυτιλία απέφερε το καθαρό εισόδημα των 11 δισ. ευρώ στην ελληνική οικονομία, εισόδημα που καλύπτει το ένα τέταρτο του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της χώρας. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγικός

⁸¹ Βλ. Icana, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz, U., and Saravelos, G., (2009), ο.π.

⁸² <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

τομέας της Ελλάδας και ισοδυναμεί με το με το 65% των συνολικών υπηρεσιών που εξάγονται⁸³.

Τα ελληνικής ιδιοκτησίας ποντοπόρα πλοία ανέρχονται σήμερα περίπου στα 4.000, καθιστώντας την ελληνόκτητη ναυτιλία πρώτη και κυρίαρχη παγκοσμίως. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες παρήγγειλαν σε ναυπηγεία διαφόρων χωρών 654 νέα πλοία, που θα «χτιστούν» τα επόμενα χρόνια, αλλάζοντας έτσι τις ισορροπίες στην παγκόσμια ναυτική δύναμη. Η αξία των ελληνόκτητων πλοίων υπό ναυπήγηση ανέρχεται σε δεκάδες δισ. δολάρια. Μόνο η αξία των υπό ναυπήγηση πλοίων του πρώτου εξαμήνου του 2011 υπολογίζεται στα 5,8 δισ. δολ. Από τα 654 πλοία, μόνο ένα θα ναυπηγηθεί στην Ελλάδα. (Γαλλής, 2011).⁸⁴

Αξίζει να σημειωθεί ότι η προαναφερθείσα μελέτη του Εμπορικού και Ναυτικού Επιμελητηρίου (ΑΝ.Ε.Π., 2008, σελ. 102) τονίζει ότι η εξέχουσα γεωγραφική θέση και η μεγάλη αγορά, η οποία αντιπροσωπεύεται από την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία, θα μπορούσαν ενδεχομένως να δημιουργήσουν καλές προοπτικές για το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Οι δεξιότητες του εργατικού δυναμικού και το χαμηλό εργατικό κόστος συγκριτικά με τις υπόλοιπες ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες που αποτελούσαν συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελληνικής ναυπηγοεπισκευής έχουν εκμηδενιστεί, λόγω της μη εισόδου στον κλάδο την τελευταία δεκαετία αρκετού νέου εκπαιδευμένου προσωπικού.

13.3.2.3. Δυσμενείς συνθήκες περιβάλλοντος

-Η ικανότητα και η προθυμία των Ελλήνων πλοιοκτητών να αλλάζουν τη θέση τους και αντίστοιχα τους προμηθευτές τους και τη σημαία κάτω από την οποία λειτουργούν τα πλοία τους ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές οικονομικό, θεσμικό και πολιτικό περιβάλλον (Icaza et al, 2009).

-Η κατακόρυφη αύξηση του οικονομικού κόστους των νέων σχεδιάσεων και ανάπτυξης – ωρίμανσης τεχνολογιών,

-Οι μακροχρόνιες περίοδοι σχεδίασης και ανάπτυξης, απόρροια της υιοθέτησης της πρακτικής σπειροειδούς ανάπτυξης («spiral development») όπου οι επιχειρησιακές και τεχνικές απαιτήσεις συνεχώς μεταβάλλονται, φυσικά προς το απαιτητικότερο, με αποτέλεσμα

⁸³ Βλ. Icana, L., Marzo, S., Popa, T., Sahbaz, U., and Saravelos, G., (2009), ο.π.

⁸⁴ "Η ναυπηγική βιομηχανία και το παράδειγμα της Ιαπωνίας" του Δρ. Χ. Γαλλή, στο *Ο Κόσμος του Επενδυτή* στις 17-12-2011

η οριστικοποίηση της σχεδίασης να εξελίσσεται σε κινούμενη άμμο που καταβροχθίζει χρόνο και χρήμα⁸⁵

-Οι **μικροί αριθμοί παραγωγής σειράς**, στους οποίους θα πρέπει να επιμεριστεί ένα σημαντικό αυξημένο, στις περισσότερες των περιπτώσεων, κόστος σχεδίασης, έρευνας και ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να αυξάνει σημαντικά το κόστος ανά μονάδα

-Η **πλεονάζουσα παραγωγική δυνατότητα** και οι **επικαλύψεις στις παραγωγικές δυνατότητες** (το φαινόμενο τμηματικής ναυπήγησης και η ρυμούλκηση τμημάτων από τη μία στην άλλη ναυπηγική μονάδα για τη τελική τους συναρμολόγηση αποτελεί τον κανόνα τόσο στο βρετανικό πρόγραμμα των αντιτορπιλικών Type 45 όσο και των ιταλικών φρεγατών FREMM13.

-**Εεντεινόμενος ανταγωνισμός** όχι μόνο από ασιατικές χώρες, αλλά και από γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία⁸⁶, της οποίας η ναυπηγική βιομηχανία γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις ανταγωνίστριες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας αφορά κυρίως στην κατασκευή νέων εμπορικών σκαφών, δηλαδή μίας σχετικά απλής ναυπηγικής εργασίας που δεν απαιτεί υψηλή τεχνογνωσία. Η κατασκευή αυτών των σκαφών στις χώρες αυτές γίνεται πλέον σε τιμές μη ανταγωνιστικές για την ελληνική, και την ευρωπαϊκή παραγωγή εν γένει⁸⁷

-**Περιορισμοί στην παροχή κινήτρων μέσω του κρατικού μηχανισμού τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο**

Σε ότι αφορά την κρατική παρέμβαση, το δημόσιο δεν μπορεί να προβεί σε ειδικά κίνητρα διότι μια τέτοια πολιτική απαγορεύεται από την 7η Κοινοτική Οδηγία, παρά το γεγονός ότι καθώς η Ελλάδα, εκ της γεωγραφικής της θέσεως, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές και καθώς σοβεί η οικονομική κρίση, θα ήταν λογικό να ενισχυθεί ο κλάδος 88, ως κλάδος σχετικού συγκριτικού πλεονεκτήματος που θα μπορούσε να βοηθήσει τη χώρα να σταθεί και πάλι στα πόδια της.

⁸⁵ http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=8528:elliniki-naypigiki-biomixania&catid=11:industrial-goods-and-services-&Itemid=75, 22 Αύγουστου 2011

⁸⁶ http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=8528:elliniki-naypigiki-biomixania&catid=11:industrial-goods-and-services-&Itemid=75 : Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία: ώρα για κρίσιμες αποφάσεις, 22 Αύγουστος 2011

⁸⁷ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

⁸⁸ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

Διεθνώς, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία δέχεται παρεμβάσεις οικονομικής στήριξης. Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχαν καταργηθεί οι διάφορες επιδοτήσεις που συνηθίζονταν στο παρελθόν (μελέτη ΕΝ.Ο.Π. 2008).

-Ασταθές πολιτικό κλίμα και η εκδήλωση κατάχρησης των απεργιών από τα Συνδικάτα αποτελούν παράγοντες που αυξάνουν το ρίσκο και το κόστους των επενδύσεων στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

-Οικονομική Κρίση και ενδεχόμενο χρεοκοπίας της χώρας σείουν τα θεμέλια της Ελληνικής οικονομίας και υπονομεύουν τις δυνατότητες επενδύσεων σχετικών με τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Τα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας ενισχύουν την καχυποψία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των αγορών γενικότερα.

13.3.2.4. Προοπτικές:

- Προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας δημιουργούνται από τη *ραγδαία επέκταση του τομέα των πλοίων αναψυχής*, όπου η Ελλάδα κατέχει εξέχουσα θέση, ενώ και η είσοδος νέων πλοιοκτητών με πλοία αυστηρών προδιαγραφών εκτιμάται ότι θα διευρύνουν τον κύκλο των δυνητικών πελατών των ελληνικών ναυπηγείων, κυρίως σε θέματα επισκευών (Μελέτη ΕΝ.Ο.Π., 2008)

Σχετικά με τον τομέα της κρουαζιέρας χρονιά ορόσημο είναι το 2010 όταν οι μικρές και μεσαίου μεγέθους εταιρείες αναγκάζονται να αποσύρουν για παλιοσίδερα τα παλιά πλοία τους λόγω εφαρμογής των τελευταίων αυστηρότερων κανονισμών SOLAS. Ελάχιστοι θα επιλέξουν την μετασκευή λόγω πολύ μεγάλου κόστους. Ταυτόχρονα οι πολυεθνικοί κολοσσοί του χώρου έχουν και ναυπηγούν μεγάλα πλοία, αφήνοντας (ίσως ηθελημένα) χώρο για μικρότερου μεγέθους εταιρείες.

Υπολογίζεται ότι χάρη στην άρση του cabotage θα κατασκευαστούν 200 σκάφη ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοια μέσα στην επόμενη δεκαετία. Η τιμή ενός εκάστου εξ αυτών των σκαφών ανέρχεται σε 50 εκ. δολάρια περίπου και τα ελληνικά ναυπηγεία θα έπρεπε να αναλάβουν ένα σημαντικό μέρος της κατασκευής τους⁸⁹. Ενώ κατά καιρούς έχουν γίνει

⁸⁹ <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

συζητήσεις με Ελληνικά ναυπηγεία για παραγγελία μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, δεν έχει ακόμα ξεπεραστεί το θέμα της κρατικής επιδότησης.

-Προοπτικές εξειδίκευσης της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην *κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων νέας τεχνολογίας*. Η ανάθεση στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά της κατασκευής της πλωτής πλατφόρμας που προορίζεται για εργασίες σε offshore ανεμογεννήτριες έδωσε την ευκαιρία που χρειαζόταν η βιομηχανία της χώρας μας για να μπει στον τομέα αυτό (Μελέτη ΑΝ.Ε.Π., 2008, σελ. 103). Παρόλα αυτά όμως φαίνεται ότι υπάρχει αδυναμία υλοποίησης του έργου και το έργο δεν θα υλοποιηθεί.

-*Ευρωπαϊκά προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας* όπως το «LeaderSHIP 2015» ή το «Seaborne 2020» με σκοπό τη δημιουργία μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής βιομηχανίας η οποία δημιουργεί ανάπτυξη και θέσεις εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την πρωτοβουλία «LeaderSHIP 2015: Για τον καθορισμό του μέλλοντος της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυπήγησης και επισκευής πλοίων-ανταγωνιστικότητα μέσω της αριστείας» προχώρησε σε σημαντικές ενέργειες (ΑΝ.Ε.Π. 2008, σελ. 108-109): Ιδιαίτερος, η Επιτροπή προσάρμοσε τους κανόνες για σημαντική ενίσχυση καινοτομικών ερευνητικών δραστηριοτήτων των κρατών-μελών της στον τομέα της ναυπήγησης πλοίων. Ο τομέας της ναυπήγησης πλοίων έχει ανάγκη συνεπούς χρηματοδότησης, τόσο κατά τη φάση της ναυπήγησης (πριν την παράδοση) όσο και κατά τη φάση λειτουργίας του πλοίου (μετά την παράδοση). Εντούτοις, πολλές τράπεζες δεν ενδιαφέρονται για τη ναυπήγηση πλοίων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να στηρίξει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων τη χρηματοδότηση πριν και μετά την παράδοση. Η δε ναυπήγηση πολεμικών πλοίων δεν έχει τις ίδιες ανάγκες με τη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Η Επιτροπή υποστηρίζει τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς για το αμυντικό υλικό. Η Επιτροπή στηρίζει επίσης το σύνολο των συστάσεων της ομάδας LeaderSHIP 2015, για την ενίσχυση των επισκευών των πλοίων .

