



**ΑΝΟΙΚΤΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΥΠΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ**

Διοίκηση Επιχειρήσεων

Κατεύθυνση: «Διοίκηση Επιχειρήσεων Αγροτροφίμων»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ

**Η εξέλιξη του Ελληνικού στόλου
στην πορεία του χρόνου και η
συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας
στην εγχώρια οικονομία**

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΙΩΣΗΦ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ

Επιβλέπων Καθηγητής

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΣΤΕΡΙΟΥ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2016

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

*Διοίκηση Επιχειρήσεων – Κατεύθυνση «Διοίκηση Επιχειρήσεων
Αγροτροφίμων»*

Μεταπτυχιακή Διατριβή

**“Η εξέλιξη του Ελληνικού στόλου
στην πορεία του χρόνου και
η συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας
στην εγχώρια οικονομία”**

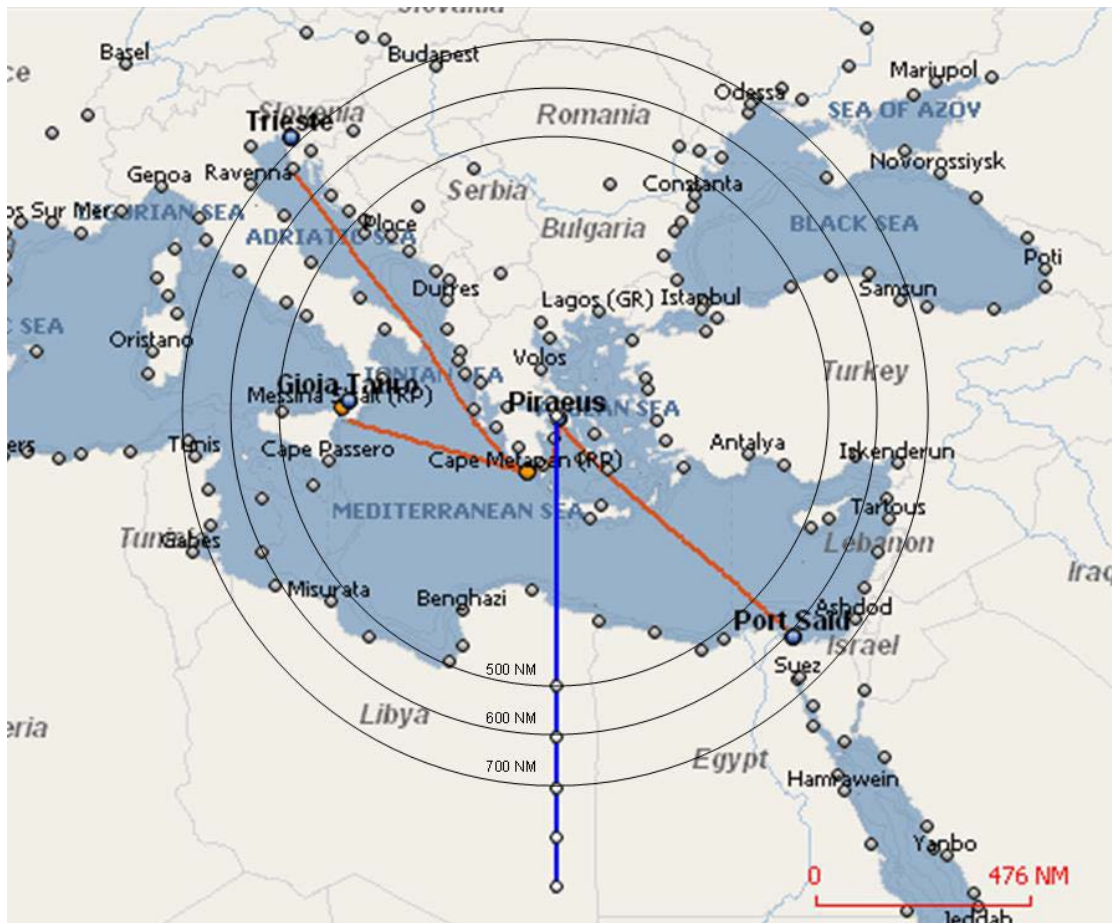
Γεώργιος – Ιωσήφ Παλαιολόγος

Επιβλέπων Καθηγητής

Δημήτριος Αστερίου

Η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Κατεύθυνση «Διοίκηση Επιχειρήσεων Αγροτροφίμων» από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2016



Εικόνα 1: Map Capital, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Σεπτέμβριος 2013

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ελλάδα θεωρείται η ακριτική νοτιοανατολική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η κοντινότερη είσοδος εμπορευμάτων από την Ανατολή και η γεωγραφική της θέση της δίνει την ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη. Δικαίως θεωρείται από τα ισχυρότερα ναυτικά κράτη της υφελίου και η εμπορική της ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό της, αδιαμφισβήτητα αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας της.

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με διεθνή χαρακτήρα και φυσικά διέπεται από τους δικούς της νόμους, κανονισμούς και συμβάσεις, με τις αποφάσεις να λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο. Τα κεφάλαια της και οι πόροι της αντλούνται από τα διεθνή χρηματιστήρια, ενώ επηρεάζεται άμεσα από τα πολεμικά ή οικονομικά γεγονότα τα οποία συμβαίνουν σε οποιοδήποτε, έστω και απομακρυσμένο, σημείο του πλανήτη. (Γουλιέλμος, 2002)

Η ναυτιλία ακτοπλοϊκή ή ποντοπόρος παρουσιάζει πολύ υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού, σε διεθνές επίπεδο, επηρεάζεται δε από παράγοντες γεωγραφικούς, ιστορικούς και οικονομικούς. Ο καταλληλότερος ορισμός της έννοιας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αναφέρεται στο Rochdale Report του 1970, *«Η ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία, μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο της. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες»*. (Πλωμαρίτου, 2006)

Η παγκόσμια ναυτιλία με 60.000 πλοία, μεταφέρει στον προορισμό του με το πιο χαμηλό κόστος το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, δίνει εργασία σε περισσότερους από 1,5 εκατομμύριο εργαζόμενους και είναι ο πλέον φιλικός τρόπος μεταφοράς για το περιβάλλον.

Στην παρούσα εργασία έγινε προσπάθεια να παρουσιαστούν στοιχεία της παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς επίσης και της Ελληνικής και Ελληνόκτητης, παραθέτοντας αρχικά στο 1^ο κεφάλαιο ιστορικά στοιχεία της παγκόσμιας και της Ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και τις κατηγορίες και τους τύπους των εμπορικών πλοίων.

Ακολουθεί το 2^ο κεφάλαιο στο οποίο γίνεται εκτενής αναφορά για την Ελληνική ναυτιλία, την Ελληνόκτητη στο χθες και στο σήμερα. Αναφερόμαστε επίσης σε μια ισχυρή ναυτιλιακή συμμαχία η οποία συντελέστηκε πριν λίγο καιρό και στην οποία μετέχουν και Έλληνες πλοιοκτήτες, καθώς και στην κατάταξη των ναυτιλιακών εταιριών ανά τον κόσμο με βάση τα στοιχεία που δίνει η Lloyd's List. Δίνονται στοιχεία σχετικά με τα οφέλη της ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας και το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την αναφορά της σημαντικής κρίσης την οποία υπέστη ο κλάδος ειδικά κατά την περίοδο 2009-2010.

Στο επόμενο 3^ο κεφάλαιο γίνεται μνεία στον σημαντικό ρόλο της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου της Ανατολικής Ευρώπης και στο λιμάνι του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με αναφορά στις ναυτιλιακές εταιρείες, που έχουν την έδρα τους στον Πειραιά.

SUMMARY

Greece is considered the border south-east of the European Union and is the nearest entry of goods from the Orient and its geographical position gives the opportunity for economic development. And rightly considered the most powerful maritime nations of the world and tourism along with its commercial shipping undoubtedly are the pillars of the national economy.

Shipping is an international industry and natural character governed by its own laws, regulations and contracts with the decisions taken at international level. The funds and resources pertaining to international exchanges and directly affected by war or economic events are occurring in any, even remote, part of the world.

Shipping is either coastal or oceanic shows very high levels of competition at international level, not influenced by factors geographical, historical and economic. The most appropriate definition of the maritime industry refers to Rochdale Report 1970, "Shipping is a complex industry, in which the conditions that determine the procedure in a sector is not necessarily so in another are applied. In some cases it may be regarded as a set of interrelated industries".

International shipping carries 90% of world trade, with 60,000 ships, cargo is the safest means of transport and goods, giving work to more than 1,5 million workers and is the friendliest means of transport on the environment.

In this study an attempt was made to present evidence of the global shipping industry, as well as Greek, referring primarily to the first historical capital of the world and Greek shipping, and the categories and types of commercial vessels.

Then comes the second chapter to which extensive reference to Greek shipping, the Greek-owned yesterday and today. We refer also to a strong maritime alliance that occurred some time ago and whose members and Greek ship-owners, the classification of shipping companies around the world based on the data supplied by the Lloyd's List. Give details about shipping benefits the country's economy and the chapter concludes with a reference to the significant crisis suffered by the industry especially in 2009-2010.

In the next chapter 3 references is made to the important role played by Greece as a hub of Eastern Europe, to the port of Piraeus characterized international shipping center and the chapter concludes with reference to shipping companies which are established in Piraeus.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επιβλέποντα Καθηγητή της Μεταπτυχιακής Διατριβής μου, κύριο Αστερίου Δημήτριο, Αναπληρωτή Καθηγητή Διοίκησης Επιχειρήσεων και Οργανισμών του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου και μέλος Σ.Ε.Π. του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου, για την καθοδήγησή του και την πολύτιμη συμβολή του σε κάθε φάση της δημιουργίας της.

Επίσης, ευχαριστώ τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς επιτροπής κυρίους Φίλιππα Νικόλαο, Καθηγητή του Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων Πανεπιστημίου Πειραιώς και μέλος Σ.Ε.Π. του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου και Οικονόμου Φωτεινή, Ερευνήτρια του Κ.Ε.Π.Ε. και μέλος Σ.Ε.Π. του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου για την αποτελεσματική συνεργασία και συμβολή τους στην ολοκλήρωση της παρούσας Διατριβής.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου, που όλα αυτά τα χρόνια μου συμπαραστέκονται ηθικά και οικονομικά και διαμορφώνουν γύρω μου ένα άνετο περιβάλλον, μέσα στο οποίο μπορώ να εργαστώ και να επεκτείνω τις γνώσεις μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
SUMMARY.....	6
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	8
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	9
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	10
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	11
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	12
1.1. Ιστορικά στοιχεία της Παγκόσμιας Ναυτιλίας.....	12
1.1.1. Η Παγκόσμια Ναυτιλία τον 18 ^ο , 19 ^ο και 20 ^ο αιώνα	13
1.2. Η ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	15
1.3. Κατηγορίες και είδη πλοίων.....	21
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	30
2.1. Η Εμπορική Ελληνική Ναυτιλία	30
2.2. Η Ελληνόκτητη ναυτιλία.....	31
2.3. Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία σήμερα.....	34
2.4. Η Ναυτιλία υπό την Ελληνική σημαία, σήμερα.....	37
2.5. Η Ναυτιλιακή συμμαχία.....	39
2.6. Η σημερινή κατάταξη της “Lloyd’s List”	41
2.7. Η Ναυτιλία και η οικονομία.....	43
2.8. Η κρίση στην Ελληνική Ναυτιλία, την περίοδο 2009-2011	46
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	51
3.1. Η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης.....	51
3.2. Το λιμάνι του Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.....	52
3.3. Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες του Πειραιά και οι δραστηριότητές τους.....	56
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Mar Capital, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Σεπτέμβριος 2013.....	3
Εικόνα 2: Πλοίο μεταφοράς χύμα ομοειδών φορτίων (bulk carrier)	22
Εικόνα 3: Πλοίο μεταφοράς οχημάτων (Roll on – Roll off)	23
Εικόνα 4: Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ship).....	23
Εικόνα 5: Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases)	24
Εικόνα 6: Δεξαμενόπλοιο (Tanker).....	25
Εικόνα 7: Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquefied Natural Gases).....	25
Εικόνα 8: Φορτηγό πλοίο συνδυασμένων μεταφορών (O.B.O.).....	26
Εικόνα 9: Φορτηγό πλοίο συνδυασμένων μεταφορών (O.B.O.).....	26
Εικόνα 10: Συγκριτικός πίνακας μεγεθών των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων, εκ του ολικού μήκους τους. Από άνω προς τα κάτω το "μαμούθ τάνκερ" Knock Nevis, το κοντέινερ Emma Mærsk, το κρουαζιερόπλοιο RMS Queen Mary 2, το Μάλκ κάριερ Berge Stahl και το πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο USS Enterprise	28
Εικόνα 11: Το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οι αξίες των ασφαλίσεων τους.....	29
Εικόνα 12: Ο Κινέζος πρωθυπουργός, Λι Κετσιάνγκ, κοιτάζει ένα χάρτη οδών ναυσιπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά, όπου η Κινέζικη Cosco ελέγχει δύο από τους τρεις τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, σε μια επίσκεψή του το 2014, Φωτογραφία: Lousia Γουλιαμάκη / AFP / Getty Images, πηγή: <a href="http://www.theguardian.com/world/2015/feb/09/greece-syriza-stops-china-extending-hold-
piraeus">http://www.theguardian.com/world/2015/feb/09/greece-syriza-stops-china-extending-hold- piraeus	53
Εικόνα 13: Τα Container ships ακινητοποιημένα στο λιμάνι του Πειραιά, στις 4 Ιουλίου 2015, λόγω των capital controls, φωτογ: SIMON DAWSON/BLOOMBERG NEWS, Πηγή: http://www.wsj.com/articles/job-seeking-greeks-heed-call-of-the-sea-again-1436015070	55

