

Πάντειο Πανεπιστήμιο
Τμήμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Οικονομικής Και Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΕΛΛΗΝΙΚΉ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΉ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Διπλωματική Εργασία
Ρέτζου Όλτα



Πάντειο Πανεπιστήμιο

**Τμήμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Οικονομικής και
Περιφερειακής Ανάπτυξης**

**«Ελληνική Ναυτιλία και η Συνεισφορά της στην Ελληνική
Οικονομία»**

Σπουδάστρια: Ρέτζου Όλτα

A.M.:0810M007

**Επιβλέπων καθηγητής: Φωτεινοπούλου Αικατερίνη ,
Επίκουρη Καθηγήτρια**

2013

i. Δήλωση αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

όνομα

Ρέτζου Όλτα

ii. Τριμελής εξεταστική επιτροπή

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από του σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Όνομα

Όνομα

Όνομα

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το του δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

iii. Ευχαριστίες

Θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου , Επίκουρη Καθηγήτρια κα. Φωτεινοπούλου Αικατερίνη και τον Καθηγητή κο. Παλάσκα Θεοδόσιο, για την πολύτιμη καθοδήγσή τους. Επιπλέον , θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τόν Γενικό Διευθυντή της εταιρείας μου κο.Κροκόδειλο Δημήτριο για την βοήθεια που μου πρόσφερε στην συγκέντρωση των στοιχείων . Επιπρόσθετα , οφείλω να αφιερώσω την πτυχιακή μου εργασία στην οικογένειά μου και στον άνθρωπο που στάθηκε δίπλα μου όλα τα χρόνια της φοίτησής μου στο Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Πίνακας περιεχομένων

i.	Δήλωση αυθεντικότητας	- 2 -
ii.	Τριμελής εξεταστική επιτροπή	- 3 -
iii.	Ευχαριστίες.....	- 4 -
	Περιεχόμενα πινάκων.....	- 8 -
i.	Περίληψη	- 9 -
ii.	Abstract	- 11 -
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	- 15 -
	<i>Η Ναυτιλιακή αγορά</i>	- 15 -
1.1.	Πως διακρίνεται η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.....	- 15 -
1.1.1.	Διάκριση Bulk και liner	- 15 -5
1.1.2.	Διάκριση Tramp και Liner	- 18 -8
1.2.	Η ναυλαγορά και ο μηχανισμός της	- 19 -9
1.3.	Η οικονομική οργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς.....	- 21 -1
1.4.	Τα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλίας	- 22 -
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	- 27 -
	<i>Κυκλικές διακυμάνσεις και ναυτιλιακοί κύκλοι</i>	- 27 -
2.1.	Εισαγωγή	- 27 -7
2.2.	Η σημασία της επιλογής του κατάλληλου χρόνου για μια απόφαση	- 31 -1
2.3.	Η επίδραση των ναυτιλιακών κύκλων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση- 33 -	
	3	
2.4.	Δημιουργία ναυτιλιακών κύκλων	- 36 -6
2.4.1.	Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων	- 37 -7
2.4.2.	Επεξήγηση των ναυτιλιακών κύκλων	- 38 -8
2.4.3.	Διάρκεια Ναυτιλιακών κύκλων.....	40
2.4.3.1.	Ναυτιλιακοί κύκλοι βραχείας διάρκειας	- 40 -

2.4.3.2. Ναυτιλιακοί κύκλοι μακράς διάρκειας	42 -2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	44 -
<i>Το πλοίο ως αντικείμενο εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων</i>	<i>44 -3</i>
3.1 Ορισμός του πλοίου με βάση το ναυτικό δίκαιο	44 -4
3.2. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός πλοίου	44 -4
3.3 Διακρίσεις σύγχρονων πλοίων	46 -6
3.4. Οι κύριες μορφές ναύλωσης ενός πλοίου	47 -7
3.4.1. Ορισμός	47 -7
3.4.2. Κατηγορίες ναυλώσεων	47 -7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	51 -
<i>Τα Ελληνικά Λιμάνια και η οικονομία της χώρας</i>	<i>51 -</i>
4.1. Λιμάνια.....	51 -1
4.1.1. Στατιστική ταξινόμηση και χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευών και υπηρεσιών λιμένων	53 -3
4.2. Περιγραφή της κίνησης των ελληνικών λιμένων	58 -8
4.2.1. Κατάπλοι πλοίων	58 -8
4.2.2. Φορτίο εξωτερικού	622
4.2.3. Παραγωγικότητα των λιμένων.....	70
4.3. Τεχνικά και οικονομικά στοιχεία των δώδεκα Οργανισμών Λιμένων	744
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	85
<i>Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οικονομία</i>	<i>85</i>
5.1. Εισαγωγή.....	85
5.2. Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας.....	87
5.2.1. Η συνεισφορά του κλάδου στην απασχόληση	94
5.2.2. Προστιθέμενη αξία και υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη	95
5.3. Οι Στρατηγικές των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	97

5.4.Το κόστος λειτουργίας και η ανταγωνιστικότητα στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις	99
5.5. Καινοτομία και ανταγωνιστικότητα στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις	105
5.6.Η επενδυτική στρατηγική των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων .	108
5.7. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών	119
Συμπεράσματα-Επίλογος.....	122
Αναφορές	125
Παράρτημα 1	128

Περιεχόμενα πινάκων

Πίνακας 1: Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κωδικών 6322 και 4524 (Τζίρος σε εκατ. ευρώ).....	56
Πίνακας 2: Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων της κατασκευής υδραυλικών και λιμενικών έργων.	57
Πίνακας 3: Κατάπλοι πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες (φθίνουσα κατάταξη κατά αριθμό πλοίων 2007)	60
Πίνακας 4: Ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου εξωτερικού, κατά λιμάνι	65
Πίνακας 5: Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών και εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι. Φθίνουσα σειρά συνόλου 3ετίας 2005-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου.....	67
Πίνακας 6: Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών-εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι συνόλου 3ετίας 2005-07.....	69
Πίνακας 7: Εκτιμώμενη παραγωγικότητα λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης	72
Πίνακας 8: Κατάπλοι στα λιμάνια κατά κατηγορία πλοίων, φορτίου, μέση παραμονή.....	73
Πίνακας 9: Στοιχεία ισολογισμών των Οργανισμών Λιμένων	76
Πίνακας 10: Στοιχεία Λιμένων	80
Πίνακας 11: Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη.	90
Πίνακας 12: Απασχολούμενοι και μισθωτοί του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας.	90
Πίνακας 13: Δείκτες εισαγωγικής – εξαγωγικής διείσδυσης και παραγωγικότητας εργασίας του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας	92
Πίνακας 14: Ενδεικτικές αποδόσεις αγοραπωλησιών Ελλήνων εφοπλιστών.....	111

i. Περίληψη

Η παρούσα εργασία είναι το αποτέλεσμα της προσπάθειας προκειμένου να αντιληφθεί ο αναγνώστης τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την Ελληνική οικονομία.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** της εργασίας αναφερόμαστε στην διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς καθώς και στην ναυλαγορά και στον μηχανισμό αυτής. Επίσης γίνεται μια αναφορά στην οικονομική οργάνωση της ναυλαγοράς και στα προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν όσον αφορά στον κλάδο της ναυτιλίας.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** της παρούσας εργασίας αναφερόμαστε στους ναυτιλιακούς κύκλους και στις κυκλικές διακυμάνσεις καθώς και τους τρόπους με τους οποίους αυτές επηρεάζουν μια απόφαση. Επίσης αναφερόμαστε αναλυτικά στη δημιουργία ναυτιλιακών κύκλων και στα στοιχεία που σχετίζονται με αυτούς.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** της εργασίας αναλύεται το πλοίο από την σκοπιά της εκμετάλλευσης από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Θεωρείται θεμιτό αρχικά να δοθεί ένας κατάλληλος ορισμός του πλοίου από το ναυτικό δίκαιο. Στη συνέχεια αναφερόμαστε αναλυτικά στις κατηγορίες ναύλωσης ενός πλοίου.

Αντικείμενο μελέτης του **τέταρτου κεφαλαίου** της παρούσας εργασίας είναι τα Ελληνικά λιμάνια και ο τρόπος με τον οποίο αυτά σχετίζονται με την Ελληνική οικονομία. Αρχικά γίνεται μια στατιστική ταξινόμηση των υπηρεσιών των λιμένων και ύστερα παρατίθενται κάποια βασικά στοιχεία που σχετίζονται με την περιγραφή της κίνησης των Ελληνικών λιμένων.

Τελευταίο και πιο σημαντικό κεφάλαιο της εργασίας, **το πέμπτο κεφάλαιο**, αναφέρεται διεξοδικά στον βαθμό που επηρεάζει η ελληνική ναυτιλία την οικονομία της χώρας. Η ανάλυση γίνεται με την βοήθεια πινάκων και διαγραμμάτων για την πιο εύκολη κατανόηση των οικονομικών μεγεθών.

ii. Abstract

This work is the result of trying to grasp the reader the importance of merchant shipping for Greek economy.

In the **first chapter**, refer to the distinction of the shipping market and the freight market and its mechanisms. Also there is a reference to the economic organization of the freight market and the problems that may occur in the shipping industry.

In the **second chapter** of this work we refer to the shipping circles and cyclical fluctuations as well as the ways in which they affect a decision. Also detailed refer to the creation of shipping cycles and items related to them.

In the **third chapter**, we analyze the ship from the perspective of exploitation by the shipping company. Considered as legitimate initially given a proper definition of the ship from the maritime law. Then refer to these categories chartering a ship.

The subject of the **fourth chapter** of this work is the Greek ports and how they relate to the Greek economy. Initially in a statistical classification of the port and then listed some basic information related to the description of the motion of Greek ports.

Last and most important chapter, in the **fifth chapter** refers extensively to the extent that affects the Greek shipping the country's economy. The analysis is done with the help of tables and diagrams to more easily understand the financials.

Εισαγωγή

Η ναυτιλία θα μπορούσαμε να πούμε ότι ανήκει στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών, αφού τις περισσότερες φορές χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων από ένα σημείο σε κάποιο άλλο. Με τον όρο ναυτιλία τώρα συνήθως εννοούμε είτε το σύνολο του εμπορικού στόλου ή την επιστήμη της ναυσιπλοΐας.

Αυτό το οποίο μας ενδιαφέρει εμάς στην παρούσα φάση είναι η πρώτη ερμηνεία του όρου ναυτιλία. Δηλαδή ο κλάδος ο οποίος συμπεριλαμβάνει το σύνολο του εμπορικού στόλου, σε παγκόσμια κλίμακα. Δηλαδή με λίγα λόγια μας ενδιαφέρει να δούμε σαν κλάδο, στον οποίο ανήκει η εταιρεία που εξετάζουμε στη παρούσα εργασία, την εμπορική ναυτιλία.

Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει τα πλοία, τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται τα πλοία αυτά, τους ναυλωτές, τους ναυλομεσίτες, τους πράκτορες των πληρωμάτων, τα διάφορα υπουργία που σχετίζονται με τη θάλασσα και τις μεταφορές μέσω αυτής, τους ναυτικούς και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις τους, πλοία υποβοήθησης των παραπάνω όπως τα παγοθραυστικά και τα ρυμουλκά, κ.α. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα δημοσίου τομέα που εμπλέκεται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, με σκοπό να εξυπηρετεί την ναυτιλία και να φροντίζει για την ευημερία της και την ασφάλεια όσων εμπλέκονται με αυτήν.

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας.

«Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το

8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας».¹

Επιπροσθέτως, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι πριν από εννέα χρόνια ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου. Η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, πλην της αύξησης του εισρέοντα ναυτιλιακού συναλλάγματος και της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών, προωθεί τις δραστηριότητες των σχετικών κλάδων που περιλαμβάνονται στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας, με περαιτέρω ενίσχυση της οικονομίας. Συγκεκριμένα, αυξάνει την προστιθέμενη αξία τους στο ΑΕΠ της χώρας λόγω της δραστηριοποίησης πολλών επιχειρήσεων και επαγγελματιών, όπως των ναυλωτών, πρακτόρων/ διαμεταφορέων, εφοδιασμών, ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, των ασφαλίσεων και των τραπεζών που είναι συναλλαγματοφόροι κλάδοι με άμεσα και έμμεσα οφέλη στην ελληνική οικονομία. Το ελληνόκτητο πλοίο γενικά δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και πολλές υπηρεσίες που χρησιμοποιεί δεν προέρχονται από την Ελλάδα, αφού το 67,5% (2007) της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι εγγεγραμμένο σε ξένες σημαίες. Επομένως, η συγκράτηση διαφυγής προς τα νηολόγια τρίτων χωρών μαζί με την επέκταση της ναυτιλιακής υποδομής με περισσότερες δραστηριότητες, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο όπως και των άλλων λιμένων της χώρας, σηματοδοτεί τη διεξαγωγή περισσότερων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας που αφορούν το πλοίο και απορρόφηση του παραγόμενου εισοδήματος του επενδεδυμένου κεφαλαίου στην Ελλάδα,

¹ <http://www.nee.gr/>, Ημ. Πρόσβασης: 21/07/2013

Η δημιουργία ενός ναυτιλιακού πλέγματος κατά τα διεθνή πρότυπα ανεπτυγμένων χωρών δημιουργεί, μεταξύ άλλων, ποιοτικό περιβάλλον ενίσχυσης της ναυτιλίας, ενίσχυση των συνεργασιών, προσέλκυση επενδύσεων και εισαγωγή κεφαλαίων από την αλλοδαπή, ενισχύοντας την ελληνική οικονομία.

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων χωρών, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη και δημιουργεί εισοδήματα και προσελκύει επενδύσεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητα τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας. Στις παρακάτω ενότητες γίνεται προσπάθεια να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος όπως και οι άμεσες επιδράσεις των υπηρεσιών της ναυτιλίας (κλάδος 61) στις μεταβλητές της οικονομίας. Ο προσδιορισμός των έμμεσων και των λοιπών επιπτώσεων (induced) στους διάφορους κλάδους όπως και των εξωτερικών επιδράσεων τους σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας δεν εξετάζονται στην παρούσα μελέτη. Οι θετικές επιδράσεις αφορούν την αύξηση της απασχόλησης και της παραγωγικότητας με νέες επενδύσεις και σύγχρονη τεχνολογία όπως και υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών, όχι μόνο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα με τη ναυτιλία αλλά και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές κλπ., ενώ οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις αφορούν το περιβαλλοντικό κόστος και τη ρύπανση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η Ναυτιλιακή αγορά

1.1.Πως διακρίνεται η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά

1.1.1.Διάκριση Bulk και liner

Η Ναυτιλιακή Αγορά είναι ένα σύνολο από διαφορετικές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν αποτελεί ενιαίο κλάδο, αλλά συγκροτείται από πολλούς Επιμέρους τομείς. Το ίδιο βέβαια συμβαίνει και με τα φορτία που αποτελούν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Υπάρχουν πολλά διαφορετικά φορτία και πολλοί διαφορετικοί τύποι πλοίων που μεταφέρουν τα φορτία αυτά. Ο συνδυασμός φορτίων και πλοίων που τα μεταφέρουν δημιουργεί την πρώτη βασική διάκριση των τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σύμφωνα με τη διάκριση αυτή", υπάρχουν δυο βασικοί τομείς. Ο πρώτος είναι η χύδην φορτηγός ναυτιλία (tramp ή bulk shipping industry), η οποία αποτελείται από τα χύδην φορτία και τα πλοία που τα μεταφέρουν. Στον τομέα αυτόν οι μεταφορικές υπηρεσίες παρέχονται στη βάση «ένα πλοίο-ένα φορτίο». Τα χύδην φορτία διακρίνονται σε ξηρά, τα οποία περιλαμβάνουν πρώτες ύλες και ημι-κατεργασμένα προϊόντα, υγρά φορτία, στα οποία περιλαμβάνονται το πετρέλαιο και τα παράγωγα του, τα χημικά και τα υγροποιημένα αέρια και ειδικά χύδην φορτία για τη μεταφορά των οποίων απαιτούνται ειδικές συνθήκες ή χαρακτηρίζονται από ειδικά προβλήματα χειρισμού κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Ο δεύτερος τομέας είναι η ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping industry) που αποτελείται από τα γενικά φορτία και τα πλοία που τα μεταφέρουν και η οποία παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες στη βάση «ένα πλοίο-

πολλά διαφορετικά φορτία». Στα γενικά φορτία κατατάσσονται τα επεξεργασμένα και ημι-επεξεργασμένα βιομηχανικά προϊόντα.²

Φυσικά, οι παραπάνω τομείς αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου ως αποτέλεσμα της προσπάθειας της ναυτιλιακής βιομηχανίας να ανταποκριθεί στις μεταβαλλόμενες ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου. Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η βασική διάκριση ήταν μεταξύ ξηρών και υγρών φορτίων, με τα πρώτα να μεταφέρονται με τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, τα tramp ships, για τα οποία θα υπάρξει αναλυτική αναφορά στη συνέχεια, και τα δεύτερα να μεταφέρονται από τα δεξαμενόπλοια. Την περίοδο αυτή συνεχίζει να υπάρχει σχέση υποκατάστασης μεταξύ των πλοίων γενικού φορτίου που συμμετέχουν στις τακτικές γραμμές και των tramp ships. ³Η ανάπτυξη και η εξειδίκευση των φορτίων δημιούργησε την ανάγκη για ναυπήγηση πλοίων που μπορούν να τα μεταφέρουν περισσότερο αποτελεσματικά. Έτσι, παράλληλα με την ανάπτυξη των φορτίων, αναπτύχθηκαν και οι αντίστοιχοι τύποι πλοίων.

Το παγκόσμιο εμπόριο κυριαρχείται και κατά τη μεταπολεμική περίοδο από τις δυτικές βιομηχανικές χώρες, οι οποίες εισάγουν πρώτες ύλες από τις υπό ανάπτυξη χώρες και επανεξάγουν μέρος τους σε πιο κατεργασμένη μορφή. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι τομέας στρατηγικής σημασίας για τις χώρες αυτές και τους ενδιαφέρει να αναπτύσσουν μεγάλους και αποτελεσματικούς στόλους. Κάποιες από αυτές, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και η Ιαπωνία δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες μεταφοράς των φορτίων τους με τους εθνικούς τους στόλους και αγοράζουν ναυτιλιακές υπηρεσίες από τρίτους. Αυτό δημιουργεί το περιθώριο σε παραδοσιακές ναυτικές χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ελλάδα και η Νορβηγία να εμπλέκονται στο διαμετακομιστικό εμπόριο, τη μεταφορά αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών. Αυτά τα ναυτικά έθνη

² Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

³ Για την εξέλιξη των ναυλαγορών βλ. και G. Harlaflis - J. Theotokas, «Maritime Business during the 20th Century: Continuity and Change», στο: C. Orammenos (ed.), *Ttte Handbook of Maritime Economics and Business*, Informs, London, 2002,9-24.

παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη βάση, ανάλογα με τη ζήτηση. Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, η εξειδίκευση του ελληνόκτητου στόλου συνδέεται με τις ναυλαγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας και όχι της ναυτιλίας τακτικών γραμμών καθώς μικρός μόνον αριθμός επιχειρήσεων συμμετείχε κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου στη ναυτιλία τακτικών γραμμών (βλ. τα ιστορικά των οικογενειών Δρακόπουλου, Ευγενίδη, Καλλιμανόπουλου, Λεκανίδη, Μποδοσάκη και Σαρλή).

Η πρώτη βασική διάκριση στο χώρο της ναυτιλίας με κριτήριο το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου, αφορά τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της την **αγορά γραμμών (liner shipping market)** και την **αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market)**. Τα χύδην φορτία (bulk cargo) μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων σε «one ship one cargo basis», σε μεγάλες παρτίδες και συμπληρώνουν την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, διακρίνονται σε:

-  *Υγρά χύδην φορτία (liquid bulks)*
-  *Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks)*
-  *Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks)*
-  *Τα εξειδικευμένα χύδην ξηρά φορτία (specialized bulk cargoes)*

Στην liner ναυτιλία τα φορτία μεταφέρονται σε «common carrier basis» δεν συμπληρώνουν την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού διακρίνονται σε:

-  *Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo)*
-  *Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo)*
-  *Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo)*
-  *Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo)*
-  *Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo)*
-  *Βαριά δυσκίνητα φορτία (heavy & awkward cargo)*

1.1.2.Διάκριση Tramp και Liner

Μια παράλληλη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Έτσι διακρίνεται στην **αγορά των πλοίων tramp** και στην **αγορά των πλοίων liner**. Στην **tramp** ναυτιλία ανήκουν πλοία τα οποία αναχωρούν ανάλογα με τη ζήτηση της μεταφορικής αγοράς, το φορτίο τους είναι μεγάλες παρτίδες με χαμηλής αξίας προϊόν σε «one ship one cargo basis», με ελεύθερη διαπραγμάτευση των ναύλων και κινούνται σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων αλλά όπως είπαμε η απασχόληση τους ποικίλει ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς. Η απασχόληση τους παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις (διαφορετικά λιμάνια προσέγγισης, ποικιλία φορτίων που μεταφέρουν, τύπος απασχόλησης κλπ). Στην **liner** ναυτιλία τα πλοία εκτελούν τακτικά και προκαθορισμένα δρομολόγια, έτοιμα φορτία για τον τελικό καταναλωτή σε «common carrier basis», το επίπεδο των ναύλων είναι σταθερό και προκαθορισμένο και κινούνται σε συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού. Πρόκειται δηλαδή για μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους διαφορετικούς τόπους. Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων, προαναγγελθήσεις αναχωρήσεις, προκαθορισμένα ναυτολόγια (freight tariffs), και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στις περισσότερες διαδρομές πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς λόγω των κοινών τους συμφερόντων σχηματίζουν μεγάλα τραστ (liner conferences-συνδιασκέψεις)⁴

⁴ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

1.2. Η ναυλαγορά και ο μηχανισμός της

Ναυλαγορά είναι το σημείο συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, στο οποίο καθορίζεται ο ναύλος, δηλαδή η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας και κλείνεται η συμφωνία μεταφοράς, δηλαδή η ναύλωση. Η έννοια της ναυλαγοράς δεν συνδέεται με συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Η αγορά είναι ενιαία, ανεξάρτητα από τον γεωγραφικό τόπο που η προσφορά και η ζήτηση συναντώνται. Εννοούμε με αυτό ότι η τιμή της υπηρεσίας, δηλαδή ο ναύλος, δεν θα διαφοροποιηθεί με βάση τον τόπο στον οποίο κλείνεται η συμφωνία της μεταφοράς. Κατά κανόνα, δύο όμοια πλοία που πρόκειται να εκτελέσουν το ίδιο μεταφορικό έργο, θα λάβουν τον ίδιο ή παραπλήσιο ναύλο, ανεξάρτητα αν η συμφωνία κλείστηκε στο ίδιο γεωγραφικό σημείο ή όχι. Στο παρελθόν, ως ναυλαγορά εννοούνταν ο τόπος όπου οι ιδιοκτήτες των φορτίων και οι ιδιοκτήτες των πλοίων συναντιόνταν προκειμένου να κλειστεί η συμφωνία μεταφοράς. Τέτοιος τόπος ήταν, και εξακολουθεί σε σημαντικό βαθμό να είναι και σήμερα, το Baltic Exchange στο Λονδίνο. Σήμερα, με την πρόοδο των τηλεπικοινωνιών, ο πλοιοκτήτης και ο φορτωτής δεν χρειάζεται να συναντηθούν για να κλειστεί η συμφωνία.⁵

Με βάση αυτό το χαρακτηριστικό διατυπώνεται η άποψη ότι η ναυλαγορά δεν έχει κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Παρ'όλα αυτά, η ναυλαγορά δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελείται από πολλές επιμέρους ναυλαγορές, βασικό χαρακτηριστικό για τον χωρισμό των οποίων είναι ο τύπος των πλοίων που συμμετέχουν στην κάθε μία. Έτσι, υπάρχει ναυλαγορά για δεξαμενόπλοια, ναυλαγορά για Bulk Carriers κ.ο.κ.

Επιπλέον, οι αγορές αυτές χωρίζονται περαιτέρω ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων. Διαφορετική είναι η ναυλαγορά για τα handysize bulk carriers σε σχέση με τα capesize, καθώς είναι διαφορετική και η μεταφορική τους ικανότητα. Ένα μικρής μεταφορικής ικανότητας πλοίο, λογικά, μπορεί να συμμετέχει σε όλες τις ναυλαγορές καθώς το μέγεθος του δεν δημιουργεί περιορισμούς σε σχέση κυρίως με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως μπορεί να συμβαίνει με τα μεγαλύτερα

⁵ Θεοτοκάς Γιάννης (2011), Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

πλοία. Ένα cape size bulk carrier δεν μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Σουέζ και είναι υποχρεωμένο να κάνει την περίπλου της Αφρικής. Αντίθετα, ένα handy size bulk carrier μπορεί. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το δεύτερο μπορεί να συμμετέχει το ίδιο αποτελεσματικά στη μεταφορά φορτίων που διενεργεί το πρώτο. Το στοιχείο αυτό συνδέεται με τις οικονομίες κλίμακας. Το cape size μπορεί να μεταφέρει τουλάχιστον πενταπλάσιο φορτίο από το handysize χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι λαμβάνει και πενταπλάσιο ναύλο ανά τόνο φορτίου, καθώς, όπως είναι ήδη γνωστό, δεν αντιμετωπίζει και πενταπλάσιο κόστος παραγωγής. Για να εκτελέσει το handysize bulk carrier το ίδιο έργο θα χρειαστεί να πραγματοποιήσει πέντε δρομολόγια.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό που οδηγεί στην παραπέρα διάκριση των ναυλαγορών είναι οι γεωγραφικοί τόποι στους οποίους κινούνται τα πλοία, χαρακτηριστικό που αναγκαστικά, στη βραχυχρόνια περίοδο, περιορίζει την ευελιξία τους. Ένα πλοίο που βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή της Ισπανίας, δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί στην βραχυχρόνια περίοδο στην περιοχή της Β. Ευρώπης, γιατί η αλλαγή της γεωγραφικής τους θέσης μπορεί να μην είναι οικονομικά συμφέρουσα. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα το πλοίο θα πρέπει να ταξιδέψει για αρκετές μέρες προκειμένου να αλλάξει γεωγραφική θέση. Καθώς όμως δεν είναι βέβαιο ότι θα μπορέσει να συνδυάσει το ταξίδι με κάποια ναύλωση, μπορεί να είναι υποχρεωμένο να ταξιδέψει υπό έρμα, οπότε στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης επωμίζεται το σύνολο του κόστους, χωρίς πάντοτε να είναι σίγουρος ότι στη νέα γεωγραφική αγορά η απασχόληση του πλοίου θα είναι εξασφαλισμένη.⁶ Οι συντελεστές της ναυλαγοράς είναι:

1. Ο πλοιοκτήτης (ship-owner)
2. Ο ναυλωτής (charter)
3. Ο φορτωτής (shipper)
4. Οι διαχειριστές (operator)
5. Ο ναυλομεσίτης (chartering broker)

⁶ Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Συριόπουλος Θ.Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg. Συνεργασία.

6. Ο πράκτορας (shipping agent)

1.3. Η οικονομική οργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς

Η ναυλαγορά αποτελείται από μια σειρά επιμέρους αγορών οι οποίες δεν είναι διαχωρισμένες μεταξύ τους αλλά δεν είναι αναγκαία αλληλοεξαρτώμενες, με αποτέλεσμα να μην δημιουργούνται συχνά διάφορες τάσεις μέσα στη ναυλαγορά.

Στα πλαίσια της διεθνούς βιβλιογραφίας και της ναυτιλιακής πρακτικής, ο διαχωρισμός της Ναυλαγοράς σε επί μέρους αγορές μπορεί να πραγματοποιηθεί βάση τεσσάρων κριτηρίων:⁷

i) Με κριτήριο τον τύπο και το μέγεθος των πλοίων.

- Αγορά Πλοίων Χύδην Ξηρού Φορτίου και Πλοίων Διπλών Καταστρωμάτων
- Αγορά Δεξαμενόπλοιων
- Αγορά Πλοίων Μικτού Φορτίου
- Αγορά Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων
- Αγορά Πλοίων Ro-Ro
- Αγορά Πλοίων Ψυγείων

ii) Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου

- Αγορά Χύδην Ξηρού Φορτίου
- Αγορά Χύδην Υγρού Φορτίου

⁷ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

- Αγορά Ειδικών Φορτίων
- Αγορά Γενικού Φορτίου

iii) Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό, των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών και το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων, ενδέχεται να προκύψει μια σειρά από δευτερεύουσες αγορές.

iv) Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια των ναυλώσεων

Κάθε ναυλαγορά αποτελείται από ένα τμήμα που περιλαμβάνει τις βραχυχρόνιες και ένα που περιλαμβάνει τις μακροχρόνιες ναυλώσεις. Επίσης κάθε κύρια ναυλαγορά διακρίνεται με τον τύπο της ναύλωσης στην αγορά ναυλώσεων ταξιδιού, στην αγορά χρονοναυλώσεων, στην αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου και στην αγορά εργολαβικών μεταφορών.

1.4.Τα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλίας

Ένα από τα πλέον πιεστικά προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας παραμένει η υπερχωρητικότητα , δεδομένου ότι η πορεία της απόσυρσης και της διάλυσης πλοίων δεν ακολουθεί τον αναμενόμενο επιθυμητό ρυθμό. Βέβαια ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας κλάδος που χαρακτηρίζεται από την ένταση κεφαλαίου. Έτσι το να αποκτήσει κάποιος εφοπλιστής (πλοιοκτήτης) κάποιο καινούριο πλοίο δεν είναι και τόσο εύκολο. Άλλωστε τα στατιστικά δείχνουν ότι ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι κατασκευασμένο περίπου από το 1975 και μετά, πράγμα το οποίο δείχνει ότι πολλά πλοία είναι άνω των 20 χρονών. Έτσι οι πλοιοκτήτες πρέπει πριν προβούν στην αγορά κάποιου καινούριου πλοίου να μελετήσουν αρκετά και σε βάθος την αναγκαιότητα αυτής της αγοράς και την περίπτωση διάλυσης κάποιου παλαιότερου πλοίου το οποίο θα αντικατασταθεί από το νεότευκτο.⁸

⁸ Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Συριόπουλος Θ.Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg. Συνεργασία.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία παραμένει δομικά ένα βασικό πρόβλημα για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Υπάρχουν αμφιβολίες κατά πόσον η διατήρηση πολλών ναυπηγείων και η δημιουργία νέων μονάδων, ανταποκρίνονται στον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης και όχι σε άλλες ανάγκες. Αυτό το εκ πρώτης όψεως δυσεπίλυτο πρόβλημα μπορεί να λυθεί μόνο μέσω διεθνούς συμφωνίας, η οποία έως τώρα δεν έχει επιτευχθεί.

Η διεθνής ναυτιλία συνεχίζει να υποφέρει από μέτρα και πολιτικές που τροφοδοτούνται από ναυτικά ατυχήματα, τα οποία δεν λαμβάνουν υπ όψιν τους την ανάγκη για ισορροπημένο, σταθερό και μακροπρόθεσμο ρυθμιστικό περιβάλλον. Η ναυτιλία απαιτεί επιτακτική αναβάθμιση της εικόνας της και καλύτερη κατανόηση και εκτίμηση του ρόλου της από τους νομοθέτες και την ευρύτερη κοινή γνώμη. Το πρόβλημα αυτό με τα παλιά πλοία γίνεται ακόμα μεγαλύτερο εξαιτίας κάποιων ατυχημάτων που προξένησαν μεγάλες οικολογικές καταστροφές, πέρα από την απώλεια ανθρώπινης ζωής και του φορτίου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εδώ είναι αυτό της Αχον και το πιο πρόσφατο του Prestige. Έτσι παγκόσμιοι οργανισμοί υποχρεώνουν πλέον τους πλοιοκτήτες να αποσύρουν τα παλιά πλοία (τα tankers) μονού τοιχώματος και να αντικαταστήσουν με άλλα διπλού τοιχώματος. Αυτό βέβαια συνεπάγεται ένα τεράστιο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, γιατί όπως προαναφέραμε μιλάμε για καταστάσεις εντάσεως κεφαλαίου.

Ταυτόχρονα με το παραπάνω πρόβλημα της αντικατάστασης των tankers μονού τοιχώματος με άλλα πλοία διπλού, έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο συνδέεται άμεσα όμως με την περιβαλλοντολογική ευαισθησία της παγκόσμιας κοινότητας. Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την ελαχιστοποίηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος που προέρχεται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Έτσι γίνεται προσπάθεια για την προστασία των θαλασσών και της υποβρυχίου ζωής, με την:

- i. Αύξηση των εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια
- ii. Ενίσχυση των υπάρχοντων σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης με προσωπικό και μέσα

iii. Υποχρεωτική εφαρμογή από τα πλοία συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και περιβαλλοντολογικής προστασίας (ISM, ISO 14001). Αυτό όμως απαιτεί χρόνο και χρήμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, αφού πρέπει να αναπροσαρμόσουν τα πλοία τους σύμφωνα με παγκόσμιους κανόνες, να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους κ.α..

Ένα άλλο πρόβλημα το οποίο έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια είναι αυτό της πειρατείας. Στοιχεία του BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) επιβεβαιώνουν την έξαρση του φαινομένου σε διάφορες περιοχές όπως είναι η Ν.Α. Ασία, η Βραζιλία, η Δ. Αφρική, τα στενά της Σιγκαπούρης κλπ λόγω αυτής της έξαρσης γίνεται προσπάθεια ώστε να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την πάταξη ή τον περιορισμό του συγκεκριμένου προβλήματος. Έτσι τον τελευταίο καιρό γίνονται προσπάθειες για την εφαρμογή μια σειράς μέτρων που να αφορούν όχι μόνο την ασφάλεια του περιβάλλοντος και του φορτίου του πλοίου (safety), αλλά και για την ασφάλεια των ναυτικών και της περιουσίας του πλοίου (security).

Επιπλέον ένα σημαντικό πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλία είναι η γενικότερη οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, αφού όπως όλοι γνωρίζουμε η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υπολογίζεται να έχει αυξηθεί μόνο κατά 0,9% το έτος 2001 συγκρινόμενο με την αύξηση κατά 3,6% το 2000 και 2,9% το 1999. Αυτή η αρνητική τάση ήταν ήδη εμφανής πριν τις τρομοκρατικές ενέργειες τις 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι οποίες όμως ενίσχυσαν το κλίμα αβεβαιότητας στην παγκόσμια αγορά.⁹

Πάντως πρόσφατα στοιχεία για τους δείκτες της καταναλωτικής δαπάνης στις ΗΠΑ και το ποσοστό ανεργίας καθώς και για τους σύνθετους καίριους δείκτες στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υποδεικνύουν ότι το χειρότερο μπορεί να αποτελεί πλέον παρελθόν από πλευράς οικονομικής ύφεσης διεθνώς. Αυτό το στοιχείο της συγκεκριμένης αισιοδοξίας αντανακλάται επίσης στους βελτιωμένους δείκτες των κυριοτέρων χρηματιστηρίων παγκοσμίως.

⁹ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης

Τέλος ένα σημαντικό πρόβλημα το οποίο απασχολεί τη ναυτιλία στις μέρες μας είναι αυτό της χρηματοδότησης. Οι τράπεζες σε περιόδους κυρίως κρίσης της ναυλαγοράς είναι διστακτικές στο να δώσουν δάνεια στις ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι αυτές είναι αναγκασμένες στο να στηριχτούν στα Ίδια Κεφάλαια που διαθέτουν. Αυτά όμως πολλές φορές δεν επαρκούν, γι'αυτό βλέπουμε να στρέφονται σε άλλες μορφές δανεισμού, πέρα από την αυτοχρηματοδότηση και τον τραπεζικό δανεισμό.¹⁰

Οι σημαντικότερες μορφές δανεισμού, πέρα από τις δύο παραπάνω είναι:

i) Δάνεια Ναυπηγείων. Η πρακτική της κρατικής χρηματοδότησης μέσω ναυπηγικών δανείων έχει διπλό σκοπό. Ο πρώτος είναι η ενίσχυση των ναυπηγείων μιας χώρας και ο δεύτερος είναι η προσφορά προνομίων στους πλοιοκτήτες της χώρας. Αυτή η μορφή χρηματοδότησης εξασφαλίζει απασχόληση των ναυπηγικών μονάδων με την προσφορά πίστωσης στους πλοιοκτήτες. Συνήθως καταβάλλεται ποσοστό 5-10% με την υπογραφή του συμβολαίου και η εξόφληση γίνεται με δόσεις με την πρόοδο των εργασιών αλλά και μετά από την ολοκλήρωση της ναυπήγησης.

ii) Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing). Σε αυτήν την περίπτωση χρηματοδότησης, το πλοίο αγοράζεται από ένα χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάση μακροπρόθεσμου συμβολαίου στον εφοπλιστή, που του παρέχει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και ο εφοπλιστής τη διαχείριση του. Η συμφωνία μίσθωσης έχει τη μορφή της ναύλωσης πλοίου γυμνού, δηλαδή χωρίς πλήρωμα παρά μόνο το σκάφος. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής δανεισμού είναι, η μη καταβολή κεφαλαίου από την πλευρά της επιχείρησης, βελτίωση της ρευστότητάς της, προστασία από τον πληθωρισμό, παροχή φορολογικών απαλλαγών και προγραμματισμό των δαπανών της εταιρείας. Αντίθετα το σημαντικότερο μειονέκτημα που έχει αυτή η μορφή χρηματοδότησης είναι η επιβολή υψηλότερου επιτοκίου από το αντίστοιχο των τραπεζών. Κάτι τέτοιο στην Ελλάδα ακόμα δεν εφαρμόζεται αλλά ίσως και να εφαρμοστεί στο μέλλον κάτω από τις ανάλογες προϋποθέσεις.