13.4 Προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας και συμπεράσματα

Υπό την πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού, τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν αναγκαστεί να προχωρήσουν σε μια σειρά διαρθρωτικών αλλαγών που αναμένονται να δημιουργήσουν σταδιακά συνθήκες για επανένταξη των ελληνικών ναυπηγείων στις διεθνείς αγορές με όρους που θα τους επιτρέπουν να έχουν υψηλή κερδοφορία. Τα ναυπηγεία δεν μπορούν πλέον να επιβιώνουν από την κατασκευή πολεμικών πλοίων, κατασκευές που δεν αναπτύσσονται σε ανταγωνιστικό περιβάλλον και όρους αγοράς και που προορίζονται αποκλειστικά για την

εγχώρια αγορά. Οι ανάγκες για κατασκευή τουριστικών - επιβατικών πλοίων, μικρών εμπορικών πλοίων, πλοίων ειδικών χρήσεων, σκαφών αναψυχής καθώς και πολεμικών πλοίων νέας υψηλής τεχνολογίας προοριζόμενα για τη διεθνή αγορά δημιουργούν νέες ευκαιρίες και προκλήσεις στο τερέν της ναυπηγικής. Η Ελλάδα με μια συνετή και αξιολόγηση των τρωτών και δυνατών σημείων καθώς και ειλικρινή προσπάθεια ανασυγκρότησης του τρόπου λειτουργίας των ναυπηγείων της μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην διεθνή ναυπηγική αγορά και να αποκτήσει σημαντικό μερίδιο αυτής.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνουμε ότι οι παρακάτω προτάσεις θα μπορούσαν να αποτελέσουν εφαλτήριο μιας αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας:

- Η αλλαγή των σχέσεων του κλάδου με το τραπεζικό σύστημα και οι ευνοϊκότεροι όροι χορήγησης δανείων θα ήταν σαφώς μια ευνοϊκή εξέλιξη για την προσπάθεια των ελληνικών ναυπηγείων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

- Συστηματική και καλά οργανωμένη στροφή στην κατασκευή σκαφών (όπως ferry boats και κρουαζιερόπλοιων) που δεν κατασκευάζονται εύκολα στις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας και τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή. Προσπάθεια εγκαθίδρυση σημαντικής παρουσίας στην ανερχόμενη αγορά σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων που αναμένεται να αναπτυχθεί ραγδαία τα επόμενα δέκα χρόνια, ως αποτέλεσμα της άρσης του *cabotage*.

- Στροφή στην κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων νέας τεχνολογίας με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με αντίστοιχη άντληση κοινοτικών πόρων που στηρίζουν την χρήση και προώθηση των ανανεώσιμων πηγών. Έμφαση στις 'πράσινες' τεχνολογίες.

- Ενίσχυση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της ναυπηγικής βιομηχανίας με προσανατολισμό την δημιουργία τεχνογνωσίας σχετικής με την παραγωγή κατασκευών νέας τεχνολογίας.

- Χάραξη και διατήρηση μίας ενιαίας και σταθερής πολιτικής τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να υπάρξει μια συντονισμένη δράση προστασίας έναντι του ανταγωνισμού από τις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας.

- Διερεύνηση τρόπων εξυγίανση της Ν/ Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, που λειτουργούν υποστηρικτικά στην ανασυγκρότηση της βαριάς ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

-Εκπόνηση εκτός από ναυπηγικών εργασιών και βιομηχανικών κατασκευών, οι οποίες όμως επίσης θα στηρίζονται στην χρήση νέας κι εξειδικευμένης τεχνολογίας (όπως στην χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας).

-Τέλος, ανανέωση και εξορθολογισμός της διοίκησης των ναυπηγείων. Η οργανωσιακή αναδιάρθρωση και η τεχνολογική αναβάθμιση αποτελούν προϋποθέσεις αύξησης της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ναυπηγείων. Στην περίπτωση αυτή, μόνον η έρευνα πεδίου μπορεί να μας δείξει ακριβώς τα σημεία στα οποία πρέπει να κατευθυνθούν πόροι και να ασκηθούν οι κατάλληλες πολιτικές ώστε σε πρώτη φάση να σωθεί η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και στη συνέχεια να γίνει ανταγωνιστική. Είναι ακριβώς τα σημεία αυτά στα οποία θα επικεντρωθεί η μελέτη μας παρακάτω.

Κεφάλαιο 14. SWOT ανάλυση

14.1 SWOT ανάλυση του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

Η ανάλυση SWOT που ακολουθεί είναι μια περίληψη των παραπάνω πορισμάτων που προέκυψαν από την ανάλυση τόσο των εσωτερικών συνθηκών του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος -πλεονεκτήματα (S) και αδυναμίες (W)-, όσο και των εξωτερικών συνθηκών του ευρύτερου διεθνούς και ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου -ευκαιρίες (O) και απειλές (T)-. Σκοπός της SWOT είναι τα επανεξετάσει τις συνθήκες εκείνες που συναποτελούν τη βάση για την τρέχουσα θέση της Ελλάδας στο ναυτιλιακό κλάδο, καθώς και να αναγνωρίσει παράγοντες της διεθνούς αγοράς που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο για την μελλοντική εξέλιξη και ενδεχόμενη ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Δυνάμεις του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

- εξέχουσα γεωγραφική θέση
- μεγάλο μέγεθος του ελληγόκτητου εμπορικού στόλου
- πολύχρονη εμπειρία και δυνατά άτυπα κοινωνικά δίκτυα: οικογενειακοί δεσμοί ως μέσα ανταλλαγής εμπειρογνωμοσύνης και πρόσβασης σε πληροφορίες κρίσιμες για την αγορά
- υψηλός ανταγωνισμός μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού μικρών εταιρειών και ευελιξία στις διακυμάνσεις της αγοράς
- καλά εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό
- συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή συγκεκριμένων τύπων πλοίων (π.χ. ferry boats και κρουαζιερόπλοιων)
- ως ισότιμο μέλος της EU πρόσβαση στην ευρωπαϊκή αγορά
- πρόσβαση στις διεθνείς χρηματαγορές με σχετικά ευνοϊκούς όρους μέχρι το 2008
- ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς

Αδυναμίες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

- μικρό μέγεθος της εγχώριας αγοράς, μη ικανό να δημιουργήσει επαρκείς συνθήκες ζήτησης για τις υπηρεσίες του πλέγματος
- με ελάχιστες εξαιρέσεις (π.χ. ενώσεις εφοπλιστών συνεργασία με ερευνητικά κέντρα) ισχύει έως ανύπαρκτη διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων συναφών με μια δραστηριότητα επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων
- σοβαρά ελλείμματα ανταγωνιστικότητας, καινοτομίας και έρευνας και προϊόντων ενσωμάτωσης υψηλής τεχνολογίας. Οι κλάδοι εμπορεύσιμων αγαθών του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος έχουν ιδιαίτερα χαμηλό εξωστρεφή προσανατολισμό και έκθεση στο διεθνή ανταγωνισμό. Η διάρθρωση του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα στην Ελλάδα είναι μη ανταγωνιστική (π.χ. διαρθρωτικές αγκυλώσεις δημιουργούν νομικές επιπλοκές στα ζητήματα κρατικών ενισχύσεων) και οι κύριες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες αδυνατούν να ενσωματώσουν τεχνολογικές καινοτομίες στην παραγωγή, την εργασία, την R&D αλλά και το ίδιο το προϊόν, όπως επίσης και να ασκήσουν οποιασδήποτε εμπορική δραστηριότητα. Οι δυνατότητες των λιμένων παραμένουν ανεκμετάλλευτες.
- παρεμβατικός ρόλος του Κράτους- αυστηρά ρυθμιζόμενες αγορές
- απουσία επίσημου οργανισμού εκπροσώπησης του συνόλου του ναυτιλιακού πλέγματος της Χώρας. Μη ενιαία κυβερνητική πολιτική.
- μειωμένη παραγωγικότητα εργατικού δυναμικού και μείωση της προσφοράς εργατικού δυναμικού

Ευκαιρίες του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

- νέοι χρηματοπιστωτικοί πυλώνες της ελληνικής ναυτιλίας- αναφορές στην αγορά για την εισχώρηση νέων τραπεζών από την Ασία.
- προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων σε νευραλγικούς τομείς του πλέγματος
- συμμετοχή σε κοινοτικούς πόρους και προγράμματα στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, π.χ. πολιτικές προώθησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών

- μεταρρυθμίσεις: αλλαγή του ρυθμιστικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, μετά και την ψήφιση του Ν.4072/12 και την πλήρη κατάργηση του καμποτάζ
- νέες τάσεις αγοράς: ανερχόμενη αγορά σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων που αναμένεται να αναπτυχθεί ραγδαία τα επόμενα δέκα χρόνια
- εκμετάλλευση των μέχρι τώρα ανεκμετάλλευστων πόρων της χώρας, πχ. οι ελληνικοί λιμένες ως στρατηγικός πυλώνας εξάρτησης των διηπειρωτικών εμπορικών ροών προς την Ανατολική Ευρώπη

Απειλές του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

- παγκόσμια οικονομική κρίση και μείωση των δυνατοτήτων χρηματοδότησης του ναυτιλιακού πλέγματος- καχυποψία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των αγορών
- μεγάλη πτώση των ναύλων στις διεθνείς ναυλαγορές- μείωση λειτουργικών εσόδων στο σύνολο σχεδόν του ναυτιλιακού κλάδου.
- εντεινόμενος ανταγωνισμός όχι μόνο από τις χώρες της Ασίας, αλλά και από γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία
- αυξανόμενες απαιτήσεις των προτύπων ασφαλείας, περιβαλλοντικής προστασίας και κανόνων λειτουργίας μιας ποιοτικής ναυτιλίας

14.2 Κριτική επισκόπηση της SWOT ανάλυσης του Ελληνικού Ναυτιλιακού Πλέγματος

Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα διαθέτει μια σειρά από συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται κατά κύριο λόγο με συνθήκες οι οποίες σε ένα μεγάλο βαθμό δεν έχουν προέλθει από θεσμοθετημένους μηχανισμούς και χάραξη κρατικών πολιτικών που αφορούν την διαχείριση των οικονομικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων του Πλέγματος. Οι συνθήκες αυτές έχουν να κάνουν κατά κύριο λόγο με την κουλτούρα, την ιστορία της ναυτιλίας στην Ελλάδα, τη γνώση που περνάει από γενιά σε γενιά στους ανθρώπους της, τη γεωγραφική θέση της χώρας και την ιδιωτική πρωτοβουλία μεμονωμένων ατόμων ή άτυπων κοινωνικών δικτύων.