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: τα Ελληνικά πλοία το 1970, πηγή: (Χουμανίδης, 1999)	18
Πίνακας 2: οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες, πηγή: (Χουμανίδης, 1999).....	20
Πίνακας 3: ο ναυτιλιακός στόλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πηγή: (Κρασανάκη, 2008).....	30
Πίνακας 4: ο ναυτιλιακός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο, πηγή: (Κρασανάκη, 2008).....	31
Πίνακας 5: Εξέλιξη δύναμης των Ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 κ.ο. χ. και άνω, πηγή: http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1033038/feugoun-ploia-apo-ti-simaia	46
Πίνακας 6: Σύγκριση χρόνου μεταφοράς Πειραιά και άλλων λιμανιών, Πηγή: http://www.nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf	54

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1. Ιστορικά στοιχεία της Παγκόσμιας Ναυτιλίας

Η ναυτιλία, όπως και οι θαλάσσιες γενικά μεταφορές, αποτελούν τους τελευταίους 4 αιώνες, έναν ισχυρό οικονομικό παράγοντα για τις χώρες οι οποίες την διαθέτουν. Η κοινωνία των ανθρώπων οι οποίοι ασχολούνται με την ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη κοινωνία, μιας και ο κάθε εργαζόμενος έχει την δυνατότητα να εργαστεί για οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία ανά τον κόσμο.

Ο κλάδος της ιστορίας της ναυτιλίας επί της ουσίας αρχίζει από την δεκαετία του 1950, αρχικά στην Γαλλία και λίγο αργότερα στην Μ. Βρετανία. Η πρώτη περίοδος ορίζεται στα μέσα της δεκαετίας αυτής και διαρκεί μέχρι και τη δεκαετία του 1970. Σε αυτές τις δεκαετίες υπερέχει η σχολή των Annales¹ και οι Ευρωπαίοι ερευνητές επικεντρώνουν την έρευνα τους στην περίοδο από το 15^ο μέχρι και το 18^ο αιώνα. Η δεκαετία του 1970 ορίζεται ως η έναρξη της δεύτερης περιόδου της ναυτιλιακής ιστορίας. Τότε δημιουργείται ένα διεθνές δίκτυο αγγλόφωνων ιστορικών της ναυτιλίας, οι οποίοι επικεντρώνουν την έρευνά τους μετά τον 18^ο αιώνα και μέχρι τις ημέρες μας. Μελετούν τη ναυτιλία όλων των γεωγραφικών περιοχών της γης και εξετάζουν παράλληλα την οικονομική και κοινωνική ιστορία. Η ναυτιλιακή ιστοριογραφία, αντίθετα από τη συμβαντολογική ιστορία, που περιγράφει τα σημαντικά ναυτικά γεγονότα ή τις ναυμαχίες, ασχολείται με οτιδήποτε έχει σχέση με τη θάλασσα καθώς και με το σύνολο των συμβάντων στην θάλασσα, όπως για παράδειγμα με τη διακίνηση των σκλάβων ή των μεταναστών, με τους πλοιοκτήτες, με το εμπόριο κ.α. (Χαρλαύτη, 2005)

Στην παρούσα μελέτη θα επικεντρωθούμε στην Παγκόσμια και στην Ελληνική ναυτιλία, κατά τον 18^ο, 19^ο, 20^ο αιώνα, έως σήμερα.

¹ Οι ιστορικοί Λ. Φεβρ και Μ. Μπλοχ συναντώνται το 1929, ιδρύουν το περιοδικό «Annales d' Histoire Economique et Sociale» (Χρονικά Οικονομικής και Κοινωνικής Ιστορίας), με σκοπό την αναβάθμιση της ιστοριογραφίας, στοχεύοντας στην συνεργασία της επιστήμης της ιστορίας και με άλλες επιστήμες, όπως η γεωγραφία και η κοινωνιολογία. Κεντρικό μέλημα των ιστορικών που ανήκουν στο κίνημα αυτό, ήταν η πραγματοποίηση σύνθετων μελετών που περιλαμβάνουν όλες τις πτυχές της ανθρώπινης δραστηριότητας, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική. (Μπέλσης, 2014)

1.1.1. Η Παγκόσμια Ναυτιλία τον 18^ο, 19^ο και 20^ο αιώνα

Πριν το 16^ο αιώνα οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορικών προϊόντων γίνονταν ουσιαστικά μέσα σε κλειστές θάλασσες και μεταξύ κοντινών περιοχών.

Η ναυτιλία των Ευρωπαϊκών χωρών, εξαιτίας της εξάπλωσης της σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, κατά την διάρκεια των 16^{ου} και 17^{ου} αιώνα, γνώρισε μεγάλο ανταγωνισμό στους ωκεανούς. Οι Πορτογάλοι και οι Ισπανοί άνοιξαν τους θαλάσσιους δρόμους του Ινδικού, του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού. Στη συνέχεια υποσκελίστηκαν από τους Ολλανδούς και αργότερα από τους Άγγλους και τους Γάλλους.

Η Γαλλία και η Μ. Βρετανία κατά την διάρκεια του 18^{ου} αιώνα ήταν οι μεγαλύτερες αποικιοκρατικές δυνάμεις και ο ανταγωνισμός τους στην θάλασσα ήταν ιδιαίτερα έντονος και ισχυρός. Τις κύριες αγορές απορρόφησης των Ευρωπαϊκών βιομηχανικών προϊόντων αποτελούν οι αποικίες τους στην Ινδία, στην Καραϊβική και στην Αμερική. Αντίθετα οι Ευρωπαϊκές χώρες εισάγουν μη καλλιεργήσιμα προϊόντα και διάφορες πρώτες ύλες που δεν υπήρχαν στο Ευρωπαϊκό έδαφος.

Σταδιακά και λόγω των αποικιών και της μετανάστευσης, δημιουργούνται, στην Αμερική και στην Καραϊβική εμπορικοί σταθμοί που ελέγχονται από τους Ευρωπαίους, ενώ ανθεί και το εμπόριο σκλάβων. Στο Γιβραλτάρ, στη Χίο, στη Σύμρνη και στην Κωνσταντινούπολη ιδρύονται σταθμοί και βάσεις που ελέγχονται από τους Βρετανούς. Ο ανταγωνισμός για την εμπορική και ναυτιλιακή επικράτηση ανά τον κόσμο, φέρνει τον Επταετή Πόλεμο (1756-1763). Η αποικιοκρατία έχει το κέντρο βάρους της στον Ατλαντικό και έτσι δημιουργείται η «Ατλαντική οικονομία» και το «τριγωνικό εμπόριο» στον Β. Ατλαντικό, όπου διακινούνται πολλά είδη, όπως:

- Από την Αφρική: πιπέρι, χρυσός και σκλάβοι
- Από την Β. Ευρώπη και την Μ. Βρετανία: βιομηχανικά προϊόντα
- Από τον Καναδά: ξυλεία, γούνες και ψάρια
- Από τις αποικίες της Αμερικής: καπνά και ρύζι
- Από την Καραϊβική: πολυτελής ξυλεία, ρούμι, ζάχαρη και μελάσα

(Χαρλαύτη, 2005)

Στον 19^ο αιώνα, η παγκόσμια ναυτιλία, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και η ανταλλαγή υπηρεσιών και αγαθών βρίσκονται στο απόγειο τους. Η Ευρώπη είναι στο κέντρο του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας, διανέμοντας τα βιομηχανικά της προϊόντα σε όλον τον κόσμο, με σχετικά μεγάλη ταχύτητα και χαμηλό κόστος. Η Μ. Βρετανία είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη, έχοντας το 45% του παγκόσμιου στόλου, έπονται οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Γερμανία, η Νορβηγία και ο Καναδάς, ενώ το 80% του παγκόσμιου στόλου το κατέχουν δεκατρείς χώρες, όλες στις ακτές του Ατλαντικού.

Οι στόλοι αποτελούνται από ιστιοφόρα, ενώ σταδιακά αντικαθίστανται από τα σύγχρονα ατμόπλοια. Οι στόλοι αυξήθηκαν θεαματικά κυρίως στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, αν και δεν υπάρχουν πραγματικά στοιχεία, μιας και οι στατιστικές καταγραφές για την ναυτιλία ξεκίνησαν εκείνη την περίοδο. Στα τέλη του αιώνα σταδιακά καταργούνται οι ατμομηχανές και κάνουν την εμφάνισή τους οι ντίζελ μηχανές, οι οποίες επικρατούν μιας και το κόστος τους είναι κατά 30-50% χαμηλότερο. (Χαρλαύτη, 2005)

Ο 20^{ος} αιώνας είναι ο αιώνας των τυποποιημένων και των μαζικών ναυπηγήσεων εξαιτίας κυρίως των 2 Παγκόσμιων Πολέμων. Οι απαραίτητοι ανεφοδιασμοί των αντιπάλων με τη συμμετοχή των εμπορικών πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα μέσα στην τετραετία 1914-1918 να βυθιστούν 5.861 πλοία. Η Γαλλία, η Αγγλία, η Ιταλία, η Ελλάδα και η Νορβηγία έχασαν περίπου το 50% του στόλου τους. Έτσι στα ναυπηγεία του Καναδά, της Αγγλίας και των ΗΠΑ άρχισαν οι μαζικές ναυπηγήσεις πλοίων, τα οποία ονομάστηκαν «στάνταρτς» και αποτέλεσαν τον κύριο τύπο του εμπορικού φορτηγού πλοίου. Την ταραχώδη περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου η ναυτιλία υφίσταται μεγάλες αλλαγές και ανακατατάξεις. Οι Συμμαχικές δυνάμεις έπρεπε να διαφυλάξουν με μεγάλο κόστος την κυριαρχία τους στους θαλάσσιους δρόμους και να διατηρήσουν τον έλεγχο των λιμανιών, ώστε να πραγματοποιείται ο ανεφοδιασμός και η μεταφορά στρατευμάτων στα πεδία των μαχών της Αφρικής και της Ευρώπης. Χιλιάδες εμπορικά πλοία βυθίστηκαν από τη γερμανική αεροπορία και τα γερμανικά και ιταλικά υποβρύχια. Ο ελληνόκτητος στόλος απώλεσε περί το 72% του συνόλου του.