¹⁰ Όμοια με παραπάνω

iii) Χρηματιστήριο. Η χρήση του χρηματιστηρίου ως μορφή χρηματοδότησης αποτελεί σχετικά σύγχρονο φαινόμενο. Οι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρείες σε αυτήν την κατεύθυνση είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η προσπάθεια επέκτασής τους χωρίς το βάρος ενός εξωτερικού δανεισμού. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επιδρά καθοριστικά στο αποτέλεσμα της προσπάθειας εισαγωγής σε ένα χρηματιστήριο είναι η επιλογή του χρόνου έκδοσης των μετοχών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό της Anangel American, η οποία έγινε δημόσια το 1987, όταν η αγορά ανάρρωνε από την κρίση της δεκαετίας του 1980. Στα χρόνια της ανάκαμψης είχε τη δυνατότητα να αποδώσει σταθερά έσοδα στους επενδυτές της και επέτρεψε στους ιδιοκτήτες της να αποκτήσουν νέα χωρητικότητα και να αυξήσουν περισσότερο το μετοχικό κεφάλαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εδώ είναι αυτό της Tsakos Energy Navigation και της Stelmar που προχώρησαν στην είσοδο τους στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

iv) Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών (Bonds issue). Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μια εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στη ναυτιλιακή κοινότητα. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την έκδοση ομολογιών είναι πολύ αυστηρές και δύσκολα επιτυγχάνονται από ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να 'έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης. Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχός τους στον εκδότη τους. Κάθε τίτλος είναι αριθμημένος και καταγράφει την ονομαστική αξία και το επιτόκιο του δανείου. Με απλά λόγια η έκδοση ομολογιών από κάποια εταιρεία, δεν είναι τίποτα άλλο από το δανεισμό χρημάτων από το κοινό και όχι από κάποια τράπεζα, επιστρέφοντας μετά από κάποιο χρονικό διάστημα την ανάλογη απόδοση (τόκους). Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, που η διάρκειά της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Κυκλικές διακυμάνσεις και ναυτιλιακοί κύκλοι

2.1.Εισαγωγή

Ένα βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι ότι αυτή υπόκειται σε διακυμάνσεις, οι οποίες είναι συχνές και μπορεί να έχουν αντίστοιχα μεγάλη ή μικρή διάρκεια. Το σύνηθες φαινόμενο είναι ότι οι υφέσεις και τα μέτρια κέρδη διαρκούν πολύ, ενώ οι περίοδοι καλής αγοράς είναι σύντομες. Η ναυτιλιακή αγορά προσδιορίζεται από τη ζήτηση πλωτού χώρου για μεταφορές αγαθών από τη θάλασσα. Περιλαμβάνει όλες τις εισαγωγές και εξαγωγές μέσω θαλάσσης. Έτσι επηρεάζεται τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι οι πόλεμοι, οι αποκλεισμοί, οι κακές σοδειές, οι απεργίες λιμένων, οι αποκλεισμοί διωρύγων και καναλιών, οι φυσικές και άλλες καταστροφές κ.α. Ο παράγοντας της τεχνολογίας έχει παίξει σημαντικό ρόλο επηρεάζοντας τις επενδύσεις σε πλοία. Επίσης τα νέα πλοία με τη νέα τεχνολογία καθιερώνουν υψηλότερα πρότυπα λειτουργίας. Οι οικονομίες κλίμακας και η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων/λιμένων, καθώς και ο ανταγωνισμός, οδήγησαν σε πτώση των μέσων μακροχρόνιων ναύλων στα 50 χρόνια των περιόδων 1864-1914 και 1945-1995.¹¹

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι εξαρτώνται από τον αντίστοιχο εμπορικό κύκλο. Σαν εμπορικό κύκλο θεωρούμε την διακύμανση της οικονομικής δράσης μιας Οικονομίας-που εκφράζεται συνήθως με το ύψος του εθνικού εισοδήματος-κατά τρόπο συνεχή. Η περίοδος του κύκλου ισούται με το χρόνο από το σημείο έναρξης πάνω στη γραμμή της τάσης και της επανόδου σε αυτή, αφού συμπληρωθεί ένα ημικύκλιο ανόδου και ένα καθόδου.

Η επίδραση του ναυτιλιακού κύκλου στις αποφάσεις του management είναι πολύ μεγάλη. Η ύπαρξή του μεταθέτει το ενδιαφέρον του επιχειρηματία μία στην αξία του πλοίου και μία στη δύναμη του cash-flow. Λόγω της υψηλής

¹¹ Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Συριόπουλος Θ.Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg. Συνεργασία.

μεταβλητότητας των εισπράξεων για κάθε ναυτιλιακή εταιρία, που οφείλεται στις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, το management διαφέρει κατά περίπτωση. Η κυκλικότητα της αγοράς επηρεάζει την κερδοφορία της επιχείρησης αλλά και τις αξίες και τις τιμές των πλοίων, οπότε η δυνατότητα πρόβλεψης δεν αφορά μόνο τη ναυλαγορά αλλά και την πολιτική ναυλώσεων.

Κατά τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου ο ναύλος μπορεί να μειωθεί σε μεγάλα ποσοστά και να παραμείνει χαμηλός για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής κρίσης θα θέσει σε δοκιμασία οικονομική τόσο τα μεγάλα εφοπλιστικά ονόματα, αν και όχι τόσο πολύ, όσο και τους μικρούς και μεσαίους εφοπλιστές. Η αδυναμία πρόβλεψης των κινήσεων των ναύλων ή των αξιών των πλοίων θα οδηγήσει σε αδυναμία πρόβλεψης των τιμών των πλοίων και κατ'επέκταση θα επιφέρει μεγάλες κεφαλαιουχικές ζημιές και μια ενδεχόμενη σημαντική αποτυχία ενός ναυτιλιακού επιχειρηματία.

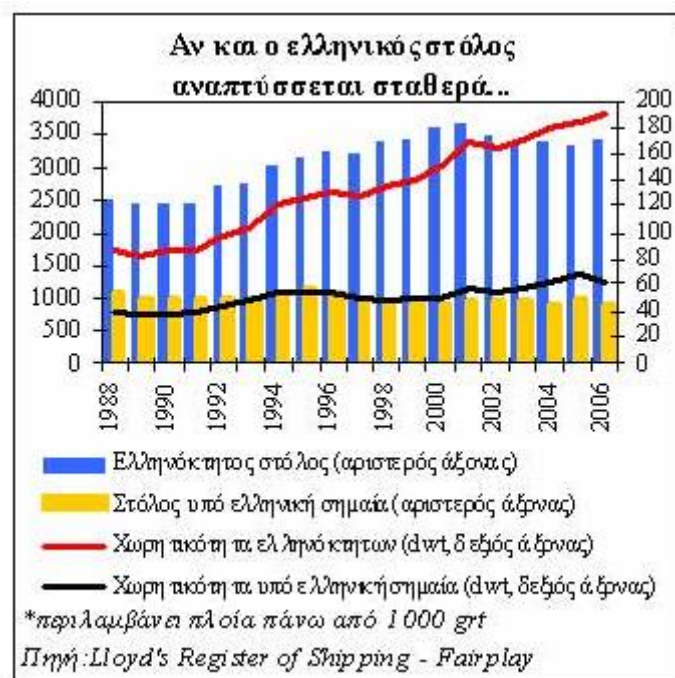
Βέβαια το να προβλέψεις ένα κύκλο δεν είναι εύκολο αλλά ούτε και αδύνατο για έναν έμπειρο επιχειρηματία, κι αυτό γιατί το περιβάλλον στο οποίο ο κύκλος αναπτύσσεται διέπεται εξίσου από ορισμένες θεμελιώδεις αρχές και άρα δεν επηρεάζεται μόνο από απροσδόκητα γεγονότα. Η χρονική δε συνέπεια των φάσεων ενός κύκλου δεν είναι δεδομένη. Σύμφωνα με τον Hampton οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι ακανόνιστοι διότι η ψυχολογία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και δίνει ξεχωριστό χαρακτήρα στη κάθε περίπτωση. Ο ίδιος πιστεύει ότι οι ναύλοι επηρεάζονται από τον παράγοντα ένστικτο. Θεωρεί ότι το πρόβλημα στην παραδοσιακή προσέγγιση των ναυτιλιακών κύκλων είναι το γεγονός ότι βασίζονται αποκλειστικά στα στατιστικά δεδομένα και δεν δίνουν σημασία στον παράγοντα της ψυχολογίας.¹²

Ο ναυτιλιακός κύκλος αποσκοπεί στην εξισορρόπηση της υπερπροσφοράς και της υπερζήτησης πλοίων και στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι αδύναμες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναγκάζονται να αποχωρήσουν από την αγορά αφήνοντας μόνο τις ικανές και δυνατές να ευδοκιμήσουν, ενισχύοντας έτσι μια ισχυρή και ικανή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Όταν υπάρχει υπερπροσφορά πλοίων, *ceteris paribus*, τα κέρδη είναι χαμηλά και οι

¹² Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Συριόπουλος Θ.Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg. Συνεργασία.

πλοιοκτήτες αναγκάζονται να παροπλίσουν και να στείλουν τα πλοία για scrap. Αντίθετα όταν η προσφορά πλοίων είναι χαμηλή και υπάρχει μεγάλη ζήτηση οι ναύλοι αυξάνονται μέχρις ότου να παραγγελθούν νέα πλοία και με την παράδοσή των να δημιουργηθεί ισορροπία.

Στο σημείο αυτό μπαίνει και η σημασία του timing (χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων). Η ναυτιλιακή επένδυση εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, η προσπάθεια εκτίμησης της μελλοντικής πορείας τους, η αναγνώριση και μελέτη του ναυτιλιακού κύκλου και η αναγνώριση και άμεση συσχέτιση με την υπόλοιπη οικονομική δραστηριότητα, με τις διάφορες μεθόδους αξιολόγησης επενδύσεων. Έτσι η πρόβλεψη της ορθής χρονικής στιγμής για την λήψη μιας απόφασης στη ναυτιλία είναι πολύ σημαντική λόγω του ναυτιλιακού κύκλου και των διακυμάνσεων. Το κόστος μίας επένδυσης μπορεί να τριπλασιαστεί ή υποτριαπλασιαστεί ανάλογα με την περίοδο στην οποία έχει πραγματοποιηθεί. Ιδιαίτερα στη ναυτιλία όπου το κόστος επένδυσης είναι πολύ μεγάλο καθίσταται αναγκαία η ορθή χρονική τοποθέτησή της. Το σωστό timing θα κρίνει και την επιτυχία ή αποτυχία της επιχείρησης, η οποία και πρέπει να μπορεί να προβλέψει σωστά τις μελλοντικές διακυμάνσεις των ναύλων.¹³



¹³ Μεταξάς, Βασίλης Ν. (1992), Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής / Βασίλη Ν. Μεταξά. - Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση

Εικόνα 1: Καθώς η προσφορά πλοίων ανταποκρίνεται με καθυστέρηση σε μεταβολές της ζήτησης (με μέσο χρόνο παράδοσης παραγγελίας πλοίου να αγγίζει τα 2½ έτη) και τα ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα πλοία οδήγησαν σε αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανόνες (π.χ. κατάργηση μονοκάρινων πετρελαιοφόρων), οι ναύλοι για μεταφορές ξηρού φορτίου και πετρελαίου εκτοξεύθηκαν στα ύψη (κατά 70% ετησίως τη διετία 2003-2004).

Πηγή:

http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_100058_28/09/2006_165954

Στο ναυτιλιακό κύκλο κεντρική έννοια είναι αυτή του ναυτιλιακού κινδύνου. Υπάρχουν δύο δυνατότητες, είτε τον κίνδυνο να τον φέρει ο ναυλωτής, είτε ο πλοιοκτήτης. Στην πρώτη περίπτωση, ο ναυλωτής γνωρίζει την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφέρει στο μέλλον, ή αισθάνεται ότι η μεταφορά αυτή είναι πολύ σημαντική για να την αφήσει στην τύχη, γι'αυτό αναλαμβάνει το ρίσκο διατηρώντας ιδιόκτητο στόλο για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του. Στην δεύτερη περίπτωση, ο ναυλωτής προτιμάει να αφήσει τον πλοιοκτήτη να αναλάβει το ρίσκο και να βασίζονται σε αυτούς ναυλώνοντας πλοία στην αγορά όποτε είναι αυτό αναγκαίο.

Την περίοδο 1872-1989 υπήρξαν 12 κύκλοι με μέσο διάρκειας 7,1 χρόνια ο καθένας. Τους κύκλους αυτούς όπως είναι φυσικό ακολούθησε και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία και ακολουθεί τις σημαντικές και έντονες διακυμάνσεις των ναύλων και των τιμών των πλοίων, που ακολουθούν με τη σειρά τους την οικονομική και βιομηχανική δραστηριότητα. Είναι δηλαδή και αυτή μια κυκλική αγορά που μαζί με την Τεχνογνωσία και το καλό ανθρώπινο δυναμικό, αποτελούν τις βασικές προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά και κυρίως για την ανάπτυξη του στόλου της στ μελλοντικά χρόνια.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η διαδικασία δανεισμού χρηματικού κεφαλαίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έναντι επιτοκίου, το οποίο καθορίζεται κάθε φορά σε σχέση με το διατραπεζικό επιτόκιο (Interbank offered rate) που επικρατεί στις κύριες χρηματοοικονομικές αγορές του κόσμου, και ειδικότερα του Λονδίνου (LIBOR) προκειμένου να καταστεί δυνατή τόσο η

συνέχιση της λειτουργίας της εταιρίας με την αγορά νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου, όσο και η περαιτέρω ανάπτυξή της.

Διακρίνεται σε βραχυχρόνια και μακροχρόνια. Στην βραχυχρόνια η ζήτηση χρήματος αποσκοπεί στην κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου (προμήθειες, έκτατες ή τακτικές επιθεωρήσεις, ναυπηγικές επισκευές ή μετασκευές κτλ.) και διαρκεί 1 με 2 το πολύ έτη.¹⁴

2.2.Η σημασία της επιλογής του κατάλληλου χρόνου για μια απόφαση

Η επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών βασίζεται στο τρέχον κάθε φορά επίπεδο ναύλου, καθώς και στις εκτιμήσεις (forecasting) που γίνονται για τις πιθανές μελλοντικές διακυμάνσεις του. Έτσι όταν η τιμή του ναύλου αγγίζει ένα ικανοποιητικό επίπεδο, δημιουργείται μια ατμόσφαιρα αισιοδοξίας που οδηγεί σε τοποθέτηση παραγγελιών για καινούρια πλοία από την πλευρά των πλοιοκτητών, προκειμένου να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τα υψηλά επίπεδα ναύλου και να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Είναι επομένως απαραίτητη η ορθή πρόβλεψη της αγοράς. Μόλις δηλαδή δημιουργηθούν οι «κατάλληλες» προϋποθέσεις για τους ναύλους, η τοποθέτηση παραγγελιών πλοίων άμεσα, και η τυχόν παραλαβή τους στην περίοδο υψηλών ναύλων, είναι μια οικονομικά λογική, κατ'αρχήν, επενδυτική απόφαση. Γενικά οι πλοιοκτήτες τείνουν να επενδύουν σε νεόκτιστα πλοία σε φτασμένη ναυλαγορά και να απέχουν από επενδύσεις όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί. Επενδύσεις γίνονται διότι ο πλοιοκτήτης θέλει να επωφεληθεί της προσδοκώμενης και επιταχυνόμενης ανοδικής πορείας του ναύλου και να μεγιστοποιήσει με αυτόν τον τρόπο τα κέρδη του, επομένως οι προβλέψεις ότι οι ναύλοι ανέρχονται και στο μέλλον να αυξάνουν είναι αυτές που θα καθορίσουν την τοποθέτηση επενδύσεων ή όχι.¹⁵

¹⁴ Θεοτοκάς Γιάννης (2011), Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

¹⁵ Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong

Οι αξιόπιστες πληροφορίες για τη ναυλαγορά και ιδιαίτερα για την μελλοντική της εξέλιξη, σε μεγάλη αν είναι δυνατό λεπτομέρεια, όπως τύποι, μεγέθη, ηλικίες πλοίων, είναι ζωτικής σημασίας λόγω της σχέσης που υπάρχει μεταξύ επιπέδου ναύλων και αξιών πλοίων. Η συσχέτιση αυτή είναι φανερή παρ'όλο που υπάρχει υστέρηση αξιών και ναύλων για μερικούς μήνες (6-7). Είναι δυνατό μια εταιρεία να τριπλασιάσει το μέγεθος της με τα ίδια κεφάλαια ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών της. Επίσης μπορεί να βελτιώσει πρόσθετα κατά περίπου 70% τα οποία ετήσια κέρδη της και για τρία χρόνια, ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών ή μάλλον των πωλήσεων της.

Βέβαια είναι δύσκολο να διαπιστωθεί το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων το οποίο πρέπει να συνδυαστεί με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων. Σε μια ανταγωνιστική αγορά, όπως η ναυτιλιακή, ο βαθμός προβλεπτικότητας είναι περιορισμένος και οι ορθές αποφάσεις είναι συμπτωματικά επιτυχημένες. Σύμφωνα όμως με τον Stopford, ο πλοιοκτήτης πρέπει να εκμεταλλευτεί την αστάθεια των ναύλων προς όφελός του, για παράδειγμα με το να ναυλώνει κατά ταξίδι το πλοίο του όταν η αγορά πέφτει.

Υποστηρίζει επίσης ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι μπορεί να είναι ακανόνιστοι αλλά δεν είναι απρόβλεπτοι. Οι ίδιες επεξηγήσεις για τις στροφές και κορυφές των κύκλων ισχύουν συνέχεια. Η παγκόσμια οικονομία, ο εμπορικός κύκλος, η ανάπτυξη του εμπορίου, οι παραγγελίες και το scrap των πλοίων είναι θεμελιώδεις μεταβλητές που μπορούν να αναλυθούν και να συμπεριληφθούν σε οικονομικά μοντέλα. Η ανάλυση των παραπάνω παραγόντων μπορεί να μειώσει την αβεβαιότητα και τον κίνδυνο, πρέπει όμως να συμπεριλάβει και άλλους εξωγενείς παράγοντες, όπως το κλείσιμο μιας διώρυγας, η συμφόρηση των λιμένων κ.α.

Από τα παραπάνω είναι φανερή η μεγάλη σημασία του timing λόγω του ναυτιλιακού κύκλου και των μεγάλων διακυμάνσεων. Οι σωστές προβλέψεις οδηγούν και σε σωστή χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων. Πολλές επενδύσεις που δεν γίνονται «αποδεκτές» από τη ζήτηση χωρητικότητας, χειροτερεύουν μια καλή αγορά ή βαθαίνουν μια κρίση. Επομένως το θεωρητικά σωστό timing των ναυτιλιακών επενδύσεων αφορά και τη φάση ύφεσης αλλά και τη φάση

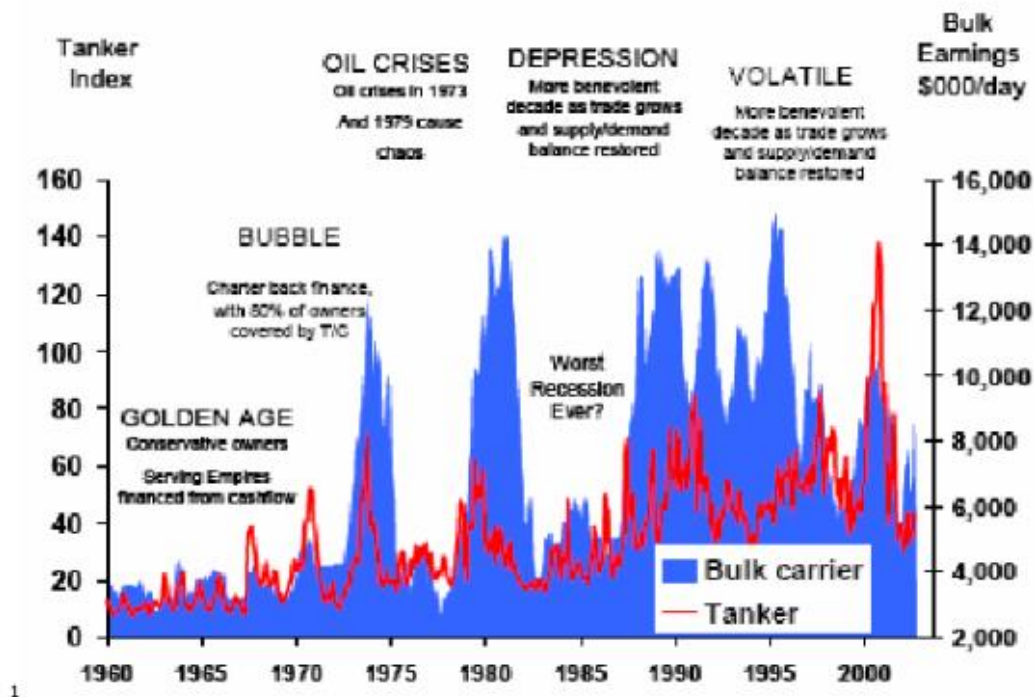
ανάκαμψης, η οποία πρέπει να έχει τόση δύναμη ώστε οι παραλαβές να μην δημιουργήσουν κάμψη.¹⁶

2.3. Η επίδραση των ναυτιλιακών κύκλων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Η γέννηση μιας επιχειρησιακής μονάδας προϋποθέτει τις περισσότερες φορές την χρηματοδότηση της αρχικής επένδυσης. Ευχέρεια για λήψη δανείου έχει εκείνος που αποδεικνύει ότι μπορεί να αποπληρώσει το δάνειο. Αυτό εύκολα αποδεικνύεται με τα περιουσιακά στοιχεία που παρέχονται για υποθήκη, όπως είναι το πλοίο, που αποτελεί κατά μεγάλο ποσοστό το ορθόδοξο μέσο δανειακής ασφάλειας των ναυτιλιακών δανείων. Φυσικά ανάγκη για χρηματοδότηση υπάρχει και μετά τη γέννηση της επιχείρησης και αφορά το κεφάλαιο κίνησης.

Η χρηματοδότηση είναι σημαντικότερη λόγω του Ναυτιλιακού Κύκλου, της σημασίας του timing των επενδύσεων και του κεφαλαίου κίνησης. Ένα δάνειο είναι εξασφαλισμένο όταν οι ναύλοι και οι αξίες των πλοίων είναι σε υψηλά επίπεδα, δηλαδή η αγορά διανύει την ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κύκλου. Η άνοδος της ναυλαγοράς δημιουργεί κλίμα αισιοδοξίας, καθώς πραγματοποιείται αύξηση των περιουσιακών στοιχείων των Τραπεζών και των Ναυπηγείων που σχετίζονται με τη ναυτιλία και επομένως διευκολύνει την παροχή χρηματοδότησης από την πλευρά τους.

¹⁶ Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong



Εικόνα 2: Η χρηματοδότηση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Πηγή:

http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_100058_28/09/2006_165954

Επομένως κατά τη φάση της ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου, λόγω της αύξησης των εισπράξεων των επιχειρήσεων, ενισχύεται η ασφάλεια του δανείου, ο χρηματοδότης δηλαδή γνωρίζει ότι ο δανειζόμενος θ' ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του και ότι το δάνειο θα αποπληρωθεί. Αντίθετα όταν η αγορά βρίσκεται σε κρίση ή ύφεση τα έσοδα είναι περιορισμένα και οι αξίες των πλοίων σαν εξασφάλιση του δανείου δεν είναι ισχυρές. Η πίεση των τραπεζών στρέφεται τότε στο cash flow.¹⁷

Η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σχετίζεται με το βαθμό στον οποίο αυτή είναι χρεωμένη και με τη δυνατότητά της να καταβάλλει την συμμετοχή της σε ένα δάνειο για νέες επενδύσεις, αλλά και να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της στις τράπεζες. Το ισχυρό cash flow είναι αποτέλεσμα όχι μόνο του επιπέδου των ναύλων αλλά και του κόστους λειτουργίας των πλοίων, καθώς και της «σταυροειδούς επιδότησης» των πλοίων σε μια περίοδο κυρίων ύφεσης.

¹⁷ Μεταξάς, Βασίλης Ν. (1992), Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής / Βασίλη Ν. Μεταξά. - Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση

Σε περίοδο κρίσης ή ύφεσης κυριαρχεί η αβεβαιότητα η οποία και οδηγεί σε καταστολή της χρηματοδότησης, που εμποδίζει τις επενδύσεις σε υγιείς τομείς της οικονομίας.

Η τραπεζική νοοτροπία είναι να χρηματοδοτεί τις ναυτιλιακές επενδύσεις που βασίζονται στην ταμειακή ροή του πλοίου που πρόκειται να κατασκευαστεί. Το γεγονός αυτό ευνοεί τις επενδύσεις σε περίοδο φθασμένης ναυλαγοράς με εξασφάλιση μέσω χρόνιων ναυλώσεων. Ανάλογα δηλαδή με τη φάση την οποία περνάει ο ναυτιλιακός κύκλος είναι και το ύψος της χρηματοδότησης που παρέχεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα ναυπηγεία επίσης ασκούν πιέσεις με πακέτα δελεαστικών όρων.

Στη Φάση Οικοδόμησης, για παράδειγμα, στο ναυτιλιακό κύκλο μεγάλης διάρκειας, οι τράπεζες ενισχύουν τη γενική αισιοδοξία και παρέχουν δάνεια με σχετικά ευνοϊκούς όρους. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προσελκύσει και μη παραδοσιακούς τραπεζίτες, οι οποίοι να επιτείνουν τον διατραπεζικό ανταγωνισμό και την παραπέρα μείωση των προτύπων δανειοδότησης της ναυτιλίας.¹⁸

Στη Φάση Διόρθωσης αντίθετα, οι τράπεζες δεν είναι πρόθυμες να χρηματοδοτήσουν πλοία, και όσες είναι παρέχουν μόνο το 50% (σε αντίθεση με τη Φάση Διόρθωσης όπου παρέχουν το 80%-90%) της αξίας του πλοίου, γιατί το cash flow των επιχειρήσεων εμφανίζει αστάθεια και άρα κλονίζεται η ασφάλεια του δανείου.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάζει με τη σειρά της το επίπεδο προσφοράς χωρητικότητας, το οποίο και αποτελεί βασικό παράγοντα του ναυτιλιακού κύκλου. Μπορεί δηλαδή αμφίδρομη σχέση ανάμεσα στο ναυτιλιακό κύκλο και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Μπορεί ακόμη η χρηματοδότηση να προέρχεται από την ίδια ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά και σε αυτή τη περίπτωση η εταιρεία θα προβεί σε επενδύσεις και άρα σε ανάγκη χρηματοδότησης όταν οι εισπράξεις είναι υψηλές και επομένως η αγορά βρίσκεται σε άνοδο.

¹⁸ Μεταξάς, Βασίλης Ν. (1992), Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής / Βασίλη Ν. Μεταξά. - Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση

Όπως έχουμε ήδη πει, οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποσκοπούν στην εξισορρόπηση της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων. Κάτω από αυτήν την προοπτική, οι χρηματοδότες πρέπει να καθοδηγούνται από την αρχή του να «γνωρίζεις τον εχθρό σου». Κάθε ναυτιλιακός κύκλος, όπως και κάθε πελάτης πλοιοκτήτης, έχει τον δικό του χαρακτήρα. Οι Τράπεζες δίνουν μεγάλη σημασία στο όνομα και τη φήμη του πλοιοκτήτη και έτσι δανείζουν εκείνον που εμπιστεύονται και πιστεύουν ότι θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Όπως η οικειότητα με τον πελάτη μειώνει τον κίνδυνο, το ίδιο κάνει και η οικειότητα με το ναυτιλιακό κύκλο. Οι χρηματοδότες πρέπει να γνωρίζουν τον χαρακτήρα του κάθε κύκλου και αν μπορεί να θεωρηθεί αυτός προβλέψιμος. Έτσι μπορούν και να σχηματίσουν μια άποψη για το πόσο δύσκολος είναι ο συγκεκριμένος κύκλος.¹⁹

2.4.Δημιουργία ναυτιλιακών κύκλων

Η αντίδραση των πλοιοκτητών / εφοπλιστών στη μεταβολή των παγκοσμίων μεταφορικών αναγκών δεν είναι τελείως ανελαστική. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων και η εισαγωγή των παροπλισμένων πλοίων στο προσκήνιο, αποτελούν την άμεση αντίδραση των πλοιοκτητών σε περίπτωση αύξησης των μεταφορικών αναγκών και αντιστοίχως μείωση των μεταφορικών αναγκών θα επιφέρει παροπλισμό πλοίων και μείωση της ταχύτητας ταξιδιού στο επίπεδο της οικονομικής ταχύτητας. Ο χρόνος που μεσολαβεί από την εμφάνιση νέων υποσχόμενων αλλαγών στα παγκόσμια μεταφορικά δεδομένα μέχρι το χρόνο παραλαβής ενός πλοίου από το ναυπηγείο, αποτελεί μαζί με τις κοινές προσδοκίες των εφοπλιστών γενεσιουργίες αιτίες της δημιουργίας των ναυτιλιακών κύκλων.²⁰

¹⁹ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

²⁰ Θεοτοκάς Γιάννης (2011), Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

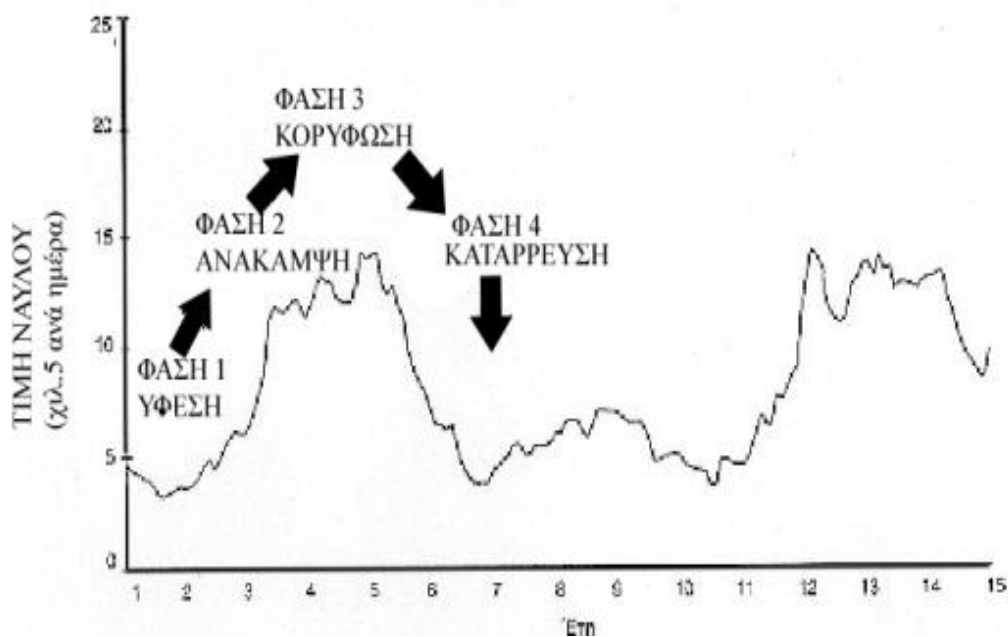
2.4.1. Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων

Το 1901 ένας ναυλομεσίτης παρατήρησε στην ετήσια αναφορά ότι η σύγκριση των 4 τελευταίων κύκλων (περίοδο 10 ετών) παρουσίαζαν ομοιότητες ως προς την πορεία των ναύλων.

Το 1913 ο Kirkadly συμπέρανε ότι η δημιουργία των κύκλων οφείλεται στο μηχανισμό της αγοράς. Τα σημεία Peak και η ανάκαμψη είναι σημάδια προσαρμογής της προσφοράς στην ζήτηση. Με συμπληρωματική μελέτη του ο Fayle το 1933 υποστήριξε πως η έναρξη ενός κύκλου καθοδηγείτε από τον παγκόσμιο επιχειρησιακό κύκλο ή σπάνια γεγονότα που ανατρέπουν πολιτικοοικονομικές ισορροπίες που δημιουργούν έλλειψη διαθέσιμων πλοίων. Το αποτέλεσμα των γεγονότων αυτών επιφέρει υψηλούς ναύλους, προσελκύοντας νέους επενδυτές στη βιομηχανία και ενθαρρύνοντας κερδοσκοπικές τοποθετήσεις που αυξάνουν τη συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα. 40 χρόνια αργότερα Cufley (1972) επέστητε την προσοχή του σε μια ακολουθία γεγονότων που επηρέαζαν τους ναυτιλιακούς κύκλους. Πρώτον ο εμφανιζόμενος συνωστισμός των πλοίων. Δεύτερον οι υψηλοί ναύλοι παρακινούσαν τις υπερβολικές παραγγελίες πλοίων παρά το γεγονός της μικρής ποσότητας φορτίου προς μεταφορά η οποία τελικά οδηγούσε στην κατάρρευση της αγοράς και στην ύφεση. Ο Hampton (1991) στην ανάλυσή του για τους βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους κύκλους δίνει έμφαση στο γεγονός ότι σημαντικότερο ρόλο παίζουν οι παράγοντες και ο τρόπος αντίδρασής τους στις μεταβολές των τιμών της αγοράς. Επίσης ο Hampton αμφισβητεί ότι η ψυχολογία της αγοράς παίζει ένα σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της δομής των κύκλων και ότι μπορεί να βοηθήσει στην εξήγηση του γιατί η αγορά επανελειμμένως, φαίνεται να αντιδρά στον καθορισμό των τιμών.

Σε οποιαδήποτε αγορά περιλαμβανομένης και της ναυτιλιακής οι συμμετέχοντες παλεύουν μεταξύ δυσπιστίας της αγοράς και απληστίας από τα κέρδη που προέρχονται από αυτή. Όλες αυτές οι περιγραφές των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό σημείο. Περιγράφουν τους ναυτιλιακούς κύκλους ως μηχανισμό εξισορρόπησης της ζήτησης και της προσφοράς των πλοίων. Μικρή προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας συνεπάγεται υψηλούς ναύλους μέχρι την είσοδο νέων

πλοίων στην αγορά. Όταν πάλι υπάρχουν πολλά πλοία οι ναύλοι συμπιέζονται μέχρι οι εφοπλιστές να αποσύρουν τα καράβια τους από την αγορά είτε στέλνοντας τα για scrap είτε παροπλίζοντας τα. Απ' αυτή την άποψη οι κύκλοι διαρκούν όσο χρειάζεται για να κάνουν την δουλειά τους. Μπορούν να ταξινομηθούν ανάλογα με τη διάρκεια τους αλλά αυτή η διαδικασία δεν βοηθάει στην πρόβλεψή τους. Εάν οι επενδυτές αποφασίσουν ότι ένα πισωγύρισμα της αγοράς είναι πιθανό και δεν στείλουν για παλιοσίδερα τα πλοία τους η διάρκεια του κύκλου απλά παρατείνεται.