Μέχρι σήμερα η Ελλάδα δεν έχει μια ξεκάθαρη θεσμοθετημένη πολιτική, η οποία να αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός ισχυρού, διεθνώς ανταγωνιστικού ναυτιλιακού πλέγματος. Η προσέγγιση που ακολουθούσε μέχρι πρότινος η χώρα, προκειμένου να είναι ανταγωνιστική, ήταν αποκλειστικά η επιδίωξη χαμηλού κόστους, χωρίς σχεδόν καμία έμφαση στην καινοτομία. Δεδομένης της παγκοσμιοποίησης των αγορών και τα εξαιρετικά χαμηλά κόστη εργατικού δυναμικού στις Ασιατικές χώρες, μια τέτοια προσέγγιση ως προς την ανταγωνιστικότητα δεν είναι πλέον δυνατόν να διατηρηθεί.

Η χάραξη της μελλοντικής πολιτικής είναι απαραίτητο να αυξήσει την προστιθέμενη αξία του πλέγματος για την ελληνική οικονομία, δημιουργώντας εκείνες τις προϋποθέσεις που θα εξασφαλίσουν τα κάτωθι:

α) την ανάπτυξη «οικονομιών συσπείρωσης» (agglomeration economies) μέσω της στενής διασύνδεσης μεταξύ των επιχειρήσεων του Πλέγματος

β) το χτίσιμο σταθερών δεσμών του πλέγματος με μεγάλες αγορές του εξωτερικού

γ) το χτίσιμο σταθερών δεσμών του πλέγματος με άλλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πλέγματα

γ) την άμεση προώθηση καινοτομίας, η οποία στηρίζεται στις τοπικές ιδιαιτερότητες ενώ ταυτόχρονα είναι σε απόλυτη συνάφεια με τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας, περιβαλλοντικής προστασίας και κανόνων λειτουργίας μιας ποιοτικής ναυτιλίας.

Για την αποτελεσματική άσκηση των παραπάνω πολιτικών ενίσχυσης και ανάπτυξης του ναυτιλιακού πλέγματος απαιτείται πρωτίστως η δημιουργία ενός θεσμικού οργάνου διοίκησης, συντονισμού, ταχύτερης διάγνωσης των αναγκών της αγοράς και εποπτείας των Δημόσιων και Ιδιωτικών φορέων. Το όργανο αυτό θα αναδεικνύει τόσο τις ευκαιρίες όσο τα προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλέγματος κατά επί μέρους κλάδους και με κατάλληλες ενέργειες να προωθεί την αντίστοιχη διαχείρισή τους, έχοντας ως απώτερο σκοπό την ενίσχυση της εξαγωγικής δυναμικής του Πλέγματος στις διεθνείς αγορές.

14.3 Δράσεις/ Προτάσεις βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

14.3.1. Λιμάνια

Λιμάνια όπως η Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη μπορούν να αποτελέσουν ‘εμπορική γέφυρα’, διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο για την ευρύτερη ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Προς την

κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να προταθεί η προετοιμασία ενός στρατηγικού σχεδίου αξιοποίησης των λιμένων εθνικής και περιφερειακής σημασίας, μέσω εξειδικευμένης ανάπτυξης υποδομών και ενθάρρυνσης των ιδιωτικοποιήσεων. Ένα τέτοιο σχέδιο θα μπορούσε να περιλαμβάνει ένα συγκροτημένο πρόγραμμα αποκρατικοποίησης με παραχωρήσεις των δικαιωμάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες καθώς και συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα για την ανάπτυξη υποδομών και την βιώσιμη λειτουργία τους όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο.

14.3.2 Ναυπηγεία και Υποστηρικτικές Υπηρεσίες

Η ανανέωση και ο εξορθολογισμός της διοίκησης των ναυπηγείων κρίνεται απαραίτητη. Η οργανωσιακή αναδιάρθρωση και η τεχνολογική αναβάθμιση αποτελούν προϋποθέσεις αύξησης της παραγωγικότητας των ελληνικών ναυπηγείων. Επιπλέον η διερεύνηση τρόπων εξυγίανση της Ν/ Ζώνης και η δημιουργία σύγχρονων μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε αυτή, που λειτουργούν υποστηρικτικά στην ανασυγκρότηση της βαριάς ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα μπορούσε να συντελέσει σημαντικά στην αύξηση της ευελιξίας και ανταγωνιστικότητας του κλάδου αυτού.

14.3.3 Στρατηγική Διαφοροποίησης με έμφαση στις ιδιαίτερες ικανότητες των επιχειρήσεων

Εφόσον ο ανταγωνισμός σε επίπεδο κόστους δεν είναι εφικτός, άμεση προτεραιότητα καθίσταται η συστηματική και καλά οργανωμένη στροφή στην κατασκευή σκαφών (όπως ferry boats και κρουαζιερόπλοιων) που δεν κατασκευάζονται εύκολα στις χώρες χαμηλού κόστους εργασίας και στα οποία τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή. Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία είναι απαραίτητο να εξασφαλίσει σημαντική παρουσία στην ανερχόμενη αγορά σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων που αναμένεται να αναπτυχθεί ραγδαία τα επόμενα δέκα χρόνια, ως αποτέλεσμα της άρσης του *cabotage*.

14.3.4 Στρατηγική Διαφοροποίησης με έμφαση στην καινοτομία

Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην δημιουργία του κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου που θα επιτρέψει τη διάχυση γνώσης μεταξύ των επιχειρήσεων του πλέγματος (π.χ. περιβάλλον ενίσχυσης των spillovers, συνεργατικότητα περιφερειακών πόλων ανάπτυξης με πανεπιστημιακούς φορείς κ.ο.κ), καθώς και την ανάπτυξη δυναμικής καινοτομίας (π.χ. σύνδεση χρηματοδότησης φορέων έρευνας και ανάπτυξης με στόχους, ενίσχυση της συνεργασίας ιδιωτικών και δημοσίων φορέων κ.ο.κ).

14. 3.5. Πολιτικές ενίσχυσης και ανάπτυξης της Εκπαίδευση

Δεδομένου ότι το μέγεθος του εργατικού δυναμικού φθίνει και η Ελλάδα δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τις Ασιατικές χώρες σε επίπεδο μισθών, καθίσταται αναγκαία η δημιουργία φυτώριων υψηλής επαγγελματικής στάθμης και εξειδίκευσης στελεχών στους σχετικούς κλάδους. Η κυβέρνηση θα πρέπει να επενδύσει πόρους για τη δημιουργία εξειδικευμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, με έμφαση: α) την εισαγωγή καινοτόμων επιχειρηματικών πρακτικών, β) την αναβάθμιση των τεχνικών και τεχνολογικών δεξιοτήτων, γ) την αναβάθμιση των διοικητικών ικανοτήτων των στελεχών στους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος. Το παραπάνω είναι εξαιρετικά σημαντικό αν αναλογιστεί κανείς ότι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων του πλέγματος στηρίζεται στην παραγωγή, διάδοση και εφαρμογή της γνώσης και καινοτομίας.

14.3.6 Πολιτική προσέλκυσης ξένων ιδιωτικών επενδύσεων

Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων πρέπει να επιταχυνθεί με μεγαλύτερη έμφαση στους κλάδους εκείνους οι οποίοι: α) εμφανίζουν μεγαλύτερη ελαστικότητα προϊόντος ή υπηρεσίας ως προς την αύξηση των διεθνών εμπορικών ροών ναυτιλίας, β) οδηγούν σε βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου θαλασσίων μεταφορών και υποκατάσταση των εισαγωγών, γ) δίνουν έμφαση στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα εμπορεύσιμα αγαθά του ναυτιλιακού πλέγματος (βελτίωση μήτρας τεχνολογικών συντελεστών, δ) εμφανίζουν υψηλό επίπεδο διαρθρωτικής αλληλεξάρτησης τόσο στους κλάδους του ναυτιλιακού πλέγματος, όσο και στο σύνολο της οικονομίας

Η κυβέρνηση σε συνεργασία με τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλίες για την προσέλκυση διεθνών ναυτιλιακών εταιριών με έμφαση το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, βασιζόμενη στα κάτωθι χαρακτηριστικά: α) την υπάρχουσα ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, β) τον υψηλό βαθμό διασύνδεσης και διείσδυσης των εταιριών εμπορικής ναυτιλίας στις παγκόσμιες ναυτιλιακές ροές, γ) στη δυνατότητα αύξησης της αποδοτικότητας των επενδύσεων στη Χώρα με την εκμετάλλευση τόσο του ΕΣΠΑ, όσο και του Αναπτυξιακού Νόμου με την παράλληλη τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις

Κεφάλαιο 15. Έρευνα Πεδίου

Στα πλαίσια έρευνας πεδίου που διεξήγαγαν μέλη της ερευνητικής ομάδας του παρόντος πονήματος, πραγματοποιήθηκε σειρά συναντήσεων και συνεντεύξεων με αρμόδιους και ενδιαφερόμενους φορείς του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα. Το ενδιαφέρον για την σύσταση ενός Ναυτιλιακού Επιχειρηματικού Πλέγματος στον Πειραιά είναι μεγάλο. Η προοπτική ο Πειραιάς να αναδειχθεί ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο το οποίο θα προσφέρει ένα ενοποιημένο (κυρίως σε επίπεδο πληροφορίας και τεχνολογίας) περιβάλλον επιχειρηματικής δραστηριότητας εκμεταλλευόμενο οικονομίες κλίμακας και συνέργειες, βρίσκεται στα χείλη όλων. Αποτελεί κοινό τόπο και κοινό συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς έχει τις δυνατότητες, τους ανθρώπινους πόρους, την επαγγελματική εμπειρία και κυρίως το γεωγραφικό πλεονέκτημα ώστε να φιλοξενήσει ένα σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρηματικό πλέγμα.

Ωστόσο, από τις συνεντεύξεις που διενεργήθηκαν και από την παράθεση σημαντικών στοιχείων, γίνεται φανερό ότι παράγοντες όπως έλλειψη υποδομών, αντιμαχόμενα συμφέροντα και συντεχνιακές πρακτικές σκιαγραφούν την έλλειψη κοινής αντίληψης, κοινού στόχου, συγκροτημένου σχεδίου και πολιτικής βούλησης (για ρήξη με τις επιβλαβείς πρακτικές που έχουν επικρατήσει) σχετικά με την προοπτικές οικονομικής αξιοποίησης της ναυτιλιακής δυναμικής του Πειραιά.