Μετά την λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου το ναυτιλιακό εμπόριο ανθεί, ενώ αρχίζει η διάκριση των φορτίων σε ξηρά και σε υγρά φορτία.

Το 1960 περίπου αρχίζει η παραγωγή των «*Bulk Carriers*»² πλοίων, ενώ στο τέλος του αιώνα εμφανίζεται η γενιά των πλοίων των «εμπορευματοκιβωτίων», κοινώς «*containers*».

Η παγκόσμια ναυτιλία επλήγη από τους παγκόσμιους πολέμους μεν, αλλά από τα τέλη του 20^{ου} αιώνα οι ναυλαγορές, παρ' όλες τις μικρές περιόδους κρίσεων, κυρίως λόγω πολεμικών συρράξεων, βρίσκονται σε κατάσταση ευφορίας. (Χαρλαύτη, 2005)

1.2. Η ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ναυτιλία και η εν γένει ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής ιστορίας. Το αρχαιότερο ταξίδι στην ανοικτή θάλασσα του Αιγαίου πελάγους για εμπορικούς λόγους έγινε πριν 10.000 χρόνια για τη μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στην Αργολίδα και τις Βόρειες Σποράδες. Από την εποχή του Μίνωα, του Περικλή και από την εποχή του κράτους των Αθηνών, η Ελληνική ναυτιλία έχει παίξει σημαντικό ρόλο στην ιστορία της χώρας. Η εξάπλωση της ναυτιλίας στον Ελλαδικό χώρο ήταν προδιαγεγραμμένη εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης της χώρας, της μορφολογίας του εδάφους της (με την ακτογραμμή της που φτάνει τα 16.000 χλμ. και τα 3.000 νησιά της) σε συνδυασμό με την έλλειψη πλουτοπαραγωγικών πηγών. Οι προϋποθέσεις αυτές οδήγησαν την εξάπλωση του Ελληνισμού σε όλες τις γωνιές της γης.

Λίγο πριν την Ελληνική Επανάσταση, σε 40 νησιά και παράλιες πόλεις του Αιγαίου και του Ιονίου 1.800 οικογένειες κατείχαν το μεγαλύτερο στόλο στη Μεσόγειο με 1.000 μεγάλα ποντοπόρα εμπορικά ιστιοφόρα, που έφταναν μέχρι και τον Ατλαντικό Ωκεανό.

² Το πλοίο «*bulk carrier*» είναι τύπος φορτηγού πλοίου και ναυπηγήθηκε για να μεταφέρει ομοειδή χύμα φορτία. Κύριο χαρακτηριστικό του τύπου αυτού είναι ότι έχει μόνο ένα κατάστρωμα, ενώ από μακριά μοιάζει με δεξαμενόπλοιο με υπερκατασκευή στο επίστεγο, πλην όμως φέρει στο κατάστρωμα 3-5 γερανούς σε ίσες μεταξύ τους αποστάσεις.

Το 1857 ιδρύθηκε στη Σύρο η Ελληνική Ατμοπλοΐα και άρχισαν οι πρώτες τακτικές γραμμές με πλοία ατμού, ενώ το 1907 ιδρύθηκε η Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα που συνέδεσε τον Πειραιά με τη Νέα Υόρκη.

Στις αρχές του 1930 η Ελλάδα, με στόλο 550 εμπορικών πλοίων, χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.χ.³, βρίσκεται στην 10^η θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας. (Χουμανίδης, 1999) Ο στόλος μετέφερε ξυλεία, σιτηρά, ζάχαρη και γαιάνθρακες. Ωστόσο, τα περισσότερα πλοία είχαν ηλικία άνω των 20 ετών, με αποτέλεσμα να έχουν και υψηλό κόστος λειτουργίας. Όμως, στη διεθνή ναυλαγορά αρχίζει κρίση και το 22% των ελληνικών πλοίων βρίσκεται δεμένο στα λιμάνια. Μόνο στο λιμάνι του Πειραιά είχαν δέσει 76 φορτηγά πλοία. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την κρίση και κατάφεραν να αγοράσουν νέα πλοία με την ευκαιρία της υποτίμησης της αξίας τους. Παράλληλα, η πτώση των ναύλων φτάνει το 67% με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να στραφούν στην «σημαία ευκολίας»⁴.

Στα τέλη του 1930, με την καθοδήγηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ιδρύεται η πρώτη εταιρεία ναυτασφάλισης, ενώ το κράτος δίνει επιχορήγηση 100.000 δολαρίων ανά έτος, ώστε να μην διακοπούν τα δρομολόγια μεταξύ Ελλάδος και Αμερικής. Στις 3 Μαΐου 1944 ιδρύεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το 1947 με την εγγύηση του Ελληνικού Κράτους οι Έλληνες εφοπλιστές απέκτησαν από τις ΗΠΑ 100 πλοία τύπου “Liberty”, ως αντιστάθμισμα των απωλειών του πολέμου. Οι Έλληνες αναγνώρισαν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας την επιχειρηματική ευκαιρία, όμως λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων στη χώρα στράφηκαν στο εξωτερικό, έως ότου το 1960 η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος αποφάσισε τη δανειοδότηση της ναυτιλίας.

³ κ.ο.χ., κόροι ολικής χωρητικότητας, είναι η μονάδα μέτρησης του όγκου του εσωτερικού μέρους του πλοίου, 1 κ.ο.χ. = 2,831 m³

⁴ «Σημαία ευκαιρίας» ή «σημαία ευκολίας» (flag of convenience), προσφέρουν οι χώρες Panamas, Hondura, Liberia, οι οποίες ονομάζονται στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο "Πανονλίμπ" (Panhonlib) και οι οποίες δίνουν την ευκαιρία σε πλοιοκτήτες να υψώσουν τη σημαία αυτών στα πλοία τους, προκειμένου να τα κάνουν ανταγωνιστικότερα και να αποφύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν στη σημαία της πατρίδας τους. Η μεγαλύτερη φυγή ελληνικών πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας σημειώθηκε στη περίοδο 1973-1980.

Τη δεκαετία του 1950 η ναυπήγηση πλοίων, σε παγκόσμιο επίπεδο, βρίσκεται σε άνθηση και οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραγγέλνουν μεγάλα πλοία, κυρίως δεξαμενόπλοια, στα Ιαπωνικά ναυπηγεία. Το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ, το 1956, επιδρά θετικά στη ναυλαγορά, λόγω της ανάγκης αύξησης των δρομολογίων και ευνοεί τα Ελληνικά πλοία «τραμπ»⁵, τα οποία αποτελούν το 45% του είδους σε διεθνές επίπεδο.

Το 1957 οι μεγαλύτεροι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι:

- Σταύρος Νιάρχος, με 75 πλοία, 2,09 εκατ. dwt⁶
- Οικογένεια Γουλανδρή, με 84 πλοία, 1,83 εκατ. dwt
- Μανώλης Κουλουκουντής, με 90 πλοία, 1,63 εκατ. dwt
- Αριστοτέλης Ωνάσης, με 65 πλοία, 1,58 εκατ. dwt
- Σταύρος Λιβανός, με 79 πλοία, 1,48 εκατ. dwt

(Χουμανίδης, 1999)

Σε αυτή τη χρονική περίοδο, ιδρύθηκαν και λειτούργησαν οι πρώτες Σχολές Ναυτικής Εκπαίδευσης στον Ασπρόπυργο ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες ίδρυσαν το Πρότυπο Γυμνάσιο στις Οινούσες και δημιούργησαν το «Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης».

Στην δεκαετία 1960-1970 η ναυλαγορά παρουσιάζει πολλές διακυμάνσεις και στο διεθνές εμπόριο συντελούνται αρκετές μεταβολές. Τα ναύλα έπεσαν και παρατηρήθηκε μεγάλη προσφερόμενη χωρητικότητα. Στα λιμάνια είναι παροπλισμένα 138⁷ Ελληνικά πλοία. Ωστόσο, μέσα σε αυτή τη δεκαετία ο Ελληνόκτητος στόλος αρχικά διπλασιάστηκε και έφτασε τα 2.515 πλοία με 18,6 εκατ. Κοχ. καταλαμβάνοντας τη 2^η θέση παγκοσμίως. Το 1970 κατακτά την 1^η θέση, με

⁵ «Τραμπ» (tramp) χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε πλοίο το οποίο δεν τηρεί κάποιο καθορισμένο δρομολόγιο. Συνήθως είναι φορηγό πλοίο το οποίο ναυλώνεται από τους πλοιοκτήτες του, κατόπιν ναυλοσυμφώνου, σε ένα ναυλωτή που υπό τους όρους του συμβολαίου το φορτώνει και καθορίζει τους λιμένες προσέγγισης φορτοεκφόρτωσης με τις πιθανές ημερομηνίες καταπόπλου στον καθένα λιμένα.

⁶ D.W.T., (Dead weight Tonnage) είναι η ποσότητα του φορτίου σε τόνους, την οποία μπορεί να κουβαλήσει ένα πλοίο, συμπεριλαμβανομένων και των σταθερών.

⁷ Μέσα στο 1963 τα Ελληνικά πλοία από 138 αυξήθηκαν στα 261

στόλο 2.920 πλοίων και 23,9 εκατ. Κοχ. Οι ανάγκες σε ναυτεργατικό προσωπικό αυξήθηκαν κατακόρυφα και οι Έλληνες ναυτικοί, παρά τις υψηλές αποδοχές τους, ανέρχονταν μόλις σε 115.000 τη στιγμή που η ζήτηση ανερχόταν στις 135.000 περίπου άτομα. Παράλληλα, ο Πειραιάς αναδείχτηκε σε μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. (Χουμανίδης, 1999)

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τα στοιχεία του 1970, που αφορούν τον τύπο, τον αριθμό των Ελληνικών πλοίων και τη χωρητικότητά τους:

Τύπος	Πλοία	Χωρητικότητα (χιλ. κ.ο.χ.)	Ποσοστό χωρητικότητας %
Μπάγκ Κάρριερς	367	5929	19,2%
Φορτηγά	1365	7993	25,9%
Μικτά	36	1324	4,3%
Δεξαμενόπλοια	644	14682	47,5%
Υπερωκεάνια	12	227	3,1%
Επιβατικά, Τουριστικά, Οχηματαγωγά	230	455	
Διάφορα	666	289	
ΣΥΝΟΛΟ	3320	30899	100%

Πίνακας 1: τα Ελληνικά πλοία το 1970, πηγή: (Χουμανίδης, 1999)

Οι ναυτασφαλίσεις των ελληνικών πλοίων γίνονταν μόνο στην Μ. Βρετανία και συγκεκριμένα στην εταιρεία Lloyd's. Ωστόσο, το 1963 η ασφαλιστική εταιρεία «Εθνική», εισάγοντας ξένα κεφάλαια και κεφάλαια Ελλήνων εφοπλιστών δημιούργησε την «Ελληνική Εταιρεία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών». Αμέσως μετά ακολούθησε και η Εμπορική Τράπεζα.

Από το 1970 έως το 1990, παρά τις διεθνείς κρίσεις, τελικά η ναυτιλία άνθησε. Το 1972 ο Ελληνόκτητος στόλος έφτασε τα 3.887 πλοία, με χωρητικότητα 39,1 εκατ. κ.ο.χ., ενώ το 67% των πλοίων έφεραν την Ελληνική σημαία. Την ίδια χρονιά ακολουθήθηκε η πολιτική του «40:40:20», η οποία σημαίνει ότι:

- το 40% των εξαγωγών πραγματοποιείται με τα πλοία της χώρας που εξάγει,
- το 40% με τα πλοία της χώρας που εισάγει και
- το 20% με τρίτα πλοία.