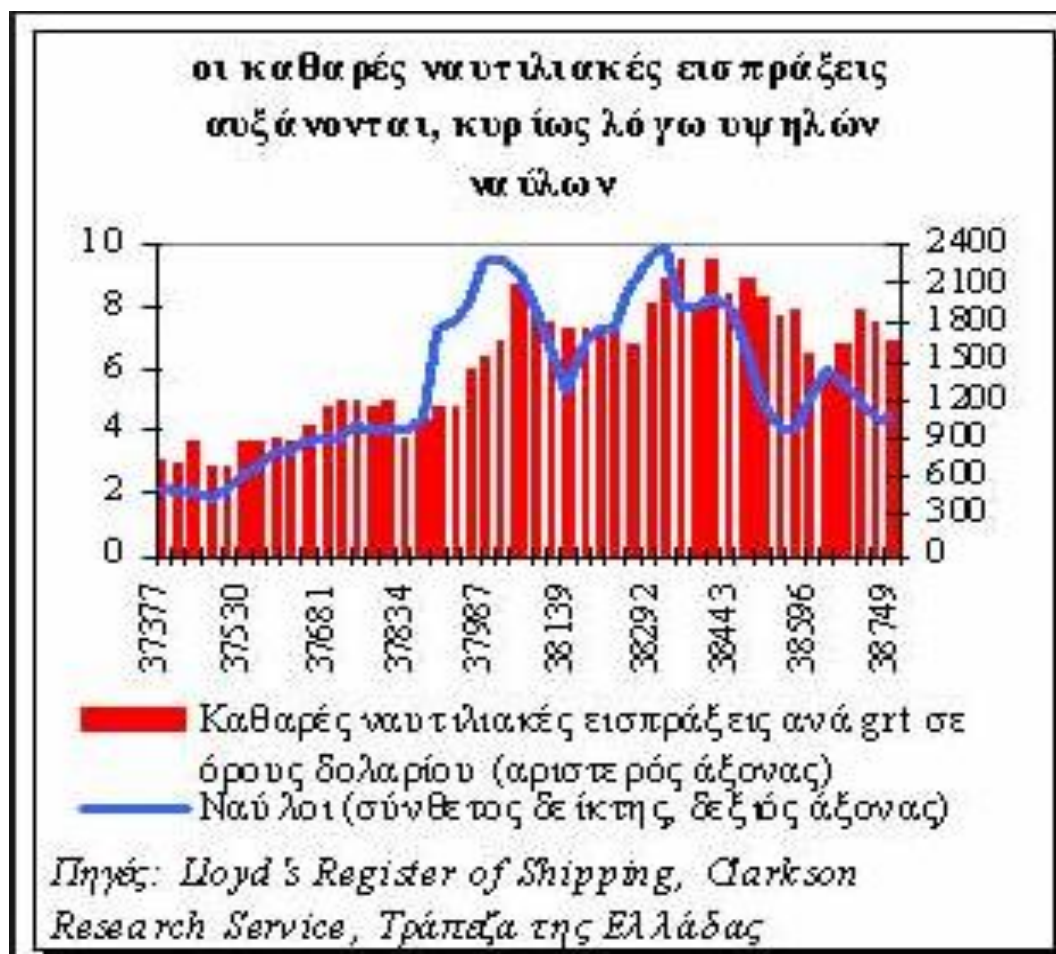
Εικόνα 3: Οι φάσεις των ναυτιλιακών κύκλων

Πηγή: Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong

2.4.2. Επεξήγηση των ναυτιλιακών κύκλων

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τους ναυτιλιακούς κύκλους θα πρέπει να τους μελετήσουμε σε σχέση με τη προσφορά και τη ζήτηση. Η μεταβολή στη σχέση ποσότητας φορτίου προς μεταφορά και διαθέσιμης χωρητικότητας ουσιαστικά επιδρά στη τιμή καθορισμού των ναύλων. Συγκεκριμένα μια αύξηση της ποσότητας προς μεταφορά με διατήρηση της χωρητικότητας σε σταθερά επίπεδα, επιδρά ανοδικά στους ναύλους σε αντίθεση με τη περίπτωση όπου η συνολική χωρητικότητα, που είναι διαθέσιμη για μεταφορά φορτίου είναι κατά

πολύ μεγαλύτερη από τη ποσότητα φορτίου που διατίθεται προς μεταφορά. Στη πρώτη περίπτωση όταν η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από τη προσφορά οι ναύλοι αυξάνουν και ουσιαστικά σημαίνεται η δημιουργία ενός νέου ναυτιλιακού κύκλου. Υποκινούμενοι από το κέρδος οι εφοπλιστές / πλοιοκτήτες ωθούνται, σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή ναυπήγηση νέων. Η χρονική υστέρηση ωστόσο που μεσολαβεί μέχρι την απόκτηση ενός νέου πλοίου προς εκμετάλλευση ουσιαστικά προκαλεί τον προαναφερόμενο οικονομικό οργασμό της ναυτιλιακής αγοράς.



Εικόνα 4: Η επίδραση των ναύλων στις ναυτιλιακές εισπράξεις

Πηγή:

http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_100058_28/09/2006_165954

Η ναυτιλία είναι παράγωγο της ζήτησης, απότομες οικονομικές μεταβολές μπορούν να επιταχύνουν ή να επιβραδύνουν ανάλογα με την περίπτωση, τη

διαδικασία εξέλιξης των ναυτιλιακών κύκλων. Γεγονότα πολιτικής ή οικονομικής φύσεως όπως η πετρελαϊκή κρίση του 1970 στιγματίσαν την ναυτιλιακή αγορά. Επίσης η συσχέτιση των αγορών του 2002 με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και το εμπόριο παράγοντες οι οποίοι επέδρασαν ως επιταχυντές στην εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων ώθησαν σε γρηγορότερους ρυθμούς την όλη διαδικασία. Τέλος η κρίση στις ασιατικές χώρες 1997-2000 με επίκεντρο την Ιαπωνία πρωτίστως, το Hong Kong την Σιγκαπούρη και Taiwan επέδρασαν επιβραδυντικά στον αντίστοιχο ναυτιλιακό κύκλο.²¹

2.4.3. Διάρκεια Ναυτιλιακών κύκλων

Η μέση διάρκεια των κύκλων από το 1872-2000 είναι 7.1 χρόνια από κορυφή σε κορυφή. Ο μεγαλύτερος σε διάρκεια κύκλος ήταν 12 χρόνια (1900-1912) και οι τρεις μικρότεροι ήταν διάρκειας πέντε ετών. Η μέση διάρκεια του κύκλου από το (1947-2000) ήταν 6.6 χρόνια 17% μικρότεροι δηλαδή από τη περίοδο 1872-1936. Παρ' όλα αυτά πριν καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η μέση διάρκεια ενός κύκλου είναι τα 7 έτη πρέπει να αναλογιστούμε ότι κανένας από τους 6 ναυτιλιακούς κύκλους της περιόδου 1947-1989 δεν διήρκησε πραγματικά επτά χρόνια. Ο μεγαλύτερος σε διάρκεια κύκλος διήρκησε 11 χρόνια (από το 1889 ως το 1900), ένας διήρκησε δέκα χρόνια, τρεις εννέα χρόνια, δύο πέντε χρόνια, και ένας έξι χρόνια.²²

2.4.3.1. Ναυτιλιακοί κύκλοι βραχείας διάρκειας

Οι κύκλοι που διαρκούν λιγότερο από 50 έτη ονομάζονται κύκλοι βραχείας διάρκειας.

Ο Kirkaldy (1913) είδε το ναυτιλιακό κύκλο ως συνέπεια του μηχανισμού της ναυτιλιακής αγοράς. Υποστηρίζει ότι τα "μέγιστα" (peaks) και τα "ελάχιστα"

²¹ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

²² Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

(troughs) του κύκλου είναι ενδείξεις ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση, μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cash flows).

Ο Fayle (1933) στην ανάλυσή του υποστηρίζει ότι η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κύκλου είναι απόρροια ενός παγκόσμιου οικονομικού κύκλου ή κάποιων εξωγενών τυχαίων γεγονότων όπως π.χ. πόλεμοι που προκαλούν έλλειψη πλοίων, με αποτέλεσμα την αύξηση στις τιμές των ναύλων. Έτσι, νέοι επενδυτές προσελκύονται από την βιομηχανία, αυξάνοντας τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Κάτω από αυτό το πρίσμα, η ανάλυσή του περιλαμβάνει μια σειρά τριών γεγονότων, την “έκρηξη” του εμπορίου (trade boom), τη βραχυπρόθεσμη έκρηξη της ναυτιλίας (short shipping boom), κατά την οποία υπάρχει κύμα υπερναυπήγησης και τέλος την εκτεταμένη κρίση (prolonged slump) που ακολουθεί.

Ο Cufley (1972) ορίζει το ναυτιλιακό κύκλο ως την διαδικασία με την οποία η προσφορά προσαρμόζεται στις μεταβολές της ζήτησης. Κατά τη μελέτη του σχολιάζει τρία κοινά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων. Θεωρεί ότι πρώτα αναπτύσσεται έλλειμμα πλοίων, μετά αύξηση των τιμών των ναύλων, που προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και τελικά η αγορά καταλήγει σε κατάρρευση και ύφεση. Επίσης, τονίζει ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι εντελώς απρόβλεπτοι και ακανόνιστοι.

Ο Hampton (1991) δίνει έμφαση στο σπουδαίο ρόλο της ψυχολογίας των ανθρώπων για τον καθορισμό της δομής των κύκλων, αλλά και στον τρόπο ανταπόκρισής των ατόμων στις ενδείξεις των τιμών που λαμβάνουν από την αγορά.

Όλες οι αναλύσεις των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό θέμα. Συμφωνούν ότι αν υπάρχει μικρή προσφορά πλοίων, η αγορά ανταμείβει τους πλοιοκτήτες με υψηλούς ναύλους, μέχρι να παραγγελθούν και να παραδοθούν νέα πλοία. Αντίθετα, όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων πιέζεται η ρευστότητα των πλοιοκτητών ώσπου να οδηγήσουν τα πλοία τους σε διάλυση. Επομένως, η διάρκεια των κύκλων είναι συμπτωματική και μη προβλέψιμη. Για παράδειγμα, αν οι πλοιοκτήτες προβλέψουν ότι έχει έρθει η ώρα για ένα ανοδικό γύρισμα της αγοράς και αποφασίσουν να μη διαλύσουν τα πλοία τους, τότε απλώς θα παρατείνουν τη διάρκεια του κύκλου. Επειδή η διάρκεια και η μορφή των

κύκλων είναι απρόβλεπτες, οι ναυτιλιακοί κύκλοι περιγράφονται αφού ολοκληρώσουν το έργο τους.²³

2.4.3.2. Ναυτιλιακοί κύκλοι μακράς διάρκειας

Οι κύκλοι που διαρκούν περίπου 50 χρόνια ονομάζονται κύκλοι μακράς διάρκειας.

Πρώτος ο Ρώσος οικονομολόγος Nikolai Kondratieff διατύπωσε την άποψη ότι υπάρχουν κύκλοι μακράς διάρκειας, εξετάζοντας τις κυριότερες Δυτικές οικονομίες κατά την διάρκεια περίπου 150 ετών. Ο K.Kondratieff διέκρινε 3 περιόδους επέκτασης και συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας, με μέσο όρο διάρκειας περίπου 50 έτη. Τα ελάχιστα προσδιορίζονται στα έτη 1790, 1844 και 1895. Οι φάσεις ελάχιστο-μέγιστο και μέγιστο-ελάχιστο διήρκεσαν από 20-30 χρόνια ενώ το συνολικό διάστημα ελάχιστο-ελάχιστο διήρκεσε περίπου 50 χρόνια.

Ο J.A Schumpeter (1939) απέδωσε την εξήγηση των κύκλων μακράς διάρκειας στην τεχνολογική καινοτομία, υποστηρίζοντας ότι η άνοδος του 1ου κύκλου του Kondratieff (1790-1813) οφειλόταν στη διάδοση του ατμού, του 2ου (1844-1874) στην άνθηση του σιδηροδρόμου και του 3ου (1895-1914) στα κοινά αποτελέσματα του αυτοκινήτου και του ηλεκτρισμού.

Ο Stopford (1997) υποστήριξε ότι η θεωρία των κύκλων μακράς διάρκειας είναι αντιφατική, τονίζοντας το γεγονός ότι η φύση των ναυτιλιακών κύκλων είναι δυσδιάκριτη στην καθημερινή ζωή και οι διαθέσιμες στατιστικές πληροφορίες που θα μπορούσαν να επιβεβαιώσουν την ύπαρξή τους είναι λιγοστές. Ωστόσο, παραδέχεται ότι η τεχνολογική εξέλιξη επηρέασε καθοριστικά την ναυτιλιακή βιομηχανία, παρόλο που οι συνέπειες των τεχνολογικών καινοτομιών είναι δύσκολα ορατές μέσα στο έτος που συμβαίνουν.

²³ Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong

Τέλος ο Α.Μ. Γουλιέλμος (1998) συμφώνησε με την άποψη ότι οι οικονομίες κλίμακας και η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων/ λιμένων επέδρασαν καθοριστικά στην παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά διαφώνησε με την άποψη του Stopford ισχυριζόμενος ότι «αν υπάρχει νομοτέλεια στην εμφάνιση των οικονομικών κύκλων μακράς διάρκειας κάθε 48 ή 50 ή 60 χρόνια, αυτοί φυσικά και θα επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά, που είναι αποδέκτης της οικονομικής δράσης και του θαλάσσιου εμπορίου».²⁴

²⁴ Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Το πλοίο ως αντικείμενο εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

3.1 Ορισμός του πλοίου με βάση το ναυτικό δίκαιο

Πλοίο με βάση τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, θεωρείται κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας πάνω από 10 κόρους, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (1 κόρος = 100 κυβικά πόδια = 2,83 κυβικά μέτρα).

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δεν βάζει περιορισμό στην χωρητικότητα αλλά θεωρεί πλοίο κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται πάνω στο νερό (θάλασσα, λίμνες, ποτάμια κλπ) για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, έρευνα κλπ.

Για τις σχέσεις ιδιωτικού δικαίου εφαρμόζονται οι διατάξεις του κώδικα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.²⁵

3.2. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός πλοίου

Κάθε πλοίο παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το εξατομικεύουν πλήρως δίνοντάς του την δική του νομική προσωπικότητα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

- **Το όνομα του πλοίου.** Συνήθως δίνεται από τον πλοιοκτήτη και αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη και τις παρειές του πλοίου.
- **Ο λιμένας και αριθμός νηολόγησης,** ο οποίος δηλώνει τον αριθμό εγγραφής την χώρα και το συγκεκριμένο λιμάνι που ένα πλοίο έχει νηολογηθεί. Στην ουσία αποτελεί την δήλωση εθνικότητας του πλοίου. Το λιμάνι νηολόγησης αναγράφεται επίσης στην πρύμνη του πλοίου, π.χ. «ΝΗΡΕΑΣ», Πειραιάς

²⁵ Χολέβας, Ιωάννης Κ., (1990), «Ναυτιλιακή λογιστική» / Ι. Χολέβας, Β. Δερδεσιδης. - Αθήνα : Σμπίλιας,

- **Χωρητικότητα του πλοίου.** Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου. Βασικά μπορεί κανείς να συναντήσει τους εξής:
 - **κόροι ολικής χωρητικότητας (K.O.X.) ή Gross Registered Tonnage (G.R.T.),** δηλώνει τις διαστάσεις του πλοίου σε όγκο
 - **κόροι καθαρής χωρητικότητας (K.K.X.) ή Net Registered Tonnage (N.R.T.),** δηλώνει την χωρητικότητα σε όγκο των χώρων του πλοίου που προσφέρονται προς εκμετάλλευση
 - **μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε τόνους νεκρού βάρους ή Dead Weight Tonnage (DWT),** μετράει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε βάρος. Δηλαδή μετράει το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο όταν είναι κανονικά φορτωμένο.
 - **μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε κυβικά πόδια,** που αναφέρεται στο χώρο του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά ορισμένων φορτίων. Η περίπτωση αυτού του μεγέθους αναφέρεται ειδικά στον **χώρο** του πλοίου που προορίζεται για μεταφορά ορισμένων φορτίων και υπολογίζεται διαφορετικά για τα σιτηρά και τα άλλα χύμα φορτία και διαφορετικά για φορτία συσκευασμένα κλπ.
- **Κλάση του πλοίου,** η οποία προσδιορίζεται από το πιστοποιητικό ταξινομήσεως και σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται από αναγνωρισμένους οργανισμούς (Νηογνώμονες). Γενικά θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι η ωφέλιμη ζωή ενός πλοίου φτάνει περίπου μέχρι τα 25 χρόνια. Πλοία πάνω των 25 ετών θεωρούνται απαρχαιωμένα.
- **Μέγεθος πλοίου,** συνήθως μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (DWT). Τα μεγέθη στην εμπορική ναυτιλία κυμαίνονται από 3000DWT μέχρι και 550.000 DWT (κατά την περίοδο γιγαντισμού των πλοίων φαινόμενο που παρατηρήθηκε από το 1960 και μετά²⁶). Στα πολύ μεγάλα μεγέθη συναντάμε δεξαμενόπλοια τύπου VLCC (very large crude carrier) και ULCC (ultra large crude carrier).²⁷

²⁶ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

²⁷ Ιωάννη Χολέβα «Ναυτιλιακή Λογιστική», , σελ.. 3-10

3.3 Διακρίσεις σύγχρονων πλοίων

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι κατηγοριοποίησης των πλοίων:

- με βάση τον γενικότερο προορισμό τους, διακρίνονται σε πολεμικά και εμπορικά.
- με βάση το αν μεταφέρουν επιβάτες ή φορτία, διακρίνονται σε επιβατηγά (ακτοπλοϊκά, υπερωκεάνια, κρουαζιερόπλοια κλπ) και πλοία μεταφοράς φορτίων (φορτηγά πλοία)
- με βάση τον τρόπο που είναι οργανωμένες οι Ν.Ε., τα πλοία μπορεί να διακρίνονται σε ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp), σε πλοία τακτικών γραμμών (liners).

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία, δεν εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια. Κινούνται απρογραμματίστα σε διάφορα λιμάνια ανάλογα με το πού βρίσκουν φορτίο και ναυλώνονται ελεύθερα. Τα φορτία τους είναι κυρίως χύδην (δηλαδή χύμα).

Το **ελεύθερα φορτηγά πλοία** μπορούν να επωφελούνται από τις ευνοϊκές εξελίξεις στην ναυλαγορά, αλλά σε περιόδους ύφεσης με υπερπροσφορά χωρητικότητας, αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εύρεση φορτίου.

Τα **liner ships**, αντιθέτως πραγματοποιούν προκαθορισμένες πλόες, σε συγκεκριμένες ώρες και λιμάνια προσέγγισης. Μεταφέρουν διάφορα φορτία σε μικρές παρτίδες, που ανήκουν σε διαφορετικούς φορτωτές και εισπράττουν ναύλους γνωστούς από πριν βάσει ναυτολογίου (tariff).

- με βάση τα φορτία που μεταφέρουν διακρίνονται²⁸:
 - i. σε χύδην υγρού φορτίου (οξέα, αμμωνία, άσφαλτος, αργό πετρέλαιο, υγροποιημένα αέρια κλπ)
 - ii. σε χύδην ξηρού φορτίου (βωξίτης, τσιμέντο, σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά κλπ)

²⁸ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

iii. σε χύδην φορτίου σε συνδυασμό υγρού και ξηρού (OBO δηλαδή Oil/Bulk/Ore ή O/O δηλαδή oil/ore κλπ)

iv. σε γενικού φορτίου, τα λεγόμενα general cargo τα οποία μεταφέρουν φορτία σε κάποια μορφή συσκευασίας (παλέτες, σακιά, δέματα κλπ)

v. σε πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (containers), πρόκειται για ένα σχετικά νέο τύπο πλοίου που αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες και μείωσε θεαματικά τους χρόνους φορτοεκφόρτωσης, χειρισμού των φορτίων και μεταφοράς.

vi. σε πλοία ειδικών υπηρεσιών και βοηθητικής ναυτιλίας, σε αυτά συγκαταλέγονται τα ερευνητικά, τα ρυμουλκά, τα παγοθραυστικά κλπ)

3.4. Οι κύριες μορφές ναύλωσης ενός πλοίου

3.4.1. Ορισμός

Με τον όρο ναύλωση εννοούμε την συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη (owner) ή διαχειριστή (manager) που αποκαλείται **εκναυλωτής**, και εκείνου που επιθυμεί να μεταφέρει φορτίο που αποκαλείται **ναυλωτής**. Ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον ναυλωτή το πλοίο ή μέρος αυτού για μεταφορά ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με το πλοίο φορτίο ή επιβάτες εισπράττοντας άντ' αυτού χρηματικό ποσό που αποκαλείται ναύλος (freight).

Η συμφωνία που υπογράφεται μεταξύ του εκναυλωτή και ναυλωτή καλείται **ναυλοσύμφωνο (charter party)**.

3.4.2. Κατηγορίες ναυλώσεων

Υπάρχουν πέντε βασικές κατηγορίες ναυλώσεων:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage chartering)

Στην ναύλωση κατά ταξίδι συμφωνούνται τα είδη και η ποσότητα του φορτίου, ο λιμένας φόρτωσης και εκφόρτωσης, το ποσό και ο τρόπος πληρωμής του ναύλου,

το χρονικό διάστημα που προβλέπεται να διαρκέσει η φόρτωση και η εκφόρτωση.²⁹

Σε τέτοιου είδους ναυλοσύμφωνα συναντούμε όρους όπως:

-laytime, που ορίζει τον χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου

-demurrage (καθυστέρηση ή επισταλίες), αν ο ναυλωτής υπερβεί τον προβλεπόμενο χρόνο φορτοεκφόρτωσης τότε πληρώνει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για το χρόνο καθυστέρησης του πλοίου. Η αποζημίωση αυτή επίσης ορίζεται μέσα στο ναυλοσύμφωνο.

-despatch (επίσπευση ή σταλίες), αν η φορτοεκφόρτωση γίνει σε λιγότερο χρόνο από ότι αρχικά είχε προβλεφθεί τότε ο πλοιοκτήτης επιστρέφει στο ναυλωτή μέρος του ναύλου υπό μορφή αποζημίωσης

Ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για:

- τα έξοδα λειτουργίας ή τρέχοντα έξοδα του πλοίου (μισθοί, έξοδα πληρώματος, τρόφιμα, εφόδια κλπ)
- τα έξοδα λιμένων (port charges)
- τα ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι
- τα καύσιμα του ταξιδιού

Ο πλοιοκτήτης για την μεταφορά και την φορτοεκφόρτωση του φορτίου λαμβάνει ένα χρηματικό ποσό που καλείται ναύλος. Ο ναύλος συμφωνείται ανάλογα με το φορτίο είτε ανά τόνο, όταν το φορτίο είναι βαρύ ή ανά κυβικό μέτρο όταν το φορτίο είναι ελαφρύ.

Το χρονικό περιθώριο που δίνεται για την καταβολή του ναύλου, ο τρόπος πληρωμής και το νόμισμα, αποτελούν σημαντικά θέματα και θα πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο.

2. Ναύλωση για σειρά ταξιδιών (consecutive voyage)

αφορά την περίπτωση ναύλωσης ενός πλοίου για μια σειρά ταξιδιών, κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο δηλαδή σαν μια ξεχωριστή υποχρέωση, αλλά διέπονται

²⁹ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

όλα από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Για κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο ναύλος καθώς και ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης.

3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat chartering)

Πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης πλοίου κατά την οποία ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιο ναυλωτή, ο οποίος και αναλαμβάνει και όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου, το διοικεί σαν πλοιοκτήτης αναλαμβάνοντας τόσο τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όσο και του ναυλωτή. Για τον λόγο αυτό, ο πλοιοκτήτης παίρνει και χαμηλότερη ανταμοιβή ως ενοίκιο, ανάλογη με τις μειωμένες ευθύνες που έχει και η συγκεκριμένη ναύλωση.

Ο ναυλωτής κατά αυτό τον τρόπο γίνεται προσωρινός διαχειριστής του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται και επανδρώνει το πλοίο σαν να ήταν ο πλοιοκτήτης. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου.

Κρίσιμο για την ναύλωση πλοίου γυμνού είναι η κατάσταση στην οποία το πλοίο βρίσκεται κατά την επαναπαράδοσή του, στον πλοιοκτήτη. Για το λόγο αυτό γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις τόσο κατά την παράδοση όσο και κατά την επαναπαράδοση, ενώ αυστηροί όροι που αφορούν την συντήρηση και διατήρηση του πλοίου ενσωματώνονται στο κείμενο της συμφωνίας.³⁰

4. Χρονοναύλωση (time chartering)

Πρόκειται για την περίπτωση που ο ναυλωτής ενοικιάζει ένα πλοίο, με το πλήρωμα και τον εξοπλισμό του, για μια συνεχή χρονική περίοδο π.χ. 15 μήνες. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, ενώ ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του ναυλωτή δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια της συμφωνίας τους.

Ο πλοιοκτήτης υποχρεώνεται να πληρώσει δαπάνες που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, λιπαντικά και όλες τις προμήθειες που αφορούν τις καμπίνες, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα απαραίτητα εφόδια. Επίσης καλύπτει τους μισθούς αλλά και τα έξοδα εκφόρτωσης του πλοίου και έχει την υποχρέωση

³⁰ Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.

να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του σκάφους σε ικανοποιητική κατάσταση.

Ο ναυλωτής από την πλευρά του υποχρεούται να προμηθεύσει το πλοίο με όλα τα αναγκαία καύσιμα, κι επωμίζεται το κόστος για λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτορειακά, προμήθειες, φαρικά τέλη και λοιπά ειδικά έξοδα.

Ο πλοιοκτήτης πληρώνεται υπό μορφή ενοικίου που αν δεν καταβληθεί στο καθορισμένο χρόνο από τον ναυλωτή, ο πρώτος έχει το δικαίωμα ακύρωσης της ναύλωσης.

5. Ναύλωση κατ' αποκοπή

Στην ναύλωση κατ' αποκοπή καθορίζεται ένας δεδομένος ναύλος ανεξάρτητα από το φορτίο που θα μεταφερθεί.³¹

Σημείωση: Στο παράρτημα του παρόντος υπάρχει πρότυπο συμβόλαιο ναύλωσης κατά ταξίδι με αναλυτικούς όρους για τις υποχρεώσεις και δεσμεύσεις του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

³¹ Γουλιέλμος Α.Μ., (1997), «Διοίκηση παράκτιων και θαλάσσιων βιομηχανιών» ,εκδόσεις Σταμούλη ,Πειραιάς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Τα Ελληνικά Λιμάνια και η οικονομία της χώρας

4.1. Λιμάνια

Οι λιμένες έχουν ουσιαστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο της χώρας, αφού μέσω αυτών διεξάγεται η εμπορευματική και επιβατική κίνηση από/προς το εξωτερικό. Λόγω της μεγάλης υποδομής τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση του εθνικού και περιφερειακού προϊόντος της χώρας. Στο εσωτερικό της χώρας έχει αναπτυχθεί ένα πυκνό δίκτυο λιμένων λόγω της ύπαρξης των πολλών νησιών και της καθημερινής ροής εμπορευμάτων, οχημάτων, επιβατών, τουριστών. Υπάρχουν περί τα 260 λιμάνια στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα που συνδέονται μέσω της ακτοπλοΐας, των πορθμείων και άλλων υδάτινων μεταφορών. Πολλά νησιά, από τα 106 που εξυπηρετούνται και έχουν αναπτύξει δίκτυο επικοινωνίας ακτοπλοϊκώς με την ενδοχώρα, και τα πλησιέστερα νησιά διαθέτουν περισσότερους του ενός λιμένες. Στις εμπορευματικές μεταφορές με το εξωτερικό για τις εισαγωγές και εξαγωγές, δραστηριοποιούνται περί τους 132 λιμένες. Ακόμα περί τους 56 λιμένες δέχονται κρουαζιερόπλοια και από λίγα λιμάνια μετακινούνται οι επιβάτες και τα οχήματα από/προς το εξωτερικό, κυρίως προς την Ιταλία.³²

Σύμφωνα με την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝΑΝΠ, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Οι δώδεκα Οργανισμοί Λιμένων που λειτουργούν ως ΑΕ και πρόκειται για τους λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου,

³² Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

Πάτρας και Ραφήνας. Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών με βασικό μέτοχο το Δημόσιο (Ν.2688/1999, Ν.2881/2001, Ν.2892/2001, Ν. 2932/2001).

- Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α'180/9-9-1999).
- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρισμένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Επιπλέον οι λιμένες της χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/7-7-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- *Λιμένες εθνικής σημασίας:* Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον.
- *Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος:* Λαγός, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών Λιμένων, Βαθέος Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.
- *Λιμένες τοπικής σημασίας:* που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους

λιμένες της χώρας.

Τέλος, μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει με βάση τη θέση των ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ. 1346/2001/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α), κατατάσσονται οι λιμένες οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες, στους Κοινοτικούς λιμένες (Κατηγορία Β) οι λιμένες με κίνηση φορτίου άνω των 500 χιλ. τόνων ή μεταξύ 10-199 χιλ. επιβάτες και είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και στους Τοπικούς λιμένες (Κατηγορία Γ) περιλαμβάνονται τα νησιωτικά λιμάνια που δεν πληρούν τα κριτήρια των δύο πρώτων κατηγοριών, αλλά θεωρούνται αναγκαία για τη σταθερή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Συνολικά και στις τρεις Κατηγορίες συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο ελληνικοί λιμένες: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων (Σούδα) και Χίου.³³

4.1.1. Στατιστική ταξινόμηση και χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευών και υπηρεσιών λιμένων

Σύμφωνα με το σύστημα στατιστικής ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE-Rev. 1.1 τα λιμάνια κατατάσσονται γενικά στον κλάδο 45 των κατασκευών και ειδικότερα ως τμήμα του 4ψήφιου 4524 «Κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων». Επίσης κατατάσσονται στον 2ψήφιο κλάδο 63 ως προς τις υπηρεσίες που προσφέρουν και αναλυτικότερα ως τμήμα του 4ψήφιου 6322 «Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών», όπου περι-

³³ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

λαμβάνονται οι λειτουργίες εγκαταστάσεων λιμένων και αποβάθρων, δεξαμενών ρύθμισης θαλάσσιων οδών, πλοήγησης, ναυσιπλοΐας, ελλιμενισμού σκαφών, φορτηγίδων, οι δραστηριότητες διάσωσης και οι δραστηριότητες σχετικές με φάρους. Εδώ υπάγονται και οι υπηρεσίες των νηογνωμόνων.

Όπως δείχνουν τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, ο 4ψήφιος κωδικός 6322 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 περιέχει τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια και τους νηογνώμονες. Οι επιχειρήσεις αυτές μεταξύ 2000 και 2004 παρουσιάζουν μείωση σε αριθμό εταιρειών και τζίρο κατά 4,2% και 2,8%, αντίστοιχα. Από 390 το 2000 ανέρχονται σε 329 μονάδες το 2004 με τζίρο 151,8 εκατ. ευρώ, δηλαδή 460 χιλ ευ ρω ανά επιχείρηση.

Επίσης από τα στοιχεία του Πίνακα 1, όπου φαίνεται η κατανομή των επιχειρήσεων και του αντίστοιχου κύκλου εργασιών τους ανά περιφέρεια, παρατηρείται ότι οι περισσότερες βρίσκονται στην Αττική κατά το 47,7% σε αριθμό επιχειρήσεων και λιγότερο σε τζίρο κατά το 30,8%, ενώ ο σημαντικότερος τζίρος, κατά το 48,2%, πραγματοποιείται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, αν και η περιφέρεια αυτή συγκεντρώνει μόνο το 12,5% των επιχειρήσεων. Επίσης σημαντική είναι η παρουσία του κλάδου στις περιφέρειες με λιμάνια διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως στη Δυτική Ελλάδα που συγκεντρώνει το 4,9% του τζίρου λόγω του λιμένα Πάτρας, στα Ιόνια Νησιά συγκεντρώνει το 3,5% του τζίρου λόγω του λιμένα της Κέρκυρας, στην Ήπειρο λόγω του λιμένα της Ηγουμενίτσας συγκεντρώνει το 3,3% του τζίρου, στη Θεσσαλία συγκεντρώνει το 3,1% του τζίρου λόγω του λιμένα Βόλου κλπ.

Επιπλέον, από τα στοιχεία των ανωτέρω Πινάκων παρατηρείται ότι στις κατασκευές, 4ψήφιος κωδικός 4524, όπου περιλαμβάνονται τα λιμενικά μαζί με τα υδραυλικά έργα, δραστηριοποιούνται 654 επιχειρήσεις με τζίρο 111,5 εκατ. ευρώ, δηλαδή 200 χιλ ευρώ ανά επιχείρηση το έτος 2004. Οι περισσότερες βρίσκονται στην Αττική, το 35,8% σε αριθμό επιχειρήσεων και περισσότερο σε τζίρο, το 65%. Σημαντική είναι η παρουσία τους επίσης στην Κεντρική Μακεδονία κατά το 10% του αριθμού των επιχειρήσεων και κατά το 5,3% του τζίρου όπως και στην Κρήτη κατά το 13,9% σε αριθμό μονάδων και τζίρο. Επίσης υπάρχει σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, το 4,1 %, στη Δυτική Ελλάδα με το 5,1 %

του τζίρου όπως και σημαντικός αριθμός μονάδων στη Θεσσαλία με το 7,8% του αριθμού των επιχειρήσεων κλπ.

Πίνακας 1: Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κωδικών 6322 και 4524 (Τζίρος σε εκατ. ευρώ)

Περιφέρειες	Κωδικός κλάδου 6322				Κωδικός κλάδου 4524			
	Αριθμός επιχ.	Τζίρος	% Αριθμός επιχ.	% Τζίρος	Αριθμός επιχ.	Τζίρος	% Αριθμός επιχ.	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	7	2,7	2,1	1,8	39	2,4	6	2,2
Αττική	157	46,7	47,7	30,8	234	72,3	35,8	64,8
Βόρειο Αιγαίο	6	0,9	1,8	0,6	36	2	5,5	1,7
Δυτική Ελλάδα	7	7,4	2,1	4,9	30	5,7	4,6	5,1
Δυτική Μακεδονία			0	0	11	0,6	1,7	0,5
Ήπειρος	5	5,1	1,5	3,3	21	1,1	3,2	1
Θεσσαλία	10	4,7	3	3,1	51	2,5	7,8	2,3
Ιόνια Νησιά	18	5,4	5,5	3,5	12	0,6	1,8	0,5
Κεντρική Μακεδονία	41	73,2	12,5	48,2	66	5,9	10,1	5,3
Κρήτη	8	0,5	2,4	0,3	91	15,5	13,9	13,9
Νότιο Αιγαίο	36	2,7	10,9	1,8	19	1,5	2,9	1,3
Πελοπόννησος	19	0,7	5,8	0,5	23	0,5	3,5	0,5
Στερεά Ελλάδα	15	1,8	4,6	1,2	21	0,9	3,2	0,8
Σύνολο	329	151,8	100	100	654	111,5	100,0	100

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ μητρώο επιχειρήσεων 2004

Επίσης, με βάση τα στοιχεία της Eurostat στον Πίνακα 2, όπου φαίνονται διάφορα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου 4524 των κατασκευών λιμενικών και υδραυλικών έργων, παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος κλάδος έχει παρουσιάσει σημαντικές αυξήσεις μεταξύ 2004-06, με μέσο ρυθμό αύξησης άνω του 40% σε τζίρο, αγορές, αξία παραγωγής, κόστος προσωπικού και άνω του 30% σε προστιθέμενη αξία και τζίρο ανά επιχείρηση. Απασχολούνται γύρω στα 3.046 άτομα το 2006, παρουσιάζοντας μέση αύξηση απασχόλησης κατά 15% την 2ετία 2004-06. Ο δείκτης της φαινομενικής παραγωγικότητας εργασίας αυξήθηκε κατά 15%, που οφείλεται περισσότερο στην αύξηση της ακαθάριστης

προστιθέμενης αξίας κατά δύο φορές περισσότερο έναντι της αύξησης της απασχόλησης. Ο δείκτης της προσαρμοσμένης παραγωγικότητας εργασίας είχε, αντίθετα, μείωση κατά -1,4% λόγω μεγαλύτερης αύξησης του μέσου κόστους εργασίας κατά 16,8% έναντι της φαινομενικής αύξησης της παραγωγικότητας εργασίας κατά 15%. Ο δείκτης ποσοστού κερδοφορίας (ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα) παρουσιάζει αύξηση γύρω στο 15,1% το 2006 από 21,9% που ήταν το 2004, Ως ποσοστό στο συνολικό κόστος των επιχειρήσεων του κλάδου η απασχόληση συνεπάγεται κόστος που ανέρχεται μόνο στο 5,8%, ενώ οι επενδύσεις έχουν τη σημαντικότερη παρουσία με 72,5% το 2006 από το 81,6% το 2004 και οι αγορές αποτελούν το 21,6% του κόστους το 2006 από 14,6% που ήταν το 2004.

Πίνακας 2: Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων της κατασκευής υδραυλικών και λιμενικών έργων.

	2004	2005	2006	MEPM 2004-06
Αριθμός επιχειρήσεων	607	582	670	5,06
Κύκλος εργασιών (εκτ.ευρώ)	155	365,8	307,1	40,76
Αξία παραγωγής(εκτ.ευρώ)	161	373,1	324,9	42,06
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα εκτ.ευρώ	34	47,1	46,3	16,69
Τζίρος ανά επιχείρηση εκτ.ευρώ	0,26	0,63	0,46	33,98
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής(εκτ.ευρώ)	60,7	109,1	106,2	32,27
Σύνολο αγορών(εκτ.ευρώ)	103,5	269,4	221,3	46,22
Κόστος προσωπικού(εκτ.ευρώ)	26,7	62	59,9	49,78
Ακαθάριστες επενδύσεις(εκτ.ευρώ)	577,8	734,1	743,1	13,41
Αριθμός εργαζομένων	2302	3830	3046	15,03

Αριθμός μισθωτών	1616	3046	2668	28,49
Τζίρος ανά εργαζόμενο(χιλ.ευρώ)	67,3	95,5	100,8	22,36
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας(χιλ.ευρώ)	26,4	28,5	34,9	14,96
% Παραγωγικότητα Εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	159,6	140	155,2	-1,39
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό(χιλ.ευρώ)	16,5	20,3	22,5	16,77
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	21,9	12,9	32,7	-17,03
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	37,7	29,2	32,7	-6,89
ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ				
% Αγορές	14,6	25,3	21,6	
%Κόστος προσωπικού	3,8	5,8	5,8	
% Ακαθάριστες επενδύσεις	81,6	68,9	72,5	

Σημείωση: Φαινομενική παραγωγικότητα Εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων. % Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσα κόστος εργασίας. Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών. % Ακαθάριστο λειτουργικό Πλεόνασμα - Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος. % Προτιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία ΟΕ τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.