Ταυτόχρονα, το διεθνές περιβάλλον είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό σε θέματα κόστους με αποτέλεσμα μία χώρα μέλος της ζώνης του Ευρώ να έχει ως μόνη στρατηγική επιλογή να ανταγωνιστεί σε επίπεδο ποιότητας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, σχεδόν όλοι οι φορείς συμφωνούν ότι η πιο ρεαλιστική διέξοδος για τη NEZ είναι η στροφή προς τη βιομηχανία ελαφρών σκαφών (Yachts) και η σύνδεση των δραστηριοτήτων της ζώνης με την προοπτική αξιοποίησης υδρογονανθράκων στη θάλασσα (πλατφόρμες εξόρυξης). Κοινή αντίληψη αποτελεί επίσης η ανάγκη εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού στα νέα αντικείμενα καθώς και η επικαιροποίηση των γνώσεων της σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς.

Στη συνέχεια παρατίθεται η αποδελτίωση των βασικών σημείων των συνεντεύξεων που έλαβαν χώρα κατά την περίοδο 2012-2013.

15.1 Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού (ΒΙ.ΠΑ.Σ) (Συνάντηση: 11/2012)

Η εικόνα που περιγράφεται από τα μέλη Δ.Σ. του ΒΙ.ΠΑ.Σ. (κκ. Πιτσιρίκος και Κορωνάκης) και της εταιρείας ΚΥΜΙ Α.Ε. (στεγάζεται στις εγκαταστάσεις του ΒΙ.ΠΑ.Σ.) είναι απογοητευτική.

Η Παρούσα Κατάσταση - Το Θεσμικό Πλαίσιο και το Κράτος

Η Ελληνική Κυβέρνηση ίδρυσε το 2010 την εταιρεία ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. η οποία είναι 100% θυγατρική της ΟΛΠ Α.Ε. και αποτελεί τον ενιαίο φορέα διαχείρισης της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (NEZ Δραπετσώνα-Κερατσίνι-Πειραιάς-Σαλαμίνα). Στόχος της Ελληνικής Κυβέρνησης ήταν να δημιουργήσει τις δομές διοίκησης και διαχείρισης ώστε να προχωρήσουν τα σχέδια ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ με τους ενδιαφερόμενους επενδυτές.

Δύο χρόνια μετά, η ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. βρίσκεται σε μία κατάσταση αναμονής. Δεν διαθέτει επαρκές στελεχιακό δυναμικό και ουσιαστικά είναι ανενεργή. Ως εκ τούτου, η εταιρεία περιορίζεται σε δευτερεύουσες δραστηριότητες όπως η διενέργεια εκπαιδευτικών σεμιναρίων και η διαμεσολάβηση για την συνάντηση φορέων σχετικά με την προώθηση συνεργασιών και καινοτομιών. Προς το παρόν οι προοπτικές η ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. να αποτελέσει μέρος το οραματιζόμενου ναυτιλιακού πλέγματος στον Πειραιά είναι χαμηλές. Απαιτείται αποφασιστικότητα σχετικά με την προώθηση εκμετάλλευσης δραστηριοτήτων του ΟΛΠ από ιδιωτικό φορέα και συνέργειες μεταξύ των Υπουργείων Οικονομίας, Ανάπτυξης, Ναυτιλίας και Εργασίας.

Προτάσεις του ΒΙ.ΠΑ.Σ. για κοινοπραξία με την ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. ή για την ίδρυση Cluster για τον Σκαρμαγκά, απερρίφθησαν αμφότερες.

Προβλήματα, Δυσκολίες και Ανταγωνισμός

Σύμφωνα με τους εκπροσώπους του ΒΙ.ΠΑ.Σ. δύο από τους κύριους παράγοντες που οδήγησαν σε απαξίωση την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά είναι ο κακώς εννοούμενος συνδικαλισμός και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από το εξωτερικό και τις γειτονικές χώρες.

Όσον αφορά τον κακώς εννοούμενο συνδικαλισμό, αυτός περιγράφεται ως μία κατάσταση όπου τα εργατικά συνδικάτο ήταν επί της ουσίας «Κράτος εν Κράτει» στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Οι συνδικαλιστές ήλεγχαν πλήρως την αγορά διαθέσιμης

εργασίας εγκαθιστώντας μονοψωνιακές πρακτικές (ελάχιστος μισθός σε πολύ υψηλά επίπεδα, κάτω από τα οποία το συνδικάτο δεν «προσέφερε» εργατικό δυναμικό). Επίσης, δεν υπήρχε διάκριση του εργατικού δυναμικού από τους ίδιους τους μηχανισμούς του συνδικάτου, καθώς εξειδικευμένοι και μη θεωρούνταν το ίδιο σε μισθολογικούς όρους.,

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό, η Τουρκία αποτελεί μεγάλη πρόκληση για την ελληνική πλευρά καθώς ενώ μηχανουργικά έχουν σχεδόν το ίδιο κόστος κατασκευής, στο έλασμα η Τουρκία είναι 50% πιο οικονομική (TUZLA). Ταυτόχρονα, οι ελληνικές εταιρείες – δραστηριοποιούμενες σε μία χώρα της ζώνης του Ευρώ (=ακριβό νόμισμα)- έχουν να αντιμετωπίσουν το υψηλό κόστος εργοδοτικών εισφορών και το μεγάλο κόστος υπερωριακής εργασίας. Τέλος, σημαντική παράμετρος είναι και οι κρατικές ενισχύσεις καθώς η Τουρκία παρέχει τέτοιου είδους ενισχύσεις στις εταιρείες της ενώ η Ε.Ε. τις απαγορεύει, με αποτέλεσμα οι ελληνικές εταιρείες να μην μπορούν να ανταγωνιστούν αυτές της Τουρκίας σε επίπεδο κόστους.

Σήμερα, η Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη βρίσκεται στο σημείο μηδέν από τεχνολογικής, οργανωτικής και οικονομικής πλευράς. Παράλληλα, τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ενώ διαθέτουν τη μόνη δεξαμενή Post-Panamax στη Μεσόγειο, αυτή είναι ουσιαστικά σε αχρηστία. Παράλληλα, από τους 1.200 εργαζόμενους, σήμερα μόνο οι 400 θεωρούνται παραγωγικοί και αξιόμαχοι.

Προτάσεις

Οι εκπρόσωποι του ΒΙ.ΠΑ.Σ. στο οποίο σήμερα έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν περί τις 80 επιχειρήσεις με διάφορες δραστηριότητες, όπως Χυτήρια, Μηχανουργεία διαφόρων ειδικοτήτων, Ξυλουργεία, Ηλεκτρολογεία κτλ., και επομένως έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την περίπτωση δημιουργίας ενός ναυτιλιακού πλέγματος στον Πειραιά.

Σε επίπεδο στρατηγικής, η Ελλάδα, λόγω ένταξης στην Ευρωζώνη και Ευρωπαϊκού πλαισίου, δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τους άμεσους ανταγωνιστές της στο κόστος. Ως εκ τούτου, πρέπει να εστιάσει στην ποιότητα & στην εργασιακή συνέπεια. Οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να υποστηρίζουν το 20% περίπου υψηλότερο κόστος σε σχέση με τα τούρκικα ναυπηγεία αλλά σε αντάλλαγμα να απαιτήσουν υψηλότερη ποιότητα και κοινό σύμφωνο εργασιακής ειρήνης ιδίως με το ΠΑΜΕ. Παράλληλα, οι ελληνικές εταιρείες πρέπει να δραστηριοποιηθούν σε επίπεδο μάρκετινγκ και εμπορικής προώθησης συμμετέχοντας σε διαγωνισμούς και εκθέσεις συλλογικά ως

“cluster” προκειμένου να προσελκύσουν νέα συμβόλαια στη NEZ, γεγονός εξαιρετικά υψηλής στρατηγικής σημασίας. Η περίπτωση ενύπαρξης COSCO-ΟΛΠ αποτελεί μία περίπτωση άξια μελέτης (case study) για το πως μπορεί κάποιος να εφαρμόσει κατάλληλες διαδικασίες και να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τον κακώς εννοούμενο συνδικαλισμό και δυσκολίες όμοιες με εκείνες που αντιμετωπίζει η NEZ

Σε πρακτικό επίπεδο, προτείνονται οι ακόλουθες δράσεις και λύσεις:

- Ίδρυση Ενιαίου Φορέα Ναυπηγικής Βιομηχανίας και επάνδρωσή του με εξειδικευμένο προσωπικό Συμβούλων (Consultants).
- Επανασχεδίαση των τριών κύριων Ναυπηγείων
- Εξειδίκευση Εργασιών
 - (α) Αμυντικό Υλικό,
 - (β) Επισκευές= υπεργολαβία (outsourcing)
- Κατάτμηση Εργασιών και Outsourcing: το Ναυπηγείο να έχει λειτουργία και έσοδο μόνο από χερσαίες επιχειρήσεις
- Ιδιωτικοποίηση Ναυπηγείων Ελευσίνας (υπό χρεοκοπία) & Σκαραμαγκά (αν και το ζήτημα επί του παρόντος είναι περίπλοκο). Ωστόσο, ιδιωτικοποίηση της ζώνης του Περάματος ενέχει κινδύνους αλλαγής χρήσης της γης, εξέλιξη που ενδεχομένως να αφάνιζε την Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία από την περιοχή
- NEZ: Βρίσκεται σε πλήρη απαξίωση - έχει ανάγκη από:
 - Περίφραξη
 - Ασφάλεια
 - Διαφήμιση – Marketing – Προώθηση
 - Υποδομές
- Ανάγκη διευθέτησης των δύο περιορισμών χρήσης γης
 - Περιβαλλοντικές Ρυθμίσεις
 - Αρχαιολογικές Ρυθμίσεις (περίπτωση Κυνοσούρας)

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται ο περαιτέρω αποχαρακτηρισμός (ως αρχαιολογικός χώρος) της Κυνοσούρας Σαλαμίνος και την διάθεση της περιοχής για εκτέλεση εργασιών ναυπηγοεπισκευής υπό την προϋπόθεση τήρησης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

- Αντιμετώπιση του προβλήματος του «κακώς εννοούμενου συνδικαλισμού» καθώς οι συχνές κινητοποιήσεις των συνδικαλιστικών οργάνων στον κλάδο λειτουργούν αποτρεπτικά για την προσέλκυση πλοίων για εργασίες στη ΝΕΖ Περάματος. Πλοιοκτήτες έχουν δείξει ενδιαφέρον ακόμα και να επενδύσουν στα Ναυπηγεία ΕΦΟΣΟΝ υπάρχει πολιτική βούληση για ξεκαθάρισμα της υπόθεσης. Πρέπει ένας έντιμος διάλογος να μην στέκεται το δέντρο (απαξιωμένοι εργαζόμενοι που δεν δουλεύουν), αλλά να βλέπει το δάσος (δεν υπάρχει δουλειά).
- Ίδρυση Εκπαιδευτικού Κέντρου Πιστοποίησης Εργαζομένων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης από φορείς με την ανάλογη εκπαιδευτική ικανότητα (Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο, Κ.Ε.Κ. κ.α.).
- Διαφαίνεται μία σιωπηρή συμφωνία μεταξύ της διοίκησης του ΟΛΠ και ΠΑΜΕ ώστε ο πρώτος να έχει σε λειτουργία απρόσκοπτα την Κρουαζιέρα και το δεύτερο να έχει *free hand* στη Ζώνη
- Στο Θριάσιο υπάρχει καλό κομμάτι τροχαίου υλικού και καλές προοπτικές σύνδεσης του λιμανιού του Πειραιά με τον σιδηρόδρομο. Οι Κινέζοι θεωρούν αυτό το τροχαίο υλικό χρήσιμο ώστε να αυξήσουν το κόστος κατά 10%-15% και τα προϊόντα τους να θεωρούνται ως “made in Europe”.