(Χουμανίδης, 1999). Αυτή η πολιτική υιοθετήθηκε στη Χιλή, κατά τη διάσκεψη της UNCTAD⁸ όμως, η Ελλάδα διαφώνησε μιας και ως αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή δύναμη, θίγονταν τα συμφέροντά της και έχασε μεγάλο μερίδιο στις μεταφορές εμπορευμάτων. Την ίδια εποχή στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό επικράτησε πλήρης αναστάτωση από τις εξελίξεις της Μέσης Ανατολής, με αποτέλεσμα την πετρελαϊκή κρίση. Παρόλα αυτά οι Έλληνες συνέχισαν την επενδυτική τους δραστηριότητα. Αυτή την εποχή στο πλαίσιο αναθεώρησης του Συντάγματος θεσπίστηκε το tonnage tax, δηλαδή η ετήσια καταβολή τέλους με βάση τους τόνους ολικής χωρητικότητας κάθε ελληνικού πλοίου. Την ίδια στιγμή αποφασίστηκε η κρατικοποίηση των Ναυπηγείων της Ελευσίνας, ιδιοκτησίας Ανδρεάδη. Στο τέλος της δεκαετίας του 1970 ξεκίνησε η σύνδεση της Ευρώπης με την Μέση Ανατολή, με την υπογραφή συμφωνίας για τη σύνδεση Συρίας-Ελλάδας, ενώ καταργήθηκε το «καμποτάζ»⁹.

Στην αρχή της δεκαετίας 1980-1990 παρατηρείται και πάλι κρίση στην ναυλαγορά και η Ελληνική ναυτιλία υπέφερε από την αύξηση της ανεργίας των ναυτικών. Τον Ιούλιο του 1980 η διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού κήρυξε 48ωρη απεργία, την πρώτη στο ναυτιλιακό χώρο από το 1948. Η υπέρμετρη ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου, σε συνδυασμό με την κρίση του τομέα της ενέργειας είχαν σαν θύματα τα μεγάλα μεγέθους δεξαμενόπλοια, πολλά από τα οποία οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια, ενώ παροπλίστηκε μεγάλος αριθμός φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου. Η βαθιά παρατεταμένη κρίση είχε σαν αποτέλεσμα πολλοί ναυτιλιακοί όμιλοι να μην αντέξουν και να διακόψουν τις εργασίες τους.

⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), είναι η οργάνωση του ΟΗΕ η οποία ιδρύθηκε το 1964, με κύριο σκοπό της την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων χωρών και με στόχο την άνοδο του βιοτικού τους επιπέδου, στα πλαίσια της επιτάχυνσης του ρυθμού παγκόσμιας ανάπτυξης.

⁹ «cabotage», ο όρος αναφέρεται στη χορήγηση του δικαιώματος σε ξένες εταιρείες ακτοπλοΐας να οργανώνουν κρουαζιέρες, οι οποίες θα ξεκινούν από ελληνικά λιμάνια και θα κάνουν στάσεις πιθανόν και σε λιμάνια γειτονικών χωρών.

Ωστόσο, μεγάλος αριθμός εφοπλιστών επωφελήθηκαν από την κατάρρευση των αξιών των πλοίων εμπλουτίζοντας τους στόλους τους με πλοία μικρής ηλικίας που αργότερα πούλησαν σε τιμές πολλαπλάσιες της αγοράς τους. Η ανάπτυξη σε παγκόσμιο και Ελληνικό επίπεδο αρχίζει περίπου στα 1988. Η Ελλάδα συμμετέχει στη Ναυτιλία της Κοινότητας με ποσοστό μεγαλύτερο του 35%. Την ίδια περίοδο τα επιβατικά σκάφη ανέρχονταν περίπου σε 400, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι κρουαζιερόπλοια, που κινούνταν κυρίως στη Μεσόγειο και στην Καραϊβική. Ταυτόχρονα, οι επιβάτες που διακινήθηκαν στο εσωτερικό της χώρας με ελληνόκτητα επιβατηγά πλοία ανήλθαν σε 26 εκατ. το χρόνο. Ο παρακάτω πίνακας αναφέρεται στις αγοραπωλησίες πλοίων, στο τέλος της δεκαετίας, από τους Έλληνες πλοιοκτήτες:

ΕΤΟΣ	ΑΓΟΡΕΣ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ		ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ	
1987	290 πλοία	6,9 εκατ. κ.ο.χ.	178 πλοία	3 κ.ο.χ.
1988	251 πλοία	5,7 εκατ. κ.ο.χ.	221 πλοία	4,1 κ.ο.χ.
1989	172 πλοία	3,3 εκατ. κ.ο.χ.	261 πλοία	4,4 κ.ο.χ.
1990	160 πλοία	4,6 εκατ. κ.ο.χ.	147 πλοία	3,8 κ.ο.χ.

Πίνακας 2: οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες, πηγή:
(Χουμανίδης, 1999)

Στη συγκεκριμένη εποχή παρατηρείται ότι οι αγορές είναι περισσότερες από τις πωλήσεις και ταυτόχρονα οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων είναι περισσότερες από τις ναυπηγήσεις.

Από το 1991 μέχρι το 2000, οι εφοπλιστές στράφηκαν στα ναυπηγεία κυρίως της νέας ανερχόμενης ναυπηγικής δύναμης της Ν. Κορέας, όπου ναυπηγήθηκαν 249 ποντοπόρα πλοία. Έτσι, το 1996 η εμπορική ναυτιλία παρέχει περισσότερες από 50.000 θέσεις εργασίας, δηλαδή πάνω από το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού και το 1997 η Ελληνική ναυτιλία καλύπτει το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα, οι Έλληνες συνέχισαν την ανανέωση των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων με πλοία μεγάλου μεγέθους, νέας τεχνολογίας και φιλικά προς το περιβάλλον αρχίζοντας παράλληλα να επενδύουν και σε άλλους τύπους πλοίων. Μέσα σε 15 χρόνια αναβάθμισαν ριζικά το στόλο τους. Οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες τους αφορούν την κατασκευή 2.300 περίπου ποντοπόρων πλοίων στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, πράγμα που σημαίνει ότι τα επιτεύγματά τους ισοδυναμούν με την παραλαβή ενός νεότευκτου πλοίου κάθε 2 ημέρες. Στους χαλεπούς σημερινούς καιρούς είναι ένα πραγματικό θαύμα.

1.3. Κατηγορίες και είδη πλοίων

Η εξέλιξη της ναυσιπλοΐας έφερε και τον αναγκαστικό διαχωρισμό των πλοίων τα οποία μεταφέρουν φορτίο στην θάλασσα. Ο διαχωρισμός αυτός έγινε με βάση:

- Την περιοχή στην οποία ταξιδεύουν – ποντοπόρα, ακτοπλοϊκά, εγχωρίων υδάτων
- Το υλικό από το οποίο είναι κατασκευασμένα – μεταλλικά, ξύλινα – μικτής κατασκευής
- Το μέσο προώσεως – μηχανοκίνητο, κωπήλατο, ιστιοφόρο, ρυμουλκούμενο
- Το είδος προορισμού και μεταφοράς του

Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων, με βάση τον προορισμό και το είδος της μεταφοράς τους, είναι:

- **Τα φορτηγά πλοία, τα λεγόμενα cargo ships:** Φορτηγό πλοίο ονομάζεται το κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει παντός είδους φορτίο. Η κατηγορία αυτή χωρίζεται α) στα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων, β) στα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων και γ) στα φορτηγά πλοία των συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης, τα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε

αυτά των γενικών φορτίων ή αλλιώς general cargo και σε αυτά που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία, τα bulk carrier, όπως ζάχαρη, κάρβουνο, σιτάρι κ.α.



Εικόνα 2: Πλοίο μεταφοράς χύμα ομοειδών φορτίων (bulk carrier),
πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

- **Τα Φορτηγά πλοία γενικών φορτίων:** Σήμερα τα γενικά φορτία μεταφέρονται με τα container ships, δηλαδή τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτά τα φορτία συνήθως είναι ρούχα, ηλεκτρονικά είδη, ηλεκτρικά είδη και όλα τα φορτία τα οποία μπορούν να στοιβαχτούν μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Επίσης πλοία γενικού φορτίου είναι και τα πλοία τα οποία μεταφέρουν οχήματα (Roll on/Roll off) και έχουν την ιδιαιτερότητα ότι τα οχήματα μπορούν να εισέλθουν στο πλοίο για να ξεφορτώσουν κάποιο φορτίο.



Εικόνα 3: Πλοίο μεταφοράς οχημάτων (Roll on – Roll off)



Εικόνα 4: Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ship)

- **Τα οχηματαγωγά φορτηγά:** διεθνώς ονομάζονται car-carriers και είναι εξειδικευμένα στην ασφαλή μεταφορά οχημάτων, αλλά και στην ασφαλή φορτοεκφόρτωσή τους.
- **Τα φορτηγιδοφόρα πλοία:** ονομάζονται τα πλοία τα οποία μεταφέρουν μέσα σε φορτηγίδες τα φορτία τους. Εξυπηρετούν την κατάσταση στα λιμάνια τα οποία έχουν μικρό βάθος, όταν τα μεγάλα πλοία λόγω του όγκου τους δεν μπορούν να τα προσεγγίσουν. Οι φορτηγίδες αφού ρυμουλκηθούν στο λιμάνι για την εκφόρτωση θα επιστρέψουν στο πλοίο.
- **Τα mini carriers πλοία:** είναι μικρού όγκου και χρησιμοποιούνται κυρίως για μεταφορές εμπορευμάτων σε αβαθή νερά ή σε ποτάμια.
- **Τα Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων:** Τα πλοία αυτά είναι τα δεξαμενόπλοια – tanker, στα οποία υπάρχουν οι δεξαμενές, οι οποίες ανάλογα με τον τύπο τους, μεταφέρουν βενζίνη, πετρέλαιο, νάφθα κ.α. Σε αυτήν την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται και όσα πλοία μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases) και υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases).