4.2. Περιγραφή της κίνησης των ελληνικών λιμένων

4.2.1. Κατάπλοι πλοίων

Τα στοιχεία του Πίνακα 3 αναφέρονται στους κατάπλους πλοίων στη χώρα κατά λιμάνι προέλευσης εσωτερικού-εξωτερικού όλων των τύπων πλοίων, δηλαδή δεξαμενόπλοιων, φορτηγών, επιβατηγών, χωρίς να περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ. καθώς και τα τουριστικά πλοία και οι θαλαμηγοί. Παρατηρείται ότι στον Πειραιά καταπλέουν τα περισσότερα πλοία σε αριθμούς που ανέρχονται σε 34.611 το 2007, αλλά μετρούμενα σε μονάδες χωρητικότητας φορτίου κκχ ³⁴τα μεγαλύτερα πλοία καταπλέουν στο λιμάνι της Πάτρας, μέσης χωρητικότητας 9.619 κκχ έναντι μόνο 2.953 κκχ, αντίστοιχα, στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης πλοία μεγαλύτερης μέσης χωρητικότητας που προσέγγισαν το 2007 ήταν κατά λιμάνι: της Σούδας (7.472 κκχ), του Ηρακλείου (5.618 κκχ), της Ηγουμενίτσας (4.225 κκχ), της Θεσσαλονίκης (4.147 κκχ), των Αγίων Θεοδώρων (4.142 κκχ), της Κορίνθου (4.201 κκχ), της Χίου (3.269 κκχ), της Μυτιλήνης (3.413 κκχ), της Αστυπάλαιας (3.394 κκχ), της Πάτμου (3.886 κκχ), του Κατάκολου (3.235 κκχ), του Ρεθύμνου (3.254 κκχ) κλπ. Επίσης παρατηρείται ότι οι λοιποί λιμένες συγκεντρώνουν υψηλό ποσοστό κατάπλων και μικρό ποσοστό χωρητικότητας, π.χ., το έτος 2007 περίπου το 47% του συνόλου των κατάπλων και μόλις το 15% των κκχ. Πρόκειται για μικρούς λιμένες, αφού η μέση χωρητικότητα των πλοίων που καταπλέουν σε αυτούς ανέρχεται σε 320-345 κκχ μεταξύ 2005-07. Βρίσκονται είτε στα νησιά και στην ηπειρωτική χώρα όπως: Αντίπαρος, Δονούσα, Ελαφόνησος, Παλαιόχωρα, Αμφιλοχία κλπ. ή αποτελούν πορθμειακούς λιμένες όπως Πέραμα, Αμμουλιανή, Αρκίτσα, Κυλλήνη, Αγία Μαρίνα Αττικής κλπ.

Πίνακας 3: Κατάπλοι πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες (φθίνουσα κατάταξη κατά αριθμό πλοίων 2007)

³⁴ Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου μετρείται σε όγκο με τους κόρους καθαῆς χωρητικότητας κκχ (nrt) και σε βάρος με τους τόνους νεκρού βάρους τνβ (dwt).

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Πειραιάς ^{1, 2}	34611	102194133	29940	93661740	29079	86086921	2953	3128	2960
Ρίο	22739	4651610	23933	4856467	27135	5791812	205	203	213
Μέγαρα	18697	6181341	18826	6055022	17063	5869378	331	322	344
Πάρος	14759	12258212	13682	12920371	9254	13578397	831	944	1467
Αίγινα ³	14513	9406669	12229	9302101	13279	8447723	648	761	636
Ηγουμενίτσα	13765	58157627	14250	63684388	14845	60470252	4225	4469	4073
Πόρος	12889	3378183	13848	4851183	13416	4193674	262	350	313
Κέρκυρα	10169	16760930	10141	16697238	11407	16863312	1648	1647	1478
Ύδρα	7640	1806481	7237	2075901	7110	1822411	236	287	256
Σπέτσες	7533	1531640	6234	1371680	6451	1320697	203	220	205
Τήνος	7168	13024720	5980	10679800	5627	12143965	1817	1786	2158
Αργοστόλι	6834	1016877	6855	967964	7670	1103083	149	141	144
Ληξούρι	6765	1042129	6792	923878	7520	1000419	154	136	133
Κως	6638	14949838	7070	12161164	4996	9922818	2252	1720	1986
Μύκονος	5745	10208743	5148	9443387	4787	10955743	1777	1834	2289
Κάλυμνος	5477	5802600	6740	5068168	4477	3612512	1059	752	807
Ραφήνα	4838	7257047	4248	6207838	4060	7254854	1500	1461	1787
Νάξος	4747	10566420	4643	10878493	4439	10721683	2226	2343	2415
Σύρος	4534	12949794	4353	12467032	5030	15424197	2856	2864	3066
Βόλος	4351	3890582	4275	3945083	3951	4014922	894	923	1016
Σκίαθος	4312	3159762	4131	2590133	3797	2574520	733	627	678
Καβάλα	4019	1777735	4679	1923932	4479	2007430	442	411	448
Σκόπελος	3779	2462274	3755	2089385	3407	1990849	652	556	584
Μήλος	3727	4092001	3399	4403210	3439	5655309	1098	1295	1844
Γαύριο	3635	8735348	2363	6267488	2860	8433924	2403	2652	2949
Πάτρα	3510	33763043	3916	37386647	3778	35986537	9819	9547	9525
Θήρα	3396	6689569	3090	6435768	3203	6962322	1970	2083	2174
Ρόδος	3262	9465183	3328	7970564	3626	7071580	2902	2395	1950
Ελευσίνα	3245	5203350	3416	5350268	3217	5056968	1603	1566	1572
Μέθανα	3120	3666002	3707	4904761	3252	4216269	1175	1323	1297
Λάρυμνα	3099	2118655	3488	2236243	3410	2329434	684	641	683
Ίος	2786	5125989	2958	5733310	3355	7440082	1840	1938	2218
Θεσσαλονίκη	2738	11355443	2667	9492300	2807	11404937	4147	3559	4063
Λέρος	2614	7346713	3126	6162873	2694	6707573	2811	1971	2490
Γλώσσα	2498	902311	2190	778443	2356	869096	361	355	369
Χίος	2433	7953052	2441	8128534	2218	7640586	3269	3330	3445
Ζάκυνθος	2284	3994030	2545	4504531	2305	4204041	1749	1770	1824
Λαύριο	2256	2288240	2159	2543110	1971	2134033	1014	1178	1083
Ηράκλειο	2187	12287414	2091	11667336	2115	11754657	5618	5580	5558
Σίφνος	2178	3148674	1807	3131170	2403	4694881	1446	1733	1954
Ερμιόνη	2033	429940	1964	349462	2139	296450	211	178	139

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Αλόννησος	1908	1220352	2006	1028712	1860	1066887	640	513	574
Κίμωλος	1847	1067876	1482	1352978	2000	3287330	578	913	1644
Σέριφος	1825	2910819	1576	2969202	2262	4628067	1595	1884	2046
Σύμη	1819	651689	1969	790093	1543	775636	358	401	503
Πάτμος	1770	6878228	2428	5846875	2571	6671161	3886	2408	2595
Σάμη	1710	7635371	2286	5872910	1737	3439067	4465	2569	1980
Καρλόβασι	1702	4397038	1085	3364223	1064	3188198	2583	3101	2996
Κέα	1661	1458807	1466	1316542	1779	1549394	878	898	871
Νεάπολη	1610	464146	2180	904236	1454	329142	288	415	226
Μαρμάρι	1584	1329612	1658	1390852	1610	1354597	839	839	841
Μεγανήσι	1485	167458	2037	303844	1395	220187	113	149	158
Αίγιον	1417	686440	1411	755715	1463	741616	484	536	507
Μυτιλήνη	1390	4743891	1368	4695482	1326	5319680	3413	3437	4012
Βαθύ Σάμου	1318	2932500	1004	2607357	946	2635612	2225	2597	2786
Άγιοι Θεόδωροι	1288	5334479	1327	5652567	1217	4914977	4142	4260	4039
Κύθνος	1201	1980786	1053	2177043	1899	4059403	1649	2067	2138
Μύρινα	1200	1667489	1297	1978902	1350	3474693	1390	1526	2574
Άγιος Κήρυκος	1072	2227824	594	1967079	577	1992709	2078	3312	3454
Αμοργός	999	2229572	1175	3276555	1096	3760382	2232	2789	3431
Χαλκίδα	989	1298593	1160	1212236	1026	1134608	1313	1045	1106
Παξοί	922	550512	1596	928320	1792	859242	597	582	479
Σούδα	822	6141859	752	5196534	833	5874655	7472	6910	7052
Εύδηλος	798	2322022	771	1833676	594	1599568	2910	2378	2693
Αντίκυρα	740	771482	542	542864	514	574272	1043	1002	1117
Νίσυρος	695	1336567	339	803010	448	971503	1923	2369	2169
Ιθάκη	650	1730594	726	1928345	554	1476982	2662	2656	2666
Αλεξανδρούπολη	650	840037	832	1025003	893	929665	1292	1232	1041
Αστυπάλαια	609	2033256	478	1097563	435	1138205	3339	2296	2617
Σαμοθράκη	581	857527	654	854732	798	880623	1476	1307	1104
Ιτέα	574	292804	472	369318	496	460716	510	782	929
Αγία Πελαγία	555	495495	1328	1574186	686	542932	893	1185	791
Ναύπλιο	549	280412	416	217869	378	210294	511	524	556
Πολιτικά Ευβοίας ⁴	546	524682	634	611338	689	657449	961	964	954
Φαύρνοι Κορσεών	540	1280121	261	973703	251	956658	2371	3731	3811
Σκύρος	508	513688	577	590629	437	389929	1011	1024	892
Κύμη	464	521608	541	605909	446	492475	1124	1120	1104
Κάρπαθος	440	1397939	464	1489166	432	1316591	3177	3209	3048
Αλιβέρι	438	937844	402	981401	472	1315736	2141	2441	2788
Ρέθυμνο	385	1252898	314	1053661	326	1218112	3254	3356	3737
Κάσος	358	1156386	391	1458577	297	1033469	3230	3730	3480
Σητεία	351	950005	362	1260711	312	1030812	2707	3483	3303
Οιναύσες	344	43034	402	49590	388	46861	125	123	121
Χανιά	313	264098	323	268247	321	367935	844	830	1146
Κόρινθος	300	1260209	300	1196218	331	1229430	4201	3987	3714
Ισθμία	273	647801	299	494393	243	432621	2373	1653	1780
Άγιος Νικόλαος	167	528346	177	706180	212	806516	3164	3990	3804

(συνέχεια)

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Άνδρος	152	60758	138	157763	184	66493	400	1143	361
Στυλίδα	150	152439	138	168206	144	118287	1016	1219	821
Πυθαγόρειο	145	65250	539	117081	467	104182	450	217	223
Πρέβεζα	135	275042	138	247765	127	193376	2037	1795	1523
Καλαμάτα	132	171325	175	230867	167	178760	1298	1319	1070
Μεσολόγγι	108	107170	143	219594	130	110859	992	1536	853
Πόρτο-Λάγος	105	84239	117	94094	167	137830	802	804	825
Γύθειο	56	105168	253	364062	159	298602	1878	1439	1878
Μούδος	52	16653	96	29659	60	26606	320	309	443
Κιάτο	50	54145	33	46348	23	24896	1083	1404	1082
Καλοί Λιμένες	33	50074	13	6806	27	35402	1517	524	1311
Κάρυστος	21	10049	25	11056	24	11471	479	442	478
Στρατώνιο	20	23077	16	17148	1	955	1154	1072	955
Κατάκολο	17	55002	12	6052	15	7961	3235	504	531
Κέφαλος	9	2659	6	2290	11	48234	295	382	4385
Αστακός	5	5778	11	12224	8	4890	1156	1111	611
Σαλαμίνα ⁵	5	2451	8	2012	4	798	490	252	200
Γερακινή	2	1835	2	5301	0	0	918	2651	
Πύλος	1	547	4	2188	1	405	547	547	405
Πολιχνίτος	1	226	6	1658	10	3167	226	276	317
Μόλυβος			1	294	2	555		294	278
Οία			6	23778				3963	
Μονεμβασία			93	19437				209	
Λευκάδα			1	155				155	
Κυμάσιο					1	261			261
Μεσσογαία					21	10739			511
Πλωμάρι					3	883			294
Λοιποί ⁶	285035	91245180	265132	89900527	251394	86655433	320	339	345
Σύνολο	607124	605703567	581663	591529277	561330	589427691	998	1017	1050

Σημείωση: Τα στοιχεία αναφέρονται στους κατάπλους φορτηγών, δεξαμενόπλοιων και επιβατηγών πλοίων κάθε εθνικότητας στους Ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευση τους (από το εσωτερικό ή το εξωτερικά). Περιλαμβάνονται και οι κατάπλοι των κενών φορτίου πλοίων, εφόσον κατέπλευσαν για την παραλαβή φορτίου ή επιβατών, ενώ, αντίθετα, δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για επισκευή, ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ. καθώς και τα τουριστικά πλοία και οι θαλαμηγοί. Από τα πορθμεία και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία περιλαμβάνονται όσα

κατέπλευσαν από το εξωτερικό καθώς και όσα εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές, παρόμοιες με των επιβατηγών πλοίων. Αν ένα πλοίο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού προσέγγισε σε περισσότερους από έναν λιμένες, υπολογίζονται όλοι οι κατάπλοι του πλοίου για κάθε λιμένα χωριστά.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

4.2.2. Φορτίο εξωτερικού

Από τα λιμάνια της χώρας διακινείται γύρω στο 68% των εξαγωγών και το 75% των εισαγωγών, που το 2007 έφθαναν τους 80,3 εκατ. τόνους από 58,1 εκατ. τόνους που ήταν το 1997, δηλαδή μέση ετήσια αύξηση κατά 3,3% την 10ετία 1997-07 (Πίνακας 11). Τα στοιχεία του Πίνακα αυτού επίσης δείχνουν εκτός από το σύνολο του φορτίου εξωτερικού (εισαγωγές-εξαγωγές), την ποσοστιαία συμμετοχή κατά λιμάνι μεταξύ 1997-07. Επίσης τα στοιχεία στον ίδιο Πίνακα δείχνουν και τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής ΜΕΡΜ την 10ετία 1997-07, τις δύο δετίες 1997-02 και 2003-07 όπως και τη μεταβολή μεταξύ των ετών 2006-07. Όπως παρατηρείται, το λιμάνι του Πειραιά έρχεται πρώτο με ποσοστά συμμετοχής στο φορτίο κατά 18,5% (2000-07), αλλά την τελευταία 5ετία 2003-07 παρουσίασε μείωση κατά -5,3%, προερχόμενη κυρίως από τη μείωση μεταξύ 2006-07 που ήταν -10,8%. Η τελευταία αυτή μείωση των δέκα μονάδων προξένησε την υποχώρηση του λιμένα από την πρώτη θέση κατάταξης που είχε μέχρι το 2006 στη δεύτερη θέση το 2007, με παράλληλη υποχώρηση στα ποσοστό συμμετοχής στη συνολική κίνηση από 18,4% το 2006 στο 16,3% το 2007. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κατά τα έτη αυτά, παρουσίασε αντίστοιχα αυξήσεις στην κίνηση φορτίου εξωτερικού κατά 7,6% (2003-07) και 12,7% (2006-07), κερδίζοντας την πρώτη θέση λιμένα της χώρας με ποσοστιαία συμμετοχή στο συνολικό φορτίο κατά 17,2% το 2007 από 15,3% που είχε το 2006.

Γενικά, την πρώτη 5ετία (1997-02) τα περισσότερα λιμάνια δείχνουν αύξηση της κίνησης φορτίου με το εξωτερικό, ενώ την τελευταία 5ετία (2003-07) παρουσιάζουν, αντίθετα, μείωση. Πλην του Πειραιά μείωση επήλθε και στα λιμάνια: Βόλου, Πάτρας, Αλιβερίου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ιτέας, Ρίου κλπ., μειώνοντας παράλληλα και τα ποσοστά συμμετοχής τους στο

σύνολο φορτίου, όπως φαίνεται στον Πίνακα. Αντίθετα, τα λιμάνια που παρουσιάζουν αντίστοιχα σταθερές αυξήσεις την 5ετία 2003-07 είναι τα λιμάνια: της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, των Μεγάρων, των Αγίων Θεοδώρων, της Μήλου όπως και τα λιμάνια που διακινούν άνω ή κοντά στο 1% του συνολικού φορτίου όπως της Κορίνθου, των Ισθμίων, των Αντίκυρων κλπ. Επίσης αυξήσεις δείχνουν τα λιμάνια μικρότερης σημασίας όπως της Πρέβεζας, της Λάρυμνας, της Αγίας Μαρίνας, της Σητείας, του Μεσολογγίου και τα τελευταία 2-3 χρόνια τα λιμάνια των Δόμβραινων Βοιωτίας, του Δρέπανου Ρίου, του Αλμυρού Βόλου, της Αμφιλοχίας, το λιμάνι στο Πλατύγιάλι Αιτωλοακαρνανίας, κλπ.

Ο Πίνακας 4 δείχνει τον καταμερισμό κατά τύπο του φορτίου εξωτερικού για τα 3 έτη 2005-07, όπως δίδονται από στοιχεία της ΕΣΥΕ. Όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια, Ε/Κ, παρατηρείται ότι το λιμάνι του Πειραιά χειρίζεται το 80,7% των εισαγωγών-εξαγωγών της χώρας, εκ των οποίων, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΠ, την 3ετία 2005-07 το 56% αφορά μεταφόρτωση Ε/Κ (trans-shipment) από μεγάλα πλοία σε μικρότερα για λογαριασμό τρίτων χωρών. Δεύτερο στη σειρά έρχεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με το 18,2% του εξωτερικού εμπορίου των Ε/Κ όλης της χώρας εκ των οποίων, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΘ, την 3ετία 2005-07 το 22,8% αφορά διαμετακόμιση (transit) Ε/Κ, όπου εν συνεχεία με χερσαία μέσα προωθούνται προς τρίτες χώρες π.χ. Βαλκάνια και το 4,3% αφορά μεταφόρτωση από μεγάλα πλοία σε μικρότερα για λογαριασμό τρίτων χωρών. Στη διακίνηση Ε/Κ εξωτερικού ακολουθούν με μικρές ποσότητες τα λιμάνια του Βόλου, του Ηρακλείου, της Ιτέας (το οποίο παρουσιάζεται μόνο στις εξαγωγές των ετών 2005-06), το λιμάνι Πλατυγιάλι Αστακού (το οποίο παρουσιάζεται μόνο στις εξαγωγές του έτους 2007).

Πίνακας 4: Ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου εξωτερικού, κατά λιμάνι

	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Σύνολο 2000-07	MEPM			
											1997-02	2003-07	2006-07	1997-07
Γεν. σύνολο (χιλ.τόνοι)	58064	68136	68553	72664	78034	76970	76367	80078	80323	601128	4,59	0,73	0,31	3,30
Πειραιεύς	9,05	16,39	17,91	19,67	20,81	20,13	18,44	18,35	16,32	18,53	22,17	-5,26	-10,76	9,58
Θεσσαλονίκη	17,30	13,03	14,23	14,22	13,21	14,92	15,42	15,30	17,19	14,74	0,57	7,64	12,66	3,23
Άγιοι Θεόδωροι	9,79	10,61	12,04	11,90	11,37	11,92	13,22	15,09	14,48	12,64	8,77	7,07	-3,76	7,43
Ελευσίνα	18,91	13,48	12,42	12,46	11,91	10,72	10,03	10,21	10,31	11,38	-3,78	-2,87	1,31	-2,78
Μέγαρα	10,44	10,54	10,20	9,75	9,13	10,48	11,04	11,03	11,59	10,48	3,17	6,99	5,44	4,39
Πάτρα	4,74	3,62	2,60	3,88	7,12	5,03	4,74	4,68	5,17	4,66	0,49	-7,09	10,64	4,19
Βόλος	3,59	4,45	4,34	3,95	3,97	4,35	4,30	2,74	2,23	3,76	6,59	-12,91	-18,51	-1,51
Αλιβέρι	4,88	3,08	3,88	3,11	3,01	3,74	3,48	2,45	1,91	3,06	-4,40	-10,14	-21,75	-5,94
Ηγουμενίτσα	1,36	1,80	1,39	2,01	3,14	2,54	2,86	2,87	3,24	2,52	13,09	1,50	13,04	12,67
Χαλκίδα	5,38	4,61	3,47	2,23	1,83	1,87	1,65	1,70	1,80	2,34	-12,29	0,24	5,89	-7,42
Μήλος	2,35	2,23	2,26	1,95	2,04	2,14	2,26	2,12	2,28	2,16	0,71	3,60	8,34	3,01
Καβάλα	1,97	3,44	1,22	1,22	1,10	1,08	1,14	1,05	0,82	1,35	-4,92	-6,66	-21,87	-5,40
Αντίκυρα	0,82	1,24	1,82	1,67	1,28	1,27	1,27	1,02	1,29	1,35	20,76	0,79	26,87	8,12
Ισθμία	0,60	1,08	1,23	2,43	0,93	0,94	0,84	1,03	1,08	1,19	38,57	4,56	5,00	9,62
Ιτέα	0,67	1,37	1,15	1,09	0,94	1,34	1,32	0,79	0,49	1,05	15,25	-14,73	-37,96	0,00
Κόρινθος	0,48	0,92	1,14	1,22	0,91	1,10	1,05	0,91	0,96	1,02	25,95	2,10	4,83	10,59
Λάρυμνα	0,44	0,45	1,39	0,67	0,72	0,60	0,80	0,68	0,85	0,77	13,90	5,12	25,20	10,32
Νίσυρος	1,00	0,93	0,75	0,75	0,80	0,74	0,70	0,63	0,70	0,75	-1,26	-2,51	10,82	-0,28
Ρίο	1,51	1,14	1,12	0,70	0,80	0,79	0,77	0,05	0,19	0,68	-10,26	-30,33	312,68	-16,20
Πρέβεζα	0,17	0,29	0,44	0,59	0,40	0,40	0,34	0,40	0,49	0,42	33,43	6,50	22,62	14,62
Ηράκλειο	0,43	0,40	0,46	0,65	0,74	0,26	0,29	0,24	0,27	0,41	13,88	-22,10	10,20	-1,34
Αλεξανδρούπολη	0,56	1,24	0,46	0,29	0,24	0,26	0,29	0,24	0,17	0,38	-8,28	-6,92	-26,77	-8,17
Δόμβραινα Βοιωτίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,62	0,89	0,99	0,33			11,69	
Στυλίδα	0,78	0,38	0,54	0,47	0,29	0,14	0,22	0,26	0,25	0,31	-5,37	-2,90	-3,22	-7,84
Νέα Μουδανιά	0,15	0,15	0,40	0,18	0,14	0,17	0,48	0,50	0,39	0,30	8,04	31,53	-21,84	13,47
Δρέπανο Ρίου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,76	0,89	0,25			17,71	

Χανιά	0,00	0,32	0,26	0,28	0,17	0,15	0,22	0,26	0,16	0,23	-0,67	-40,45		
Λαύριο	0,11	0,20	0,22	0,30	0,20	0,20	0,23	0,14	0,15	0,20	27,73	-5,70	8,16	6,73
Αλμυρός Βόλου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	1,00	0,20			110,06	
Αχλάδι	0,01	0,24	0,16	0,17	0,22	0,27	0,13	0,17	0,14	0,19	72,76	-10,36	-15,73	30,63
Μεσολόγγι	0,04	0,17	0,41	0,13	0,17	0,15	0,16	0,18	0,14	0,19	32,52	-5,10	-22,49	16,64
Σητεία	0,06	0,08	0,08	0,06	0,18	0,17	0,12	0,16	0,28	0,14	5,71	11,86	76,26	21,11
Ναύπλιο	0,20	0,13	0,10	0,13	0,11	0,13	0,15	0,13	0,09	0,12	-4,13	-6,25	-34,33	-4,94
Σταυρός Θεσ/νίκης	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,47	0,31	0,12			-34,31	
Αίγιο	0,10	0,09	0,18	0,13	0,11	0,14	0,09	0,11	0,07	0,11	9,85	-10,96	-38,63	-0,18
Αγία Μαρίνα	0,00	0,02	0,04	0,01	0,04	0,04	0,11	0,20	0,34	0,10		71,95	73,20	
Ρέθυμνο	0,04	0,05	0,03	0,08	0,09	0,07	0,16	0,12	0,12	0,09	21,98	8,63	1,97	16,52
Κιάτο	0,07	0,05	0,08	0,20	0,14	0,11	0,03	0,05	0,06	0,09	31,47	-16,78	26,87	3,06
Κέρκυρα	0,09	0,06	0,03	0,05	0,13	0,12	0,11	0,07	0,08	0,08	-6,57	-10,87	20,96	2,40
Πόρτο-Λάγος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,16	0,12	0,06			-22,33	
Αμαλιάπολη Μαγνησίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	0,06			-100,0	
Στρατώνιο	0,08	0,08	0,14	0,15	0,00	0,01	0,00	0,05	0,05	0,06	17,68		1,35	-2,39
Αμφιλοχία	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,11	0,15	0,05			40,75	
Ελευθερές	0,07	0,06	0,11	0,03	0,02	0,02	0,03	0,08	0,03	0,05	-13,49	21,13	-54,53	-3,85
Γερακινή	0,20	0,10	0,07	0,06	0,03	0,02	0,00	0,02	0,01	0,03	-18,25	-29,09	-58,88	-27,02
Καλαμάτα	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01	0,03	0,07	0,04	0,02	-8,07	20,74	-44,41	14,06
Ρόδος	0,03	0,05	0,02	0,02	0,03	0,01	0,02	0,01	0,02	0,02	-8,91	-8,76	136,97	-0,48
Μυτιλήνη	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,03	0,02	-0,25	5,01	73,41	8,83
Πάτμος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,02				
Πλατυγιάλι Αιπ/νίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,08	0,02			67,98	
Λοιποί	1,51	1,41	1,19	1,11	1,49	1,42	0,22	0,33	0,19	0,90	-1,76	-39,93	-43,30	-16,12

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα παρατηρείται ότι στο φορτίο πρώτο έρχεται το λιμάνι της Πάτρας, με ποσοστιαία συμμετοχή 48% στο σύνολο. Το λιμάνι αυτό αποτελεί τον μεγαλύτερο σταθμό της χώρας των φορτηγών αυτοκινήτων για δρομολόγια προς/από Ιταλία. Δεύτερο στο ρο-ρο φορτίο έρχεται το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με 31,5%, ενώ το λιμάνι του Πειραιά έρχεται τρίτο με 11,9% και της Κορίνθου τέταρτο με 7,1%. Στα χύμα υγρά φορτία σημαντική είναι η παρουσία του λιμένα της Θεσσαλονίκης με 20,6% και των 3 λιμένων συμπληρωματικών του Πειραιά: Αγίων Θεοδώρων, Ελευσίνας, Μεγάρων. Στα χύμα στερεά φορτία πολύ κοντά έρχονται τα λιμάνια της Ελευσίνας (12,1%), του Αλιβερίου (11,7%), του Βόλου (11,5%) της Θεσσαλονίκης (11,2%), της Μήλου (10,1%) και ακολουθούν με μικρότερα ποσά τα λιμάνια των Αντικύρων (4,9%), των Ισθμίων (3,8%), της Ιτέας (3,8%), της Καβάλας (3,4%), της Λάρυμνας (3,1%) κλπ. Τέλος, στο γενικό φορτίο πρώτο έρχεται το λιμάνι της Ελευσίνας με 21,6%, ακολουθεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με 18,6%, της Χαλκίδας με 10,6%, των Δόμ-βραινων Βοιωτίας με 10,1 %, του Βόλου με 5%, του Σταυρού Χαλκιδικής με 3,2%, των Νέων Μουδανιών με 2,8%, της Καβάλας με 2,5% κλπ.

Ο δείκτης εξειδίκευσης φορτίου (uniformity index), στην τελευταία στήλη του Πίνακα 5 δείχνει την εξειδίκευση των λιμένων στα φορτία και όσο δραστηριοποιείται ένα λιμάνι σε λιγότερα είδη φορτίου τόσο μεγαλύτερη τιμή έχει ο δείκτης (Roll-Hayuth, 1993). Η μονάδα μέτρησης είναι ο συντελεστής μεταβλητότητας (coefficient of variation) των κατ' είδος φορτίων. Επομένως, είναι πιο εύκολο για ένα λιμάνι με μεγάλη εξειδίκευση φορτίου να πετύχει υψηλή αποδοτικότητα (high efficiency). Ο Πειραιάς που χειρίζεται κυρίως Ε/Κ και έχει συμπληρωματικά τα λιμάνια των Μεγάρων και των Αγίων Θεοδώρων για το χύμα υγρό φορτίο παρουσιάζει μεγαλύτερο δείκτη εξειδίκευσης 1,98 συγκριτικά με την αντίστοιχη τιμή 1,003 για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που χειρίζεται αναλογικά περισσότερα είδη φορτίου έναντι του Πειραιά. Επίσης, υψηλό δείκτη, άνω του 2, έχουν τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας που εξειδικεύονται στο ρο-ρο φορτίο, της Μήλου, της Ιτέας, του Αλιβερίου, της Νισύρου που εξειδικεύονται στο χύμα στερεό φορτίο, κλπ. Αντίθετα, δραστηριοποιούνται σε πολλά είδη φορτίου και έχουν χαμηλή τιμή δείκτη εξειδίκευσης πλην της Θεσσαλονίκης επιπλέον τα λιμάνια του Ηρακλείου 0,559, της Ελευσίνας 1,175 της Χαλκίδας 1,110.

Πίνακας 5: Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών και εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι. Φθίνουσα σειρά συνόλου 3ετίας 2005-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου

Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΦ*
Γεν. σύνολο (χιλ. τόνοι)	96986	51154	47098	22288	19243	236767	0,66
Πειραιάς	0,52	0,99	80,72	11,86	1,10	17,69	1,98
Θεσσαλονίκη	20,56	11,21	18,20	0,01	18,63	15,98	1,00
Άγιοι Θεόδωροι	34,85	0,02	0,00	0,00	0,00	14,28	2,24
Μέγαρα	27,39	0,00	0,00	0,00	0,00	11,22	2,24
Ελευσίνα	14,18	12,08	0,00	0,07	21,63	10,18	1,17
Πάτρα	0,27	0,79	0,00	48,05	0,76	4,87	2,04
Βόλος	0,14	11,53	0,57	0,03	5,02	3,07	1,73
Ηγουμενίτσα	0,00	0,01	0,00	31,52	0,32	2,99	2,21
Αλιβέρι	0,06	11,65	0,00	0,00	0,73	2,60	2,15
Μήλος	0,00	10,10	0,00	0,00	0,43	2,22	2,19
Χαλκίδα	0,61	2,80	0,00	0,00	10,60	1,72	1,11
Αντίκυρα	0,33	4,58	0,00	0,00	0,79	1,19	1,78
Καβάλα	0,12	3,44	0,03	0,00	2,47	1,00	1,58
Ισθμία	0,09	3,84	0,02	0,00	1,43	0,99	1,81
Κόρινθος	0,01	0,58	0,00	7,10	2,14	0,97	1,42
Ιτέα	0,00	3,84	0,13	0,00	0,00	0,86	2,16
Δόμβραινα Βοιωτίας	0,00	0,11	0,00	0,00	10,05	0,84	2,16
Λάρυμνα	0,00	3,05	0,00	0,00	1,43	0,78	1,85
Νίσυρος	0,00	2,88	0,00	0,00	0,70	0,68	2,01
Δρέπανο Ρίου	0,00	2,36	0,00	0,00	1,41	0,63	1,76
Αλμυρός Μαγνησίας	0,00	1,88	0,00	0,00	1,15	0,50	1,76
Νέα Μουδανιά	0,00	1,09	0,00	0,00	2,75	0,46	1,37
Πρέβεζα	0,00	1,41	0,00	0,00	1,30	0,41	1,60
Ρίο	0,01	1,32	0,00	0,00	0,46	0,33	1,91
Σταυρός Χαλκιδικής	0,00	0,18	0,00	0,00	3,17	0,30	1,89
Ηράκλειο	0,12	0,35	0,30	0,05	0,96	0,27	0,56
Στυλίδα	0,02	0,66	0,00	0,00	1,12	0,24	1,35
Αλεξανδρούπολη	0,08	0,74	0,00	0,00	0,49	0,23	1,41
Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας	0,00	1,01	0,00	0,00	0,03	0,22	2,20
Χανιά	0,05	0,70	0,00	0,00	0,52	0,21	1,47
Σητεία	0,09	0,66	0,00	0,00	0,09	0,19	1,64
Λαύριο	0,22	0,01	0,00	0,00	1,03	0,18	1,34
Μεσολόγγι	0,00	0,25	0,00	0,00	1,24	0,16	1,44
Πόρτο-Λάγος	0,00	0,50	0,00	0,00	0,53	0,15	1,56
Αχλάδι	0,03	0,55	0,00	0,00	0,20	0,15	1,71
Αμαλιάπολη Μαγνησίας	0,00	0,52	0,00	0,00	0,42	0,15	1,66
Ρέθυμνο	0,02	0,44	0,00	0,00	0,38	0,13	1,52
Αμφιλοχία	0,00	0,43	0,00	0,00	0,44	0,13	1,59

Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΘ*
Ναύπλιο	0,00	0,35	0,00	0,00	0,52	0,12	1,45
Αίγιο	0,00	0,13	0,00	0,00	0,78	0,09	1,51
Κέρκυρα	0,00	0,01	0,00	0,78	0,12	0,09	1,83
Πάτμος	0,00	0,00	0,00	0,52	0,00	0,05	2,24
Κάτο	0,03	0,05	0,00	0,00	0,30	0,05	1,08
Ελευθερός	0,00	0,12	0,00	0,00	0,24	0,05	1,39
Καλαμάτα	0,01	0,07	0,00	0,00	0,31	0,05	1,18
Πλατυγιάλι Αιγίνης	0,02	0,13	0,02	0,00	0,05	0,04	1,31
Λοκρί	0,15	0,56	0,01	0,01	1,81	0,33	1,00

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Όσον αφορά την κατανομή του φορτίου μεταξύ εισαγωγών εξαγωγών κατά λιμάνι (Πίνακας 6), παρατηρείται ότι οι εισαγωγές της χώρας υπερέχουν έναντι των εξαγωγών της με αναλογία σχεδόν 1 προς 2. Οι εξαγωγές της Ελλάδος υπερέχουν μόνο στα χύμα στερεά (ξηρά) φορτία (52%) έναντι των εισαγωγών. Οι λιμένες που υπερέχουν σε εξαγωγές στο χύμα ξηρό φορτίο είναι του Βόλου, της Ηγουμενίτσας, του Αλιβερίου, της Μήλου, των Αντικύρων, της Ιτέας, της Λάρυμνας, της Νισύρου, του Δρέπανου Ρίου, των Νέων Μουδανιών, της Αλεξανδρούπολης, της Σητείας, των Ελευθερών, της Καλαμάτας. Γενικά οι περισσότεροι λιμένες δέχονται περισσότερες εισροές παρά εκροές όπως τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου κλπ., ενώ υπερέχουν οι εξαγωγές στα λιμάνια του Βόλου, της Μήλου, του Αλιβερίου κλπ. Στις εξαγωγές Ε/Κ, πλην των λιμένων του Πειραιά, του Βόλου, της Ελευσίνας και της Θεσσαλονίκης, σε μικρές ποσότητες πραγματοποιούνται επίσης στα λιμάνια της Καβάλας, των Ισθμίων, της Ιτέας, του Λαυρίου και στο λιμάνι Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας. Στο γενικό φορτίο υπερέχουν οι εξαγωγές στα λιμάνια του Βόλου, της Μήλου, των Αντικύρων, της Καβάλας, της Λάρυμνας, του Δρέπανου, του Αλμυρού τα οποία διακινούν κάποιο υπολογίσιμο ποσοστά, άνω του 1%, του συνολικού φορτίου. Ακολουθούν με μικρές ποσότητες τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, του Αλιβερίου, της Νισύρου, του Ρίου, της Αγίας Μαρίνας Φθιώτιδας κλπ.