15.2 Δικηγορικό Γραφείο Φράγγου (Συνάντηση: 12/2012)

Παρόμοια ήταν η εικόνα που εξετάθη σε μέλη της ερευνητικής ομάδας στο δικηγορικό γραφείο του κου. Φράγγου.

Η Παρούσα Κατάσταση

Σήμερα στην Ελλάδα δεν υπάρχει στην ουσία ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Τα πάντα γύρω από αυτή είναι σε 'νεκρά'. Αμιγώς επισκευαστικές επιχειρήσεις δεν υπάρχουν. Η ΝΕΖ στο Πέραμα έχει παρουσιάσει μείωση 30% στις επισκευαστικές εργασίες τα τελευταία 3 χρόνια (μείωση από 1300 πλοία σε 700-750 πλοία τον χρόνο). Τα τελευταία 3 χρόνια εξέλιπε η δυνατότητα σοβαρών επισκευαστικών εργασιών στη ΝΕΖ κυρίως λόγω των παρακάτω προβλημάτων:

Προβλήματα:

1. Η μη ύπαρξη βιομηχανικών ναυπηγικών κλινών (δεξαμένες)
2. Η μη ύπαρξη δομημένων εργασιακών σχέσεων

Ακόμα και η επισκευή μίας κλίνης έγινε χωρίς πιστοποίηση και άδεια με αποτέλεσμα όταν ολοκληρωθεί κανείς να μην υπάρχει εμπιστοσύνη για τις εργασίες. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η μη ύπαρξη υποδομής βαριάς βιομηχανίας για Ναυπηγοεπισκευή.

Προβλήματα στην Ελλάδα:

- A) Δεν υπάρχει πραγματική Εργατική Τάξη
- B) Δεν υπάρχει Εργασιακή Συνείδηση
- Γ) Δεν υπάρχει πραγματική Εργοδοτική τάξη και Συνείδηση

Προβλήματα σε NEZ:

- A) Ελλιπές Κρατικό πλαίσιο
- B) Αδιαλλαξία Εργατικών Συνδικάτων
- Γ) Ερασιτεχνισμός Επαγγελματιών

Οι Δυσκολίες και ο Ανταγωνισμός

Όλοι οι ανταγωνιστές επισκευάζουν με μικρότερο κόστος σε σχέση με τις ελληνικές εταιρείες και ταχύτερα σε χρόνους:

- Κίνα \$2,
- Πολωνία: μειον 40% το μεροκάματο σε σχέση με την Ελλάδα.
- Τουρκία \$3: η Τουρκία δεν προσφέρει ποιότητα και δεν έχει υψηλά εξειδικευμένο προσωπικό, ούτε καλές πρώτες ύλες (το ελληνικό πεύκο, ουδεμία σχέση έχει με το τουρκικό). Έχει χαμηλό κόστος διότι εκεί δεν έχουν περιβαλλοντικούς περιορισμούς.
- Ελλάδα \$4.5,

Η Μάλτα αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση καθώς είναι η μόνη που έχει πιο ακριβά κόστη από την Ελλάδα (\$5.5 σε kg) αλλά παρουσιάζει δυνατό τμήμα διαχείρισης και πωλήσεων (αυτοί βρίσκουν τους πελάτες). Η Μάλτα μπορεί να αποτελεί μία ενδιαφέρουσα περίπτωση μελέτης (case study) ως μία περιοχή με κόστος περίπου ίδιο

με της Ελλάδος αλλά με ακμάζουσα Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Ενώ η Μάλτα έχει υψηλότερο εργασιακό κόστος από την Ελλάδα έχει καταφέρει να έχει παραγγελίες (fully booked-χρησιμοποιώντας πλήρως την δυναμικότητα της) για τα επόμενα χρόνια. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το marketing/πωλήσεις τμήμα της είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το τμήμα κατασκευών.

Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να χρησιμοποιήσει το παράδειγμα της Μάλτας ως οδηγό και να εστιάσει στο marketing και στην προώθηση πωλήσεων. Ωστόσο, στην Ελλάδα αυτές οι δραστηριότητες στο Ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα είναι πλήρως απύσες. Η ΒΙ.ΠΑ.Σ., ως φορέας που έχει δραστηριοποιηθεί σχετικά με την αναβίωση της NEZ, έχει διάφορες εταιρείες ικανές για περιφερειακές δουλειές αλλά όχι και την απαραίτητη τεχνογνωσία (know-how) και ρευστότητα ώστε να αναλάβει το management ενός ολόκληρου Ναυπηγείου.

Ωστόσο ζώνη Πειραιά-Περάματος παρουσιάζει και πλεονεκτήματα όπως:

1. Είχε μεγάλη ταχύτητα εργασιών και παράδοσης (όχι πλέον)
2. Άφηνε τον πλοιοκτήτη να διαχειρίζεται (να επιλέγει και να οργανώνει) μόνος του τα συνεργεία.
3. Δυνατότητα εύρεσης οποιουδήποτε ανταλλακτικού (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις κατασκεύαζαν οτιδήποτε τους ζητείτο).
4. Δυνατότητα εύρεσης εξαιρετικά εξειδικευμένου προσωπικού τεράστιας γκάμας π.χ. ήταν σε θέση να επιδιορθώνουν πλοία ακόμα κι όταν αυτά ήταν εν κινήσει στη μέση του Ατλαντικού ωκεανού.

Παρ' όλα αυτά, η σταδιακή απαξίωση της NEZ και η έλλειψη συμβολαίων έχει δύο άμεσα αποτελέσματα:

- I. Μείωση τεχνογνωσίας και απαξίωση γνώσεων
- II. Μείωση εκπαίδευσης αφού οι σχολές επιμόρφωσης Σκαρμαγκά και Περάματος και Σύρου έχουν κλείσει (τις χρηματοδοτούσαν και τις λειτουργούσαν τα ναυπηγεία με αρωγή του Κράτους). Ο αριθμός των εργαζομένων ήταν κάποτε 5000, σήμερα φτάνει μετά βίας τα 350 άτομα
- III. Υπάρχει επίσης ήδη η «πίεση του λιμανιού»: Τα μικρά ναυπηγεία θα φύγουν γιατί θα γίνονται ντόκοι για κοντέινερ συνεχώς.

Προτάσεις

1. Ρευστότητα-Επένδυση: πρώτο και βασικός παράγοντας για αναστροφή της αρνητικής πορείας είναι η προσέλκυση επενδύσεων και η αύξηση της ρευστότητας. Κάποιος χρειάζεται να βάλει χρήματα, ενώ μεγάλο θα είναι και το περιβαλλοντικό έξοδο (συλλογή λύματος \$5 το κιλό). Φυσικά το ερώτημα που προκύπτει είναι πως η Ελλάδα θα συναγωνιστεί χώρες όπως η Τουρκία χωρίς περιβαλλοντικούς περιορισμούς. Οι αποφάσεις που πρέπει να παρθούν σχετικά με την αναβίωση αυτής της βιομηχανίας πρέπει να ζυγίσουν τις παρακάτω μεταβλητές: Ποιότητα ζωής, περιβάλλον. Αν παραδώσουμε την περιοχή στη βαριά βιομηχανία, πως θα αντιμετωπίσουμε τα θέματα μόλυνσης και μάλιστα σε μια χώρα που θεωρητικά βασίζει την οικονομία της στον τουριστικό κλάδο? (Ισορροπία μεταξύ Βαριάς Βιομηχανίας – Εισοδήματος – Περιβάλλοντος – Ποιότητας Ζωής).
2. Εναλλακτική στρατηγική: η βαριά βιομηχανία στη NEZ έχει πεθάνει και η κατάσταση είναι μη αναστρέψιμη. Συνεπώς, πρέπει να τελειώσουν όλες οι λεγόμενες «δουλειές φλόγας». Αξιόλογη είναι η πρόταση του Αρίστου Δοξιάδη «εν τοπία» σχετικά με το Θριάσιο πεδίο: αναπτύσσεται ως εμπορικό διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματοκιβωτίων. Από την άλλη πλευρά, στο Πέραμα έχει αναπτυχθεί πλήρης αστικός ιστός με αποτέλεσμα όποια βαρυσ βιομηχανική δράση να θεωρείται ανεπιθύμητη. Αντιθέτως, η κατασκευή και συντήρηση σκαφών αναψυχής (π.χ. τα σκάφη των Σκανδιναβών) θεωρείται εφικτή και μπορεί να συνδυαστεί με την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού. Τα ναυπηγεία θα γίνουν πιο ευέλικτα διαθέτοντας ενεργό μάρκετινγκ και μάνατζμεντ, και απολαμβάνοντας το πλεονέκτημα το market proximity στον θαλάσσιο τουρισμό λόγω της αρχιπελαγικής γεωγραφίας της Ελλάδος. Στόχος είναι η αγορά των μέγκα-γιώτ της M. Ανατολής τα οποία μπορούν να έρχονται για στα Ναυπηγεία της NEZ για συντήρηση και διαχείριση (χειμερινή ενδιαίτηση). Τα αναγεννημένα ναυπηγεία πρέπει να είναι μικρά κι ευέλικτα ώστε ο εφοπλιστής να μπορεί να κάνει την διοργάνωση της κατασκευής όπως ακριβώς την επιθυμεί.
3. Βασική προϋπόθεση: η ύπαρξη ικανού μάνατζερ και να αναλάβει το μάνατζμεντ των ναυπηγείων ως εργολαβία. Το μάνατζμεντ των ναυπηγείων

είναι το Νο 1 πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί πριν από οτιδήποτε άλλο. Η περίπτωση της ΔΕΗ υπό το σχέδιο Μάρσαλ ίσως αποτελεί ένα καλό πρότυπο διεξόδου από την κρίση για τη ΝΕΖ.