Εικόνα 5: Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases)



Εικόνα 6: Δεξαμενόπλοιο (Tanker)



Εικόνα 7: Πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquefied Natural Gases)

- **Τα Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών:** Με αυτά τα πλοία μεταφέρονται και ξηρά και υγρά φορτία. Τα φορτηγά αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες α) τα Ore/oil carries και β) τα Ore/bulk/oil carries



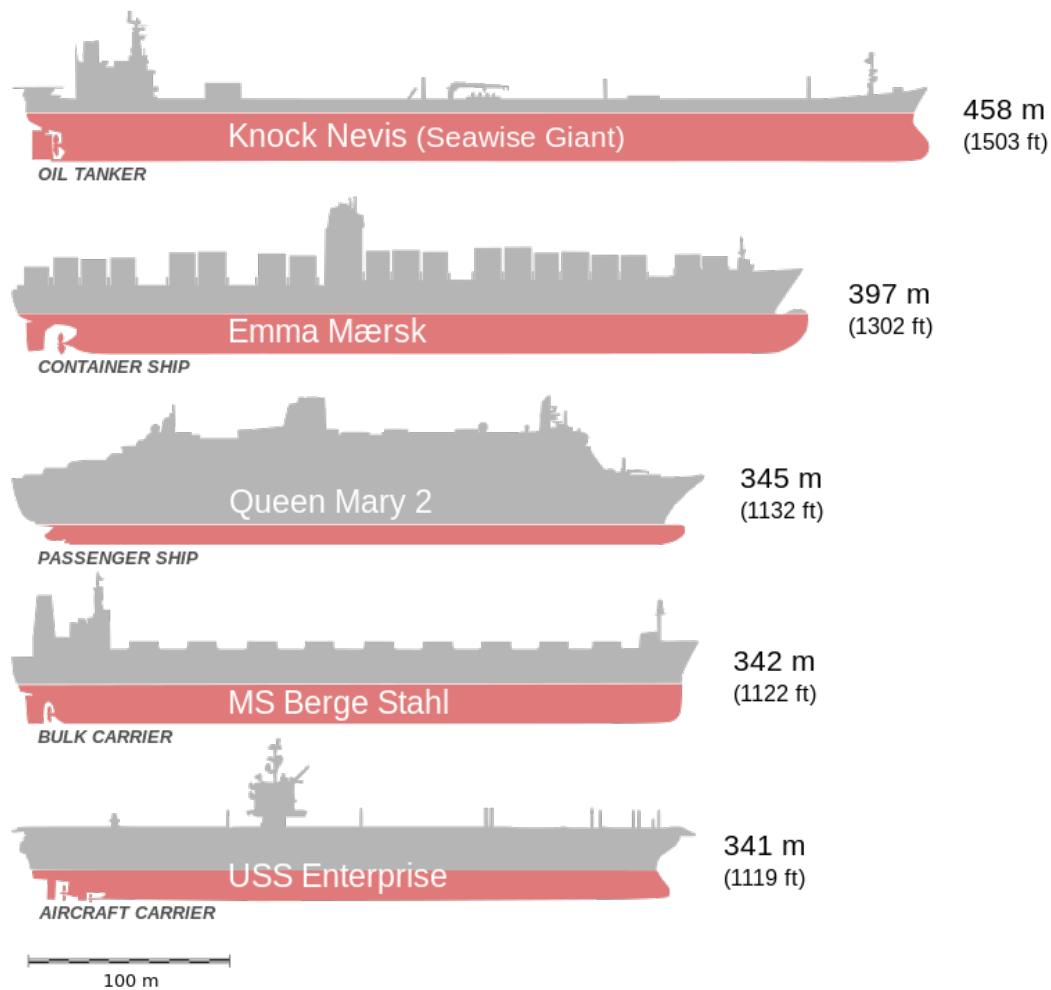
Εικόνα 8: Φορτηγό πλοίο συνδυασμένων μεταφορών (O.B.O.)



Εικόνα 9: Φορτηγό πλοίο συνδυασμένων μεταφορών (O.B.O.)

- **Τα πλοία ειδικού προορισμού:** χρησιμοποιούνται για ειδικούς προορισμούς, παρέχουν ταχύτητα και ασφάλεια και εξειδικεύονται στις μεταφορές και στο φορτίο. Τέτοιου τύπου πλοία είναι τα: αλιευτικά πλοία, καλωδιακά πλοία, πλοία ψυγεία, ωκεανογραφικά και επιστημονικά πλοία, μετεωρολογικά πλοία, φαρόπλοια και εκπαιδευτικά πλοία.
- **Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας:** τα οποία διευκολύνουν άλλα πλοία και τα φορτία αυτών. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν τα: ναυαγοσωστικά, τα παγοθραυστικά, τα ρυμουλκά και τα πλωτά ναυπηγήματα
- **Τα επιβατηγά πλοία (passangers ships),** που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Η κατηγορία αυτή χωρίζεται σε: αμιγή επιβατηγά, που διακρίνονται σε: α) υπερωκεάνια, τοπικών πλόων και ακτοπλοϊκά (υδροπτέρυγα, πορθμεία, ημερόπλοια κλπ.), 2) μικτά επιβατηγά, 3) κρουαζιερόπλοια και 4) ειδικών μεταφορών.

Πηγή όλων των ως άνω φωτογραφιών και πληροφοριών: (e-Nautilia, 2015)



Εικόνα 10: Συγκριτικός πίνακας μεγεθών των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων, εκ του ολικού μήκους τους. Από άνω προς τα κάτω το "μαμούθ τάνκερ" Knock Nevis, το κοντέινερ Emma Mærsk, το κρουαζιερόπλοιο RMS Queen Mary 2, το Μπάλκ κάριερ Berge Stahl και το πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο USS Enterprise,

πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF#/media/File:Bateaux_comparaison2.svg

Growth of container ship size and insured vessel values



Fully cellular (1970-) 1,000 -2,500 teu 215x20x10m - **\$8m to \$12m**



Panamax (1980-) 3,000 – 3,400 teu 250x32x12.5m - **\$62m**



Post Panamax (1988) 4,000 – 5,000 teu 285x40x13m - **\$49m**



Post Panamax Plus (2000) 6,000 – 8,000 teu 300x43x14.5m - **\$98m**



Triple E (2013) 18,000 teu 400x59x15.5m - **\$140m**



The **Triple E** is equivalent to the length of 2 football fields, 2 ice hockey rinks and 2 basketball courts combined

Adapted with permission from
The Geography of Transport
Systems, Jean-Paul Rodrigue

Insured vessel values: AGCS
Insured vessel values are
approximate. Based on value
on entering the fleet.
Allow +/- 10% variance

Cargo values not included

Εικόνα 11: Το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οι αξίες των ασφαλίσεων τους,

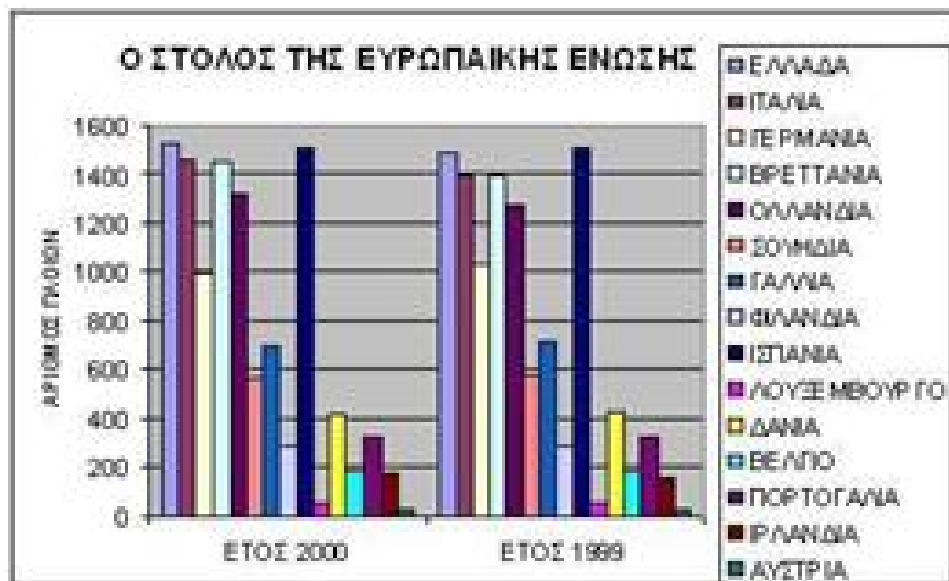
πηγή: <https://gruasytransportes.wordpress.com/2014/12/07/el-mas-grande-viene-de-china/>

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1. Η Εμπορική Ελληνική Ναυτιλία

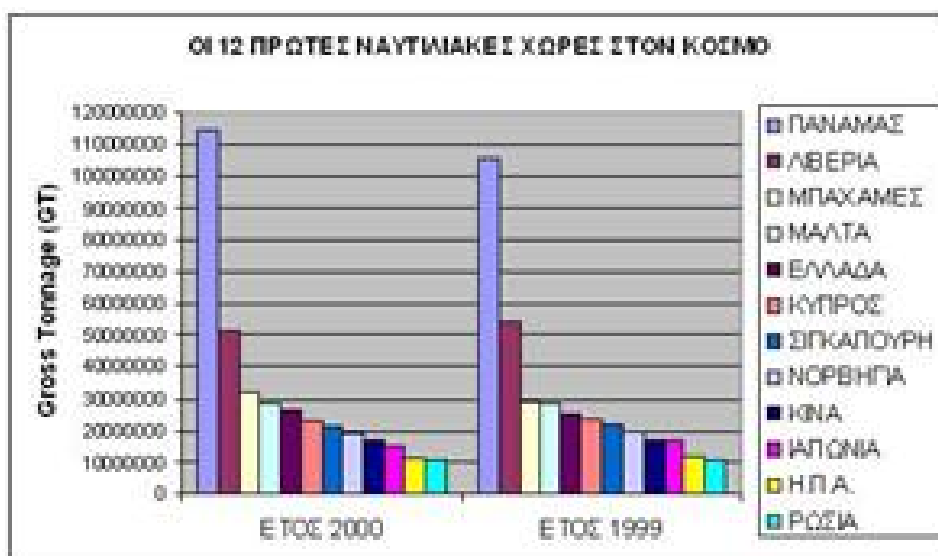
Το μέγεθος της Ελληνικής ναυτιλίας και δη της εμπορικής, τους τελευταίους δύο αιώνες, αυξήθηκε περισσότερο από 400 φορές, με αποτέλεσμα τα τελευταία 20 έτη μέχρι και σήμερα ο ελληνόκτητος στόλος να βρίσκεται στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Το εμπορικό ναυτικό είναι απολύτως αναγκαίο για τους Έλληνες μιας και συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά της, αλλά και με τις υπόλοιπες παράκτιες χώρες. Το επάγγελμα του ναυτικού είναι κι αυτό συνδεδεμένο με την Ελληνική ιστορία, ενώ προσφέρει υψηλό εισόδημα σε πολλές οικογένειες και παράλληλα εισάγεται συνάλλαγμα, βοηθώντας έτσι την εθνική οικονομία της χώρας. Οι απασχολούμενοι στην ναυτιλία, το έτος 2000 ανέρχονται στα 30.000 άτομα και την ίδια χρονιά εισήχθησαν στην Ελλάδα 7.914,2¹⁰ εκατ. δολάρια. (Κρασανάκη, 2008)



Πίνακας 3: ο ναυτιλιακός στόλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πηγή: (Κρασανάκη, 2008)

¹⁰ Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το 2000, σε σχέση με το 1999, παρουσίασε αύξηση της τάξης των 2.773,2 εκατ. δολαρίων



Πίνακας 4: ο ναυτιλιακός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο, πηγή: (Κρασανάκη, 2008)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στον Ελληνικό στόλο ανήκουν όλες οι κατηγορίες πλοίων, όλων των μεγεθών και των τύπων. Η πλειοψηφία του στόλου κινείται στο εξωτερικό, που σημαίνει ότι ο ναύλος τους εξαρτάται από τις ξένες αγορές και από τις διεθνείς χρηματαγορές, με συνέπεια να επηρεάζεται από τις διεθνείς οικονομικές συνθήκες.

2.2. Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία

Με βάση τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η Ελληνόκτητη ναυτιλία, με πλοία υπό Ελληνική και ξένη σημαία, αποτελεί την πρώτη ναυτιλιακή παγκόσμια δύναμη, με στόλο 3.480 πλοίων, άνω των 1000gt, με 98.195.100 κ.ο.χ., όπερ σημαίνει ότι κατέχει το 15,5% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η Ελλάδα είναι η πρώτη κατέχοντας το 40% της χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της Ε.Ε.

Με στοιχεία στις 31/12 του 2001, από την Lloyd's, τα πλοία μόνο υπό Ελληνική σημαία καταλαμβάνουν την 4^η θέση παγκοσμίως, με κ.ο.χ. άνω των 28.678 και με στόλο 1.529 πλοίων. Οι πίνακες που ακολουθούν κατατάσσουν την Ελλάδα ως την πρώτη πλοιοκτήτρια δύναμη της Ε.Ε. και την τέταρτη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο:

Με βάση τα δημοσιευμένα στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, τον Φεβρουάριο του 2009, ο Ελληνόκτητος στόλος, κατέχει την πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, έχοντας στην κατοχή του 4.161 πλοία, άνω των 1000 κ.ο.χ. και αντιπροσωπεύοντας το 8,2%, σε αριθμό πλοίων, του παγκόσμιου στόλου, το 13,2% σε χωρητικότητα και το 15,2% σε dwt. (Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 2009).

