

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Μεταπτυχιακό Τμήμα Αθηνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών

Κατεύθυνση: Αθηνών, Ηράκλειο, Οικονομία

Επιστημολογικός καθηγητής: Ηλίας Παλασσογιάννης

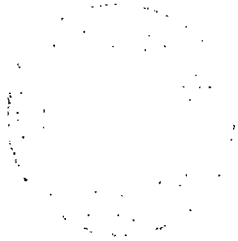
Διπλωματική Εργασία:

**« Η ελληνική ναυτιλία πρώτη στην διεθνή
σκακιέρα: γεωπολιτική και οικονομική
ανάλυση »**

Φοιτήτρια: Ελισάβετ Κατσαμάκη, 1207M068

Σεπτέμβριος 2009

MET
KAT



**Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΡΩΤΗ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΑΚΙΕΡΑ:
ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	1
ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ.....	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ.....	4
A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
1. Βασικές πληροφορίες	8
2. Ιστορική αναδρομή της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας	11
B. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΚΑΚΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	
1. Οι σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο. Ποιος ελέγχει την ναυτιλία;	
1.1 Οι 35 ισχυρότερες δυνάμεις	19
1.2 Οι μεγαλύτεροι αγοραστές	21
1.3 Κίνα	21
1.4 ΗΠΑ	22
2. Η σημασία της σημαίας	
2.1 Σημασία για πλοιοκτήτες	25
2.2 Σημασία για τις χώρες	26
2.3 Οι σημαίες ευκολίας (flags of convenience ή foc) και flagging-out	27
2.4 Ελληνική σημαία και flagging-in	29
3. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας	34



Γ. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΑΚΙΕΡΑ

- 1. Οι σημαντικότεροι παίκτες της ελληνικής ναυτιλίας43**
- 2. Ο ρόλος της κυβέρνησης και η σχέση της με τους Έλληνες εφοπλιστές58**

Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

1. Η Ελληνική ναυτιλία σε νούμερα

- 1.1 Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η θέση της στον κόσμο 66
- 1.2 Ηλικία των πλοίων 69
- 1.3 Τύποι πλοίων του ελληνόκτητου στόλου 71
- 1.4 Ναυτιλιακές εταιρείες 72
- 1.5 Πληρώματα ελληνόκτητου στόλου 75

2. Η προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

- 2.1 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα 77
- 2.2 Που επενδύουν οι Έλληνες εφοπλιστές80

3. Διεθνείς εξελίξεις και ελληνική ναυτιλία: η παγκόσμια κρίση και οι επιπτώσεις της

- 3.1 Η παγκόσμια κρίση85
- 3.2 Η ελληνική ναυτιλία και η διεθνής κρίση 87

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 99

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....102

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....109

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών που μου παραχώρησε την Ετήσια Έκθεση 2008, τον δημοσιογράφο της Ναυτεμπορικής κ. Αντώνη Τσιμπλάκη για τις ιδιωτικές έρευνες που μου παραχώρησε και για την πρόσβαση σε άρθρα της Ναυτεμπορικής παλαιότερων χρόνων, τον κ. Φίλιππο Αντόναρο της ναυτιλιακής εταιρείας Carriers για την πρόσβαση στην βάση δεδομένων Clarkson's Shipping Intelligence, και τον καθηγητή κ. Ηλία Παπασωτηρίου που δέχτηκε να αναλάβει την εποπτεία της εργασίας μου.

ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

- **Bulkers ή bulk carriers:** πλοία χύδην φορτίου
- **DBI:** Dry Bulk Index- Δείκτης Ξηρού φορτίου
- **Dry Bulk:** πλοία χύδην ξηρού φορτίου
- **GSCC/ Committee:** Greek Shipping Cooperation Committee – Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου
- **Tankers:** Δεξαμενόπλοια
- **ΑΠΠ:** Α' Παγκόσμιος Πόλεμος
- **ΒΠΠ:** Β' Παγκόσμιος Πόλεμος
- **ΕΕ:** Ευρωπαϊκή Ένωση
- **ΕΕΕ:** Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
- **Ε/Κ:** Εμπορευματοκιβώτια ή containers
- **ΙΜΟ:** International Maritime Organisation (Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας)
- **ΟΗΕ:** Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
- **ΥΕΝΑΝΠ:** Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην προκείμενη εργασία εξετάζεται η ισχύς της ελληνικής ναυτιλίας στην διεθνή σκακιέρα της ναυτιλίας υπό το πλαίσιο της Διεθνούς Πολιτικής Οικονομίας. Αφού αναλύεται η διεθνή σκακιέρα, παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι παίκτες της ελληνικής ναυτιλίας και η εθνική της πολιτική. Οι παίκτες που παρουσιάζονται και αναλύονται είναι οι διεθνείς παίκτες, οι έλληνες παίκτες, το κράτος, και οι διεθνείς και περιφερειακοί οργανισμοί. Κατόπιν, παρατίθεται οικονομική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλίας, με αναφορά και στην πρόσφατη κρίση, προκειμένου να εξετασθεί η εσωτερική της δύναμη και η σύνδεσή της με την ελληνική οικονομία. Το συμπέρασμα της ανάλυσης είναι ότι η ελληνική ναυτιλία στήριξε την δύναμή της τόσο σε εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς παράγοντες. Ο υπερσύγχρονος στόλος της, η πολύχρονη εμπειρία, και η ικανότητα των Ελλήνων εφοπλιστών να ελίσσονται σε διαφορετικές συγκυρίες, αποτελούν γερές βάσεις για να διατηρήσει η ελληνική ναυτιλία τα ηνία της παγκόσμιας ναυτιλίας στο άμεσο μέλλον. Πιο μακροπρόθεσμα ενδέχεται να αντιμετωπίσει πιο ισχυρό ανταγωνισμό από την Ασία καθώς και συνεχόμενες κρίσεις της ναυτιλίας από την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Λέγεται ότι χωρίς την ναυτιλία ο μισός κόσμος θα πέθαινε από την πείνα και ο άλλος μισός από το κρύο. Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης καθώς είναι ο πιο φτηνός τρόπος μεταφοράς. Επιπλέον, καθώς η γη αποτελείται από δύο τρίτα νερό, για πολλές χώρες εξαιτίας της γεωγραφίας τους είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς. Σύμφωνα με τον ΟΗΕ, η ναυτιλία αποτελεί το 3% της παγκόσμιας οικονομίας και τα παγκόσμια ναύλα ξεπερνούν το μισό τρισεκατομμύριο δολάρια το χρόνο. Αυτό ο τομέας μεταφοράς λοιπόν, εξαιτίας της σπουδαιότητάς του σχετίζεται άμεσα με την οικονομική ισχύ και άρα με την πολιτική. Όπως το εξέφρασε και η Susan Stange, η ναυτιλία είναι ένα ξεκάθαρο παράδειγμα της διεθνούς πολιτικής οικονομίας που είναι αδύνατο να γίνει διαχωρισμός μεταξύ της οικονομικής δύναμης και της πολιτικής ισχύος (S. Stange, 1976). Η ναυτιλία λοιπόν δεν αποτελεί μόνο οικονομική συνεισφορά στις χώρες, αλλά και στρατηγικό εργαλείο για την ανάπτυξη και διατήρηση της ισχύος τους στον κόσμο, εφόσον συνδέεται άμεσα όχι μόνο με την οικονομική ισχύ αλλά και με την τροφοδότηση της ενέργειας, τον έλεγχο του παγκόσμιου εμπορίου, την παρουσία των χωρών στον κόσμο και τον έλεγχο των ναυτικών δυνάμεων για τον αμυντικό σχεδιασμό μίας χώρας.

Ο λόγος που επέλεξα να ερευνήσω την ναυτιλία είναι η σπουδαιότητά της στην διεθνή πολιτική οικονομία. Αποφάσισα να αναλύσω συγκεκριμένα την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία καθώς είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως για το 2008 σύμφωνα με τον ΟΗΕ. Θεώρησα πολύ ενδιαφέρον να εξετάσω την σημασία αυτού του γεγονότος για τον κόσμο, την Ελλάδα, και την ελληνική οικονομία, καθώς και το τι κρύβεται πίσω από αυτήν την δύναμη. Ο στόχος μου είναι να παρουσιάσω την σύγχρονη ναυτιλιακή σκακιέρα, τους παίκτες της, τους όρους του παιχνιδιού, και να αναλύσω εκτενέστερα την ελληνική ναυτιλία στην σκακιέρα και πως έφτασε να γίνει ο πιο ισχυρός παίκτης της. Το ενδιαφέρον μου επικεντρώνεται στην ισχύ, με την πολιτική και οικονομική ανάλυση να είναι εργαλεία για να την εξηγήσω. Η ερευνά μου δεν είναι απλά μία οικονομική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά μία βαθύτερη κατανόηση για την σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ελλάδα, με στόχο την αξιοποίησή της ως εργαλείο ισχύος

για το Ελληνικό κράτος στην διεθνή σκηνή. Με τον όρο ναυτιλία θα εννοώ στο εξής την ποντοπόρο ναυτιλία την οποία και εξετάζω.

Η έννοιες πολιτική και οικονομία θα συνδέονται άμεσα σε όλη την εργασία. Προσπάθησα να κάνω έναν υποτυπώδη διαχωρισμό για να διευκολύνω την κατανόηση του κειμένου. Στο πρώτο μέρος παραθέτω στοιχεία που θεωρώ ότι είναι απαραίτητες πληροφορίες στην ερμηνεία της εργασίας μου. Στο δεύτερο μέρος αναφέρομαι στην γεωπολιτική ανάλυση του διεθνούς περιβάλλοντος και τους διεθνείς παίκτες, στο τρίτο μέρος εξετάζω την θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην σκακιέρα της ναυτιλίας εκτενέστερα παραθέτοντας τους σημαντικότερους παίκτες και την εθνική πολιτική, και στο τέταρτο μέρος παραθέτω την οικονομική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας ως βοήθημα των άλλων δύο μερών. Τα χρόνια στα οποία αναφέρομαι είναι κυρίως η τελευταία εξαετία καθώς αυτά είναι τα χρόνια όπου η ναυτιλία έζησε την «χρυσή πενταετία» της από το 2003 μέχρι το 2008, και την βαθύτερή της κρίση από τα μέσα έως το τέλος του 2008. Ο στόχος μου ήταν να παραθέσω όσο πιο πρόσφατα στοιχεία ήταν δυνατό να βρω, οπότε πολλά από αυτά αναφέρονται και στον χρόνο συγγραφής της έρευνας, δηλαδή το 2009. Όπου κρίνω σκόπιμο παραθέτω και στοιχεία από πολύ παλαιότερα χρόνια προκειμένου να γίνει πιο κατανοητή η σημερινή κατάσταση.

Όσο αφορά τις πηγές μου, διεξάγοντας την ερευνά μου διαπίστωσα ότι ο χαρακτήρας της ελληνικής ναυτιλίας ήταν κλειστός και οι πληροφορίες δεν ήταν τόσο προσβάσιμες όπως σε άλλους κλάδους, ενώ οι έρευνες σχετικές με το θέμα μου ήταν πολύ λίγες ακόμα και σε ακαδημαϊκές βάσεις δεδομένων. Παρόλο που χρησιμοποίησα βιβλία και άρθρα σχετικά με την ελληνική ναυτιλία, το μεγαλύτερο μέρος έχει στηριχτεί σε ιδιωτικές έρευνες που μου παρέθεσαν δημοσιογράφοι και ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και σε έγκυρες βάσεις δεδομένων (databases) της βιομηχανίας και συγκεκριμένα το *Clarksons Shipping Intelligence* που θεωρείται η πιο έγκυρη και ευρέως διαδεδομένη βάση δεδομένων της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επίσης, εξαιτίας του ότι η ανάλυση μου φτάνει μέχρι και το καλοκαίρι του 2009, χρησιμοποίησα πολλά στοιχεία και από έγκυρη οικονομική εφημερίδα, και συγκεκριμένα την *Ναυτεμπορική*. Το γεγονός ότι η ερευνά μου στηρίζεται περισσότερο σε πηγές που χρησιμοποιούν οι επαγγελματίες του χώρου

μπορεί να είναι πλεονέκτημα ή μειονέκτημα. Πλεονέκτημα γιατί αναλύει την βιομηχανία «εκ των έσω» και δεν στηρίζεται μόνο στην θεωρία, αλλά και μειονέκτημα γιατί τα στοιχεία των ιδιωτικών ερευνών συμπεράνα ότι ποικίλουν και η επιλογή μου κρίθηκε με βάση τις εγκυρότερες διαθέσιμες πηγές. Τέλος, οι επίσημες σελίδες του YENANΠ, των Ηνωμένων Εθνών, της ΕΕ, του ΙΜΟ, της Τράπεζας της Ελλάδος, καθώς και η ετήσια έκθεση του Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, αποτέλεσαν σημαντικές επίσημες πηγές στην συγκέντρωση στοιχείων.

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. Βασικές πληροφορίες

Η ναυτιλία διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, την φορτηγό ναυτιλία και την επιβατηγό ναυτιλία. Η πρώτη αφορά την μεταφορά φορτίων και η δεύτερη την μεταφορά επιβατών. Η φορτηγός ναυτιλία κατηγοριοποιείται σε τακτικών γραμμών και ποντοπόρο ή tramp. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών εκτελεί τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεγάλων αποστάσεων και αφορά κυρίως τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (E/K) ή containers. Η ποντοπόρος δεν ακολουθεί δρομολόγια και δεν κάνει διάκριση σε τόπο, χρόνο και φορτίο. Όπου υπάρχουν φορτία και ζήτηση μεταφοράς αποστέλλονται πλοία για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες. Η ποντοπόρος ναυτιλία δηλαδή, δραστηριοποιείται εκεί που υπάρχει ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Οι τύποι πλοίων που χρησιμοποιούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία είναι κυρίως τα δεξαμενόπλοια ή tankers και τα χύδην φορτίου ή bulkers ή bulk carriers. Αναλόγως με το φορτίο που μεταφέρουν αποκτούν και την ονομασία τους. Τα πιο ευρέως διαδεδομένα στα tankers είναι τα oil tankers και τα chemical tankers, ενώ στα bulkers είναι τα dry bulk δηλαδή τα χύδην ξηρού φορτίου.

Η ελληνική ναυτιλία εστιάζεται περισσότερο στην ποντοπόρο ναυτιλία και ειδικότερα στο διαμετακομιστικό εμπόριο ή αλλιώς cross-trading, δηλαδή την μεταφορά φορτίων για λογαριασμό τρίτων χωρών. Για παράδειγμα, η Κίνα ναυλώνει ελληνικά πλοία για να μεταφέρει σιδηρομετάλλευμα (iron ore) από την Βραζιλία. Αυτό είναι και το είδος ναυτιλίας που εξετάζεται στην παρούσα εργασία.

Τα πιο βασικά φορτία είναι, το ακατέργαστο και κατεργασμένο πετρέλαιο καθώς και τα παράγωγά του, τα μεταλλεύματα, οι γαιάνθρακες, τα σιτηρά, ο βωξίτης, το αλουμίνιο,

και τα φωσφορικά λιπάσματα.

Οι βασικές εξαγωγικές χώρες πετρελαίου παρουσιάζονται στον πίνακα 1 ενώ οι βασικές χώρες εξαγωγής σιτηρών, μεταλλευμάτων και πρώτων υλών παρουσιάζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 1. Χώρες Εξαγωγής πετρελαίου

Πετρέλαιο	% Εξαγωγών χώρας
Κουβέιτ	93
Σαουδική Αραβία	90
Ιράν	88
Ρωσία	68
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	53
Ινδονησία	38

Πηγή: Συγγραφέας με στοιχεία από ΟΗΕ

Πίνακας 2. Βασικές χώρες εξαγωγής σιτηρών, μεταλλευμάτων και πρώτων υλών

Εξαγωγές	Χώρες
Σιτηρά	ΗΠΑ
	Καναδάς
	Αυστραλία
Μεταλλεύματα	Νότιος Αφρική
	Αυστραλία
	Βραζιλία
Γεωργικές και πρώτες ύλες	Αυστραλία
	Αργεντινή
	Μαρόκο
	Βραζιλία
	Καναδάς
	Ν. Αφρική

Πηγή: Συγγραφέας με στοιχεία από Μυλωνόπουλος, 1999

Οι τάσεις που κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά για την ζήτηση και προσφορά προϊόντων, είναι η αύξηση της ζήτησης πετρελαίου από τις ΗΠΑ, την Κίνα και την Ινδία, η αύξηση των αναγκών της Κίνας σε πρώτες ύλες προκειμένου να στηρίξει το πρόγραμμα ανάπτυξης της, και η εξέλιξη της Βραζιλίας σε έναν από τους μεγαλύτερους εφοδιαστές του κόσμου σε σιτηρά και μέταλλα. Η αλματώδης ανάπτυξη της Κίνας, Ινδίας, Ρωσίας,

και Βραζιλίας είναι το επίκεντρο της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς εκεί συσσωρεύονται οι ανάγκες για μεταφορά φορτίων. Μάλιστα η διαδρομή-ορόσημο για την υγεία της ναυτιλίας θεωρείται η μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία στην Κίνα. Λέγεται μάλιστα ότι η κρίση του 2008 οφειλόταν κυρίως στην μείωση ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα. Ενώ λοιπόν τα προηγούμενα χρόνια η ναυτιλία επικεντρωνόταν στο εμπόριο στον ατλαντικό, τώρα το ενδιαφέρον έχει εστιαστεί στον ειρηνικό ωκεανό και στις αναδύμενες δυνάμεις. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες ζητάνε πρώτες ύλες για την ανοικοδόμησή τους, ενώ εξάγουν φτηνά προϊόντα στον υπόλοιπο κόσμο.

Η ναυτιλία είναι σημαντική πηγή δύναμης στην παγκόσμια πολιτική σκηνή. Παρέχει ισχύ και ασφάλεια, ως ανεξάρτητος παράγοντας πλούτου, ενισχυτής ανάπτυξης της εγχώριας βιομηχανίας, και ως στρατιωτική δύναμη. Η συμπεριφορά των εταιρειών επηρεάζεται άμεσα από την δύναμη του κράτους, άμεσα ή έμμεσα μέσω πολυεθνικών εταιρειών, και πλέον και των διεθνών οργανισμών. Ως σημαντική πηγή ισχύς είναι άρρηκτα δεμένος με την πολιτική σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Εξαιτίας της ιδιομορφίας του, δηλαδή της απαραίτητης πρόσβασης σε θάλασσα, συνδέεται άμεσα με την γεωπολιτική, αφού οι μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις είναι οι χώρες που

περιβάλλονται από θάλασσα. Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να θεωρηθεί ως μία σκακιέρα, όπου οι παίκτες προσπαθούν να κερδίσουν περισσότερη ισχύ και αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό μέσα σε ένα περιβάλλον διεθνών εξελίξεων, αντικρουόμενων συμφερόντων, οικονομικών και πολιτικών παιχνιδιών. Τρεις είναι οι κύριοι παίκτες που καθορίζουν τους όρους του παιχνιδιού, οι εφοπλιστές, το κράτος, και οι περιφερειακοί και διεθνείς οργανισμοί. Ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος είναι πρώτος στον κόσμο, το ελληνικό κράτος και η ΕΕ επιδιώκουν αυξανόμενη συμμετοχή στα δρώμενα, οι μεγάλοι παίκτες στην Ασία πιέζουν την ανταγωνιστικότητα σε καινούρια όρια και συμμετέχουν σε διεθνείς οργανισμούς, και η Αμερική προσπαθεί να διατηρήσει τον έλεγχο της εμμέσως.

2. Ιστορική αναδρομή της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας

Η ιστορία της ναυτιλίας ξεκινάει από τα αρχαία χρόνια, όμως η ενότητα αυτή θα περιγράψει τα σημαντικότερα γεγονότα από την λήξη του *Α' Παγκοσμίου Πολέμου* (ΑΠΠ) έως τις μέρες μας.

Κατά τον ΑΠΠ η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της. Από το 1914 μέχρι και το 1939 ο όγκος του ελληνικού πλοίου τριπλασιάστηκε, άλλαξε η εξωτερική του δομή και η εσωτερική του διαρρύθμιση. Από το 1927 αρχίζει και χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη των πλοίων. Δημιουργούνται οι πετρελαιοκίνητες μηχανές εσωτερική καύσης (ντίζελ) και έτσι αρχίζει και η κατασκευή δεξαμενόπλοιων. Οι ελληνικές επιχειρήσεις είναι αποκλειστικά οικογενειακές, το 75% του ελληνικού στόλου είναι μικρού μεγέθους (μοναχοβάπορες), έχουν μικρή διάρκεια ζωής και χαμηλό βαθμό διεθνοποίησης.

Το 1939 η Γερμανία καταλαμβάνει την Πολωνία και αρχίζει ο *Β' Παγκόσμιος Πόλεμος* (ΒΠΠ). Το 1941 αρχίζει το πρόγραμμα μαζικών ναυπηγήσεων πλοίων Λίμπερτ σε ΗΠΑ και σε Καναδά. Μέχρι το 1945 ναυπηγούνται 3.000 πλοία. Οι Έλληνες εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα του κόσμου λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας, με ιδιαίτερη προτίμηση στο Λονδίνο. Κατά τον ΒΠΠ η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της Γερμανικής αεροπορίας. Η υπερπόντιος εμπορική ναυτιλία συνέχισε την δραστηριότητά της προσφέροντας υπηρεσίες στους Συμμάχους, με υπερωκεάνιες μεταφορές μεταξύ Αφρικής, Αγγλίας, Ρωσίας, Αμερικής.

Ο ΒΠΠ υπήρξε καταστροφικότατος για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Το ίδιο και για την παγκόσμια ναυτιλία. Το σύνολο των συμμαχικών απωλειών έφτασαν τα 4.834 πλοία χωρητικότητας 19.700.000 τόνων.

Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945-1975), μετά το τέλος του ΒΠΠ, η Αμερική βοήθησε την Ελλάδα με την χορήγηση το 1947, 100 πλοίων Λίμπερτς τα οποία

μοίρασαν στους Έλληνες εφοπλιστές με ευνοϊκούς όρους. Τα πλοία αυτά ήταν πανομοιότυπα με τα φορτηγά «tramps» αλλά με μεγαλύτερη χωρητικότητα και κινούνταν με πετρέλαιο. Η χορήγηση αποτέλεσε το ξεκίνημα για την σημαντική ανάπτυξη της φορτηγού υπερπόντιας Ελληνικής ναυτιλίας. Λίγο αργότερα το 1948, δημιουργείται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του ΟΗΕ που ασχολείται με διεθνείς κανονισμούς και ρυθμίσεις. Ένα άλλο μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων εφοπλιστών ήταν η είσοδός τους στην αγορά των δεξαμενόπλοιων κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1940 και του 1950. Οι πρώτοι που συνέβαλλαν σε αυτό ήταν ο Σταύρος Νιάρχος και ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Είναι εκείνοι που επωφελήθηκαν από την νορβηγική εμπειρία στα δεξαμενόπλοια και αξιοποίησαν την διεθνή συγκυρία. Οι Νορβηγοί κατείχαν τον πιο ισχυρό στόλο δεξαμενόπλοιων αλλά μετά την μεταπολεμική συναλλαγματική κρίση στην Νορβηγία, το νορβηγικό κράτος απαγόρευσε την αγορά πλοίων από το εξωτερικό. Έτσι οι Νορβηγοί δεν μπόρεσαν να εκμεταλλευτούν την «χρυσή περίοδο» της παγκόσμιας ναυτιλίας, δηλαδή από το 1950 έως το 1953, που δημιουργήθηκε με τον πόλεμο στην Κορέα. Αυτό το κενό κάλυψαν ο Νιάρχος και ο Ωνάσης, καθώς και άλλοι εφοπλιστές που έσπευσαν να τους μιμηθούν. Το μισό περίπου της παγκόσμιας διακίνησης πετρελαίου δια θαλάσσης προερχόταν από την περιοχή της Μέσης Ανατολής. Οι σημαντικότεροι εμπορικοί δρόμοι ήταν από τον Περσικό κόλπο στην Β. Ευρώπη και την Ιαπωνία. Με το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ το 1956, το μήκος των δρόμων τριπλασιάστηκε και δημιούργησε την ανάγκη για μεγαλύτερα πλοία. Ο όρος «supertanker» γεννήθηκε το '50 με την παραγγελία του «Τίνα Ωνάση» από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Ο Ωνάσης και ο Νιάρχος είχαν την δυνατότητα να αυτοχρηματοδοτήσουν την επιχειρηματική τους επέκταση αγοράζοντας δεξαμενόπλοια με χρονοναυλώσεις από τις αμερικανικές εταιρείες πετρελαίου, τις δεκαετίες του '40 και του '50. Έτσι άρχισαν και μαζικές παραγγελίες που τους εξασφάλιζε και μικρότερο κόστος στα ναυπηγεία της Γερμανίας και της Μ. Βρετανίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι την δεκαετία του '60, οι πετρελαϊκές εταιρείες γνωστές ως «επτά αδελφές», οι αμερικανικές Chevron, Esso, Gulf, Mobil και Texaco, η βρετανική BP, και η ολλανδική Shell, κυριάρχησαν στην παγκόσμια παραγωγή, την διανομή και πωλήσεις του πετρελαίου. Μάλιστα το ένα τρίτο των δεξαμενόπλοιων ήταν δικό τους για τις δεκαετίες '60 και '70. Μέχρι το 1958, οι Νιάρχος, Ωνάσης, Κουλουκουνητής, οι γιοι του Πέτρου Γουλανδρή και ο Σταύρος Λιβανός, διαχειριζόνταν

σημαντικούς στόλους δεξαμενόπλοιων που αποτελούνταν από 30 έως 50 πλοία και κατείχαν το 35% του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου. Άλλοι παραδοσιακοί εφοπλιστές εγκατεστημένοι στην Ν. Υόρκη προχώρησαν σε μικρότερες αγορές δεξαμενόπλοιων (5-10 πλοία). Μέχρι το 1974, ο ελληνόκτητος στόλος δεξαμενόπλοιων είχε καταστεί ο μεγαλύτερος του κόσμου, αντιπροσωπεύοντας το 17% του παγκόσμιου στόλου. Από το 1958 έως το 1975, τα δεξαμενόπλοια αντιπροσώπευαν το 40-48% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Ανοίγονται γραφεία σε Ευρώπη, Βόρειο και Νότιο Αμερική, Νοτιοανατολική Ασία και Νότιο Αφρική. Το 1960 εισέρχονται πολλοί νέοι εφοπλιστές συνήθως με την μορφή συνιδιοκτησίας και γίνεται η διάκριση των παραδοσιακών και μη παραδοσιακών εφοπλιστών. Οι παραδοσιακοί έχουν έδρα την Ν. Υόρκη και το Λονδίνο, και οι μη παραδοσιακοί έχουν έδρα τον Πειραιά.

Στις δεκαετίες του '50 και του '60, εκδηλώνεται μία εντυπωσιακή άνοδος του παγκόσμιου στόλου και του παγκόσμιου εμπορίου. Το '50 οι ναύλοι σημείωσαν 2 κορυφώσεις, τη μία κατά την διάρκεια του πολέμου της Κορέας το 1950-51, και την άλλη με το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Μετά το άνοιγμα της διώρυγας σημειώθηκε πτώση ναύλων, οι οποίοι παρέμειναν στα ίδια επίπεδα μέχρι τα μέσα του '60. Το 1960 δημιουργείται ο Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών χωρών (ΟΠΕΚ) από το Ιράν, το Ιράκ, το Κουβέιτ, την Σαουδική Αραβία, και την Βενεζουέλα. Για τα επόμενα 8 χρόνια το παγκόσμιο εμπόριο και ο παγκόσμιος στόλος ακολουθεί μία συνεχή ανοδική πορεία. Το κλείσιμο του Σουέζ για δεύτερη φορά το 1967 θα προκαλέσει τεράστια αύξηση της ζήτησης και των ναύλων και θα οδηγήσει τους εφοπλιστές σε υπερεπενδύσεις με αποτέλεσμα την περίοδο 1967-1975, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου να αυξηθεί κατά 88%. Αυτή όμως η εκρηκτική άνοδος αποδείχτηκε καταστροφική τα επόμενα χρόνια κατά την διάρκεια της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης. Με την πρώτη πετρελαϊκή κρίση το 1973-74, η κατάσταση στις ναυλαγορές των υγρών φορτίων άλλαξε σημαντικά. Η μείωση της ζήτησης σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά χωρητικότητας δημιούργησε συνθήκες κρίσης που διατηρήθηκαν με μικρά διαλείμματα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80. Αυτό οδήγησε σε μείωση συμμετοχής στις ναυλαγορές υγρών φορτίων και για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Βέβαια εκείνη την περίοδο είναι που άρχισαν να δραστηριοποιούνται πολλοί νεοεισερχόμενοι εφοπλιστές από τον Πειραιά δημιουργώντας σημαντικούς στόλους δεξαμενόπλοιων.

Στις αρχές του 1960, αρχίζουν οι ναυπηγήσεις των εξειδικευμένων bulk carriers που αντικαθιστούν σταδιακά τα φορτηγά (tramp). Τα δύο αυτά είδη πλοίων καταλάμβαναν πάνω από τα δύο τρίτα του παγκόσμιου στόλου για το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου. Μέχρι τις αρχές του '60, περιορίζονταν σε 20 βασικά δρομολόγια. Πολλοί από αυτούς τους δρόμους αφορούσαν την μεταφορά φορτίων από την Αφρική, τη Λατινική Αμερική, την Αυστραλία και την Νότιο Ασία, προς την Ευρώπη, την Ιαπωνία, και τις ΗΠΑ. Οι αυξανόμενες ανάγκες των βιομηχανικών κρατών για σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, δημητριακά, βωξίτη και φωσφορικά λιπάσματα, επέβαλλαν την κατασκευή του bulk carrier. Η συμμετοχή των bulk carriers στον παγκόσμιο στόλο έφτασε το 20% το '70 και πάνω από 30% το '80.

Στις αρχές του 1970 αρχίζουν και οι ναυπηγήσεις πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (E/K) που έφεραν επανάσταση στον τρόπο διακίνησης συσκευασμένων φορτίων και ανακατανομές στην οργάνωση και υποδομή των λιμένων. Το 1974, ναυπηγούνται και τα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC (Very Large Crude-oil Carriers).

Η πρώτη μεταπολεμική περίοδος είναι η περίοδος όπου το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου από 1% φτάνει το 12%.

Στην δεύτερη μεταπολεμική περίοδο (1975-2000), οι κύριες ναυλαγορές παρουσίασαν έντονες διακυμάνσεις, μεταβαίνοντας από περιόδους μεγάλης κερδοφορίας σε μακροχρόνιες περιόδους αρνητικών αποδόσεων. Αυτός ήταν και ο λόγος αναδιάρθρωσης των παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων στις οποίες περιλαμβάνεται και η ελληνόκτητη ναυτιλία, και της εμφάνισης νέων χωρών που έφεραν αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό της εργασίας.

Το 1981-83 και το 1985-86 οι ναυλαγορές αντιμετώπισαν πάλι κρίσεις. Οι αιτίες βρίσκονται για μία ακόμα φορά στα τέλη της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου. Οι θεαματικές αποδόσεις τις δεκαετίες '60 και '70 έκαναν πολλούς να πιστεύουν ότι μπορούσαν να αποκομίσουν πολλά οφέλη από την ναυτιλία καθώς νόμιζαν ότι η τάση αύξησης χωρητικότητας θα συνεχιζόταν και στο μέλλον. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας και η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης, διέψευσαν τις προσδοκίες τους καθώς οι μακροχρόνιες περίοδοι κάμψης υπερτερούσαν των σύντομων βελτιώσεων. Από το 1976 και έπειτα, ο παγκόσμιος στόλος αυξάνεται με μικρότερους ρυθμούς, ενώ από το 1983 έως το 1987 η χωρητικότητά του μειώνεται για πρώτη φορά σε όλη την

μεταπολεμική του πορεία. Μέχρι το 1987 εκδηλώθηκε η μεγαλύτερη κρίση της μεταπολεμικής περιόδου. Οι επιπτώσεις στα μεγέθη των πλοίων εμφανίστηκαν βέβαια με κάποια καθυστέρηση καθώς εισέρχονταν στην αγορά τα πλοία που είχαν παραγγελθεί το προηγούμενο διάστημα. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 35% μεταξύ 1974 και 1978. Οι κρίσεις του '70 και του '80 είναι πρωτοφανείς για την μεταπολεμική περίοδο, κυρίως εξαιτίας της μεγάλης του διάρκειας. Αναλυτές υποστηρίζουν ότι τρεις ήταν οι κύριοι παράγοντες. Πρώτον, η αυξημένη παραγωγή και χωρητικότητα εξαιτίας της ανάπτυξης της τεχνολογίας των ναυπηγείων. Δεύτερον, η χρηματοδότηση είτε μέσω δανείων, είτε χρηματοπιστωτικών οργανισμών, είτε μέσω κυβερνήσεων, που έφερνε στην αγορά ακόμα και εφοπλιστές που δεν ήταν ανταγωνιστικοί. Και τρίτον, η κρατική παρέμβαση στην ναυτιλία σε μία αγορά που ευνοεί τις βραχυχρόνιες επιλογές έναντι των μακροχρόνιων. Βέβαια αυτοί οι παράγοντες θα πρέπει να συσχετιστούν με την άνοδο της τιμής του πετρελαίου και την ύφεση της οικονομικής δραστηριότητας που ακολούθησε. Οι κρίσεις αυτές όμως οδήγησαν στην αναδιάρθρωση της χωρητικότητας και την τεχνολογική αναβάθμιση των πλοίων, αλλά και στη καταφυγή των σημαίων ευκολίας. Από 31.1% το 1980, ο στόλος στις σημαίες ευκολίας αυξάνεται στο 48.1% το 2000. Οι σημαίες ευκολίας θα εξετασθούν αναλυτικότερα σε επόμενη ενότητα.

Μετά το 1988 σημειώθηκε πάλι άνοδος και αύξηση χωρητικότητας. Σε αυτό συνέβαλλαν και οι μεταβολές στο εσωτερικό των στόλων με την εισαγωγή των νέων χωρών. Τα ναύλα άρχισαν να αυξάνουν για να κορυφωθούν στα μέσα και στα τέλη της δεκαετίας του '90. Οι κυριότερες ανακάμψεις ήταν τα έτη 1989-1991, 1996-1997, 1999-2000. Η Ελλάδα για το περισσότερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και για πρώτη φορά στη ναυτιλία κάνουν δυναμικά την είσοδο τους κράτη όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, η Ν. Κορέα, το Χονγκ Κονγκ και η Ταϊβάν. Είναι η περίοδος που οι αναπτυσσόμενες χώρες υποχωρούν σε όρους μεριδίων και σε απόλυτους όρους και καταφεύγουν στις σημαίες ευκολίας. Οι παραδοσιακές δυνάμεις χάνουν μεγάλη συμμετοχή σε bulk, ore, tankers, γενικού φορτίου, μικτού φορτίου και Ε/Κ. Το 1980, η Κίνα έχει υπό την σημαία της την ίδια χωρητικότητα με την Μ. Βρετανία, και πιο πολύ από τον νορβηγικό στόλο. Το 1989, ο βρετανικός στόλος καταφεύγει σε Ν. Κορέα και Φιλιππίνες. Ο λόγος αυτής της μεταβολής στην διεθνή ιεραρχία, φαίνεται να

είναι ο διαφορετικός βαθμός εξειδίκευσης των στόλων στις πλέον δυναμικές κατηγορίες χωρητικότητας όπως τα bulk και ore carriers. Ένας ακόμα λόγος είναι η εξέλιξη του κόστους εργασίας των διάφορων νηολογίων και οι διαφορές στο σταθερό κόστος που ήταν αποτέλεσμα διαφορετικών επενδυτικών προϊόντων και διαφορετικής ηλικίας των στόλων. Η πτώση της συμμετοχής των παραδοσιακών δυνάμεων σε bulk και ore carriers ήταν η προσφυγή στις σημαίες ευκολίας στο πλαίσιο του ανταγωνισμού μεταξύ των ίδιων ανεπτυγμένων χωρών. Οι αναπτυσσόμενες χώρες βέβαια άσκησαν τις ισχυρές πιέσεις τους στους διεθνείς οργανισμούς για να προστατέψουν την αρχαία θαλάσσια βιομηχανία τους, όμως η κύρια άνοδος τους είναι εμπορική όχι θεσμική. Οι χώρες αυτές όχι μόνο προσέφεραν φθηνή εργασία, αλλά και διέθεταν πλέον εθνικά φορτία. Το 1990, το διαδύκτιο αλλάζει την δομή επικοινωνίας στις ναυλαγορές.

Από το 2000 έως το 2005 τα σιδηρομεταλλεύματα έχουν μεγάλη ανοδική πορεία. Μεγάλο εμπόριο αναπτύσσεται μεταξύ των χωρών της Ασίας, μεταξύ της Ευρώπης και της Ανατολής και σε μικρότερο βαθμό μεταξύ Β. Ευρώπης και Μεσογείου. Οι εμπορικοί δρόμοι της Ασίας γίνονται οι σημαντικότεροι εμπορικοί δρόμοι. Τα δρομολόγια Ασία-Ευρώπη, Ασία-Αμερική παρουσιάζουν θεαματική αύξηση. Από το 2002 έως το 2008 η παγκόσμια και ελληνική ναυτιλία ζει την «χρυσή πενταετία της» μέχρι το καλοκαίρι του 2008 όπου εμφανίζονται οι επιπτώσεις της παγκόσμιας πιστωτικής κρίσης.

Πίνακας 3 : Τα σημαντικότερα ιστορικά γεγονότα

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΓΕΓΟΝΟΤΑ
ΑΠΠ	Ελλάδα απώλεσε 82% του στόλου της
Μεσοπόλεμος	Όγκος ελληνικού πλοίου τριπλασιάζεται Μοναχοβάπορες επιχειρήσεις, μη διεθνοποιημένες 1927: πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη, κατασκευή δεξαμενόπλοιων
ΒΠΠ	Ελληνική ναυτιλία αρχίζει και διεθνοποιείται με προτίμηση το Λονδίνο Μαζικές ναυπηγήσεις Λιμπερτυ Καταστροφές σε ελληνικό στόλο
1η μεταπολεμική περίοδος	1947: Χορήγηση 100 Λίμπερτυς από ΗΠΑ σε Έλληνες εφοπλιστές 1950-53: χρυσά χρόνια παγκόσμιας ναυτιλίας, πόλεμος σε Κορέα 1956: κλείσιμο διώρυγας Σουέζ, αύξηση ζήτησης για δεξαμενόπλοια 1960: δημιουργία ΟΠΕΚ 60: κατασκευή bulk carriers 50-'60: είσοδος Ελλήνων εφοπλιστών σε αγορά δεξαμενόπλοιων Μέχρι 1958: Νίαρχος, Ωνάσης, Λιβανός, Γουλιανδρής, Κουλουκουντής κατέχουν 35% ελληνόκτητου στόλου 1967: κλείσιμο διώρυγας Σουέζ, εκτίναξη ναύλων 70: Κατασκευή Containerships 1973-74: πρώτη πετρελαϊκή κρίση 1974: Ελληνικός στόλος δεξαμενόπλοιων μεγαλύτερος στον κόσμο
2η μεταπολεμική περίοδος	Δυναμική εισαγωγή Κίνας και άλλων αναπτυσσόμενων χωρών Σημαίες ευκολίας 1981-83: ναυτιλιακή κρίση 1985-86: ναυτιλιακή κρίση Από 1988 και πάλι άνοδος 1990: internet
2000-2008	Άνοδος σιδηρομεταλλευμάτων, εμπόριο με Ασία χρυσή πενταετία ναυτιλίας 2008: παγκόσμια οικονομική κρίση και κρίση σε ναυτιλία

Πηγή: Συγγραφέας με στοιχεία από Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007 και Χαρλαύτη 2005

**Β. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΚΑΚΙΕΡΑΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ**

1. Οι σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο. Ποιος ελέγχει την ναυτιλία;

1.1 Οι 35 ισχυρότερες δυνάμεις

Οι 35 ισχυρότερες ναυτιλιακές δυνάμεις φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4. Οι χώρες που ελέγχουν τους μεγαλύτερους στόλους, 1^η Ιανουαρίου 2008

Country or territory of ownership ^a	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total 1 Jan. 2008
Greece	736	2 379	3 115	55 766 365	118 804 106	174 570 471	68.05	16.81
Japan	714	2 801	3 515	11 620 381	150 126 721	161 747 102	92.82	15.58
Germany	404	2 804	3 208	14 588 066	79 634 721	94 222 787	84.52	9.07
China	1 900	1 403	3 303	34 351 019	30 530 684	64 881 703	59.53	8.18
Norway	792	1 035	1 827	14 182 841	32 689 255	46 872 096	69.74	4.51
United States	855	914	1 769	20 301 154	19 526 996	39 828 150	49.03	3.84
Korea, Republic of	736	384	1 140	19 122 776	18 580 931	37 703 707	49.28	3.63
Hong Kong, China	311	346	657	18 228 651	15 195 788	33 424 439	45.46	3.22
Singapore	536	333	869	16 440 270	12 192 284	28 632 554	42.38	2.76
Denmark	317	544	861	10 466 920	16 967 723	27 434 643	61.85	2.64
Taiwan Province of China	93	497	590	3 986 356	22 163 936	26 150 292	84.76	2.52
United Kingdom	394	482	876	10 479 296	15 522 244	26 001 540	59.70	2.50
Canada	206	213	419	2 352 552	16 395 893	18 748 445	87.45	1.81
Russian Federation	1 532	579	2 111	5 986 569	12 051 321	18 037 890	66.81	1.74
Italy	559	214	773	11 419 633	6 320 035	17 739 668	35.63	1.71
India	474	60	534	13 956 575	2 096 910	16 053 485	13.06	1.55
Turkey	495	531	1 026	6 431 016	6 728 712	13 159 728	51.13	1.27
Saudi Arabia	61	103	164	801 539	12 144 926	12 946 465	93.81	1.25
Belgium	87	146	233	6 087 051	6 067 624	12 154 675	49.92	1.17
Malaysia	314	78	392	7 399 196	3 769 710	11 168 906	33.75	1.08
Iran, Islamic Republic of	116	63	179	5 080 136	5 176 747	10 256 883	50.47	0.99
United Arab Emirates	54	370	424	521 677	8 403 618	8 925 295	94.16	0.86
Netherlands	508	259	762	4 136 349	4 499 185	8 635 534	52.10	0.83
Cyprus	111	144	255	2 828 540	4 484 942	7 313 482	61.32	0.70
Indonesia	728	122	850	4 807 801	2 450 354	7 258 155	33.76	0.70
Sweden	154	211	365	1 758 402	5 159 712	6 918 114	74.38	0.67
France	182	176	358	3 036 041	3 490 150	6 526 191	53.48	0.63
Kuwait	40	29	69	3 953 100	1 348 386	5 301 486	25.43	0.51
Viet Nam	338	50	408	3 192 261	1 394 075	4 586 336	30.40	0.44
Spain	190	192	382	1 422 309	3 075 812	4 498 121	68.38	0.43
Brazil	130	14	144	2 472 017	1 949 344	4 421 361	44.09	0.43
Thailand	302	39	341	3 520 841	500 984	4 021 825	12.46	0.39
Switzerland	29	129	158	847 265	2 731 566	3 578 831	76.33	0.34
Bermuda	0	62	62	0	3 216 806	3 216 806	100.00	0.31
Croatia	78	39	117	2 086 397	978 977	3 065 374	31.94	0.30
Total (35 countries)	14 511	17 745	32 256	323 631 362	666 371 178	990 002 540		95.35
World total	16 798	19 515	36 313	342 662 755	695 633 834	1 038 296 589		100.00

Πηγή: UNCTAD

«Η ναυτιλιακή ισχύς αποτελείται από την απόδοση και το μέγεθος των ναυτιλιακών εταιρειών, τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό του στόλου υπό την εθνική σημαία, και την επιρροή και ανάμειξη στα καρτέλ της ναυτιλίας» (Cafunoy, 1985).