Πίνακας 6: Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών-εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι συνόλου 3ετίας 2005-07

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.
Γεν. σύνολο	0,84	0,16	0,48	0,52	0,62	0,38	0,58	0,42	0,67	0,33	0,68	0,32
Πειραιάς	0,95	0,05	0,99	0,01	0,61	0,39	0,73	0,27	0,72	0,28	0,63	0,37
Θεσσαλονίκη	0,98	0,02	0,85	0,15	0,63	0,37	0,94	0,06	0,67	0,33	0,85	0,15
Άγιοι Θεόδωροι	0,70	0,30	0,87	0,13							0,70	0,30
Μέγαρα	1,00	0,00									1,00	0,00
Ελευσίνα	0,68	0,32	0,52	0,48	0,89	0,11	0,97	0,03	0,76	0,24	0,65	0,35
Πάτρα	0,94	0,06	0,99	0,01			0,56	0,44	0,96	0,04	0,59	0,41
Βόλος	0,89	0,11	0,39	0,61	0,75	0,25	0,92	0,08	0,30	0,70	0,40	0,60
Ηγουμενίτσα			0,09	0,91			0,53	0,47	0,27	0,73	0,53	0,47
Αλιβέρι	1,00	0,00	0,37	0,63					0,01	0,99	0,36	0,64
Μήλος	1,00	0,00	0,02	0,98					0,03	0,97	0,02	0,98
Χαλκίδα	0,92	0,08	0,99	0,01					0,91	0,09	0,94	0,06
Αντίκυρα	1,00	0,00	0,46	0,54					0,25	0,75	0,51	0,49
Καβάλα	0,75	0,25	0,54	0,46	0,23	0,77			0,46	0,54	0,53	0,47
Ισθμία	0,65	0,35	0,89	0,11	0,00	1,00			0,86	0,14	0,88	0,12
Κόρινθος	0,62	0,38	0,97	0,03			0,75	0,25	0,90	0,10	0,80	0,20
Ιτέα			0,00	1,00	0,00	1,00					0,00	1,00
Δόμβραινα Βοιωτίας			1,00	0,00					0,57	0,43	0,58	0,42
Λάρυμνα			0,21	0,79					0,02	0,98	0,18	0,82
Νίσυρος			0,00	1,00					0,00	1,00	0,00	1,00
Δρέπανο Ρίου	0,00	1,00	0,30	0,70					0,11	0,89	0,27	0,73
Αλμυρός Μαγνησίας			0,99	0,01					0,47	0,53	0,89	0,11
Νέα Μουδανιά			0,48	0,52					0,87	0,13	0,67	0,33
Πρέβεζα	0,65	0,35	1,00	0,00					1,00	0,00	1,00	0,00
Ρίο	1,00	0,00	0,35	0,65					0,19	0,81	0,34	0,66
Σταυρός Χαλκιδικής			0,93	0,07					1,00	0,00	0,99	0,01
Ηράκλειο	0,44	0,56	1,00	0,00	0,88	0,12	0,92	0,08	0,89	0,11	0,83	0,17
Στυλίδα	0,55	0,45	0,63	0,37					0,81	0,19	0,69	0,31
Αλεξανδρούπολη	1,00	0,00	0,41	0,59	1,00	0,00			0,84	0,16	0,57	0,43
Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας			0,00	1,00					0,00	1,00	0,00	1,00
Χανιά	0,75	0,25	0,95	0,05					0,81	0,19	0,90	0,10
Σητεία	0,82	0,18	0,01	0,99					0,28	0,72	0,18	0,82
Λαύριο	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00			0,96	0,04	0,98	0,02
Μεσολόγγι	0,00	1,00	0,87	0,13					0,22	0,78	0,45	0,55
Πόρτο-Λάγος	1,00	0,00	0,67	0,33					0,60	0,40	0,65	0,35
Αχλάδι	0,96	0,04	0,99	0,01					0,92	0,08	0,98	0,02
Αμαλιάπολη Μαγνησίας			0,99	0,01					0,24	0,76	0,82	0,18
Ρέθυμνο	0,00	1,00	0,71	0,29					0,97	0,03	0,73	0,27
Αμφιλοχία			0,98	0,02					0,43	0,57	0,83	0,17

(συνέχεια)

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.
Ναύπλιο	0,00	1,00	0,97	0,03					0,92	0,08	0,95	0,05
Αίγιο	1,00	0,00	0,95	0,05					1,00	0,00	0,98	0,02
Κέρκυρα	0,00	1,00	1,00	0,00			0,61	0,39	0,89	0,11	0,66	0,36
Πάτμος							0,00	1,00			0,00	1,00
Κιάτο	0,61	0,39	1,00	0,00					1,00	0,00	0,91	0,09
Ελευθερές			0,31	0,69					0,92	0,08	0,57	0,43
Καλαμάτα	0,00	1,00	0,45	0,55					0,31	0,69	0,32	0,68
Πλατυγιάλι Απ/νίας	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00			0,88	0,12	0,90	0,10
Λοιποί	0,75	0,25	0,45	0,55	0,79	0,21	0,54	0,46	0,58	0,42	0,51	0,49

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

4.2.3. Παραγωγικότητα των λιμένων

Παραγωγικότητα για τα λιμάνια σημαίνει ικανότητα χειρισμού των φορτίων στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Οι παράγοντες που χαρακτηρίζουν την παραγωγικότητα των λιμένων και τις υπηρεσίες που προσφέρουν διακρίνονται σε αυτούς που επηρεάζουν 1) τον όγκο του φορτίου, δηλαδή οι υπηρεσίες χειρισμού των φορτίων και 2) σε αυτούς που επηρεάζουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πλοίων.

Ειδικότερα, για τον όγκο φορτίων ενδεικτικά αναφέρονται οι δείκτες: η εξειδίκευση των φορτίων, η τιμολόγηση των υπηρεσιών των λιμένων σε σχέση με άλλους λιμένες, ο χρόνος παραμονής του πλοίου στο λιμάνι (τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στην προβλήτα, τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στο λιμάνι), οι τύποι των πλοίων που εξυπηρετούν όπως Ε/Κ, συμβατικό φορτίο κλπ.

Για την εξυπηρέτηση των λιμένων δείκτες είναι: η παραγωγικότητα εργασίας (φορτίο ανά εργαζόμενο), η ικανότητα χειρισμού φορτίου, π.χ. TEU ανά γερανό ανά ώρα, η χρήση γης, δηλαδή αποθήκευση φορτίου ανά τ.μ. αποθηκευτικών χώρων, ο βαθμός συνεργασίας με εταιρείες μεταφορών και χειρισμού φορτίων, οι κόμβοι σύνδεσης με τα χερσαία μέσα.

Η βελτίωση της παραγωγικότητας των λιμένων μειώνει τα κόστη όλης της διαδικασίας μεταφοράς (logistic chain) με άμεση επίπτωση στις τιμές των μεταφερόμενων εμπορευμάτων εισαγωγών-εξαγωγών και κατ' επέκταση στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν μέτριες ή χαμηλές τιμές παραγωγικότητας σύμφωνα με εκτιμήσεις διάφορων μελετητών για αυτά ή μαζί με άλλα λιμάνια, όπως φαίνονται στον κατωτέρω Πίνακα 7.

Όπως παρατηρείται, οι τιμές παραγωγικότητας στα επίπεδα του 24,5% για τον Πειραιά και 22,8% για τη Θεσσαλονίκη θεωρούνται ικανοποιητικές για λιμένες που δεν έχουν προβεί ακόμα σε αναδιάρθρωση των λειτουργιών τους, αλλά θεωρούνται χαμηλές τιμές σε σύγκριση με λιμένες που έχουν αναδιαρθρωθεί και ιδιωτικοποιηθεί, όπως π.χ. οι λιμένες του Μεξικού που έχουν αντίστοιχες τιμές 50% και 54%.³⁵

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία του 2007 όπως φαίνονται στον Πίνακα 16, στον Πειραιά τα πλοία σπαταλούν περισσότερο χρόνο για φορτοεκφόρτωση, π.χ. ενός τάνκερ μεγέθους 2.059,9 dwt που διήρκησε 78,9 ώρες, σε αντίθεση με το λιμάνι των Αγίων Θεοδώρων με αντίστοιχο χρόνο φορτοεκφόρτωσης 37,4 ώρες, ή άλλα λιμάνια του εξωτερικού όπως στο λιμάνι της Γένοβα με 39,1 ώρες. Ο Πειραιάς φαίνεται ανταγωνιστικός στα Ο/Γ τύπου Vehicle μεγέθους 4000+ και -3999 ceu, όπου είχε μέση διάρκεια παραμονής 12,6 και 11,7 ώρες για φορτοεκφόρτωση, ενώ στην Αγγλία έκανε 13,9 ώρες και στη Βαρκελώνη 12,2 ώρες, αντίστοιχα. Επίσης τα κρουαζιερόπλοια παραμένουν κατά μέσο όρο 35,5 ώρες στο λιμάνι του Πειραιά έναντι 50 ωρών στο λιμάνι της Γένοβας της Ιταλίας, 10,2 ωρών στο λιμάνι Λα Πάλμα της Ισπανίας κλπ., αν και τα στοιχεία δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα καθώς ο χρόνος παραμονής εξαρτάται από τον τύπο των

³⁵ ΣΕ σχετικό άρθρο (Παρδάλη-Μιχαλόπουλος, 1997) αναφέρεται ότι οι κυριότεροι λόγοι καθυστέρησης στον τερματικό σταθμό Ικονίου οφείλονται σε παράγοντες ανωτέρας βίας-εξωλειτουργικούς κατά τα 62,4%, όπως ελλιπής πληροφόρηση των αφίξεων, και σε λειτουργικές αιτίες κατά το 37,6%, όπως βλάβες της γερανογέφυρας και των μηχανημάτων.

παρεχομένων υπηρεσιών (π.χ. αφετήριος λιμένας) ή τον συνδυασμό προσόρμισης και επίσκεψης σε αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ.

Πίνακας 7: Εκτιμώμενη παραγωγικότητα λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης

Συγγραφέας	Μέθοδος	Εξεταζόμενα λιμάνια	Στοιχεία	Μεταβλητές	Τιμή Παραγωγικότητα
Δ.Αθανασακόπουλος ΚΕΠΕ, 2006	Translog OLS	Πειραιάς- Θεσ/κη	Ετήσια στοιχεία 1990-2004	$Y_1(X_1, X_2, t)$	ΜΟ 2001-2004 Πειραιάς: 0,245 Θεσ/νίκη: 0,228
Trujilo-Tovar, 2005	DEA	22 Λιμάνια της ΕΕ	Έτος 2002	$Y_2(X_3, X_1)$	Πειραιάς: 0,34 21ος στη σειρά
Baros-Athanassiou, 2004	DEA	Πειραιάς - Θεσ/νίκη και 5 λιμάνια της Πορτογαλίας	Ετήσια 1998- 2000	$Y_3(X_1, X_2)$	Πειραιάς: 1,00 Θεσ/νίκη: 0,376- 0380

Σημείωση: Προϊόν Συνολικός όγκος εμπορευμάτων σε τόνους, Y_2 =σύνθεση φορτίου σε τόνους (χύμα υγρά-στερεό, γενικό, E/K, throughput) κα: αριθμός επιβατών, Y_j -(αριθμός πλοίων, χειρισμός φορτίου σε τόνους δηλαδή φορτώσεις-εκφορτώσεις, χειρισμός φορτίου E/K σε τόνους).

Εισροές X_i = Επενδύσεις κεφαλαίου σε σταθερές τιμές, $X \geq$ αριθμός λιμενεργατών, t χρονολογική τάση για την τεχνολογική πρόοδο, X_3 =έκταση γης λιμανιού σε χλμ X - αριθμός απασχολουμένων. DEA: Data envelopment analysis, OLS: Ordinary linear square, MO: Μέσος όρος.

Πίνακας 8: Κατάπλοι στα λιμάνια κατά κατηγορία πλοίων, φορτίου, μέση παραμονή

Τύπος πλοίου	Μέγεθος πλοίου	Λιμάνι	Αριθμός κατάπλων	Σύνολο φορτίου σε dwt ή ceu ή low birth	Μέση διάρκεια σε ώρες
Product tanker (Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου)	~2059,9 dwt	Πειραιάς	27	926.856,00	78,9
		Άγιοι Θεοδώροι	122	10.749.773,00	37,4
		Γένοβα Ιταλίας	28	997.523,00	39,1
Product tanker	~4999 dwt	Πειραιάς	226	524.360,00	28,6
		Ταλλίν Εσθονίας	237	417.291,00	12,8
		Αμβούργο			
		Γερμανίας	669	522.884,00	21,4
Chemical product(Μεταφορά χημικών)	~4999 dwt	Άγιοι Θεοδώροι	294	623.276,00	11
		Χάβρη Γαλλίας	192	733.531,00	18,6
Bulkers(Χύμα ξηρού φορτίου)	~3559,999 dwt	Πειραιάς	53	2.363.910,00	126,6
		Ταρραγόνα			
		Ισπανίας	67	3.007.268,00	76,4
		Ρότερνταμ			
		Ολλανδίας	169	7.519.109,00	63,5
		Αμβέρσα Βελγίου	234	10.513.769,00	79,7
Vehicles (Μεταφ. Οχημάτων)	4000+ ceu	Πειραιάς	298	1.577.960,00	12,6
		Μπρίστολ			
		Αγγλίας	285	1.497.414,00	13,9
Vehicles	~3999 ceu	Πειραιάς	364	669.846,00	11,7
		Βαρκελώνη			
		Ισπανίας	262	431.294,00	12,2
Cruise (Κρουαζιερόπλοια)	1000+low birth	Πειραιάς	295	593.669,00	35,5
		Λα Πάλμα			
		Ισπανίας	263	579.459,00	10,2
		Λισαβόνα			
		Πορτογαλίας	119	261.283,00	9
Cruise	~999 low birth	Πειραιάς	573	300.408,00	35,6
		Βαρκελώνη			
		Ισπανίας	203	130.000,00	19,4
		Γένοβα Ιταλίας	101	50.246,00	50

Πηγή: Optimal Loyd's Register Fairplay

4.3. Τεχνικά και οικονομικά στοιχεία των δώδεκα Οργανισμών Λιμένων

Από την ανάλυση των στοιχείων της κίνησης συνάγεται ότι οι 12 Οργανισμοί Λιμένων παρουσιάζουν την υψηλότερη διακίνηση επιβατών, οχημάτων, φορτίου, και προσεγγίσεις πλοίων έναντι των λοιπών λιμένων. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 2007 διακίνησαν 45 εκατ. τόνους ή το 56,1% των φορτοεκφορτώσεων του εξωτερικού εμπορίου της χώρας και 25,6 εκατ. τόνους φορτο-εκφορτωθέντα εμπορεύματα της ακτοπλοΐας, δηλαδή το 34,3% του συνόλου. Επίσης από τα 12 αυτά λιμάνια διακινήθηκε το 43,7% των ακτοπλοϊκών επιβατών, το 42,2% της χωρητικότητας σε κατάπλους πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού, το 98% των αποβιβασθέντων επιβατών εξωτερικού, το 41% των τουριστών των κρουαζιερόπλοιων, το 33% των κατάπλων και το 42% χωρητικότητας σε κκχ των τουριστικών πλοίων και θαλαμηγών.

Οι λιμένες αυτοί διαθέτουν αξιόλογη υποδομή και τεχνολογικό εξοπλισμό, μετά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να κατέχουν τις δύο πρώτες θέσεις. Συνοπτικά ο τεχνολογικός τους εξοπλισμός περιλαμβάνει: στον Πειραιά 14 Γερανογέφυρες (Γ/Φ) φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων οι 8 Γ/Φ είναι τύπου post panamax. Ακόμα έναν Αυτοκινούμενο Γερανό, 68 Οχήματα Στοιβάσας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (ΟΣΜΕ - Straddle Carriers}, 22 Περονοφόρα, 29 Τράκτορες και 39 Ρυμουλκούμενα. Η παραγωγικότητα των Γ/Φ ανέρχεται σε 14-15 κινήσεις ανά ώρα ή σε 13 TEUs ανά γερανό ανά ώρα, όταν ο μέσος ευρωπαϊκός είναι στα 20 TEUs και οι παραγωγικότεροι λιμένες διεθνώς φθάνουν τα 33 TEUs ανά γερανό ανά ώρα. Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο εξοπλισμός περιλαμβάνει: 4 Γ/Φ. φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων οι 2 Γ/Φ των 50 τόνων είναι τύπου post panamax και έναν Αυτοκινούμενο Γερανό, 17 Οχήματα Στοιβάσας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, 4 Τράκτορες, 5 Ρυμουλκούμενα front lifts, 6 Περονοφόρα.³⁶

³⁶ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

Από τα οικονομικά στοιχεία των 12 λιμένων, σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς (Πίνακας 9), παρατηρείται ότι τη διετία 2006-07 το πάγιο ενεργητικό αυξήθηκε σε όλα τα λιμάνια πλην της Κέρκυρας. Ακόμα δεν αυξήθηκε το πάγιο των λιμένων Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης το έτος 2007. Οι πωλήσεις αυξήθηκαν σε όλα τα λιμάνια το 2007 πλην του Λαυρίου. Επίσης στον ίδιο Πίνακα εκτιμώνται τρεις δείκτες: ο πρώτος δείκτης της Αποδοτικότητας Κεφαλαίου (μικτά αποτελέσματα/πάγιο ενεργητικό) που δείχνει την αποδοτική αξιοποίηση του ενεργητικού της επιχείρησης, ο δεύτερος δείκτης της Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (μικτά αποτελέσματα/ίδια κεφάλαια) που απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα των μονάδων (Ερευνητική Ομάδα Πανεπιστημίου Πειραιά, 2007) και ο τρίτος δείκτης της Δανειακής Επιβάρυνσης (μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις/ίδια κεφάλαια) που δείχνει τον ποσοστιαίο καταμερισμό μεταξύ ξένων και ιδίων κεφαλαίων.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα, οι δείκτες αποδοτικότητας πάγιου ενεργητικού και ιδίων κεφαλαίων βελτιώθηκαν μεταξύ 2006-07 λόγω των αυξημένων κερδών που παρουσίασαν οι ΟΛ Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Ραφήνας, Πάτρας. Επίσης, η μείωση των κερδών (στήλη 4) στον ΟΛ Βόλου και στον ΟΛ Λαυρίου το 2007 έναντι του 2006 επέδρασαν στη μείωση των δεικτών αποδοτικότητας πάγιου και ιδίων κεφαλαίων. Τα κέρδη το 2007 που διαδέχτηκαν τις ζημιές του 2006 στον ΟΛ Ηρακλείου και η αύξηση μικτών κερδών το 2007 στον ΟΛ Καβάλας βελτίωσαν τους αντίστοιχους δείκτες αποδοτικότητας και οι ζημιές στα κέρδη προ φόρων (στήλη 5) στα δύο αυτά λιμάνια παρουσίασαν μείωση. Αντίθετα, χειροτέρευση των δεικτών παρατηρείται στον ΟΛ Αλεξανδρούπολης, που παρουσιάζει αυξημένες ζημιές προ φόρων. Γενικά οι δείκτες αποδοτικότητας του πάγιου ενεργητικού και ιδίων κεφαλαίων είναι χαμηλοί, ακόμα και αρνητικοί, πλην λίγων λιμένων (Θεσσαλονίκης, Ραφήνας, Λαυρίου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, το 2006 και το 2007 της Κέρκυρας και του Πειραιά οριακά το 2007) που δείχνουν τη χαμηλή αξιοποίηση του ενεργητικού και κερδοφορίας των ιδίων κεφαλαίων.³⁷

³⁷ Σπάθης Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης είναι ιδιαίτερα χαμηλός για τους ΟΛ Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Καβάλας, ενώ για τους ΟΛ Πάτρας, Βόλου, Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας ο δείκτης αυξάνεται τα τελευταία χρόνια λόγω της αύξησης των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Υψηλούς δείκτες δανειακής επιβάρυνσης παρουσιάζουν οι υπόλοιποι οργανισμοί όπως οι ΟΛ Πειραιώς, Ελευσίνας, Λαυρίου κλπ. Οι δείκτες συνολικά εξεταζόμενοι παρατηρείται ότι αυξήθηκαν το 2007 λόγω της αύξησης των κερδών στα περισσότερα λιμάνια. Οι μεγάλες αυξήσεις του παγίου ενεργητικού σε ορισμένα λιμάνια οφείλεται στην προσαρμογή στα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (όπως στους ΟΛ Πάτρας, Λαυρίου, Ελευσίνας, Ραφήνας) και γενικότερα οι δείκτες αυτοί, λόγω της χρησιμοποίησης των λογιστικών τιμών, του παγίου ενεργητικού και όχι των πραγματικών τιμών, φαίνονται υψηλότεροι.

Πίνακας 9: Στοιχεία ισολογισμών των Οργανισμών Λιμένων

Οργανισμοί Λιμένων	Ενεργητικό	Πάγια	Πωλήσεις	EBITDA Μικτά αποτελέσματα	Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	Ίδια κεφάλαια	Μακροχρόνιες+ Βραχυχρόνιες υποχρεώσεις	Ποσοστιαίοι δείκτες		
								ΑΓΙΕ	ΑΙΚ	ΔΕ
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(4)/(2)	(4)/(6)	(7)/(6)
Βόλου 2002+2001	9760053	4176781	4598899	22981	813928	7436923	411145	0,550	0,309	5,528
Βόλου 2003	8400850	5199320	4180337	280766	-810456	8626467	554108	5,400	3,255	6,423
Βόλου 2004	7943018	6276878	4151968	282321	-766113	6116266	641662	4,498	4,616	10,491
Βόλου 2005	7326713	5952941	4603295	517783	-539352	5529879	553365	8,698	9,363	10,007
Βόλου 2006	11023706	9011940	5474966	1635025	802711	8641377	2382329	18,143	18,921	27,569
Βόλου 2007	11234667	9401794	5601516	893992	8427	8620974	2613693	9,509	10,370	30,318
Ηγουμενίτσας 2002+2001	12243177	585331	4466652	1375019	1833873	10572158	1580405	234,913	13,006	14,949
Ηγουμενίτσας 2003	11798347	1697203	3341370	564440	674986	10624243	1032387	33,257	5,313	9,717
Ηγουμενίτσας 2004	11842511	1976103	3429633	211417	510566	10640837	1000760	10,699	1,987	9,405
Ηγουμενίτσας 2005	11709922	2291834	3590825	913240	204285	10647782	905501	39,848	8,577	8,504
Ηγουμενίτσας 2006	12432251	1944797	3984982	1304581	378355	10661214	1474850	67,081	12,237	13,834
Ηγουμενίτσας 2007	14020000	1123000	4380000	1805000	1083000	10661000	3449000	160,730	16,931	32,352
Λαυρίου 2002	326678	126646	494076	315112	-76180	226870	77113	248,813	138,895	33,990
Λαυρίου 2003	673411	415917	800321	440257	12372	334797	260529	105,852	131,500	77,817
Λαυρίου 2004	1112137	722195	1277530	688263	275918	463831	589596	95,302	148,387	27,114
Λαυρίου 2005	1401954	900182	1560194	930261	297030	628182	177212	103,341	148,088	28,210
Λαυρίου 2006	1623222	991240	1756841	1094639	381384	877782	745440	110,431	124,705	84,923
Λαυρίου 2007	2351166	1800335	1665612	991446	214574	1557667	793499	55,070	63,649	50,941
Πατρών 2002	23392102	2902478	9533237	3007319	2594169	17324234	2785914	103,612	17,359	16,081
Πατρών 2003	22154078	11452577	8037782	2.579.337	942593	16766012	1960079	22,522	15,384	11,691
Πατρών 2004	24366436	14440379	7125930	2.185.220	188534	18406316	2513725	15,133	11,872	13,657
Πατρών 2005	24693677	14711491	7844425	2.571.951	420398	18419295	2833308	17,483	13,963	15,382
Πατρών 2006	47476275	40224230	8847885	4.119.661	1696748	18678822	2563501	10,242	21,822	13,579
Πατρών 2007	52079399	42297900	9116637	4.394.561	1876317	17389590	6028839	10,390	25,271	34,669

Ραφήνας 2002	736144	172109	1132496	122596	-189325	492084	200238	71,232	24,914	40,692
Ραφήνας 2003	1021518	175488	1194765	525998	188013	680097	204003	299,734	77,342	29,996
Ραφήνας 2004	1164268	161534	1319617	284993	2949	681900	198787	176,430	41,794	29,152
Ραφήνας 2005	1696723	147915	1586334	503362	271723	732646	431589	340,305	68,705	58,908
Ραφήνας 2006	2054307	153798	1813677	596238	534727	980767	673228	387,677	60,793	68,643
Ραφήνας 2007	3787715	1458641	2233195	677258	689186	2521283	996486	46,431	26,862	39,523
Αλεξανδρούπολης 2002			470044		-106261					
Αλεξανδρούπολης 2003	1335195	484476	483349	208564	-45780	1319288	15907	43,049	15,809	1,206
Αλεξανδρούπολης 2004	1444883	370415	667333	368952	51895	1281593	93531	99,605	28,789	7,298
Αλεξανδρούπολης 2005	1507499	671661	372162	75246	-167404	1309032	189683	11,203	5,748	14,490
Αλεξανδρούπολης 2006	1596430	929172	421878	141246	-120512	1499676	87970	15,201	9,418	5,866
Αλεξανδρούπολης 2007	1460895	840213	525305	93656	-152022	1350573	101539	11,147	6,935	7,518
Πειραιώς 2001 ¹	223225623	97307590	117383692	31737073	28771553	128176393	67357289	32,615	24,760	52,550
Πειραιώς 2002 ¹	236074527	116996247	130846198	31207532	30070813	139975378	67578279	26,674	22,295	48,279
Πειραιώς 2003 ¹	248284834	153315488	142362164	35504913	30545998	163868784	56840328	23,158	21,667	34,686
Πειραιώς 2004 ¹	231619962	190354838	147994873	27543748	20904656	145705696	85914266	14,470	18,904	58,964
Πειραιώς 2005 ¹	232827212	195031679	139978022	24609350	17082724	152025795	80801418	12,618	16,188	53,150
Πειραιώς 2006 ¹	241181573	201456692	144137187	28381073	17452675	160492758	80688816	14,088	17,684	50,276
Πειραιώς 2007 ¹	272169457	208939844	171354852	44854908	33450755	181330922	90838535	21,468	24,736	50,095
Θεσ/νίκης 2001	106856433	61290356	37875826	7271554	6346034	95659720	7917233	11,864	7,601	8,276
Θεσ/νίκης 2002	110053873	62822859	38879643	6382279	4327197	96558193	9222579	10,159	6,610	9,551
Θεσ/νίκης 2003	110410739	53945882	40242193	6702130	4686577	94963729	12812635	12,424	7,058	13,492
Θεσ/νίκης 2004	115011402	52709990	45782232	10250966	7085330	97285240	14580229	19,448	10,537	14,987
Θεσ/νίκης 2005	118930491	52544171	47462190	8655503	5695859	101187527	17742964	16,473	8,554	17,535
Θεσ/νίκης 2006	120106986	50276121	45946950	7444183	5098181	102810710	17296276	14,807	7,241	16,823
Θεσ/νίκης 2007	136515385	52314952	66284947	22436786	18693965	114663104	21852281	42,888	19,568	19,058
Ηρακλείου 2002	3508099	517286	1926087	-31980	10589	2509700	849441	-6,182	-1,274	33,846
Ηρακλείου 2003	4479388	949014	1989635	16588	117561	3370746	1015226	1,748	0,492	30,119
Ηρακλείου 2004	15549736	10453117	1961389	-571796	-775703	13864989	1559288	-5,470	-4,124	11,246
Ηρακλείου 2005	15714935	10729892	1794974	-1196519	51019	14586030	944785	-11,151	-8,203	6,477
Ηρακλείου 2006	153064070	148090048	5889306	-337234	-1116301	103050460	50013610	-0,228	-0,327	48,533
Ηρακλείου 2007	149796755	144876743	8448820	2082156	-236092	102866703	46930052	1,437	2,024	45,622

Οργανισμοί Λιμένων	Ενεργητικό	Πάγια	Πωλήσεις	EBITDA Μικτά αποτελέσματα	Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	Ίδια κεφάλαια	Μακροχρόνιες+ Βραχυχρόνιες υποχρεώσεις	Ποσοστιαίοι δείκτες		
								ΑΠΕ	ΑΙΚ	ΔΕ
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(4)/(2)	(4)/(6)	(7)/(6)
Κέρκυρας 2002	3231048	1441028	1608769	108430	216614	2624391	359002	7,524	4,132	13,679
Κέρκυρας 2003	3123341	1927730	1624058	37217	-79696	2544695	325192	1,931	1,463	12,779
Κέρκυρας 2004	2322418	1967952	1473598	-372060	-466840	2077855	354707	-18,906	-17,906	17,071
Κέρκυρας 2005	2082268	1551942	1553942	-26384	70880	2148735	485593	-1,700	-1,228	22,599
Κέρκυρας 2006	3406194	1075351	2350084	740821	737638	2192280	1213913	68,891	33,792	55,372
Κέρκυρας 2007	4408506	994198	2727448	766569	811216	2771875	1636631	77,305	27,727	59,044
Καβάλας 2002	5125111	2122710	462117	125643	-141340	4964435	160676	5,919	2,531	3,237
Καβάλας 2003	4851758	2317184	434349	119095	-299040	4665394	186363	5,140	2,553	3,995
Καβάλας 2004	7688034	3974276	1049344	275765	-130611	7533475	126099	6,939	3,661	1,674
Καβάλας 2005	7407022	5124503	1172695	201165	-301320	7232155	137583	3,926	2,782	1,902
Καβάλας 2006	7010000	4620000	1484000	171000	-659000	7232000	970000	3,701	2,364	13,413
Καβάλας 2007	6591000	4178000	1600000	254000	-484000	7031000	535000	6,079	3,613	7,609
Ελευσίνας 2002	1428968	578313	2388097	276543	-626	894774	211687	47,819	30,906	23,658
Ελευσίνας 2003	1654405	910343	1964233	251422	5671	898679	381857	27,618	27,977	42,491
Ελευσίνας 2004	646977	871822	1913378	1166851	5789	900416	645043	133,841	129,590	71,638
Ελευσίνας 2005	572516	774566	2174943	1169112	5011	1022488	685308	150,938	114,340	67,024
Ελευσίνας 2006	2422825	1309654	1938610	955076	46699	1406712	1016113	72,926	67,894	72,233
Ελευσίνας 2007	2645503	1465913	2457805	1263461	300853	1612093	1033410	86,189	78,374	64,104
12 Ο.Λ. 2003	418187862	232790624	206654556	47230726	35938798	308662933	75588616	20,289	15,302	24,489
12 Ο.Λ. 2004	420711784	284279501	218146826	42314638	26886369	304958414	108217693	14,885	13,876	35,486
12 Ο.Λ. 2005	425870953	290432776	213694001	38924070	23090852	315469547	105888309	13,402	12,338	33,565
12 Ο.Λ. 2006	603397840	460083044	224046366	46246310	25233304	418724557	159126047	10,052	11,045	38,003
12 Ο.Λ. 2007	657060448	469691534	276396137	80515792	56256180	452376783	176808964	17,142	17,798	39,084

Πηγή: Optimal Loyd's Register Fairplay

Όσον αφορά την παραγωγικότητα των 12 λιμένων, όπως αναφέρεται σε σχετικό άρθρο τα 6 από τα 12 λιμάνια μεταξύ 2003-05 παρουσιάζουν δείκτη (κέρδη EBTDA/αριθμό μισθωτών) επιδεινούμενο, με πρώτους τους λιμένες Πειραιώς και Ηρακλείου. Πράγματι, από τα διαθέσιμα στοιχεία διαφόρων λιμένων που αναφέρονται στον Πίνακα 18 στα δώδεκα λιμάνια απασχολούνται 2.575 (2005) εργαζόμενοι με το 65% στον ΟΛΠ, το 23% στον ΟΛΘ.

Τέλος, φαίνεται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, αρκετοί Οργανισμοί Λιμένων έχουν προβεί σε επενδύσεις όπως προβλέπεται στον Ν. 2932/2001 της ίδρυσης τους. Επίσης, σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, οι ΟΛ Κέρκυρας, Ηρακλείου, Βόλου και επιπλέον τα λιμάνια της Ρόδου και του Κατάκολου, δέχονται σημαντικό αριθμό κρουαζιερόπλοιων και ξένων επισκεπτών που παρουσιάζουν μεγάλες αυξήσεις, όπως μεταξύ 2006-07 στα λιμάνια του Κατάκολου κατά 53%, της Ρόδου κατά 20%, της Κέρκυρας κατά 18% κλπ, σε αριθμό τουριστών.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι περισσότεροι Οργανισμοί Λιμένων έχουν χαμηλές χρηματοοικονομικές αποδόσεις. Το κριτήριο αυτό δεν επαρκεί για να χαρακτηριστεί κάποιο λιμάνι μη αποδοτικό, αφού και άλλοι παράγοντες συνυπολογίζονται στην αξιολόγηση των λιμανιών ως ανταγωνιστικών, όπως το εξειδικευμένο προσωπικό, οι οικονομίες κλίμακας, οι αποδόσεις στη διαχείριση, οι επενδύσεις, η ικανοποίηση των χρηστών, η τιμολογιακή τους πολιτική κλπ.

Πίνακας 10: Στοιχεία Λιμένων

Λιμάνια	Επενδύσεις(ευρώ)	Απασχόληση	Επιβατική κίνηση		Κίνηση κρουαζιέρας		
			Εσωτερικού	Εξωτερικού	Πλοία	Επιβάτες	Διερχόμενοι
Ο.Λ Βόλου 2000		73	368643		54	25620	
Ο.Λ Βόλου 2001		78	356722		79	26577	
Ο.Λ Βόλου 2002	678695	75	356669		72	75663	
Ο.Λ Βόλου 2003	1843259	72	382417		33	9978	
Ο.Λ Βόλου 2004	1982801	68	364916		26	11542	
Ο.Λ Βόλου 2005	659623	66	377358		26	10853	
Ο.Λ Βόλου 2006	733399	66	406283		32	23804	
Ο.Λ Βόλου 2007	804623	66	440441		38	25351	
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2000			1241916	1230700			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2001	123226	4	1343693	1193148			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2002	60680	4	1399452	1153047			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2003	787829	5	1360739	1087230			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2004	239358	20	1352369	868300			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2005	87440	22	1480969	938834			
Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2006	50705	22	1532007	972363			

Ο.Λ Ηγουμενίτσας 2007	564357	22	1614215	1005171	
Ο.Λ Λαυρίου 2005	...	5	...	...	
Ο.Λ Πατρών 2000		69	545758	1275987	
Ο.Λ Πατρών 2001		67	566393	1315019	
Ο.Λ Πατρών 2002		67	587877	1355350	
Ο.Λ Πατρών 2003		69	568585	1263124	
Ο.Λ Πατρών 2004		66	469783	1125159	
Ο.Λ Πατρών 2005		64	498065	1247991	
Ο.Λ Πατρών 2006		62	491490	1264274	
Ο.Λ Πατρών 2007		54	476235	1130880	
Ο.Λ Ραφήνας 2000			387364		
Ο.Λ Ραφήνας 2001			424011		
Ο.Λ Ραφήνας 2002			376292		
Ο.Λ Ραφήνας 2003			381434		
Ο.Λ Ραφήνας 2004			365873		
Ο.Λ Ραφήνας 2005		12	362347		
Ο.Λ Ραφήνας 2006			336872		
Ο.Λ Ραφήνας 2007			344694		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2000			157422		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2001		6	158146		

Ο.Λ Αλεξ/πολης 2002		6	159452		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2003		5	168800		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2004		5	168604		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2005		3	170356		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2006		3	155756		
Ο.Λ Αλεξ/πολης 2007		8			
Ο.Λ Πειραιώς 2001	14925000	1696	10057695	90491	231836 587030
Ο.Λ Πειραιώς 2002	25161000	1738	11125773	50122	152433 468528
Ο.Λ Πειραιώς 2003	40142000	1670	11713269	46104	127777 649458
Ο.Λ Πειραιώς 2004	43146000	1619	11159274	95195	153089 509269
Ο.Λ Πειραιώς 2005	42499000	1686	11484763	105929	184763 635090
Ο.Λ Πειραιώς 2006	33811000	1686	11668648	97	340389 861704
Ο.Λ Πειραιώς 2007	24490000	1686	11572678		417811 1136936
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2001	4654700	743	224972		
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2002	4193100	715	189537		
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2003	4859400	673	175219		

Ο.Λ Θεσ/νίκης 2004	2443300	622	184955			
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2005	1506000	591	211469		6069	
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2006	578000	568	121627		8057	
Ο.Λ Θεσ/νίκης 2007	2679000	591	118305		31897	
Ο.Λ Ηρακλείου 2001	...	...	...	...	296	298536
Ο.Λ Ηρακλείου 2002	...	...	...	...	207	268840
Ο.Λ Ηρακλείου 2003	...	...	...	...	177	214124
Ο.Λ Ηρακλείου 2005	...	70	...	...	...	...
Ο.Λ Κέρκυρας 2003					214	86615
Ο.Λ Κέρκυρας 2004			77366	236664	309	260279
Ο.Λ Κέρκυρας 2005		11	84543	230647	328	276050
Ο.Λ Κέρκυρας 2006			77001	229579	342	311445
Ο.Λ Κέρκυρας 2007			62360	203427	356	367687
Ο.Λ Καβάλας 2005	...	21	...	...	...	...
Ο.Λ Ελευσίνας 2005	...	24	...	...		
Ρόδου 2003					554	374445
Ρόδου 2004					480	350448
Ρόδου 2005					562	402252

Ρόδου 2006				644	552313
Ρόδου 2007				724	660217
Κατάκολου 2000				189	167365
Κατάκολου 2001				220	220799
Κατάκολου 2002				205	170659
Κατάκολου 2003				212	192689
Κατάκολου 2004				264	344815
Κατάκολου 2005				261	383677
Κατάκολου 2006				250	335414
Κατάκολου 2007				278	513649

Πηγή: Στοιχεία των Λιμένων όπως απαντήθηκαν στα ερωτηματολόγια των ΚΕΠΕ ή βρέθηκαν στην ιστοσελίδα των ΥΕΝΑΝΠ. Για τους ΟΛΠ και ΟΛΘ τα στοιχεία προέρχονται από τις ετήσιες Εκθέσεις Απολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οικονομία

5.1. Εισαγωγή

Στο νέο περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης και της καθετοποίησης της παραγωγής η μαζική παραγωγή των προϊόντων συνεπάγεται εξειδικευμένους τρόπους μεταφοράς, όπως το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια που αυξάνεται με πολύ υψηλούς ρυθμούς. Την κυριαρχία των θαλάσσιων μεταφορών και τις προοπτικές που διαγράφονται μελλοντικά για περαιτέρω ανάπτυξη τους έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς, προδιαγράφουν οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται με τα μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία αλλά και την εξειδίκευση των πλοίων στη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η ναυτιλία θεωρείτο μέχρι πρότινος μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων μικρής αξίας και σημαντικού βάρους. Τα τελευταία χρόνια, όμως, έχουν αυξηθεί οι θαλάσσιες μεταφορές των υψηλής αξίας προϊόντων, όπως των βιομηχανοποιημένων ειδών που, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ανέρχονται σε άνω του 70% της αξίας του παγκόσμιου εμπορίου.³⁸

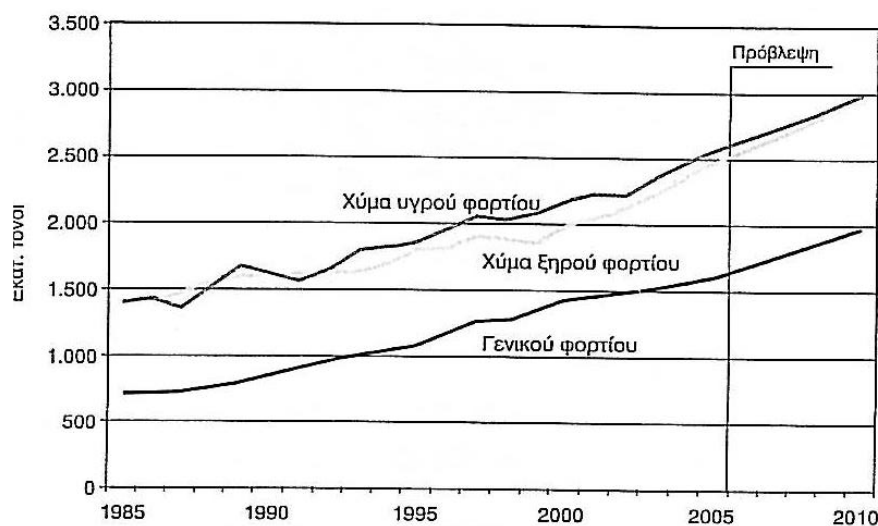
Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου που αποτελείται από το ξηρό (dry) και το υγρό (liquid) φορτίο. Το ξηρό φορτίο ανέρχεται στα 3/4 του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου (ξηρό χύμα, dry bulk, κατά τα 2/4 και γενικό, general, κατά το 1/4) και το υπόλοιπο 1/4 φορτίου αποτελεί το χύμα υγρό, liquid bulk. Τα φορτία ξηρό και υγρό, όπως δείχνει το σχήμα, αυξάνονται διαχρονικά ακόμα και στις περιόδους κρίσεων, με μικρότερο βέβαια ρυθμό. Το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια, το οποίο υπάγεται στο γενικό φορτίο, αυξάνεται με διπλάσιο ρυθμό ετησίως έναντι του

³⁸ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

ξηρού και υγρού φορτίου, σε αντίθεση με το υπόλοιπο γενικό φορτίο που μειώνεται στις υπερπόντιες μεταφορές. Τα προσεχή 2-5 χρόνια, λόγω της τελευταίας παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που εκδηλώθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2008, τα θαλάσσια φορτία προβλέπεται ότι δεν θα κινούνται στα ίδια υψηλά επίπεδα των ετών πριν το 2008, αλλά θα εξαρτώνται περισσότερο από τις λίγες περιφερειακές και αναδυόμενες οικονομίες και λιγότερο από τις ανεπτυγμένες χώρες όπου η κρίση είναι εντονότερη.