4. Θαλάσσιος Τουρισμός: οι μαρίνες παντού έχουν καταληφθεί από τους ψαράδες (στο Αιγαίο), αν και το μέλλον είναι η βιομηχανία υποδοχής θαλάσσιου τουρισμού. Εκτός από την Κω και τη Σάμο, δεν υπάρχουν θαλάσσιες μαρίνες πουθενά σε ολόκληρο το Αιγαίο. Στην Νίκαια, η φιλοξενία των σκαφών αποτελεί τεράστια περιοχή πλουτισμού της περιοχής. Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει μεγάλο δυνητικό παραγωγικό δυναμικό το οποίο μπορεί όχι μόνο να αποτελέσει βιώσιμη διεξόδο για τη ΝΕΖ αλλά να δημιουργήσει προοπτικές ανάπτυξης για την Ελληνική οικονομία εν γένει.

15.3 Εργατικό Κέντρο Πειραιά (Συνάντηση: 02/2013)

Το Εργατικό Κέντρο Πειραιά ανάγει την κρίση στη ΝΕΖ κυρίως στη παγκόσμια οικονομική κρίση, στις πρακτικές των εφοπλιστών και στην πολιτική της Ε.Ε. σχετικά με τον κλάδο της Ναυπηγοεπισκευής.

Η Παρούσα Κατάσταση - Το Θεσμικό Πλαίσιο και το Κράτος

Το 2007 αποτελεί το έτος καμπή για τα ναυπηγεία και τη ΝΕΖ, καθώς μέχρι τότε υπήρχαν πολλές δουλειές. Μετά ξεκίνησε παγκόσμια κρίση η οποία επηρέασε σφοδρά την κατάσταση των ναυπηγείων. Κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ελληνικών εταιρειών ήταν γρήγορη παράδοση πλοίων (ίσχυε σε γενικές γραμμές, μέχρι το 2006). Σήμερα που οι ναύλοι είναι χαμηλοί, το κίνητρο γρήγορης παράδοσης έχει εκλείψει.

Το 2009 ο όμιλος Abu Dahbi MAR (με τον Ισκαντάρ Σάφα να αναλαμβάνει ως Διευθύνων Σύμβουλος) αγοράζει το 80% των ναυπηγείων Σκαραμαγκά. Το πρόστιμο των 230 εκατ. Ευρώ που επιβληθεί από την ΕΕ προβάλλοντας ως αιτιολογικό τις παράνομες κρατικές επιχορηγήσεις που είχαν δοθεί πριν από αρκετά χρόνια, ουσιαστικά βγάζουν τα ναυπηγεία βγαίνουν εκτός αγοράς. Αυτή αρνητική εξέλιξη για τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ουσιαστικά εκμηδένισε και κάποια περιφερειακά μικρά κατασκευαστικά έργα (μικρότερα καράβια).

Τον Σεπτέμβριο του 2010 το Νομοσχέδιο Βενιζέλου για την πώληση των Ναυπηγείων και τον Οκτώβριο του 2010 η συμφωνία Ελλάδος-Κίνας για κατασκευή ελληνικών караβιών στην Κίνα. (όποιος χτίζει καράβια εκεί, εξασφαλίζει και σίγουρο ναύλο, καθώς η Κίνα έχει αυτή την εποχή τα εμπορεύματα προς μεταφορά) δίνει την χαριστική βολή στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, σύμφωνα με τα μέλη του Εργατικού Κέντρου Πειραιά..

Μέλη του εργατικού κέντρου Πειραιά πιστεύουν ότι πίσω από την απόφαση αυτή της Ε.Ε. κρύβεται συγκεκριμένη πολιτική της Ε.Ε. για συρρίκνωση ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, επομένως και στον Σκαραμαγκά (βλ. στρατηγική απόφαση και Κοινοτική Οδηγία της ΕΕ (2002) και 7η Κοινοτική Οδηγία του 1984 για στρατηγική της ΕΕ όσον αφορά τη Ναυπηγική Δραστηριότητα στην Ευρώπη)

Οι Δυσκολίες και ο Ανταγωνισμός

Σύμφωνα με μέλη του Εργατικού Κέντρου Πειραιά στην Ελλάδα το μεικτό ημερήσιο εργατικό κόστος ενός τεχνίτη φτάνει τα Ευρώ 100, 80, ήτοι Ευρώ 72 καθαρό έσοδο. Παράλληλα η υπερωριακή αμοιβή φτάνει το 90% της κανονικής αμοιβής.

Ταυτόχρονα, οι Εργολάβοι έχουν παίξει ιδιαίτερο ρόλο στην αύξηση του κόστους, καθώς σύμφωνα με μαρτυρίες από μέλη του Εργατικού Κέντρου Πειραιά είναι αυτοί οι οποίοι φουσκώνουν την καθαρή εργατική αμοιβή αφού συμπεριλαμβάνονται ασφαλιστικές εισφορές, 13-14 μισθοί + κέρδος τους ως ενδιάμεσοι, ενώ τα υλικά είναι και αυτά ακριβά. Αυτή η πρακτική επιβεβαιώθηκε και από τον κ. Σίγουρα (Δ/νων Σύμβουλο της ΝΑΥΣΟΛΠ).

Τέλος, η ανανέωση του παγκόσμιου στόλου έπαιξε κι αυτή τον ρόλο της για την παρακμή της ΝΕΖ, καθώς τα νεότευκτα πλοία είναι πολλά και δεν έχουν την ίδια ανάγκη συντήρησης όπως τα παλαιά, με αποτέλεσμα ο κλάδος να έχει μειωμένους τζίρους.

Προτάσεις

- Κίνητρα και αντισταθμιστικά οφέλη ώστε να συνδεθεί η εξόρυξη πετρελαίου με NEZ και Ναυπηγεία. Αυτό θα φέρει ανάπτυξη τζίρου.
- Yachts: «σπρώξιμο» κλάδου προς τα σκάφη αναψυχής θεωρείται κάτι θετικό από τους εργαζομένους. Απαιτούνται, βέβαια, επενδύσεις αλλά αυτό είναι πάντα βασικό προαπαιτούμενο.
- ΒΙΠΑΣ: σύντομα να πιστοποιηθούν οι εργαζόμενοι για πλωτές εξέδρες και εργασίες σε αυτές π.χ. GERMANIA έδωσε κίνητρα για μεταστροφή από τον κατασκευή πλοίων σε κατασκευή ξενοδοχειακού εξοπλισμού.
- NEZ: Ανάγκη για ορισμό-οριοθέτηση της ευέλικτης εργασίας καθώς τα πλοία δουλεύονται με άτομα υψηλής εξειδίκευσης και περιορισμένης χρονικής διάρκειας συμβάσεις, ενώ έχουν πλέον υιοθετηθεί οι επιχειρησιακές συμβάσεις.

15.4 Ναυπηγεία Άτλας-Πέραμα (Συνάντηση: 02/2013)

Εκτενής ήταν η συνέντευξη που διενεργηθεί στα Ναυπηγεία Άτλας περιλαμβάνοντας πολύ σημαντικές λεπτομέρειες σχετικά με τη NEZ, τον διεθνή ανταγωνισμό, τις πρακτικές που ακολουθούνται από τα εργατικά συνδικάτα, την ανεπάρκεια του Κρατικού μηχανισμού και πλαισίου, τις αδυναμίες του κλάδου της Ναυπηγοεπισκευής, τα υψηλά εργατικά κόστη και τις εναλλακτικές λύσεις που προτείνονται. Ιδιαίτερη σημασία έχει η σύμπτωση απόψεων με τους προηγούμενους φορείς σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές που μπορεί να ακολουθήσει ο κλάδος και τις προοπτικές που μπορεί να εμφανιστούν στο άμεσο μέλλον.

Η Παρούσα Κατάσταση - Το Θεσμικό Πλαίσιο και το Κράτος

Όπως περιγράφεται από τα στελέχη των Ναυπηγείων Άτλας μέχρι την τριετία 2008-2009-201 υπήρχαν ικανοποιητικές δουλειές, και ο κλάδος ελαφρών σκαφών δεν είχε επηρεαστεί ιδιαίτερος από την κρίση. Η κρίση στον κλάδο ενσκήπτει κατά την διετία 2011-2012, οπότε και η χώρα βυθίζεται στην πολιτική και οικονομική αβεβαιότητα.

Παράλληλα, ο χώρα αρχίζει να κινείται στην σφαίρα της λογικής της υπερφορολόγησης γεγονός ενώ το οικονομικό-πολιτικό κλίμα εκείνης της περιόδου στοχεύει τους έχοντες σκάφη (οι λεγόμενοι «σκαφτοί»), με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα ιδιαίτερα αρνητικό κοινωνικό-οικονομικό κλίμα για τον κλάδο.

Ταυτόχρονα, η εικόνα του κλάδου στο εξωτερικό πληγεί σε τεράστιο βαθμό καθώς την περίοδο των «παχιών αγελάδων» είχαν εισέλθει στην αγορά της NEZ άνθρωποι χωρίς την κατάλληλη τεχνογνωσία και εμπειρία, οι οποίοι έβγαλαν πολλά χρήματα από πολλά μικρά projects. Ωστόσο, όταν μεγαλύτερα projects άρχισαν να έρχονται στη NEZ, ο ερασιτεχνισμός και η ανεπάρκειά τους έγιναν φανεροί (ασυνέπεια, κακής ποιότητας δουλειά, μη παράδοση) με αποτέλεσμα το καλό “Brand Name” που είχε αποκτήσει ο κλάδος να δεχτεί καίριο πλήγμα. Πλέον, το “Brand Name” της χώρας μας δεν είναι ικανοποιητικό καθώς υπάρχει σημαντικό πρόβλημα νοοτροπίας σε πολλούς σχετιζόμενους επαγγελματικούς κλάδους ενώ ο κακώς εννοούμενος συνδικαλισμός και η ανεπάρκεια του κράτους δυσχεραίνουν περαιτέρω τις οικονομικές προοπτικές του κλάδου.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι, το καθεστώς ιδιοκτησίας των μικρών ναυπηγείων (όπως η ATLAS) είναι ιδιαίτερο καθώς ενώ αυτά είναι ιδιόκτητα μόλις στα 25 μέτρα από την θάλασσα η κυριότητα ανήκει στον ΟΛΠ από τον οποίον νοικιάζεται. Οι αναμενόμενες εξελίξεις περί ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ γεννά εύλογα ερωτήματα σχετικά με την τύχη αυτών των επιχειρήσεων και την πρόσβασή τους στην θάλασσα, δημιουργώντας έντονη αβεβαιότητα μέσα σε ένα ήδη αρνητικό οικονομικό περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, το Ελληνικό Κράτος είτε υστερεί σε βασικές προτεραιότητες του πλαισίου που διέπει την NEZ ή δημιουργεί με τις πρακτικές του αβεβαιότητα και ανυπέρβλητα εμπόδια. Για παράδειγμα:

- το φορολογικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής αλλάζει συχνά,
- η μηχανογράφηση στο δημόσιο και η χρήση ηλεκτρονικών υπηρεσιών δεν έχει προχωρήσει όσο θα έπρεπε. Σαν αποτέλεσμα οι γραφειοκρατικές διαδικασίες παραμένουν ακόμα δαιδαλώδεις, γεγονός που λειτουργεί αποτρεπτικά σε όσους επιθυμούν να κάνουν χρήση των υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα
- Οι διαδικασίες απασχόλησης πληρώματος και χρονικού ορίου παραμονής σκαφών στην Ελλάδα πρέπει να εξορθολογιστούν. Για παράδειγμα, όσον αφορά τα μέλη πληρώματος, το Κράτος τους χορηγεί τουριστική Visa η οποία θα πρέπει να ανανεώνεται κάθε έξι (6) μήνες. Έτσι, αν η επισκευή για ένα σκάφος διαρκεί πάνω από 6 μήνες, πλοίο και πλήρωμα θα πρέπει να εξέλθουν

απο τα χωρικά ύδατα της Ελλάδος, να υποβάλλουν ξανά χαρτιά, να εγκριθούν και να εισέλθουν πάλι στην Ελλάδα και το ναυπηγείο, πράγμα που φυσικά λειτουργεί απολύτως αποτρεπτικά σε όποιον επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες της NEZ.