Το 2008, το παγκόσμιο tonnage έφτασε τα 1,12 εκατομμύρια τόνους. Το 54,2% αυτού του tonnage ελέγχεται από την Ελλάδα, την Ιαπωνία, την Γερμανία, την Κίνα και την Νορβηγία. Μέσα στις 10 πρώτες είναι με σειρά η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Κίνα, η Νορβηγία, οι ΗΠΑ, η Κορέα, το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη, και η Δανία. Όλες μαζί οι 35 χώρες ελέγχουν το 95,35% του παγκόσμιου στόλου. Επικρατεί η Ευρώπη ως παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη, με αυξανόμενο ανταγωνισμό από την Ασία. Οι τρεις μεγάλοι παίκτες της Ασίας είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, και η Β. Κορέα.

Πρώτη η Ελλάδα που ελέγχει το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου στο 16,81% με 3.115 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 174.570.471 τόνων. Δεύτερη, η Ιαπωνία που ελέγχει το 15,58% του παγκόσμιου στόλου, με 3.515 πλοία χωρητικότητας 161.747.102 τόνων. Τρίτη, η Γερμανία με 3.208 πλοία χωρητικότητας 94.222.787 τόνων και ελέγχει το 9,07%. Τέταρτη, η Κίνα με 3.303 πλοία χωρητικότητας 84.881.703 που ελέγχει το 8,18% του παγκόσμιου στόλου. Πέμπτη, η Νορβηγία με 1827 πλοία χωρητικότητας 46.872.096 τόνων και παγκόσμιο μερίδιο 4,51%. Στην 6^η θέση οι ΗΠΑ με 1.769 πλοία χωρητικότητας 39.828.150 τόνων και παγκόσμιο μερίδιο 3,84%. Εβδομη η Κορέα με 1.140 πλοία χωρητικότητας 37.703.707 τόνων και παγκόσμιο ποσοστό 3,63%. Στην 8^η θέση το Χονγκ Κονγκ με 657 πλοία χωρητικότητας 33.424.439 τόνων και μερίδιο 3,22%. Ένατη η Σιγκαπούρη, με 869 πλοία χωρητικότητας 28.632.554 τόνων και μερίδιο 2,76%. Τέλος δέκατη η Δανία με 861 πλοία χωρητικότητας 27.434.643 τόνων και παγκόσμιο μερίδιο 2,64%.

1.2 Οι μεγαλύτεροι αγοραστές

Οι μεγαλύτεροι αγοραστές πλοίων τα τελευταία χρόνια είναι οι εξής.

Διάγραμμα 1. Οι αγοραστές πλοίων



Η Ευρώπη παραμένει ο μεγαλύτερος αγοραστής πλοίων τριπλασιάζοντας τις επενδύσεις της από το 2004 μέχρι το 2007. Αμέσως μετά έρχονται οι μεγάλοι παίκτες της Άπω Ανατολής, η Ιαπωνία, η Κορέα, και η Κίνα που επίσης αυξάνουν σταδιακά τις επενδύσεις τους στα πλοία μόνο όμως στο 30% των επενδύσεων της Ευρώπης. Η Ασία διπλασίασε τις αγορές πλοίων από το 2004 έως το 2007 και το ίδιο έκανε και η Νότιος Αμερική που την ακολουθεί.

Ποιος είναι ο ρόλος της παγκόσμιας υπερδύναμης των ΗΠΑ και της δύναμης που την απειλεί, δηλαδή της Κίνας, και ποιες οι σχέσεις τους με την Ελλάδα;

1.3 Κίνα

Τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία ναυλώνονται από την Κίνα. Τα σημαντικότερα δρομολόγια είναι από ή προς την Κίνα. Ιδιαίτερα η διαδρομή Βραζιλία-Κίνα θεωρείται ορόσημο για την πορεία της ναυτιλίας, και αυτό γιατί η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος εφόσον η Κίνα αναπτύσσει συνεχώς τις υποδομές της.

Η Κίνα βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως για την διακίνηση ξηρού φορτίου, αναμενόμενο για μία χώρα που είναι η μεγαλύτερη αναπτυσσόμενη οικονομία. Το 50% των εμπορευμάτων της Κίνας και πάνω από το 60% του πετρελαίου που αγοράζει η Κίνα μεταφέρονται με ελληνικά πλοία. Επίσης, στην Κίνα ναυπηγούνται πολλά ελληνικά πλοία. Η Κίνα ενδέχεται να γίνει ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της ελληνικής ναυτιλίας στο μέλλον. Η Κίνα το τελευταίο διάστημα αγοράζει συνεχώς πλοία ξηρού φορτίου σε σημείο που οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν εκφράσει την ανησυχία τους στην ΕΕ. Μόνο το πρώτο πεντάμηνο του 2009 αγόρασαν 66 ακόμα πλοία αφήνοντας πίσω τους Έλληνες με 64 αγορές πλοίων (Ναυτεμπορική 28.05.09). Φημολογείται ότι η Κίνα στοχεύει στο να μεταφέρει τις εισαγωγές και εξαγωγές της με δικά της πλοία για να μειώσει το κόστος μεταφοράς. Τα πλοία στα οποία επενδύει είναι κυρίως μεταχειρισμένα μεγάλης ηλικίας οπότε δεν θα μπορέσουν τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον να ανταγωνιστούν τον εκσυγχρονισμένο στόλο της Ελλάδας, μπορούν όμως να προκαλέσουν μείωση των ναυλώσεων των ελληνικών πλοίων όσο αφορά τις διακινήσεις από και προς την Κίνα.

1.4 ΗΠΑ

Όσο αφορά την Αμερική, η ελληνική ναυτιλία ελέγχει το 25% των μεταφορών πετρελαίου προς τις ΗΠΑ, και το 25% των εξαγωγών των ΗΠΑ. Είναι απρόσμενο, πως μία χώρα σαν την Αμερική δεν είναι πρώτη ναυτιλιακή δύναμη. Ο λόγος είναι ότι ο παρεμβατισμός της κυβέρνησης των ΗΠΑ χρόνια πριν, οδήγούσε σε αυξημένους μισθούς και άρα λιγότερο ανταγωνιστική ναυτιλία. Η Ευρώπη ήταν πιο ανταγωνιστική και αποτελούταν από παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις. Βέβαια στην μεταπολεμική περίοδο οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες της Αμερικής είχαν στην κατοχή τους τα δεξαμενόπλοια που μετέφεραν το πετρέλαιο από την Μέση Ανατολή και που μετά χρονοναύλωναν σε εφοπλιστές. Μέχρι σήμερα η Αμερική είναι πολύ δυνατή στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Λέγεται ότι η ισχύς των ΗΠΑ είναι έμμεση. Επίσημα, οι Ευρωπαίοι και οι Αμερικάνοι εκπρόσωποι απορρίπτουν την ύπαρξη ναυτιλιακής πολιτικής της Αμερικής. Όμως αυτό είναι μάλλον αδύνατο για μία χώρα πλούσια σε πρώτες ύλες των οποίων το εμπόριο θέλει να ελέγχει. Η ναυτιλία είναι κλειδί για την ισχύ στην διεθνή πολιτική σκηνή. Εάν το 90% του εμπορίου στον κόσμο μεταφέρεται μέσω θαλάσσης, τότε είναι επόμενο ότι οι χώρες θα προσπαθήσουν να κερδίσουν μερίδιο

ισχύς στην ναυτιλία. Η Αμερική το έκανε μέσω της σημαίας της Λιβερίας με την οποία υπέγραψε ειδική συμφωνία. Η σημαία της Λιβερίας σήμερα είναι δεύτερη στον κόσμο και οι Έλληνες έχουν το 20,2% του στόλου τους σε αυτή. Όσοι χρησιμοποιούν την σημαία της Λιβερίας έχουν ειδικά προνόμια στις αμερικανικές κεφαλαιαγορές, και η προϋπόθεση είναι η παράλληλη πορεία με την αμερικανική εξωτερική πολιτική (Cafunay, 1985). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Άλλωστε η Αμερική με την χορήγηση 100 Λίμπερτυς σε Έλληνες εφοπλιστές κατά την μεταπολεμική περίοδο έδωσε την ώθηση για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Οι Έλληνες έγιναν ισχυροί στην ναυτιλία τις δεκαετίες του '40 και '50 στην Νέα Υόρκη και στο Λονδίνο. Παρόλο που οι σχέσεις τους αντιμετώπισαν κρίση και οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν στον Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο τις δεκαετίες του '60 και '70, λέγεται ότι οι ισχυρότεροι Έλληνες εφοπλιστές είναι αυτοί που εγκρίνουν οι ΗΠΑ για όσο τους εγκρίνουν. Επιπλέον οι ΗΠΑ έχει πολύ καλές σχέσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιαπωνία, καθώς τους βλέπει ως συνεργάτες εφόσον αυτές οι χώρες είναι επίσης πλούσιες σε πρώτες ύλες, σε μικρότερο βαθμό βέβαια από ότι η Αμερική. Η Ιαπωνία είναι δεύτερη ναυτική δύναμη και η Μ. Βρετανία δωδέκατη. Η σημαία του Παναμά, η μεγαλύτερη στον κόσμο ανήκει κυρίως σε ιαπωνικά συμφέροντα. Και οι δύο αυτές χώρες είναι πολύ στενά συνδεδεμένες με το Χονγκ Κόνγκ που είναι όγδοη ναυτιλιακή δύναμη. Όσο αφορά την σχέση της με την Ευρώπη, όσο δυνατή και αν είναι η Ευρώπη στην ναυτιλία, είναι απόλυτα εξαρτημένη από την θέση της στην αμερικανική οικονομία.

Εν ολίγοις, η ναυτιλία στην ουσία είναι ένα πολύτιμο εργαλείο του παγκόσμιου εμπορίου και άρα και της παγκόσμιας ισχύς. Οι χώρες είτε έμμεσα είτε άμεσα επιδιώκουν μερίδιο σε αυτή την μορφή ισχύς. Άλλες χώρες, μεγάλοι εισαγωγείς ή εξαγωγείς, προσπαθούν να ελέγξουν την διακίνηση των εμπορευμάτων τους που είναι σημαντικά για την οικονομία τους, και άλλες προσπαθούν μέσω του διαμετακομιστικού εμπορίου (cross-trading) να βγάλουν κέρδος. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν χώρες όπως η Αμερική και η Κίνα, στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν χώρες όπως η Ελλάδα. Η διεθνής σκακιέρα που δημιουργείται είναι εμποτισμένη από οικονομικά και πολιτικά

συμφέροντα, όπου κάθε χώρα που συμμετέχει προσπαθεί να προωθήσει τα δικά της συμφέροντα, να βγάλει περισσότερα χρήματα, και να ενισχύσει την διεθνή της θέση.

2. Η σημασία της σημαίας

Κάθε πλοίο πρέπει να είναι εγγεγραμμένο σε κάποια χώρα από την οποία παίρνει και την σημαία του, που σημαίνει πως το πλοίο μπορεί να ανήκει σε Έλληνα πλοιοκτήτη αλλά να είναι εγγεγραμμένο σε άλλη χώρα. Αυτός είναι ο λόγος που όταν μετριέται ο ελληνικός στόλος διαχωρίζεται πάντα σε «υπό ελληνική σημαία» και «ελληνόκτητο». Η επιλογή σημαίας βασίζεται σε οικονομικούς και πολιτικούς λόγους, γεγονός που οδηγεί το σύνολο εγγεγραμμένων πλοίων υπό κάθε σημαία να αλλάζει κάθε χρόνο. Οι πλοιοκτήτες επιλέγουν την σημαία που θα τους προσφέρει τις περισσότερες διευκολύνσεις, και οι χώρες προσπαθούν να έχουν ανταγωνιστικές σημαίες για να προσελκύουν τους πλοιοκτήτες. Η ανταγωνιστικότητα της σημαίας, όπως συχνά αναφέρεται, είναι πρωτίστης σημασίας ειδικά μετά την εμφάνιση των σημαίων ευκολίας που δημιούργησε τα φαινόμενα flagging-out και flagging-in, τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω.

2.1 Σημασία για πλοιοκτήτες

Σε γενικές γραμμές, το κάθε νηολόγιο κάθε χώρας έχει τους δικούς του κανόνες φορολογίας, εργασίας, ποσοστού αλλοδαπών σε κάθε πλοίο, ασφαλίσεων και άλλα. Όταν ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αποφασίσει σε ποιο νηολόγιο θα θέλει να εντάξει το πλοίο του, θα λάβει υπόψη του ποια σημαία του προσφέρει το μικρότερο κόστος, καθώς και με ποια σημαία θα κλείνει καλύτερες συμφωνίες εφόσον η σημαία αντιπροσωπεύει την κάθε χώρα και άρα τις διεθνείς σχέσεις μεταξύ χωρών. Για παράδειγμα, όταν την δεκαετία του '60, οι ΗΠΑ απαγόρευαν τις εισαγωγές ζάχαρης από την Κούβα καθώς και τις πλεύσεις προς την Κούβα, οι Έλληνες τους αφήφισαν βάζοντας στα πλοία τους κυπριακή σημαία και μεταφέροντας ζάχαρη από την Κούβα προς την Σοβιετική Ένωση. Επίσης όταν οι ΗΠΑ είχαν απαγορεύσει τις πλεύσεις προς Βιετνάμ και Β. Κορέα, παρά τις ενστάσεις της αμερικανικής κυβέρνησης και τις απειλές, οι Έλληνες ταξίδευαν με σημαίες της Κύπρου, της Σομαλίας και της Μάλτας διακινώντας το 16% του απαγορευμένου εμπορίου. Την δεκαετία του '60, όλα τα ελληνόκτητα πλοία που πήγαιναν στην Κίνα ύψωναν την ελληνική σημαία, καθώς οι σημαίες ευκολίας δεν πλησίαζαν τα κινεζικά λιμάνια μετά από διατάξεις που εκδόθηκαν το 1951 από τις ΗΠΑ. Επίσης, χώρες όπως η Ρουμανία, η Γιουγκοσλαβία, η Ινδία και το Πακιστάν,

προκειμένου να προωθήσουν τους εθνικούς τους στόλους ασκούσαν πολιτική διάκρισης στα πλοία με σημαίες ευκολίας, με διπλή φορολογία, υψηλά λιμενικά τέλη, καθυστερήσεις στα λιμάνια και άλλα. Το ελληνικό κράτος για να αποφύγει τις διακρίσεις υπέγραψε διμερείς συμφωνίες με την Αιθιοπία, την Βουλγαρία και την Πολωνία το 1964, την Ινδία το 1966, την Γιουγκοσλαβία και το Λίβανο, τη Νότιο Αφρική και τη Ρουμανία το 1967, και με την Κίνα το 1973 (Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007). Η σημαία λοιπόν δρα ως πολιτικό καταφύγιο. Μάλιστα, ο τέως πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών τόνισε πως η επιστροφή στις ελληνικές σημαίες δεν είναι μόνο δείγμα πατριωτισμού αλλά και «εθνική στήριξη από απρόσμενες δυσκολίες σε διεθνές επίπεδο» (Ναυτεμπορική, 08.02.08). Αναλυτές βέβαια υποστηρίζουν πως οι πολιτικοί λόγοι επιλογής σημαίας ήταν σημαντικοί μέχρι τις δεκαετίες του '80, καθώς τώρα τα πλοία διαχειρίζονται από πολυεθνικές εταιρείες όπου δεν τίθεται θέμα εθνικότητας. Η προσωπική μου γνώμη είναι ότι πάντα τίθενται ζητήματα πολιτικής σκοπιμότητας και διπλωματίας όπου υπάρχουν μεγάλα οικονομικά συμφέροντα καθώς αυτά δεν μπορούν να διαχωριστούν.

Όσο αφορά το οικονομικό κομμάτι, η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με πολλές μεταβολές και πολύ ανταγωνισμό. Μία ναυτιλιακή επιχείρηση για να μπορέσει να παραμείνει στην αγορά ακόμα και σε περιόδους αρνητικών αποδόσεων πρέπει να μειώσει το σταθερό της κόστος. Αυτό σημαίνει μικρότερη φορολογία, μικρότερες απαιτήσεις για ασφάλιση, μικρότεροι μισθοί σε αλλοδαπά πληρώματα και ούτω καθ'εξής. Η σημαία υπήρξε ο κύριος διαφοροποιητικός παράγοντας από πλευράς κόστους μεταξύ διάφορων στόλων στη διάρκεια ολόκληρης της μεταπολεμικής περιόδου (Χαρλαύτη, 2005). Οι ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να περιορίσουν το κόστος και να αυξήσουν τα κέρδη, οπότε αναζητούν ποια σημαία έχει το μικρότερο κόστος και παρέχει τις περισσότερες διευκολύνσεις.

2.2 Σημασία για τις χώρες

Και για τις χώρες οι λόγοι είναι οικονομικοί και πολιτικοί. Οικονομικοί γιατί προσέλκυση πλοίων σημαίνει και προσέλκυση γραφείων και άρα νέες θέσεις εργασίας

όπως επίσης και θέσεις εργασίας πάνω στα καράβια. Περισσότεροι μισθοί σημαίνει περισσότερη εισροή συναλλάγματος και συνεισφορά στο ΑΕΠ της χώρας. Οι οικονομικοί λόγοι είναι αρκετά κατανοητοί. Το ενδιαφέρον βρίσκεται στους πολιτικούς λόγους. Περισσότερη νηολόγηση σε μία χώρα σημαίνει μεγαλύτερος στόλος, και μεγαλύτερος έλεγχος στο παγκόσμιο εμπόριο. Εκτός από το κύρος που προσθέτει σε μία χώρα, αυξάνει την διαπραγματευτική της δυνατότητα και ενισχύει την θέση της στον κόσμο. Επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως στην περίπτωση της Κορέας, σημαίνει και υποχρεωτική συμμετοχή των πλοίων σε περίπτωση πολέμου (Goulielmos, 1998). Αυτός είναι και ο λόγος άλλωστε που δημιουργήθηκαν οι σημαίες ευκολίας και το πρόβλημα του flagging-out, καθώς και η προσπάθεια επίτευξης πολιτικών για flagging-in.

2.3 Οι σημαίες ευκολίας (flags of convenience ή foc) και flagging-out

Σε σχέση με τις παραδοσιακές σημαίες των ανεπτυγμένων κρατών οι σημαίες ευκολίας ήταν ανοιχτές (International Open Register ή IOR) σε κάθε πλοιοκτήτη κάθε εθνικότητας και προσέφεραν μεγάλη ελαστικότητα σε νομικά θέματα, σε χρηματοοικονομικές δομές, σε εθνικότητα και προσόντα πληρώματος, σε φορολογικά θέματα, και εν ολίγοις ήταν έτσι διαμορφωμένες ώστε να καλύπτουν τέλεια τις απαιτήσεις των πλοιοκτητών. Πολλές φορές αυτές οι χώρες καλούνται και «φορολογικοί παράδεισοι» εφόσον οι εταιρείες δεν φορολογούνται. Οι σημαίες αυτές με σειρά προτεραιότητας με βάση το 2008, είναι οι σημαίες του Παναμά, της Λιβερίας, των Νήσων Μάρσαλ, του Χονγκ Κόνγκ, της Σγκαπούρης, των Μπαχάμας, της Μάλτας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και της Κύπρου.

Η ενδιαφέρουσα ερώτηση που προκύπτει από την εμφάνισή τους είναι πως εμφανίστηκαν και γιατί.

Οι σημαίες ευκολίας παρουσιάστηκαν την δεκαετία του '20 με την σημαία του Παναμά που προκάλεσε αντιδράσεις από τις ΗΠΑ. Τα επόμενα 15 χρόνια η σημαία χρησιμοποιούταν όλο και πιο πολύ κι έτσι οι ΗΠΑ δημιούργησαν την ανταγωνιστική σημαία της Λιβερίας το 1948, την οποία πρώτος χρησιμοποίησε ο Σταύρος Νιάρχος. Οι ΗΠΑ, ως βασικός εξαγωγέας πρώτων υλών καθώς και του αναπτυσσόμενου της ρόλου στο πετρέλαιο, ήθελε να ελέγχει την μεταφορά ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων. Η Ευρώπη ήταν πολύ δυνατή στην ναυτιλία με την μορφή cartels. Στην Αμερική η μεγάλη

κρατική παρέμβαση στον τομέα της ναυτιλίας είχε οδηγήσει σε υψηλούς μισθούς που δεν βοηθούσε την ανταγωνιστικότητα της αμερικάνικης ναυτιλίας. Έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος για να κυριαρχήσει η Αμερική στην διεθνή αγορά, ειδικά με τα πολιτικά μέτωπα που είχαν ανοίξει μετά τον ΒΠΠ, δηλαδή Ευρώπη-Αμερική, Δύση-Ανατολή, Βορράς-Νότος. Οι ΗΠΑ λοιπόν δημιούργησαν «ξεχωριστές συμφωνίες» με την Λιβερία ώστε να προσελκύσουν τα πλοία από την Ευρώπη προς την Αμερική. Οι Έλληνες μάλιστα χρηματοδοτήθηκαν από αμερικανικές τράπεζες και έγιναν μέρος των δραστηριοτήτων των αμερικανικών πολυεθνικών εταιρειών (Cafunyu, 1985). Επίσης, μεγάλο κομμάτι του στόλου δεξαμενόπλοιων των Βρετανών, Γάλλων, και Γερμανών ανήκαν σε αμερικανικές θυγατρικές. Πως όμως προσέλκυσαν τους πλοιοκτήτες; προσφέροντας τους κυρίως απαλλαγή από φορολογία καθώς και εισοδο στις αμερικανικές χρηματαγορές με προνόμια αρκεί να συνεργαζόντουσαν με τις στρατηγικές τους. Οι Αμερικανοί δηλαδή προώθησαν τα συμφέροντά τους με πολύ βοήθεια από την κυβέρνηση. Με αυτόν τον τρόπο εξασφάλισαν τον κυρίαρχο ρόλο στα ξηρού φορτίου και στα δεξαμενόπλοια τις δεκαετίες του '50 και '60. Έτσι προέκυψε και ο όρος «*flagging-out*», που σημαίνει την απόφαση κάποιων πλοιοκτητών να στρέφονται στις αναπτυσσόμενες χώρες με στόχο το μικρότερο κόστος και άλλα προνόμια (Goulielmos, 1998). Από το 1949 έως το 1980, 19% στράφηκε στην σημαία της Λιβερίας, 2% στην σημαία της Κύπρου, και 1,5% στην σημαία του Παναμά.

Την δεκαετία του '80 έκαναν και την εμφάνιση τους οι αναπτυσσόμενες χώρες που προσπαθούσαν και εκείνες να κερδίσουν ένα μερίδιο στην αγορά και να εκμεταλλευτούν το φθινό εργατικό δυναμικό τους. Μέχρι το 1986 η Κίνα είχε από την σημαία της την ίδια χωρητικότητα με τη Μεγάλη Βρετανία και περισσότερη από της Νορβηγίας. Μέχρι το 1989 όλος ο Βρετανικός στόλος βρισκόταν κάτω από τις σημαίες της Ν.Κορέας και των Φιλιππίνων (Χαρλαύτη, 2005). Οι Νέες Βιομηχανικές Χώρες (NBX) ήταν επιθετικές και πρόσφεραν φθινό εργατικό δυναμικό. Την δεκαετία του '70 οι χώρες των αναπτυσσόμενων κρατών άρχισαν να χάνουν μερίδια αγοράς και να καταφεύγουν σε σημαίες ευκολίας ιδιαίτερα της Κύπρου, του Λίβανου, της Λιβερίας, του Παναμά, της Σιγκαπούρης και της Σομαλίας. Μέχρι τις αρχές του '80 η ναυτιλία βρισκόταν κάτω από τις νέες ναυτιλιακές χώρες. Κι αυτό γιατί, οι σημαίες ευκαιρίας ήταν πιο ελαστικές στα μέτρα ασφάλειας, δεν έκαναν κρατήσεις στα κέρδη που οι πλοιοκτήτες ήθελαν να

γυρίσουν πίσω στη χώρα τους, δεν είχαν φόρους, αποτύχαιναν να εφαρμόσουν τους κανονισμούς εργασίας, και προσέφεραν ελαστικότητα σε καιρούς πολέμων και εντάσεων. Έτσι μέχρι το 1985, το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου ήταν εγγεγραμμένο στις σημαίες ευκολίας.

2.4 Ελληνική σημαία και flagging-in

Η επιλογή σημαίας για τους Έλληνες πλοιοκτήτες άλλαξε με βάση τα πολιτικά και οικονομικά δρώμενα. Στην δεκαετία του '50 από 43% το ποσοστό συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων σε ελληνική σημαία είχε φτάσει μόνο στο 14,9% το 1957. Κατά την δεκαετία του '60 το ποσοστό κυμαινόταν σε 30-40%, την δεκαετία '70 μεταξύ 40-70%, και με σταδιακή αύξηση έφτασε το 1980 στο υψηλότερο ποσοστό στο 77,2%. Μετά το 1980 αρχίζει και παρατηρείται μία σταδιακή μείωση και καταφυγή στις σημαίες ευκολίας με μία συμμετοχή κοντά στο 40% μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του '90 που μειώνεται ακόμα περισσότερο στο 32,7%, φαινόμενο που συνεχίζεται και στις μέρες μας.

Η μεγαλύτερη αποξένωση των Ελλήνων εφοπλιστών από το Ελληνικό κράτος και την ελληνική σημαία ήταν τις δεκαετίες του '40 και '50. Ήταν η περίοδος που το μεταπολεμικό πολιτικό κλίμα στην Ελλάδα ήταν ασταθές, και η σχέση κυβέρνησης και εφοπλιστών χαρακτηριζόταν από έλλειψη εμπιστοσύνης. Το μεγαλύτερο μέρος των εφοπλιστών είχε αποξενωθεί σε Νέα Υόρκη και Λονδίνο χρησιμοποιώντας τις σημαίες του Παναμά, της Ονδούρας και της Λιβερίας. Σε αντίθεση με τα άλλα κράτη η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε πρώτα σε σημαίες ευκαιρίας και μετά στην ελληνική σημαία, με τους πολυμήχανους Έλληνες εφοπλιστές να τα καταφέρνουν χωρίς την βοήθεια του κράτους τους. Μέχρι την δεκαετία του '70, το 95% του στόλου των Αμερικάνων και των Ελλήνων βρισκόταν κάτω από σημαίες ευκολίας (Thanoπουλου, 1998), παρόλο που η ελληνική σημαία ήταν τότε η φθηνότερη σημαία από τις παραδοσιακές ναυτικές δυνάμεις. Οι λόγοι ήταν κυρίως πολιτικοί καθώς στις σημαίες ευκολίας έβρισκαν πολιτικό καταφύγιο. Μέχρι όμως τα μέσα του '70, παρουσιάστηκαν προβλήματα στις σχέσεις ΗΠΑ και ελλήνων εφοπλιστών. Οι ανεξάρτητοι έλληνες εφοπλιστές με στόχο το κέρδος αδιαφόρησαν πολλές φορές για την εξωτερική πολιτική της αμερικανικής κυβέρνησης. Ο εφοπλιστής κατηγορήθηκε με διώξεις και επίθεση από τον Τύπο. Είναι

χαρακτηριστικό ότι, όταν ο Ωνάσης έκλεισε συμφωνία με τους Σαουδάραβες για την μεταφορά πετρελαίου, προκαλώντας την αγανάκτηση των ΗΠΑ και διεθνές σκάνδαλο, χτυπήθηκε σε όλα τα μέτωπα. Τα δεξαμενόπλοιά του έμειναν αναύλωτα, και η αμερικανική κυβέρνηση ζητούσε επιστροφή 20 εκατομμυρίων δολαρίων από επιστροφή για φοροδιαφυγή. Η ανάγκη για ένα λιμάνι-καταφύγιο ήταν επιτακτική με αποτέλεσμα την δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά την δεκαετία '60 και την μεταφορά των δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Ένας ακόμα σημαντικός λόγος για την μεταφορά στην Ελλάδα ήταν η μεταφορά του ενδιαφέροντος από το εμπόριο Μεσογείου-Ατλαντικού σε Μεσογείου-Ινδικού-Ειρηνικού. Έτσι ήρθε η κορύφωση του ποσοστού συμμετοχής σε ελληνική σημαία το 1980 για να αρχίσει να μειώνεται πάλι αυτή τα φορά περισσότερο για οικονομικούς λόγους εξαιτίας του χαμηλού κόστους στις σημαίες των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι λόγοι βέβαια ήταν και πολιτικοί εφόσον η άνοδος του κόμματος του ΠΑΣΟΚ στην εξουσία προβλημάτιζε τους εφοπλιστές σχετικά με τα μέτρα που θα έπαιρνε για την ναυτιλία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι και το 1997 το ποσοστό συμμετοχής των Ελλήνων εργαζόμενων σε ένα πλοίο υπό ελληνική σημαία έπρεπε να ήταν τουλάχιστον στο 60%, που σήμαινε μεγαλύτερους μισθούς και άρα περισσότερα έξοδα σε σχέση με τις σημαίες ευκολίας. Η ελληνική κυβέρνηση βλέποντας την μείωση στο ποσοστό συμμετοχής στην ελληνική σημαία μείωσε το κόστος επάνδρωσης το 1983, το 1986, και το 1997. Το 1976 παραδέχτηκε ανοιχτά ότι τα έσοδα από την φορολογία από την ναυτιλία δεν ήταν μέσα στους στόχους της (Goulielmos, 1998). Το 1997 μάλιστα επέτρεψε για πρώτη φορά, οι αλλοδαποί να είναι το μεγαλύτερο ποσοστό του πληρώματος, φτάνοντας σήμερα να πρέπει να είναι μόνο ο καπετάνιος Έλληνας για τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Σε γενικές γραμμές για τις περισσότερες κυβερνήσεις η μείωση του κόστους επάνδρωσης θεωρείται η επιλογή με το λιγότερο κόστος προκειμένου να χάσουν περαιτέρω από την καταφυγή στις σημαίες ευκαιρίας, το συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα από την ναυτιλία (Thanopoulou, 1998). Η προσπάθεια των κυβερνήσεων να φέρουν πίσω στη χώρα τους τους στόλους τους, δημιουργεί την έννοια *flagging-in*, όταν δηλαδή οι πλοιοκτήτες επιστρέφουν τα πλοία τους από τις σημαίες ευκολίας στις σημαίες της χώρας τους. Η επιστροφή στις ελληνικές σημαίες έγινε την δεκαετία του '70, α) εξαιτίας

των αβέβαιων πολιτικών συνθηκών στις σημαίες ευκολίας, β) εξαιτίας της ιδανικής πολιτικής κατάστασης που υπήρχε στην Ελλάδα (ο δικτάτορας Παπαδόπουλος ήθελε τα ελληνικά πλοία να είναι υπό ελληνική σημαία) γ) των διάφορων εμπάργκο που συνέβαιναν στον κόσμο στην Κίνα, την Κούβα, το Βιετνάμ και τον Περσικό Κόλπο που μία λειτουργούσαν αρνητικά και μία θετικά, δ) του ιδανικού θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα, και ε) της χαμηλής φορολογίας (Goulielmos, 1998). Σημαντικό ρόλο έπαιξε και ο μισθός στην Ελλάδα, που ήταν 60% κάτω σε σχέση με τους μισθούς στην Βρετανία, την Γαλλία, και την Δυτική Γερμανία, καθώς και η συνέχιση του know-how της ναυτιλίας που επιτυγχάνεται μόνο με μεγάλο ποσοστό ελληνικού πληρώματος.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποιούν σήμερα πλέον, ότι η προτίμηση τους σε αλλοδαπό πλήρωμα λόγω κόστους, και οι συνεχείς μειώσεις των μισθών του ελληνικού πληρώματος προκειμένου η ελληνική κυβέρνηση να ενισχύσει το flagging-in, οδήγησε στην μείωση της συμμετοχής στο επάγγελμα του ναυτικού. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να θεωρείται πλέον σοβαρό πρόβλημα στην ναυτιλία και οι εφοπλιστές και η κυβέρνηση να προσπαθούν να προσελκύσουν τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Γίνεται λοιπόν σαφές ότι ο βραχυχρόνιος χαρακτήρας της ναυτιλίας ωθεί τους εφοπλιστές στις σημαίες ευκαιρίας, αλλά προκειμένου να πετύχει μία μακροχρόνια στρατηγική θα πρέπει τα πλοία να είναι υπό ελληνική σημαία και να μεταφέρεται η τεχνογνωσία από γενιά σε γενιά έτσι ώστε η Ελλάδα να συνεχίσει να είναι πρώτη ναυτιλιακή δύναμη. Είναι σημαντικό και για τους εφοπλιστές αλλά και για το ελληνικό κράτος εφόσον με αυτόν τον τρόπο επωμίζεται τα οικονομικά οφέλη από την ναυτιλία, και ενισχύει την θέση της στο διεθνές στερέωμα.

Η ελληνική κυβέρνηση έχοντας συνειδητοποιήσει την οικονομική και γεωπολιτική σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα, προχώρησε σε μεταρρυθμίσεις το 2006 προκειμένου να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, κάτι που έχει καταφέρει σε μεγάλο βαθμό. Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η Ελληνική σημαία το 2008 είχε την μεγαλύτερη χωρητικότητα στην Ευρώπη με 36,61%, και την 5^η στον κόσμο, μετά τον Παναμά, την Λιβερία, τα νησιά Μάρσαλ και το Χονγκ Κονγκ.

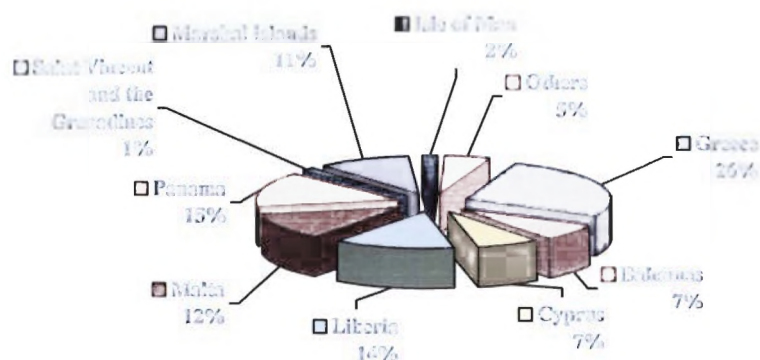
Σύμφωνα με τα στοιχεία του Committee, τα οποία βασίζονται στη βάση δεδομένων του Lloyd's Register - Fairplay, οι έλληνες πλοιοκτήτες έχουν υψώσει στα πλοία τους σημαίες 49 χωρών, με την ελληνική σημαία να είναι πρώτη στην προτίμησή τους με

1.121 πλοία χωρητικότητας 89.531.241 dwt και 52.816.793 gt. Μετά την ελληνική σημαία ακολουθεί η σημαία της Λιβερίας με 574 πλοία 37.669.397 dwt, του Παναμά με 611 πλοία 32.559.214 dwt, των Marshall Islands με 446 πλοία 27.600.658 dwt, της Μάλτας με 490 πλοία 25.358.210 dwt της Κύπρου με 301 πλοία 17.820.661 dwt και των Bahamas με 287 πλοία 16.189.632 dwt.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν όλα τα πλοία τους στην ελληνική σημαία είναι οι Costamare του Βασίλη Κωνσταντακόπουλου, η Eletson των Καρασταμάτη, Κέρτσικοφ και Χατζηελευθεριάδη, η Euronav Shipmanagement του Πήτερ Λιβανού, η Maran Gas του Αγγελικούση, η Delta Tankers του Διαμαντή Διαμαντίδη, η Jet Tank της οικογένειας Μαμιδάκη, και η Andriaki του Νίκου Γουλανδρή (Ναυτεμπορική, 08.06.09).

Διάγραμμα 2 . Σημαιές ελληνόκτητου στόλου

Main Registries in DW of Greek Controlled Ships



Πηγή: GSCC με στοιχεία Lloyd's Fairplay

Το 2006, οι 5 διεθνείς ενώσεις, BIMCO, Itertanko, Intercargo, ISF και ICS παρουσίασαν μία έρευνα για την αξιοπιστία των σημαιών. Μέσα στις άριστες κατατάσσονται οι σημαίες χωρών όπως η Ελλάδα, οι Βερμούδες, το Χονγκ Κονγκ, η Λιβερία, οι Μπαχάμες, οι Νήσοι Μάρσαλ, οι Νήσοι Κέυμαν, η Κύπρος, τα νησιά Μπαρμπέιντος, η Σιγκαπούρη

και ο Νήσος του Μαν, ενώ πολύ υψηλού ρίσκου είναι η Αλγερία, το Λίβανο, η Σλοβακία, και η Κομόρες (Ναυτεμπορική, 07.07.08)

3. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και του Διεθνή Οργανισμού Ναυτιλίας (ΙΜΟ)

Σημαντικό ρόλο στην ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία διαδραματίζουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (υπάγεται στον ΟΗΕ) σε συνεργασία με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ). Η Ελλάδα είναι μέλη και των δύο οργανισμών. Είναι οι φορείς που καθορίζουν τα πλαίσια στα οποία κινείται η ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία. Και οι δύο ασχολούνται με το περιβάλλον μόνο που ο ΙΜΟ επικεντρώνεται περισσότερο στην ασφάλεια ενώ η ΕΕ στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η σχέση μεταξύ τους επίσημα είναι κοινή συνεργασία για κοινούς κανόνες στις θαλάσσιες μεταφορές έτσι ώστε να επιτευχθεί η εναρμόνιση των πλαισίων πολιτικής, όμως στην πραγματικότητα πολλές φορές προκύπτουν τριβές. Οι τριβές προκύπτουν εξαιτίας των διαφορετικών επιπέδων στα οποία κινούνται οι δύο οργανισμοί, το περιφερειακό και το παγκόσμιο. Η ΕΕ υποστηρίζει ότι για να λειτουργούν τα κράτη-μέλη της ΕΕ ως αποτελεσματική ομάδα, που μπορεί να βασίζεται σε ισχυρούς επιμέρους παίκτες, απαιτείται να ενισχυθεί η αναγνώριση και η εμφάνιση της ΕΕ στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) με την επισήμοποίηση του ευρωπαϊκού μηχανισμού συντονισμού και με την παραχώρηση στην Ε.Ε. επίσημου καθεστώτος παρατηρητή, αν όχι πλήρους μέλους του εν λόγω οργανισμού. Σε περιπτώσεις που η ΕΕ θεωρεί ότι δεν συμφωνεί με την στάση του ΙΜΟ, όπως γίνεται για παράδειγμα με το πολύ επίκαιρο θέμα των εκπομπών ρύπων των πλοίων, δεν διστάζει να πάρει τα δικά της μέτρα ή να προειδοποιήσει τον ΙΜΟ ότι θα πάρει δικά της μέτρα, κάτι που πολλές φορές δεν βρίσκει σύμφωνους τους Έλληνες εφοπλιστές. Ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος, όπως εκφράζεται σε ετήσια έκθεση της ΕΕΕ, είναι γενικά σύμφωνος με το σχέδιο δράσης της ΕΕ, όμως είναι κατά των μέτρων προστατευτισμού, και εκφράζουν την ανησυχία τους σε κάποια θέματα στα οποία αντικρούεται η ΕΕ με τον ΙΜΟ. Όταν τίθεται θέμα τριβών, οι Έλληνες εφοπλιστές βλέπουν τα συμφέροντά τους να εκφράζονται καλύτερα μέσω του ΙΜΟ, στον οποίο ο γενικός γραμματέας είναι Έλληνας, ονομαζόμενος Ευθύμιος Μητρόπουλος.