Οι εμπορικές σχέσεις και τα φορτία καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την προσφορά των μεταφορικών μέσων. Οι μεταβολές της ζήτησης προέρχονται από το επιχειρηματικό περιβάλλον και τη δομή των αγορών και των υπηρεσιών.

Διάγραμμα 1: Διαχρονική εξέλιξη του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου (σε εκατ. τόνους)



Πηγή: Oplimar - Lloyd's Registar Fairplay, πρώτο εξάμηνο 2008.

Η σχέση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς θέτει τις συνθήκες για τον καθορισμό των τιμών βραχυχρόνια και του κόστους του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου μακροχρόνια. Επομένως, υπάρχει σχέση μεταξύ του ΑΕΠ και της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Οι συνθήκες αυτές επιδρούν στη στρατηγική συμπεριφοράς των πλοιοκτητών για επενδύσεις. Συγκεκριμένα, στις διεθνείς θαλάσσιες

μεταφορές, η σύνδεση μεταξύ θαλάσσιου εμπορίου, με το οποίο η εμπορική ναυτιλία των Ελλήνων έχει άμεση σχέση, και αύξησης του εμπορικού στόλου είναι δυναμική και με προοπτικές μεγαλύτερης ανάπτυξης στο μέλλον.³⁹

5.2. Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας

Οι επιμέρους δραστηριότητες της οικονομίας ταξινομούνται σύμφωνα με τη Στατιστική Ταξινόμηση των Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας (ΣΤΑΚΟΔ-2003) και το ευρωπαϊκό σύστημα NACE Αναθεώρηση 1.1 σε κωδικούς διαφόρων κλαδικών επιπέδων. Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει κυρίως υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, φορτίου, περιηγήσεις αλλά επεκτείνεται και στη βιομηχανία (νέες κατασκευές, μετασκευές, επισκευές πλοίων), στο εμπόριο (εφοδιασμός), στις κατασκευές (διαχείριση και συντήρηση λιμενικών έργων), στις βοηθητικές υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών (εφοδιαστική αλυσίδα, πρακτόρευση, αποθήκευση κλπ.), στην ενοικίαση μέσων μεταφοράς για εμπορικούς σκοπούς κλπ.

Οι κλάδοι αυτοί οι σχετικοί με τη ναυτιλία αναφέρονται κυρίως σε 3ψήφιους και 4ψήφιους κωδικούς, ο διαχωρισμός των οποίων θα γίνει μελλοντικά από την ΕΣΥΕ. Προς το παρόν, οι εκτιμήσεις στα μακροοικονομικά μεγέθη φθάνουν μέχρι τους 2ψήφιους κλάδους και στη ναυτιλία αντιστοιχεί εξολοκλήρου ο κλάδος 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών. Ο κλάδος 61 περιλαμβάνει τους 3ψήφιους και 4ψήφιους κωδικούς που αναφέρονται στις θαλάσσιες, ακτοπλοϊκές μεταφορές όπως και τις μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών των προσώπων και αγαθών, τις κρουαζιέρες ή περιηγήσεις, τη λειτουργία πορθμείων, πλωτών ταξί, την ενοικίαση σκαφών με πλήρωμα κλπ. Στην παρούσα ενότητα τα στοιχεία που αφορούν την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, καθώς και την ακαθάριστη αξία παραγωγής, τις εισαγωγές και εξαγωγές, τις ακαθάριστες

³⁹ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

επενδύσεις παγίου κεφαλαίου, την απασχόληση, και τις αμοιβές, όπως παρουσιάζονται παρακάτω, περιλαμβάνουν τον 2ψήφιο κλάδο των υπηρεσιών της ναυτιλίας (κλάδος 61) και αφορούν μόνο τις άμεσες επιδράσεις στην οικονομία.⁴⁰

Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του 2ψήφιου κλάδου 61 των υπηρεσιών υδάτινων μεταφορών σε σταθερές τιμές έτους βάσης 2005 επί των μεγεθών της ακαθάριστης αξίας παραγωγής, της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, των εισαγωγών, των εξαγωγών, των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου, των αμοιβών των απασχολούμενων-μισθωτών και του ύψους της απασχόλησης κατά τα έτη 2000-08.

Όπως παρατηρείται, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του κλάδου 61 παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) ίσο περίπου με 16,4%, μεταξύ 2000-03, και 9,9% μεταξύ 2004-08, έναντι μόνο 4,7% και 2,9% του συνόλου της οικονομίας. Η ποσοστιαία συμβολή του κλάδου στη μεταβολή του εθνικού συνόλου της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας είναι θετική και αναλογεί στο 6,7% μεταξύ 2000-03, και στο 12,9% μεταξύ 2004-07. Η ποσοστιαία συμμετοχή του κλάδου 61 στην εθνική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αυξήθηκε σταδιακά από το 1,7% το 2000 στο 4,5% το 2008.⁴¹

Όσον αφορά την ακαθάριστη αξία παραγωγής, παρουσιάζει και αυτή αύξηση στο σύνολο με ποσοστιαία συμμετοχή που αυξήθηκε από το 3% το 2000 στο 5,6% το 2008. Επίσης οι MEPM ήταν υψηλότεροι του συνόλου, περίπου 11,9%, μεταξύ 2000-03, και 7,1% μεταξύ 2004-08 έναντι μόνο 4,5% και 2,2% της συνολικής ακαθάριστης αξίας παραγωγής. Η ποσοστιαία συμβολή του κλάδου 61 στη μεταβολή του εθνικού συνόλου της ακαθάριστης αξίας παραγωγής είναι θετική και ίση με 8,5% μεταξύ 2000-03 και 16,4% μεταξύ 2004-08.⁴²

⁴⁰ Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα

⁴¹ Όμοια με παραπάνω

⁴² Όμοια με παραπάνω

Στις εισαγωγές, η ποσοστιαία συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο μειώνεται και από 1,2% το 2000 φθάνει στο 0,05% το 2008. Τούτο επιβεβαιώνεται και από τους μέσους ρυθμούς μεταβολής, όπου παρατηρείται σημαντική μέση μείωση των εισαγωγών στον κλάδο 61, κατά 55,1% την 4ετία 2000-03 και μικρή αύξηση 8% που δείχνει την οριακή μεταβολή της συμμετοχής των εισαγωγών του κλάδου 61 από 0,04% σε 0,05% μεταξύ 2004-08. Τα αποτελέσματα των μεταβολών του κλάδου 61 φαίνονται στην ποσοστιαία συμβολή του στη μεταβολή του συνόλου των εισαγωγών και συγκεκριμένα, ήταν αρνητική κατά -38,12% την πρώτη τετραετία και σχεδόν μηδενική, μόλις 0,09% την πενταετία 2004-08.⁴³

Όσον αφορά στις εξαγωγές, στον ίδιο Πίνακα, παρατηρείται συνεχής αύξηση του κλάδου 61 των υπηρεσιών υδάτινων μεταφορών, που αποτελεί έναν από τους σπουδαιότερους κλάδους όχι μόνο του τομέα των μεταφορών αλλά όλης της οικονομίας. Έτσι, το 2008 οι εξαγωγικές δραστηριότητες του κλάδου ανέρχονται σε 16,9 δισ. ευρώ σε σταθερές τιμές 2005, δηλαδή συμμετοχή κατά 33,5% στο σύνολο των εξαγωγών της χώρας. Ο κλάδος παρουσιάζει δυναμική αύξησης και τις δύο εξεταζόμενες περιόδους 2000-03 και 2004-08 κατά 8,1% και 7,4%, αντίστοιχα, με ποσοστιαία συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών της χώρας που ανέρχεται σε 53% την τελευταία πενταετία 2004-08, μετά από αντίστοιχη μείωση κατά 87,7% την τετραετία 2000-03.⁴⁴

Η ανταγωνιστικότητα του κλάδου 61 μπορεί να εκτιμηθεί με βάση τους δείκτες που χρησιμοποιεί ο ΟΟΣΑ export propensity και import penetration που δείχνουν την θέση του κλάδου διεθνώς (Μελέτη μεταποίησης, ΚΕΠΕ, 2009, Κεφ. 2). Στον παρακάτω πίνακα έχουν εκτιμηθεί οι ανωτέρω δείκτες και συγκεκριμένα η τιμή του δείκτη της εξαγωγικής διείσδυσης, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος των εξαγωγών προς την ακαθάριστη αξία παραγωγής, δείχνει τον βαθμό της ανταγωνιστικής θέσης της ελληνικής οικονομίας στον συγκεκριμένο κλάδο. Πράγματι, όπως παρατηρείται, οι τιμές του δείκτη των εξαγωγών κυμαίνονται σε πολύ υψηλά επίπεδα, άνω του 0,9, έναντι των χαμηλών τιμών,

⁴³ Όμοια με παραπάνω

⁴⁴ Όμοια με παραπάνω

γύρω στο 0,03, του αντίστοιχου δείκτη των εισαγωγών. Ο χαμηλός δείκτης των εισαγωγών δείχνει την αυτάρκεια της ελληνικής οικονομίας στον κλάδο 61 των υδάτινων μεταφορών και ο υψηλός δείκτης των εξαγωγών δείχνει την υψηλή ανταγωνιστικότητα του κλάδου στη διεθνή αγορά. Η μείωση της εισαγωγικής διείσδυσης του κλάδου 61 κατά 61,5% και η μικρή αύξηση κατά 4,6% κατά τις αντίστοιχες εξεταζόμενες χρονικές περιόδους 2000-03 και 2004-08, με την ταυτόχρονη αύξηση του αντίστοιχου δείκτη των εξαγωγών από -3,4% στο -0,3%, υποδηλώνουν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου 61 διεθνώς.

Οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου του κλάδου 61 επίσης παρουσιάζουν σχετική αύξηση συμμετοχής στο σύνολο των επενδύσεων της χώρας και συγκεκριμένα από 6,1% το 2000 σε 7,6% το 2008.

Στον αριθμό των απασχολούμενων του κλάδου 61 παρατηρούνται διακυμάνσεις, και συγκεκριμένα απατούς 21.373 το 2000 αυξήθηκαν στους 22.216 το 2003, μειώθηκαν στους 18.614 το 2006, για να αυξηθούν πάλι στους 28.263 το 2008 ή σε ποσοστά συμμετοχής επί του συνόλου από το 0,5% το 2000 στο 0,6% το 2008, με ΜΕΡΜ μεταβολής κατά 1,3% μεταξύ 2000-03 και 7,5% μεταξύ 2004-08 που υπερβαίνουν τα αντίστοιχα ποσοστά 1,2% και 1,1% του συνόλου της οικονομίας. Οι μισθωτοί αυξάνονται από τους 15.294 το 2000 στους 24.021 το 2008 ή σε ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο από το 0,6% στο 0,8% μεταξύ 2000 και 2008 και με ΜΕΡΜ αυξητικούς κατά 5% και κατά 10,7% τις δύο εξεταζόμενες περιόδους, που αντιστοιχούν σε ρυθμούς μεγαλύτερους έναντι όχι μόνο του συνόλου των απασχολούμενων στον κλάδο 61 αλλά και των αντίστοιχων ποσοστών του συνόλου της οικονομίας που ήταν 2,5% και 1,3%.⁴⁵

Αντίθετα με την απασχόληση, οι αμοιβές των απασχολούμενων και των μισθωτών ήταν αυξητικές με ρυθμούς που υπερβαίνουν τους αντίστοιχους του συνόλου της οικονομίας μόνο την τελευταία 5ετία 2004-08, έναντι της προηγούμενης 4ετίας 2000-03, όπου οι αντίστοιχοι ρυθμοί υπολείπονται του συνόλου. Συγκεκριμένα, την 4ετία 2000-03 οι ρυθμοί αύξησης των αμοιβών σε απασχο-

⁴⁵ Όμοια με παραπάνω

λούμενους και μισθωτούς ήταν 5,7% και 6,3% έναντι συνόλου αμοιβών κατά 3,8% και συνόλου μισθών κατά 9,5%. Την διετία 2004-08 οι μέσες αυξήσεις ήταν 15,3% και 14,2% για απασχολούμενους και μισθωτούς έναντι 6,4% και 5,7% του συνόλου. Αυτό διαπιστώνεται και από την ποσοστιαία συμμετοχή των αμοιβών των απασχολούμενων και των μισθωτών στα αντίστοιχα σύνολα, που βαίνουν αυξανόμενες από 1,01% και 1,12% το 2000 στο 1,14% και 1,28%, αντίστοιχα, το 2008. Η αναλογία των αμοιβών ανά απασχολούμενο και μισθωτό στον κλάδο 61 προς το σύνολο της απασχόλησης όλης της οικονομίας μειώθηκε από 2,01 και 1,90 το 2000 στο 1,90 και 1,63 το 2008. Αυτό δείχνει αφενός την αύξηση της συνολικής απασχόλησης, όπου περιλαμβάνονται και οι αυτοαπασχολούμενοι στον κλάδο 61, με παράλληλα μεγαλύτερη αύξηση των μισθωτών των οποίων οι αμοιβές δείχνουν μικρότερες αυξήσεις την τελευταία 5ετία κατά 14,2%, έναντι του συνόλου των απασχολούμενων κατά 15,3% στον κλάδο 61 σε σταθερές τιμές 2005, προφανώς λόγω της αύξησης στην απασχόληση αλλοδαπών στις κατώτερες θέσεις πληρώματος.

Συνολικά η αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων και κυρίως των μισθωτών στον κλάδο 61, με την παράλληλα μεγαλύτερη ή σχεδόν ανάλογη αύξηση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, προξένησε την αύξηση της παραγωγικότητας εργασίας στον κλάδο από 0,16 το 2000 σε 0,55 το 2008, δηλαδή με μέσο ρυθμό αύξησης κατά 6,6% και 11,2% κατά τις δύο εξεταζόμενες περιόδους 2000-03 και 2004-08, αντίστοιχα.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η συγκράτηση της αύξησης του εργασιακού κόστους στον κλάδο 61 σε χαμηλότερα επίπεδα έναντι του συνόλου της οικονομίας την 4ετία 2000-03, σε συνδυασμό με την αύξηση της παραγωγικότητας του, δείχνουν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και εξηγούν τη βελτίωση της εξαγωγικής του διεξόδου διεθνώς μεταξύ 2000-2008.

Πίνακας 11: Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη.

Μεγέθη	NACE	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*
1.Ακαθάριστη αξία παραγωγής Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	7393	9630	8895	10358	13749	14763	14481	16920	18089
Σύνολο		250523	260797	274611	285513	297735	301913	310213	325308	324273
2.Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	2423	3836	2711	3821	6004	6069	6986	7961	8742
Σύνολο		141589	146641	152679	162507	171199	175171	180799	188650	192373
3.Εισαγωγές Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	683	170	103	62	25	17	21	17	34
Σύνολο		57167	57827	57103	58796	61871	61667	67248	72025	72178
4. Εξαγωγές Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	7387	8990	8115	9325	12719	13448	13448	15803	16925
Σύνολο		38548	38543	35308	36339	42662	43697	46022	48674	50598
5.Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	1982	1655	3774	4316	3696	2330	2340	3657	3253
Σύνολο		32340	33904	37115	41509	42071	40161	44114	46158	42750

Σημείωση: Προσωρινά στοιχεία ΜΕΡΜ: μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ

Πίνακας 12: Απασχολούμενοι και μισθωτοί του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας.

Μεγέθη	NACE	2000		2001		2002		2003	
		Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
6. Κλαδικά Αποτελέσματα απασχόλησης (Χιλ.) Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	21 4255	15 2595	21 4261	15 2644	20 4356	17 2744	22 4408	18 2797
7. Αμοιβές Απασχολούμενων-Μισθοί (εκτ.ευρώ,στθ.τιμές2005) Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	457 45313	400 35642	454 47873	400 37497	464 55370	407 43164	540 59988	480 46735
8.Αμοιβές ανά απασχολούμενο-μισθωτό(χιλ.ευρώ,στθ.τιμές2005) Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	21396 10649	26161 13734	21823 11236	26815 14183	23291 12710	24230 15730	24306 13609	27093 16707

(Ποσά σε εκατ.ευρώ , σταθερές τιμές 2005)

% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο										MEPM		% συμβολή στη συνολική μεταβολή	
2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*		2000-03	2004-08	2000-03	2004-08
2,95	3,69	3,24	3,63	4,62	4,89	4,67	5,2	5,58		11,9 4,45	7,1 2,16	8,47 100	16,36 100
1,71	2,62	1,78	2,35	3,51	3,46	3,86	4,22	4,54		16,4 4,7	9,85 2,96	6,68 100	12,93 100
1,19	0,29	0,18	0,11	0,04	0,03	0,03	0,02	0,05		-55,06 0,94	7,96 3,93	-38,12 100	0,09 100
19,16	23,32	22,98	25,66	29,81	30,78	29,22	32,47	33,45		8,08 -1,95	7,4 4,36	-87,74 100	52,99 100
6,13	4,88	10,17	10,4	8,79	5,8	5,3	7,92	7,61		29,62 8,68	-3,14 0,4	25,45 100	-65,13 100

(συνέχεια)

Μεγέθη	NACE	2000		2001		2002	
		Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
6. Κλαδικά Αποτελέσματα απασχόλησης Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο					
		0,5	0,59	0,49	0,56	0,46	0,61
7. Αμοιβές Απασχολούμενων-Μισθοί Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο					
		1,01	1,12	0,95	1,07	0,84	0,94
8.Αμοιβές ανά απασχολούμενο- μισθωτό Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	Αναλογία κλάδου 61 στο σύνολο					
		2,01	1,9	1,94	1,89	1,83	1,54

Πίνακας 13: Δείκτες εισαγωγικής – εξαγωγικής διείσδυσης και παραγωγικότητας εργασίας του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας

Δείκτης	NACE	2000	2001	2002
Εισαγωγικής διείσδυσης = Εισαγωγές/(Ακαθάριστη αξία παραγωγής +Εισαγωγές -Εξαγωγές) Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	0,99 0,21	0,21 0,21	0,12 0,19
Εξαγωγικής διείσδυσης =Εξαγωγές/ Ακαθάριστη αξία παραγωγής Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	1 0,15	0,93 0,15	0,91 0,13
Παραγωγικότητα=Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/αρ.μισθωτών Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	0,16 0,05	0,18 0,03	0,18 0,06

5.2.1. Η συνεισφορά του κλάδου στην απασχόληση

Λαμβάνοντας υπ όψιν όλες τις επιφυλάξεις που προκύπτουν από τη δυσκολία συλλογής αξιόπιστων στοιχείων για το κλάδο, μπορούμε να πούμε ότι το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα στοιχεία της Eurostat ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, τοποθετώντας τον κλάδο στην 21η θέση στο σύνολο των 59 κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Ωστόσο, η εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια ναυτιλία αποτυπώθηκε έντονα με μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 1,4% (ετήσια μεταβολή σε σχέση με το 2008), ενώ το 2010 υποχώρησε περαιτέρω κατά 6,5%.⁴⁶

Όσον αφορά στη συντριπτική πλειοψηφία των απασχολούμενων στον κλάδο φαίνεται πως αποτελείται από ενεργούς ναυτικούς σε πλοία μεγαλύτερα από 100 GRT. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ με την απαιτούμενη ανάλυση που αφορούν στο έτος 2008, οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία ελληνικής σημαίας και ξένης που είναι συμβεβλημένα με το NAT είναι 26.893,6. Το 35% των καταγεγραμμένων από την ΕΛΣΤΑΤ ναυτικών δραστηριοποιούνται στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία, ενώ το υπόλοιπο μέρος μοιράζεται σχεδόν εξ' ίσου στα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια (31,3% και 31,7% αντίστοιχα).

Με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) που βρίσκεται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας δεν ξεπερνά τους 17.000. Ωστόσο, η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς ως προς την καταμέτρηση της απασχόλησης, καθώς δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT.

⁴⁶ Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε

Συνεπώς, στα ελληνικής διαχείρισης πλοία με ξένη σημαία φαίνεται να απασχολείται η μειονότητα των ναυτικών (11% του συνόλου) ήτοι 2.594 άτομα, παρότι όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αυτά τα πλοία αποτελούν την πλειονότητα του στόλου.

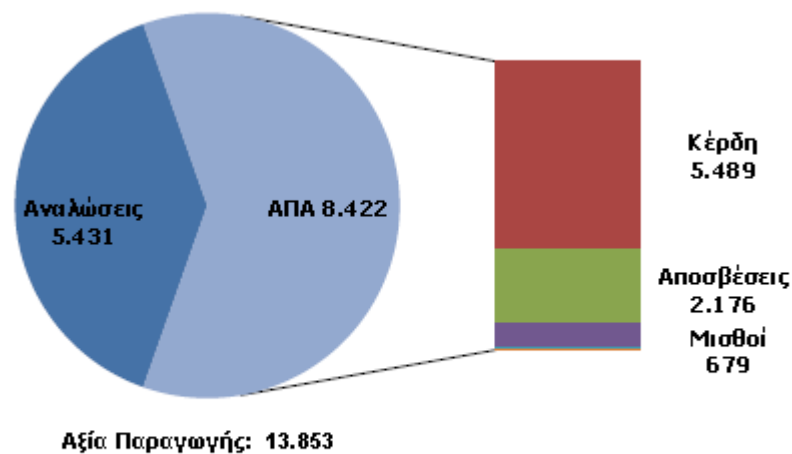
Γνωρίζοντας την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας (52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην Ελληνική σημαία το 2010) μπορούμε να συμπεραίνουμε πως στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περί των 35.600 ατόμων, η πλειοψηφία εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Με την υπόθεση ότι το μερίδιο των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10%, ο αριθμός τους σε δεδομένη στιγμή μέσα στο έτος εκτιμάται ότι ανέρχεται στους 3.560. Σε ετήσια βάση (με βάση εκτιμώμενη υπηρεσία της τάξης των 7 μηνών ανά έτος που είναι η ελάχιστη συμβατική για τα ξηρού φορτία πλοία) ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών σχεδόν διπλασιάζεται ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα.⁴⁷

5.2.2. Προστιθέμενη αξία και υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη

Σημειώνεται η καταγεγραμμένη άμεση συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών σε όρους προστιθέμενης αξίας. Η αξία παραγωγής του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία με βάση το ΕΣΟΛ 1995 ορίζεται ως «η αξία των εισπρακτέων ποσών για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών» ανήλθε το 2009 σε περίπου €13,9 δισεκ., σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat. Από αυτό το ποσό, €5,4 δισεκ. αναλώθηκαν για αγαθά και υπηρεσίες άλλων κλάδων της Ελληνικής οικονομίας (Διάγραμμα 3.6). Έτσι, οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία €8,4 δισεκ., από την οποία €5,5 δισεκ. αντιστοιχούν σε εταιρικά κέρδη, €2,2 δισεκ. Σε αποσβέσεις, €679 εκατ. σε μισθούς, €53 εκατ. σε εργοδοτικές συνεισφορές και €25 εκατ. σε φόρους επί της παραγωγής.⁴⁸

⁴⁷ Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε

⁴⁸ Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε



Πηγή: ESA tables, Eurostat

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction

Εικόνα 5: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης αξίας των μεταφορών το 2009

Πηγή: Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατατάσσονται στην 9η θέση με βάση την προστιθέμενη αξία ανάμεσα στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Παραδοσιακά στο σύνολο των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας, η υψηλότερη προστιθέμενη αξία παράγεται στις δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία (καθώς πρόκειται και για καθαρά έσοδα από την ενοικίαση ακινήτων), ενώ ακολουθούν το χονδρικό εμπόριο, η δημόσια διοίκηση και άμυνα (ευρύτερος δημόσιος τομέας) καθώς και ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων (4η θέση).⁴⁹

Αναφορικά με το δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος με πάνω από €3 εκατ. Ανά απασχολούμενο, σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat και της απασχόλησης από την ΕΛΣΤΑΤ, ακολουθώντας τις υπηρεσίες

⁴⁹ Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε

σχετικές με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας. Ουσιαστικά, αυτό σημαίνει ότι ανάμεσα στους παραγωγικούς κλάδους (εξαιρώντας την ακίνητη περιουσία, όπου σημαντικό μέρος των εσόδων προέρχονται από την ενοικίαση), οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την υψηλότερη προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο. Η παραγωγικότητα του κλάδου είναι υπερδιπλάσια από αυτή των εναέριων μεταφορών καθώς και της παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και φυσικού αερίου (3η και 4η θέση αντίστοιχα), ενώ τέλος είναι κατά πολύ υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο μέσο όρο. Εδώ, ωστόσο, πρέπει να επισημάνουμε ότι η ενδεχόμενη υποεκτίμηση των απασχολούμενων στην ελληνόκτητη ναυτιλία υπό ξένη σημαία (που διαχειρίζεται από γραφεία εντός της ελληνικής επικράτειας) συνεπάγεται υπερεκτίμηση του δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο.⁵⁰

5.3. Οι Στρατηγικές των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Τι είναι αυτό που κάνει μια επιχείρηση επιτυχημένη και της επιτρέπει να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό στις αγορές στις οποίες συμμετέχει; Πώς η επιτυχία διατηρείται στο χρόνο; Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν περισσότερο συστηματικά οι απαντήσεις στα δυο παραπάνω ερωτήματα. Θα επιδιωχθεί η ανάδειξη ίων στοίχες ίων που συνέβαλαν και συμβάλλουν στη συγκρότηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος από την πλευρά των επιχειρήσεων του ελληνόκτητου στόλου καθώς και των στρατηγικών που ακολούθησαν για τη διατήρηση και διεύρυνση αυτού" του πλεονεκτήματος. Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση θα επικεντρωθεί στους παράγοντες που συνδυαζόμενοι επέτρεψαν στις επιχειρήσεις να υλοποιήσουν με επιτυχία τη στρατηγική του χαμηλού κόστους για όλο το εύρος της μεταπολεμικής περιόδου. Οι παράγοντες αυτοί συνδέονται με την υψηλής ποιότητας και αποτελεσματικότητας τεχνογνωσία στη διαχείριση πλοίων, τόσο σε κορυφαίο διοικητικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο στελεχών της θάλασσας και της ξηράς, με τον τρόπο διοίκησης των επιχειρήσεων, τις καινοτόμες εφαρμογές, την ευελιξία στην επιλογή σημαίας για τα πλοία καθώς

⁵⁰ Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε

και την αγορά και πώληση πλοίων με σκοπό την άντληση κεφαλαιακών κερδών.⁵¹

Για μια ναυτιλιακή επιχείρηση που συμμετείχε στις διεθνείς ναυλαγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας ως ανεξάρτητος μεταφορέας κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών χαμηλού κόστους ήταν προϋπόθεση επιτυχίας. Αυτό συνέβαινε γιατί οι διακυμάνσεις των ναύλων, εξαιτίας της ασταθούς ζήτησης και της αδυναμίας της προσφοράς να προσαρμοστεί σε αυτή τη βραχυχρόνια περίοδο, θέτουν σε δοκιμασία τη δυνατότητα επιβίωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σε περιόδους που η προσφορά υπολείπεται της ζήτησης και οι υψηλοί ναύλοι οδηγούν σε υψηλές αποδόσεις, το επίπεδο του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών καθορίζει το επίπεδο των κερδών της επιχείρησης. Όσο χαμηλότερο είναι το κόστος, τόσο μεγαλύτερες αναμένονται οι αποδόσεις. Σε περιόδους κρίσεων στις ναυλαγορές, όμως, οπότε σημειώνεται κατακόρυφη πτώση των ναύλων, οι αποδόσεις μπορεί να είναι αρνητικές. Στην περίπτωση αυτή, το επίπεδο του κόστους θα καθορίσει το ύψος των ζημιών για την επιχείρηση και, τελικώς, τη δυνατότητα της να επιβιώσει στη ναυτιλιακή αγορά.

Με δεδομένο ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν είναι σε θέση να ελέγξει τα έσοδα της, καθώς αυτά καθορίζονται από το επίπεδο των ναύλων που ισχύουν στην αγορά,⁵² η προσοχή της επικεντρώνεται στην πλευρά του κόστους.⁵³ Στόχος, δηλαδή, της κάθε επιχείρησης είναι να επιτυγχάνει επίπεδα κόστους, τέτοια που θα της επιτρέπουν να λειτουργεί με το μεγαλύτερο κέρδος σε περιόδους ευφορίας στην αγορά και με τη μικρότερη δυνατή ζημιά, ακόμη και κατά τις περιόδους των μεγάλων κρίσεων.

⁵¹ Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα

⁵² Αυτό βέβαια δεν ισχύει στην περίπτωση που η επιχείρηση χρονοναυλώνει τα πλοία με ναυλώσεις μεγάλης διάρκειας. Τότε μπορεί με ασφάλεια, στον βαθμό που ο χρονοναυλωτής είναι αξιόπιστος, να προϋπολογίσει την ροή των εσόδων της.

⁵³ John M.Downard, (1994), “Running Costs, Ship Management Series, Fairplay Publications”, έκδοση 1981

Στο βαθμό, λοιπόν, που η επιδίωξη του χαμηλού κόστους είναι κεντρικός στόχος για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που δραστηριοποιείται στις ναυλαγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας, ποια είναι τα στοιχεία που διαφοροποιούν τις ελληνόκτητες επιχειρήσεις από τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις άλλων ναυτιλιακών χωρών; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι ο στόχος της ανάλυσης που ακολουθεί: ποιοι είναι οι παράγοντες που επέτρεψαν στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αντλούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από τη δυνατότητα τους να παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες με χαμηλό κόστος.

5.4.Το κόστος λειτουργίας και η ανταγωνιστικότητα στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Βασική στρατηγική των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων ήταν η συμμετοχή στην αγορά με βάση το ανταγωνιστικό κόστος, στρατηγική που στη θεωρία περιγράφεται ως ηγεσία κόστους (cost leadership). Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων ήταν αποτέλεσμα μιας σειράς αλληλοσυνδεόμενων παραγόντων. Οι παράγοντες αυτοί ήταν ενδογενείς, συνδέονταν δηλαδή με την ίδια τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά και εξωγενείς, συνδέονταν δηλαδή με το περιβάλλον εντός του οποίου αυτές λειτούργησαν κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Οι εξωγενείς παράγοντες αποτέλεσαν τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που οι ελληνόκτητες επιχειρήσεις μπόρεσαν να αξιοποιήσουν ακριβώς γιατί οι ενδογενείς παράγοντες προσέφεραν τις δυνατότητες γι' αυτό. Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, παράγοντες όπως η επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων εφοπλιστών, η κουλτούρα οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, η υψηλής ποιότητας τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων και ο οικογενειακός χαρακτήρας λειτούργησαν θετικά συνδυαζόμενοι με τους παράγοντες του εξωτερικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων, όπως οι σημαίες ευκολίας ή οι διακυμάνσεις στις τιμές των πλοίων. Έχει επισημανθεί, για παράδειγμα, ότι η χρήση των σημαιών ευκολίας από τις παραδοσιακές ναυτιλίες μετά το 1973 δεν λειτούργησε το ίδιο θετικά. Ενώ για την ελληνόκτητη και την ιαπωνική ναυτιλία η χρήση των

σημαιών ευκολίας συνέβαλε στη διατήρηση του μεριδίου τους στην παγκόσμια ναυτιλία, αυτό δεν συνέβη για ναυτιλίες όπως η βρετανική και η νορβηγική.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, ένας παράγοντας που συνέβαλε στη μείωση του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων ήταν η οργάνωση και ο τρόπος διοίκησης τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές στην πλειοψηφία τους ασχολούνταν οι ίδιοι με τη διοίκηση της επιχείρησης τους και λάμβαναν τόσο τις στρατηγικές, όσο και τις λειτουργικές αποφάσεις. Μπορούσαν με τον τρόπο αυτό να γνωρίζουν πλήρως το κάθε στοιχείο του κόστους και να ελέγχουν την εξέλιξη του.⁵⁴ Έως ένα βαθμό, βέβαια, η εφαρμογή της στρατηγικής του χαμηλού κόστους δικαιολογείται και από τη μεγάλη ηλικία σημαντικού αριθμού πλοίων του ελληνόκτητου στόλου κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου. Τα πλοία χαμηλής ειδικευσης και μεγάλης ηλικίας δεν έχουν άλλη επιλογή από τη μείωση του κόστους λειτουργίας. Οπωσδήποτε, η δυνατότητα συμπίεσης του κόστους για τις μικρές επιχειρήσεις δεν ήταν αντίστοιχη αυτής των μεσαίων και μεγάλων επιχειρήσεων, καθώς δεν είχαν τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας. Το γεγονός αυτό είναι λογικό, έως ένα βαθμό, να οδηγεί τις μικρές επιχειρήσεις στο να μην επικεντρώνουν τις προσπάθειες τους αποκλειστικώς στην επιδίωξη του χαμηλού λειτουργικού κόστους, από τη στιγμή που δεν έχουν την αντικειμενική δυνατότητα να το επιτύχουν, αλλά να αναζητούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και σε άλλα στοιχεία, που συνδέονται έμμεσα με το κόστος.

Έχει υποστηριχθεί ότι ένας παράγοντας που βελτίωνε την ανταγωνιστικότητα του στόλου ήταν το χαμηλό σταθερό κόστος που προέκυπτε από την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων και την επιμήκυνση του χρόνου οικονομικής αξιοποίησης τους. Οι μικρές επιχειρήσεις διαχειρίζονταν κατά κανόνα στόλους μεγαλύτερης ηλικίας. Μπορεί, λοιπόν, να υποστηριχθεί ότι για τη μαντική

⁵⁴ Είναι χαρακτηριστικό αυτό που καταγράφηκε κατά την διάρκεια της έρευνας πεδίου με Έλληνα εφοπλιστή σχετικά με την αρχή της «μείωσης του κόστους». Αναφέρθηκε ενδεικτικώς ότι όταν το επίπεδο των ναύλων δημιουργεί κέρδος π.χ. εκατό ευρώ, λέμε ότι κερδίζουμε εκατό ευρώ. Όταν οι ναύλοι μειωθούν σε επίπεδο που δημιουργεί κέρδη της τάξης των 80 ευρώ, τότε λέμε «χάνουμε 20». Αυτή η αντίληψη οδηγεί σε έναν τρόπο διοίκησης που στον πυρήνα του έχει την επιδίωξη του ελέγχου του κόστους.