Από την άλλη πλευρά, πάντως, οι πρόσφατα θεσπισμένοι περιβαλλοντικοί όροι οδήγησαν σε σημαντικό εκσυγχρονισμό των διαδικασιών.

Οι Δυσκολίες και ο Ανταγωνισμός

Κοινή είναι η πεποίθηση και από τους επαγγελματίες του κλάδου της Ναυπηγοεπισκευής ότι η χώρα μας, ως χώρα μέλος της Ε.Ε. και της Ο.Ν.Ε., δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί τους κύριος ανταγωνιστές της σε θέματα κόστους εργασίας και παραγωγής.

Όσον αφορά την Τουρκία, είναι πιο μπροστά σε υποδομές σε σχέση με την Ελλάδα τόσο σε Μαρίνες (η Ελλάδα είναι πιο ακριβή σε σχέση με την Τουρκία) όσο και σε Ναυπηγεία και NEZ. Είναι θέμα χρόνου να αναπτύξουν ποιοτική δουλειά και να φτάσουν σε επίπεδο ικανοτήτων και δεξιοτήτων το Ελλήνων εργατικό δυναμικό, δεδομένου ότι αυτό απαξιώνεται διαρκώς λόγω της έλλειψης συμβολαίων.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι πρακτικές που ακολουθεί ο κακώς εννοούμενος συνδικαλισμός δυσχεραίνουν περαιτέρω την κατάσταση. Όταν ο πελάτης έχει την αίσθηση ότι στην Ελλάδα εκβιάζεται ενώ στην Τουρκία μπορεί να κάνει αποτελεσματικά τη δουλειά του, τότε το κόστος είναι η δημιουργία κακού ονόματος για την Ελλάδα διεθνώς, γεγονός το οποίο αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες που συμβάλλουν στο οικονομικό αδιέξοδο στο οποίο βρίσκεται.

Όσον αφορά το κόστος εργασίας στην Ελλάδα αυτό είναι ιδιαίτερα υψηλό καθώς οι εργοδοτικές εισφορές είναι πολύ ακριβές ενώ ένας Ξυλουργός αμείβεται με Ευρώ 4.300-4.700 μικτά ανα μήνα χωρίς υπερωρία για μία δουλειά σε σκάφος αναψυχής. Αντίθετα, στην Πολωνία ο ανάλογος ξυλουργός αμείβεται τα μισά έχοντας καλύτερη παραγωγικότητα ενώ ακόμη και στην Ολλανδία ο αντίστοιχος ξυλουργός για την αντίστοιχη εργασία αμείβεται κατά Ευρώ 1.200 λιγότερα.

Σημαντικό ρόλο στις αμοιβές παίζει ασφαλώς το γεγονός ότι οι μισθοί στον συγκεκριμένο κλάδο είναι πλήρως ανελαστικοί στη Ζώνη, καθώς ελέγχονται από τα Συνδικαλιστικά Σωματεία, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και οι επιχειρησιακές συμβάσεις. Έτσι έχουμε δύο ειδών μισθολόγια [α) Ζώνης (Σωματεία) και β) Ελεύθερο (Επιχειρησιακές Συμβάσεις)].

Τέλος, η έντονη εποχικότητα του κλάδου δημιουργεί σημαντικό volatility στο εισόδημα που παράγεται.

Προτάσεις

- Θαλάσσιος Τουρισμός και NEZ: είναι επιτακτική η ανάγκη για στόχευση μεταξύ ομαδοποίησης Μαρινών και δουλειά για Ναυπηγεία + Υπηρεσίες + Εξυπηρέτηση = Εμπορική σύνδεση Μαρίνας και Ναυπηγείων ??? = Σχέδιο «NHPHIDEΣ», σίγουρα θα ΩΦΕΛΗΣΕΙ και τον κλάδο επισκευών ελαφριών σκαφών και MEGA YACHTS
- Συνέργειες: είναι επιτακτική η ανάγκη για συνεργασία μεταξύ ναυπηγείων ελαφρών σκαφών και ΒΙ.ΠΑ.Σ. ώστε να παρέχεται μία ολοκληρωμένη υπηρεσία και να υπάρχει μία κοινή εμπορική παρουσία η οποία θα επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακος και θα υλοποιεί μέρος του οραματιζόμενου ναυτιλιακού cluster του Πειραιά.
- Εκπαίδευση και Επαγγελματική Κατάρτιση: απαιτείται πιστοποίηση επαγγελματικής κατάρτισης σε συνεργεία της Ζώνης αν και βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα. Ζήτημα προκύπτει όσον αφορά τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας για τους εργάτες.

Έρευνα και Ανάπτυξη (ιδίως όσον αφορά τα υλικά ελαφρών σκαφών): Τόσο η Ιταλία όσο και η Ολλανδία χρησιμοποιούν τελευταίας τεχνολογίας ευέλικτα υλικά. Ωστόσο, το κόστος μεταφοράς αυτών των υλικών στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα υψηλό ενώ η αδυναμία κατασκευής ανάλογων υλικών από Ελληνικές εταιρείες μειώνει την προστιθέμενη αξία των παραγωγικών λειτουργιών του cluster (ειδικά δάπεδα κατασκευασμένα από μίγμα ξύλο με καουτσούκ το οποίο είναι «αθόρυβο» σε κυματισμό και αναταράξεις εισάγονται από Ολλανδία, καθώς εκεί έχουν την απαραίτητη

τεχνογνωσία και εξειδίκευση). Αυτή η δύσκολα στα υλικά δυσχεραίνει την μεταστροφή της βαρείας βιομηχανίας στα ελαφριά σκάφη (Yacht), αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι δεν δημιουργεί απαγορευτικές συνθήκες. Το ζητούμενο είναι να υπάρξει έξτρα εξειδίκευση και δεξιότητα της εργασίας πάνω σε πιο «έξυπνα» (sophisticated) υλικά.

- Σχέση με το Κράτος: Απαιτούνται κίνητρα και άρση εμποδίων σχετικά με:
 - Σχέδιο αξιοποίησης Μαρινών και Λιμενική Πολιτική
 - Σταθερό Φορολογικό Πλαίσιο σε σκάφη αναψυχής και θέσπιση φορολογικών κινήτρων
 - Απλοποίηση γραφειοκρατικών διαδικασιών και Εισαγωγή Μηχανογράφησης και ηλεκτρονικών μέσων στο Δημόσιο
 - Εκσυγχρονισμός Γραφειοκρατίας & Μηχανογράφησης σε αγορά / ενοικίαση / χρήση μικρών σκαφών αναψυχής
 - Τεχνολογία Transit Lock
 - Απλοποίηση και εξορθολογισμός διαδικασιών απασχόλησης πληρώματος καθώς και χρόνου περιορισμού παραμονής σκαφών στην Ελλάδα

15.5 ΝΑΥΣΟΛΠ (Συνάντηση: 04/2013)

Παρόμοια συμπεράσματα και λύσεις συζητήθηκαν στη συνέντευξη με τον Δ/ντα Σύμβουλο της ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. ενώ διαπιστώθηκε ο κοινός τόπος σχετικά με την αδυναμία ύπαρξης συνεργατική νοοτροπίας στον κλάδο της ΝΕΖ.

Η Παρούσα Κατάσταση - Το Θεσμικό Πλαίσιο και το Κράτος

Η ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. δεν έχει εξελιχθεί όπως προβλεπόταν κυρίως λόγω του γεγονότος ότι έχουν κολλήσει οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Η ΝΑΥΣΟΛΠ τρέχει κάποια περιφερειακά projects χαμηλής σημασίας (π.χ. certification of workers) χωρίς αυτό να αποτελεί το κύριο αντικείμενό της, το οποίο είναι η διαχείριση ΝΕΖ και Ναυπηγείων. Ωστόσο, ακόμα δεν κατέχει ούτε ένα στοιχείο πάγιου ενεργητικού από

αυτά που θα έπρεπε να έχει στην κυριότητά της (καρνάγια, ναυπηγεία κτλ) λόγω ανύπαρκτης κεφαλαιακής επάρκειας καθώς και της αβεβαιότητας σχετικά με την μελλοντική της υπόσταση (παράχωση, πώληση, ανοικτός διεθνής διαγωνισμός???). Εν αναμονή απόφασης του ΤΑΙΠΕΔ σχετικά με την αξιοποίηση του ΟΛΠ και του ρόλου που θα παίξουν οι Κινέζοι επενδυτές της COSCO, η εταιρεία βρίσκεται μπλοκαρισμένη και δεν έχει ευελιξία, καθώς ενώ απαιτείται αποτελεσματική δράση και επάνδρωσή της με δυναμικά στελέχη της αγοράς σε παρόντα χρόνο, όλες οι διαδικασίες βρίσκονται σε στασιμότητα.