Η ΕΕ μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει δημιουργήσει το λεγόμενο «σχέδιο δράσης» για την ναυτιλία. Η ανακοίνωση για το νέο σχέδιο έγινε πολύ πρόσφατα στις αρχές του 2009 κατόπιν απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για αναγκαία επανεξέταση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, και περιλαμβάνει στρατηγικούς στόχους για τα έτη 2009-2018. Το σχέδιο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα εφόσον εμπερικλείει και το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών clusters. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της ναυτιλίας είναι σημαντικός για την ΕΕ κυρίως γιατί:

- Το 30% του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης και σχεδόν το 25% της παγκόσμιας μεταφοράς πετρελαίου δια θαλάσσης περνάει μέσα από την Μεσόγειο.
- Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 40% του εσωτερικού της εμπορίου γίνεται μέσω θαλάσσης.
- Τα 22 μέλη της ΕΕ έχουν πρόσβαση σε θάλασσα. Με την είσοδο της Ρουμανίας και Βουλγαρίας, τα σύνορα επεκτείνονται μέχρι και την Μαύρη Θάλασσα.
- Η ΕΕ έχει ακτή επτά φορές μεγαλύτερη από των ΗΠΑ και τέσσερις φορές μεγαλύτερη από της Ρωσίας.
- Τα ναυτιλιακά κράτη της ΕΕ αποτελούν το μισό του πληθυσμού της και του ΑΕΠ της.
- Οι θαλάσσιες επιφάνειες της ΕΕ είναι μεγαλύτερες από τις επιφάνειες ξηράς, και οι μεγαλύτερες του κόσμου.
- Η ΕΕ περιβάλλεται από 5 θάλασσες και 2 ωκεανούς. Τα θέματα που προκύπτουν είτε ασφάλειας, είτε περιβάλλοντος, είτε μεταφοράς πρέπει να λύνονται μέσα στο πλαίσιο της ΕΕ.

Εν ολίγοις, η ΕΕ δεν θα μπορούσε να μην συμμετέχει στην διαμόρφωση πολιτικής της ναυτιλίας καθώς η ναυτιλία έχει μεγάλη στρατηγική σημασία για την ΕΕ και λόγω της γεωγραφικής της θέσης αλλά και λόγω της οικονομικής σημασίας του εμπορίου. Συγκεκριμένα, η ναυτιλία είναι απαραίτητη στην ΕΕ πρώτον για την εξασφάλιση της οικονομικής της ανεξαρτησίας, και δεύτερον για τον αμυντικό της σχεδιασμό και τις στρατιωτικές της ανάγκες. Με την μεγάλη εξάρτηση του κόσμου από το θαλάσσιο

εμπόριο (90% του παγκόσμιου εμπορίου), η ΕΕ δεν θα μπορούσε να εξαρτάται από τους ανταγωνιστές της. Η εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, του χαμηλού κόστους μεταφορών, της ποιοτικής και ασφαλούς μεταφοράς των προϊόντων, είναι καίριας σημασίας για την ΕΕ. Επίσης, η ΕΕ αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και η προώθηση και επιβολή των στόχων της παγκοσμίας είναι απαραίτητη. Σημαντικό ρόλο παίζει και η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών σημαιών, καθώς με αυτόν τον τρόπο δηλώνεται η παρουσία της Ευρώπης στον κόσμο. Τέλος, η χωρητικότητα του στόλου της λαμβάνεται πάντα υπόψη στον αμυντικό σχεδιασμό της.

Τα καίρια σημεία του Σχεδίου Δράσης που επηρεάζουν άμεσα και την ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας συνοψίζονται παρακάτω:

- Είναι θέμα ζωτικού συμφέροντος για την Ε.Ε. να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερούς και προβλέψιμους παγκόσμιους όρους ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους. Ένα ελκυστικό πλαίσιο για την ποιοτική ναυτιλία και τους ποιοτικούς μεταφορείς στην Ευρώπη θα συντελέσει στην επιτυχία της Στρατηγικής της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters). Αυτό θα εξασφαλίσει επίσης την ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου θαλάσσιων μεταφορών έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης.
- Πρέπει να διατηρηθεί και, όπου χρειάζεται, να βελτιωθεί ένα σαφές και ανταγωνιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις, υπό το φως της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Το πλαίσιο πρέπει να επιτρέπει να λαμβάνονται θετικά μέτρα προκειμένου να στηριχθούν οι προσπάθειες για πιο οικολογική ναυτιλία, τεχνολογική καινοτομία, καθώς και ναυτικές σταδιοδρομίες και επαγγελματικές δεξιότητες.

- Έχει ζωτική σημασία η ανάληψη αποφασιστικής δράσης για τη στήριξη των ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και της ισότιμης πρόσβασης στις αγορές. Πρέπει να συνεχιστεί σε όλα τα επίπεδα η απελευθέρωση των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του ΠΟΕ, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα πρέπει επίσης να εντατικοποιήσει το διάλογο και τις διμερείς συμφωνίες με βασικούς εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους.
- Στις προσπάθειες αυτές πρέπει να περιλαμβάνεται η δέσμευση για επιδίωξη ποιοτικής ναυτιλίας, η οποία συνεπάγεται, εν γένει, συνεργασία για την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, με την τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Όσον αφορά την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία, η Επιτροπή πρόσφατα επανεξέτασε τους ειδικούς κανόνες ανταγωνισμού που ισχύουν για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την Ευρώπη. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις συνθήκες της αγοράς, να εξετάζει τον οικονομικό αντίκτυπο της νέας αντιμονοπωλιακής προσέγγισης και, εάν είναι ανάγκη, να προβαίνει σε ενδεδειγμένες ενέργειες. Σύν τοις άλλοις, η Επιτροπή θα αναλάβει την πρωτοβουλία να προωθήσει την ευθυγράμμιση των ουσιαστών κανόνων ανταγωνισμού παγκοσμίως.
- Η θεσμοθέτηση των θαλασσίων διαδρόμων στα πλαίσια των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα σημαντικών γεωπολιτικών εξελίξεων που επηρεάζουν το χώρο της λιμενικής βιομηχανίας και τη σύνδεση των χερσαίων μέσων μεταφοράς με τη ναυτιλία. Η Ελληνική Κυβέρνηση, αναγνωρίζοντας τη σημασία της θεσμοθέτησης των θαλασσίων διαδρόμων, κατέβαλλε σημαντικές προσπάθειες, ούτως ώστε, στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα που διαμορφώνεται, η ευκαιρία που παρουσιάζεται για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και των λιμένων να αξιοποιηθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

- Η θεσμοθέτηση του θαλάσσιου διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου αποτελεί έργο εξαιρετικής σημασίας για την Ελλάδα. Με ελληνική πρωτοβουλία υπεγράφησαν Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και των αρμόδιων Υπουργείων της Ιταλίας, της Κύπρου, της Μάλτας και της Σλοβενίας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαδρόμου. Η ολοκλήρωσή του αναμένεται να αναδείξει τις συνδέσεις και τις υποδομές που απαιτούνται. Αλλά και τα έργα που θα συμπεριληφθούν σε προτάσεις που σε επόμενες προσκλήσεις θα υποβληθούν για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Έτσι τίθενται οι βάσεις για μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ των κρατών που συμμετέχουν στην εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.
- Σημαντικό έργο το οποίο θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και στην αναβάθμιση των λιμένων ως κόμβων σύνδεσης μεταξύ των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί η επέκταση των θαλάσσιων λεωφόρων στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Στο πλαίσιο των σχετικών προσπαθειών που καταβάλλονται, υπογράφηκε μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ των χωρών του ΟΣΕΠ για το σκοπό αυτό, ενώ προωθείται η εκπόνηση μελέτης για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας νέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ λιμένων της ευρύτερης περιοχής. Η σπουδαιότητα αυτών των εξελίξεων συνίσταται στην προοπτική μεταφορικής σύνδεσης των χωρών της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας καθώς και στην αύξηση των διακινούμενων φορτίων που θα εξυπηρετούνται δια της θαλάσσιας οδού.

Ο IMO (International Maritime Organization) ιδρύθηκε το 1959 και αποτελεί έναν πολύ σημαντικό φορέα στην παγκόσμια ναυτιλία. Είναι ένας ειδικός οργανισμός του

Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών με 168 μέλη-κράτη συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, και έχει βάση του το Λονδίνο.

Ο σκοπός του εκφράζεται επιτυχώς από το σλόγκαν του: «ασφαλής και αποτελεσματική ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς». Δημιουργεί και διατηρεί ένα κατανοητό πλαίσιο κανόνων για την ναυτιλία και ασχολείται με θέματα για την ασφάλεια, για το περιβάλλον, για νομικά θέματα, για την τεχνική συνεργασία, και την αποτελεσματικότητα της ναυτιλίας. Μέλη του μπορούν να γίνουν μόνο χώρες, μέσω κυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών. Τα μέλη του μπορούν να παρατηρούν τις δραστηριότητες του, ενώ η θέση του επίσημου παρατηρητή παραχωρείται σε μη κυβερνητικούς οργανισμούς που τηρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Ας σημειωθεί ότι η ΕΕ θέλει να της παραχωρηθεί αυτή η θέση. Την θέση του επίσημου παρατηρητή κατέχουν 4 πολύ σημαντικοί φορείς που αποτελούν το λεγόμενο «Round Table of Shipping», η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko, η Διεθνής Ένωση Ιδιοκτητών Φορτηγών Πλοίων Intercargo, η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ICS(International Chamber of Shipping (ICS))/ISF(International Shipping Federation). Οι Πρόεδροι τόσο στους παραπάνω φορείς όσο και στον IMO, είναι Έλληνες. Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος είναι

Πίνακας 5. Χρηματοδότες του IMO

Country	GBP	%of total budget
Panama	4,683,032	19.20
Liberia	2,100,248	8.61
Bahamas	1,227,968	5.03
United Kingdom	1,146,457	4.70
Greece	1,000,898	4.10
Marshall Islands	996,598	4.08
Singapore	994,487	4.08
Japan	841,854	3.45
China	797,893	3.27
United States	790,016	3.24

Πηγή: IMO

γενικός γραμματέας του IMO, ο Νίκος Παππαδάκης είναι πρόεδρος της Intercargo, ο Νίκος Φιστέ πρόεδρος της Intertanko, ο Φίλιππος Εμπειρικός πρόεδρος του BIMCO, και ο Σπύρος Πολέμης πρόεδρος του ICS/ISF. Οι Έλληνες επίσης είναι χρηματοδότες του IMO. Οι χρηματοδότες με σειρά προτεραιότητας για το 2008 είναι όπως φαίνονται στον πίνακα. Η Ελλάδα είναι ο πέμπτος χρηματοδότης.

Όσο αφορά την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, οι μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις στα πλαίσια της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών (UNCITRAL) ολοκληρώθηκαν το 2008. Οι διαπραγματεύσεις αφορούσαν την υιοθέτηση ενός διεθνούς καθεστώτος που θα ρυθμίζει την μεταφορά αγαθών ολικώς ή μερικώς δια θαλάσσης. Το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων ήταν οι ονομαζόμενοι «κανόνες του Rotterdam», που παρέχουν ένα σύνολο κανόνων, που στοχεύει στην εξασφάλιση ισορροπίας δικαιωμάτων και ευθυνών και στην δίκαιη κατανομή του κινδύνου μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Είναι η μεγαλύτερη προσπάθεια ενός διεθνούς ομοιόμορφου νομικού πλαισίου και οποιαδήποτε περιφερειακή πολιτική θα μείωνε την αποτελεσματικότητά του. Το αν θα έχει ευρεία αποδοχή από τα κράτη θα φανεί στα επόμενα χρόνια.

Εν κατακλείδι, στην διεθνή σκακιέρα της ναυτιλίας, οι μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις προσπαθούν να εκπροσωπήσουν τα συμφέροντά τους στα πλαίσια περιφερειακών και διεθνών οργανισμών. Το ζήτημα της εναρμόνισης περιφερειακής και διεθνής πολιτικής, ή αλλιώς ΕΕ και ΟΗΕ, τίθεται για μία ακόμα φορά στην διεθνή πολιτική οικονομία. Ο στόχος είναι να μπορούν να συνυπάρχουν και το περιφερειακό και το παγκόσμιο επίπεδο καθώς οποιαδήποτε τριβή υποβαθμίζει την εναρμόνιση των πολιτικών και τροφοδοτεί συγκρούσεις. Η ΕΕ ως η ισχυρότερη ναυτιλιακή δύναμη, τουλάχιστον προς το παρόν, είναι απόλυτα εξαρτώμενη και από τις άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις, και δεν μπορεί από μόνη της να κατευθύνει τα πλαίσια στα οποία κινείται η παγκόσμια ναυτιλία, μπορεί μόνο να τα επηρεάζει. Με δεδομένο το γεγονός ότι πολλές τρίτες χώρες είναι μέλη του ΙΜΟ, η προσπάθεια της ΕΕ να ελέγξει αυτές τις τρίτες χώρες όπως το επιθυμεί περιορίζεται. Ακόμα πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της ΕΕ στην ναυτιλία σύμφωνα με πρόσφατες εξελίξεις, δηλαδή η Κίνα, είναι μέλος του ΙΜΟ. Τα συγκρουόμενα συμφέροντα είναι λοιπόν αναμενόμενο να προκύπτουν ως τριβές ανάμεσα σε ΕΕ και ΙΜΟ. Με την απελευθέρωση του εμπορίου, την είσοδο τρίτων χωρών, τον έντονο ανταγωνισμό από την Ασία, και την αλληλεξάρτηση των χωρών, η ΕΕ διακατέχει σημαντικό ρόλο στην προώθηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι πολιτικές της ΕΕ και του ΙΜΟ επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και το κόστος των εφοπλιστών, αλλά και οι εφοπλιστές επηρεάζουν τις πολιτικές τους εφόσον τα

περισσότερα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά κράτη είναι μέλη και των δύο οργανισμών, και με αυτόν τον τρόπο έχουν την δυνατότητα να υποστηρίξουν αυτόν που τους συμφέρει περισσότερο. Οι Έλληνες εφοπλιστές φαίνεται να κατέχουν σημαντική θέση στον ΙΜΟ, κάτι που άλλωστε είναι αναμενόμενο εφόσον είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως. Με την πολιτική της ΕΕ συμφωνούν σε γενικές γραμμές και όσο δεν θίγονται τα συμφέροντά τους.

Η ΕΕ και ο ΟΗΕ θα πρέπει να επικεντρώνονται στους κοινούς τους στόχους, οι οποίοι είναι πολλοί και σημαντικοί, και να λύνουν τις διαφορές τους με διπλωματία και συνεργασία, έτσι ώστε να πετύχουν την μέγιστη εφαρμογή των στρατηγικών τους, με δεδομένο βέβαια ότι θα ικανοποιούν και τα συμφέροντα του εφοπλιστικού κόσμου έτσι ώστε να συνεχίσει να είναι αναγκαίος ο ρόλος τους.

**Γ. ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ
ΣΚΑΚΙΕΡΑ**

1. Οι σημαντικότεροι παίκτες της ελληνικής ναυτιλίας

Οι Έλληνες εφοπλιστές κατέχουν την πρώτη θέση στον κόσμο. Το 2008 διαχειρίζονταν το 20% του παγκόσμιου στόλου όταν ολόκληρη η ευρωπαϊκή ναυτιλία διαχειριζόταν το 33% του παγκόσμιου στόλου. Επίσης διαχειρίζονταν το 20% του παγκόσμιου στόλου για την μεταφορά ξηρού φορτίου και το 23% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι ότι τα ελληνικά πλοία πραγματοποιούν το 25% περίπου των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου προς τις ΗΠΑ, αλλά και το 25% των εξαγωγών των ΗΠΑ. Επιπλέον, μεταφέρουν το 50% των εμπορευμάτων της Κίνας και πάνω από το 60% του πετρελαίου που αγοράζει η Κίνα.

Οι λίστες με τους σημαντικότερους εφοπλιστές διαφέρουν και εξαιτίας του κλειστού χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά και εξαιτίας της τακτικής της αγοραπωλησίας των πλοίων με στόχο το κέρδος που αλλάζει συνεχώς τα δεδομένα. Οι σημαντικότεροι Έλληνες εφοπλιστές σύμφωνα με έγκυρη βάση δεδομένων της ναυτιλίας που χρησιμοποιείται ευρέως από επαγγελματίες του χώρου, το Clarksons Shipping Intelligence, είναι οι εξής.

Πίνακας 6. Σημαντικότεροι Έλληνες εφοπλιστές με βάση την χωρητικότητα 2009

Rank	Current Owner	Name	Number	Total
1	Angelicoussis Group	Yannis Angelikousis	65	12,296,575
2	Cardiff Marine Inc.	George Economou	87	10,114,544
3	Tsakos Group	Panagiotis Tsakos	76	7,593,357
4	Dynacom Tankers Mngt	George Prokopiou	43	5,795,460
5	Enterprises Shpg.	Victor Restis	71	5,312,669
6	Marmaras Nav. Ltd.	Diamandis Diamandidis	45	4,754,622
7	Thenamaris (Mgmt.)	Dinos Martinos	42	4,072,864
8	Minerva Marine Inc.	Andreas Martinos	36	3,703,061
9	Excel Maritime Carr.	Gabriel Panagotides	45	3,565,604
10	Alpha Tankers & Frt.	Christos Kanellakis	24	3,398,583
11	Neda Maritime Agency	Likiardopoulos	22	3,350,911
12	Chandris Group	G. & M. Chandris	24	3,246,287
13	Polembros Shpg.	Spiros & Adam Polemis	21	3,073,232
14	Costamare Shipping	Vassilis Konstandakopoulos	49	2,809,473
15	Carras Hellas	Carras	19	2,533,487
16	Navios Maritime	Angeliki Frangou	29	2,403,886
17	Eastern Med. Mar.	Thanassis Martinos	22	2,387,257
18	Polyar Tankers AS	Polys Xadjioannou	16	2,303,019

19	Arcadia Shipmngt.	Kostas Angelopoulos	20	2,158,357
20	Danaos Shpg.	John Coustas	41	2,076,104
21	Diana Shipping Inc.	Simeon Palios	19	2,010,887
22	Centrofin Mngt.	D. Prokopiou	17	1,997,153
23	Eletson Corp.	Karastamatis & Xadjieleutheriadis	27	1,758,943
24	Capital Ship Mngt.	Evangelos Marinakis	28	1,604,089
25	Golden Union	Theodoros Veniamis	16	1,583,945
26	GrandUnion Inc.	Nick Fistes & Michael Zolotas	19	1,495,095
27	Cyprus Maritime Co.	Andreas Hadziyannis	20	1,431,873
28	Vardinoyannis Group	Vardinogiannis	22	1,321,651
29	Hellespont Group	Basil Papachristidis	19	1,267,480
30	Goldenport S/Mngt.	Paris Dragnis	26	1,243,326
31	Prime Marine Mngt	Eustathios Topouzoglou & Kouleris & M.Xalkias	16	1,218,471
32	Stealth Maritime	Vafeias	54	1,179,448
33	Atlantic Bulk Carr.	Yannis & George Koumantaros	23	1,107,838
34	Top Ships Inc.	Evangelos J. Pistiolis	19	1,100,778
35	Marine Management	Grigoris Kallimanopoulos	34	1,042,578
36	Allseas Marine S. A.	Michael Boudouroglou	16	946,049
37	Chartworld Shpg.	Lou Kollakis	28	856,789
38	Fairsky Shpg & Trdg	Liveris Stergiou	15	846,529
39	Evalend Shpg.	Kritonas Lentoudis	24	748,345
40	Euroseas Ltd	Aristides J. Pittas	18	671,375
41	Magnus Carriers	Gabriel Petrides	19	617,698
42	Ancora Investment	Konstantinos Vernikos	18	591,808
43	Seven Seas Maritime		15	584,333
44	Aegean Marine Pet.	Dimitris Melissanidis	30	551,835
45	Benelux Overseas		18	495,122
46	Fairdeal Group Mngt.	Michael Sarros	16	426,339
47	Unknown Greek Owner		15	412,041
48	Laskaridis Shpg	Panos & Thanassis Laskaridis	46	339,182
49	Lagoa Shipping Corp.	Michael Logothetis	16	301,213
50	Hellenic Seaways	Yannis Vardinogiannis	15	39,733
	Others (549 Other Owners)		1944	85,577,843
	Total (599 Owners)		3409	202,319,141

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ η λίστα είναι πολύ πρόσφατη, εξαιτίας της κρίσης στην ναυτιλία, οι ανακατατάξεις είναι πολλές, χωρίς τα στοιχεία να είναι ακόμα διαθέσιμα. Για ευνόητους λόγους η ανάλυση θα γίνει σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα.

Η σημερινή ελληνική ναυτιλία αποτελείται από τις παραδοσιακές εφοπλιστικές οικογένειες, και ένα σημαντικό αριθμό «νέου αίματος», ή αλλιώς των αυτοδημιούργητων. Σκοπός της ενότητας είναι να εξετάσει τους ισχυρότερους έλληνες εφοπλιστές που

φιγουράρουν στις λίστες με τους ισχυρότερους εφοπλιστές του κόσμου καθώς και στην λίστα Forbes με τους πλουσιότερους ανθρώπους στον πλανήτη.

Πρώτος στη λίστα έρχεται ο *Γιάννης Αγγελικούσης*. Με καταγωγή από τα Καρδάμυλα της Χίου, η οικογένεια Αγγελικούση ξεκίνησε την ναυτιλιακή της δραστηριότητα μετά τον πόλεμο, με τον Αντώνη Αγγελικούση, που το 1950 αγόρασε το πρώτο του πλοίο και το 1971 ίδρυσε την Anangel Ship. Μετά τον θάνατο του ανέλαβαν τα παιδιά του, Ιωάννης και Άννα. Ο Γιάννης Αγγελικούσης έχει δηλώσει πως το επιχειρηματικό δημιούργημα δεν ήταν μόνο δικιά του επιτυχία, αλλά των αφοσιωμένων στελεχών και ναυτικών. Διαχειρίζεται την Anangel Navigation και ίδρυσε και την Marangaz πριν από 5 χρόνια, η οποία εξειδικεύεται στα πλοία μεταφοράς υγραερίου και είχε αρχικό κεφάλαιο 1 δις δολάρια.

Δεύτερος, ο *Γιώργος Οικονόμου*, από τους πιο δυναμικούς επιχειρηματίες στον χώρο και ιδρυτής της Dryships. Έχει επίσης και την Cardiff Marine, η οποία συστάθηκε το 1986 και δραστηριοποιείται σε διάφορους κλάδους της ναυτιλίας. Η Dryships εισήλθε στην αγορά του Nasdaq, τον Φεβρουάριο του 2005, της οποίας η μετοχή πραγματοποίησε 201% αύξηση μέσα σε λίγα χρόνια. Επίσης τον Ιούλιο του 2008 εξαγόρασε και την Ocean Ring, νορβηγική εταιρεία που εξειδικεύεται σε θαλασσινές πετρελαϊκές πλατφόρμες.

Τρίτος, ο καπετάν *Παναγιώτης Τσάκος*, ένας από τους μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές που κατέχει ένα ξεχωριστό κεφάλαιο στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας. Γεννήθηκε το 1936 στα Καρδάμυλα της Χίου, προερχόμενος από μία οικογένεια με βαθιές ρίζες στην ναυτιλία, που απέκτησε το πρώτο της πλοίο το 1850. Έφθασε να γίνει καπετάνιος και μετά αρχιπλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού. Το 1970 ίδρυσε την δικιά του εταιρεία, την Tsakos Shipping. Πολύτιμός του συνεργάτης είναι ο δικηγόρος Θωμάς Ζάφειρας, καθώς και ο αδελφός του Ηλίας και ο ξάδελφος του Παντελής Ευθυμιάδης που τώρα έχουν τις δικές τους εταιρείες. Ανήκει στην ομάδα εφοπλιστών πρώτης γενιάς που ξεκίνησαν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα από τον Πειραιά.

Ο γιος του Νίκος Τσάκος είναι ιδρυτής της Tsakos Energy Navigation (TEN), την μακροβιότερη και πρώτη εταιρεία του χώρου στο public της Ελλάδας, εισάγοντας την το 1993 στο χρηματιστήριο του Όσλο και το 2002 στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Τα μερίσματα που έχει μοιράσει ξεπερνούν τα 250 εκατομμύρια δολάρια.

Τέταρτος, ο **Γιώργος Προκοπίου**, είναι από τους σημαντικότερους εφοπλιστές στον τομέα των δεξαμενόπλοιων με την εταιρεία Dynacom. Έχει σπουδάσει πολιτικός μηχανικός και ξεκίνησε την πορεία του στην ναυτιλία στο 1971. Μαζί με τον αδελφό του **Δημήτρη Προκοπίου**, ο οποίος βρίσκεται στο νούμερο 22 στην λίστα με την Centrofin, βασιζόμενοι σε κεφάλαια από real estate όπου δραστηριοποιούταν η οικογένειά τους, κατόρθωσαν να δημιουργήσουν ένα ισχυρό στόλο. Το 1996 αποφάσισαν να χαράξουν την δικιά τους αυτόνομη πορεία, διατηρώντας όμως εξαιρετικές σχέσεις μεταξύ τους. Ο Γιώργος Προκοπίου είναι πολύ γνωστός διεθνώς καθώς τα τελευταία πέντε χρόνια συμπεριλαμβάνεται στην λίστα με τους μεγαλύτερους ανεξάρτητους εφοπλιστές στον τομέα των δεξαμενόπλοιων με βάση την χωρητικότητα. Επίσης είναι ο πρώτος στο real estate στην Ελλάδα.

Πέμπτος, ο **Βίκτωρ Ρέστης**, ανήκει στη γενιά των σαραντάρηδων και διαθέτει ρευστότητα που υπολογίζεται κοντά στο 1 δις δολάρια. Τον Απρίλιο του 2009, έκλεισε αποκλειστική συμφωνία να μεταφέρει αποκλειστικά τις πρώτες ύλες για την αναδόμηση του Ιράκ. Επίσης μεγάλη του κίνηση θεωρείται και η έμμεση είσοδος του στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Η επιθυμία του να μπει στην αμερικανική αγορά δεν έγινε πραγματικότητα την πρώτη φορά, κατά την οποία προσπάθησε αλλά απέσυρε το ενδιαφέρον του. Τελικά τα κατάφερε, αφού το 2007 αγόρασε το 33% της ήδη εισηγμένης στο αμερικανικό χρηματιστήριο ελληνικών συμφερόντων Freeseas. Μέχρι το καλοκαίρι του 2004 εργαζόταν για τον πατέρα του Σταμάτη Ρέστη, ο οποίος είχε ξεκινήσει με πλοία ψυγεία το '70. Όταν ο πατέρας του έφυγε από την ζωή ο Ρέστης πήρε τον έλεγχο στα χέρια του και έδρασε δυναμικά. Κατάφερε να βγάλει την ναυτιλιακή του εταιρεία Enterprises SA από την απομόνωση της ναυτιλίας και να την απλώσει σε άλλους τομείς. Η πρώτη του κίνηση ήταν να αγοράσει από την μαλαισιανή πετρελαϊκή εταιρεία Petronas

με ένα στόλο 32 πλοίων dry bulk έναντι 740 εκατομμυρίων δολαρίων. Το αγαπημένο του σύνθημα λέγεται ότι είναι «ο ουρανός δεν είναι το όριο για εμάς».

Έκτος στην λίστα, ο *Διαμαντής Διαμαντίδης*, 59 χρόνων με την εταιρεία Marmaras Navigation. Πατέρας ενός γιου 23 ετών, ο Διαμαντής Διαμαντίδης κατάγεται από παραδοσιακή και πλούσια οικογένεια της Αθήνας. Ο πατέρας του ήταν ένας από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές το '60 και το '70, όταν σημειώθηκε η γεωμετρική ανοικοδόμηση της Αθήνας, έχοντας κατασκευάσει δύο από τα υψηλότερα κτίρια στον Χολαργό. Η οικογένεια της μητέρας του είχε βιομηχανία επεξεργασίας μεταξιού στην Αθήνα. Μετά την εκπλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων στις αρχές του '70, σπούδασε για 2 χρόνια ναυτιλιακά στο Λονδίνο και έπειτα είχε τις πρώτες του εμπειρίες σε μία ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα το City. Το 1975 αποφάσισε να ξεκινήσει την δικιά του επιχείρηση αγοράζοντας το πρώτο του φορτηγό πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου. Εκμεταλλευόμενος το 1977, την κρίση στην ναυτιλιακή βιομηχανία, αγόρασε μικρά φορτηγά πλοία, φτάνοντας ήδη στις αρχές του '80 να διαχειρίζεται με κέρδος ένα στόλο 10 πλοίων. Έχοντας αγοράσει, μεταξύ 1983 και 1987, όταν η ναυτιλία βρισκόταν σε μεγάλη κρίση, 35 φορτηγά πλοία εκμεταλλευόμενος τις υψηλές τιμές πούλησε τα 23 κερδίζοντας τεράστια ποσά.

Στην έβδομη και όγδοη θέση βρίσκονται ο *Ντίνος* και *Ανδρέας Μαρτίνος* αντίστοιχα. Στην 17^η θέση βρίσκεται και ο τρίτος τους αδελφός ο *Θανάσης Μαρτίνος*. Η οικογένεια Μαρτίνου αποτελεί κορυφαίο δείγμα της νέας γενιάς του ελληνικού εφοπλισμού. Τα τρία αδέρφια ξεκίνησαν από την οικογενειακή επιχείρηση Thenamaris. Ο πατέρας τους, Ιωάννης Μαρτίνος, είχε ένα από τα πιο γνωστά καταστήματα με αντίκες στην Αθήνα, ενώ η μητέρα τους Αθηνά Μεθενίτη, προερχόμενη από παραδοσιακή ναυτιλιακή οικογένεια, αποτελεί έναν από τους θρύλους της ελληνικής ναυτιλίας δημιουργώντας τον ναυτιλιακό κολοσσό που παρέδωσε στα παιδιά της. Στις αρχές της δεκαετίας του '90, ο Θανάσης Μαρτίνος με πτυχίο οικονομολόγου από το πανεπιστήμιο Αθηνών, αποχώρησε ιδρύοντας την Eastern Mediterranean. Ο μεγάλος γιος της οικογένειας παραμένει επιμελώς μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας, πραγματοποιώντας μεγάλο κοινωνικό έργο. Το 1997 αποχώρησε και ο Ανδρέας Μαρτίνος για να δημιουργήσει την Minerva



Maritime. Ο Ντίνος Μαρτίνος ελέγχει τον ναυτιλιακό κολοσσό Thenamaris τον οποίο διευθύνει μαζί με τον αδελφό του Ανδρέα και είναι από τους πιο σύγχρονους στόλους.

Ένατος ο **Βίλλο Παναγιωτίδης**, πρωταγωνιστής στο μεγαλύτερο deal στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας στις αρχές του 2008, δημιουργώντας αίσθηση στη Wall Street αλλά και στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Είναι μεγαλομέτοχος της εισηγμένης στο αμερικανικό χρηματιστήριο Excel, η οποία εξαγόρασε έναντι 2,4 εκατομμυρίων δολαρίων την αμερικανικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρία Quintana που δημιούργησε και διέθυνε ο Σταμάτης Μόλαρης, πρώην υψηλόβαθμο στέλεχος της Stelmar των αδελφών Χατζηϊωάννου. Είναι από τους πλουσιότερους επιχειρηματίες του κόσμου και φιλοξενείται στην 897^η θέση του Forbes με περιουσία 1,3 δις δολάρια. Η ναυτιλιακή εταιρία της οικογένειας ιδρύθηκε το 1967 από τον πατέρα του. Ο ίδιος ξεκινώντας την επιχειρηματική του σταδιοδρομία ως βοηθός του, μετά τον θάνατό του ανέλαβε την ευθύνη της επιχείρησης σε ηλικία μόλις 23 χρόνων. Την περίοδο της κρίσης στην δεκαετία του '80, όπως και πολλοί άλλοι εφοπλιστές αναγκάστηκε να πουλήσει μεγάλο μέρος του στόλου του. Όμως η επιχειρηματική του ικανότητα καθώς και η ρευστότητα που διέθετε, του έδωσαν την δυνατότητα να εισέλθει έγκαιρα στην αγορά πριν το αναπτυξιακό boom της παγκόσμιας ναυτιλίας με αποτέλεσμα τα κέρδη του να φτάσουν σε μεγάλα ύψη και ο ίδιος να καθιερωθεί στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Δέκατος, είναι ο Χρήστος Κανελλάκης. Κατάγεται από την Σμύρνη και γεννήθηκε στον Πειραιά. Σπούδασε Νομική στην Νομική Αθηνών ενώ αργότερα εγκατέλειψε μία σπουδαία καριέρα ως δικηγόρος για να ασχοληθεί με την ναυτιλία. Παντρεύτηκε την κόρη του εφοπλιστή Αντώνη Αγγελικούση και άρχισε να δουλεύει για τον πεθερό του. Το 1990 μαζί με την γυναίκα του αποφάσισε να ανεξαρτοποιηθεί επιχειρηματικά δημιουργώντας την Alfa Shipping με ένα στόλο από νεότευκτα φορτηγά πλοία. Λέγεται ότι είναι άνθρωπος που αποφεύγει την δημοσιότητα και τις κοσμικές εκδηλώσεις και συγκεντρώνεται στην διαχείριση της εταιρείας του.

Οι παραπάνω εφοπλιστές ήταν οι 10 εφοπλιστές με τους μεγαλύτερους στόλους με βάση την χωρητικότητα. Επειδή όμως οι λίστες αλλάζουν αξίζει να αναφερθούν τα ονόματα που είναι πάντα στην επικαιρότητα ως τα ισχυρά χαρτιά της ελληνικής ναυτιλίας.

Στην 14^η θέση, ο **Βασίλης Κωνσταντακόπουλος** με την Costamare. Η απόφαση του να αποσυρθεί πριν από 4 χρόνια προκάλεσε αίσθηση. Τα ηνία των επιχειρήσεων παρέδωσε στους γιους του, ενώ με την Costamare ασχολείται από το 1996 κυρίως ο πρωτότοκος γιος του Κωνσταντίνος. Η Costamare συνεργάζεται εκτός από τον κινεζικό ναυτιλιακό κολοσσό Cosco, με την ZIM και τη Maersk. Ο δεύτερος γιος του Αχιλλέας, ασχολείται με την τουριστική επένδυση στη Μεσσηνία, ενώ διευθύνει και όλες τις δραστηριότητες του ομίλου που έχουν σχέση με τις επενδύσεις σε διάφορα μέρη του κόσμου, μεταξύ αυτών και την αεροπορική Aegean Airlines και την κατασκευαστική Cybarko. Το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, Cosco Hellas με ελληνική σημαία ανήκει στην Costamare. Γεννημένος στο Διαβολίτσι Μεσσηνίας το 1935, ο καπετάν Βασίλης, σπούδασε στην Ανώτερη Δημόσια Σχολή Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού. Στα 18 του, άρχισε να δουλεύει στα καράβια χωρίς μισθό για τρεις μήνες και πέρασε από όλα τα πόστα του πλοίου. Το 1974 απέκτησε το πρώτο του καράβι για να δημιουργήσει στα επόμενα χρόνια μία μικρή αυτοκρατορία. Το 2008 η Costamare απασχολούσε 2000 εργαζόμενους.

Στην 18^η θέση, ο **Πόλυς Χατζηιωάννου** της οικογένειας Χατζηιωάννου. Η πορεία της οικογένειας Χατζηιωάννου άρχισε με τον Λουκά Χατζηιωάννου γεννημένο στην Κύπρο. Ο Λουκάς Χατζηιωάννου ξεκίνησε το 1948 την επαγγελματική του δραστηριότητα συμμετέχοντας ενεργά στην οικογενειακή επιχείρηση, η οποία διηύθυνε γραφεία, εργοστάσια και καταστήματα στην Κύπρο, στην Αίγυπτο, στην Σαουδική Αραβία και στην Αβησσυνία. Το 1950 ανέλαβε την διαχείριση των γραφείων στην Σαουδική Αραβία, ίδρυσε εταιρεία ναυλώσεων πλοίων και πήγε πολύ καλά. Ο ίδιος υποστηρίζει ότι άρχισε την ναυτιλιακή του δραστηριότητα μεταφέροντας τρόφιμα και λάστιχα με ένα μικρό καϊκι από την Κύπρο στα Δωδεκάνησα. Το 1959, σε ηλικία μόλις 31 ετών, αποφάσισε να ασχοληθεί με τον εφοπλισμό, ιδρύοντας την εταιρεία Troodos Shipping & Trading και το 1962 τη Cyprus Sea Cruises. Είναι από τους εφοπλιστές που στήριξαν την εξέλιξη και

άνοδό τους αποκλειστικά στα μεταχειρισμένα πλοία. Ήδη το 1987 διαχειριζόταν ένα στόλο 52 δεξαμενόπλοιων συνολικής χωρητικότητας 6,4 εκατομμυρίων τόνων. Επίσης ήταν ο μεγαλύτερος ανεξάρτητος πλοιοκτήτης δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως, με αποτέλεσμα ο διεθνής ναυτιλιακός Τύπος να του δώσει τον τίτλο του «βασιλιά των tankers». Έκανε τρία παιδιά, τον Πόλυ, τον Στέλιο, και την Κλέλια. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 άρχισε να αποσύρεται και πέρασε την περιουσία του στα παιδιά του. Και ο Πόλυς, και ο Στέλιος, είχαν ήδη ιδρύσει τις δικές του εταιρείες. Ο Πόλυς ίδρυσε την World Tankers Management με έδρα την Σιγκαπούρη και γραφείο στον Πειραιά, και την Greenwich Brokerage Naviera. Μαζί με τον αδελφό του Στέλιο και την Κλέλια, ίδρυσε την εταιρεία διαχείρισης δεξαμενόπλοιων Stelmar, η οποία εισήχθη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Στις αρχές του 2005 πούλησαν το μετοχικό πακέτο της εταιρείας σε αμερικανικά συμφέροντα. Ο Πόλυς ελέγχει επίσης το 30% της Ocean Tanker που είναι εισηγμένη στο κυπριακό χρηματιστήριο. Επιχειρηματικά, συνεχίζει να δραστηριοποιείται ενεργά στην ποντοπόρο ναυτιλία, προχωρώντας μάλιστα και σε ανανέωση του στόλου του. Ο Στέλιος Χατζηγιάννου, που πλέον φέρνει και τον τίτλο του Sir δημιούργησε μεγάλη επιτυχία με την αεροπορική εταιρεία easyjet. Πρίν από περίπου 4 χρόνια μπήκε στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων με την εταιρεία EasyCruise.

Στην θέση 19, βρίσκονται ο **Κωνσταντίνος Παναγιώτης και Γιώργος Αγγελόπουλος**. Η ναυτιλιακή εταιρεία του Κωνσταντίνου Αγγελόπουλου, Arcadia Shipping ιδρύθηκε το 1988. Είναι η νεότερη εταιρεία που βραβεύτηκε από το Lloyd's List ως η καλύτερη ελληνική εταιρεία δεξαμενόπλοιων το 2008, και διαχειρίζεται έναν από τους πιο σύγχρονους στόλους παγκοσμίως. Μέλος της Intertanko και της Helmera, είναι πιστοποιημένη με ISO 9001 για την ποιότητά της, ενώ έχει βραβευτεί με το «Green Award» για τις περιβαλλοντικές της ευαισθησίες. Διατηρεί πιστοποιημένο Κέντρο Εκπαίδευσης, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στο ανθρώπινο δυναμικό της.