Το 2009 επίσης, ο μέσος όρος ηλικίας του Ελληνόκτητου στόλου ανερχόταν σε 11,9 χρόνια, δηλαδή περίπου ένα χρόνο μικρότερος του παγκόσμιου στόλου. Η μείωση αυτή της μέσης ηλικίας, οφείλεται στις επενδύσεις με πλοία σύγχρονων υψηλών προδιαγραφών, με αποτέλεσμα η διαφορά των 20,3 ετών πριν από εννέα έτη να μειωθεί σχεδόν στο μισό. Στους τομείς των πλοίων ξηρού φορτίου χύδην και των δεξαμενόπλοιων η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι έντονη.

Με βάση τα στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝαυτικόΕπιμελητήριοΤηςΕλλάδος, 2009), το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνόκτητων πλοίων, τα έτη 2008 και 2009, στις κύριες κατηγορίες πλοίων είχε ως εξής:

- *Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 22.9
Ποσοστό πλοίων το 2009: 22.3
Ποσοστό σε DW το 2008: 20.9
Ποσοστό σε DW το 2009: 20.4
- *Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 9.8
Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.4
Ποσοστό σε DW το 2008: 14.0
Ποσοστό σε DW το 2007: 13.3

- *Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 8.9
Ποσοστό πλοίων το 2009: 9.8
Ποσοστό σε DW το 2008: 6.6
Ποσοστό σε DW το 2009: 6.9
- *Πλοία μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου (OBO)*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 7.4
Ποσοστό πλοίων το 2009: 5.6
Ποσοστό σε DW το 2008: 6.0
Ποσοστό σε DW το 2009: 4.6
- *Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 19.8
Ποσοστό πλοίων το 2009: 18.1
Ποσοστό σε DW το 2008: 21.9
Ποσοστό σε DW το 2009: 19.1
- *Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτιών*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 4.6
Ποσοστό πλοίων το 2009: 4.5
Ποσοστό σε DW το 2008: 5.9
Ποσοστό σε DW το 2007: 5.7
- *Λοιπά φορτηγά πλοία*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 1.0
Ποσοστό πλοίων το 2009: 1.0
Ποσοστό σε DW το 2008: 1.6
Ποσοστό σε DW το 2007: 1.9
- *Επιβατηγά πλοία*
Ποσοστό πλοίων το 2008: 6.5
Ποσοστό πλοίων το 2009: 6.7
Ποσοστό σε κ.ο.χ. το 2008: 5.8
Ποσοστό σε κ.ο.χ. το 2009: 6

(Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 2009).

Με στοιχεία του 2012, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν τον πιο μεγάλο και νεότερο μεταφορικό στόλο, ο οποίος αντιπροσωπεύει περίπου το 17,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ έχουν επιτύχει τις ανταγωνιστικότερες εμπορικές – οικονομικές συμφωνίες στις μεταφορές εμπορευμάτων.

Ο Ελληνόκτητος στόλος είχε το 2012 κατά μέσο όρο πλοία μεγέθους περίπου 63.500 dwt (τόνων), ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο το μέσο μέγεθος πλοίου είναι περίπου 24.600 dwt και εάν εξαιρεθεί ο Ελληνόκτητος στόλος ο μέσος όρος είναι περίπου 22.250 dwt. Περίπου 2,85 φορές μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα πλοία είναι τα Ελληνόκτητα, οπότε γίνεται αντιληπτό ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι αυτή η οποία μεταφέρει το μεγαλύτερο μερίδιο του διεθνούς εμπορίου και καλύπτει τις μεγάλες αποστάσεις. Στη διεθνή κοινότητα ο Ελληνόκτητος στόλος θεωρείται ο πλέον αξιόπιστος, ενώ είναι και ο πλέον αξιόπιστος σαν στρατηγικός εταίρος κυρίως στις μεγάλες εμπορικές χώρες.

2.3. Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία σήμερα

Τα τελευταία στοιχεία του Απριλίου του 2015, της Lloyd's επαληθεύουν ότι η Ελληνική ναυτιλία κρατά τα σκήπτρα στην παγκόσμια κατάταξη όσον αφορά στο μέγεθος του στόλου της. Φέτος είναι 8% υψηλότερα από ό,τι πέρυσι που ήταν στα 314,5 εκατομμύρια dwt. Έως το τέλος Μαρτίου τα Ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν 4.057 πλοία, πάνω από 1000 gt και για όλους τους τύπους πλοίων. Είναι μια αύξηση των 156 πλοίων μέσα σε μια χρονιά και σε αυτά συμπεριλαμβάνονται 374 πλοία των 38 εκατομμυρίων τόνων τα οποία είναι υπό παραγγελία.

Οι στατιστικές που δημοσιεύει κάθε χρόνο η Lloyd's Register-Fairplay, δείχνουν ότι υπάρχει αύξηση στους κύριους τύπους πλοίων σε σχέση με τα περσινά της δεδομένα. Σε αυτή τη στατιστική δεν συμπεριλαμβάνονται τα τάνκερ τα οποία μεταφέρουν χημικά και παράγωγα προϊόντων και τα επιβατικά πλοία. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στα μεταλλευματοφόρα πλοία, τα οποία μεταφέρουν χύδην και τα οποία αυξήθηκαν κατά 104 πλοία των 9.7 εκατομμυρίων τόνων, παρόλο που η ναυλαγορά τους ήταν σε άσχημη κατάσταση. Ο έλεγχος 1.856 φορτηγών πλοίων, εκ των οποίων τα 148 έχουν παραγγελθεί, γίνεται από Έλληνες πλοιοκτήτες. Τα δεξαμενόπλοια παρουσίασαν μικρότερη αύξηση, (77 πλοία) με την χωρητικότητα

τους να αγγίζει τα 13.6 εκατομμύρια dwt, ενώ το σύνολο το οποίο ελέγχεται από τους Έλληνες ανέρχεται στα 709 εκατομμύρια dwt, εκ των οποίων τα 80 είναι στο στάδιο της παραγγελίας. Μείωση παρατηρήθηκε στα πλοία που μεταφέρουν χημικά και παράγωγα προϊόντων, κατά 28 πλοία και κατά 1.6 εκατομμύρια dwt. Τα πλοία όμως τα οποία μεταφέρουν φυσικό αέριο αυξήθηκαν κατά 13 μονάδες των 196 εκατομμυρίων dwt, εκ των οποίων τα 68 είναι υπό παραγγελία. Μεγάλες αλλαγές δεν παρατηρήθηκαν στα πλοία κοντέινερ, η αύξηση τους ήταν στα 8 πλοία, ενώ ο συνολικός στόλος ο οποίος ελέγχεται από Έλληνες φτάνει στα 347 πλοία, εκ των οποίων τα 39 βρίσκονται στο στάδιο της παραγγελίας.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που αντλούμε, 28/11/2015 από την ετήσια έρευνα της Petrofin Research, η Ελληνική ναυτιλία, παρόλη την παγκόσμια οικονομική κρίση, είναι έτοιμη να σπάσει το φράγμα των 5.000 πλοίων. Ο Ελληνικός στόλος αυξάνεται σε χωρητικότητα και σε αριθμό πλοίων και παράλληλα παρατηρείται η συνεχής μείωση του μέσου όρου ηλικίας, λόγω του εκσυγχρονισμού του. Η έρευνα μας πληροφορεί ότι το 2015 ο στόλος από τα 4.707 πλοία αυξήθηκε κατά 202 και έφτασε να κατέχει 4.909 πλοία, ενώ αυξήθηκε και η χωρητικότητα κατά 7,2% δηλαδή κατά 24,6 εκατομμύρια τόνους, φτάνοντας έτσι τους 328,2 εκατομμύρια τόνους. Όσον αφορά στο μέσο όρο ηλικίας των πλοίων, αυτή μειώθηκε στα 12,7 έτη το 2015, από τα 14,7 έτη το 2012.

Αύξηση παρατηρείται και στον στόλο των φορτηγών πλοίων πάνω από 20.000 τόνους, ο οποίος αυξήθηκε κατά 163 πλοία, με 8,6 έτη μέσο όρο ηλικίας και αύξηση χωρητικότητας κατά 19,5 εκατομμύρια τόνους. Στα δε δεξαμενόπλοια, η αύξηση ήταν κατά 220.751 τόνους, σε πλοία χωρητικότητας άνω των 20.000 τόνων, αυξήθηκαν δε κατά ένα πλοίο, μειώνοντας τον μέσο όρο ηλικίας τους, παρόλο που μια ναυτιλιακή εταιρεία έκλεισε, υποδηλώνοντας έτσι την συνεχή ανανέωση.

Όσον αφορά στο στόλο άνω των 20.000 τόνων για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εξακολουθεί και είναι σύγχρονος, παρ' όλη την χαμηλή δυναμική ανανέωσής του. Διαπιστώθηκε αύξηση χωρητικότητας κατά 2,9 εκατομμύρια τόνους και παράλληλα η δημιουργία τεσσάρων νέων εταιριών στην διαχείριση τέτοιου τύπου πλοίων.

Τα πλοία άνω των 20.000 τόνων, τύπου LPG για υγροποιημένο αέριο πετρελαίου, αυξήθηκαν επίσης σε τρία νέα, με αύξηση χωρητικότητας κατά 128.813 τόνους και έτσι ανέβηκε και ο μέσος όρος ηλικίας αυτού του τύπου πλοίου κατά 13,7 έτη. Όσον αφορά στα μεγάλα LNG τα οποία μεταφέρουν φυσικό αέριο, αυξήθηκαν κατά 24 νέα πλοία.

Τα πλοία τα οποία βρίσκονται στο Ελληνικό νηολόγιο και είναι Ελληνικών συμφερόντων, στο σύνολό τους είναι 839, με χωρητικότητα 80,4 εκατομμύρια τόνους και καλύπτουν το 20,6% της συνολικής χωρητικότητας του Ελληνόκτητου στόλου. Με βάση τα στοιχεία που αντλούμε από τον Lloyd's Register-Fairplay και από τα στοιχεία του Committee¹¹, ακολουθούν:

- Με 739 πλοία η Λιβερία, με ποσοστό 18% και 54 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα
- Με 697 πλοία τα νησιά Μάρσαλ, με ποσοστό 17% και 54,8 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα
- Με 606 πλοία η Μάλτα, με ποσοστό 15% και 48,5 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα
- Με 398 πλοία ο Παναμάς, με ποσοστό 10% και 25,2 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα
- Με 253 πλοία η Κύπρος, με ποσοστό 6% και 17,6 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα και τέλος
- Με 243 πλοία οι Μπαχάμες, με ποσοστό 6% και 17,5 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητα

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες αυξάνουν την δύναμή τους με 104 νέα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων και 148 υπό ναυπήγηση. Επίσης, παρατηρείται αύξηση κατά 77 νέα δεξαμενόπλοια, ενώ 80 τελούν υπό ναυπήγηση. Μείωση παρατηρήθηκε στα εμπορικά πλοία τύπου cargo κατά 9, με αύξηση όμως της χωρητικότητάς τους κατά 266.650 τόνους. (Τσαμόπουλος, 2015)

¹¹ Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου

2.4. Η Ναυτιλία υπό την Ελληνική σημαία, σήμερα

Με τον όρο σημαία πλοίου ονομάζεται η σημαία της χώρας στο νηολόγιο της οποίας φέρεται εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία πλοίου καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα επειδή το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας που φέρει τη σημαία.

Ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων βαίνει μειούμενος την τελευταία 20ετία. Σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, το 1998 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 1913 μονάδες άνω των 100 κ.ο.χ. συνολικής χωρητικότητας 25,8 εκατ. κόρων. Από τα 251 πλοία που αγόρασαν οι εφοπλιστές μόλις στα 82 (από τα οποία 19 νεότευκτα) ύψωσαν την ελληνική σημαία.