Όσον αφορά τα καρνάγια στη NEZ, η αγορά διακρίνεται από κατακερματισμό καθώς ο καθένας δουλεύει μόνος του, χωρίς κάποια συνέργεια ή συνεργασία να επιδιώκεται. Ωστόσο, η καλή και ποιοτική εργασία στα βασικά (fundamentals) της επισκευής παραμένει αλλά δεν επικουρείται από προωθητικές ενέργειες και σχεδιασμό (design). Σχετικά με την κυριότητα στα Καρνάγια (θέμα που προέκυψε από την συνέντευξη στην εταιρεία Atlas), διασταυρώθηκε η πληροφορία ότι ο αιγιαλός ενοικιάζεται από τον ΟΛΠ για 20-25 χρόνια και δεν βρίσκεται στην κυριότητα των εταιρειών, όπως ακριβώς ισχύει και με Ξενοδοχεία στην χώρα. Ωστόσο, υπήρξαν διαβεβαιώσεις ότι ο ΟΛΠ δεν έχει εγείρει ποτέ θέμα και το ισχύον καθεστώς δεν αποτελεί εμπόδιο. Αποτελεί περισσότερο ένα τυπικό θέμα σχετικά με την εξασφάλιση πρόσβασης προς το θαλάσσιο μέτωπο. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ΟΛΠ έχει την ιδιοκτησία του στεριανού χώρου, καθώς αυτός του έχει παραχωρηθεί από το Κράτος μέχρι το 2052. Ιδιοκτησιακό καθεστώς έχει την εξής διάρθρωση:

- Ιδιωτικά καρνάγια (ιδιωτικά ναυπηγεία και επισκευές): έχουν ιδιωτική κυριότητα μέχρι και 25 μέτρα από θάλασσα, όπου η κυριότητα περνάει στον ΟΛΠ και την ενοικιάζουν από αυτόν
- Καρνάγια για ΕΡΓΟΛΑΒΟΥΣ, τα οποία νοικιάζονται από τον ΟΛΠ σε όποιον εργολάβο έχει εξασφαλίσει και θέλει να τρέξει μία *ad hoc* δουλειά (δηλ. νοικιάζονται με την φορά)

Τέλος, όσον αφορά τις υπάρχουσες δεξαμενές στη ζώνη της NEZ και των Ναυπηγείων, όπως έχει προαναφερθεί στην συνέντευξη ο Σκαρामαγκάς διαθέτει τη μοναδική δεξαμενή Post-Panamax στη Μεσόγειο, αλλά αυτή είναι ουσιαστικά σε αχρηστία. Παράλληλα, πλωτές δεξαμενές κατασκευής 1965 βρίσκονται υπό ιδιοκτησίας ΟΛΠ αλλά και αυτές είναι απαρχαιωμένες. Υπάρχει πρόταση για την ανανέωσή τους ώστε

να μετατραπούν σε ποιότητα και χωρητικότητα μέχρι και PANAMAX, αλλά το ζητούμενο είναι να βρεθεί ο επενδυτής που θα δει ευκαιρία οικονομικής αξιοποίησης και κέρδους σε μία τέτοια επένδυση.

Οι Δυσκολίες και ο Ανταγωνισμός

Όσον αφορά τη NEZ, υπάρχει ισχυρή παράδοση στο Πέραμα σχεδόν οικογενειακή. Οι πιο πολλές εταιρείες είναι από οικογένειες που κάνουν εδώ και τρεις γενιές αυτή τη δουλειά. Αυτές οι εταιρείες είχαν πάντα δουλειά και είχαν συνηθίσει, σε όλη την περίοδο του ψυχρού πολέμου, να είναι ο «partner of choice» για ναυπηγοεπισκευή στο παραδοσιακό προϊόν (ποντοπόρα πλοία) από πελάτες του εξωτερικού καθώς δεν υπήρχε ανταγωνισμός από τις πρώην κομμουνιστικές χώρες ενώ η δραχμή ήταν πάντα υποτιμημένη σε σχέση με τα ξένα νομίσματα. Έτσι, όποτε αναδυόταν πρόβλημα αύξησης κόστους εργασίας, γινόταν μία υποτίμηση και το θέμα λυνόταν, διατηρώντας την ανταγωνιστικότητά τους.

Ωστόσο, η κατάρρευση του Ανατολικού Μπλοκ άλλαξε άρδην την κατάσταση. Άνοιξε ο ανταγωνισμός από τις πρώην κομμουνιστικές χώρες ενώ στην αγορά της Ναυπηγοεπισκευής εισήλθε δυναμικά και η Τουρκία. Η αύξηση ανταγωνισμού συνδυαζόμενη με την είσοδο της Ελλάδας στο Ευρώ, συνέτειναν στο να απώλεσε η χώρα το πλεονέκτημα κόστους, ενώ οι αυξημένες τυπικές προδιαγραφές (περιβαλλοντικές, εργασιακά κτλ) που πρέπει να τηρούνται σε σχέση με Βαλκάνια και την Τουρκία δημιουργούν πρόσθετα ανελαστικά κόστη.

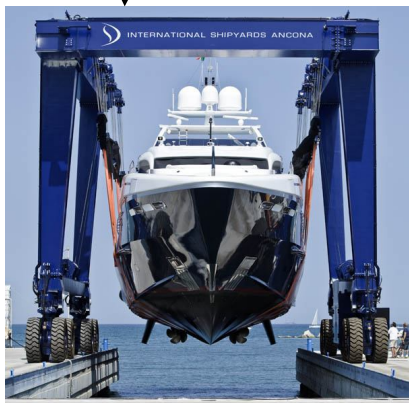
Μέχρι να αναδυθεί η νέα αυτή κατάσταση οι εργάτες στα Ναυπηγεία και στη NEZ απολάμβαναν αυξημένα ημερομίσθια, ενώ οι αυξήσεις που λάμβαναν θεωρούνταν ως κεκτημένο. Έτσι, όταν απολέσθηκε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και μειώθηκε ο τζίρος, οι εργάτες αρνήθηκαν να προσαρμόσουν απαιτήσεις προς τα κάτω. Παράλληλα, οι υπάρχουσες υψηλές εισφορές ενισχύουν περαιτέρω το εργατικό κόστος.

➤ Προβλήματα

- Έλλειψη συνεργατικής κουλτούρας και κοινού στόχου ως κύριο χαρακτηριστικό του τρόπου εργασίας στη NEZ. Επικρατεί το στενό συμφέρον, όπως το ερμηνεύει κανείς κατα το δοκούν.
- Αντίσταση στην αλλαγή και αδυναμία προσαρμογής στο νέο περιβάλλον
- Ερασιτεχνισμός (όπως περιγράφηκε από τα στελέχη του Ναυπηγείου Atlas)
- Γραφειοκρατία και ανεπαρκείς υποδομές του Κράτους υποδομή σε θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και διαδικασιών
- Έλλειψη φορολογικών κινήτρων για τον χώρο των Yachts
- Εργασιακό κόστος, επιβαρύνεται απο τον κακώς εννοούμενο συνδικαλισμό και τις υψηλές εργοδοτικές εισφορές

Προτάσεις

- Στροφή προς νέο προϊόν = YACHTS: στον κλάδο υπήρξε ανάπτυξη αλλά όχι εύρυθμα και μέσα σε ένα ορισμένο πλάσιο λειτουργίας. Αντίθετα, επικράτησε μία αναρχία και ο καθένας έδρασε για τον εαυτό του, χωρίς κάποιο συντονισμό ή κάποιο σκοπό συντονισμένης προώθησης του κλάδου στο εξωτερικό. Για παράδειγμα, η Ιταλία δεν έχει τόσο καλή κατασκευή όσο επιτυγχάνεται στην Ελλάδα, αλλά ποντάρει στο design, στην προηγμένη τεχνογνωσία (Travel Lift) και στη Συνεργασία, καθώς εκεί ακολουθείται η πρακτική της κοινής εμπορικής εκπροσώπησης (διατηρούν 3 εταιρείες εμπορικής διαχείρισης). Έτσι η εταιρεία που εκπροσωπεί τον κλάδο,



συμμετέχει σε εκθέσεις, κλείνει δουλειές και τις δίνει μετά ως υπεργολάβος στα καρνάγια Συμπέρασμα: απαιτείται ευρεία Συνεργασία και Συνεννόηση για τη δημιουργία συνθηκών ναυτιλιακού cluster στην Ελλάδα, ενώ ζητείται και το ανάλογο Κρατικό πλαίσιο και οι υποδομές.

- Συμπληρωματικά προϊόντα: Πλωτές ανεμογεννήτριες και Τροχαίο Υλικό. Η Ναυπηγική Βιομηχανία μπορεί να ποντάρει πλέον μόνο σε εναλλακτικά προϊόντα όπως γεωτρύπανα, πλατφόρμες, τροχαίο υλικό, μετατροπή βαποριών σε LNG κτλ, οτιδήποτε δηλαδή έχει να κάνει με εξόρυξη και διανομή ενέργειας.
- Ναυπηγεία: είναι μία δύσκολη υπόθεση αλλά η βαριά επισκευή δεν είναι μία απολύτως χαμένη υπόθεση, καθώς η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών συνδυαζόμενη με το γεγονός ότι η χώρα βρίσκεται πάνω στην ρότα των εμπορικών μπορούν να δημιουργήσουν προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης.
- Γενικά Απαιτείται:
 - Αποφασιστικότητα και Ρήξη με το παρελθόν
 - Φορολογικά Κίνητρα για Yachts
 - Απλοποίηση Γραφειοκρατίας
 - Μείωση Εργατικών Εισφορών
 - ΤΡΕΧΕΙ το ΕΣΠΑ με έναν από τους κύριους πυλώνες τη Ναυπηγοεπισκευή, επιδοτώντας το 50%!
 - Μετριοπάθεια: Όλες οι πλευρές (εργοδότες-εργαζόμενοι-κράτος) πρέπει να ρίξουν νερό στο κρασί τους και να γίνουν πιο μετριοπαθείς. Απαιτείται συνεννόηση και σύμπραξη καθώς ο καθένας από τους τρεις έχει ποσοστό δίκιου με το μέρος του.

ΚΡΑΤΟΣ	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	ΕΡΓΟΔΟΤΕΣ
1. Μείωση ΕΙΣΦΟΡΩΝ	1. Μείωση	1. Αύξηση Συνεργασίας
2. Βελτίωση	ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	μεταξύ τους
Γραφειοκρατίας	2. Προσαρμογή στο νέο	2. Κοινή εμπορική
3. Σταθερό Φορολογικό	περιβάλλον	εκπροσώπηση
Πλαίσιο	3. Συνεννόηση με	3. Συνεννόηση με
4. Καλύτερη	Εργοδότες	εργαζόμενους
Μηχανοργάνωση του		
Κράτους		

- Κρουαζιέρα: οι εξελίξεις στην Κρουαζιέρα και οι προοπτικές ανάπτυξης και σε άλλες περιοχές πέραν του ΟΛΠ (π.χ. Λαύριο) είναι μία απόφαση που πρωτίστως πρέπει να ληφθεί με γνώμονα τις ανάγκες του πελάτη και το Κόστος. Οι ανάγκες του πελάτη έχουν να κάνουν με την πρόσβαση και την μετάβαση στους αρχαιολογικούς χώρους. Η πρόταση, πάντως, για το Φάληρο δεν θεμελιώνεται καθώς το Φάληρο δεν ενδείκνυται (αβαθή, απόληξη ποταμών το οποίο σημαίνει φερτό υλικό). Η πρόταση έγινε από τους Εφοπλιστές Κρουαζιέρας κυρίως για λόγους πολιτικού ελιγμού ώστε να πιέσουν να φύγει η Κρουαζιέρα από τον Πειραιά, Το μέλλον της Κρουαζιέρας πρέπει να χαραχθεί με μόνο γνώμονα τον ρεαλισμό και το κόστος και όχι τα επιμέρους συμφέροντα (π.χ. του Δήμου Πειραιά, του ΟΛΠ ή της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιέρας). Ως εκ τούτου, απαιτείται σύνθεση και κοινή αντίληψη πέρα από στενά συμφέροντα.
-