Στην 20^η θέση βρίσκεται ο **Ιωάννης Κούστας** με την Danaos, την μεγαλύτερη εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία στο αμερικανικό χρηματιστήριο στο οποίο εισήλθε τον Οκτώβριο του 2006. Κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων ιδιόκτητων πλοίων μεταφοράς παγκοσμίως. Ναυλώνει τα πλοία της σε μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών, μεταξύ

των οποίων περιλαμβάνονται οι Maersk, Cosco, Hapag-Lloyd, CMA-CGM, Hyundai APL-NOL, Norasia, Yang Ming, Wan Hai και China Shipping. Ιδρυτής της Danaos είναι ο Ηπειρώτης επιχειρηματίας, Δημήτρης Κούστας, ο οποίος αγόρασε το πρώτο του πλοίο το 1963 και ίδρυσε την εταιρεία το 1972. Ο Ιωάννης Κούστας ανέλαβε την επιχείρηση το 1987 μετά από σπουδές στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και Μεταπτυχιακό και Διατριβή στους Ηλεκτρονικούς Υπολογιστές από το Imperial College του Λονδίνου. Από την εταιρεία δεν έφυγε ποτέ. Το 1970, ο Δημήτρης Κούστας, τον είχε στείλει στην Ιαπωνία να παρακολουθήσει την ναυπήγηση του μοναδικού νεότευκτου πλοίου που απέκτησε η Danaos επί ηγεσίας του. Όταν το 1987 ανέλαβε την εταιρεία ασχολήθηκε με το αντικείμενο των σπουδών του. Μαζί με τον Δημήτρη Θεοδοσίου προχώρησαν σε μία πρωτοποριακή κίνηση, συστήνοντας την εταιρεία λογισμικού πλοίων Danaos Management Consultants. Η εξέλιξη της εταιρείας ήταν ραγδαία και σήμερα αποτελεί την μεγαλύτερη παγκοσμίως εταιρεία στο λογισμικό για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στα τέλη του '90, εισήλθε στον τομέα πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Όταν οι Ασιάτες συνεργάτες του, αντιμετώπιζοντας προβλήματα λόγω της οικονομικής κατάστασης στην περιοχή αποφάσισαν να πουλήσουν τα πλοία τους, τα αγόρασε το 1998 σε συμφέρουσα τιμή και τα ναύλωσε στους ίδιους μεταφέροντας τα εμπορεύματά τους, εξασφαλίζοντας όχι μόνο την απόσβεση της επένδυσης αλλά και το κέρδος. Ο Dr Ιωάννης Κούστας είναι από τους πλουσιότερους ανθρώπους στον κόσμο, με το όνομα του να καταλαμβάνει την 962^η θέση του Forbes με 1,2 δις δολάρια.

Στην 24^η θέση, ο *Ευάγγελος Μαρινάκης*, ένας από τους δυνατούς παίκτες στην ελληνική επιχειρηματική πραγματικότητα και με παγκόσμια εμβέλεια λόγω της δραστηριότητας του στην ναυτιλία που οφείλεται στον πατέρα του Μιλτιάδη Μαρινάκη. Ο Μιλτιάδης Μαρινάκης ξεκίνησε από την Κρήτη και ίδρυσε στις αρχές του '70 μηχανουργείο στον Πειραιά. Το 1974 ίδρυσε την εταιρεία Vanimar και απόκτησε το πρώτο του καράβι. Εξελέγη βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και αναμίχθηκε με τα διοικητικά θέματα του Ολυμπιακού. Μέχρι το 1987 είχε τρία πλοία, διατηρώντας όμως παράλληλα το μηχανουργείο του. Τα οκτώ του πλοία το 200 ήταν η κληρονομιά στον γιο του, ο οποίος δεν τα άφησε ανεκμετάλλευτα. Ο Ευάγγελος Μαρινάκης μεγάλωσε στον Πειραιά. Οι εταιρείες του Barclay και Capital βρίσκονται στην ακτή Μιαούλη σε ένα επταόροφο

πολυτελές κτίριο έκτασης 4000 τετραγωνικών μέτρων. Τουλάχιστον 6 μήνες του χρόνου τις περνάει στο Λονδίνο, όπου έχει την έδρα της η τρίτη του εταιρεία, η Curzon Shipbroker με αντικείμενο την ναύλωση των άλλων δύο εταιρειών, και η οποία στεγάζεται σε έναν υπερπολυτελή ουρανοξύστη στο City του Λονδίνου. Είναι από τους λίγους που ναυπήγησε 15 παγοθραυστικά δεξαμενόπλοια ice-class χωρητικότητας 47.000 τόνων το καθένα. Πέτυχε να εισάγει την ναυτιλιακή του εταιρεία Capital Product Partners στην χρηματιστηριακή αγορά του Nasdaq. Η συγκεκριμένη εταιρεία, 100% θυγατρική της Capital Maritime, είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία από την Ελλάδα και το εξωτερικό που εισήλθε στις αμερικανικές χρηματαγορές με τιμή πάνω από το προκαθορισμένο εύρος, με την μετοχή της να γνωρίζει άνοδο κατά 24% από την πρώτη ώρα της συναλλαγής. Επίσης η ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση από τους μεγάλους οίκους θεωρείται «ρεκόρ υπερκάλυψης» καταρρίπτοντας το έως εκείνη τη στιγμή ρεκόρ που κατείχε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή στον κόσμο, Teekay Shipping.

Στην 26^η θέση, βρίσκονται Ο *Νικόλας και Αγγελική Φράγκου*. Ο καπετάν Νικόλας κατάγεται από τα Καρδάμυλα της Χίου. Ο πατέρας του Ιωάννης, με τους θείους του στην διάρκεια του Μεσοπολέμου είχαν ιστιοφόρα. Το 1960 αγόρασε το πρώτο του πλοίο. Τέσσερα χρόνια αργότερα, συναιτεριζόμενος με τον Νίκο Μουνδρέα, αγόρασαν από κοινού πλοίο και το 1966 δημιούργησαν την εταιρεία Good Faith που δραστηριοποιήθηκε στα dry bulk. Συνολικά η εταιρεία με το πέρασμα του χρόνου διαχειρίστηκε περισσότερα από 150 πλοία, ενώ στα τέλη του '90 είχε εξελιχθεί στη μεγαλύτερη εταιρεία της ελληνικής ναυτιλίας, Μία εταιρεία από πλοιάρχους που αργότερα εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές. Η κόρη του, Αγγελική Φράγκου θεωρείται από τις πιο επιτυχημένες επιχειρηματίες της ελληνικής ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια. Μέσα σε λίγους μήνες το όνομα της άρχισε να απασχολεί έντονα την ανδροκρατούμενη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η Αγγελική Φράγκου είναι διπλωματούχος ηλεκτρολόγος μηχανικός και αρχικά κάτοικος εξωτερικού. Έκανε την δυναμική εμφάνισή της τον Μάρτιο του 2004, μετά τις βουλευτικές εκλογές. Την ίδια χρονιά κατόρθωσε να πετύχει την εισαγωγή της εταιρείας της στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Είναι η πρώτη Ελληνίδα επικεφαλής ναυτιλιακής εταιρείας επενδύσεων μέσω της International Shipping Enterprises, αντλώντας από την δύσκολη και απαιτητική χρηματιστηριακή

αγορά των ΗΠΑ 196 εκατομμύρια δολάρια. Στα τέλη του Αυγούστου του 2005 προχώρησε σε μία μεγάλη εμπορική συμφωνία, εξαγοράζοντας την ναυτιλιακή εταιρεία *Νανίος*, την οποία ελέγχει η οικογένεια Δαυίδ., ένα μεγάλο όνομα στην ελληνική βιομηχανία που κατέχει την *Coca-Cola Hellenic Bottling* και τον όμιλο *Frigoglass*. Η ανοδική πορεία συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια μέχρι και σήμερα. Λέγεται ότι η οικογένεια Φράγκου έχει ισχυρά ερείσματα στο οικονομικό επιτελείο της κυβέρνησης.

Στην θέση 28 βρίσκεται ο *Βαρδής Βαρδινογιάννης*. Η οικογένειά του με βαθιές ρίζες στην Κρήτη άρχισε τις δραστηριότητές της το 1960. Ο ιδρυτής του ομίλου ήταν ο Νίκος Βαρδινογιάννης. Σήμερα ο όμιλος Βαρδινογιάννη δραστηριοποιείται στην ναυτιλία, το πετρέλαιο, τις τράπεζες, το real estate, τον τουρισμό, τις νέες τεχνολογίες, τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αλλά και τον αθλητισμό. Η κίνηση που εκτίναξε τον όμιλο έγινε το 1963, όταν ο Νίκος Βαρδινογιάννης, πλοίαρχος τότε του Πολεμικού Ναυτικού, στην διάρκεια χαρτογράφησης στην Κρήτη εντόπισε την περιοχή Καλούς Λιμένες. Λίγο αργότερα ιδρύει την ναυτιλιακή εταιρεία *Vamina International*, η οποία ευνοήθηκε από το εμπάργκο κατά της Ροδεσίας. Με καπετάνιο τον Γιώργο Βαρδινογιάννη μετέφερε πολύτιμα φορτία πετρελαίου. Το 1970, ο όμιλος κατείχε 11 δεξαμενόπλοια, ενώ το 1972 δημιούργησε το διωλιστήριο της *Motor Oil* στους Άγιους Θεοδώρους. Εξαιτίας αυτής της στρατηγικής κίνησης, σήμερα ο όμιλος λειτουργεί ένα ολοκληρωμένο κύκλωμα μεταφοράς διύλισης και εμπορίας πετρελαίου. Έπειτα από τον θάνατο του Νίκου Βαρδινογιάννη, τα ηνία αναλαμβάνει ο Βαρδής Βαρδινογιάννης μαζί με τον αδελφό του Θεόδωρο, και η ανάπτυξη του ομίλου δεν σταματάει ούτε από τις μεγάλες ενεργειακές και ναυτιλιακές κρίσεις που συντάραξαν την παγκόσμια οικονομία. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1981, ο όμιλος διαχειριζονταν 35 πλοία. Την ίδια περίοδο επεκτάθηκε δυναμικά και σε νέες εμπορικές δραστηριότητες. Σήμερα η ναυαρχίδα του Ομίλου είναι η *Avin International*, η οποία επενδύει διαρκώς σε νέα ποιοτικά πλοία.

Στην 32^η θέση βρίσκονται ο *Νίκος και ο Χάρης Βαφειάς*. Στο τιμόνι του ομίλου βρίσκεται ο Νίκος Βαφειάς, ενώ ο γιος του Χάρης είναι πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εισηγμένης στο αμερικανικό χρηματιστήριο *StealthGas*, η οποία έχει ηγετικό ρόλο στον τομέα μεταφοράς υγραερίου με μερίδιο αγοράς 14%. Η εταιρεία

Stealth Maritime κατέχει σημαντική θέση στον τομέα δεξαμενόπλοιων με έναν από τους πιο μοντέρνους στόλους στην Ευρώπη και με έμφαση στην μεταφορά αργού αλλά και προϊόντων πετρελαίου. Ο Νίκος Βαφειάς, με καταγωγή από την Χίο, σπούδασε Οικονομικά στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και χωρίς οικονομική βοήθεια από την οικογένειά του αγόρασε το πρώτο του μεταχειρισμένο πλοίο και το 1986 δημιούργησε την Brave Maritime η οποία έχει φορτηγά πλοία. Στους χώρους της ναυτιλίας θεωρείται από τους πιο σκληρούς διαπραγματευτές, ένας άνθρωπος που θέλει να έχει πάντα τον έλεγχο της κατάστασης. Στα χνάρια του πατέρα του ο Χάρης Βαφειάς ίδρυσε το 1999 την δική του εταιρεία την Stealth Maritime Corporation και θεωρείται ρέκορντμαν της αμερικανικής χρηματαγοράς, αφού σε ηλικία 26 ετών έγινε ο νεώτερος διευθύνων σύμβουλος παγκοσμίως σε εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία σε οποιοδήποτε χρηματιστήριο. Κάτι που για να το πετύχει χρειάστηκε να επισκεφθεί 23 πόλεις των ΗΠΑ σε 28 ημέρες.

Στην θέση 34 βρίσκεται ο **Ευάγγελος Πιστιόλης**, ο γνωστός ως επιχειρηματίας ρέκορντμαν, αφού στα 31 του χρόνια εισήγαγε την εταιρεία του Top Tankers στον Nasdaq μέσα σε 94 ημέρες. Σήμερα η εταιρεία του έχει μετονομαστεί σε Top Ships. Τελειώνοντας το κολέγιο, πήγε στην Γερμανία για να σπουδάσει Μηχανολογία, ένιωθε όμως άβολα σε αυτόν τον τομέα και έτσι πήγε στην Αγγλία για να σπουδάσει Ναυτιλιακά. Εκτός από τις σπουδές του ασχολιόταν και με τις ναυλώσεις στο γραφείο του πατέρα του στην Αγγλία, ο οποίος είχε αγοράσει 2 πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Το 1998 επέστρεψε στην Ελλάδα για να υπηρετήσει στο Πολεμικό Ναυτικό. Λίγο πριν απολυθεί, τον Δεκέμβριο του 1999, αγόρασε το πρώτο του δεξαμενόπλοιο από τον Νιάρχο. Ξεκινώντας να εργάζεται τουλάχιστον 20 ώρες μετά την ολοκλήρωση της θητείας του, άρχισε να αποκτά το ένα πλοίο μετά το άλλο. Το 2006 έπειτα από εισήγηση των Ανεξάρτητων Ορκωτών Λογιστών Ernst & Young η εταιρεία του προχώρησε σε επαναδιατύπωση της οικονομικής της κατάστασης, μία υπόθεση που έφτασε στα αμερικάνικα δικαστήρια και κερδήθηκε από τον Πιστιόλη. Ο ίδιος έχει δηλώσει ότι έχει δεχτεί φοβερό πόλεμο στην Ελλάδα.

Στην 37^η θέση ο **Λού Κολλάκης**, ένας άνθρωπος χαμηλών τόνων που αποφεύγει τα φώτα της δημοσιότητας. Κατάγεται από παραδοσιακή ναυτιλιακή οικογένεια από τις Οινούσσες, η ιστορία της οποίας αρχίζει τον 19^ο αιώνα. Η οικογένεια Κολλάκη έχει τις ναυτιλιακές εταιρείες Chartwell/Chartworld με έδρα τον Πειραιά, και την Kappa Maritime με έδρα το Λονδίνο, η οποία ασχολείται μόνο με τις ναυλώσεις και τις ασφαλίσεις του στόλου. Το 2007 αγόρασε έναντι 227 εκατομμυρίων δολαρίων το μεγαλύτερο μέρος του στόλου πλοίων-ψυγείων της γνωστής εταιρείας Chiquita . Μαζί του ήταν και ο Κύπριος Γιάννης Κούσης με την Eastwind Maritime. Οι δύο επιχειρηματίες συνέστησαν την εταιρεία Seven Hills η οποία θα είναι ο αποκλειστικός προμηθευτής-μεταφορέας της Chiquita για τα φορτία προς την Ευρώπη και την Βόρειο Αμερική.

Στην 44^η θέση, βρίσκεται ο **Δημήτρης Μελισσανίδης**. Παιδί γονιών που ήρθαν από τον Πόντο το 1939, γεννήθηκε στις λαϊκές συνοικίες της Β΄ εκλογικής περιφέρειας του Πειραιά και πιο συγκεκριμένα στην Κοκκινιά. Η μητέρα του πέθανε όταν ήταν 15 ετών και ουσιαστικά τον μεγάλωσε ο πατέρας του. Ξεκινώντας με την σχολή οδηγών «Μίνι», σύντομα στράφηκε στον χώρο των πετρελαίων. Φίλοι του από τα πρώτα χρόνια, αναφέρονται σε ένα ατίθασο χαρακτήρα που σπάνια συμβιβαζόταν. Ο ίδιος δηλώνει «δεν πειράζω κανένα, όμως δεν μου αρέσει και να με αδικούν». Η εταιρεία του Aegean Maritime Petroleum, εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο απασχολεί 2.500 εργαζόμενους. Όλα τα πλοία έχουν διπλά τοιχώματα, κάτι που δίνει σημαντικό προβάδισμα στην εταιρεία απέναντι στους ανταγωνιστές και κυρίως στην Ευρώπη. Έχοντας σταθμούς ανεφοδιασμού στον Πειραιά, το Γιβραλτάρ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, τη Σιγκαπούρη και τη Τζαμάικα, επεκτείνεται τώρα στη δυτική Αφρική και τη Βόρεια Ευρώπη και ετοιμάζεται για τον Παναμά, τη Νότιο Αμερική, και την Κίνα. Επίσης για το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης εξασφάλισε αποθηκευτικούς χώρους με χωρητικότητα 45.000 τόνων. Σημαντική είναι και η κίνησή του να λειτουργήσει σταθμό ανεφοδιασμού στον στρατηγικό θαλάσσιο χώρο της Κωνσταντινούπολης. Διαθέτει 500 πρατήρια βενζίνης σε όλη τη χώρα κατέχοντας το 8,5% της συνολικής διακίνησης καυσίμων.

Στην θέση 48, βρίσκονται ο *Πάνος και ο Θανάσης Λασκαρίδης*. Ο Θανάσης Λασκαρίδης έχει επεκταθεί σε τομείς όπως η ναυτιλία, η διακίνηση πετρελαίου, τα αεροπλάνα, τα καζίνο, τα ξενοδοχεία, η διακίνηση φυσικού αερίου, η αλιεία και η μεταφορά ψαριών και φρούτων. Θεωρείται ένας άνθρωπος με ανήσυχο πνεύμα που δεν θέλει να μένει στάσιμος και ασχολείται με διαφορετικές δραστηριότητες. Δεν έχει ούτε ένα πλοίο του στην ελληνική σημαία. Μαζί με τον αδελφό του Πάνο, κατόρθωσαν με σωστές επενδύσεις να εκτοξεύσουν την οικογένεια τους στις πέντε πλουσιότερες στην Ελλάδα. Το 2006, ο Πάνος Λασκαρίδης ανέβασε το ποσοστό του στην Hellenic Seaways και αργότερα στις Μινωικές Γραμμές. Στα τέλη του 2008, ο όμιλος Λασκαρίδη αποχώρησε από την ακτοπλοΐα αποκομίζοντας κέρδη 200 εκατομμυρίων ευρώ. Η οικογένεια Λασκαρίδη δραστηριοποιείται στην ποντοπόρο ναυτιλία από το 1950 με τον πατέρα τους Κωνσταντίνο Λασκαρίδη, ο οποίος σπούδασε στην Γερμανία Υδροβιολογία, Ιχθυολογία και Εφαρμοσμένη Αλιεία. Αμέσως μετά τον πόλεμο και τον τερματισμό του Εμφυλίου, συνεργάστηκε με τον Ν. Παρασκευαΐδη, ο οποίος είχε το πρώτο αλιευτικό πλοίο που διέθετε και χώρους κατάψυξης. Το 1955 συνεταιρίστηκε με τον Ντίνο Δοξιάδη, δημιουργώντας ένα στόλο με πέντε αλιευτικά.

Όπως είναι φανερό, στην κορυφή της λίστας βρίσκεται πλέον περισσότερο η «νέα γενιά» εφοπλιστών. Ο Γιώργος Οικονόμου, Ο Βίλλυ Παναγιωτίδης, και ο Dr Ιωάννης Κούστας βρέθηκαν στην λίστα του Forbes με τους πλουσιότερους ανθρώπους στον πλανήτη. Ο Σπύρος Λάτσης βρίσκεται 68^{ος} στην λίστα Forbes όμως δεν δηλώνει πλοιοκτήτης, αλλά επιχειρηματίας. Η λίστα Forbes καταδεικνύει ότι οι παλιές παραδοσιακές οικογένειες της ναυτιλίας έχουν κάνει τον κύκλο τους. Οι περισσότερες παραδοσιακές δυνάμεις του χώρου έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους σε επενδύσεις στην στεριά. Οικογένειες όπως η Λάτση και το ίδρυμα Ωνάση, δεν έχουν πια ως κύρια δραστηριότητά τους την ναυτιλία. Τα προηγούμενα χρόνια βρίσκονταν ονόματα όπως Στέλιος Χατζηιωάννου, Αθηνά Ωνάση, Γιώργος Λιβανός, οι οικογένειες Γουλανδρή, Λαιμού, Χανδρή και Νιάρχου, με περιουσίες που τους είχαν κατατάξει στις πλουσιότερες του κόσμου. Σήμερα, η οικογένεια Λιβανού δεν έχει πια τόσα πλοία, τα περισσότερα μέλη της οικογένειας Πατέρα δεν δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία, οι μεγάλοι στόλοι των Χατζηπατέρων

και Εμπειρικών δεν υπάρχουν πια, ενώ κάποια εφοπλιστικά «τζάκια» έχουν χαθεί στο πέρασμα του χρόνου.

2. Ο ρόλος της κυβέρνησης και η σχέση της με τους Έλληνες εφοπλιστές

Η Ελλάδα είναι ίσως η μόνη χώρα που έχει δημιουργήσει υπουργείο αποκλειστικά για την ναυτιλία. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιώτικης Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) δίνει μεγάλη βαρύτητα στην προώθηση της ναυτιλίας με την επιδίωξη να γίνει ο «maritime cluster manager» όπως έχει επίσημα δηλώσει. Οι σχέσεις με τους εφοπλιστές είναι ίσως καλύτερες από ποτέ όμως δεν ήταν πάντα έτσι. Μία ιστορική αναδρομή στον ρόλο της κυβέρνησης και των σχέσεών της με τους Έλληνες εφοπλιστές θα βοηθήσει στην βαθύτερη κατανόηση της σημερινής πραγματικότητας.

Το ελληνικό κράτος πάντα επιδίωκε να διατηρεί καλές σχέσεις συνεργασίας με τους εφοπλιστές. Οι κύριοι λόγοι ήταν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέφερε στη χώρα, καθώς και η αίγλη και το κύρος που η ναυτιλία προσέδιδε στο ελληνικό κράτος. Η πολιτική πάντα επικεντρωνόταν στην προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και γραφείων στον Πειραιά. Παρά τα προβλήματα που προέκυπταν κατά καιρούς, η πολιτική ήταν πάντα προσηλωμένη στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας βασισμένη στην αρχή της μη παρέμβασης, σε αντίθεση με πολιτικές άλλων χωρών όπως για παράδειγμα οι ΗΠΑ.

Στις δεκαετίες '40 και '50, οι εφοπλιστές δεν εμπιστεύονταν το ελληνικό κράτος εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας της μεταπολεμικής περιόδου. Ήταν οι δεκαετίες όπου οι εφοπλιστές διαχειρίζονταν τα πλοία τους από την Νέα Υόρκη και το Λονδίνο και είχαν πολύ λίγα πλοία κάτω από την ελληνική σημαία. Την ίδια εποχή, υπήρχαν τριβές ακόμα και ανάμεσα στους ίδιους τους εφοπλιστές, ανάμεσα στην Ένωση Εφοπλιστών στον Πειραιά και της αντίστοιχης στο Λονδίνο γνωστή ως Committee, με μακροχρόνια αποτελέσματα μεταξύ κράτους και εφοπλιστών. Η εκλογή του Κωνσταντίνου Καραμανλή το 1956 βελτίωσε τις σχέσεις κράτους και εφοπλιστών, καθώς ο καινούριος πρωθυπουργός έδειχνε μεγάλο ενδιαφέρον για την πορεία της ναυτιλίας. Ενημερωνόταν προσωπικά για τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τα μποϋκοτάζ στις σημαίες ευκαιρίας, και την χρονιά της εκλογής του ήταν που ο Ωνάσης διαπραγματεύτηκε την αγορά των εθνικών αερογραμμών και λειτούργησαν τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Νιάρχου.

Αργότερα, κατά την διάρκεια της δικτατορίας από το 1967 μέχρι το 1974, εκφράστηκε ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον από τον δικτάτορα Γεώργιο Παπαδόπουλο. Εμποτισμένος με πατριωτικό ζήλο και την Μεγάλη Ιδέα, ο δικτάτορας ενημέρωνε τους εφοπλιστές ότι θα τους προσέφερε όποια συμπαράσταση ζητούσαν αρκεί να ύψωναν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία. Όπως και έκανε με το ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο που τέθηκε σε ισχύ στην περίοδο της δικτατορίας του. Με τον Αναγκαστικό νόμο 89/167 δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονταν, πρακτόρευαν, ή αντιπροσώπευαν πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία, να εγκαθίστανται ή να ιδρύουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα υπό προνομιακό καθεστώς. Οι επιχειρήσεις αυτές θα ήταν τελείως απαλλαγμένες από την φορολογία. Είχε τόσο καλή σχέση με τους εφοπλιστές που τον ανακήρυξαν ισόβιο επίτιμο πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και η κοινή γνώμη τους κατηγόρησε ως ανθρώπους της προβολής που υποστηρίζουν την χούντα.

Μετά την ρήξη της χούντας, ο νεοεκλεγμένος Κωνσταντίνος Καραμανλής αύξησε την φορολογία της υπό ελληνικής σημαίας πλοίων σε 1 δισεκατομμύριο δραχμές το 1975 από 42 εκατομμύρια δραχμές, περιλαμβάνοντας μία αύξηση των εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, και κατάργησε άλλες υπάρχοντες υπερβολικές παραχωρήσεις. Ο λόγος ήταν η κακή φήμη που είχαν αποκτήσει οι εφοπλιστές επί χούντας και όπως έλεγε ο ίδιος «πρέπει να φροντίσουν οι ίδιοι να κάνουν καλή εντύπωση στον τόπο..εάν δεν το κάμετε εσείς, θα το κάμουμε μόνοι μας» (Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007). Παρόλα αυτά, εκείνη ήταν και η περίοδος που αυξανόταν η συμμετοχή στην ελληνική σημαία για να φτάσει να αποκορυφωθεί το 1980. Κύριος λόγος για αυτό ήταν η ρήξη στις σχέσεις των εφοπλιστών με τις ΗΠΑ και η προσπάθεια εύρεσης καινούριου πολιτικού καταφύγιου που έγινε ο Πειραιάς.

Όταν το 1981 ήρθε το ΠΑΣΟΚ στην εξουσία, εκφράζονταν φόβοι για την πιθανότητα κρατικής παρέμβασης στη ναυτιλία, οι οποίοι οδήγησαν μεγάλο αριθμό εφοπλιστών να κρατήσουν επιφυλακτική θέση. Πίστευαν ότι το καινούριο κόμμα θα ακολουθούσε αντικαπιταλιστική πολιτική και είχαν προειδοποιήσει την κυβέρνηση ότι θα κατέφευγαν σε σημαίες ευκολίας, όπως και έκαναν. Μάλιστα παρομοίαζαν εκείνη την περίοδο με την δεκαετία του '40 όπου οι σχέσεις κράτους και εφοπλιστών ήταν χειρότερες από ποτέ. Τελικά, η νέα κυβέρνηση το 1983 και το 1986 πήρε δύο μέτρα για την

ανταγωνιστικότητα των πλοίων και την εθνικότητα των πληρωμάτων, ενώ έγινε αποδεκτό το δικαίωμα να επιλέγουν οι εφοπλιστές την σημαία για τα πλοία τους με γνώμονα το κόστος λειτουργίας πλοίων. Επίσης υπεγράφησαν διμερείς συμφωνίες με χώρες ώστε να αποφευχθεί η διπλή φορολογία. Όμως σοβαρά προβλήματα προέκυψαν από το νόμο της κυβέρνησης το 1982 για ανακύκλωση των πληρωμάτων, κατά τον οποίο το μέγιστο διάστημα απασχόλησης ενός ναυτικού καθορίζονταν στους επτά μήνες. Γεγονός που σε συνθήκες κρίσης της ναυλαγοράς, δεν έγινε αποδεκτό από τον εφοπλιστικό κόσμο. Οι σχέσεις εφοπλιστών-κράτους κύλησαν ομαλά, όμως όλο και περισσότερα πλοία άρχισαν να είναι εγγεγραμμένα σε σημαίες ευκολίας. Οι επόμενες κυβερνήσεις κατηγορήθηκαν ότι δεν έκαναν τίποτα για να το αποτρέψουν.

Οι σημερινές σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και κράτους διατυπώνονται ξεκάθαρα στη δήλωση του τέως προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νίκο Ευθυμίου, «για πρώτη φορά μετά από 30 χρόνια η ελληνική κυβέρνηση αναγνωρίζει έμπρακτα την ναυτιλία ως βασικό πυλώνα της οικονομικής ανάπτυξης του τόπου» (Ναυτεμπορική, 26.06.08).

Το κράτος και ο εφοπλιστικός κόσμος φαίνεται να έχουν τις καλύτερες σχέσεις από ποτέ. Ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής χαιρεί εκτίμησης τόσο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όπως φαίνεται από την παραπάνω δήλωση, αλλά και από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Τον Οκτώβριο του 2008 μετά από επίσκεψη του πρωθυπουργού στο City University του Λονδίνου, ο πρόεδρος του Committee, κ.Εμπειρικός, εξέφρασε την ευγνωμοσύνη του στον πρωθυπουργό για την πολύχρονη υποστήριξή του στην ελληνική ναυτιλία, καθώς και για τα μέτρα που πήρε η κυβέρνηση το 2006 για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας (GSCC 2008, Γραφείο Τύπου Πρωθυπουργού 2008).

Ο υπουργός οικονομικών δήλωνε τον Απρίλιο του 2008 «θα κάνουμε ότι χρειαστεί από φορολογικής πλευράς και από πλευράς άλλων θεσμικών και διορθωτικών ρυθμίσεων και της γραφειοκρατίας προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να συνεχίσει να προσφέρει στην ελληνική οικονομία και να νιώθει ότι η Ελλάδα είναι ο τόπος της» (Ναυτεμπορική, 18.04.08).

Τον ίδιο χρόνο, ο τέως υπουργός ΥΕΝΑΝΠ, Γιώργος Βουλγαράκης, σε άρθρο του σε οικονομική εφημερίδα τόνιζε πως η Ελλάδα στηριζόταν μέχρι πρότινος στην γεωστρατηγική του χώρου της ενώ τα τελευταία χρόνια άρχισε να χρησιμοποιεί το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα στη ναυτιλία και σε γεωοικονομικό επίπεδο. Πρόσθεσε πως με βάση την γεωπολιτική, είναι σημαντική η πρόσβαση σε σημαντικές θαλάσσιες διόδους για την επιβίωση του κράτους (Γ. Βουλγαράκης, Ναυτεμπορική, 02.06.08). Η κυβέρνηση είναι προφανές ότι ακολουθεί την πολιτική της ΕΕ για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Τα μέτρα της ελληνικής κυβέρνησης για την ναυτιλία όπως δημοσιοποιήθηκαν το 2007 σε οικονομική εφημερίδα από το ΥΕΝΑΝΠ είναι τα εξής (Ναυτεμπορική 05.12.07):

Ελληνική σημαία: Σχεδιασμός μέτρων με σκοπό την ενίσχυση των όρων και των συνθηκών ύψωσης της ελληνικής σημαίας, με την παράλληλη βελτίωση των συνθηκών και των ευκαιριών ανάπτυξης των «στεριανών» ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Έλληνες ναυτικοί: Η δημιουργία νέων, πιο υψηλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Οι στόχοι είναι:

- α)η βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης και κατάρτισης και
- β)η ενθάρρυνση των νέων να στραφούν στο ναυτικό επάγγελμα.

Logistics-Συνδυασμένες μεταφορές: Η δημιουργία των υποδομών και των μέτρων για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και την ένταξη της χώρας στους διεθνείς μεταφορικούς άξονες και στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες τροφοδοσίας.

Λιμένες: Η δημιουργία εκείνου του λιμενικού περιβάλλοντος, με το οποίο θα ενεργοποιηθούν πιο αποδοτικά και θα αξιοποιηθούν οι λιμενικές υποδομές. Το νέο περιβάλλον θα πρέπει να είναι πιο ανταγωνιστικό, με στόχο και οι εξαγωγές των ελληνικών προϊόντων και οι εισαγωγές να γίνονται με οικονομικότερο τρόπο και να

διευρυνθούν οι εμπορικές αγορές αλλά και να προσελκύσει η Ελλάδα διερχόμενα φορτία.

Θαλάσσιος τουρισμός: Η επένδυση σε μία πιο γόνιμη συνεργασία με όλα τα συναρμόδια όργανα στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού.

Ερευνα - Καινοτομία: Η αξιοποίηση στο μέγιστο των δυνατοτήτων που προσφέρει η σύγχρονη τεχνολογία σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, κυρίως στους κλάδους της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευής αλλά και των επικοινωνιών.

Λιμενικό Σώμα Η εγγύηση για τη διαρκή εφαρμογή και τήρηση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας και η άσκηση της υγιούς ναυτιλιακής και αλιευτικής δραστηριότητας.

Νησιωτικότητα: Η διασφάλιση της ποιοτικής και συγκοινωνιακής σύνδεσης των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η δημιουργία εκείνων των συνθηκών ανεξάρτησης των νήσων από το Κέντρο, η ενίσχυση των δομών τους, της παραγωγικότητά τους, της τοπικής παραδοσιακής τους οικονομίας, η προστασία και η προβολή του πολιτισμού τους.

Διεθνής παρουσία: Να πρωταγωνιστήσει η Ελλάδα στη ναυτιλιακή και νησιωτική πολιτική στα διεθνή και ευρωπαϊκά όργανα, με έμφαση στο θέμα της νησιωτικότητας. Το ΥΕΝΑΝΠΙ δηλώνει αποφασισμένο να αναλάβει περισσότερες πρωτοβουλίες στα διεθνή fora των αποφάσεων, με σκοπό να προωθηθούν οι ελληνικές θέσεις και τα ελληνικά συμφέροντα.

Περιβάλλον: Τέλος, βασική παράμετρος όλων των πολιτικών είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Οι πιο εξειδικευμένες πολιτικές περιλαμβάνουν μέτρα που θα ενισχύσουν την φιλοπεριβαλλοντική διάσταση του πλοίου στο διεθνές εμπόριο, και θα προστατεύσουν το ευαίσθητο οικοσύστημα των νησιών.

Εν ολίγοις, η πολιτική της κυβέρνησης για την ναυτιλία έχει στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στο ελληνικό νηολόγιο με αποτέλεσμα την προσέλκυση νέων και

νεότευκτων πλοίων, την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, και την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, η οποία θεωρείται μία από τις σημαντικότερες μεταρρυθμίσεις της ελληνικής οικονομίας. Επίσης στοχεύει στην ενθάρρυνση της ναυτικής διαιτησίας, την προώθηση πολιτικών με σκοπό την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, και την κάλυψη του νομικού κενού για τη λειτουργία των P& I Clubs στην Ελλάδα (το πρώτο P&I δημιουργήθηκε το 2008).

Το YENANΠ, οραματίζεται ένα διαφορετικό ρόλο, αυτού του Maritime Cluster Manager, δηλαδή επιθυμεί να διευθύνει το ευρύτερο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά, το οποίο στοχεύει να είναι και το κέντρο της ελληνικής ναυτιλίας αλλά των ξένων επενδυτών. Το κράτος, εκμεταλλευόμενο την γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας (σταυροδρόμι Ευρώπης, Ανατολικής Μεσογείου, Μέσης Ανατολής) και την γεωοικονομία της (1^η ναυτιλιακή δύναμη), ονειρεύεται να εκσυγχρονίσει την δομή της ελληνικής οικονομίας και να ενισχύσει την στρατηγική θέση της Ελλάδας.

Με την εμφάνιση της μεγάλης κρίσης στην ναυτιλία, εμφανίστηκε και κρίση στην εμπιστοσύνη των εφοπλιστών. Οι εκκλήσεις προς τις τράπεζες και την πολιτεία άρχισαν να πληθαίνουν όσο σοβάρευε η κατάσταση. Οι εφοπλιστές άρχισαν να έχουν πρόβλημα με τις χρηματοδοτήσεις από τις τράπεζες και εξέφραζαν την δυσαρέσκειά τους στην κυβέρνηση. «Έχασαν τα αβγά και τα πασχάλια», δήλωνε ο τέως πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών» αναφερόμενος στις τράπεζες. Τα σχέδια της κυβέρνησης να καταστήσει την Ελλάδα πόλο έλξης των ναυτιλιακών επενδύσεων άρχισε να κλονίζεται αφού οι εφοπλιστές δήλωναν «Δικαιωνόμαστε άλλη μία φορά γιατί εδώ και 10 χρόνια δεν έχουμε πει ναι στην είσοδο ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών» (Ναυτεμπορική, 04.02.09).

Οι σχέσεις κράτους και εφοπλιστών φαίνεται από την ιστορία, να είναι μεταβαλλόμενες αναλόγως την πολιτική κατάσταση στην Ελλάδα και το παγκόσμιο αλλά και εθνικό πολιτικοοικονομικό περιβάλλον. Το κράτος φαίνεται πάντα να θέλει να έχει καλές σχέσεις με τον εφοπλιστικό κόσμο και τα τελευταία χρόνια έχει κάνει σημαντικές ενέργειες για αυτό. Από την άλλη, οι εφοπλιστές φαίνεται να θέλουν και εκείνοι καλές

σχέσεις με την Ελλάδα και προτιμούν την συνέχιση του ελληνικού know how όμως πολλοί είναι αυτοί που παραμένουν σκεπτικοί για την εσωτερική πραγματικότητα της Ελλάδας. Χρειάζεται ακόμα χρόνος για να δυναμώσει η δομή της ελληνικής οικονομίας και να επιτευχθούν οι μακροπρόθεσμοι στόχοι του κράτους. Ήδη έχουν επιτευχθεί σημαντικές αλλαγές. Κακά παραδείγματα του παρελθόντος και αντιξοότητες στην παγκόσμια οικονομία είναι τα εμπόδια που αντιμετωπίζει το ελληνικό κράτος για να κερδίσει και να εδραιώσει την εμπιστοσύνη των ελλήνων εφοπλιστών ακόμα και σε περιόδους κρίσης. Η πολιτική της ΕΕ για την ναυτιλία και το γεγονός ότι η Ελλάδα πρέπει να κυμαίνεται σταθερά στο πλαίσιο της πολιτικής της, ίσως να αποδειχθεί σημαντική ομπρέλα τα επόμενα χρόνια από πιθανούς κλονισμούς στην εμπιστοσύνη των εφοπλιστών.



Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

1. Η Ελληνική ναυτιλία σε νούμερα

Στην ενότητα αυτή θα παραχωρηθούν γραφήματα και πίνακες που παρουσιάζουν το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας και την θέση της στον κόσμο, τα είδη πλοίων στα οποία επενδύουν οι Έλληνες εφοπλιστές και την ηλικία τους, καθώς και την εξέλιξη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και των πληρωμάτων. Είναι μία οικονομική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας με στόχο της εις βάθος κατανόηση της δύναμής της.

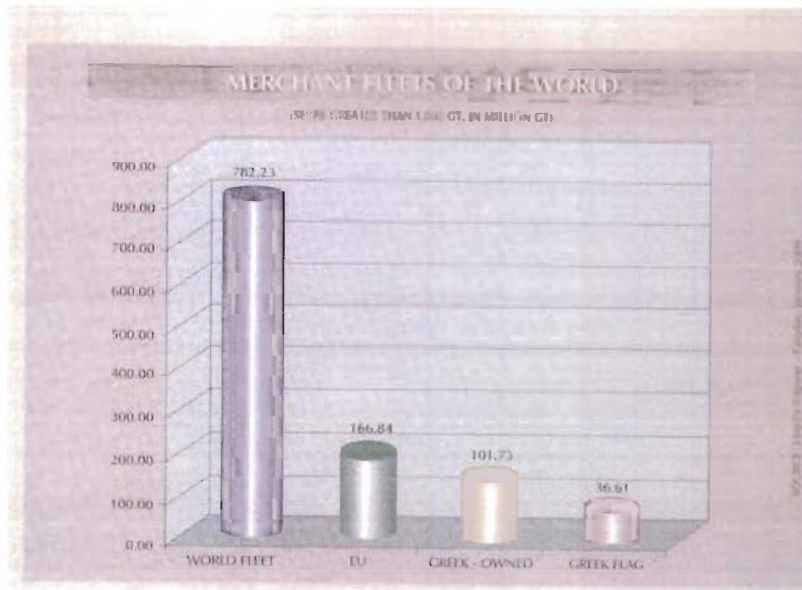
1.1 Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η θέση της στον κόσμο

Η δύναμη μίας ναυτιλίας εκφράζεται με τον αριθμό πλοίων ή την συνολική χωρητικότητα με την δεύτερη να χρησιμοποιείται πιο συχνά. Η συνολική χωρητικότητα είναι ουσιαστικά η μεταφορική ικανότητα του στόλου και πολλές φορές θεωρείται πιο σημαντικό μέγεθος από τον αριθμό των πλοίων καθώς μεγαλύτερος αριθμός πλοίων δεν σημαίνει πάντα και μεγαλύτερη χωρητικότητα. Εξαιτίας του φαινομένου της εγγραφής πλοίων υπό σημαίες άλλων χωρών, ο στόλος διαχωρίζεται σε ελληνόκτητος, δηλαδή ελληνικών συμφερόντων, και σε στόλο υπό Ελληνική σημαία. Ο ελληνόκτητος δεν σημαίνει ότι είναι απαραίτητα εγγεγραμμένος σε ελληνική σημαία, και ο υπό ελληνική σημαία δεν σημαίνει ότι είναι απαραίτητα ελληνόκτητος.

Το 2008, η ελληνόκτητη ναυτιλία διατήρησε την πρωτιά της με 3.135 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 GT), ανερχόμενα σε 169,45 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 14,81% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία ήταν πέμπτος στη διεθνή κατάταξη και πρώτος στη ΕΕ σε dwt το 2008. Τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αποτελούν το 40,9% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 20,1% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων (tankers) και το 18,55% του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου (dry bulk).