αριθμό μικρών επιχειρήσεων η αδυναμία επίτευξης χαμηλού λειτουργικού κόστους αντισταθμιζόταν από το χαμηλότερο σταθερό κόστος. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι στο σύνολο σχεδόν των επιχειρήσεων που εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου και είχαν δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου από «μη παραδοσιακούς» εφοπλιστές, καταγράφηκε το πρότυπο της εισόδου στην αγορά μέσω της απόκτησης ενός πλοίου μικρής μεταφορικής ικανότητας και μεγάλης ηλικίας. Επένδυση σε πλοία αυτής της κατηγορίας σήμαινε μικρό σταθερό κόστος για την επιχείρηση, το οποίο θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ακόμη και σε περιόδους κρίσης. Παράλληλα, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, η εφαρμογή παραδοσιακών μεθόδων χρηματοδότησης μείωνε ακόμη περισσότερο τον κίνδυνο της επένδυσης.

Ακολουθώντας το μοντέλο της περιόδου του Μεσοπολέμου, πολλές εφοπλιστικές οικογένειες με μικρούς στόλους δεν επέλεξαν να αναλάβουν οι ίδιες τη λειτουργική και εμπορική διαχείριση των πλοίων τους, αλλά είτε την ανέθεταν εξ ολοκλήρου σε κάποιο συγγενικό ή «συντοπίτικο» γραφείο του Λονδίνου, είτε αναλάμβαναν οι ίδιες ορισμένες πτυχές της λειτουργικής διαχείρισης, όπως για παράδειγμα τα πληρώματα. Έτσι, τα πλοία τους μπορούσαν να λειτουργούν σε επίπεδο κόστους σαφέστατα πιο ανταγωνιστικό, καθώς τα γραφεία του Λονδίνου μπορούσαν, λόγω του μεγάλου αριθμού πλοίων που είχαν υπό τη διαχείριση τους, να εκμεταλλεύονται τις οικονομίες κλίμακας. Συγχρόνως, στον τομέα της εμπορικής εκμετάλλευσης εξασφάλιζαν απασχόληση για τα πλοία τους. Βέβαια, η επιλογή αυτή, όπως καταγράφηκε και κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου, ενείχε τους κινδύνους της, ειδικώς σε περιόδους κρίσης, οπότε η αντιμετώπιση των «πελατικών» πλοίων μπορεί να μην ήταν η ίδια με αυτή των ιδιόκτητων από την πλευρά των γραφείων του Λονδίνου.

Αυτό το πρότυπο είχε ευρεία εφαρμογή τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες και αφορούσε κυρίως εφοπλιστικές οικογένειες που είχαν συγγενικές ή φιλικές σχέσεις με τις οικογένειες που ήλεγχαν τα μεγάλα γραφεία του Λονδίνου. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, όμως, ο βαθμός εφαρμογής του μειώνεται, είτε γιατί οι εφοπλιστικές οικογένειες που το ακολούθησαν αύξησαν σταδιακά το στόλο τους και επέλεξαν τη δημιουργία της δικής τους επιχείρησης και την ανεξάρτητη δραστηριοποίηση, είτε γιατί οι νέοι εφοπλιστές που έκαναν την

είσοδο τους από τον Πειραιά, επέλεξαν από την αρχή την ανεξάρτητη δραστηριοποίηση τους. Στο σημείο αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι την περίοδο 1967-1973, οι αποδόσεις ήταν εξαιρετικά υψηλές και επέτρεπαν ακόμα και σε νεοεισερχόμενες στον κλάδο μικρές επιχειρήσεις να λειτουργούν επικερδώς ανεξάρτητα εάν το λειτουργικό τους κόστος δεν ήταν στο βέλτιστο επίπεδο. Μετά το 1974, όμως, όταν οι συνθήκες στις ναυλαγορές μεταβλήθηκαν και οι ναύλοι μειώθηκαν κατακόρυφα, η ανάγκη για μείωση του λειτουργικού κόστους εμφανίστηκε επιτακτική για τις επιχειρήσεις αυτής της κατηγορίας. Προκειμένου να επιτύχουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας τους, αρκετές μικρές επιχειρήσεις του Πειραιά προχώρησαν σε συνεργασίες. Η κατάληξη τους όμως φανερώνει και τις δυνατότητες ή τα όρια των συνεργασιών.

Ορισμένες επιχειρήσεις του Πειραιά δοκίμασαν στο τέλος της δεκαετίας του 1970 να μιμηθούν τους συναδέλφους τους του Λονδίνου, οι οποίοι μια δεκαετία πριν είχαν ιδρύσει την κοινοπραξία *Oinoussian Maritime*.⁵⁵ Μέσω της κοινοπραξίας αυτής, οι αιγνουσιώτες εφοπλιστές θέλησαν να εκμεταλλευτούν τα οφέλη που προκύπτουν από τις οικονομίες κλίμακας. Καθώς οι περισσότεροι διαχειρίζονταν μικρό αριθμό πλοίων, επιδίωξαν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων τους μέσω της κοινής διαχείρισης ορισμένων εργασιών. Στην περίοδο της ακμής της, η *Oinoussian Maritime* περιελάμβανε είκοσι αιγνουσιώτικα γραφεία που διαχειρίζονταν 160 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2,6 εκατ. κοχ και απασχολούσε 5.000 ναυτικούς που ναυτολογούνταν στα πλοία αυτά. Είναι προφανές ότι ένα τέτοιο μέγεθος στόλου δημιουργούσε όλα τα πλεονεκτήματα που προαναφέρθηκαν.

Τα ίδια πλεονεκτήματα θέλησαν να εκμεταλλευτούν και οι επιχειρήσεις του Πειραιά τη δεκαετία του 1970, δηλαδή να αυξήσουν τη διαπραγματευτική τους δύναμη απέναντι στους προμηθευτές τους, προκειμένου να μειώσουν το κόστος τους. Η κατάληξη της προσπάθειας αυτής όμως ήταν τελείως διαφορετική εκείνης από την οποία την εμπνεύστηκαν. Πρόκειται για το συνασπισμό ή τη συνεργασία επιχειρήσεων με την επωνυμία *Hellenic Marine Consortium (HMC)*, ο οποίος προέκυψε μέσω ενός δημόσιου διαλόγου για το θέμα από τις στήλες του

⁵⁵ Βλ. G. Harlaftis, *Greek Shipowners & Greece*

περιοδικού *Αργώ*. Το *HMC* ιδρύθηκε το 1978 από επιχειρήσεις που είχαν ως κύρια ή αποκλειστική έδρα των δραστηριοτήτων τους τον Πειραιά. Στόχος των ιδρυτών του ήταν να ενσωματώσει όλες τις λειτουργίες της εφοπλιστικής και της ναυτιλιακής διεύθυνσης, «ώστε να μπορούν οι εφοπλιστές να συγκεντρωθούν σε πιο ουσιαστικά θέματα όπως ναυλώσεις, πωλήσεις και αγορές, δύο δραστηριότητες που πρέπει να παραμένουν πάντοτε στα χέρια του κάθε πλοιοκτήτη». ⁵⁶ Στόχος, δηλαδή, ήταν να μεταβληθεί η συνεργασία σε μια ανεξάρτητη εταιρεία διαχείρισης πλοίων. Κύριο έργο της συνεργασίας ήταν οι κοινές προμήθειες, το κοινό γραφείο πληρωμάτων και η κοινή διαπραγμάτευση των ασφαλιστικών θεμάτων. Πληροφορίες που καταχωρούνταν στον τύπο της εποχής αλλά και δηλώσεις των ίδιων των μελών της επισήμαιναν ότι, σε ορισμένους τομείς, η εξοικονόμηση κόστους έφτανε μέχρι και 35%. ⁵⁷

Παρά τα θετικά όμως της συνεργασίας, η κοινοπραξία ουσιαστικώς διαλύθηκε λίγα χρόνια αργότερα. Υπεύθυνοι επιχειρήσεων, οι οποίες συμμετείχαν στο *HMC* ως μικρές τότε επιχειρήσεις, θεωρούσαν ότι παρά τις εμφανείς οικονομίες στο κόστος, η εμπειρία από τη συμμετοχή τους ήταν από αδιάφορη έως και αρνητική, με αποτέλεσμα να μην είναι θετικοί σε τέτοιου είδους συνεργασίες στο μέλλον. ⁵⁸ Αυτό αποδόθηκε στην καχυποψία, την έλλειψη εμπιστοσύνης, την προσπάθεια των μεγαλύτερων εταιρειών να προωθήσουν τα δικά τους συμφέροντα ή την άρνηση πολλών μελών να προτάξουν το συμφέρον της κοινοπραξίας μπροστά από το εταιρικό τους συμφέρον. Υπήρξαν περιπτώσεις μελών που παρείχαν πλασματικά στοιχεία σχετικά με το κόστος των δραστηριοτήτων τους, γιατί δεν ήθελαν να γνωρίζει κανείς την πραγματική τους θέση. Πρακτικές και απόψεις σαν κι αυτές οδήγησαν στην αποδυνάμωση της συνεργασίας με τη σταδιακή αποχώρηση μελών. ⁵⁹

⁵⁶ Δήλωση των οικονομικού διευθυντή του *HMC* Γ. Οικονομάχη, στο περιοδικά *Ναυτιλιακή, Αύγουστος- Σεπτέμβριος 1980*

⁵⁷ Όμοια με παραπάνω

⁵⁸ Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα 6.

⁵⁹ Όμοια με παραπάνω

Ορισμένα από τα χαρακτηριστικά αυτά είχαν καταγραφεί και στην *Oinoussian Maritime*, δεν οδήγησαν όμως στη διάλυση της όπως στην περίπτωση του *HMC*. Ση-μαντικός στο σημείο αυτό βέβαια είναι ο ρόλος ενός ενοποιητικού στοιχείου, όπως για παράδειγμα η κοινή καταγωγή με ό,τι αυτό σημαίνει σε σχέση με τις αξίες, την ιδεολογία και γενικότερα τη νοοτροπία συμμετοχής στην αγορά. Η εξέλιξη του *HMC* έδειξε ότι επρόκειτο για μια αναγκαστική σχεδόν κίνηση που επέβαλε η ανάγκη για μείωση του κόστους σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις του Πειραιά, οι οποίες επιδίωκαν να εδραιώσουν τη θέση τους στην αγορά. Η δυναμική της προσπάθειας αυτής, όμως, τουλάχιστον για τα μέλη της που διαχειρίζονταν στόλους με μεγαλύτερο αριθμό πλοίων και, στα οποία ουσιαστικά στηριζόταν, εξαντλήθηκε μόλις η αναγκαιότητα εξέλιπε, όταν δηλαδή μετά το 1986 οι συνθήκες στις ναυλαγορές βελτιώθηκαν.

Η περίπτωση του *HMC* είναι ενδεικτική της άποψης των Ελλήνων πλοιοκτητών για τη συνεργασία μεταξύ τους, η οποία συνδέεται με τη νοοτροπία τους σχετικά με τη διοίκηση των επιχειρήσεών τους. Οι επιχειρηματίες που επιδιώκουν να διατηρούνταν απόλυτο έλεγχο στις επιχειρήσεις τους και δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην πίστη και την αφοσίωση των ατόμων με τα οποία συνεργάζονται είναι δύσκολο να αντιμετωπίσουν με ειλικρινή διάθεση τη συνεργασία, όταν μάλιστα δεν διατηρούν τη θέση του ισχυρού σε αυτή. Η επιφυλακτική αντιμετώπιση των συνεργασιών από τους Έλληνες εφοπλιστές και η προσπάθεια τους να διατηρούν πάντα τη θεοί του ισχυρού σε αυτές είναι εμφανής και σε άλλους τομείς. Στην περίπτωση π.χ. των περισσότερων κοινοπραξιών που έχουν συσταθεί από Έλληνες εφοπλιστές, οι άλλοι εταίροι προέρχονται κυρίως από τις χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ.⁶⁰

⁶⁰ Θεοτοκάς Γ., Χαρχαύτη Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

5.5. Καινοτομία και ανταγωνιστικότητα στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Η επιδίωξη του χαμηλού κόστους και η συμμετοχή στην αγορά με βάση αυτή τη στρατηγική για το σύνολο της μεταπολεμικής περιόδου επιτεύχθηκε, όπως αναφέρθηκε ήδη, σε σημαντικό βαθμό χάρη στην επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων πλοιοκτητών. Αυτή όμως η επιδίωξη αποτέλεσε τη βάση και για την ανάπτυξη σημαντικών καινοτομικών εφαρμογών και στρατηγικών αματούς Έλληνες εφοπλιστές.

Η εισαγωγή του όρου supertanker συνδέεται αρχικά με τον Αριστοτέλη Ωνάση και στη συνέχεια με τον Σταύρο Νιάρχο καθώς και την επιδίωξη τους για μείωση του μέσου κόστους στον τομέα της κατασκευής αλλά και της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του πλοίου. Τη στιγμή της εισαγωγής του αποτέλεσε καινοτομία που υιοθετήθηκε πολύ σύντομα από τη βιομηχανία για να γενικευθεί αργότερα η εφαρμογή της. Πραγματικά, το μέγεθος των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε περισσότερες από τριάντα φορές σε διάστημα τριάντα ετών. Βέβαια, στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε και ο εξωτερικός περιορισμός που δημιουργήθηκε από το κλείσιμο για δεύτερη φορά της διώρυγας του Σουέζ, από το 1967 μέχρι το 1975. Ο αποκλεισμός αυτός οδήγησε στην αύξηση των αποστάσεων και στην ανάγκη δημιουργίας μεγαλύτερων πλοίων προκειμένου να μειωθεί το κόστος μεταφοράς «ατά μονάδα». Η συμβολή της καινοτόμου στρατηγικής του Αριστοτέλη Ωνάση στην εξέλιξη αυτή όμως ήταν η καθοριστική.

Την ίδια περίοδο, οι Αριστοτέλης Ωνάσης και Σταύρος Νιάρχος εφαρμόζουν παράλληλα τη στρατηγική της ναυπήγησης πλοίων σε σειρά, κατά την οποία τοποθετούν παραγγελίες για ναυπήγηση πολλών πλοίων με ίδια χαρακτηριστικά. Με τον τρόπο αυτό βοηθούν τα ναυπηγεία να βελτιστοποιήσουν τις λειτουργίες και το κόστος παραγωγής τους και οι ίδιοι επιτυγχάνουν σημαντική μείωση του κόστους κατασκευής των πλοίων.

Άλλη σημαντική καινοτόμος εφαρμογή, που επηρέασε σημαντικά την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών σε κατεύθυνση αντίθετη από αυτή του γιγαντισμού,

ήταν η εισαγωγή των πλοίων mini bulk carrier από τον Γεώργιο Π. Λιβανό ο οποίος βάσισε την πρωτοβουλία του αυτή στην ιδέα να δημιουργηθεί ένα ευέλικτο και αξιόπλοο πλοίο που να μπορεί να ταξιδεύει σε θάλασσες και κανάλια με χαμηλό βύθισμα. Το πρώτο mini bulk carrier, το m/v «Mini Luck» 3.208 τνβ παραλήφθηκε το 1969 και στη συνέχεια ακολούθησαν 51 συνολικά πλοία, τα οποία ναυπηγήθηκαν σε χρονικό διάστημα λίγων ετών στα ιαπωνικά ναυπηγεία Hakodate, αριθμός που καταδεικνύει την επιτυχία της εφαρμογής.⁶¹

Θα μπορούσαν να απαριθμηθούν μια σειρά από άλλες καινοτόμες εφαρμογές των Ελλήνων εφοπλιστών κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, όπως για παράδειγμα ο γιγαντισμός στα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και η ανάπτυξη του στόλου πλοίων μεταφοράς μικτού φορτίου από τον Κ.Μ. Λεμό. Η καινοτομία όμως δεν συνδέεται μόνο με την εισαγωγή νέων προϊόντων ή νέων τεχνολογιών. Καινοτομία μπορεί να προκύψει και σε διοικητικό επίπεδο από συνδυασμό συντελεστών της παραγωγής που μέχρι τότε δεν είχε εφαρμοστεί.⁶² Έχει, από την άποψη αυτή, περισσότερη σημασία να σταθεί κανείς σε καινοτομίες που συνδέονται με αυτή καθαυτή τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων που είναι ο τομέας στον οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές θεωρούνται περισσότερο ανταγωνιστικοί. Θα μπορούσε στο σημείο αυτό να αναφερθεί η υιοθέτηση των σημαιών ευκολίας και η απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων χαμηλού κόστους, που είναι όμως μια εφαρμογή η οποία συνδέεται με το μεγαλύτερο ποσοστό των Ελλήνων εφοπλιστών. Η τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων είναι, όπως αναφέρθηκε ήδη, ένα από τα στοιχεία που στηρίζουν το ανταγωνιστικό πλεονεκτημάτων ελληνόκτητων επιχειρήσεων. Αυτή η τεχνογνωσία είναι η βάση πάνω στην οποία αναπτύχθηκαν μια σειρά από ση

⁶¹ Για την εισαγωγή των mini bulk carriers αλλά και την καινοτόμο πορεία του Γ.Π. Λιβανού, βλ. Ευστάθιος Μπάτης, «Πορτραίτα σε μπλε φόντο. Πρόσωπα έγραψαν ιστορία στη ναυτιλία του 20^{ου} αιώνα», Εκδόσεις Finatec Α.Ε

⁶² Οι Καινοτομίες που μπορούν να εφαρμοστούν σε μια Επιχείρηση είναι τριών Ειδών: στο προϊόν ή την υπηρεσία (καινοτομία προϊόντος), στην οργάνωση της αγοράς και στην καταναλωτική συμπεριφορά (κοινωνική καινοτομία) καθώς και στις διάφορες ικανότητες και δραστηριότητες που απαιτούνται για την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών και την προώθηση του στην αγορά (διοικητική καινοτομία). BL Peter F. Dnicker, Management, Tasks, Responsibilities, Practices, Biitlerworth Heinemann, 1994 (α•έκδ.1974)

μαντικές καινοτόμες εφαρμογές σε διοικητικό επίπεδο κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Πρέπει δε να αναφερθεί ότι αυτές οι εφαρμογές δεν συνδέονται μόνο με τους εφοπλιστές, δηλαδή τη διοίκηση της επιχείρησης, αλλά και με τα στελέχη τους στην ξηρά και τη θάλασσα.

Κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου καταγράφηκε η περίπτωση δύο επιχειρήσεων που έκαναν ουσιαστικά τη ν είσοδο τους στην αγορά αποκτώντας πλοία με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα οποία εκμεταλλεύθηκαν στο έπακρο λειτουργώντας τα σε διαφορετικές ναυλαγορές. Συγκεκριμένα, αναφέρεται η περίπτωση πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου που με την προσθήκη car decks συμμετείχαν σε δύο αγορές ταυτόχρονα: της μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και της μεταφοράς αυτοκινήτων. Αυτό το χαρακτηριστικό έδινε στους εφοπλιστές την ευχέρεια να είναι περισσότερο ανταγωνιστικοί στην εξειδικευμένη αγορά των αυτοκινήτων, καθώς μπορούσαν να πραγματοποιούν ταξίδια επιστροφής μεταφέροντας φορτία χύδην και να εκμεταλλεύονται στο έπακρο τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Ενδεικτική επίσης είναι και η περίπτωση της οικογένειας Λασκαρίδη, η οποία εκμεταλλεύτηκε την τεχνογνωσία που είχε αναπτύξει κατά τη διάρκεια της δραστηριοποίησής της στην αγορά των αλιευτικών σκαφών, για να επεκταθεί στην αγορά των πλοίων-ψυγείων και να ειδικευτεί στον τομέα των μεταφορτώσεων στη θάλασσα, καταλαμβάνοντας ηγετική θέση στη συγκεκριμένη αγορά.

Σημαντική καινοτόμος εφαρμογή υπήρξε επίσης η εφαρμογή της βασικής στρατηγικής του χαμηλού κόστους που στηρίζεται στα χαρακτηριστικά που αναφέρθηκαν ήδη σε μια νέα αγορά. Η εταιρεία Costamare Shipping S.A. εφάρμοσε την παραδοσιακή προσέγγιση των Ελλήνων εφοπλιστών για τις αγορές της χύδην φορτηγού ναυτιλίας στη ναυτιλία τακτικών γραμμών όχι ως liner operator αλλά ως εφοπλιστής. Ξεκίνησε να δημιουργεί στόλο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, λειτουργώντας όχι ως διαχειριστής τακτικών γραμμών, αλλά πλοίων που ναυλώνονταν για μεγάλο χρονικό διάστημα στις εταιρείες τακτικών γραμμών. Με δεδομένο ότι οι εταιρείες τακτικών γραμμών προτιμούσαν να πουλήσουν ένα πλοίο σε έναν αποτελεσματικό διαχειριστή και

στη συνέχεια να το χρονοναυλώσουν με ναύλο χαμηλότερο από το αντίστοιχο δικό τους λειτουργικό κόστος, η εταιρεία προσπάθησε να εκμεταλλευθεί την ευκαιρία και να καλύψει το κενό που υπήρχε στην αγορά. Η στρατηγική της ακολουθήθηκε στη συνέχεια και από άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αποτέλεσε τη βάση για την επέκταση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διαχείριση αυτής της εξειδικευμένης κατηγορίας πλοίων.

5.6. Η επενδυτική στρατηγική των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Ως επενδυτική στρατηγική μπορεί να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο μια επιχείρηση προγραμματίζει να κινηθεί, προκειμένου να επιτύχει τους μακροχρόνιους επενδυτικούς της στόχους.⁶³ Η σπουδαιότητα της επενδυτικής στρατηγικής πρόκειται κυρίως από το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει διακυμάνσεις που θέτουν σε κίνδυνο τις επενδύσεις επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών. Οι διακυμάνσεις δημιουργούν κίνδυνο, στοιχείο που καθίστατο χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης παράγοντα καθοριστικής σημασίας. Επένδυση σε λάθος χρόνο μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια του πλοίου ή και στην έξοδο από την αγορά. Υπάρχουν δύο στρατηγικές σχετικά με τη ν εκμετάλλευση του χρόνου. Η πρώτη αφορά το «χτύπημα της αγοράς» με βραχυχρόνιες αγορές και πωλήσεις και η δεύτερη τη μακροχρόνια πώληση μεταφορικών υπηρεσιών.⁶⁴ Στην πρώτη περίπτωση τα κέρδη προέρχονται κυρίως από τις αγορές και πωλήσεις των πλοίων και στη δεύτερη από την εκμετάλλευση της παραγωγικής-μεταφορικής τους ικανότητας.

Στην ανάλυση των επενδυτικών στρατηγικών στη ναυτιλία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ορισμένοι παράγοντες που προκαλούν διαφοροποιήσεις από τις αντίστοιχες της παραδοσιακής βιομηχανίας. Ο πρώτος συνδέεται με τις έντονες

⁶³ Einar Hope - Oystein Boe, «Investment Behaviour in Norwegian Bulk Shipping» mo: Einar Hope, Studies in Shipping Economics in Honour of Professor Amljot Slomme Svendsen, Bedriftso-kotiomensForlagA/S, Oslo

⁶⁴ Όμοια με παραπάνω

διακυμάνσεις της αγοράς, οι οποίες οδηγούν σε διακυμάνσεις των ναύλων και των τιμών των πλοίων. Ο δεύτερος συνδέεται με τη δυνατότητα επένδυσης ή ρευστοποίησης με άμεση απόδοση, με το γεγονός δηλαδή ότι υπάρχει η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η απόκτηση των οποίων σημαίνει την εκμετάλλευσή τους σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τρίτος παράγοντας είναι η ύπαρξη πολλών ναυλαγορών και η δυνατότητα να υλοποιεί κανείς άμεσα τη στρατηγική της διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Η επένδυση στη ναυτιλία μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με νέα ναυπήγηση, είτε με αγορά μεταχειρισμένου πλοίου. Η επιλογή μεταξύ των δύο συνεπάγεται διαφορετικό κόστος και διαφορετικό κίνδυνο για την επιχείρηση. Το νεοναυπηγηθέν πλοίο ενσωματώνει ανώτερη τεχνολογία, έχει χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και μεγαλύτερο χρόνο ζωής. Ταυτόχρονα, όμως, απαιτεί μεγαλύτερη επένδυση ενώ συνεπάγεται και μεγαλύτερο επιχειρηματικό κίνδυνο, καθώς στο διάστημα που μεσολαβεί μέχρι την παραλαβή του από το ναυπηγείο οι συνθήκες στην αγορά μπορεί να έχουν μεταβληθεί. Το μεταχειρισμένο πλοίο, αντιθέτως, μπορεί να μην είναι τεχνολογικά εξελιγμένο και το λειτουργικό του κόστος να είναι μεγαλύτερο, προσφέρεται όμως για άμεση εκμετάλλευση και απαιτεί μικρότερα κεφάλαια για την αγορά του. Επιπλέον, η επένδυση σε μεταχειρισμένο πλοίο δίνει τη δυνατότητα ελαχιστοποίησης του κινδύνου, στην περίπτωση που η αξία του πλοίου πλησιάζει την τιμή διάλυσης του. Ο κίνδυνος που αναλαμβάνεται σε αυτή την περίπτωση ισοδυναμεί με τη διαφορά μεταξύ τιμής αγοράς και τιμής διάλυσης του πλοίου.

Ένας παράγοντας που συν εκτιμάται για την επιλογή μεταξύ νέας ναυπήγησης ή μεταχειρισμένου πλοίου είναι η διαθεσιμότητα κεφαλαίων και οι πηγές τους. Αν υπάρχει προσφορά χρηματοδότησης με συμφέροντες όρους, είναι δυνατό να προτιμηθεί η επιλογή νέας ναυπήγησης. Αν, αντιθέτως, η δυνατότητα εξεύρεσης χρηματοδότησης είναι περιορισμένη, κατάσταση αρκετά συνηθισμένη για νέες επιχειρήσεις, τότε ο περιορισμός του διαθέσιμου κεφαλαίου οδηγεί στην επιλογή μεταχειρισμένου πλοίου. Παράλληλα, στην επιλογή αυτή οδηγείται μια επιχείρηση όταν στόχος της είναι η Εκμετάλλευση της συγκυρίας στην αγορά, καθώς το μεταχειρισμένο πλοίο προσφέρεται για άμεση εκμετάλλευση.

Η επιλογή μεταξύ της νέας ναυπήγησης και της αγοράς μεταχειρισμένου είναι συνάρτηση και της πηγής⁶⁵ στην οποία στηρίζεται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της η επιχείρηση ή η ναυτιλία γενικότερα. Αν το πλεονέκτημα βρίσκεται στο κόστος παραγωγής και είναι χαμηλής τάξης στηρίζεται δηλαδή σε συντελεστές όπως το χαμηλό κόστος εργασίας, τότε η επένδυση σε μεταχειρισμένο πλοίο με υψηλότερο λειτουργικό κόστος μπορεί να είναι βιώσιμη. Αν αντίθετα το πλεονέκτημα είναι υψηλής τάξης, η επένδυση πρέπει να εκμεταλλεύεται αυτό το πλεονέκτημα και, κατά συνέπεια, η επιλογή νεοναυπηγηθέντος πλοίου είναι προτιμητέα. Βέβαια, είναι δυνατόν μια επιχείρηση παρότι στηρίζεται σε πλεονέκτημα χαμηλής τάξης, να επιλέγει νεοναυπηγηθέν και τεχνολογικά αναβαθμισμένο πλοίο, έτσι ώστε να ενισχύει περαιτέρω το πλεονέκτημα της.

Τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στραφεί ξανά στις νέες ναυπηγήσεις. Είναι δε εντυπωσιακό το γεγονός ότι η συμμετοχή τους στις νέες ναυπηγήσεις παγκοσμίως ξεπερνά αισθητά το μερίδιο του ελληνόκτητου επί του συνόλου του παγκόσμιου στόλου. Είναι, εξάλλου, χαρακτηριστικό ότι το 2000, συμφωνά με στοιχεία των Lloyd's Register of Shipping και Greek Shipping Cooperation Committee, η συμμετοχή τους στις νέες ναυπηγήσεις παγκοσμίως έφτανε στο 19,1%, ποσοστό αισθητά μεγαλύτερο του μεριδίου του ελληνόκτητου επί του παγκόσμιου στόλου. Η στροφή προς τις νέες ναυπηγήσεις γίνεται περισσότερο κατανοητή, αν λάβει κανείς υπόψη ότι το αντίστοιχο ποσοστό για το 1992 ήταν μόλις 3,6%, ενώ δυο χρόνια πριν, το 1998 έφτανε το 8,4%. Φαίνεται, δηλαδή, ότι ο ελληνόκτητος στόλος ήταν στο τέλος του 20ού αιώνα στο μέσο μιας διαδικασίας ανανέωσης, η οποία ήταν γρηγορότερη από την αντίστοιχη του παγκόσμιου στόλου. Σε κάποιες κατηγορίες χωρητικότητας, όπως τα tankers, τα bulk carriers και τα επιβατηγά, το ποσοστό των

⁶⁵ Αναγνωρίζεται ότι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μιας επιχείρησης ή μιας βιομηχανίας μπορεί να προκύψει από δύο πηγές: να είναι χαμηλής τάξης (lower-order) και να στηρίζεται σε συντελεστές όπως χαμηλό κόστος εργασίας ή φθηνές πρώτες ύλες, ή υψηλής τάξης (higher-order) και να στηρίζεται σε συντελεστές όπως προηγμένη τεχνολογία παραγωγής, διαφοροποίηση του προϊόντος, φήμη, κ.ά. Βλ. Μ. Porter, *The competitive Advantage of Nations*, MacMillan, 1990

νεοναυπηγούμενων πλοίων που ανήκαν σε Έλληνες εφοπλιστές ξεπερνούσε κατά πολύ το 20%.

Αυτή η στροφή είναι ασφαλώς αποτέλεσμα του γεγονότος ότι οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που τοποθετούν παραγγελίες είναι πλέον επιχειρήσεις που βρίσκονται στο στάδιο της ανάπτυξης και της εδραίωσης της θέσης τους στην αγορά. Παράλληλα, είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των συνθηκών του περιβάλλοντος λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα, όμως, συνδέεται άμεσα και με την αποδυνάμωση του πλεονεκτήματος που στηρίζεται σε χαμηλής τάξης συντελεστές, όπως το χαμηλό κόστος εργασίας. Η υψηλή τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων στην εποχή της τυποποίησης και των κανονισμών έχει απολέσει μέρος της ευελιξίας της, η οποία στο παρελθόν συνέβαλε στην περαιτέρω μείωση του λειτουργικού κόστους. Ο εφοπλιστής Σ. Παληός σε συνέντευξη του στο περιοδικό Αργώ ανέφερε χαρακτηριστικά: «Τα πράγματα στη ναυτιλία έχουν διαφοροποιηθεί σε σημαντικό βαθμό, όπως γνωρίζετε, και οι νέες κατασκευές συνιστούν για τον καθένα από μας μια εντελώς διαφορετική φιλοσοφία. Εγώ, για παράδειγμα, αν με ρωτούσατε όταν ξεκινούσα πριν από τριάντα χρόνια κατά πόσον θα ήμουν διατεθειμένος να εμπλακώ στην περιπέτεια των νέων κατασκευών, θα σας απαντούσα με κατηγορηματικότητα αρνητικά. Κι αυτό επειδή τότε υπήρχε το έμπυχο δυναμικό με τη βοήθεια του οποίου μπορούσε ο καθένας να αποκτήσει ένα πλοίο μεταχειρισμένο και σε σύντομο χρονικό διάστημα να το φέρει σε εντελώς διαφορετικά επίπεδα, ώστε να δουλέψει αποδοτικά και να μεταπωληθεί με σημαντικό κέρδος αργότερα. Αυτό σήμερα, ξεχάστε το...».⁶⁶

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η επιλογή της νέας ναυπήγησης συνδέεται και με τη γενικότερη στρατηγική της επιχείρησης και την προοπτική με την οποία η επιχείρηση αντιμετωπίζει την αγορά. Μια επιχείρηση που ναυπηγεί τα πλοία που διαχειρίζεται, είναι, κατά κανόνα, προσανατολισμένη στη μακροχρόνια πώληση των μεταφορικών της υπηρεσιών. Τα πλοία ναυπηγούνται προκειμένου να υπηρετήσουν το στρατηγικό σχεδιασμό της επιχείρησης. Ορισμένες από τις

⁶⁶ Συνέντευξη στον Γ.Μ. Φουστάνο, περιοδικό Αργώ, Σεπτέμβριος 2000

επιχειρήσεις που εξετάστηκαν κατά την έρευνα πεδίου στήριξαν την ανάπτυξη του στόλου τους σχεδόν αποκλειστικά σε νέες ναυπηγήσεις. Τοποθετούσαν παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις κάθε φορά που ήθελαν να ανανεώσουν το στόλο τους, εκμεταλλεύονταν δε τα πλοία τους για το σύνολο σχεδόν της οικονομικής τους ζωής. Αυτό βέβαια δεν *σημαίνει* ότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση δεν μπορεί ταυτόχρονα να εκμεταλλεύεται και τη συγκυρία στην αγορά, είτε στο χρονικό διάστημα που το πλοίο ναυπηγείται, είτε μετά την παραλαβή του. Ειδικά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, υπήρξαν εφοπλιστές που εκμεταλλεύτηκαν τη συγκυρία στις ναυλαγορές για να αντλήσουν κεφαλαιακά κέρδη, όχι μόνο από την πώληση πλοίων, αλλά και από την πώληση συμβολαίων ναυπήγησης, εκμεταλλευόμενοι την επιθυμία άλλων εφοπλιστών να αποκτήσουν νεοναυπήγητα πλοία στο συντομότερο δυνατό χρόνο. Η επιλογή μεταχειρισμένου πλοίου, αντίθετα, γίνεται προκειμένου να υλοποιηθούν περισσότερο βραχυχρόνιοι στόχοι που μπορεί να συνδέονται με το γενικότερο προγραμματισμό της επιχείρησης, μπορεί όμως να συνδέονται αποκλειστικά με τη συγκυρία και την τιμή του πλοίου.

Η ανεπάρκεια κεφαλαίων σε πολλούς νεοεισερχόμενους εφοπλιστές, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα εκμετάλλευσης του πλεονεκτήματος χαμηλής τάξης που προσέφερε η Ελλάδα κατά τις πρώτες δεκαετίες της μεταπολεμικής περιόδου, καθόρισαν το πρότυπο εισόδου τους στην αγορά. Οι περισσότεροι από τους νεοεισερχόμενους εφοπλιστές ήταν πρώην αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι από τη μία δεν διέθεταν τα απαραίτητα κεφάλαια για την αγορά του πλοίου, και από την άλλη δεν είχαν πρόσβαση σε τραπεζικό δανεισμό. Αναζητήθηκε, λοιπόν, εναλλακτική μέθοδος χρηματοδότησης, η οποία στην πραγματικότητα δεν ήταν νέα, αλλά εφαρμοζόταν σε όλη σχεδόν τη σύγχρονη πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η μέθοδος αυτή ήταν στην ουσία η χρηματοδότηση του νέου εφοπλιστή από τον πωλητή του πλοίου. Σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων απέκτησαν το πρώτο τους πλοίο με αυτό τον τρόπο και αντίστοιχα σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων χρηματοδότησαν αγοραστές των πλοίων τους. Σε έρευνα για την οργάνωση, τη διοίκηση «αί τις στρατηγικές των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων που βασίσθηκε σε δείγμα πενήντα επιχειρήσεων, βρέθηκε ότι τέσσερις επιχειρήσεις, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970, χρησιμοποιώντας ίδια κεφάλαια και δάνειο του πωλητή του

πλοίου, αγόρασαν το πρώτο τους πλοίο και ξεκίνησαν τη δραστηριοποίηση τους στην αγορά. Παράλληλα, από άλλες τέσσερις επιχειρήσεις δηλώθηκε ότι εφαρμόσαν τη μέθοδο αυτή στην πώληση πλοίων τους. Συνολικά, δηλαδή, αυτή η εναλλακτική μέθοδος εφαρμόστηκε από το 16% του δείγματος των πενήντα επιχειρήσεων που εξετάστηκαν⁶⁷. Τα κίνητρα για κάθε συμβαλλόμενο μέρος ήταν διαφορετικά. Για παράδειγμα, στις δύο από τις τέσσερις επιχειρήσεις που δάνεισαν τους αγοραστές των πλοίων τους δηλώθηκε ότι αυτό εφαρμόστηκε γιατί ήταν ο μοναδικός τρόπος να «διώξουν» εύκολα τα συγκεκριμένα πλοία. Για τις άλλες δύο αυτό ίσχυσε μόνο στην περίπτωση στελεχών της επιχείρησης που ξεκινούσαν τη δική τους επιχείρηση. Από τη πλευρά των αγοραστών το κίνητρο βεβαίως ήταν ένα: η είσοδος στην αγορά, ακόμη και γνωρίζοντας ότι το πλοίο που αγόραζαν ήταν «προβληματικό».