Σύμφωνα με στοιχεία του Institute of shipping Economics and Logistics, τον Ιανουάριο του 2007 μόνο το 27% των πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας άνω των 1.000 κ.ο.χ. έφεραν την ελληνική σημαία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Lloyd's Register το ποσοστό αυξήθηκε σε 28% του συνόλου (1.197 πλοία) το Φεβρουάριο του 2008 για να μειωθούν σε 1.120 πλοία ένα χρόνο μετά.

Την περίοδο 2011-2013 τα πλοία υπό ελληνική σημαία άνω των 1.000 κ.ο.χ. μειώθηκαν από 915 σε 829, δηλ. κατά 86. Το 2013, παρά τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού νηολογίου και τη μείωση των απαιτούμενων εγγράφων από 34 (από 3 Υπουργεία) σε μόλις 9, η ανταπόκριση των εφοπλιστών ήταν πολύ μικρή μέχρι και σήμερα.

Οι εταιρίες και οι εφοπλιστές που συνέχισαν το 2013 να δίνουν ψήφο εμπιστοσύνης και περιλαμβάνονται στις πρώτες θέσεις του «τοπ τεν» της γαλανόλευκης είναι:

- 1) Ο Όμιλος Αγγελικούση (με 79 στα 91 πλοία).
- 2) Η Delta Tankers του Διαμ. Διαμαντίδη (με 32 στα 42).
- 3) Η εταιρεία Ανδρ. Μαρτίνου (με 40 στα 50) κλπ.

Τον Ιούλιο του 2014, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ καταγράφηκαν 4.707 ελληνόκτητα πλοία, εκ των οποίων υπό ελληνική σημαία άνω των 100 κ.ο.χ. είναι μόλις 1.870 (περιλαμβανομένων και των 611 επιβατηγών), δηλ. αριθμός μειωμένος

κατά 37 πλοία σε σχέση με τον Ιούλιο του 2013, που αποτελεί το 40% των ελληνόκτητων πλοίων.

Φαίνεται ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δεν προτιμούν την ελληνική σημαία, παρά το κύρος που τους προσφέρει, γιατί:

- α) Θεωρείται ακριβή και λιγότερο ανταγωνιστική.
- β) Η σύνθεση των πληρωμάτων είναι νομικώς καθορισμένη.
- γ) Το εργασιακό κόστος των ξένων ναυτικών στα υπό σημαία ευκαιρίας πλοία είναι φθηνότερο μέχρι 40%.
- δ) Υπάρχει πιο δυσμενής φορολογική μεταχείριση από τη μεριά του κράτους.
- ε) Είναι δυσκολότερη η δανειοληψία.
- στ) Έχουν περισσότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς υποχρεώσεις των χωρών τους.
- ζ) Είναι δυσκολότερη η έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα) κλπ.

Μετά από αυτό, πολλοί αμφισβητούν τη συμβολή των Ελλήνων εφοπλιστών στην εθνική οικονομία, τουλάχιστον στο βαθμό που προβάλλεται από τους ίδιους, όταν μάλιστα, με βάση αυτήν αξιώνουν τη διατήρηση των φορολογικών προνομίων τους, δηλ. τις 58 φοροαπαλλαγές που προβλέπονται.

2.5. Η Ναυτιλιακή συμμαχία

Οι θαλάσσιες μεταφορές ξηρών εμπορευμάτων πλήττονται από την διεθνή κρίση. Αντίδοτο στην πρωτοφανή κρίση που πλήττει τις θαλάσσιες μεταφορές ξηρών εμπορευμάτων αποτελεί η γέννηση μίας πανίσχυρης ναυτιλιακής συμμαχίας, της εταιρείας Capesize Chartering, με τη συμμετοχή και Ελλήνων εφοπλιστών.

Στην «dream team» της παγκόσμιας ναυτιλίας που δημιουργήθηκε με σκοπό να θωρακιστεί στις συνθήκες κρίσης που επικρατούν στην αγορά ξηρού φορτίου, μετέχουν η Transport Holding που ελέγχεται από τον Πίτερ Λιβανό, η Star Bulk Carriers στο τιμόνι της οποίας βρίσκονται ο Πέτρος Παππάς και η «Βελανιδιά», το γνωστό επενδυτικό fund Oaktree, η Golden Union του προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρου Βενιάμη, η Golden Ocean του Νορβηγού Τζον Φρέντρικσεν και η βελγικών συμφερόντων Bocimar International.

- Η εταιρεία Transport Maritime, η οποία ελέγχεται από τον Πέτρο Λιβανό και έχει στην κατοχή της 90 φορτηγά πλοία. Ο Πέτρος Λιβανός μέσα από διάφορες εταιρείες έχει και την διαχείριση του στόλου της επιχείρησης αερίου British Gas, είναι συνεργάτης της εταιρίας JP Morgan Chase σε ναυτιλιακές επενδύσεις, ενώ έχει επίσης δημιουργήσει μια κοινοπραξία με την JP Morgan Asset, η οποία έλαβε από την Αμερικάνικη Τράπεζα, για να αγοράσει δεξαμενόπλοια, 120 εκατομμύρια δολάρια. Η εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Αμερικής εταιρία Gaslog έχει κάνει επενδύσεις στα LNG, ενώ το Ίδρυμα Ωνάση συμμετέχει στην εταιρία μέσω της Olympic LNG Investments.
- Η εταιρεία Star Bulk Carriers, την οποία διευθύνει ο Πέτρος Παππάς, διαθέτει 64 φορτηγά πλοία και υπό ναυπήγηση τελούν ακόμη 34 πλοία. Το 2014 ο Π. Παππάς συγχωνεύει τις εταιρίες Oceanbulk και Star Bulk, απ' όπου προκύπτει ένας κολοσσός αξίας 1 δις δολαρίων. Στην συνέχεια εξαγοράζει 34 πλοία της εταιρίας Excel Maritime, ιδιοκτησίας Γαβριήλ Παναγιωτίδη, ο οποίος αποχώρησε τον Ιούνιο του 2014 κατόπιν απαίτησης του Fund Oaktree. Δημιουργήθηκε το 2013 μια κοινοπραξία με την εταιρία «Βελανιδιά», η οποία έκανε

επενδύσεις της τάξης του 1,7 δις δολαρίων, παραγγέλλοντας νέα πλοία. Σήμερα, ο Πέτρος Παππάς με την εταιρία Oceanbulk είναι συμμετέτοχος σε κοινοπρακτικές επενδύσεις σε πλοία ξηρού φορτίου με την εταιρία Oaktree Capital Management, σε μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και φορτηγών πλοίων μεταφοράς.

- Η εταιρεία «Βελανιδιά» του γνωστού επενδυτικού Fund Oaktree
- Η εταιρεία Colden Union, η οποία ανήκει στον Θεόδωρο Βενιάμη, Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, διαθέτει στόλο 21 φορτηγών πλοίων. Η εταιρεία λόγω της αυξημένης ζήτησης αυτοκινήτων και τσιμέντου στην Βόρειο Αφρική και στην Μέση Ανατολή, την προηγούμενη δεκαετία, έκανε μεγάλες επενδύσεις και σήμερα έχει ένα ισχυρό στόλο με φορτηγά πλοία τύπου Capesize και Panamax.
- Η εταιρεία Golden Ocean, η οποία ανήκει στον Νορβηγό John Fredriksen, έχει στην κατοχή της στόλο από 29 πλοία ενώ 5 βρίσκονται στο στάδιο της ναυπήγησης. Ο Fredriksen ελέγχει και την εταιρία Frontline η οποία κατέχει στόλο τάνκερ, την εταιρία SeaDrill η οποία δραστηριοποιείται στα πετρέλαια και διαθέτει πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και την Golden Ocean Group η οποία εξειδικεύεται στη μεταφορά ξηρού φορτίου. .
- Η εταιρεία Bocimar International, η οποία είναι Βελγικών συμφερόντων, διευθύνεται από τον Μάρκ Σάβερικς και έχει στην κατοχή της 44 φορτηγά πλοία, με 3 ακόμη στο στάδιο της ναυπήγησης. Μαζί με τον Πέτρο Λιβανό η οικογένεια Σάβερικς είναι μέτοχοι στην εταιρία Euronay. Η εταιρία Bocimar International ιδρύθηκε το 1895 και είναι εισηγμένη στα χρηματιστήρια των Βρυξελλών Euronext και στην Wall Street της Νέας Υόρκης.

Ο δείκτης της ναυλαγοράς, το 2015, έπεσε περίπου 50% σε σχέση με την περσινή χρονιά και η πτώση αυτή οφείλεται στην έλλειψη φορτίων από την μία και στην υπερπροσφορά πλοίων από την άλλη. Ο αναλυτής της G. Moundreas Γιώργος Λογοθέτης, αναφέρεται στην μείωση εσόδων της Panamax λέγοντας ότι η μείωση

ζήτησης από την Ευρώπη ανάγκασε αρκετούς εφοπλιστές να παροπλίσουν για λίγες ημέρες τα πλοία τους, παρά να συμφωνήσουν με τους χαμηλούς ναύλους οι οποίοι επικρατούν στην αγορά. Επίσης δίνει το παράδειγμα του ναύλου για την μεταφορά άνθρακα, από την Βιρτζίνια των ΗΠΑ στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, ο οποίος εντός ολίγων ημερών υποχώρησε από τα 11,50 δολάρια στα 7,75 δολάρια.

Έτσι οι προαναφερθείσες εταιρείες δημιούργησαν μια ισχυρή κοινοπραξία, η οποία έχει στον έλεγχο της εκατοντάδες πλοία και στοχεύει στο να εξοικονομηθεί χρόνος και χρήμα, με την προϋπόθεση ότι θα συντονιστούν καλύτερα οι υπηρεσίες ναύλωσης των εταιριών τους, μέσω κοινής διαχείρισης του στόλου τους. Τα πλοία που θα χρησιμοποιούνται κάθε φορά θα είναι αυτά τα οποία βρίσκονται πιο κοντά στο λιμάνι φόρτωσης των εμπορευμάτων.

2.6. Η σημερινή κατάταξη της “Lloyd’s List”

Σύμφωνα με την κατάσταση της ετήσιας επετηρίδας της «Lloyd’s List Top 100, 2015», πρώτη είναι η Ελληνόκτητη ναυτιλία σε όρους χωρητικότητας, ενώ στους 100 ισχυρότερους πλοιοκτήτες και παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας, για το 2015, βρίσκονται και 13 Έλληνες, αν και παρατηρούνται κάποιες ανακατατάξεις, μεταξύ των Ελλήνων, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. (Μπέλλος, 2015).

Ο Πήτερ Γεωργιόπουλος ανεβαίνει 34 θέσεις, ενώ ο Βαγγέλης Μαρινάκης 16 θέσεις. Πτώση παρατηρείται για τον Πέτρο Παππά, ο οποίος το 2014 κατείχε την 11^η θέση και το 2015 το συναντάμε στην 31^η θέση.