Σε παγκόσμια κατάταξη, και για πλοία μεγαλύτερα των 1.000 GT, ο ελληνόκτητος στόλος και ο στόλος υπό ελληνική σημαία φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3. Το μέγεθος του ελληνικού στόλου

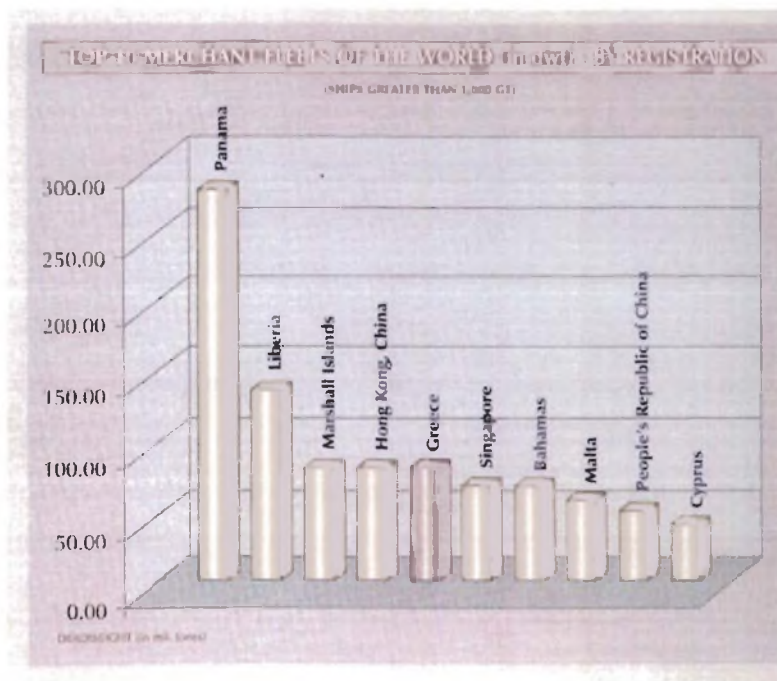


Πηγή: Ετήσια Έκθεση ΕΕΕ, σελ 6

Από το διάγραμμα φαίνεται ότι ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί μεγάλο μέρος του στόλου της ΕΕ, ενώ ελέγχει και το 13% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε πλοία μεγαλύτερα των 1.000 GT.

Όσο αφορά την θέση του στόλου υπό ελληνική σημαία στον κόσμο παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 4. Οι μεγαλύτεροι στόλοι σύμφωνα με την σημαία νηολόγησης

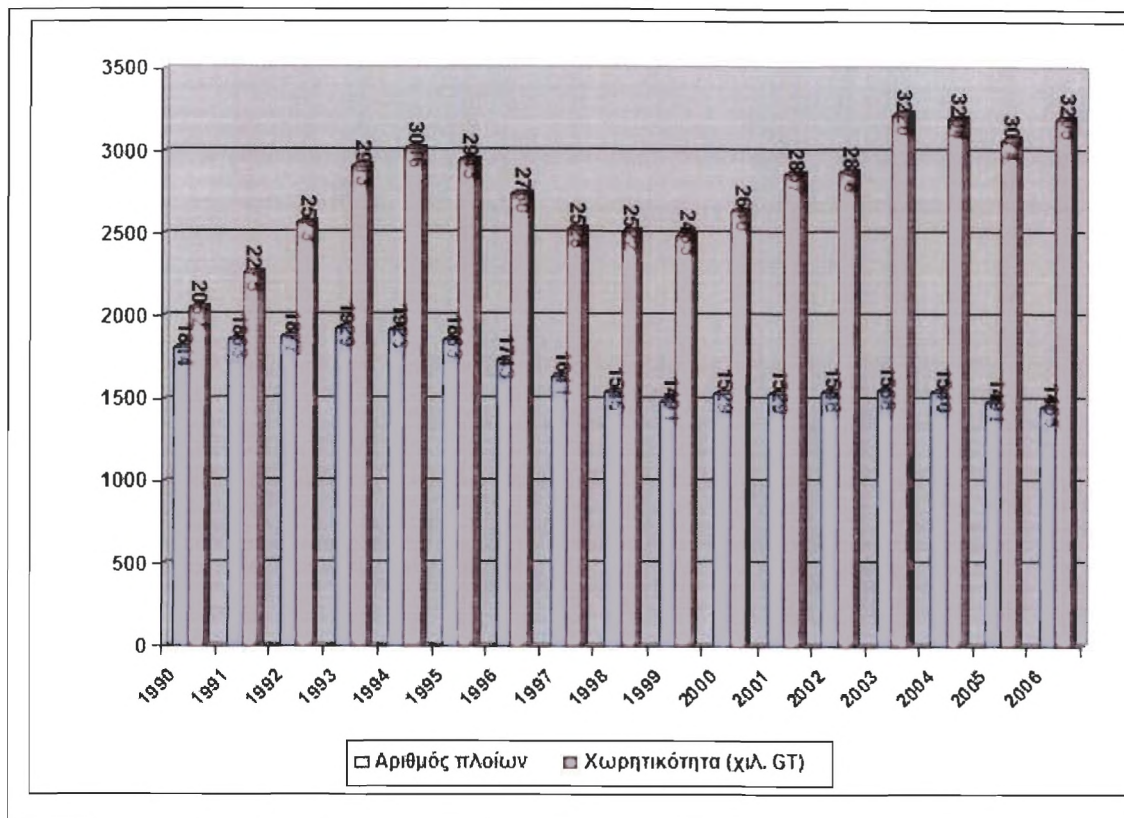


Πηγή: Ετήσια Έκθεση ΕΕΕ, σελ 10

Η ελληνική σημαία κατέχει την Πέμπτη θέση σε διεθνή διάταξη μετά τον Παναμά, την Λιβερία, τους νήσους Μάρσαλ και το Χονγκ Κονγκ για πλοία μεγαλύτερα των 1.000 dwt.

Η εξέλιξη της δύναμης του ελληνόκτητου στόλου με βάση τόσο τον αριθμό πλοίων όσο και την χωρητικότητα για πλοία μεγαλύτερα των 100 GT είναι η εξής:

Διάγραμμα 5. Ο ελληνόκτητος στόλος στην πάροδο του χρόνου



Πηγή: YENANI

Το διάγραμμα παρουσιάζει τον αριθμό πλοίων και την χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου από το 1990 έως το 2006. Η τάση που παρουσιάζεται είναι να μεγαλώνει η χωρητικότητα σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. Ενώ στις αρχές '90, η χωρητικότητα και ο αριθμός πλοίων ήταν στενά συνδεδεμένα, με την πάροδο του χρόνου η χωρητικότητα αυξάνεται πολύ περισσότερο, γεγονός που οφείλεται στον εκσυγχρονισμό των πλοίων και την εξέλιξη του σχεδιασμού τους. Τα χρόνια 2003-2006 η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξάνεται εντυπωσιακά καθώς τα χρόνια αυτά θεωρούνται ως «χρυσά» χρόνια στην παγκόσμια ναυτιλία.

Για πιο πρόσφατα χρόνια η ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου για πλοία άνω των 10.000 και 20.000 dwt είναι η εξής:

Πίνακας 7. Εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου για πλοία άνω των 10.000 και 20.000 dwt 2003-2009

	Total Fleet DWT	No. of vessels	Average DWT	Average Age	No. of Cos.
Ships over 20,000 DWT 2009	227,829,009	2,871	79,718	14.6	395
Ships over 20,000 DWT 2008	213,539,476	2,687	79,471	14.2	395
Ships over 20,000 DWT 2007	199,785,925	2,576	77,557	14.5	387
Ships over 20,000 DWT 2006	186,529,075	2,487	75,002	15.2	377
Ships over 20,000 DWT 2005	168,910,595	2,338	72,246	19	382
Ships over 20,000 DWT 2004	175,296,296	2,412	72,677	19	392
Ships over 20,000 DWT 2003	160,903,934	2,276	70,696	19.3	389
Ships over 10,000 DWT 2009	233,101,783	3,231	72,452	14.8	439
Ships over 10,000 DWT 2008	218,335,923	3,019	72,321	14.8	439
Ships over 10,000 DWT 2007	204,267,159	2,884	70,828	15.3	428
Ships over 10,000 DWT 2006	191,052,878	2,794	68,380	16	413
Ships over 10,000 DWT 2005	173,276,726	2,629	65,910	19.4	420
Ships over 10,000 DWT 2004	180,349,372	2,754	65,486	19.6	429
Ships over 10,000 DWT 2003	166,704,889	2,651	62,884	19.85	432
Ships over 10,000 DWT 2002*	166,117,271	3,451	48,136	20.75	487
Ships over 10,000 DWT 2001*	152,092,312	3,491	43,567	21.13	505

Πηγή: Petrofin Research, Ιούνιος 2009, σελ 8

Για τα πλοία άνω των 20.000 dwt η συνολική χωρητικότητα το καλοκαίρι του 2009 έφτασε τα 227,8 εκατομμύρια dwt με 2.871 πλοία, ενώ για τα πλοία άνω των 10.000 dwt τα αντίστοιχα νούμερα είναι 233,1 εκατομμύρια dwt και 3.231 πλοία. Η συνολική χωρητικότητα δηλαδή έφτασε τα υψηλότερα των τελευταίων δεκαετιών ενώ η μέση ηλικία των πλοίων επίσης μειώθηκε σημαντικά και σταδιακά εξαιτίας των ναυπηγήσεων νεότευκτων πλοίων.

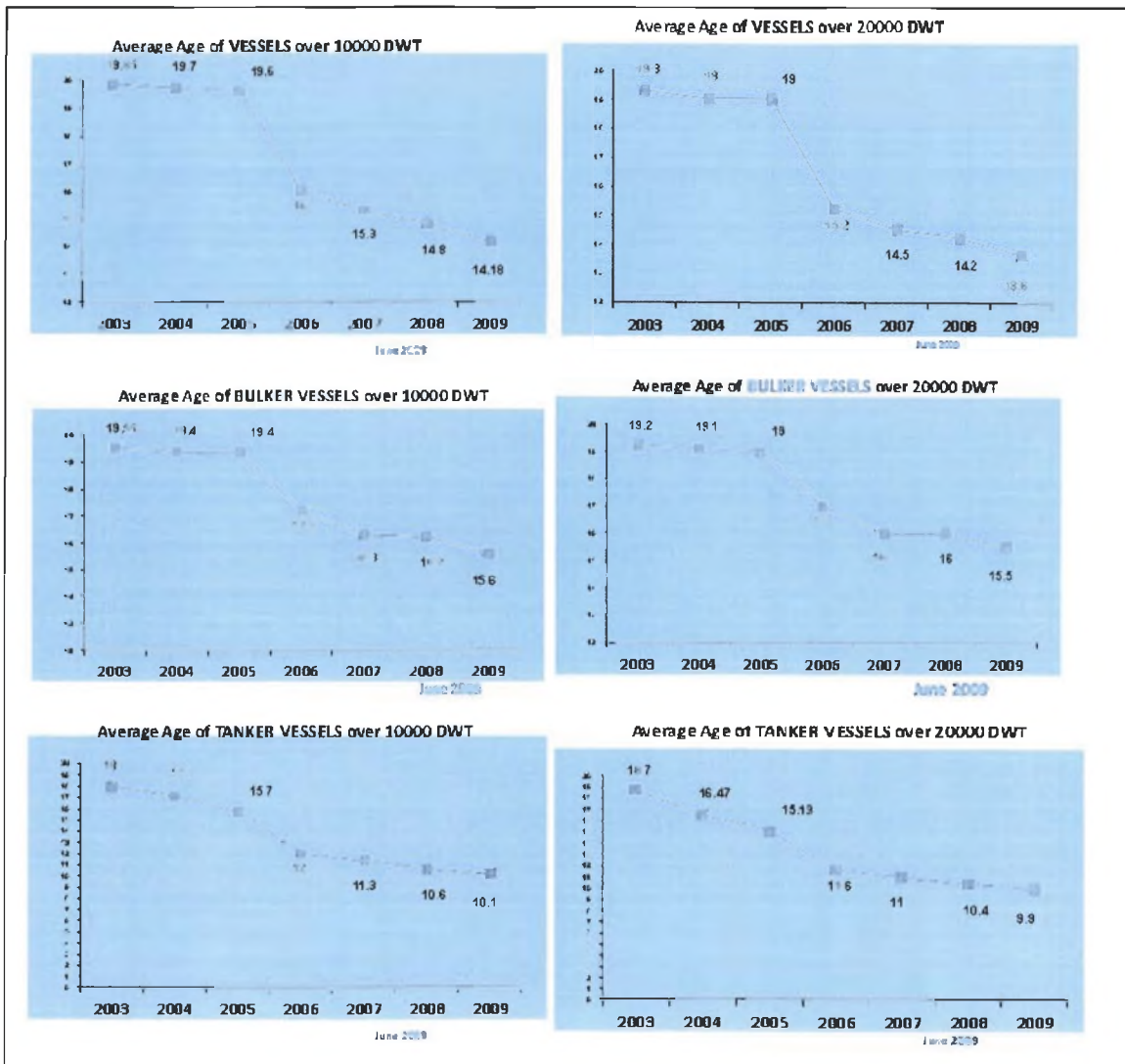
1.2 Ηλικία των πλοίων

Πιο αναλυτικά για την ηλικία των πλοίων, η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων έχει μειωθεί, γεγονός που αποδεικνύει ότι ο ελληνικός στόλος έχει εκσυγχρονιστεί και άρα έχει μεγαλώσει και την ανταγωνιστικότητά του. Στην αρχή της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας οι Έλληνες εφοπλιστές επένδυναν κυρίως σε μεταχειρισμένα και μεγάλης ηλικίας πλοία εξαιτίας της απρόσιτης τιμής των νεότευκτων. Στην σημερινή εποχή, ο ελληνόκτητος στόλος έχει αποκτήσει ισχύ και έτσι διατηρεί ένα πιο εκσυγχρονισμένο

στόλο, όμως και οι τιμές των νεότευκτων έχουν πέσει σε σημείο που κάποιες φορές συμφέρει περισσότερο να ναυπηγήσει ένας εφοπλιστής ένα νεότευκτο πλοίο παρά να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο που έχει και μεγαλύτερο κόστος συντήρησης.

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 11,9 έτη συγκρινόμενος με 12,5 έτη το 2008, ενώ του παγκόσμιου στόλου είναι 12,9 έτη. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου υπό ελληνική σημαία είναι 9,5 έτη συγκρινόμενος με 9 έτη το 2008. Αναλυτικά η μέση ηλικία είναι η εξής:

Διάγραμμα 6. Μέση ηλικία ελληνόκτητου στόλου αναλυτικά

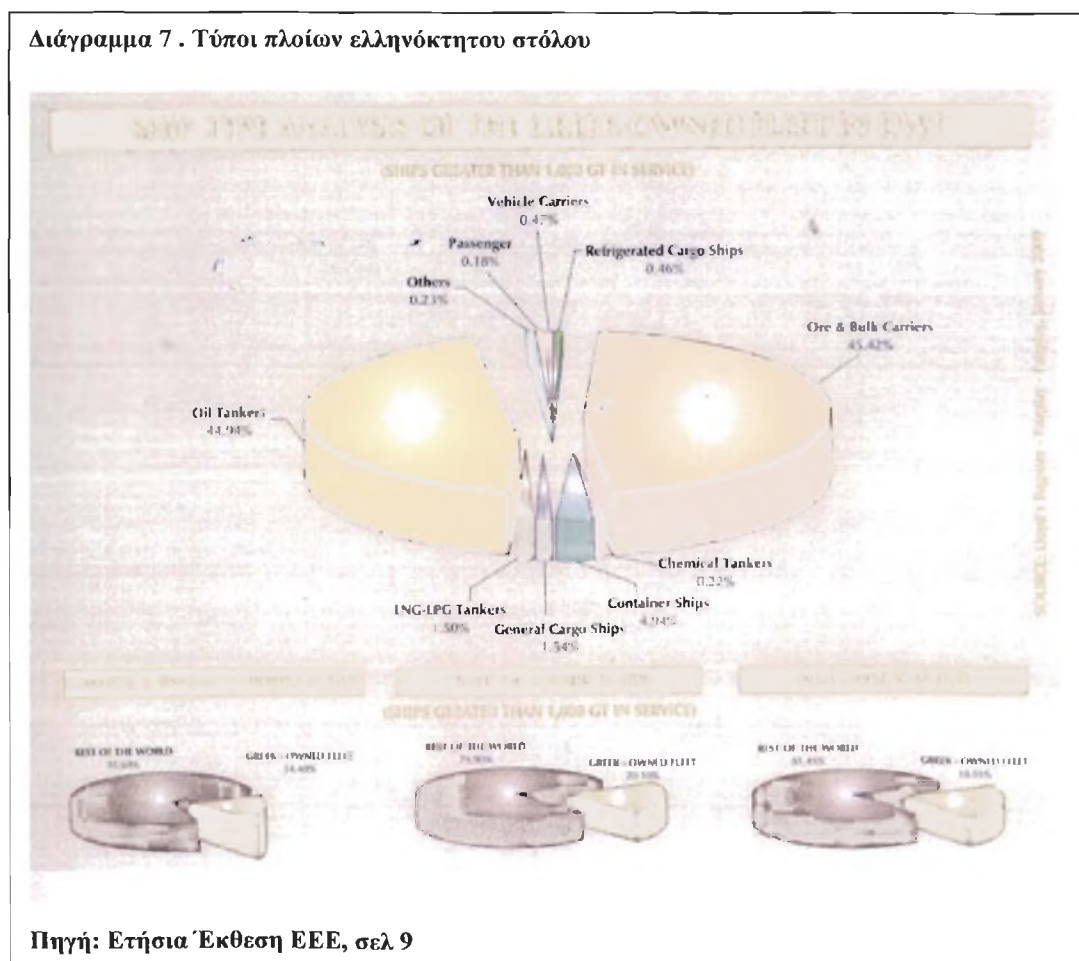


Πηγή: Petrofin Research, Ιούνιος 2009, σελ 10-15

Από το παραπάνω διάγραμμα προκύπτει ότι η μέση ηλικία μικραίνει καθώς μεγαλώνει η χωρητικότητα των πλοίων, αν και σε μικρό βαθμό. Η μέση ηλικία ανεξαρτήτων χωρητικότητας και τύπου πλοίων έχει γενικά μειωθεί σημαντικά. Στα πλοία ξηρού φορτίου (bulker) η μέση ηλικία μειώθηκε αισθητά τα τρία τελευταία χρόνια, ενώ το ίδιο έγινε και για τα δεξαμενόπλοια (tankers) με μεγαλύτερη όμως εξομάλυνση. Τα δεξαμενόπλοια έχουν μικρότερη μέση ηλικία από τα ξηρού φορτίου σε όλα τα χρόνια που εξετάζονται δείχνοντας έτσι μία τάση μεγαλύτερου εκσυγχρονισμού των δεξαμενόπλοιων που μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι οι Έλληνες ξεκίνησαν την ανάπτυξη τους κυρίως με τα δεξαμενόπλοια, και στο ότι τα πλοία τύπου bulkers δημιουργήθηκαν αργότερα ως μετεξέλιξη των γενικού φορτίου πλοία.

1.3 Τύποι πλοίων του ελληνόκτητου στόλου

Οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν κυρίως σε δεξαμενόπλοια (tankers) και χύδην φορτίου (bulk carriers). Η ανάλυση φαίνεται παρακάτω.



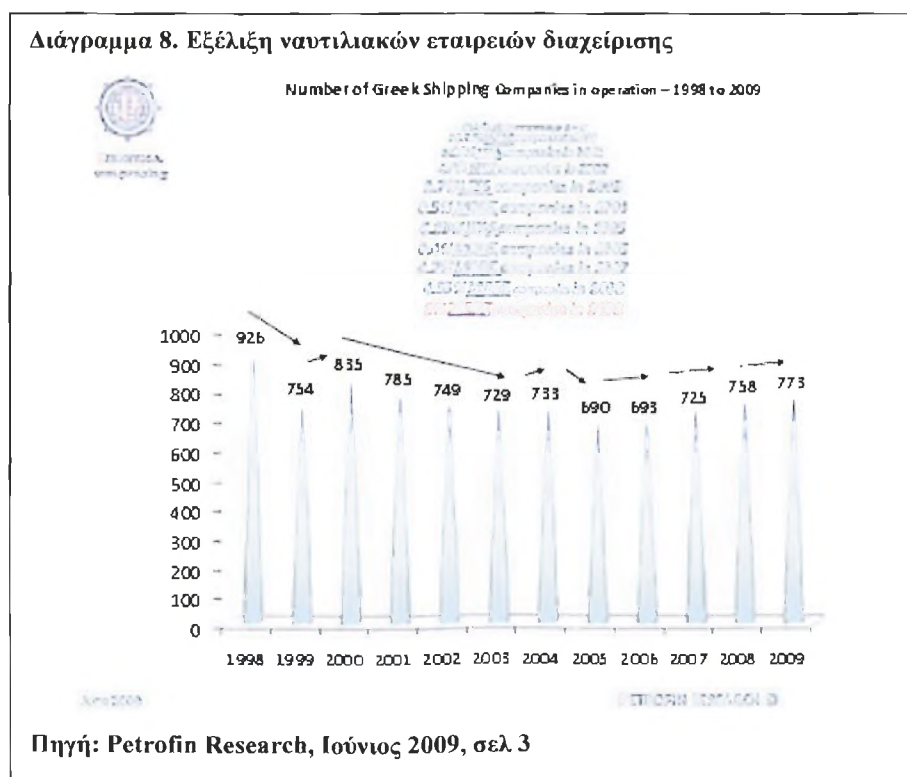
Το μεγαλύτερο ποσοστό στον ελληνόκτητο στόλο κατέχουν τα πλοία μεταλλευμάτων και χύδην ξηρού φορτίου (ore and bulk carriers) με 45,42 % του στόλου και ποσοστό στην παγκόσμια αγορά 18,55%. Ακολουθούν αμέσως μετά τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια (Oil tankers) με 44,94% και μερίδιο στην παγκόσμια αγορά 20,10%. Τα πλοία μεταφοράς χημικών και άλλων εμπορευμάτων αποτελούν 14,40% της παγκόσμιας αγοράς τέτοιου είδους πλοίων.

Το 2008, οι Έλληνες εφοπλιστές παρήγγειλαν 379 δεξαμενόπλοια και 554 χύδην φορτίου, που αντιστοιχούν σε 20% και 21,41% των παγκόσμιων παραγγελιών.

1.4 Ναυτιλιακές εταιρείες

Σύμφωνα με την ΕΕΕ, οι εγκατεστημένες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, ελληνικών ή ξένων συμφερόντων, ανέρχονται σε 1.300 και απασχολούν 200.000 άτομα άμεσα ή έμμεσα στο ναυτιλιακό cluster.

Σύμφωνα με έρευνα της Petrofin οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης ανέρχονται το 2009 σε 773. Η εξέλιξη του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών μέσα στην δεκαετία φαίνεται παρακάτω.



Από το 1998 έως το 2009 ο υψηλότερος αριθμός εταιρειών ήταν 926 το 1998 και ο χαμηλότερος 690 το 2005. Από το 2005 και έπειτα παρατηρείται μία σταδιακή

αύξηση των εταιρειών.

Από το 2003, οι εταιρείες, κυρίως οι μικρές, επωφελούμενες των υψηλών τιμών των πλοίων, άρχισαν να πουλούν τα πλοία τους και πολλές έφυγαν από την αγορά με την ελπίδα να ξαναγυρίσουν όταν η αγορά θα διόρθωνε προς τα κάτω, κάτι που περίμεναν να γίνει σε 1-2 χρόνια. Καθώς η άνοδος συνεχιζόταν, το ενδιαφέρον για την ναυτιλία άρχισε να αυξάνεται με την εκδήλωση ενδιαφέροντος και από investment funds. Πολλοί ήταν εκείνοι που άρχισαν να ξαναμπάνουν στην αγορά γιατί δεν μπορούσαν να περιμένουν περισσότερο χρονικό διάστημα, καθώς συχνές ήταν και οι ανακατανομές ιδιοκτησίας εξαιτίας διαφορετικών στρατηγικών που ακολουθούσαν.

Όσο αφορά τον αριθμό πλοίων και την μέση ηλικία των πλοίων που διαχειρίζεται η κάθε εταιρεία, τα στοιχεία παρουσιάζονται αναλυτικά.

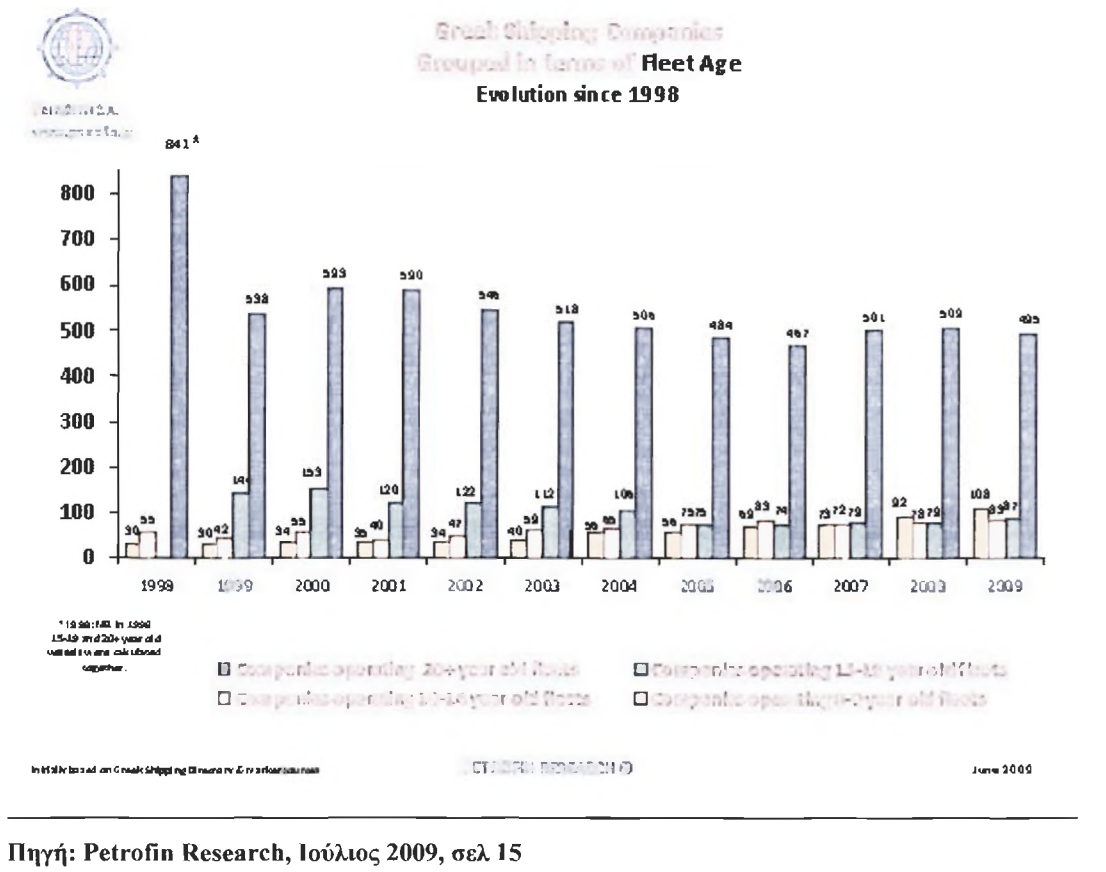
Πίνακας 8. Αριθμός πλοίων που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες

Year	Percentage of the Greek fleet held by companies according to their size						Totals
	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	
1998	52.16%	21.17%	16.09%	7.34%	1.19%	2.05%	100%
1999	43.1%	22%	18.9%	10.1%	3.4%	2.5%	
2000	45%	22.6%	16.8%	10.2%	2.6%	2.8%	
2001	44.45%	22%	1.7%	10.45%	3.7%	2.4%	
2002	42.45%	22.69%	17.08%	11.21%	3.37%	3.2%	
2003	42.24%	21.66%	18.92%	9.45%	4.25%	3.48%	
2004	42.43%	21.14%	19.24%	8.06%	4.9%	4.23%	
2005	41.73%	22.75%	18.99%	7.54%	5.22%	3.77%	
2006	41.55%	21.07%	19.77%	9.24%	4.33%	4.04%	
2007	42.34%	22.76%	17.38%	8.69%	4.83%	4%	
2008	44.85%	20.98%	16.49%	9.23%	4.22%	4.22%	
2009	44.37%	21.08%	16.33%	10.35%	4.55%	4.32%	

Πηγή: Petrofin Research, Ιούλιος 2009, σελ 7

Το μεγαλύτερο ποσοστό εταιρειών (44,37%) εστιάζει στην διαχείριση 1-2 πλοίων. Η δομή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών φαίνεται να μην έχει αλλάξει πολύ από την μεταπολεμική περίοδο με τις λεγόμενες «μοναχοβάπορες» εταιρείες. Αυτή η δομή επιτρέπει στους διαχειριστές να κατανέμουν το ρίσκο τους καλύτερα. Σε περίπτωση που μία εταιρεία τεθεί σε κίνδυνο, δεν χρειάζεται να τεθούν και τα άλλα πλοία του εφοπλιστή σε κίνδυνο. Για αυτό το λόγο οι εφοπλιστές συνήθως έχουν και από μία εταιρεία διαχείρισης για κάθε τους καράβι, που ανεπίσημα είναι όλες δικών τους συμφερόντων.

Διάγραμμα 9. Ηλικία πλοίων που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες



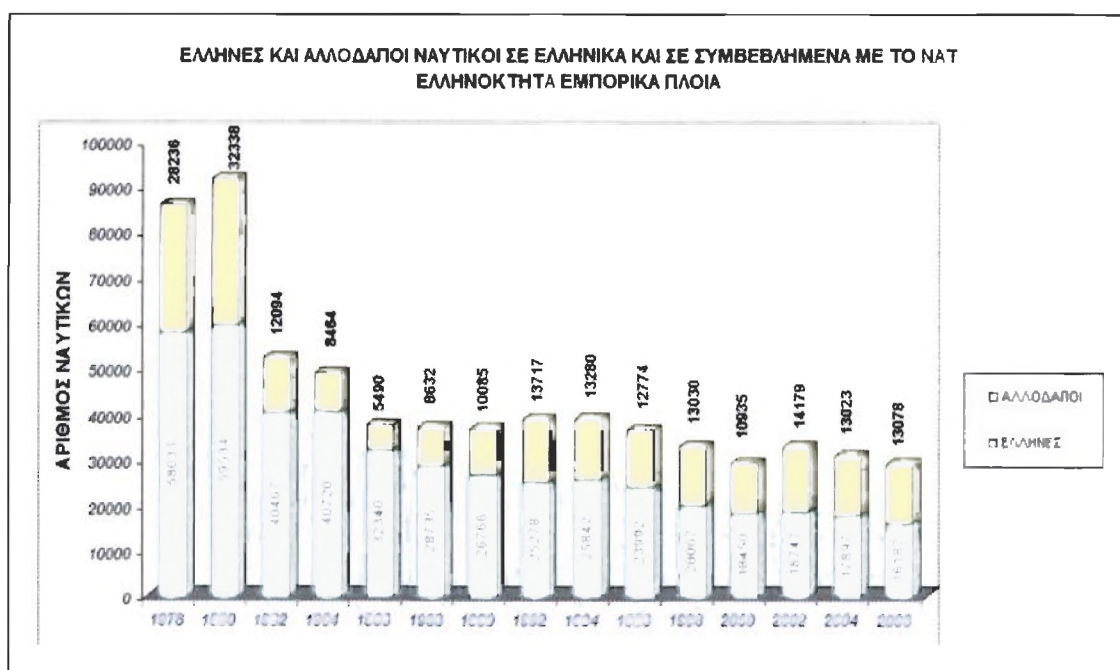
Καθώς μεγαλώνει ο αριθμός πλοίων μικραίνει και το ποσοστό εταιρειών διαχείρισης. Το 20,83% διαχειρίζεται 3-4 πλοία, και το 15,91% διαχειρίζεται 5-8 πλοία. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται πάνω από 25 πλοία έχουν ποσοστό μόνο 4,01%.

Όπως είναι εμφανές από το παραπάνω διάγραμμα, ο αριθμός των εταιρειών που διαχειρίζεται πλοία ηλικίας 20 χρόνων και πάνω ξεπερνάει κατά πολύ τον αριθμό εταιρειών που διαχειρίζονται μικρότερης ηλικίας πλοία. Ο αριθμός όμως αυτός έχει μειωθεί σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία. Σημαντική αύξηση επίσης παρουσίασε και ο αριθμός εταιρειών που διαχειρίζεται πλοία ηλικίας 0-9 χρόνων. Η τάση εκσυγχρονισμού ήταν εμφανής ακόμα και στις μικρότερες εταιρείες.

1.5 Πληρώματα ελληνόκτητου στόλου

Ενώ στα παλαιότερα χρόνια οι Έλληνες ναυτικοί υπερτερούσαν κατά πολύ τους αλλοδαπούς ναυτικούς, στα νεότερα χρόνια ο αριθμός έχει εξισορροπήσει για δύο λόγους. Πρώτον, οι αλλοδαποί ναυτικοί έχουν μικρότερο κόστος και δεύτερον και σημαντικότερον, οι έλληνες έχουν αρχίσει να εγκαταλείπουν τα ναυτικά επαγγέλματα, γεγονός που έχει ανησυχήσει και τον εφοπλιστικό κόσμο και την ελληνική κυβέρνηση. Η εξέλιξη των πληρωμάτων διαφαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 10. Πλήρωμα ελληνόκτητων πλοίων και ελληνικών συμβεβλημένων με το ΝΑΤ



Πηγή: ΥΕΝΑΝΠ

Το 2006, οι Έλληνες στα πληρώματα αποτελούσαν το 55% και οι αλλοδαποί το 44,7%. Οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να δείχνουν προτίμηση στους Έλληνες ναυτικούς και λόγω παράδοσης και λόγω εμπιστοσύνης. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, οι καπετάνιοι είναι Έλληνες, ιδιαίτερα όσο αφορά τους εφοπλιστές παλαιότερης γενιάς. Όμως, από 59.534 το 1980 οι Έλληνες ναυτικοί μειώθηκαν σε 16.182 το 2006, μία μείωση της τάξεως 73%. Αυτό συνέβη διότι με την εμφάνιση των σημαίων ευκολίας, οι εφοπλιστές μετέφεραν τα πλοία τους σε

αυτές και επένδυναν κυρίως σε φτηνό εργατικό δυναμικό. Προκειμένου η ελληνική κυβέρνηση να προσελκύσει πίσω στην Ελλάδα τα πλοία έπρεπε να μειώσει το κόστος επάνδρωσης των πλοίων, καθώς και το υποχρεωτικό ποσοστό συμμετοχής των Ελλήνων ναυτικών, που σήμερα πλέον βρίσκεται στο χαμηλότερο εφόσον μόνο ο καπετάνιος υποχρεούται να είναι Έλληνας για τα υπό ελληνική σημαία πλοία. Όσο παράδοξο και αν φαίνεται, τις κυβερνήσεις τις συμφέρει περισσότερο να μειώνουν το κόστος επάνδρωσης προκειμένου να μην χάσουν και άλλο ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Έτσι οι Έλληνες ναυτικοί άρχισαν να χάνουν το ενδιαφέρον τους για τα ναυτικά επαγγέλματα καθώς και οι μισθοί ήταν λιγότεροι, αλλά και οι συντάξεις τους. Πρόσφατα γίνεται μία προσπάθεια της ελληνικής κυβέρνησης να προσελκύσει πάλι νέους στην εκπαίδευση ναυτικών επαγγελματιών μετά από εκδηλώσεις ανησυχίας του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου για την συνέχιση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα πληρώματα ελλήνων ή αλλοδαπών που είναι συμβεβλημένοι στο Ναυτικό Ασφαλιστικό Ταμείο (NAT) μειώνεται σταδιακά με τα χρόνια. Οι εφοπλιστές καταφεύγοντας στις σημαίες ευκολίας δεν είναι υποχρεωμένοι να είναι συμβεβλημένοι με το NAT και τα αποτελέσματα φαίνονται στο παραπάνω διάγραμμα, γεγονός που δεν καθιστά παράλογο την απόφαση των Ελλήνων να μην διαλέγουν ναυτική καριέρα πλέον.

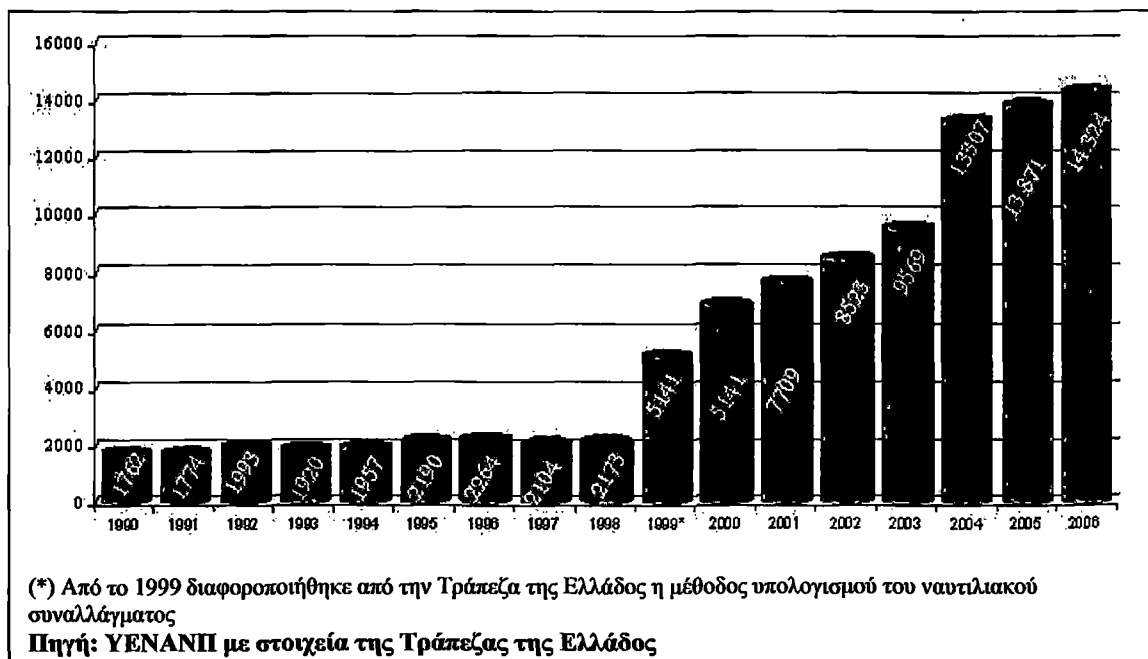
2. Η προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Το όφελος της ελληνικής οικονομίας έγκειται σε δύο παράγοντες. Πρώτος παράγοντας και σημαντικότερος είναι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Ο όρος «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» αναφέρεται στο συνάλλαγμα που εισρέει στην ελληνική οικονομία και οφείλεται σε ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι εισροές αυτές είναι σημαντικές εφόσον συντελούν την δεύτερη κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας μετά τον τουρισμό. Δεύτερος παράγοντας είναι οι επενδύσεις των εφοπλιστών που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα. Σε αυτήν την ενότητα θα εξεταστούν και οι δύο αυτοί παράγοντες προκειμένου να ολοκληρωθεί η οικονομική ανάλυση της ελληνικής ναυτιλίας.