Η μέθοδος αυτή χρηματοδότησης και εισόδου των νέων εφοπλιστών στην αγορά, οι οποίοι όμως προέρχονταν από τις τάξεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας είτε ως αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, είτε ως στελέχη διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αποτελεί στην ουσία μια στρατηγική του κλάδου που οδηγεί στην ανανέωση του. Στις περιπτώσεις αυτές δε, καθώς πάντοτε μεσολαβούσε προσωπική ή επαγγελματική σχέση μεταξύ των δύο πλευρών, οι προοπτικές για το νέο εφοπλιστή ήταν περισσότερο ευνοϊκές, από ό, τι εάν τα κεφάλαια προέρχονταν από κάποια τράπεζα, καθώς τα χρονικά περιθώρια για την αποπληρωμή παρατείνονταν, όταν εμφανίζονταν δυσκολίες στην αγορά. Για τις επιχειρήσεις αυτές, δηλαδή, το σταθερό κόστος ήταν στη βραχυχρόνια περίοδο ελαστικό, γεγονός που τους προσέδιδε μεγαλύτερη δυνατότητα επιβίωσης.

Είναι γεγονός ότι από τις αγοραπωλησίες που βασίζονταν σε αυτή τη μέθοδο χρηματοδότησης, κερδισμένοι ήταν κυρίως οι πωλητές του πλοίου, αφού στις περισσότερες περιπτώσεις, κατάφερναν να αποδεσμευτούν από πλοία μεγάλης ηλικίας και μικρής αποδοτικότητας. Στην ουσία δε, διατηρούσαν τα πλοία αυτά

⁶⁷ Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ., (2007), «Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

στο στόλο τους, χωρίς οι ίδιοι να επωμίζονται το υψηλό λειτουργικό τους κόστος. Άλλωστε, χωρίς κάποιο ειδικό κίνητρο δεν θα αποφάσιζαν τη συναλλαγή αυτή. Οι νέοι εφοπλιστές, εξαιτίας και των ποιοτικών χαρακτηριστικών των πλοίων, δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά, αλλά αντίθετα θα ήταν απαραίτητο να λειτουργήσουν συμπληρωματικά ή «εξαρτημένα» σε σχέση με την επιχείρηση-πωλητή. Παράλληλα, οι νέοι εφοπλιστές, μέσω της αγοράς των πλοίων αυτών, από τη μία έκαναν την είσοδο τους στην αγορά, και από την άλλη εξασφάλιζαν την υποστήριξη των πωλητών τους, όχι μόνο γιατί υπήρχε προηγούμενη σχέση με αυτούς, αλλά γιατί ενδιαφέρονταν επιπλέον για την ολοκλήρωση της συναλλαγής και την αποπληρωμή των δανεισθέντων κεφαλαίων.⁶⁸

Αξία αναφοράς, επίσης, είναι και η άλλη παραδοσιακή μέθοδος εισαγωγής στο εφοπλιστικό επάγγελμα μέσω της απόκτησης μικρού αριθμού μετοχών σε πλοίο ή πλοία μιας επιχείρησης. Σε επιχειρήσεις που εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου διαπιστώθηκε ότι το ξεκίνημα των δραστηριοτήτων συνδεόταν με την απόκτηση μεριδίου επί της πλοιοκτησίας πλοίων που ανήκαν κατά κύριο λόγο σε συγγενικές οικογένειες. Αυτή η μέθοδος καταγράφεται κατά κύριο λόγο στην περίπτωση αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού που αποκτούσαν μετοχές σε πλοίο ή πλοία των επιχειρήσεων στις οποίες εργάζονταν και στη συνέχεια επιχειρούσαν ανεξάρτητη δραστηριοποίηση.

Αναφέρθηκε παραπάνω ότι η επένδυση σε μεταχειρισμένο πλοίο εξυπηρετεί κατά βάση βραχυχρόνιους στόχους. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να είναι εναρμονισμένη με τη γενικότερη ανταγωνιστική στρατηγική της επιχείρησης. Η επενδυτική στρατηγική που δίνει προτεραιότητα στο «χτύπημα της αγοράς» με βραχυχρόνιες αγορές και πωλήσεις πλοίων είναι δυνατό να αποτελεί μέρος της γενικότερης στρατηγικής ανάπτυξης και ανταγωνισμού της επιχείρησης. Μια επιχείρηση μπορεί να εφαρμόζει αυτή τη στρατηγική και παράλληλα να συμμετέχει στην αγορά εκμεταλλευόμενη τη δυνατότητα της να προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος. Μπορεί, δηλαδή, ο

⁶⁸ Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

στρατηγικός προσανατολισμός της να είναι η ανάπτυξη της μεταφορικής της ικανότητας, αλλά παράλληλα να πουλά τα πλοία της, όταν το κρίνει συμφέρον. Οι δύο στρατηγικές μοιάζουν να είναι αντίθετες μεταξύ τους, όπως όμως θα φανεί στη συνέχεια, στην περίπτωση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων λειτούργησαν συμπληρωματικά.

Όταν η στρατηγική μιας επιχείρησης εκφράζει την προοπτική της και είναι σταθερή, είναι δυνατό να συμβαίνουν αλλαγές στους σχεδιασμούς της, χωρίς να διαταράσσεται η προοπτική της.⁶⁹ Στην περίπτωση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η σταθερή προοπτική για το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων ήταν η συμμετοχή στην αγορά και η άντληση κέρδους μέσω της ανάπτυξης του στόλου τους και του ανταγωνισμού με βάση το κόστος. Οι αγοραπωλησίες αποτελούσαν απόκλιση από τη στρατηγική αυτή, όμως δεν την ακύρωναν αλλά αντιθέτως την ενίσχυαν, καθώς συνέβαλαν στη μείωση του σταθερού κόστους ενώ, ταυτόχρονα, εξασφάλιζαν ρευστότητα στην επιχείρηση. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, βέβαια, αυτό το πρότυπο αρχίζει να διαφοροποιείται, καθώς εμφανίζονται επιχειρήσεις που δηλώνουν ως βασικό στόχο την άντληση κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων ως κεφαλαιακών στοιχείων. Η στρατηγική αυτή αποτυπώνεται από δύο νεότερους εφοπλιστές σε δηλώσεις τους στον τύπο οι οποίες παρατίθενται εδώ: «Οι αξίες και το συναίσθημα έχουν υποχωρήσει... Αυτή η νέα στάση υπαγορεύει ότι παίρνεις ποιοτικά πλοία, αλλά δεν δένεσαι συναισθηματικά με αυτά. Τα εκμεταλλεύεσαι εμπορικά και αγοράζεις και πουλάς, όταν οι συνθήκες είναι ευνοϊκές»⁷⁰ και «Η προηγούμενη γενιά εφοπλιστών ήταν προσκολλημένοι στα πλοία. Τους έδιναν ονόματα του πατέρα τους, της μητέρας τους, της αδελφής τους αλλά έτοι, πώς μπορείς να πωλήσεις την οικογένεια σου; Η νεότερη γενιά προσπαθεί να απομακρυνθεί από αυτή την αντίληψη καινά αντιμετωπίζει τα πλοία σαν κεφαλαιακά στοιχεία».⁷¹

⁶⁹ Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

⁷⁰ Δηλώσεις του Ν. Πατέρα στο περιοδικό *Surveyor*, Ιούνιος 1985

⁷¹ Δηλώσεις του Γ.Α. Ξυλά, όμοια με παραπάνω

Το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων που εφαρμόζουν τη στρατηγική των αγοραπωλησιών, δεν αποχωρούν από την αγορά, απλώς αυξομειώνουν το στόλο τους ανάλογα με τη συγκυρία. Πουλούν κάποια πλοία τους λίγο πριν ή κατά τη διάρκεια της κορύφωσης στις ναυλαγορές, όταν οι τιμές των πλοίων απογειώνονται και αγοράζουν ξανά την περίοδο της ύφεσης, όταν οι τιμές των πλοίων είναι στο ναδίρ τους. Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 3.2, οι ετήσιες αποδόσεις που προέκυπταν από τις αγοραπωλησίες επέτρεπαν τον τριπλασιασμό ή τετραπλασιασμό του κεφαλαίου σε σύντομο χρονικό διάστημα. Φαίνεται δε, ότι η στρατηγική αυτή σε κάποιες περιπτώσεις εφαρμοζόταν σε βάρος άλλων ελληνόκτητων επιχειρήσεων. Η προαναφερθείσα στρατηγική που έχει περιγραφεί ως ανακυκλική, εφαρμόστηκε σε μεγάλη έκταση μετά το 1981.⁷² Υπήρξαν επιχειρήσεις που δημιούργησαν σημαντικούς στόλους εκμεταλλευόμενες ακριβώς αυτή τη στρατηγική.

Πίνακας 14: Ενδεικτικές αποδόσεις αγοραπωλησιών Ελλήνων εφοπλιστών

Τύπος	Όνομα	Έτος ναυπήγησης	τινβ σε χιλ.	Αγορά	Τιμή σε εκατ. Δολ.	Πώληση	Τιμή σε εκατ. Δολ.	Απόδοση %
VLCC	Regina	1976	232,616	11/85, Chandris	2,6	3 / 86, Sea- arland	5,45	330
TSH	Leon	1979	56,963	9/85, Polembros	4,6	4/86, Misano	6,8	82
VLCC	Volere	1976	254,819	7/86, Kulukundis	6,9	10/86, Iran	9,7	164
TSH	Iason	1975	124,136	7/85, Maymar	4,75	10/85, Yukong	6	105
VLCC	Free Enterprises	1972	254,000	6/86, World Carriers	6,2	11/86, NITC	7,5	50
TSH	"	1972	164,545	9/87, Trade & Transport	6,1	11/87, Norway	8	187
CSH	"	1972	19,017	7 / 87	0,5	6/90, Έλληνες	2,5	133
BC	"	1977	53,521	8 / 86	2,5	5/89, Έλληνες	10,8	121
BC	"	1972	62,535	9 / 87	4,3	8/89, Έλληνες	7,8	42
BC	"	1971	29,018	12 / 86	1,05	9/89, Έλληνες	4	102
BC	"	1976	23,150	10 / 86	1,6	10/88, Έλληνες	5,5	122
BC	"	1971	35,306	9 / 86	0,895	11 / 89	4,75	132

Πηγή: Θεοτοκάς, Μέθοδοι και ιδιαιτερότητες...πίνακας 6.4

*Κάποια από τα πλοία που αναφέρονται στον πίνακα είχαν υποστεί ζημιές και πουλήθηκαν μετά την επισκευή τους.

**Ετήσιες αποδόσεις

⁷² Θεοτοκάς Γ., Χαριλάου Τζ., (2007), «Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική», Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

Κατά τη διάρκεια της ερευνάς πεδίου καταγράφηκε η περίπτωση επιχείρησης που την περίοδο 1982-1987 είχε αποκτήσει από την αγορά των μεταχειρισμένων περισσότερα από είκοσι δεξαμενόπλοια. Όλες οι αγορές είχαν γίνει με ίδια κεφάλαια και στη συνέχεια καλύφθηκαν με τραπεζική χρηματοδότηση. Το σύνολο σχεδόν αυτών των πλοίων πουλήθηκε σε σημαντικά υψηλότερες τιμές μετά το 1987, όταν οι ναυλαγορές είχαν ανάκαμψη.

Υπήρξαν και επιχειρήσεις, οι οποίες στο τέλος της δεκαετίας του 1980 πούλησαν το σύνολο του στόλου τους και έμειναν εκτός ναυτιλίας για κάποιο χρονικό διάστημα για να επανέλθουν στη συνέχεια. Στην έρευνα πεδίου καταγράφηκε η περίπτωση μεγάλης επιχείρησης που εφάρμοσε τη στρατηγική αυτή δύο φορές. Όμως, αν και οι επιχειρήσεις αυτές επιβεβαιώνουν την ύπαρξη μιας μερίδας μικρών εφοπλιστών που αντιμετωπίζει τη ναυτιλία οα χρηματιστήριο, μπαίνοντας στην αγορά όταν οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλές και αποχωρώντας όταν οι τιμές ανεβαίνουν,⁷³ δεν μοιάζει να είναι αυτός ο κανόνας για την ελληνόκτητη ναυτιλία. Είναι προφανές ότι για τις επιχειρήσεις αυτής της κατηγορίας, η στρατηγική ανταγωνισμού δεν είναι απαραίτητα η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με χαμηλό κόστος. Αυτό που ενδιαφέρει είναι η διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και της τιμής πώλησης του πλοίου και όχι τα κέρδη από την εκμετάλλευσή του.

Όπως προαναφέρθηκε, η στρατηγική των βραχυχρόνιων αγορών και πωλήσεων πλοίων δεν έρχεται σε σύγκρουση με τη βασική στρατηγική της συμμετοχής στην αγορά και της άντλησης κερδών από την εμπορική εκμετάλλευσή των πλοίων. Προϋπόθεση, βέβαια, για κάτι τέτοιο είναι να διαθέτει η επιχείρηση επαρκή αριθμό πλοίων. Σε μία από τις επιχειρήσεις που εξετάστηκαν κατά την έρευνα πεδίου, δηλώθηκε ότι η εφαρμογή της στρατηγικής των βραχυχρόνιων αγορών και πωλήσεων πλοίων με στόχο το κεφαλαιακό κέρδος υπονόμωσε ουσιαστικά την πορεία της επιχείρησης. Αυτό συνέβη γιατί πούλησε το μοναδικό της πλοίο με κίνητρο σημαντικό κεφαλαιακό κέρδος, αλλά στη συνέχεια δεν μπόρεσε να το αντικαταστήσει, καθώς η αύξηση των τιμών των πλοίων ήταν

⁷³ Theotokas Ioannis. - Harlaftis Gelina (2009), *Leadership in World Shipping*, Palgrave Macmillan.

τέτοια, ώστε τα κεφάλαια που συγκέντρωσε δεν επαρκούσαν για την αντικατάστασή του.

Η στρατηγική εκμετάλλευσης του ναυτιλιακού κύκλου για την επιδίωξη κέρδους, μέσω των αγοραπωλησιών πλοίων, μορφοποιήθηκε στις περισσότερες επιχειρήσεις στην πορεία. Δηλαδή, δεν ξεκίνησαν έχοντας αποφασίσει σε ποιο χρονικό σημείο αγοράζουν ή πωλούν πλοίο, αλλά αυτό ήταν κάτι που διαμορφώθηκε στην πορεία. Σε όλες τις επιχειρήσεις που εφάρμοσαν αυτή τη στρατηγική δηλώθηκε ότι αρχικώς επρόκειτο για μια τακτική κίνηση, η οποία στη συνέχεια αποδείχθηκε εξαιρετικά αποδοτική για να μεταβληθεί σε μια συνειδητή στρατηγική. Σε ένα αριθμό επιχειρήσεων, μάλιστα, δηλώθηκε ως μειονέκτημα το γεγονός ότι η στρατηγική αυτή δεν διαμορφώθηκε νωρίτερα, αλλά χρειάστηκε η επιχείρηση να πέσει θύμα της για να καταλάβει την αξία της: χρειάστηκε, δηλαδή, να αγοράσει ακριβά πλοία και να αναγκαστεί στη συνέχεια να τα πουλήσει φθηνά, προκειμένου να διασώσει τον υπόλοιπο στόλο της.⁷⁴

Στην ερμηνεία της εκτεταμένης εφαρμογής της στρατηγικής των βραχυχρόνιων αγορών και πωλήσεων πλοίων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ένας παράγοντας που έχει καθολική εφαρμογή και επηρεάζει το σύνολο των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτός δεν είναι άλλος από την εθνική κουλτούρα. Θεωρείται γενικά ότι η εθνική κουλτούρα επηρέαζε τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνεται η στρατηγική μιας επιχείρησης. Σε μια χώρα με αδυναμία προγραμματισμού και προσανατολισμό στις βραχυχρόνιες επιλογές είναι λογικό η ναυτιλία να μην αποτελεί εξαίρεση. Το στοιχείο αυτό, άλλωστε, καταγράφεται ως κυρίαρχο όχι μόνο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και στις επιχειρήσεις της ξηράς, στις οποίες η προσοχή επικεντρώνεται στην επόμενη κρίση και στην προσπάθεια να επιτευχθούν τα μέγιστα με την παρούσα κατάσταση.⁷⁵

⁷⁴ Theotokas Ioannis. - Harlaftis Gelina (2009), *Leadership in World Shipping*, Palgrave Macmillan.

⁷⁵ Υποστηρίζεται ότι αυτό που διαφοροποιεί τους νικητές από τους χαμένους στη ναυτιλία είναι η ισχυρή ρευστότητα, BL M. Stopford, *Maritime Economics*

Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε, γίνεται φανερό ότι η στρατηγική των επιτυχημένων αγοραπωλησιών, σε κάποιο βαθμό, αποτελούσε μέρος της γενικότερης στρατηγικής του χαμηλού κόστους. Ο εφοπλιστής που κατάφερνε να αντλήσει κεφαλαιακά κέρδη από την πώληση του πλοίου του δημιουργούσε ρευστότητα, η οποία του επέτρεπε να λειτουργεί με τα υπόλοιπα πλοία του ακόμα και σε περιόδους κρίσης. Η υψηλή ρευστότητα οδηγούσε τελικά στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης¹¹⁷. Η ύπαρξη επαρκών διαθεσίμων μπορούσε να προστατεύσει αποτελεσματικά την επιχείρηση σε μια μελλοντική μεταβολή των συνθηκών στην αγορά. Αντίθετα, η απουσία τους μπορούσε να οδηγήσει στην αύξηση του κόστους, όταν η επιχείρηση ήταν αναγκασμένη να αποκτήσει κεφάλαια κίνησης με υψηλό κόστος ή και στην έξοδο από την αγορά, όταν η εξεύρεση κεφαλαίων δεν ήταν δυνατή. Ταυτόχρονα, η ύπαρξη της υψηλής ρευστότητας επέτρεπε στις επιχειρήσεις να λειτουργούν ως αγοραστές ακόμα και σε συνθήκες κρίσης. Είναι χαρακτηριστική η δήλωση του Βασίλη Φ. Παπαχρηστίδη στην κορύφωση της κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 1980: «...Φαίνεται ότι προβλέπουν (οι Έλληνες εφοπλιστές) βελτίωση ναύλων και αξιών μεταχειρισμένων πλοίων κατά τα προσεχή δυο με τρία χρόνια. Βασιζόμενοι ο¹ αυτό, φαίνεται να πιστεύουν ότι θα έχουν καλλίτερα κέρδη με το να αγκυροβολήσουν τα χρήματά τους στο Πέραμα αντί να τα έχουν στην τράπεζα».⁷⁶

5.7. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Από το 1916, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 GT υπό ελληνική και άλλες σημαίες. Η ελληνική ναυτιλία μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών (gross trading) αναπτύσσοντας τι δραστηριότητες της κυρίως στον τομέα trump / bulk (δηλαδή, πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία 1N) ενώ ο στόλος της πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ναυλώνεται κυρίως από επιχειρηματίες τακτικών γραμμών άλλων χωρών. Ως διεθνής εκπρόσωπος της ελληνικής ναυτιλιακής

⁷⁶ Απόσπασμα από άρθρο του Β.Παπαχρηστίδη στο περιοδικό Ναυτικά χρονικά, Ιανουάριος 1983

κοινότητας, η ΕΕ προωθεί ισορροπημένες και ρεαλιστικές λύσεις επί όλων των πτυχών των θαλασσίων μεταφορών (π.χ. εμπορικών, τεχνικών, κοινωνικών).⁷⁷

Η ΕΕ είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Ελληνική Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS), της Διεθνούς Ναυτικής Ομοσπονδίας (IBE) και διατηρεί στενή συνεργασία με την INTERTANKO, την INTERCARGPI και τη BIMCO. Παρακολουθεί στενά τι εξελίξεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (110), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), στο Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) καθώς και στις ΗΠΑ, μέσω μονίμου αντιπροσώπου ης στην Ουάσιγκτον. Η ΕΕ διατηρεί μακροχρόνια σχέση συνεργασίας με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (NEE), την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) του Λονδίνου, καθώς και τη HEINIEPA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος), η οποία προωθεί την ανάπτυξη της περιβαλλοντικής συνείδησης περί της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Σε εθνικό επίπεδο, η ΕΕ συνεργάζεται στενά με το κράτος και τις ναυτεργατικές οργανώσεις σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, από την ανταγωνιστικότητα του εθνικού ναυτολογίου μέχρι την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και in ναυτική εκπαίδευση.⁷⁸

Η συνεργασία μεταξύ εθνικών εφοπλιστικών οργανώσεων υπό την αιγίδα του ICS, ης οργάνωσης «ομπρέλα» των οργανώσεων, είναι εξαιρετικής σημασίας για την ΕΕ. Το 2012 η ΕΕ διατήρησε στενές επαφές με άλλες εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις και αρμόδιες αρχές σημαντικών ναυτιλιακών χωρών. Η σφυρηλάτηση διεθνούς συνεργασίας είναι σημαντική για τη ναυτιλία, μία παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα, που είναι κατ' εξοχήν εκτεθειμένη σε γεωπολιτικές αλλαγές και οικονομικές αβεβαιότητες. Ειδικά σε περίοδο εκτεταμένης και χωρίς

⁷⁷ Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών»

⁷⁸ Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών»

προηγούμενο οικονομικής κρίσης, όπως η παρούσα, οι συνέργειες και η στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων και Θεσμικών οργάνων είναι απαραίτητες. Προ το σκοπό αυτό, η ΕΕΕ επισκέφθηκε τα Ευρωπαϊκά όργανα στις Βρυξέλλες το 2012 και διατήρησε του παραδοσιακά στενού 5 δεσμούς της με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η ΕΕΕ συναντήθηκε με τους νηογνώμονες και τους Αλληλασφαλιστικούς Οργανισμούς (P&I Clubs), τη Διεθνή Ένωση των Νηογνώμωνων (IACS), τη Διεθνή Ομάδα των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (I6 of P&I Clubs) και εκπροσώπους της ναυτασφαλιστικής αγοράς.⁷⁹

Η Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια» που διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια υπό την αιγίδα της ΕΕΕ, παρέχει μία μοναδική ευκαιρία προβολής της εικόνας της Ελλάδας ως ενός από τα πιο δυναμικά κέντρα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα Ποσειδώνια 2Π12, με συμμετοχή ρεκόρ στον αριθμό των εκθετών και άλλων αντιπροσωπειών, επιβεβαίωσαν τη σημασία του ελληνικού φάσματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster) για την Ελλάδα, την ΕΕ, αλλά και την υφήλιο.⁸⁰

Η «Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού» αποτελεί πρωτοβουλία των φορέων του ελληνικού εφοπλισμού (ΕΕΕ και Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος) και της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας που αποφάσισαν, σε συνεργασία με την Πολιτεία, να τιμώνται οι Έλληνες πρωτεργάτες της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου. Η τρίτη κατά σειρά επίσημη εκδήλωση, με αφορμή την Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού και την Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας (20/5/2013), ανέδειξε την προφορά των Ελλήνων εφοπλιστών, ναυτικών και εργαζομένων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην διαχρονική δυναμική πορεία της ναυτιλίας και την συμμετοχή του όταν εθνική οικονομία γενικότερα. Στην εκδήλωση αυτή τιμήθηκε η μνήμη επιφανών προσωπικοτήτων του ελληνικού εφοπλισμού για την καθοριστική συμβολή τους ιστορικά στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας.⁸¹

⁷⁹ Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών»

⁸⁰ Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών»

⁸¹ Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών»

Συμπεράσματα-Επίλογος

Η ελληνόκτητος εμπορική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για τη μεταφορά των εισαγωγών-εξαγωγών τρίτων χωρών, που αποτελούνται κυρίως από πρώτες ύλες όπως χύμα φορτία σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα, σιτηρών, βωξίτη, αλουμίνας όπως και αγροτικά και βιομηχανικά προϊόντα, πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου. Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη διά θαλάσσης μεταφορά κάθε είδους φορτίου διακινώντας ετησίως σημαντικότατο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου με 3.325 πλοία, εκ των οποίων 2.066 υπό ελληνική σημαία.

Η ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο brand name στον τομέα της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές. Κατάφερε όχι μόνο να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση ως cross trader αλλά και να παραμείνει γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας.

Επειδή ο κλάδος κατέχει ένα μεγάλο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αντεπεξέρχεται τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

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

- Εξειδίκευση: τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά έδιναν έμφαση σε πλοία versatile, απασχολούμενα κυρίως στις αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, ενώ αναμένοντας τις εξελίξεις η ελληνική ναυτιλία επένδυσε σε containerships, LPG, car carriers, chemicals, καθώς και - σε περιορισμένο βαθμό - σε drilling ships και support vessels. Επίσης η ελληνική ναυτιλία έχει επενδύσει σε 47 μονάδες LNG.

- Μεγέθυνση, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών.
- Ανανέωση του στόλου με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.

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

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

Στο σημερινό περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης σε ποιοτικό tonnage και σε χαμηλές τιμές.

Η κρίση που αντιμετωπίζει η σημερινή οικονομία αλλά και η ανάγκη για απομόχλευση και κεφαλαιακή ενίσχυση στις ευρωπαϊκές τράπεζες αλλά και το excess tonnage που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην αγορά ενδεχομένως να αποθαρρύνουν τη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. Ως εκ τούτου θα σημειωθεί μείωση στις τιμές των πλοίων πιο γρήγορα και σε συνδυασμό με τον εντονότερο ρυθμό διάλυσης πλοίων (scrapping), δραστηριότητα που αναμένεται να φτάσει τα 42 εκατ. dwt το 2012, θα επιταχύνει την ανάκαμψη της αγοράς.

Φυσικά, ως απόρροια των παραπάνω, θα επωφεληθούν περισσότερο όσα συγκροτήματα απολαμβάνουν σήμερα χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα.

Αναφορές

i. Βιβλιογραφικές πηγές-Αρθρογραφία

a) Ελληνική

- Α.Α.Πάλλης-Κ.Ι.Χλωμούδης, (2001) , «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα
- Α.Μ.Γουλιέλμος, (2001), Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Γ.Π.Βλάχος- Μ.Νικολαΐδης, (1999), «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Γ.Π.Βλάχος, (1999), «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Γουλιέλμος Α.Μ., (1997), «Διοίκηση παράκτιων και θαλάσσιων βιομηχανιών» ,εκδόσεις Σταμούλη ,Πειραιάς
- Ε. Θαναπούλου, (1994), «Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία: Αλλαγές στο Διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία. Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα
- Ετήσια έκθεση 2012-2013, «Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών»
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (2001), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Ευστάθιος Μπάτης, «Πορτραίτα σε μπλε φόντο. Πρόσωπα έγραψαν ιστορία στη ναυτιλία του 20^{ου} αιώνα», Εκδόσεις Finatec Α.Ε
- Θανοπούλου, Ε. (1994). Διεθνής και Ελληνική Ναυτιλία. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Θεοτοκάς Γ. Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Συριόπουλος Θ.Κ. Τσαμουργκέλης, Γ. (2008). Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση, Ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg. Συνεργασία.
- Θεοτοκάς Γιάννης – Χαρλαύτη Τζελίνα (2007), «Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις. Οργάνωση, Διοίκηση και Στρατηγική», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα
- Θεοτοκάς Γιάννης (2011), «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

- Θεοτοκάς Γιάννης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Θάνος, Συριόπουλος Θεόδωρος, Τσαμουργκέλης Γιάννης (2008), «Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα. Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα
- Θεοτοκάς Ι., (2003) σημειώσεις μαθήματος «Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων» , Χίος
- Θεοτοκάς, (1997), «Μέθοδοι και ιδιαιτερότητες στην οργάνωση και διοίκηση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1969-1990», διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Κ.Ν.Παπαγιαννούλης, (2002), «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Μεταξάς, Βασίλης Ν. (1992), «Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής», Βασίλη Ν. Μεταξά. - Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση
- Ν.Γ.Πρωτοψάλτης, (1992), «Γενική και Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Αθήνα 1992
- Ντάντσεβ Σ., Ντεμιάν Η., (2013), «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία, επιδόσεις και προοπτικές», Μελέτη Ι.Ο.Β.Ε
- Πάλλης Α.Α. και Χλωμούδης Κ.Ι. (2001). «Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική: Η Λιμενική Βιομηχανία στην Προοπτική της Αειφόρου Ανάπτυξης», Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα:
- Σπάθη Σ., Καραγιάννη Σ., Γεωργικοπούλου Ν., Ερευνητές ΚΕΠΕ, (2010), «Εκθέσεις 62, Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία», Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα
- Χαρλαύτη Τζελίνα, Θανοπούλου Ελένη, Θεοτοκάς Ιωάννης, (2009), «Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας», Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες, Αρ. 10, Αθήνα, Ακαδημία Αθηνών
- Χαρλαύτη, (2001), «Ιστορία της Ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας», Εκδ. Νεφέλη, Αθήνα,
- Χολέβας, Ιωάννης Κ., (1990), «Ναυτιλιακή λογιστική» / Ι. Χολέβας, Β. Δερδεψίδης. - Αθήνα : Σμπίλιας

a) Ξενόγλωσση

- Dnicker F. Peter., (1994), Management, Tasks, Responsibilities, Practices, Biitlerworth Heinemann (α•έκδ.1974)
- Einar Hope - Oystein Boe, «Investment Behaviour in Norwegian Bulk Shipping» mo: Einar Hope, Studies in Shipping Economics in Honour of Professor Amljot Slromme Svendscn, Bedriftso-kotiomensForlagA/S, Oslo
- G. Harlaflis - J. Theotokas, (2002), «Maritime Business during the 20th Century: Continuity and Change», στο: C. Orammenos (ed.), Ttte Handbook of Maritime Economics and Business, Informs, London,
- Grammenos C. Th. (editor), (2003), “The Handbook of Maritime Economics and Business”, LLP, London-Hong Kong
- John M.Downard, (1994), “Running Costs, Ship Management Series, Fairplay Publications”, έκδοση 1981
- Pallis A.A. (2007). Maritime Transport: The Greek Paradigm. London: Elsevier. ISBN-978-0-7623-1449-2, Series Editor: M. Dresner. 26/07/2007. Επιμέλεια.
- Stopford M., (2007), “Maritime Economics”, Routledge
- Theotokas Ioannis. - Harlaftis Gelina (2009), Leadership in World Shipping, Palgrave Macmillan, 346 p.
- M. Porter, (1990), The competitive Advantage of Nations, MacMillan

a) Διαδικτυακές πηγές

- <http://www.ship.gr/> (Ημερομηνία πρόσβασης 15-07-2013)
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE (Ημερομηνία πρόσβασης 19-06-2013)

Παράρτημα 1

Ναυλωσύμφωνα

Association of Ship Brokers
& Agents (U.S.A.), Inc.
October 1977

**CODE WORD FOR THIS
CHARTER PARTY:**
ASBATANKVOY

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

PREAMBLE

Place: Mumbai Date

IT IS THIS DAY AGREED between _____

~~chartered owner~~/owner(hereinafter called the "Owner") of the _____ FLAG, *Built* _____
~~SS/MS~~ _____ M.T. " _____ " (hereinafter called the "Vessel")

and *HINDUSTAN PETROLEUM CORPORATION LTD. 17 JAMSHEDJI TATA ROAD, MUMBAI -400020* (hereinafter called the "Charterer") that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes

this Preamble and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II.

PART I

- A. Description and Position of Vessel : *See Rider Clause 12 as attached*
- Deadweight: _____ metric tons (~~2240 lbs.~~) Classed: _____
- Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard _____ meters ft. in salt water.
- Capacity for cargo: _____ CBM (at 98% excluding slops) tons (of 2240 lbs. each) more or less, Vessel's option
- Coated: Yes No
- Coiled Yes No Last ~~two~~ three cargoes :
- Now: _____ Expected Ready: ETA
- B. Laydays:
- Commencing: _____ Cancelling : _____
- C. Loading Port(s): Charterers' Option
- D. Discharging Port(s): Charterers' Option
- E. Cargo / Quantity: Charterers' Option
- F. Freight Rate:
- G. Freight/Demurrage / Deadfreight Payable to: *See Rider Clause no. 39, as attached*
- H. Total Laytime in Running Hours: HOURS SUNDAYS AND HOLIDAYS INCLUDED
- I. Demurrage per day: US \$ _____ per day or pro rata

Εικόνα 1:Ναυλωσύμφωνο Ναύλωσης ανά ταξίδι (voyage chartering)

ORIGINAL

TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS:

CODE NAME: "SUPPLY TIME 89" PART I

1. Place and date

LE HAVRE, 25TH MAY 1998

2. Disponent Owners/Place of business (full style) (Cl.1(a))

A/ LES ABEILLES INTERNATIONAL

Quai Lamande / PO Box 1351

76065 Le Havre Cedex / France

Ph: (33)2 35 19 77 85 Fax (33) 2 35 41 78 98 for the Diving Support Vessel
and

B/TRAVOCEAN

146 rue Sainte

13007 Marseilles / France

Ph: (33)4 91 04 42 04 Fax (33) 4 91 33 85 05 For the R.O.V.

3. Charterers/Place of business (full style, adresse and telex/telefax)
(Cl.1(a))

RMS TITANIC, INC.

17, Battery Place, Suite 203

New York, New York 10004

U.S.A.

Ph (212) 558 6300 Fax (212) 482 1912

4. Vessel's name (Cl.1(a))

D.S.V. "ABEILLE SUPPORTER" and R.O.V. "ABYSSUB"

5. Date of delivery (Cl.2(a))

Between 3rd Aug 1998 and 6th Aug 1998

6. Cancelling date (Cl.2(a) & (c))

6th August 1998

23:59 LT

7. Port or place of delivery (Cl.2(a))

Mobilisation Port: Bayonne, France Place of delivery: On RMS TITANIC wreck site

8. Port or place of redelivery/notice of redelivery (Cl.2(d))

(i) Port or place of redelivery

Redelivery: In Boston, USA

Demobilisation port: Bayonne, France

(ii) Number of days' notice of redelivery

2 (two) days

Εικόνα 2: Ναυλοσύμφωνο για σειρά ταξιδιών

Exhibit 10.12

1. Shipbroker Not Applicable	BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: "BARECON 2001"	
	PART 1	
	2. Place and date New York, New York, January 18, 2011	
3. Owners/Place of business (Cl.1) MR Contest Shipping L.L.C. c/o Northern Fund Management America LLC (as Agent) One Stamford Landing 62 Southfield Avenue, Ste 212 Stamford, Connecticut 06902	4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl.1) GMR Contest LLC c/o General Maritime Corporation 299 Park Avenue, 2 nd floor New York, New York 10171	
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3) STENA CONTEST; Call sign: ZCDL7; Flag: Marshall Islands		
6. Type of Vessel Product Tanker	7. GT/NT 27,357 / 13,866	
8. When/Where built 2005 / Uljanik Shipyard, Uljanik	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard 47,400	
10. Classification Society (Cl.3) American Bureau of Shipping	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society February 20, 2010	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3) Not applicable		
13. Port or Place of delivery (Cl. 3) As trading	14. Time for delivery (Cl.15. Cancelling date (Cl. 4) 5) See Additional Clause 27	Not applicable
16. Port or Place of redelivery (Cl.15) See also Additional Clause 34	17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15) See Additional Clause 35	
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4 Notice is not applicable	19. Frequency of dry-docking (Cl. 10(g))	
20. Trading limits (Cl. 6) Worldwide		

Εικόνα 3:Ναυλοσύμφωνο ναύλωσης πλοίου γυμνού

17. Area of operation CL 3(a) AS PER SEARCH ASSIGNMENT see ANNEX D		18. Employment of vessel restricted to (state nature of service(s)) CL 3(a) IN SUPPORT OF CHARTERERS SEARCH ASSIGNMENT. ALWAYS WITHIN THE SAFE CAPABILITIES AND CAPACITIES OF THE VESSEL	
19. Charter hire (state rate and currency) CL 10(a) and (b) £7,503,900 (SEVEN MILLION, FIVE HUNDRED AND THREE THOUSAND, NINE HUNDRED BRITISH POUNDS STERLING) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT		20. Extension hire (if agreed, state rate) CL 10(b) N/A	
21. Invoicing for hire and other payments CL 10(a) (i) state whether to be issued in advance or arrears IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT (ii) state to whom to be issued if addressee other than stated in Box 2 N/A (iii) state to whom to be issued if addressee other than stated in Box 3 N/A		22. Payments (state mode and place of payment; also state beneficiary and bank account) CL 10(a) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT	
23. Payment of hire, bunker invoices and disbursements for Charterers' account (state maximum number of days) CL 10(a) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT		24. Interest rate payable CL 10(a) 2% ABOVE PREVAILING BARCLAYS BANK plc RATE	25. Maximum audit period CL 10(a) N/A
26. Meals (state rate agreed) CL 5(c)(i) N/A	27. Accommodation (state rate agreed) CL 5(c)(ii) N/A	28. Mutual Waiver of Recourse optional , state whether applicable CL 12(a) NOT APPLICABLE	
29. Sullied (state amount of daily increment to charter hire) CL 11(b) N/A		30. War (state name of country(ies)) CL 13(a) MIDDLE EAST	
31. General average (place of settlement - only to be filled in if other than London) CL 29		32. Breakdown (state period) CL 29(b)(i) 5 DAYS	
33. Law and arbitration (state CL 31(a) or 31(b) or 31(c) as agreed; if CL 31(c) agreed also state place of arbitration) CL 31 CL 31(a)		34. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed N/A	

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

WJ

Εικόνα 4: Ναυλοσύμφωνο Χρονοναύλωσης