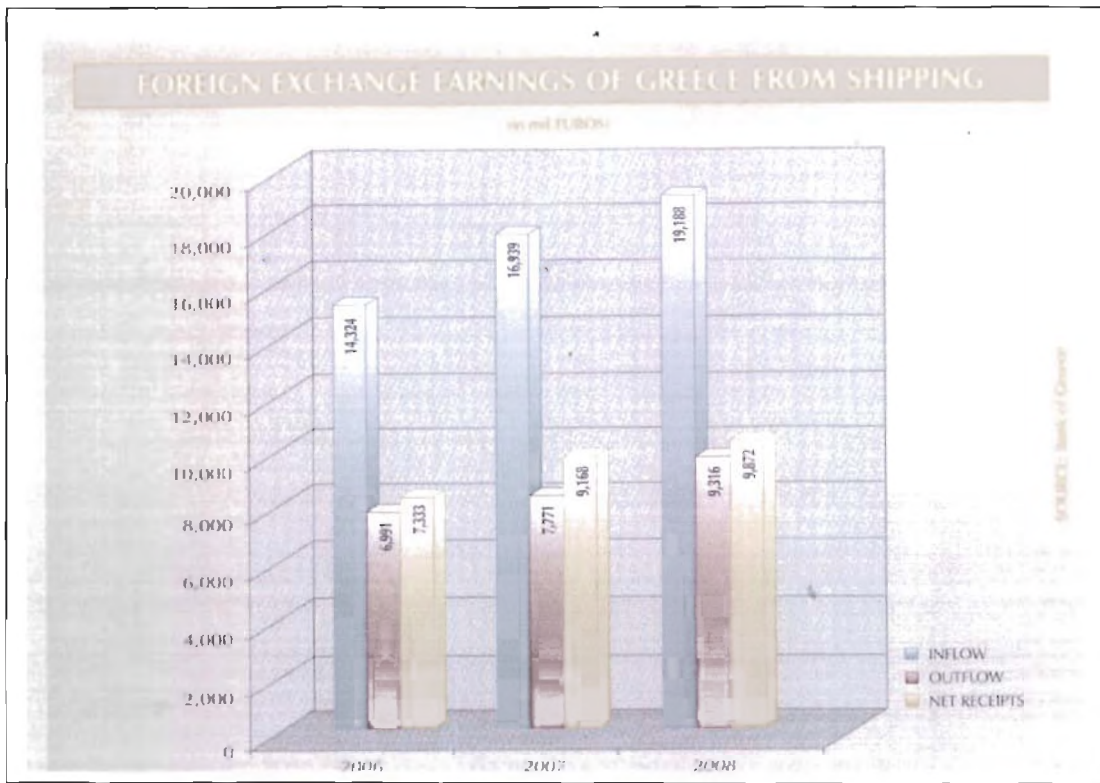
2.1 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι η πιο γνωστή μεταφορά ναυτικού κεφαλαίου στην Ελλάδα. Καλύπτει τα εμβάσματα των ναυτικών και των εφοπλιστών όπως αυτά δηλώνονται στην Τράπεζα της Ελλάδος, και αποτελεί περίπου το ένα τρίτο των άδηλων πόρων της οικονομίας (Θεοτοκάς, Χαρλαύτη, 2007). Η εξέλιξή του είναι η εξής:

Διάγραμμα 11. Η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος



Διάγραμμα 12. Η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος 2006-2008



Πηγή: Ετήσια Έκθεση ΕΕΕ, σελ 11

Από το 1999 έως το 2008 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξήθηκε κατά 73%, με τις μεγαλύτερες αυξήσεις να παρατηρούνται από το 2004 με σταδιακή αύξηση έως το 2008. Η ιδέα που κυριαρχεί ότι η ελληνική ναυτιλία επειδή συντελείται κατά κύριο λόγο στο εξωτερικό δεν έχει ιδιαίτερους δεσμούς με την ελληνική οικονομία καταρρίπτεται με το παραπάνω διάγραμμα. Το 2008, από τα 19,2 δισεκατομμύρια ευρώ που εισήλθαν στην ελληνική οικονομία μόνο τα 9,3 δισεκατομμύρια έφυγαν από την χώρα με τα 9,8 δισεκατομμύρια να παραμένουν στην ελληνική οικονομία. Περίπου τα μισά δηλαδή αποτελούν εισφορά στην ελληνική οικονομία. Το πώς ακριβώς παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 9. Βασικά μακροοικονομικά μεγέθη τουρισμού και ναυτιλίας της Τράπεζας της Ελλάδος

Περιγραφή	Το έτος (εκατομμύρια ευρώ)					Μέση ετήσια μεταβολή (%)
	2002	2003	2004	2007	2008	
Εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες	10.347,8	10.729,5	11.356,7	11.319,2	11.635,9	11.077,8
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	9,0	3,7	5,8	-0,3	2,8	4,1
Πληρωμές για ταξιδιωτικές υπηρεσίες	2.310,4	2.445,7	2.382,8	2.485,7	2.679,2	2.460,8
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	8,2	5,9	-2,6	4,3	7,8	4,6
Καθαρές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες	8.037,4	8.283,8	8.973,9	8.833,5	8.956,7	8.617,1
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	9,2	3,1	8,3	-1,6	1,4	4,0
Καθαρές εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες ως:						
- % του ΑΕΠ	4,3	4,2	4,2	3,9	3,7	4,0
- % του εμπορικού ισοζυγίου	31,6	30,1	25,4	21,3	20,3	24,8
- % του ισοζυγίου υπηρεσιών	52,0	53,8	58,5	53,2	52,3	53,9
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	12.404,2	12.953,0	13.280,2	15.678,6	17.940,5	14.451,3
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	38,4	4,4	2,5	18,1	14,4	14,9
Πληρωμές για θαλάσσιες μεταφορές	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,7	6.487,2	5.214,2
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	17,5	3,6	8,1	8,0	19,5	11,2
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	7.918,3	8.306,1	8.255,7	10.251,9	11.453,3	9.237,1
Ετήσιος ρυθμός μεταβολής (%)	54,0	4,9	-0,6	24,2	11,7	17,4
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ως:						
- % του ΑΕΠ	4,3	4,2	3,9	4,5	4,7	4,3
- % του εμπορικού ισοζυγίου	31,1	30,1	23,4	24,7	26,0	26,6
- % του ισοζυγίου υπηρεσιών	51,2	54,0	53,8	61,8	66,8	57,8

Πηγή: Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, σελ. 148

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελούσε το 2008 το 4,7% του ΑΕΠ της Ελλάδος, το 26% του εμπορικού της ισοζυγίου, και το 66,8% του ισοζυγίου υπηρεσιών.

Η ναυτιλία δηλαδή συνεισφέρει στο εισόδημα της χώρας, βελτιώνει σημαντικά το ελλειμματικό εμπορικό της ισοζύγιο, και αποτελεί πάνω από το 50% του τομέα υπηρεσιών.

Είναι εύλογο να αναρωτηθεί κανείς με ποιον τρόπο γίνεται αυτό. Η ελληνική ναυτιλία εξειδικεύεται στο διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή την μεταφορά εμπορευμάτων άλλων χωρών, οπότε τα κέρδη της εισπράττονται εκτός Ελλάδος. Ένα μεγάλο μέρος αυτών των κερδών παραμένει στο εξωτερικό, αλλά και ένα μεγάλο μέρος εισρέει και μένει στην Ελλάδα. Η ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης που συμμετέχει στις

διεθνείς ναυλαγορές είναι ότι παράγει εκτός Ελλάδος και ότι το ναυτιλιακό κεφάλαιο είναι «ενέσιμο» κεφάλαιο, προέρχεται δηλαδή από το εξωτερικό και έχει μικρή σχέση με τις παραγωγικές δομές της χώρας. Εισρέοντας λοιπόν μεταφέρει κεφάλαιο από το εξωτερικό ενδυναμώνοντας το ισοζύγιο πληρωμών και έτσι και το εμπορικό ισοζύγιο. Αφού εισέλθει στην ελληνική οικονομία, ένα μεγάλο μέρος από αυτά τα κεφάλαια χρησιμοποιείται για την πληρωμή των περίπου 200.000 εργαζομένων που δουλεύουν στο ευρύτερο ναυτιλιακό φάσμα δραστηριοτήτων, καθώς και για τα έξοδα συντήρησης των γραφείων στην Ελλάδα. Η εντυπωσιακή αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος τα τελευταία χρόνια οφείλεται στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού cluster του Πειραιά που φιλοξενεί όλο και περισσότερες εταιρείες, τόσο ελληνικών όσο και ξένων συμφερόντων. Οι θέσεις απασχόλησης αυξάνονται, οι μισθοί πληθαίνουν, το ίδιο και οι φορολογίες εισοδημάτων, και η ανεργία μειώνεται. Σημαντικές είναι και οι εισπράξεις φορέων του Δημοσίου και της Κοινωνικής Ασφάλισης με την μορφή φόρων και ασφαλιστικών εισφορών. Τα κεφάλαια αυτά διαρρέουν στην ελληνική οικονομία αποτελώντας μία σημαντική «ένεση» τόσο για το κράτος όσο και για τους πολίτες του.

2.2 Που επενδύουν οι Έλληνες εφοπλιστές

Συνήθως τα κέρδη των εφοπλιστών επενδύονται σε αγορές ή ναυπηγήσεις πλοίων, δηλαδή στην περαιτέρω ανάπτυξη των εταιρειών τους. Εκτιμάται ότι οι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν κάθε ημέρα περίπου 100 εκατομμύρια δολάρια, λίγες όμως από αυτές τις επενδύσεις γίνονται γνωστές. Δεν είναι λίγοι οι εφοπλιστές που επενδύουν και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας πέρα από την ναυτιλία. Τράπεζες, βιομηχανίες, αεροπορικές εταιρείες, real estate, μέσα μαζικής ενημέρωσης, αποτέλεσαν πόλο έλξης των εφοπλιστών συνεισφέροντας έτσι επιπλέον στην ελληνική οικονομία. Θα εξεταστούν οι επενδυτικές προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών από την μεταπολεμική περίοδο έως σήμερα.

Την μεταπολεμική περίοδο, οι εφοπλιστές επένδυσαν εκτεταμένα στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα της οικονομίας. Η επεξεργασία πετρελαίου και άνθρακος, η μεταλλουργία, τα μεταφορικά μέσα, η εξόρυξη μη μεταλλικών ορυκτών, οι χημικές

βιομηχανίες, οι χαρτοβιομηχανίες, οι τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι κατασκευές, οι κτηματικές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις, οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, τα κρουαζιερόπλοια, και οι εγχώριες αεροπορικές γραμμές, είναι όλοι τομείς στους οποίους επένδυσαν οι Έλληνες εφοπλιστές. Επίσης πολύ σημαντική είναι και η επένδυσή τους σε ακίνητη περιουσία.

Έως και τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης, οι εφοπλιστές ήταν οι μεγαλύτεροι τραπεζίτες στην Ελλάδα. Με αυτόν τον τρόπο έλεγχαν την κατανομή πόρων στην ελληνική οικονομία, ένα μεγάλο μέρος των οποίων κατευθύνθηκε προς οργανισμούς και εταιρείες τις οποίες έλεγχαν οι ίδιοι. Πριν η κυβέρνηση Καραμανλή κρατικοποιήσει τον όμιλο της Εμπορικής το 1975, ο όμιλος άνηκε στον εφοπλιστή Στρατή Ανδρεάδη, ο οποίος έλεγχε μέσω της Εμπορικής, την Τράπεζα Αθηνών, την Ιονική και Λαϊκή Τράπεζα, την Τράπεζα Πειραιώς, την Τράπεζα Αττικής, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, τη Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων, την Ελληνική Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων, την Ελληνική Βιομηχανία Κονσερβών και Χυμών, το ξενοδοχείο Χίλτον των Αθηνών, την Ιονική Ασφαλιστική, και την ασφαλιστική εταιρεία Φοίνιξ.

Στις αρχές του '70, ο Ι. Καρράς αγόρασε την Τράπεζα Κρήτης, ενώ το 1975 οι εφοπλιστές Μ. Περατικός, Μ. Γκιγκιλίνης, Στ. Γουρδομιχάλης, Π. Φαφαλιός, Δ. Γ. Πατέρας και Ι. Παλαιοκρασσάς συμμετείχαν στην ίδρυση της Τράπεζας Εργασίας. Στα τέλη της δεκαετίας του '90, ο όμιλος Λάτση απέκτησε τον έλεγχο της Τράπεζας Εργασίας, καθώς και της Τράπεζας Αθηνών, και ίδρυσε την Eurobank. Οι αδελφοί Βαρδινογιάννη αναβίωσαν την Τράπεζα Χίου, ο εφοπλιστής Μαυρακάκης δημιούργησε την Εγνατία Τράπεζα, η οποία αργότερα απέκτησε τον έλεγχο της Τράπεζας Κεντρικής Ελλάδος, και ο όμιλος Βαρδινογιάννη έφερε υπό τον έλεγχό του την Τράπεζα Πειραιώς και την ΕΤΒΑ. Η εφοπλίστρια Αγγελική Φράγκου, κόρη του εφοπλιστή Νικόλα Φράγκου, είναι πρόεδρος της Proton Bank.

Το 1975 οι εφοπλιστές έφτασαν να ελέγχουν το 19% της βιομηχανίας και το 20% του ξενοδοχειακού κλάδου. Σε διωλιστήρια πετρελαίου επένδυσαν οι Νιάρχος, Βαρδινογιάννης, Λάτσης και Παππάς. Στην σημερινή εποχή λίγοι γνωρίζουν ότι οι μεγαλύτερες ελληνικές εταιρείες διακίνησης εμπορίας καυσίμων ανήκουν σε εφοπλιστές. Ο πρώην καπετάνιος και εφοπλιστής κ. Ευάγγελος Ρούσσος έχει δημιουργήσει την Revoil, ο πρώην καπετάνιος και εφοπλιστής κ. Σπύρος Καρνέσης ίδρυσε και επεκτείνει

συνεχώς την εταιρεία Elinoil, ο εφοπλιστής κ. Δημήτρης Μελισσανίδης ίδρυσε το 2000 την Aegean Oil, που σήμερα κατέχει περίπου το 10% της εσωτερικής διακίνησης πετρελαίου στη Ελλάδα. Στον βιομηχανικό χώρο σημαντική δραστηριότητα έχει ο εφοπλιστής Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης, του οποίου η εταιρεία Βιορύλ, έχει διευρύνει τη γκάμα των πρώτων υλών αρωματοποιίας που πωλούνται προς τις βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες, όπως είναι οι ΗΠΑ, οι χώρες της Ευρώπης και η Ιαπωνία. Σε βιομηχανίες έχει επενδύσει και ο Βίκτωρ Ρέστης στην αλλαντοβιομηχανία Νίκας και στην εμπορική εταιρεία FG Europe.

Στον τομέα real estate, η οικογένεια Ευάγγελου Πιστιόλη, έχει την κατασκευαστική εταιρεία «Πυραμίδς», που δραστηριοποιείται αποκλειστικά με ιδιωτικά έργα, ενώ είναι μεγαλομέτοχος στην κατασκευαστική εταιρεία «Αθηνά». Ο Σπύρος Λάτσης δραστηριοποιείται με την LAMDA Development. Ο Βίκτωρ Ρέστης έχει δημιουργήσει μεγάλη περιουσία στην παραλιακή. Ο Διαμαντής Διαμαντίδης έχει μετοχές στην κατασκευαστική «Reds», θυγατρική της «Ελληνικής Ταχυδρομικής». Επίσης έχει επενδύσει σε οικόπεδα στο Πόρτο Χέλι καθώς και σε νησιά του Αιγαίου. Ο όμιλος Βαφειά με την «Estate Corporation» επενδύει σε ακίνητα στο Λονδίνο, Παρίσι, Γενεύη, και στα ελληνικά νησιά. Ο εφοπλιστής Θανάσης Μαρτίνος έχει μεγάλη έκταση στο Καβούρι, ενώ επενδύει χρήματα σε Γλυφάδα, Βούλα και νησιά. Ο Γιώργος Προκοπίου έχει κάνει μεγάλες επενδύσεις σε ακίνητα στα νότια προάστια. Ο Βασίλης Κωνσταντακόπουλος επενδύει σε συγκροτήματα γκολφ στην Μεσσηνία. Ο Παναγιώτης Τσάκος επενδύει σε ακίνητα στα νησιά Ιονίου και στο κέντρο της Αθήνας. Ο Αδαμάντιος Πολέμης έχει μεγάλες εκτάσεις στις Κυκλάδες. Ο Νικόλαος Πατέρας έχει το 5% της BIOTEP.

Σε ξενοδοχεία επένδυσαν οι οικογένειες Χανδρή, Καρρά, Ποταμιάνου, Φραγκίστα, Νομικού, Πολέμη, Λύρα, Τυπάλδου, Βαρδινογιάννη, Ιγγλέση, Δαλακούρα, Παπαγεωργίου, και Κυρτάτα. Ο εφοπλιστής κ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος επένδυσε στην Ελλάδα, το ποσό του 1 δισεκατομμυρίου ευρώ στην Πύλο και στο Ρωμανό για να δημιουργήσει την μεγαλύτερη ίσως ξενοδοχειακή μονάδα στα Βαλκάνια και στη Μεσόγειο. Αλλά και στα Γρεβενά, κατασκεύασε ένα βιομηχανικό συγκρότημα, τη ΓΕΩ Ελλάς, το αντικείμενο του οποίου είναι η εξόρυξη, επεξεργασία και εμπορία βιομηχανικών ορυκτών.

Τα τελευταία χρόνια οι εφοπλιστές έδειξαν ενδιαφέρον και στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης με τα χαρακτηριστικά παραδείγματα του Κυριακού με τον ANT1, του Αλαφούζου και Μαρινάκη με τον ΣΚΑΙ και του Βαρδινογιάννη με το ΣΤΑΡ. Επίσης, το 2006 οι εφοπλιστές Γ. Δαλακούρας, Γ. Μουνδρέας και Ε. Μαρινάκης εξαγόρασαν ως Τύπος Συμμετοχών ΑΕ την εφημερίδα «Ελεύθερος Τύπος». Η εφημερίδα μπορεί να περιήλθε στην κυριότητα του Θόδωρου και Γιάννας Αγγελοπούλου έναντι 12 εκατομμυρίων ευρώ, αλλά αυτό κατέστη εφικτό μέσω των εμπλεκόμενων εφοπλιστών.

Στον τομέα της πληροφορικής, η οικογένεια Φράγκου, τα τελευταία χρόνια έχει σημαντική παρουσία με το 21,9% της εταιρείας πληροφορικής SingularLogic (μέσω της Greek Information Technology Holdings). Σε διάφορες εταιρείες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών συμμετέχει και ο κ. Θεόδωρος Βενιάμης. Επίσης, ο εφοπλιστής κ. Γιώργος Οικονόμου απέκτησε το 49% της PC Systems από τον όμιλο Πουλιάδη έναντι 2,2 εκατ. ευρώ, ενώ καλύφθηκαν οικονομικές υποχρεώσεις ύψους 9 εκατομμυρίων ευρώ. Στον εφοπλιστή κ. Γεώργιο Οικονόμου πέρασε επίσης τον Μάρτιο του 2006 ο έλεγχος της Telepassport, η οποία στη συνέχεια πωλήθηκε. Ο εφοπλιστής κ. Ιωάννης Κούστας με την εταιρεία του Danaos, εκτός από τις ναυτιλιακές της δραστηριότητες, δραστηριοποιείται και στον τομέα της παροχής ολοκληρωμένων λύσεων πληροφορικής. Ξεκίνησε τις δραστηριότητές της στο ναυτιλιακό χώρο και έχει αναπτύξει και εγκαταστήσει σε πολυάριθμες εταιρείες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό το πρωτοποριακό Σύστημα Ηλεκτρονικής Επικοινωνίας Info@GATE καλύπτοντας τις επικοινωνιακές ανάγκες μιας σύγχρονης και δυναμικά αναπτυσσόμενης επιχείρησης. Εκτιμάται ότι στον τομέα της ναυτιλίας, εξυπηρετεί με συστήματα πληροφορικής το 70% των αναγκών των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων και πλοίων. Επίσης, γνωστή και η συμμετοχή του κ. Βίκτωρα Ρέστη στη Multirama με ποσοστό 20%.

Τέλος, κατά την μεταπολεμική περίοδο επένδυσαν σε ναυπηγεία αλλά όχι επιτυχώς, οι Νιάρχος, Ανδρεάδης, Γουλανδρής, Βάτης, Διαμαντής, Καραγεώργης, Περατικός και Λάτσης. Σε αεροπορικές γραμμές επένδυσαν οι Ωνάσης, Λασκαρίδης και Κωνσταντακόπουλος. Για τις χημικές βιομηχανίες ενδιαφέρθηκαν οι Πατέρας, Ανδρεάδης, Λιβανός, Καραγεώργης και Βαρδινογιάννης. Στην βιομηχανία τροφίμων και ποτών τοποθέτησαν κεφάλαια οι Φραγκίστας, Γιαννουλάτος, Λυκιαρδόπουλος,

Ανδρεάδης, Χανδρής, Μαιμιδάκης, και στην βιομηχανία ορυκτών και μεταλλευμάτων οι Νομικός, Γράτσος, Καραγεώργης, και Κουμάνταρος.

Γενικότερα, η αίσθηση που κυριαρχεί είναι ότι η Ελλάδα δεν προσφέρει τις αναγκαίες διευκολύνσεις για την ανάπτυξη παραγωγικών επενδύσεων. Δεν είναι λίγες οι φορές, σε ανεπίσημες συζητήσεις, που η κατάληξη των επενδύσεων-συμβόλων της δεκαετίας του '60 και του '70 όπως για παράδειγμα τα ναυπηγεία, χαρακτηρίζονται ως αντιπροσωπευτικά «κακά παραδείγματα» της αντιμετώπισης ανθρώπων οι οποίοι τόλμησαν και εμπιστεύθηκαν πρόσωπα και πολιτικές και τελικά προδόθηκαν. Οι Έλληνες εφοπλιστές δείχνουν προτίμηση στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και τελευταία έχουν αρχίσει να επενδύουν πέρα από την Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, και την Άπω Ανατολή, και στην αγορά των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης. Τα τελευταία χρόνια γίνεται μία προσπάθεια επενδυτικής στρατηγικής από την κυβέρνηση που όμως ακόμα βρίσκεται σε πρώιμα στάδια.

3. Διεθνείς εξελίξεις και ελληνική ναυτιλία: η παγκόσμια κρίση και οι επιπτώσεις της

Σε αυτήν την ενότητα θα εξεταστεί η περίοδος Δεκέμβριος 2007-Ιούλιος 2009 καθώς αυτή είναι η περίοδος των μεγάλων μεταπτώσεων για την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία καθώς συνδέεται με την πρόσφατη παγκόσμια κρίση. Σκοπός είναι να περιγραφεί η έκταση της κρίσης στην ελληνική ναυτιλία και το κλίμα του ελληνικού εφοπλιστικού κόσμου. Η βαθύτερη ανάλυση των αιτιών και αποτελεσμάτων δεν είναι ο σκοπός αυτής της έρευνας καθώς αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο μετά το τέλος της κρίσης.

3.1 Η παγκόσμια κρίση

Η παγκόσμια κρίση της οικονομίας που άρχισε από τις ΗΠΑ και εξαπλώθηκε σε όλο τον κόσμο, έχει γίνει το πιο επίκαιρο θέμα των επιχειρηματιών, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των κυβερνήσεων, αλλά και του απλού κόσμου. Ενώ όταν ξεκίνησε κανείς δεν περίμενε ότι θα έπαιρνε τέτοια έκταση, τώρα είναι πρώτιστης σημασίας θέμα συζήτησης στην ατζέντα των παγκόσμιων ηγετών και των παγκόσμιων και περιφερειακών οργανισμών. Η παγκόσμια κρίση δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την ναυτιλία, εφόσον ο ναυτιλιακός κλάδος συνδέεται άμεσα με τις διεθνείς οικονομίες και εξελίξεις. Προτού γίνει εκτενής αναφορά στο πως και πόσο έπληξε η κρίση την ελληνική ναυτιλία, είναι απαραίτητο να αποσαφηνιστούν τα αίτια και η έκταση της σημερινής παγκόσμιας κρίσης.

Σε γενικές γραμμές, η κρίση των subprime loans που εξελίχθηκε σε μία γενικότερη κρίση των παγκόσμιων χρηματαγορών ξεκίνησε στην Αμερική στις αρχές του 2007 από τα ενυπόθηκα στεγαστικά δάνεια και την πτώση των τιμών των ακινήτων που δημιούργησε πρόβλημα ρευστότητας στις τράπεζες και μετά εκείνες με την σειρά τους δημιούργησαν πρόβλημα στις χρηματαγορές που ενισχύεται μέσω την εμπλοκή των hedge funds. Οι τράπεζες εξέδιδαν πολλά στεγαστικά δάνεια ακόμα και σε δανειολήπτες υψηλού ρίσκου με μεγαλύτερο τόκο και, προκειμένου να βγάλουν περισσότερα χρήματα τιλοποιούσαν αυτά τα δάνεια και τα πουλούσαν σε hedge funds (υψηλού ρίσκου χαρτοφυλάκια). Από

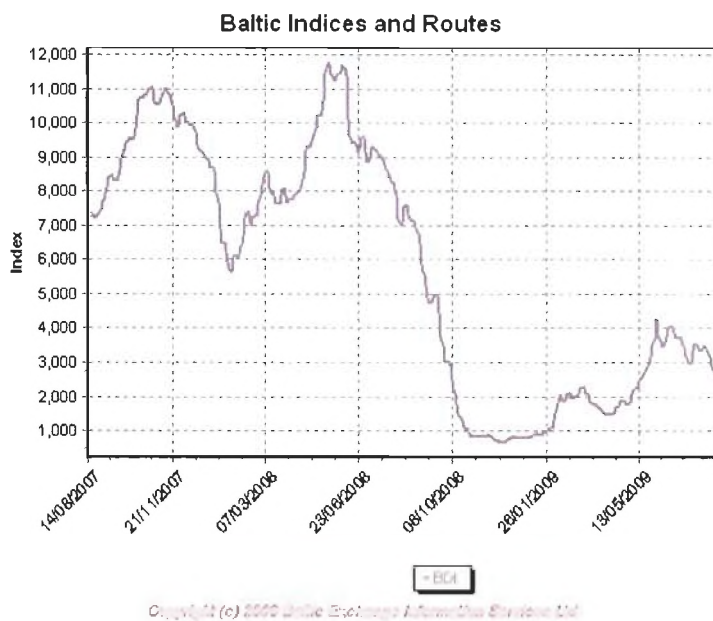
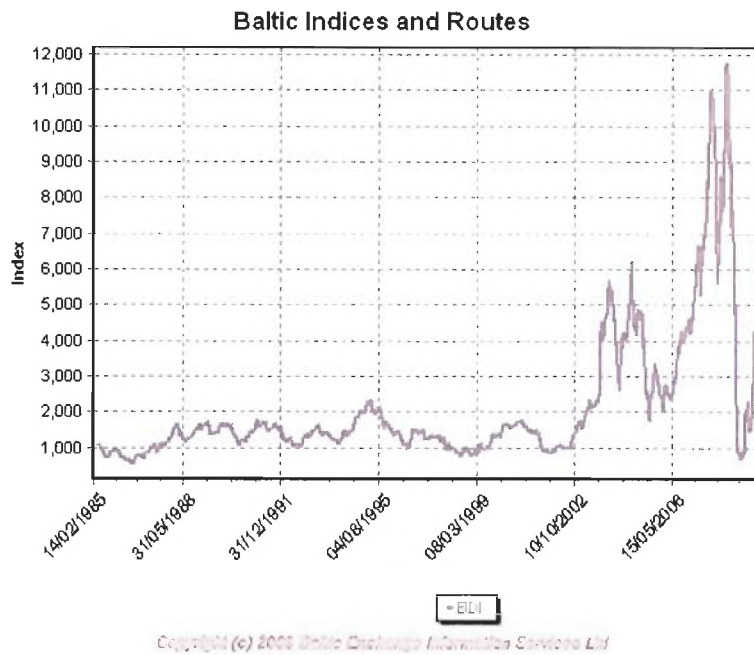
το τέλος του 2005 και έπειτα, οι τιμές ακινήτων άρχισαν να πέφτουν στις ΗΠΑ, οι πτωχεύσεις αυξήθηκαν και σταδιακά εμφανίστηκαν ζημιές. Με τις τιμές των ακινήτων να πέφτουν πολλοί προτιμούσαν να μην αποπληρώσουν τα δάνεια για σπίτια που είχαν αγοράσει σε υψηλότερες τιμές ενώ πολλοί υψηλού ρίσκου δανειολήπτες απλά δεν κατάφερναν να πληρώσουν τα δάνεια. Αυτό δημιούργησε πρόβλημα στις τράπεζες και μετά στα hedge funds και αργότερα σε όλο τον χρηματοοικονομικό κόσμο της Αμερικής και φυσικά και του υπόλοιπου κόσμου εφόσον οι χρηματαγορές είναι πλέον διεθνείς.

Μέσα στο 2007 και το 2008, οι Αμερικανοί έχασαν περισσότερο από ένα τέταρτο της περιουσίας τους. Τράπεζες κολοσσοί ανήγγειλαν πρωτοφανείς απώλειες τον Μάιο του 2008, η Lehman Brothers καθώς και άλλες εταιρείες χρεοκόπησαν, και η εμπιστοσύνη στις αγορές σε όλο τον κόσμο κλονίστηκε. Οι επιχειρηματίες δεν εμπιστεύονταν τους άλλους επιχειρηματίες και τις τράπεζες, οι τράπεζες δεν εμπιστεύονταν τις επιχειρήσεις, ενώ ο απλός κόσμος ανησυχούσε εάν θα συνέχιζε να έχει δουλειά την επόμενη ημέρα καθώς οι απολύσεις αγγίζανε τις χιλιάδες σε όλο τον κόσμο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) περιμένει οι συνολικές ζημιές παγκοσμίως να αγγίξουν το 1,5 τρισεκατομμύριο δολάρια. Το τελευταίο τετράμηνο του 2008, οι κυβερνήσεις των αναπτυγμένων κρατών προσέφεραν πακέτα βοήθειας στις κεντρικές τράπεζες της τάξεως των 2,5 τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Θεωρείται η μεγαλύτερη νομισματική παρέμβαση στην ιστορία. Οι κυβερνήσεις των Ευρωπαϊκών κρατών και των ΗΠΑ ενίσχυσαν επιπλέον το κεφάλαιο τους κατά 1,5 τρισεκατομμύριο δολάρια. Όλες οι αναπτυγμένες χώρες έχουν μειώσει τις προβλέψεις για τους ρυθμούς ανάπτυξης τους ενώ το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην πορεία των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα της Κίνας όπου πολλοί αναλυτές έχουν εναποθέσει τις ελπίδες του για βοήθεια στην διεθνή οικονομία. Με την Αμερική να προσπαθεί να ανακάμψει, την Γερμανία που είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας της Ευρώπης και η ισχυρότερη της οικονομία να έχει πληγεί σε μεγάλο βαθμό, το μεγαλύτερο χρηματοοικονομικό κέντρο, το Λονδίνο, να προσπαθεί να συνέλθει ακόμα από το απρόσμενες ανατροπές, όλοι περιμένουν από την Κίνα και τις άλλες αναπτυσσόμενες χώρες να κρατήσουν την παγκόσμια ζήτηση και το παγκόσμιο εμπόριο σε υψηλά επίπεδα. Το ίδιο και η ελληνική ναυτιλία.

3.2 Η ελληνική ναυτιλία και η διεθνής κρίση

Τα παρακάτω διαγράμματα θα βοηθήσουν στην κατανόηση της πορείας της ναυτιλίας.

Διαγράμματα 13, 14. Πορεία DBI



Πηγή: Baltic Exchange

Ενώ το 2007 η παγκόσμια κρίση είχε δείξει τα πρώτα σημάδια της, η ελληνική ναυτιλία ζούσε την «χρυσή πενταετία της». Ο Dry Bulk Index (DBI) κυμαινόταν κοντά στις 11.000 μονάδες, τα υψηλότερα όλων των εποχών, και οι εφοπλιστές κέρδιζαν πολλές χιλιάδες δολάρια την ημέρα μόνο από ένα πλοίο εξαιτίας των ψηλών ναύλων. Ακόμα πιο ειρωνικό είναι το γεγονός ότι τον Μάιο του 2008, όταν οι παγκόσμιες τράπεζες κολοσσοί ανέφεραν ζημιές πολλών εκατομμυρίων ευρώ και όλοι έτρεμαν για το μέλλον της οικονομίας, ο DBI έφτασε το υψηλότερο ρεκόρ στην ιστορία της ναυτιλίας. Οι έλληνες εφοπλιστές γίνονταν όλο και πιο ισχυροί και οι ελληνικές εφημερίδες καθώς και η κυβέρνηση, εξυμνούσαν την ελληνική ναυτιλία που βγαίνει πάντοτε νικήτρια ακόμα και σε περιόδους κρίσης. Μάλιστα το ενδιαφέρον εστιαζόταν στα μέτρα ανταγωνιστικότητας, στο πως η κυβέρνηση και οι εφοπλιστές θα συνεργαστούν για να ενισχύσουν την ναυτιλία, και ποια θα είναι τα καινούρια σχέδια για το maritime cluster του Πειραιά. Κανείς δεν περίμενε ότι ο DBI θα σημείωνε πτώση 94% μέσα σε ένα τετράμηνο. Το μέγεθος της πτώσης προμηνύει το τι ακολούθησε. Ρεκόρ διάλυσης πλοίων, μηδενικές παραγγελίες για νεότευκτα, ακυρώσεις χρηματοδοτήσεων, αμφισβήτηση της έκφρασης που τόσο συχνά χρησιμοποιούν οι εφοπλιστές «my word is my bond». Από την αρχή του 2009 ο δείκτης και τα ναύλα παρουσίασαν σημαντική βελτίωση όμως η ανησυχία παραμένει εφόσον η παγκόσμια κρίση δεν έχει ακόμα τελειώσει. Οι γνώστες του χώρου ξέρουν ότι «η ναυτιλία δεν πεθαίνει ποτέ», θα θυμούνται πάντοτε όμως αυτήν την περίοδο ως μία δυνατή φουρτούνα της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς και μία περίοδο πολύτιμων μαθημάτων. Είναι μία περίοδος στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας που είναι πολύ πρόσφατη και πολύ ενδιαφέρουσα στο να εξεταστεί πιο αναλυτικά από επόμενους ερευνητές τα επόμενα χρόνια.

Λίγο πριν τελειώσει το 2007, τα θέματα που απασχολούσαν την ελληνική ναυτιλία συνοψίζονται στην δήλωση του προέδρου του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεώργιο Γράτσο, «Η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι η στρατηγική της βιομηχανία» (Ναυτεμπορική, 14.01.2007). Το ενδιαφέρον της κυβέρνησης στρέφονταν γύρω από το πως θα καταστεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιώτικης Πολιτικής (YENANI) ως Maritime Cluster Manager του Πειραιά, και από το πόσο μεγάλη είναι η προσφορά της ναυτιλίας στην οικονομία της Ελλάδος (Ναυτεμπορική, 05.12.07). Η

Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωνε τις προτάσεις της για δημιουργία ενός ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου χωρίς φραγμούς και με νέες θαλάσσιες οδούς και έκρινε απαραίτητη την εφαρμογή κανόνων για «πράσινες μεταφορές». Εν τω μεταξύ στην παγκόσμια οικονομία, 100 εταιρείες στεγαστικών δανείων είχαν κλείσει στην Αμερική, και οι τιμές των τροφίμων και των πετρελαίων είχαν αυξηθεί εξαιτίας της κερδοσκοπίας στις αγορές εμπορευμάτων μετά την κατάρρευση στην αγορά παραγώγων. Ο DBI είχε μία πτώση της τάξεως 40% από τα μέσα του έτους αλλά κυμαινόταν σε πολύ καλά επίπεδα στις περίπου 7.000 μονάδες. Τα συνολικά δάνεια της ελληνικής ναυτιλίας είχαν ανέλθει σε 66.941 δισεκατομμύρια δολάρια, μία αύξηση κατά 44,32% από τον προηγούμενο χρόνο, γεγονός που υποδήλωνε νέες ναυπηγήσεις και αυξημένη εμπιστοσύνη σε έλληνες πλοιοκτήτες (Ναυτεμπορική, 16.04.2008). Τέλος, οι εξαγωγές και οι συγχωνεύσεις στον κλάδο παγκοσμίως είχε φτάσει τα 37 δις δολάρια σε σχέση με τα 11 δις δολάρια το 2006 (Ναυτεμπορική, 04.04.2008).

Από τον Φεβρουάριο του 2008 έως τον Μάιο του 2008 η άνοδος του BDI ήταν θεαματική. Ανέβηκε κατά 50% από τις αρχές του 2008 στο υψηλότερο ρεκόρ όλων των εποχών στις 11.793 μονάδες. Οι ειδήσεις για την ναυτιλία περιστρέφονταν γύρω από την θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην διεθνή επικαιρότητα. Ήταν η περίοδος που η ΕΕ προσπαθούσε να προωθήσει την στρατηγική της για την ναυτιλία για οικονομικούς και γεωπολιτικούς λόγους για τα επόμενα 5 χρόνια (Ναυτεμπορική, 29.01.08). Στα παγκόσμια συνέδρια τονιζόταν ο ρόλος της Ελλάδας στην ανάπτυξη της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Ιδιαίτερη έμφαση δινόταν και στην αυξανόμενη συμμετοχή της Κίνας στην ναυτιλία που είχε έρθει για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά πρώτη στην διακίνηση ξηρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Μάλιστα η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου στους ευρωπαίους αξιωματούχους σε επίσκεψη στις Βρυξέλες για τις συνταρακτικές αλλαγές που γίνονται στην Κίνα στην διεθνή ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία (Ναυτεμπορική, 10.04.08). Όσο αφορά την ελληνική πραγματικότητα, η ελληνική κυβέρνηση συνέχιζε να προωθεί τα σχέδια της για την ναυτιλία που άρχισε το 2006 για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών και ξένων συμφερόντων στο maritime cluster του Πειραιά. Το

υπουργείο Οικονομικών και το YENANΠ συνεργάζονταν για να τροποποιήσουν την φορολογία και το θεσμικό πλαίσιο, καθώς και να μειώσουν την γραφειοκρατία προκειμένου η Ελλάδα να γίνει δελεαστική στους πλοιοκτήτες. Το κλίμα της κυβέρνησης συνοψίζονταν στην φράση του υπουργού Οικονομικών «θα κάνουμε ότι χρειαστεί» (Ναυτεμπορική, 18.04.08). Οι ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος και η κυβέρνηση φαίνονταν να έχουν τις καλύτερες σχέσεις από ποτέ. Η άλλοτε έλλειψη εμπιστοσύνης των ελλήνων εφοπλιστών προς την κυβέρνηση και την πολιτική σταθερότητα της Ελλάδας των παλαιότερων χρόνων φαινόταν σαν να μην υπήρξε ποτέ. Οι ειδήσεις περιλάμβαναν άρθρα για την χρηματοδότηση των ελληνικών τραπεζών προς την ελληνική ναυτιλία και το μεγάλο ποσοστό που συνεισφέρει η ναυτιλία στην οικονομία του τόπου που αυξάνεται κάθε χρόνο. Εκείνη την περίοδο, το Χρηματιστήριο Αξιών (ΧΑ) δήλωνε πως είναι έτοιμο για την εισαγωγή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας μετά από μεταρρυθμίσεις και ότι ο χρόνος εισαγωγής είχε μειωθεί σε 2-3 μέρες (Ναυτεμπορική, 26.05.08).

Εν τω μεταξύ την ίδια περίοδο στην παγκόσμια επικαιρότητα, οι χρηματοοικονομικές εταιρείες του κόσμου είχαν ήδη δηλώσει απώλειες της τάξεως των 501 δις δολάρια και είχαν ήδη αρχίσει οι επίσημες προβλέψεις για παγκόσμια ύφεση και τρομακτική αύξηση των απωλειών. Η κρίση όμως ακόμα δεν είχε περάσει στην Ελλάδα και σίγουρα όχι ακόμα στην ναυτιλία. Η Κίνα προετοιμαζόταν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες στο Πεκίνο και οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από τα χαλυβουργεία της Κίνας είχαν εκτοξευτεί. Τα ελληνόκτητα πλοία πηγαionoέρχονταν από την Βραζιλία στην Κίνα μεταφέροντας τόνους σιδηρομεταλλεύματος για να καλύψουν τις ανάγκες των Κινέζων. Εξάλλου, το 50% των εμπορευμάτων της Κίνας καθώς και πάνω από το 60% του πετρελαίου που εισάγει μεταφέρονται με ελληνικά πλοία (Ναυτεμπορική, 14.04.08). Τον Απρίλιο του 2008 η PNB Paribas προειδοποίησε ότι η κρίση θα άγγιζε και την ναυτιλία καθώς ήταν η πρώτη φορά στην παγκόσμια ναυτιλία που είχε συγκεντρωθεί τόσο πολύ χωρητικότητα και μάλιστα ξηρού φορτίου. Ένα μεγάλο μέρος του στόλου αγόραζε σε υψηλές τιμές και ναύλωνε με χρονοναυλώσεις σε υψηλά επίπεδα τις οποίες παραχωρούσε στις τράπεζες σαν εξασφάλιση για δανεισμό. Μία ύφεση σε αυτή την περίπτωση θα επηρέαζε την πιστοληπτική ικανότητα και θα προκαλούσε αλυσιδωτές αντιδράσεις (Ναυτεμπορική, 07.04.08). Επίσης τον ίδιο μήνα στο δεύτερο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο στην Νέα Υόρκη,

οι ναυτιλιακές εταιρείες κατέληξαν ότι οι αποτιμήσεις τους υπολείπονταν του κλάδου αλλά συμφώνησαν ότι ήταν ένα βραχυπρόθεσμο φαινόμενο και ότι το 2008 θα ήταν μία πολύ καλή χρονιά (Ναυτεμπορική, 04.04.08).

Κι ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες συμφωνούσαν ότι το 2008 θα είναι μία πολύ καλή χρονιά, ο DBI ετοιμαζόταν να κάνει πτώση 94%. Από τον Μάιο έως και τον Δεκέμβριο του 2008 ο δείκτης έπεσε από τις 11.793 μονάδες (το ανώτατο ρεκόρ στην ιστορία) στις 663 μονάδες, κοντά στα επίπεδα που βρισκόταν την δεκαετία του '80, προκαλώντας πανικό στις αγορές. Όμως η ναυτιλιακή αγορά δεν ήταν η μόνη αγορά που κατέρρευε. Τον Σεπτέμβριο του 2008, η επενδυτική τράπεζα κολοσσός Lehman Brothers χρεοκόπησε αποκαλύπτοντας έτσι το μέγεθος της κρίσης που ως τότε δεν ήταν ιδιαίτερα εμφανές σε όλους. Μέχρι τότε ο η αμερικανική ομοσπονδιακή τράπεζα (FED) καθιστούσε τους επενδυτές ότι η ύφεση θα περάσει και η οικονομία θα ξαναβρεί τον ρυθμό της. Οι δηλώσεις του πρώην διοικητή της FED, Alan Greenspan ότι η αμερικανική οικονομία θα έμπαινε σε ύφεση, προκαλούσαν αναταράξεις στις αγορές για κάποιες μέρες. Οι περισσότεροι όμως δεν είχαν καταλάβει το μέγεθος της ύφεσης και της κρίσης γιατί οι απώλειες ακόμα υπολογίζονταν και υπολογίζονται ακόμα. Με την κατάρρευση της Lehman Brothers όμως όλοι κατάλαβαν ότι κάτι δεν πήγαινε καλά. Μέσα σε δύο μέρες μετά την κατάρρευση, 150 δις δολάρια αποτραβηχτήκανε από τις αμερικανικές τράπεζες και χρηματοοικονομικές εταιρείες. Οι τράπεζες της Βρετανίας καθώς και άλλες κεντρικές τράπεζες ζητάγανε βοήθεια από τις κυβερνήσεις. Μέχρι το τέλος του 2008, το πακέτο βοήθειας έφτασε τα 2,5 τρις δολάρια. Τα ευρωπαϊκά κράτη, καθώς και οι ΗΠΑ, συγκέντρωσαν επιπλέον 1.5 τρις δολάρια. Ήταν πλέον γεγονός ότι τα ανεπτυγμένα κράτη ήταν σε επιβράδυνση. Κάποιοι οικονομολόγοι έκαναν προβλέψεις ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Βραζιλία και η Κίνα θα επηρεαζόντουσαν λιγότερο.

Η Κίνα όμως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες το καλοκαίρι του 2008, δεν αύξησε την παραγωγή χάλυβα. Η Κίνα αξιοποιεί το 1/3 της παγκόσμιας παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος και η μείωση της ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος θεωρήθηκε ότι ήταν ο κύριος λόγος της μείωσης των ναύλων και της κρίσης στην ναυτιλία (Ναυτεμπορική, 29.09.08). Τα ναύλα για το δρομολόγιο μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας για

σιδηρομετάλλευμα που θεωρείται ορόσημο στην ναυτιλία, μειώθηκαν τον Αύγουστο και μειώθηκαν ακόμα περισσότερο τον Σεπτέμβριο. Τα ναύλα για τα ξηρού φορτίου τύπου capsize έπεσαν από 280.000 δολάρια την ημέρα τον Ιούνιο σε 5.000 δολάρια την ημέρα τον Νοέμβριο, πολύ κάτω δηλαδή από το κόστος διαχείρισης. Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2008, οι ειδήσεις έκαναν λόγο για την πτώση των ναύλων τύπου capsize κατά 78% και για την αυξημένη ροή των παλαιών containerships στα διαλυτήρια (Ναυτεμπορική, 29.09.08). Ωστόσο, οι διατυπώσεις και τα σχόλια για τις ελληνικές ναυτιλιακές ήταν ότι λόγω της αυξημένης ρευστότητας δεν θα είχαν πρόβλημα και ότι επειδή δραστηριοποιούνται κυρίως στην spot αγορά θα επηρεαζόντουσαν λιγότερο. Πρόβλημα θα είχαν μόνο όσοι είχαν αγοράσει σε υψηλές τιμές. Εν τω μεταξύ, η Κίνα και η Ρωσία είχαν ήδη μειώσει τους ρυθμούς ανάπτυξής τους.

Η μεγάλη αναστάτωση στην ελληνικό ναυτιλιακό κόσμο ήρθε στα μέσα Οκτωβρίου όταν ο δείκτης έπεσε κάτω από τις 2000 μονάδες. Μέχρι και τις αρχές Σεπτεμβρίου ο δείκτης έμοιαζε απλά να κάνει την διόρθωσή του από τα υψηλά ρεκόρ της προηγούμενης περιόδου. Μάλιστα από τον Μάιο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2008, οι ειδήσεις περισσότερο αναφέρονταν στην προσφορά της ναυτιλίας στην οικονομία, στο maritime cluster του Πειραιά, στην Μπλε Βίβλο της ΕΕ για την ναυτιλία, στις διεθνείς συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ), στην γεωπολιτική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας, στα ναυπηγεία, και στην ανταγωνιστικότητα της σημαίας. Στις αρχές Σεπτεμβρίου έγινε η πρώτη αναφορά για την μεγάλη πτώση του δείκτη που τότε ήταν ακόμα στο 50% (Ναυτεμπορική, 08.09.08). Τον ίδιο μήνα υπεγράφησαν μνημόνια συνεργασίας μεταξύ του ΥΕΝΑΝΠ και της Ιταλίας, της Μάλτας, της Κύπρου, και της Σλοβενίας για την ανάπτυξη θαλάσσιων διαδρόμων σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Διευρωπαϊκού Διαδρόμου της νοτιανατολικής Μεσογείου της ΕΕ (Ναυτεμπορική, 18.09.08). Προς τα μέσα Οκτωβρίου άρχισε να γίνεται αντιληπτό το πρόβλημα χρηματοδότησης από τις τράπεζες. Από τις 20-30 τράπεζες που χρηματοδοτούσαν τα τελευταία χρόνια τα ναυτιλιακά projects, μόνο 5 είχαν ουσιαστική λειτουργία (Ναυτεμπορική, 10.10.08). Από τα καινούρια projects μόνο το 40% καλυπτόταν με χρηματοδότηση από τις τράπεζες που σημαίνει ότι γύρω στα 300 δις δολάρια έμεναν ακάλυπτα (Ναυτεμπορική, 14.10.08). Ενώ το 2007 η χρηματοδότηση έφτασε τα 140-150 δις δολάρια, το 2008 έφτασε μόνο τα 90 δις δολάρια. Η πιστωτική

κρίση είχε αρχίσει πλέον να επιδρά και στην ναυτιλία. Ακόμα και τα ναυπηγεία της Κίνας και της Νότιο Κορέας είχαν πρόβλημα από τις τράπεζες. Τον Οκτώβριο, κορυφαίοι Έλληνες εφοπλιστές δήλωναν άγνοια για το που θα οδηγούσε αυτή η κρίση. Ο OPEC δήλωνε ότι θα μειώσει την παραγωγή κατά 100.000 βαρέλια το 2009 ενώ την ίδια περίοδο η πρώτη δικαστική διαμάχη για αθέτηση συμφωνίας ναύλωσης είχε ήδη αρχίσει. Η φράση «my word is my bond», ευρέως διαδεδομένη στην ναυτιλία, είχε αρχίσει να αμφισβητείται. Καθώς τελείωνε ο Οκτώβριος ο δείκτης είχε πέσει στις 1221 μονάδες. Την κρίση χειροτέρευε η διαφωνία της Βραζιλίας και της Κίνας για τις τιμές μεταλλευμάτων και οι ειδήσεις πλέον έκαναν λόγο για αποσύρσεις πλοίων λόγω χαμηλών ναύλων (Ναυτεμπορική, 23.10.08). Μέχρι τις 30 Οκτωβρίου ο δείκτης είχε πέσει στις 925 μονάδες. Τα ναύλα για τα capes είχαν φτάσει πλέον τα 3.000 δολάρια συν τα πετρέλαια και μία βρετανική ναυτιλιακή εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης είχε φτάσει κοντά στην πτώχευση. (Ναυτεμπορική, 30.10.08).

Ο Νοέμβριος αποδείχθηκε ακόμα πιο δύσκολος για την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία. Στις αρχές Νοεμβρίου, ο πρώην πρόεδρος της ΕΕΕ έκανε λόγο για απουσία ρευστού και «βίαιη κατάρρευση της ναυλαγοράς στην ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας» (Ναυτεμπορική, 04.11.08). Η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες μειωνόταν. Οι ναυπηγήσεις σε Κίνα, Νότια Κορέα και Βιετνάμ μειώνονταν επίσης. Οι αγοραπωλησίες πλοίων από 39,8 δις δολάρια το 2007, μειώθηκαν σε 28,9 δις δολάρια το 2008 (Ναυτεμπορική, 05.11.08). Οι πρώτες επίσημες ακυρώσεις νεότευκτων πλοίων ήταν γεγονός. Η Genco Shipping and Trading του Πήτερ Γεωργιόπουλου ακύρωσε παραγγελία USD 530 εκατομμυρίων (Ναυτεμπορική, 06.11.08). Οι παραγγελίες για πλοία ήταν μηδενικές, με μία μόνο παραγγελία από Έλληνες.

Ενώ η αναστάτωση στις αγορές παρέμενε, οι εταιρείες Excel Maritime του Βίλλυ Παναγιωτίδη και η Dry Ships του Γιώργου Οικονόμου ανακοίνωσαν καθαρά κέρδη 119,2 εκατομμύρια δολάρια και 179,9 εκατομμύρια δολάρια αντίστοιχα για το τρίτο τρίμηνο του 2008 παρουσιάζοντας αύξηση από πέρσι 544% και 71% αντίστοιχα (Ναυτεμπορική, 04.11.08 και 06.11.08). Βέβαια οι αναλυτές πίστευαν πως το πραγματικό πρόβλημα θα φαινόταν στους ισολογισμούς το δεύτερο μισό του 2009 και κατά το 2010.

Μέχρι τα μέσα του Νοεμβρίου οι ναύλοι είχαν πέσει κατά 90%. Είναι χαρακτηριστική η είδηση ότι τα πλοία έπαιρναν εντολή να μειώσουν την ταχύτητά τους γιατί δεν τους περίμεναν φορτία στο λιμάνι (Ναυτεμπορική, 20.11.08). Από τα 150.000 δολάρια που κέρδιζαν ημερησίως τα ξηρού φορτίου τον Νοέμβρη, τώρα κέρδιζαν 7,000 δολάρια. Οι ακυρώσεις πλοίων συνεχίζονταν. Ο όμιλος Βαφειάς έκανε 10 ακυρώσεις παραγγελιών αξίας άνω των 750 εκατομμυρίων δολαρίων. Η εταιρεία Metrostar του Ομίλου Θεόδωρου Αγγελόπουλου, ακύρωσε παραγγελία ναυπήγησης δέκα πλοίων (Ναυτεμπορική, 26.11.08).

Εν τω μεταξύ, στο τέλος Νοεμβρίου ο διοικητής της Τράπεζας Ελλάδος, σαν απάντηση στο πρόβλημα των χρηματοδοτήσεων, ανακοίνωσε πως στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2008 το σύνολο των δανείων στις ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων έφτασε τα 80 δις δολάρια και οι ελληνικές τράπεζες συμμετείχαν με ποσοστό 25% περίπου. Επίσης τόνισε ότι το 75% των ναυπηγήσεων είχε ήδη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση (Ναυτεμπορική, 28.11.08). Λίγες μέρες πριν η Merrill Lynch σε έκθεσή της σημείωσε πως παρά τη μεγάλη σημασία της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, η έκθεση των τραπεζών σε δάνεια προς ναυτιλιακές είναι της τάξης μόλις του 5% περίπου (Ναυτεμπορική, 20.11.08). Σε έρευνα του 2009 η χρηματοδότηση για το 2008 στην ελληνική ναυτιλία όντως μειώθηκε το τελευταίο τρίμηνο και συνολικά ανήλθε σε 73.2 δις δολάρια (αύξηση 9,39%), από τα οποία τα 17,3 δις προήλθαν από τράπεζες εξωτερικού χωρίς γραφεία στην Ελλάδα (Ναυτεμπορική, 10.04.2009). Ανησυχία βέβαια προκαλούσε και το γεγονός ότι η σημαντικότερη τράπεζα χρηματοδοτήσεων της ελληνικής ναυτιλίας, η βρετανική RBS, είχε ζητήσει βοήθεια από την βρετανική κυβέρνηση.

Ενώ η Wall Street Journal καθυσόχαζε ότι η πραγματικότητα δεν είναι τόσο άσχημη, η Κίνα ανακοίνωνε πως περίμενε 60% μείωση στις νέες παραγγελίες πλοίων το 2009 , και ότι η κατάσταση στα ναυπηγεία δεν πρόκειται να επανέλθει στα προηγούμενα επίπεδα πριν από το 2012 (Ναυτεμπορική, 15.12.08). Οι νέες παραγγελίες τον Νοέμβριο του 2008 ήταν μόλις 1 εκατομμύριο dwt ενώ τον προηγούμενο Αύγουστο ήταν 14 εκατομμύρια dwt. Μία ιαπωνική ναυπηγική επιχείρηση αντιμετώπιζοντας πρόβλημα με τις ακυρώσεις ζήτησε προστασία από τους πιστωτές της. (Ναυτεμπορική, 16.12.08).

Ο Δεκέμβριος ήταν ο μήνας υπολογισμού ζημιών και ελπίδων για καλυτέρευση από τον καινούριο χρόνο. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η κυκλοφορία στην διώρυγα του Σουέζ έπεσε κατά 35-50%, οι διαλύσεις πλοίων συνεχίζονταν και οι νέες παραγγελίες εξακολουθούσαν την καθοδική τους πορεία. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει την αντίθεση στα ναύλα για τα διαφόρων τύπων ξηρού φορτίου τον Μάιο του 2008 που ο DBI έκανε ρεκόρ στις 11.793 μονάδες, και τον Δεκέμβριο του 2008 όπου ο DBI έφτασε στο κατώτατο σημείο του στις 663 μονάδες.

Πίνακας 10. Μεταβολές στα ναύλα

Ναύλα για dry bulk την ημέρα (σε \$)

	20.05.08	05.12.08	% μεταβολή
capes	216.504	8.889	-96
panamax	91.710	4.476	-95
supramax	69.441	4.405	-94
handymax	49.040	4.113	-92

**Πηγή: Συγγραφέας με στοιχεία από
Ναυτεμπορική 31.12.08**

Τα tankers αντιθέτως έσπαγαν ρεκόρ με τα Suezmax να κυμαίνονται στα USD 67.200, τα Aframax στα USD 49.800, και τα VLCC στα USD 88400.

Το 2008 (μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου) οι Έλληνες εφοπλιστές παρήγγειλαν 278 πλοία αξίας περίπου 17.2 δις δολαρίων ενώ το 2007 είχαν παραγγείλει 556 πλοία αξίας 31,8 δις (πτώση 46%). Στο τέλος του τελευταίου τριμήνου δεν υπήρχε καμία παραγγελία. Όσο αφορά τις αγοραπωλησίες, το 2008 αγόρασαν 197 πλοία αξίας 8.02 δις δολάρια ενώ το 2007 είχαν αγοράσει 445 πλοία αξίας 16.9 δις δολάρια (πτώση 52,5%).

Με τον ερχομό του 2009 όλοι περίμεναν ανάκαμψη, όμως το πρώτο δίμηνο ο BDI παρέμενε σταθερά κάτω από τις 1000 μονάδες. Οι διαλύσεις πλοίων συνεχίζονταν με εντυπωσιακό ρυθμό. Τον Ιανουάριο μόνο μέσα σε μία εβδομάδα οι διαλύσεις πλοίων ξεπέρασαν το 1 εκατομμύριο dwt ξεπερνώντας κάθε ρεκόρ (Ναυτεμπορική, 15.01.09). Ήταν ο μήνας που ο Ευρωβουλευτής Antonio Tajani, υπεύθυνος για τον τομέα μεταφορών, δήλωνε πως «Ο αντίκτυπος στην χρηματοπιστωτική κρίση και η κρίση στην πραγματική οικονομία έχει σοβαρές συνέπειες για την ναυτιλία» (Ναυτεμπορική, 14.01.09). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να πάρει βραχυχρόνια μέτρα για να δώσει ώθηση στην ζήτηση, να σωθούν οι θέσεις εργασίας και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη, καθώς και πιο μακροπρόθεσμα μέτρα με την μορφή έξυπνων επενδύσεων και

φορολογικών κινήτρων που φτάνει περίπου τα 200 δις ευρώ. Στην Ελλάδα, η Dry Ships του Οικονόμου, μία από τις πιο ισχυρές εταιρείες του χώρου που πριν από κάποιους μήνες ανακοίνωνε αύξηση κερδών, τώρα ανακοίνωνε πως περίμενε καθαρές ζημιές το τέταρτο τρίμηνο κοντά στα 431,4 εκατομμύρια δολάρια και έπαιρνε σοβαρά μέτρα με την πώληση τριών νεότευκτων capsizes και την ακύρωση εξαγοράς 9 capesizes (Ναυτεμπορική, 23.01.08). Η πολιτική της κυβέρνησης να χτίσει σχέσεις εμπιστοσύνης με τον εφοπλιστικό κόσμο και να αλλάξει το χρηματοοικονομικό περιβάλλον έτσι ώστε να είναι ελκυστικό στους εφοπλιστές έμοιαζε να καταρρέει εκείνη την περίοδο. Ο τότε πρόεδρος της ΕΕΕ ενώ πριν από ένα χρόνο εξυμνούσε την προσπάθεια του ελληνικού κράτους για τις μεταρρυθμίσεις, τώρα δήλωνε «Δικαιωνόμαστε άλλη μία φορά γιατί εδώ και 10 χρόνια δεν έχουμε πει ναί στην είσοδο στο ΧΑ», και αναφερόμενος στις τράπεζες «βοηθήστε τις εταιρείες», «έχασαν τα αβγά και τα πασχάλια» (Ναυτεμπορική, 04.02.09). Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΝΕΕ), έκανε έκκληση προς την πολιτεία «χάνουμε 500 εκατομμύρια ετησίως» (Ναυτεμπορική, 19.02.09). Με τον δείκτη να παραμένει στάσιμος, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) να προβλέπει παγκόσμιο ρυθμό οικονομίας μόλις στο 0.5%, και τον ΙΜΟ να θέλει να εντάξει την ναυτιλία στο σχέδιο για «πράσινες» μεταφορές, ο εφοπλιστικός κόσμος ανέμενε τις εξελίξεις πανικόβλητος.

Μόνο όταν άρχισε να ανεβαίνει ο δείκτης DBI προς τα τέλη Φεβρουαρίου άρχισε να γίνεται πιο αισιόδοξο το κλίμα. Ο δείκτης κυμαινόταν κοντά στις 2000 μονάδες. Στον κόσμο, πακέτα βοήθειας είχαν δοθεί σε ΗΠΑ, Κίνα, Ευρώπη, και η ζήτηση για χάλυβα από την Κίνα είχε αυξηθεί. Η Κίνα μόνο ανακοίνωσε καινούριο αναπτυξιακό πρόγραμμα αξίας 588 δις δολάρια για την ανάπτυξη των υποδομών της χώρας (Ναυτεμπορική, 21.02.09). Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρουσίασε αύξηση το 2008 από το 2007 κατά 11.7% στα 19.188,3 ευρώ. Τα χειρότερα είχαν περάσει για πολλούς. Μάλιστα εκείνη την περίοδο υπεγράφη μία πολύ σημαντική συμφωνία για την ελληνική ναυτιλία. Ο όμιλος Ρέστης του Βίκτωρα Ρέστη υπέγραψε αποκλειστική συμφωνία με την κρατική εταιρεία θαλάσσιων μεταφορών του Ιράκ, για να μεταφέρονται οι πρώτες ύλες για την ανοικοδόμηση του Ιράκ μόνο με τα πλοία του Βίκτωρα Ρέστη (Ναυτεμπορική, 17.04.09). Από τον Μάιο και έπειτα ο DBI παρουσίασε και άλλη αύξηση και κυμαινόταν πλέον κοντά στις 4000 μονάδες. Οι νέες ναυπηγήσεις είχαν ξαναρχίσει και πολλά ήταν τα funds

που ήθελαν να επενδύσουν στην ναυτιλία (Ναυτεμπορική, 06.05.09). Η αύξηση του δείκτη οφειλόταν κυρίως στο γεγονός ότι η εισαγωγή σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα είχε αυξηθεί κατά 40 εκατομμύρια τόνους από πέρσι (Ναυτεμπορική, 11.05.09). Οι διαλύσεις για τα bulkers είχαν μειωθεί αισθητά και ούτε ένα tanker δεν είχε σταλεί στα διαλυτήρια. Μέχρι το τέλος Μαΐου, τα χρηματιστήρια είχαν κάνει θεαματικά κέρδη. Βέβαια οι εταιρείες ανακοίνωναν τα μειωμένα καθαρά τους κέρδη που ήταν όμως αναμενόμενο. Η Navios Maritime Holding της Αγγελική Φράγκου παρουσίασε μειωμένα κέρδη το πρώτο τρίμηνο του 2009 στα 11,9 δις δολάρια σε σχέση με τα 14,2 δις την ίδια περίοδο πέρσι, ή ίδια όμως Αγγελική Φράγκου δήλωσε ικανοποιημένη με τα αποτελέσματα με βάση τις συνθήκες (Ναυτεμπορική, 22.05.09). Παρόλο που είχαν γίνει αρκετές διορθώσεις στην αγορά οι αξίες των πλοίων με τίποτα δεν προσέγγιζαν τις αξίες του 2008. Όσο κόστιζε πέρσι ένα πλοίο 23 χρόνων αξίζει το 2009 ένα νεότευκτο. Ένα νεότευκτο πλοίο 42.000 τόνων τον Ιούνιο του 2009 άξιζε κοντά στα 33 εκατομμύρια δολάρια ενώ πέρσι στοίχιζε κοντά στα 60-70 εκατομμύρια (Ναυτεμπορική, 11.06.09). Ούτε το πρόβλημα χρηματοδότησης λύθηκε. Οι 10 μεγαλύτερες ναυτιλιακές τράπεζες που ελέγχουν το 65% θέλουν να περιορίσουν το χαρτοφυλάκιο (Ναυτεμπορική, 02.07.09). Το πρόβλημα της χρηματοδότησης μπορεί να παραμένει αλλά τα ναυπηγικά προγράμματα παραμένουν στα μεγαλύτερα επίπεδα όλων των εποχών παρά τις ακυρώσεις και τις καθυστερήσεις και το βιβλίο παραγγελιών είναι γεμάτο με ελληνικές παραγγελίες, σύμφωνα με έρευνα της Petrofin (Ναυτεμπορική, 09.07.09).

Εν κατακλείδι, η ενότητα αυτή εξέτασε την περίοδο Δεκέμβριο 2007-Ιούλιο 2009. Ενώ μέχρι το καλοκαίρι του 2008 η ναυτιλία ήταν στα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών σημειώνοντας ρεκόρ όλων των εποχών του δείκτη DBI, από το καλοκαίρι του 2008 και μέχρι το τέλος του χρόνου πραγματοποίησε πτώση 94% προκαλώντας φρενίτιδα στον τύπο και τον εφοπλιστικό κόσμο στην Ελλάδα και παγκοσμίως. Οι λόγοι είναι κυρίως η παγκόσμια πιστωτική κρίση, η χρόνια υπερπροσφορά χωρητικότητας, η μείωση εμπορευμάτων ειδικά της Κίνας για εκείνη την περίοδο ακολουθώντας την λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων, και στην διαφορά Κίνας και Βραζιλίας για τις τιμές των σιδηρομεταλλευμάτων. Η κρίση ήταν εντυπωσιακά αισθητή στα ξηρού φορτίου πλοία. Μισό χρόνο μετά, μπορεί η αγορά να μην είναι στα επίπεδα της «χρυσής πενταετίας»,

όμως για μία ακόμα φορά οι Έλληνες εφοπλιστές, διάσημοι για τους ελιγμούς τους, ξεπέρασαν και αυτή την «φουρτούνα», παραμένοντας πρώτοι στην διεθνή σκακιέρα της ναυτιλίας. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ δήλωνε τον Ιούλιο του 2009, «είναι ελεγχόμενες οι επιπτώσεις για την ελληνική τουλάχιστον ναυτιλία». Η βαθιά και απότομη κρίση απέδειξε πως η ναυτιλία είναι ένας σκληρός χώρος που είναι μόνο για αυτούς που μπορούν να επιβιώσουν σε αυτόν. Η θάλασσα έχει πάντα ήρεμες μέρες και φουρτούνες, και κερδισμένοι βγαίνουν μόνο όσοι κάνουν τους σωστούς ελιγμούς στις δύσκολες μέρες ώστε να καταφέρουν να μείνουν στην αγορά. Η «ναυτιλία δεν πεθαίνει ποτέ», όμως όσοι θέλουν να συμμετέχουν σε αυτήν δεν επιβιώνουν πάντα. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν ανέκαθεν ένας χώρος με έντονες μεταπτώσεις που τα τελευταία 2 χρόνια βίωσε ακόμα μεγαλύτερες μεταπτώσεις. Η υπέρτατη επιτυχία έγκειται όχι μόνο στο να επιβιώνει κάποιος σε κατάσταση κρίσης, αλλά και στο να μετατρέπει την κρίση σε πραγματική ευκαιρία. Ο ελληνικός εφοπλιστικός κόσμος έχει αποδείξει ότι αυτό το γνωρίζει πολύ καλά. Το αν το πέτυχε και σε αυτή την κρίση αναμένεται να φανεί και να αξιολογηθεί στα επόμενα χρόνια.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, οι πιο σημαντικοί λόγοι της παγκόσμιας ισχύος της ελληνικής ναυτιλίας είναι οι εξής:

- Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας. Οι ισχυρές ναυτιλιακές δυνάμεις πάντοτε είχαν στενή επαφή με την θάλασσα.
- Η μακρά παράδοση στην ναυτιλία.
- Οι έξυπνοι ελιγμοί των Ελλήνων εφοπλιστών που κάνουν τις κατάλληλες κινήσεις την κατάλληλη ώρα.
- Οι άριστες διπλωματικές σχέσεις με τους μεγαλύτερους πελάτες τους, όπως η Αμερική η Κίνα, και η Μέση Ανατολή.
- Η γνώση και οι διασυνδέσεις που απέκτησαν οι Έλληνες εφοπλιστές την μεταπολεμική περίοδο όταν εξαιτίας των οικονομικοπολιτικών συνθηκών στην Ελλάδα μετανάστευσαν σε Νέα Υόρκη και Λονδίνο.
- Η επιχειρηματική πολιτική των Ελλήνων εφοπλιστών, δηλαδή η κατανομή ρίσκου, η προσωπική συμμετοχή στις επιχειρήσεις, οι αγοραπωλησίες, η συνύπαρξη οικογενειακού και διεθνή χαρακτήρα.
- Η ναυτιλιακή πολιτική του ελληνικού κράτους. Αν και είναι αμφιλεγόμενος παράγοντας, με την μία μεριά να υποστηρίζει ότι το κράτος δεν βοήθησε τους εφοπλιστές και την άλλη να τονίζει την καθοριστική πορεία του ελληνικού κράτους στην εξέλιξη της ναυτιλίας. Το κράτος είναι δεδομένο ότι επιδιώκει να έχει καλές σχέσεις με τους εφοπλιστές εφόσον έχουν κοινά συμφέροντα και στόχους, όμως δεν ήταν πάντα αρκετά δυνατό για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των Ελλήνων εφοπλιστών. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές ενέργειες και για αυτό το λόγο αποφάσισα να το συμπεριλάβω στους λόγους δύναμης της ελληνικής ναυτιλίας. Η μη παρεμβατική πολιτική που ακολουθούσε πάντα το ελληνικό κράτος είναι πιο αποτελεσματική από τον παρεμβατισμό, όπως έγινε για παράδειγμα στην Αμερική και της στοίχισε την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της.

Η ισχύς της ελληνικής ναυτιλίας φαίνεται από την ανάλυση να πηγάζει τόσο από την εσωτερική δομή της όσο και από την δραστηριότητά της στο εξωτερικό περιβάλλον και

σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Η απειλή ενδεχομένως να έρθει από την δυναμική είσοδο της Ασίας στο παιχνίδι. Η μακρόχρονη εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας την έχει εμπλουτίσει με πείρα, ρευστότητα, καλή φήμη, και σύγχρονο στόλο. Είναι ηγέτης στην διεθνή σκακιέρα της ναυτιλίας όχι από τύχη αλλά από εκμετάλλευση της τύχης με ευφυΐα, επιχειρηματικότητα, τεχνογνωσία, και προσήλωση. Αυτά είναι χαρακτηριστικά ενός ηγέτη που έχει την δυνατότητα να παραμείνει καιρό στην εξουσία. Παρόλο που η Κίνα μπαίνει δυναμικά στον στίβο της ναυτιλίας δεν μπορεί να φτάσει στα επόμενα τουλάχιστον χρόνια τον εκσυγχρονισμένο ελληνικό στόλο και δεν είναι σίγουρο ακόμα και αν το επιθυμεί.

Σύμφωνα με την θεωρία της ηγεμονικής σταθερότητας, η παγκόσμια ναυτιλία θα γίνει σταδιακά αυξανόμενα ασταθής. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας είναι χρόνια, η απροθυμία ή έλλειψη δυνατότητας για μείωση της χωρητικότητας δεν αλλάζει την κατάσταση, και οι εταιρείες και τα κράτη δυσκολεύονται να προσαρμοστούν οικονομικά. Με την δυναμική είσοδο της Ασίας στο παιχνίδι, το μέλλον της ναυτιλίας γίνεται πιο αβέβαιο. Οι κρίσεις της ναυτιλίας γίνονται περισσότερες και χειρότερες. Φυσικά η ναυτιλία δεν μπορεί να σταματήσει να υπάρχει αφού είναι αναγκαία. Όπως χαρακτηριστικά λένε οι εφοπλιστές παλαιότερης γενιάς «η ναυτιλία δεν πεθαίνει ποτέ». Η σκακιέρα όμως ίσως να αλλάξει. Όπως άλλαξε για την Μεγάλη Βρετανία, έτσι μπορεί να αλλάξει και για την Ελλάδα στο μακρύτερο μέλλον. Το γεγονός ότι οι μεγάλες αναπτυσσόμενες δυνάμεις επενδύουν στον δικό τους στόλο μπορεί να μειώσει την ανάγκη για διαμετακομιστικό εμπόριο. Η ναυτιλία ως χαρακτηριστικό παράδειγμα διεθνούς πολιτικής οικονομίας είναι άμεσα εκτεθειμένη στις οικονομικές και γεωπολιτικές αλλαγές που συντελούνται στον κόσμο. Καθώς, η ιστορία αποδεικνύει ότι κανένας ηγέτης δεν μένει πάντα πρώτος, το ελληνικό κράτος θα πρέπει να βοηθήσει τον εφοπλιστικό κόσμο να διατηρηθεί όσο περισσότερο μπορεί, και να συνεχίσει να δημιουργεί τα απαραίτητα κίνητρα για να ενισχύει την οικονομία της και την θέση της στον κόσμο μέσω της ναυτιλίας της. Για να το καταφέρει αυτό, θα πρέπει να επικεντρωθεί σε αυτή της την προσέγγιση, ανεξαρτήτως της πολιτικής κατάστασης που θα επικρατεί στο εσωτερικό της. Η αμοιβαία και μακροχρόνια εμπιστοσύνη κράτους και

εφοπλιστών είναι απαραίτητη έτσι ώστε η ναυτιλία να είναι στρατηγικό εργαλείο της Ελλάδας, και οι εφοπλιστές να παραμένουν δυνατοί.

Τα αμοιβαία κίνητρα δημιουργούν τις ισχυρότερες βάσεις και φέρνουν τα σημαντικότερα οφέλη. Εξάλλου, στην διεθνή σκακιέρα του καπιταλιστικού ανταγωνισμού, είναι προτιμότερο να είναι μία χώρα ισχυρή με «αδύναμο» κράτος, παρά να είναι αδύναμη χώρα με «ισχυρό» κράτος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Επίσημα έγγραφα

UNCTAD (2009), *Review of Maritime Transport 2008*,

URL: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2009), *Ετήσια Έκθεση 2008-2009*, Αθήνα

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *An Integrated Maritime Policy for the European Union*,
Commission Staff Working Document SEC(2007) 1278, , Βρυξέλλες, 10.10.07,

URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action_plan_en.pdf

Τράπεζα της Ελλάδος (2009), *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2008*,

URL: <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/ekthdkth2008.pdf>

Ελληνική Βιβλιογραφία

Θεοδωρακόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α. (2006), *Ευρωπαϊκές πολιτικές για την ναυτιλία*, εκδόσεις Δαρδάνος, Αθήνα

Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τζ. (2007), *Ελληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

Καψή Νέλλη (2005), *Ναυτιλιακά Κεφάλαια στην Ξηρά*, εκδόσεις Κέρκυρα, Αθήνα

Μυλωνόπουλος Δημήτρης. (1999), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα

Χαρλαύτη Τζελίνα (2005), *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος-20ος αι*, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

Ξένη Βιβλιογραφία

Brooks, Mary R. and Button, Kenneth J.(1992), «Shipping within the framework of a single European market», *Transport Reviews*,12:3, 237-251

Cafruny Alan W. (1985), «The Political Economy of International Shipping: Europe Versus America», *International Organization*, Vol. 39, No. 1, 79-119,

URL: <http://www.jstor.org/stable/2706635>

Clarksons Research Ltd (2008), *Ships for the Future – The Big Players on the Block*, 23.05.08

Goulielmos Alexander (1998), «Flagging out and the need for a new Greek maritime policy», *Transport Policy*, Vol. 5, 115-125

Harlaftis Gelina, Theotokas John (2004), «European Family Firms in International Business: British and Greek Tramp-Shipping Firms», *Business History*, 46:2, 219-255, URL: <http://dx.doi.org/10.1080/0007679042000215115>

Strange Susan (1976), «Who Runs World Shipping?», *International Affairs*, Vol. 52, No. 3, 346-367, URL: <http://www.jstor.org/stable/2616550>

Thanopoulou Helen A (1998), «What price the flag? The terms of competitiveness in shipping», *Marine Policy*, Vol. 22, No. 4-5, 359-374

Ιδιωτικές έρευνες

Greek Shipping Cooperation Committee (2008), *Visit of the Prime Minister of Greece Mr. Karamanlis to London Meeting with the Council of the GSCC*, Circular No. 5277, 22.10.08, London

Greek Shipping Cooperation Committee (Feb 2009), *Greek Controlled Shipping: An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping - Fairplay*, London

Petrofin S.A (Ιούνιος 2009a), *Petrofin Research© : 2009 Greek fleet statistics*, Αθήνα

Petrofin S.A (Ιούνιος 2009b), *Petrofin Research© : Greek shipping companies*, Αθήνα

Γραφείο Τύπου Πρωθυπουργού (2008), *Ομιλία του Πρωθυπουργού κ. Κώστα Καραμανλή σε γέβμα που του παρέθεσε το City University του Λονδίνου και η Greek Shipping Cooperation Committee*, 21.10.08

Εφημερίδες

Ναυτεμπορική (με βάση την ημερομηνία δημοσίευσης):

- Τσιμπλάκης Αντώνης (2007), «Οι τέσσερις βασικοί άξονες της πολιτικής του YEN», *Ναυτεμπορική*, 04.12.07

- Τσιμπλάκης Αντώνης (2007), «Δέκα πολιτικές για ελληνική ναυτιλιακή συστάδα δραστηριοτήτων», *Ναυτεμπορική*, 05.12.07

- Ζακ Μπαρό (2007), «Οι μεταφορές του 21ου αιώνα είτε θα είναι πράσινες είτε απλώς δεν θα υπάρχουν», *Ναυτεμπορική*, 21.12.07
- Τσιμπλάκης Αντώνης (2007), «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική: Δίλημμα ανάμεσα σε λύσεις και περιφερειακές πρωτοβουλίες», *Ναυτεμπορική*, 27.12.2007
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Οι τρεις συν μία πτυχές μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής», *Ναυτεμπορική*, 14.01.08
- Τσιμπλάκης Αντώνης (2008), «Άξονας ανάπτυξης η θαλάσσια οικονομία», *Ναυτεμπορική*, 29.01.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Εκκλιση Ευθυμίου για περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία», *Ναυτεμπορική*, 08.02.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Τρέχει με ρυθμούς 21,1%», *Ναυτεμπορική*, 27.02.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Η πιστωτική κρίση μπορεί να διακόψει επενδυτικά σχέδια στη ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 07.04.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας», *Ναυτεμπορική*, 10.04.08
- Σμυρνής Νεκτάριος Γ. (2008), «Προσφορά και ζήτηση στελεχών στη σύγχρονη Κίνα», *Ναυτεμπορική*, 14.04.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Στα 66,941 δισ. δολάρια τα δάνεια της ελληνικής ναυτιλίας το 2007», *Ναυτεμπορική*, 16.04.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Συνάντηση εφοπλιστών με Αλογοσκούφη και Βουλγαράκη», *Ναυτεμπορική*, 18.04.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Πανέτοιμο το Χ.Α. να υποδεχθεί την ελληνόκτητη ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 26.05.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Μπλε Βίβλος: Ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της οικονομίας της θάλασσας», *Ναυτεμπορική*, 02.06.08
- Βασιλάκος Δημήτρης (2008), «Αρωγός το ελληνικό τραπεζικό σύστημα στην ελληνική ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 02.06.08b
- Τζωάννος Ιωάννης (2008), «Ενίσχυση δεσμών της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία», *Ναυτεμπορική*, 02.06.08c

- Πολέμης Σπύρος (2008), «Χωρίς τη ναυτιλία, η ποιότητα ζωής δεν θα μπορούσε να βελτιωθεί», *Ναυτεμπορική*, 02.06.08d
- Βουλαγάρκης Γιώργος (2008), «Η ελληνική ναυτιλία ενδυναμώνει τη θέση της Ελλάδας στο διεθνές περιβάλλον», *Ναυτεμπορική*, 02.06.08e
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Η ελληνική ναυτιλία ενδυναμώνει τη θέση της Ελλάδας στο διεθνές περιβάλλον: Τα κορεάτικα ναυπηγεία θέλουν να επενδύσουν στην Ελλάδα», *Ναυτεμπορική*, 26.06.08
- Κορρές Άλκης, Πάλλης Θάνος (2008), «Ποια εθνικά νηολόγια δίνουν τις περισσότερες ευκαιρίες», *Ναυτεμπορική*, 07.07.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Τεχνολογικές - γεωπολιτικές εξελίξεις καθορίζουν το ρόλο των λιμένων», *Ναυτεμπορική*, 18.09.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Μειώθηκαν οι προσδοκίες για ανάκαμψη της ναυλαγοράς», *Ναυτεμπορική*, 29.09.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Δέσμια πιστωτικής στενότητας και η ναυλαγορά ξηρού φορτίου», *Ναυτεμπορική*, 10.10.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Σε αναζήτηση νέων ισορροπιών η ναυλαγορά λόγω κρίσης», *Ναυτεμπορική*, 13.10.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Κάτω από τις 2.000 μονάδες ο δείκτης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου», *Ναυτεμπορική*, 14.10.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Ναυλαγορά: Συνεχίζεται η πτωτική πορεία», *Ναυτεμπορική*, 23.10.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Ναυλαγορά: Σε αναμονή να «ξεπαγώσει» η πιστωτική αγορά», *Ναυτεμπορική*, 30.10.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Dryships: Ετοιμη να αξιοποιήσει ευκαιρίες στην πληττόμενη ναυλαγορά», *Ναυτεμπορική*, 04.11.08a
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Η ελληνική ναυτιλία θα βγει πιο δυνατή από την κρίση», *Ναυτεμπορική*, 04.11.08b
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Η πτώση των ναύλων επηρεάζει και τις αναπτυσσόμενες χώρες», *Ναυτεμπορική*, 05.11.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Ναυτιλιακές εταιρείες: Μηδενικές παραγγελίες πλοίων και ακυρώσεις παραλαβής νεότευκτων», *Ναυτεμπορική*, 06.11.08

- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Merrill Lynch: Μικρή η έκθεση των τραπεζών στη ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 20.11.08
- Τσιμπλάκης Αντώνης (2008), «ICS: Σε κρίσιμη καμπή η ναυτιλιακή βιομηχανία», *Ναυτεμπορική*, 24.11.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Νέες ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων», *Ναυτεμπορική*, 26.11.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Κατά περίπτωση η αντιμετώπιση στα «προβληματικά» ναυτιλιακά δάνεια», *Ναυτεμπορική*, 28.11.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Η ναυλαγορά εξετάζει τα «σημάδια» αναζητώντας ελπίδα ανάκαμψης», *Ναυτεμπορική*, 15.12.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2008), «Στο βυθό το ξηρό φορτίο, στον αφρό τα δεξαμενόπλοια», *Ναυτεμπορική*, 31.12.08
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης», *Ναυτεμπορική*, 14.01.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Νέο ρεκόρ διάλυσης πλοίων την προηγούμενη εβδομάδα», *Ναυτεμπορική*, 15.01.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Dryships: Ακύρωσε αγορές πλοίων», *Ναυτεμπορική*, 23.01.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Μήνυμα προς τις τράπεζες να σταθούν δίπλα στη ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 04.02.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «NEE: Η πολιτεία να ακούσει τα μηνύματα της ναυτιλίας», *Ναυτεμπορική*, 19.02.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Τα χειρότερα πέρασαν για το ξηρό φορτίο εκτιμά η Cosco», *Ναυτεμπορική*, 21.02.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Ναυτιλιακό συνάλλαγμα το 2008: Εφθασε τα 19,1 δισ. ευρώ παρά την κάμψη το Δεκέμβριο», *Ναυτεμπορική*, 24.02.09
- Τσιμπλάκης Αντώνης (2009), «73,2 δισ. δολάρια η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας το 2008», *Ναυτεμπορική*, 10.04.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Υπεγράφη η συμφωνία του ομίλου Ρέστη με την κυβέρνηση του Ιράκ», *Ναυτεμπορική*, 17.04.09

- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Δημιουργούνται fund για επενδύσεις στη ναυτιλία», *Ναυτεμπορική*, 06.05.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Ανάσες από την Κίνα στις θαλάσσιες μεταφορές», *Ναυτεμπορική*, 11.05.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Οι Κινέζοι πρωταγωνιστές στις αγορές πλοίων», *Ναυτεμπορική*, 18.05.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Navios Holdings: Μείωση εσόδων και κερδών λόγω κρίσης», *Ναυτεμπορική*, 22.05.09
- Τσιμπλάκης Αντώνης (2009), «Όσο κόστιζε πέρσι ένα πλοίο 23 ετών κοστίζει φέτος ένα νεότευκτο», *Ναυτεμπορική*, 11.06.09
- Καραγεώργος Λάμπρος (2009), «Υποστήριξη ζητούν οι εφοπλιστές από τράπεζες και ναυλομεσίτες», *Ναυτεμπορική*, 02.07.09

Υπόλοιπες

- Καλλή Αγγελική (2008), «23 ελληνικές ναυτιλιακές στα ταμπλό της και του Σίτι», *Ημερησία*, 17.11.08
- Αθανασίου Σ. Ν. (2007), «Εφοπλιστές επενδύουν στη στεριά», *Κέρδος*, 28.10.07

Ιστοσελίδες

<http://www.clarksons.net/index/index.asp>
Παγκόσμια βάση δεδομένων και ειδήσεων για την ναυτιλία

www.naftemporiki.gr
Ελληνική οικονομική εφημερίδα

www.yen.gr
Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

www.bankofgreece.gr
Τράπεζα της Ελλάδος

www.un.org
Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

www.balticexchange.com
Δείκτης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου

www.hellenicshippingnews.com

Ελληνικό πρακτορείο ειδήσεων για την ναυτιλία

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_mpa_en.html

Σελίδα Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα Ναυτιλιακά Θέματα

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

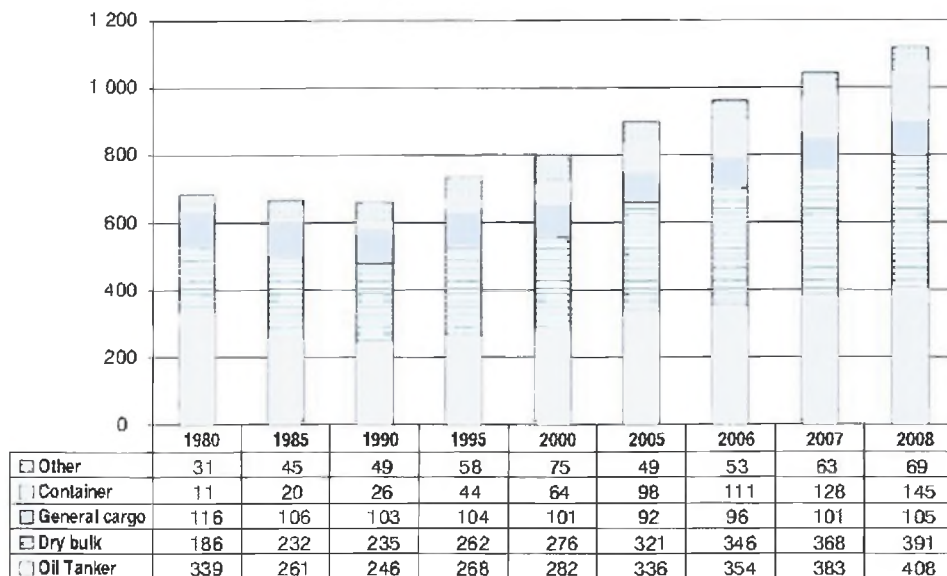
Επίσημα στατιστικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

www.tradewinds.no

Παγκόσμιο πρακτορείο ειδήσεων για την ναυτιλία

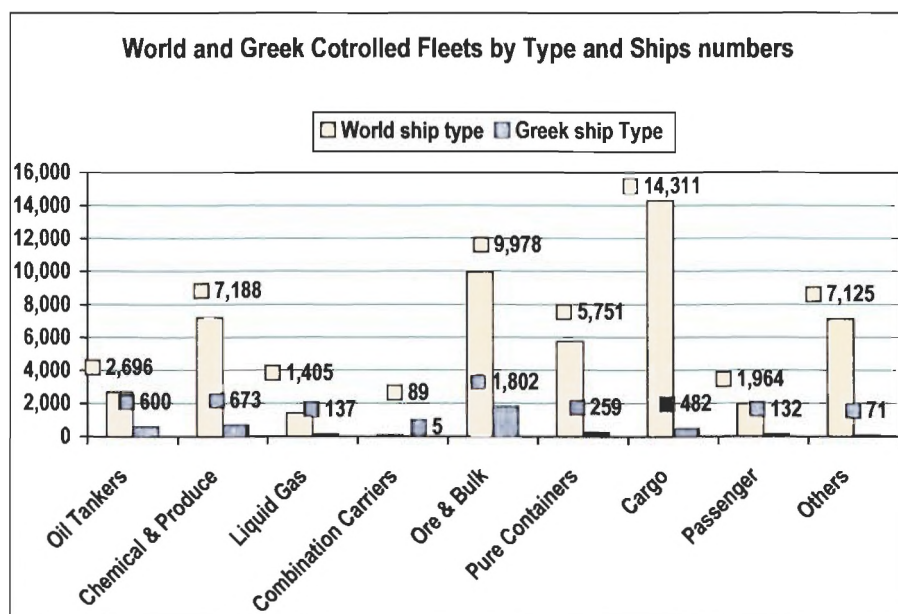
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Διάγραμμα 1 . Η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου και οι τύποι πλοίων



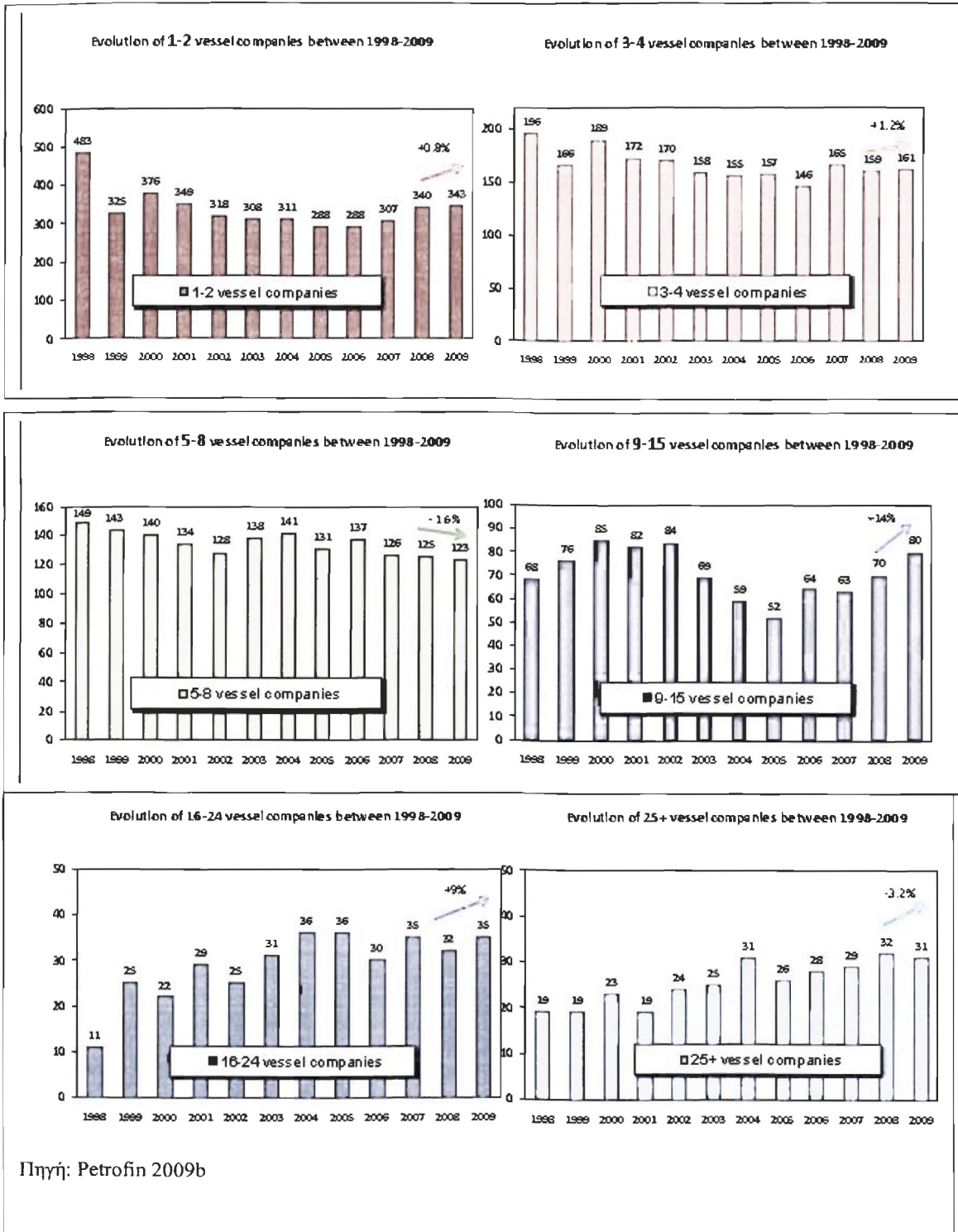
Πηγή: UNCTAD (2009), βασισμένο σε στοιχεία του Lloyd's Fairplay

Διάγραμμα 2. Ο παγκόσμιος και ελληνικός στόλος με βάση τον τύπο και τον αριθμό πλοίων

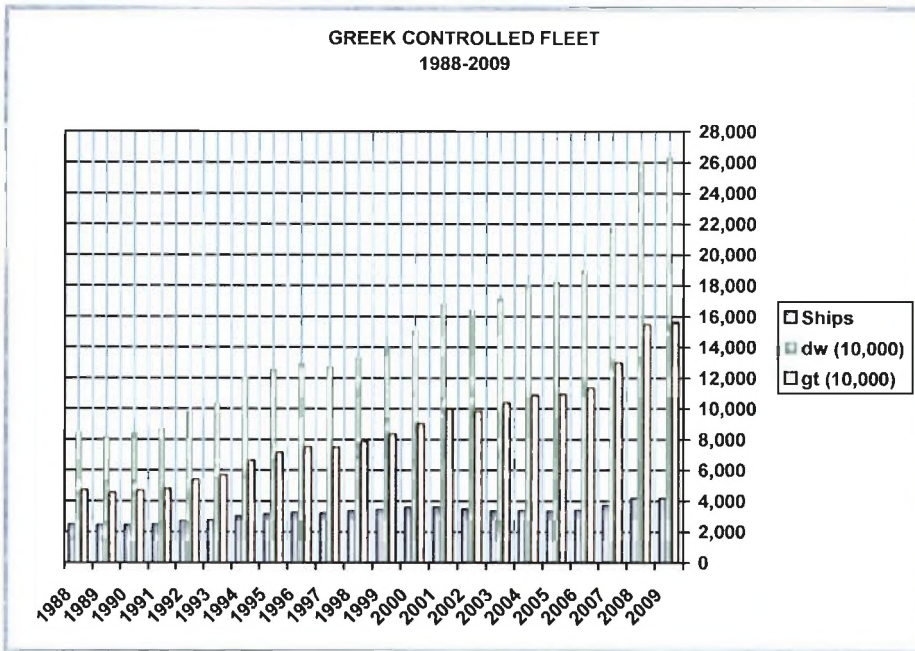


Πηγή: GSCC (2009) με βάση το Lloyd's Fairplay

Διάγραμμα 3. Εξέλιξη ελληνικών εταιρειών διαχείρισης με βάση τον αριθμό πλοίων

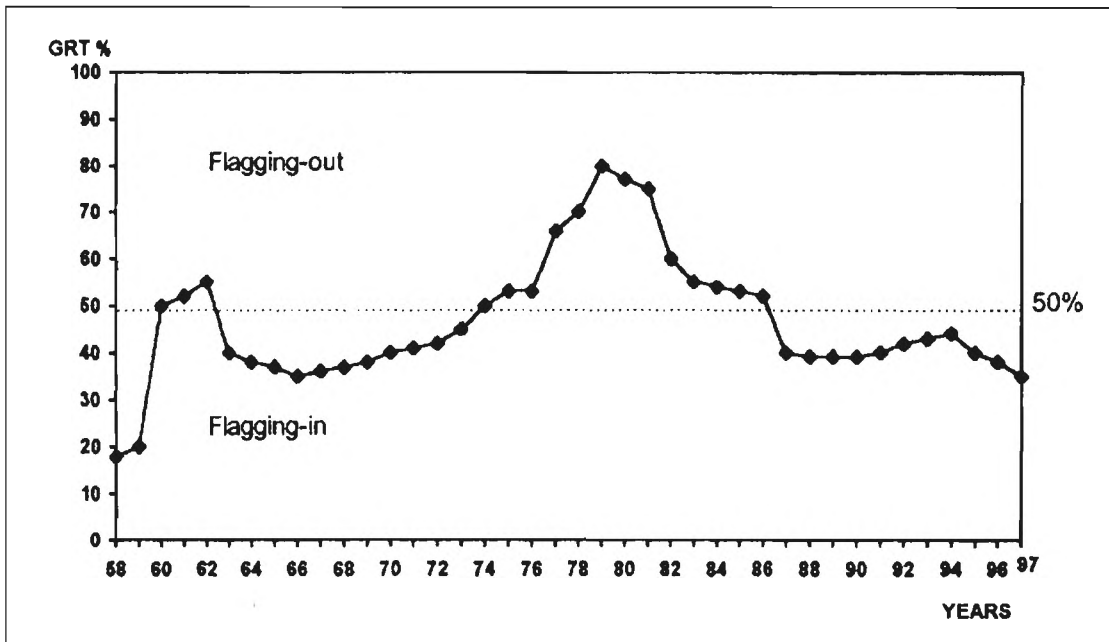


Διάγραμμα 4. Η εξέλιξη του ελληνικών συμφερόντων στόλου



Πηγή: GSCC (2009) με βάση το Lloyd's Fairplay

Διάγραμμα 5. Τα φαινόμενα flagging-in και flagging-out



Πηγή Goulielmos (1998), σελ 120

Πίνακας 1. Οι 30 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο

Dwt Range	1,000-4,999		5,000-9,999		10,000-19,999		20,000-29,999		30,000-39,999		40,000&Over		Total		% of
	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	No.	000 Dwt	
1 Odjell ASA	1	4	8	50	6	98	3	71	28	1.050	12	522	58	1.794,3	2,6%
2 Sovcomflot Group	2	10	6	45	3	54	-	-	1	40	34	1.508	46	1.656,4	2,4%
3 Stolt-Nielsen SA	6	28	15	100	6	89	9	211	28	1.001	5	208	69	1.636,8	2,4%
4 Torn, Dampskibss	-	-	-	-	-	-	-	-	10	366	20	945	30	1.310,5	1,9%
5 Cido Shipping	-	-	-	-	5	92	-	-	-	-	24	1.153	29	1.245,3	1,8%
6 Interorient Nav. Co.	-	-	1	9	-	-	-	-	23	854	7	325	31	1.188,2	1,7%
7 Latvian Shpg.	-	-	-	-	4	68	4	115	8	293	10	526	26	1.001,9	1,5%
8 Mitsui O.S.K. Lines	2	6	12	82	1	20	1	30	8	261	10	514	34	913,0	1,3%
9 Eitzen Group	4	16	19	144	21	276	3	74	-	-	9	392	56	903,0	1,3%
10 Brostrom AB	-	-	2	14	12	187	-	-	8	286	8	362	30	849,1	1,2%
11 Berlian Laju Tanker	9	28	14	103	23	393	2	52	7	228	1	40	56	844,0	1,2%
12 Capital Ship Mngt. Tokyo Marine Co. Ltd	-	-	-	-	2	24	-	-	7	259	11	540	20	822,6	1,2%
13 Ltd	-	-	5	44	23	436	9	223	2	71	-	-	39	773,8	1,1%
14 Iino Kaiun Kaisha	-	-	-	-	18	334	-	-	13	434	-	-	31	768,3	1,1%
15 Montanari Group	-	-	1	7	1	13	2	51	13	461	4	203	21	734,2	1,1%
16 A.P. Moller	-	-	-	-	6	99	8	232	11	386	-	-	25	717,1	1,1%
17 IMC Shpg. Co. Nat. Shpg. Of S. Arabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	675	15	674,6	1,0%
18 European Navigation	-	-	-	-	-	-	3	71	3	112	10	460	16	642,6	0,9%
19 Navigation	-	-	-	-	-	-	1	23	-	-	10	612	11	635,2	0,9%
20 Scorship Navigation	-	-	-	-	-	-	-	-	5	187	6	442	11	629,2	0,9%
21 Tsakos Group	-	-	-	-	-	-	-	-	8	302	6	318	14	620,5	0,9%
22 Parakou Shpg.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	615	12	614,8	0,9%
23 Schoeller Holdings Champion Tankers AS	1	4	6	52	6	77	-	-	11	392	2	87	26	612,6	0,9%
24 D'Amico Soc. di Nav. Overseas Shipholding	-	-	-	-	-	-	-	-	5	195	9	407	14	601,9	0,9%
25 Nav. Overseas Shipholding	-	-	-	-	-	-	-	-	3	108	10	481	13	589,0	0,9%
26 BP PLC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	562	12	561,6	0,8%
27 Vroon B.V.	-	-	-	-	-	-	-	-	6	225	7	323	13	548,2	0,8%
28 Jo Tankers A/S Chemikalien	-	-	3	23	4	70	2	50	11	403	-	-	20	545,8	0,8%
29 Seetrans	-	-	-	-	3	39	-	-	6	214	6	271	15	524,0	0,8%
30 Others	877	2.440	678	4.899	668	9.764	105	2.690	228	8.270	313	14.570	2.869	42.633,2	62,5%
Totals	902	2.536	770	5.572	812	12.134	152	3.892	455	16.469	584	27.565	3.675	68.167,6	100%

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence, Ιούνιος 2009

Πίνακας 2. Οι μεγαλύτεροι ιδιοκτήτες bulk carriers στον κόσμο

	Current Owner	Number	Total	Avg Size	Unit	Age	City	Country
1	Pacific Basin Shpg.	35	1,068,659	30,533	DWT	6	Hong Kong	China P.R.
2	STX Pan Ocean	18	661,041	36,724	DWT	18	Seoul	South Korea
3	Investor. Danmark	15	401,643	26,776	DWT	15	2900 Hellerup	Denmark
4	Precious Shpg. Ltd.	14	378,767	27,054	DWT	20	Bangrak	Thailand
5	Pacific King Shpg.	13	280,574	21,582	DWT	28	Singapore 048625	Singapore
6	Mitsui O.S.K. Lines	12	332,253	27,687	DWT	10	Minato-ku	Japan
7	China Ocean (COSCO)	11	381,053	34,641	DWT	21	Beijing	China P.R.
8	Vinalines	9	221,117	24,568	DWT	19	Hanoi	Vietnam
9	Cido Shipping	8	249,726	31,215	DWT	5	Hong Kong	China P.R.
10	Daiichi Chuo	8	240,199	30,024	DWT	10	Tokyo 135-8364	Japan
11	Nippon Yusen Kaisha	7	214,761	30,68	DWT	10	Chiyoda-ku	Japan
12	Egon Oldendorff	7	169,112	24,158	DWT	11	23554 Lubeck	Germany
13	Santoku Senpaku	7	223,709	31,958	DWT	4	Minato-ku	Japan
14	Shih Wei Navigation	6	146,33	24,388	DWT	1	Taipei 10547	Taiwan
15	Sinotrans	6	165,012	27,502	DWT	11	Beijing	China P.R.
16	Clipper Group	6	153,617	25,602	DWT	9	Nassau	Bahamas
17	General Maritime	6	178,205	29,7	DWT	9	New York DK-1291 Copenhagen	United States
18	J. Lauritzen	6	175,005	29,167	DWT	5	K	Denmark
19	Evalend Shpg.	6	193,451	32,241	DWT	9	105 57 Athens	Greece
20	China Merchants	6	257,524	42,92	DWT	17	Hong Kong	China P.R.
21	IMC Shpg. Co.	6	184,764	30,794	DWT	23	Singapore	Singapore
22	Mitsui Warehouse Co.	6	187,265	31,21	DWT	4	Tokyo 103-0025	Japan
23	Excel Maritime Carr.	6	244,957	40,826	DWT	20	Piraeus 185 37	Greece
24	Hartmann Schiff.	6	191,169	31,861	DWT	8	26764 Leer	Germany
25	Adani Shipping	6	176,195	29,365	DWT	20	Hexi Dist	China P.R.
26	Franco Comp. Nav.	5	164,077	32,815	DWT	12	145 61 Athens	Greece
27	TBS Shpg Services	5	191,325	38,265	DWT	24	New York	United States
28	Lihai International	5	138,871	27,774	DWT	10	Wanchai	China P.R.
29	Nissho Shpg. Co. Ltd	5	149,776	29,955	DWT	7	Minato-ku	Japan
30	Sato Steamship	5	147,213	29,442	DWT	9	Onomichi	Japan
31	Sincere Industrial	5	163,568	32,713	DWT	4	Taipei	Taiwan
32	Glory Shipmanagement	5	119,759	23,951	DWT	28	Singapore	Singapore
33	Enterprises Shpg.	5	149,584	29,916	DWT	19	167 77 Athens	Greece
34	Unicorn Shipping	4	127,357	31,839	DWT	6	Durban 4001	South Africa
35	Splosna Plovba	4	122,287	30,571	DWT	22	Portoroz	Slovenia
36	Losinjska Plovidba	4	140,286	35,071	DWT	22	51550 Mali Losinj	Croatia
37	Ali Samin & Co.	4	97,615	24,403	DWT	24	Limassol	Syria
38	China Shipping Group	4	112,762	28,19	DWT	33	Shanghai	China P.R.
39	Lamda Maritime S.A.	4	99,173	24,793	DWT	18	Piraeus	Greece
40	Orient Marine Co.	4	129,508	32,377	DWT	1	Chiyoda-ku	Japan
41	Bongshin Co. Ltd.	4	118,961	29,74	DWT	24	Incheon	South Korea
42	Zodiac Maritime Agy.	4	126,545	31,636	DWT	25	London	United Kingdom
43	Schulte Group	4	127,222	31,805	DWT	16	20459 Hamburg	Germany
44	Shoei Kisen K.K.	4	138,629	34,657	DWT	3	Imabari	Japan
45	Reederei H. Vogemann	4	94,579	23,644	DWT	12	20146 Hamburg	Germany
46	TPC Korea	4	138,971	34,742	DWT	19	Seoul 100-814	South Korea
47	Zhejiang Shpg Group	3	80,791	26,93	DWT	23	Hangzhou	China P.R.
48	Anbros Maritime S.A.	3	104,582	34,86	DWT	21	185 35 Piraeus	Greece
49	Seven Seas Maritime	3	82,699	27,566	DWT	13	London	United Kingdom
50	Orient Line Co. Ltd.	3	88,464	29,488	DWT	6	Matsuyama 790-0001	Japan
	Others (337 Other Owners)	471	13,968,769	29,658	DWT	21		

Total (387 Owners) 811 24,199,481 29,839 DWT 18
 Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence, Ιούλιος 2009

Πίνακας 3. Μεγαλύτεροι ιδιοκτήτες gas carriers στον κόσμο

	Current Owner	Number	Total	Avg Size	Unit	Age	City	Country
1	BW Ltd.	44	2,369,663	53,855	DWT	11	Singapore 179360	Singapore
2	Stealth Maritime	40	170,421	4,26	DWT	11	145 61 Kifisia	Greece
3	MISC	33	2,054,099	62,245	DWT	11	50050 Kuala Lumpur	Malaysia
4	Nippon Yusen Kaisha	32	1,918,654	59,957	DWT	10	Chiyoda-ku	Japan
5	Mitsui O.S.K. Lines	26	1,569,568	60,368	DWT	10	Minato-ku	Japan
6	Iino Kaiun Kaisha	25	214,644	8,585	DWT	13	Chiyoda-ku DK-1291	Japan
7	J. Lauritzen	24	143,247	5,968	DWT	9	Copenhagen K	Denmark
8	Eitzen Group	24	174,443	7,268	DWT	20	1326 Lysaker	Norway
9	Exmar N.V.	20	993,413	49,67	DWT	10	2000 Antwerp 1	Belgium
10	Shell Group	19	1,171,682	61,667	DWT	23	London SE1 7NA	United Kingdom
11	Skibs. Solvang	19	617,306	32,489	DWT	8	N-4001 Stavanger	Norway
12	Hartmann Schiff.	19	115,483	6,078	DWT	12	26764 Leer	Germany
13	Sonatrach	19	855,243	45,012	DWT	16	Algiers	Algeria
14	A.P. Moller	17	884,786	52,046	DWT	4	1098 Copenhagen K	Denmark
15	Kawasaki Kisen	17	1,155,454	67,967	DWT	7	Minato-ku	Japan
16	Teekay Corporation	17	1,269,641	74,684	DWT	4	Vancouver	Canada
17	Qatar Gas (Nakilat)	16	2,113,000	132,062	DWT	0	Ras Laffan	Qatar
18	Nippon Gas Line	15	20,21	1,347	DWT	14	Matsuyama	Japan
19	Naftomar Shpg & Trad	14	298,879	21,348	DWT	22	166 73 Athens	Greece
20	Sloman Neptun Schiff	14	84,55	6,039	DWT	12	28195 Bremen	Germany
21	Anthony Veder	14	76,136	5,438	DWT	10	3011 VA Rotterdam	Netherlands
22	I. M. Skaugen	14	120,501	8,607	DWT	16	N-0212 Oslo DK-1254	Norway
23	Othello Shpg. Co.	14	107,126	7,651	DWT	13	Copenhagen K	Denmark
24	Schulte Group	13	148,174	11,398	DWT	10	20459 Hamburg	Germany
25	Nigeria LNG Ltd.	13	1,003,051	77,157	DWT	16	Lagos MC 98000 Monte	Nigeria
26	MC Shipping Inc.	12	234,171	19,514	DWT	19	Carlo	Monaco
27	Fredriksen Group	12	916,993	76,416	DWT	16	Limassol	Cyprus
28	CA.FI.MA	12	66,476	5,539	DWT	11	Napoli	Italy
29	Transgas Shpg. Lines	11	53,5	4,863	DWT	28	Lima 33	Peru
30	Benelux Overseas	11	313,688	28,517	DWT	30	Athens 166 75	Greece
31	BP PLC	11	770,454	70,041	DWT	3	London	United Kingdom
32	Berlian Laju Tanker	11	59,116	5,374	DWT	10	Jakarta	Indonesia
33	Varun Shpg. Co.	10	347,069	34,706	DWT	21	Ballard Estate	India
34	Pianura Armatori	10	43,045	4,304	DWT	9	Venice	Italy
35	Petreddec Services	10	249,421	24,942	DWT	8	London	United Kingdom
36	Geogas Trading	10	184,255	18,425	DWT	6	CH-1205 Geneva	Switzerland
37	Epic Shipping Pte.	10	42,362	4,236	DWT	5	Singapore 049513	Singapore
38	Jaegers Reederei	9	19,71	2,19	DWT	16	D-47198 Duisburg	Germany
39	Seiho Kaiun K.K.	9	73,997	8,221	DWT	6	Ochi-gun	Japan
40	Angelicooussis Group	9	639,077	71,008	DWT	2	176 74 Athens	Greece
41	BGT Ltd.	8	580,719	72,589	DWT	31	Greenwich	United States
42	World Wide Transport	8	11,928	1,491	DWT	27	Bangkok	Thailand
43	Zodiac Maritime Agy.	8	139,212	17,401	DWT	25	London	United Kingdom

44	China Ocean (COSCO)	8	25,975	3,246	DWT	23	Beijing	China P.R.
45	General Ore Corp.	8	404,164	50,52	DWT	6		United States
46	BG Group Plc	8	622,836	77,854	DWT	3	Reading	United Kingdom
47	National Gas Shpg.	8	603,61	75,451	DWT	14	Abu Dhabi	U.A.E.
48	World Marine Transpt	8	10,168	1,271	DWT	35	Bangkok	Thailand
49	Daelim Corporation	8	33,486	4,185	DWT	5	Seoul	South Korea
50	Nakilat, JC	8	863,928	107,991	DWT	1		Japan
	Others (331 Other Owners)	706	11,988,698	16,981	DWT	18		

Total (381 Owners) 1465 38,947,432 26,585 DWT 15

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence, Ιούnius 2009

Πίνακας 4. Μεγαλύτεροι κατασκευαστές πλοία τύπου bulkers

	Yard	Location	Yard Status	Number	Total	Avg Size	Unit	Age	City	Country
1	Oshima S.B. Co.	Oshima	Established	407	22,260,524	54,694	DWT	9	Nagasaki-Ken 857-24	Japan
2	Tsuneishi Zosen	Numakuma	Established	335	20,046,078	59,839	DWT	11	Nakatado-gun	Japan South
3	Hyundai H.I.	Ulsan	Established	271	25,797,423	95,193	DWT	19	Ulsan	Korea
4	Imabari S.B.	Marugame	Established	289	17,146,904	63,743	DWT	12	Marugame City	Japan
5	Sanoyas	Mizushima	Established	196	11,870,342	60,562	DWT	12	Tokyo 105	Japan
6	Mitsui SB Namura	Tamano	Established	187	9,879,733	52,832	DWT	11	Tokyo	Japan
7	Zosenho	Imari	Established	163	16,224,627	99,537	DWT	12	Chiyoda-ku	Japan
8	Imabari S.B.	Imabari	Established	160	4,612,597	28,828	DWT	15	Imabari City	Japan
9	Sasebo H.I.	Sasebo	Established	159	12,406,676	78,029	DWT	14	Minatu-ku	Japan South
10	Daewoo SB	Okpo	Established	153	15,785,716	103,174	DWT	15	Seoul	Korea
11	Jiangnan S.Y.	Shanghai	Non-active	118	6,368,732	53,972	DWT	14	Shanghai	China P.R.
12	Mitsui SB	Chiba	Established	114	10,564,808	92,673	DWT	14	Tokyo	Japan
13	Hakodate Dock	Hakodate	Established	108	3,339,975	30,925	DWT	13	Tokyo 104	Japan
14	Kanda S.B. Co.	Kawajiri	Established	107	3,139,024	29,336	DWT	7	Toyota-gun	Japan
15	Shin Kurushima	Onishi	Established	106	3,669,140	34,614	DWT	18	Onishi	Japan
16	Saiki Hvy. Ind.	Saiki	Established	96	2,680,517	27,922	DWT	10	Oita pref	Japan
17	Koyo Dock K.K.	Mihara	Established	94	8,690,785	92,455	DWT	18	Mihari City	Japan
18	CSBC	Kaohsiung	Established	93	11,620,385	124,95	DWT	14	Kaohsiung	Taiwan
19	Tsuneishi Cebu	Cebu	Established	92	4,624,012	50,261	DWT	5	Cebu City	Philippines
20	Kanasashi K.K.	Toyohashi	Non-active	88	3,529,499	40,107	DWT	16	Toyohashi	Japan
21	Mitsubishi H.I.	Nagasaki	Established	86	6,390,273	74,305	DWT	24	Tokyo	Japan
22	Sumitomo H.I.	Oppama	Established	82	6,402,360	78,077	DWT	16	Tokyo	Japan
23	NKK Corp. Hashihama	Tsu	Non-active	81	11,472,678	141,638	DWT	16	Tokyo	Japan
24	Zosen	Tadotsu	Non-active	76	4,451,322	58,57	DWT	19	Imabari City	Japan
25	Varna Shipyard	Varna	Non-active	74	2,194,513	29,655	DWT	23	9000 Varna	Bulgaria
26	Hudong S.Y.	Shanghai	Non-active	69	3,563,553	51,645	DWT	14	Shanghai	China P.R.
27	Hitachi Zosen	Maizuru	Non-active	68	4,076,953	59,955	DWT	18	Chiyoda-ku	Japan
28	Waigaoqiao S/Y	Shanghai	Established	67	11,809,858	176,266	DWT	3	Shanghai	China P.R.
29	Shin Kochi H.I.	Kochi City	Established	66	1,360,705	20,616	DWT	13	Kochi City	Japan
30	Shikoku Dock.	Takamatsu	Established	63	1,500,945	23,824	DWT	12	Takamatsu City	Japan
31	Kawasaki H.I.	Kobe	Established	60	3,349,440	55,824	DWT	12	Minato-ku	Japan South
32	Samsung H.I.	Koje	Established	59	6,473,911	109,727	DWT	16	Seoul 135-080	Korea
33	I.H.I.	Aioi	Non-active	55	2,195,560	39,919	DWT	26		Japan
34	I.H.I.	Kure	Established	53	5,921,095	111,718	DWT	19	Tokyo 108-0022	Japan
35	Imabari S.B.	Saijo	Established	51	9,430,662	184,914	DWT	3	Saijo	Japan
36	Kawasaki H.I.	Sakaide	Established	49	6,416,125	130,941	DWT	18	Minato-ku	Japan
37	Stocz. Szczecin	Szczecin	Non-active	49	1,492,249	30,454	DWT	18	71-642 Szczecin	Poland
38	Xingang S.Y. Hudong	Tianjin	Established	48	1,380,394	28,758	DWT	9	Tianjin	China P.R.
39	Zhonghua	Shanghai	Established	45	3,340,707	74,237	DWT	3	Shanghai	China P.R.
40	Shanghai S.Y.	Shanghai	Established	44	1,509,719	34,311	DWT	12	Shanghai	China P.R.
41	Naikai S.B.	Setoda	Established	44	1,258,888	28,611	DWT	16	Hiroshima 722-	Japan

										2493	
42	Osaka S.B. Co.	Osaka	Non-active	44	1,520,777	34,563	DWT	29		Japan	
43	I.H.I.	Tokyo	Non-active	43	1,571,878	36,555	DWT	18	Chiyoda-Ku	Japan	
44	I.H.I.	Yokohama	Established	42	2,627,337	62,555	DWT	7	Tokyo 108-0022	Japan	
45	Nantong Cosco KHI	Nantong	Established	40	2,613,130	65,328	DWT	5	Nantong	China P.R.	
46	Unknown Yard	Unknown	Established	40	5,356,717	133,917	DWT	18		China P.R.	
47	Hitachi Zosen	Ariake	Non-active	39	3,887,770	99,686	DWT	23	Kumamoto	Japan	
48	Hyundai Samho	Samho	Established	38	4,663,101	122,713	DWT	8	Chollanam-Do	South Korea	
49	Iwagi Zosen	Iwagi	Established	38	1,927,420	50,721	DWT	3	Ochi-gun	Japan	
50	CSBC	Keelung	Established	34	2,519,472	74,102	DWT	18	Kaohsiung	Taiwan	
Others (327 Other Builders)			2135	100,734,659	47,183	DWT	19				

Total (377 Builders) 7098 437,671,668 61,661 DWT 15

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence, Ιούnius 2009

Πίνακας 5. Μεγαλύτεροι κατασκευαστές tankers στον κόσμο

	Yard	Location	Yard Status	Number	Total	Avg Size	Unit	Age	City	Country
1	Hyundai H.I.	Ulsan	Established	408	61,914,420	151,751	DWT	10	Ulsan	South Korea
2	Hyundai Mipo	Ulsan	Established	299	12,269,461	41,034	DWT	3		South Korea
3	Daewoo SB	Okpo	Established	251	46,467,113	185,127	DWT	10	Seoul	South Korea
4	Samsung H.I.	Koje	Established	241	33,802,592	140,259	DWT	8	Seoul 135-080	South Korea
5	STX Shipbuild.	Jinhae	Established	188	10,109,555	53,774	DWT	3	Chinhae	Korea
6	Shin Kurushima	Onishi	Established	121	4,634,634	38,302	DWT	8	Onishi	Japan
7	Onomichi Dockyid	Onomichi	Established	117	6,462,401	55,234	DWT	10	Chuo-ku	Japan
8	Hyundai Samho	Samho	Established	111	19,471,496	175,418	DWT	4	Chollanam-Do	South Korea
9	Fukuoka S.B.	Fukuoka	Established	105	1,232,019	11,733	DWT	13	Fukuoka	Japan
10	Guangzhou S.Y. Int.	Guangzhou	Established	95	3,713,977	39,094	DWT	4	Guangzhou	China P.R.
11	Asakawa S.B.	Imabari	Established	93	923,434	9,929	DWT	16	Imabari City	Japan
12	Sumitomo H.I.	Oppama	Established	86	9,512,628	110,611	DWT	8	Tokyo	Japan
13	Higaki Zosen	Imabari	Established	82	599,995	7,317	DWT	17	Imabari City	Japan
14	Dalian Shipyard	Dalian	Non-active	68	3,533,668	51,965	DWT	11	Dalian	China P.R.
15	Mitsubishi H.I.	Nagasaki	Established	65	12,686,073	195,17	DWT	17	Tokyo	Japan
16	Brodosplit	Split	Established	64	3,915,519	61,179	DWT	11	58000 Split	Croatia
17	Usuki Zosen	Usuki	Established	64	902,673	14,104	DWT	8	Usuki	Japan
18	Murakami Hide	Hakata	Established	62	303,195	4,89	DWT	18	Ochi-gun	Japan
19	New Century S/Y Samho	Jingjiang	Established	61	4,492,749	73,651	DWT	2	Jingjiang	China P.R.
20	Tongyoung	Tongyoung	Established	61	732,094	12,001	DWT	2	Kyongsangnam-do	South Korea
21	Brod. 3 Maj Namura	Rijeka	Established	57	2,893,097	50,756	DWT	12	51 000 Rijeka	Croatia
22	Zosen	Imari	Established	56	5,414,912	96,694	DWT	13	Chiyoda-ku	Japan
23	Shin Kurushima	Akitsu	Established	54	1,014,540	18,787	DWT	7	Toyota-gun	Japan
24	Koyo Dock K.K.	Mihara	Established	54	4,633,306	85,801	DWT	12	Mihari City	Japan
25	Brod. Uljanik	Pula	Established	54	2,080,970	38,536	DWT	14	52100 Pula	Croatia
26	I.H.I.	Kure	Established	52	13,550,409	260,584	DWT	11	Tokyo 108-0022	Japan
27	Lindenau	Kiel	Established	51	1,023,850	20,075	DWT	17	D-2300 Kiel	Germany
28	21c S.B. Co.	Tongyoung	Established	50	651,985	13,039	DWT	2		South Korea
29	Hitachi Zosen	Ariake	Non-active	50	12,741,015	254,82	DWT	14	Kumamoto	Japan
30	Dalian Shipbld. Ind.	Dalian	Established	49	6,761,594	137,991	DWT	2	Dalian	China P.R.
31	Minami Nippon	Usuki	Established	48	2,156,262	44,922	DWT	10	Usuki	Japan
32	Kurinouura Dock	Yawatahama	Established	47	420,508	8,946	DWT	15	Yawatahama	Japan
33	Sasebo H.I.	Sasebo	Established	47	5,041,357	107,262	DWT	9	Minatu-ku	Japan
34	Tsuneishi Zosen	Numakuma	Established	46	4,362,118	94,828	DWT	8	Nakatado-gun	Japan
35	Shin Kurushima	Hashihama	Established	46	310,985	6,76	DWT	11	Hashihama	Japan

36	Mitsui SB	Chiba	Established	44	8,324,706	189,197	DWT	11	Tokyo	Japan
37	Shitanoe Zosen	Usuki	Established	44	211,678	4,81	DWT	11	Usuki	Japan
38	Sasaki Zosen	Kinoe	Established	44	207,547	4,716	DWT	12	Toyota-gun	Japan
39	Hanjin H.I.	Busan	Established	44	1,706,053	38,773	DWT	19		South Korea
40	Shina S.B.	Chungmu	Non-active	43	1,568,995	36,488	DWT	7	Chungmu	South Korea
41	Taihei Kogyo	Akitsu	Non-active	40	353,694	8,842	DWT	29		Japan
42	Jiangnan S.Y.	Shanghai	Non-active	39	820,618	21,041	DWT	5	Shanghai	China
43	Rauma-Repola OY	Rauma	Non-active	38	340,333	8,956	DWT	29		P.R.
44	Hakata Zosen	Hakata	Established	38	165,743	4,361	DWT	18	Hakata-cho	Finland
45	Dalian New Yard	Dalian	Non-active	37	5,145,186	139,059	DWT	7	Dalian	Japan
46	Nokbong S.B.	Tongyoung	Established	35	273,093	7,802	DWT	4		China
47	Kherson Shipyard	Kherson	Established	35	1,046,152	29,89	DWT	18	Kherson 73019	P.R.
48	Kitanihon Zosen	Hachinohe	Established	35	908,258	25,95	DWT	3	Hachinohe City	South Korea
49	Universal S.B.	Ariake	Established	33	8,878,765	269,053	DWT	4	Tokyo 140-0014	Ukraine
50	SLS Shipbuilding	Chungmu	Established	33	1,462,971	44,332	DWT	1	Tongyoung	Japan
	Others (624 Other Builders)		Established	3456	109,852,721	31,786	DWT	14		South Korea
Total (674 Builders)				7441	442,003,115	59,401	DWT	12		

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence, Ιούνιος 2009

Εικόνα 1. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης



Πηγή : Eurostat



ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

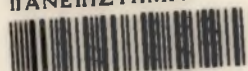
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ. 210 - 92 01 001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

15 ΑΠΡ. 2015

ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



002000030267