- Κορυφαίος μεταξύ των Ελλήνων ο Γιάννης Αγγελικούσης στην 5^η θέση, παρόλο που έχασε μια θέση, αφού πέρυσι βρισκόταν στην 4^η.
- Στην 16^η θέση η Αγγελική Φράγκου, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 15^η θέση
- Στην 17^η θέση ο Γιώργος Οικονόμου, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 21^η θέση
- Στην 18^η θέση ο Γιώργος Προκοπίου, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 25^η θέση
- Στην 21^η θέση σταθερά ο Πήτερ Λιβανός

- Στην 31^η θέση ο Πέτρος Παππάς, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 11^η θέση
- Στην 45^η θέση ο Νικόλας Τσάκος, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 54^η θέση
- Στην 47^η θέση ο Πήτερ Γεωργιόπουλος, ενώ πέρυσι βρισκόταν στην 83^η θέση
- Σταθερά στην 48^η θέση ο Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών, Θεόδωρος Βενιάμης
- Στην 52^η θέση ο Κωστής Κωνσταντακόπουλος, ενώ βρισκόταν πέρυσι στην 50^η θέση
- Στην 65^η θέση ο Ευάγγελος Μαρινάκης, ενώ βρισκόταν πέρυσι στην 81^η θέση
- Στην 88^η θέση ο Σίμος Παλιός, ενώ βρισκόταν πέρυσι στην 81^η θέση και
- Στην 98^η θέση ο Δημήτρης Μελισσανίδης, ενώ βρισκόταν πέρυσι στην 97^η θέση

Επικεφαλής στην 1^η θέση της λίστας Lloyd's, η ναυτιλιακή της Maersk Group με τα στελέχη της τους Nils Andersen, Soren Skou και Kim Fejfer, στην 2^η θέση ο Ali Al Naimi υπουργός πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας, στην 3^η θέση ο Xu Lirong πρόεδρος του ομίλου China Shipping και της Cosco Group, στην 4^η θέση ο Νορβηγός κάτοχος δεξαμενόπλοιων John Fredriksen και στην 5^η θέση ο Γιάννης Αγγελικούσης ο οποίος είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος πλοιοκτήτης ανά τον κόσμο. Στην δε 11^η θέση συναντάμε και τον Πρόεδρο των ΗΠΑ Barak Obama.

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία, πάντα σύμφωνα με την ετήσια επετηρίδα της «Lloyd's List Top 100, 2015», ελέγχει 334.649 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητας, ενώ ακολουθεί 2^η η Ιαπωνία με 274 εκατομμύρια τόνους, 3^η η Κίνα με 178 εκατομμύρια τόνους και 4^η η Γερμανία με 132 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητας.

Ο μεγαλύτερος, σε όρους χωρητικότητας, ιδιώτης πλοιοκτήτης διεθνώς είναι ο Γιάννης Αγγελικούσης, ο οποίος βρίσκεται στην 6^η θέση της σχετικής κατάταξης με 143 πλοία και χωρητικότητα 26,8 εκατομμύρια τόνους. Προηγούνται οι κρατικές και πολυμετοχικές εταιρίες όπως είναι οι Cosco, MOL, NYK, China Shipping και η AP Moller Maersk. Στην ίδια λίστα της χωρητικότητας συναντάμε επίσης τον όμιλο Γ.

Οικονόμου με 14,18 εκατομμύρια τόνους και 116 ποντοπόρα, τον Γ. Προκοπίου με 10,34 εκατομμύρια τόνους και 66 δεξαμενόπλοια, τον όμιλο Τσάκου με 9,447 εκατομμύρια τόνους και 89 πλοία, την Thenamaris της οικογενείας Μαρτίνου με 9 εκατομμύρια τόνους και 90 πλοία και τον όμιλο του Αγγ. Φράγκου.

(Lloyd'sListTop100-2015, 2015)

2.7. Η Ναυτιλία και η οικονομία

Από 13 έως 19 δις ευρώ σε ετήσια βάση και ανάλογα με τους ναύλους της αγοράς, προσφέρει η ναυτιλία στην Ελληνική οικονομία, αντιπροσωπεύοντας το 7% του ΑΕΠ. Οι δε εργαζόμενοι, έμμεσα ή άμεσα, ανέρχονται στις 250.000-300.000 άτομα, σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς το 2005 και του IOBE το 2003, μελέτη η οποία διεξήχθη σύμφωνα με την μέθοδο Leondien, εισροών/εκροών.

Σήμερα ο Ελληνικός νηογνώμονας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1870, σχεδόν δεν υφίσταται και αυτό είναι αποτέλεσμα της διαφορετικής αντιμετώπισης των Ελλήνων. Στην χώρα μας υπάρχουν περίπου 690 εταιρίες διαχείρισης, αρκετοί διεθνείς οίκοι παροχής υπηρεσιών, ασφαλιστικοί οργανισμοί, ξένες τράπεζες, μεσίτες, δικηγόροι, νηογνώμονες και αρκετοί ακόμη, οι οποίοι διατηρούν περιφερειακά μικρά γραφεία. Οι ασφαλιστικές εταιρίες, οι εταιρίες χρηματοοικονομικού ενδιαφέροντος, οι εταιρείες ναυλώσεως και εμπορίας όμως δεν έχουν ισχυρή παρουσία, εξαιτίας του ασταθούς και μη φιλικού φορολογικού και νομοθετικού περιβάλλοντος της χώρας. (Γράτσος, 2013)

Σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη που διεξήγαγε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Νοέμβριο του 2015, τα σημεία τα οποία χρήζουν επισήμανσης για την συνεισφορά της Ελληνόκτητης ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας είναι τα εξής:

- Με βάση τα στοιχεία του IOBE¹² κατά τον Ιανουάριο 2013, η οικονομική, συνολική και καταγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας,

¹² Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών

ανέρχεται ετησίως στα 13 δις. ευρώ προστιθέμενης αξίας και στις 192.000 θέσεις εργασίας.

- Υπολογίζεται ότι το εισόδημα αυτών των 192.000 εργαζόμενων ανέρχεται στα 2,7 δις. ευρώ, εκ των οποίων αρκετά σημαντικό μερίδιο κατατίθεται στα δημόσια και ασφαλιστικά ταμεία, ως φόροι.
- Εξαιτίας της ποντοπόρου ναυτιλίας αρκετοί κλάδοι έχουν δεκάδες γραφεία στην χώρα μας και απασχολούν εκατοντάδες εργαζόμενους. Στους κλάδους αυτούς ανήκουν οι διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρίες, τα δικηγορικά γραφεία με εξειδίκευση στη ναυτιλία, τα τραπεζικά εξειδικευμένα τμήματα, οι ναυλομεσιτικοί οίκοι, οι εταιρείες στελέχωσης πληρωμάτων, οι εταιρείες οι οποίες μετακινούν πληρώματα στα λιμάνια όλου του κόσμου, οι εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι ασφαλιστικοί πράκτορες και οι αντασφαλιστικοί οίκοι, η βιομηχανία πετρέλευσης (bunkers) και ανεφοδιασμού κ.α. Εξ αιτίας όλων αυτών των εταιρειών προκύπτει πλήθος ακόμη εταιριών σχετικών με την καθημερινή υποστήριξη των εργαζομένων σε αυτές. Παράλληλα οι εργαζόμενοι αυτοί έχουν ανάγκη από τραπεζικές υπηρεσίες, εστίαση, ψυχαγωγία κ.α..
- Με βάση τα στοιχεία του Οκτωβρίου 2013 της Boston Consulting Group, η οικονομική συνεισφορά του κλάδου της Ελληνικής ναυτιλίας αντιστοιχεί περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας.
- Σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2014, σε 7,9 δις ευρώ ήταν οι καθαρές εισπράξεις από τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών, αύξηση 1,4 δις ευρώ σε σχέση με το 2013. Το δε εισερχόμενο συνάλλαγμα στο σύνολό του ανέρχεται στα 13,2 δις ευρώ.
- Οι κυριότεροι πελάτες οι οποίοι παράγουν εισόδημα, για Ελληνικές ή ξένες τράπεζες, είναι οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες και έχουν τους χαμηλότερες δείκτες, σχετικά με άλλες εθνικότητες, σε προβληματικά δάνεια.

- Το Ελληνικό δημόσιο εισπράττει φορολογικά έσοδα από την ναυτιλία και σε αυτά, εκτός από το φόρο χωρητικότητας, συμπεριλαμβάνονται οι φόροι εισοδήματος και οι εισφορές των Ελλήνων και ξένων εργαζομένων.
- Από το 2013 πληρώνεται ένας νέος φόρος χωρητικότητας για τα πλοία ξένης σημαίας, τα οποία τα διαχειρίζονται γραφεία σε Ελληνικό έδαφος
- Από το 2014 έχει αρχίσει τμηματικά η οικιοθελής συνεισφορά των Ελλήνων πλοιοκτητών προς το Ελληνικό Δημόσιο, μετά την υπογραφή συνυποσχετικού ύψους 420 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα έτη.

(Γράτσος, 2013), (Τσαμόπουλος, 2015)

Μία ακόμη πιο πρόσφατη μελέτη του οίκου Clarkson¹³, με βάση τα στοιχεία του Φεβρουαρίου 2015, αναφέρει ότι ο Ελληνικός στόλος είναι ο κυρίαρχος με 5.057 πλοία και με την αξία του να ξεπερνά τα 99,5 δις δολάρια. Η μελέτη παρουσιάστηκε στις Βρυξέλες και διεξήχθη για λογαριασμό της European Community Ship-owners Associations (ECSA) και το ενδιαφέρον της έγκειται στην ενασχόλησή της με την ναυτιλία τύπου tramp ή αλλιώς την «ελεύθερη ναυτιλία», η οποία διεξάγεται σε αγορές ελεύθερου ανταγωνισμού. Στην ελεύθερη ναυτιλία περιλαμβάνονται πλοία bulk carriers, χημικών μεταφορών, δεξαμενόπλοια, μεταφοράς πετρελαίου, φυσικού αερίου και υγραερίου και τέλος πλοία ro-ro. Αυτού του τύπου τα πλοία δεν απασχολούνται σε τακτικές γραμμές, όπως τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. (Καραγεώργος, 2015)

Η συγκεκριμένη μελέτη ανέλυε στοιχεία 30 μεγάλων διεθνών ναυτιλιακών δυνάμεων, όπου η Ελλάδα σύμφωνα με τα στοιχεία του Φεβρουαρίου 2015 και για πλοία άνω των 100gt, κατέχει την κορυφή με 5.057 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 181,7 εκατομμύρια gt. Επιπλέον 522 πλοία των 30 εκατομμυρίων gt, το οποίο είναι το 16,5% του στόλου, βρίσκονται υπό ναυπήγηση.

¹³ 16 Μαρτίου 2015

Στην επόμενη θέση της κατάταξης είναι η Ιαπωνία, με 8.568 πλοία, αξίας 105,6 δις δολαρίων, χωρητικότητας 161,8 εκατομμύρια gt και υπό ναυπήγηση 318 πλοία των 17,1 gt. Ακολουθεί η Κίνα στην τρίτη θέση με 6.540 πλοία, αξίας 80 δις δολαρίων, συνολικής χωρητικότητας 119,8 εκατομμύρια gt και υπό ναυπήγηση 634 πλοία των 31,9 gt. Στην κατάταξη ακολουθεί η Γερμανία με 4.059 πλοία (94 gt) και οι ΗΠΑ με 5.078 πλοία (54,5 gt).

Εξέλιξη δύναμης των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω								
περίοδος	Σύνολο		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά και λοιπά (1)	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
2008	2.021	39.054.639	591	15.007.024	521	22.318.727	909	1.728.888
2009	2.091	41.299.142	565	14.818.131	554	24.775.752	972	1.705.259
2010	2.074	43.026.265	552	15.866.783	543	25.538.261	979	1.621.221
2011	2.014	43.401.940	539	16.003.775	538	25.796.929	937	1.601.236
2012	1.941	43.618.495	521	16.022.220	530	26.148.497	890	1.447.778
2013	1.897	43.982.833	505	15.665.470	528	26.904.006	864	1.413.357
2014	1.855	44.804.979	501	16.346.192	521	27.027.473	833	1.431.314
2015								
I	1.851	44.837.829	499	16.263.742	523	27.149.910	829	1.424.177
II	1.851	44.999.324	500	16.266.135	524	27.309.716	827	1.423.473
III	1.841	44.694.971	494	16.080.897	521	27.190.501	826	1.423.573
IV	1.843	44.900.647	493	16.037.075	523	27.440.050	827	1.423.522
V	1.837	44.489.064	488	15.832.960	520	27.238.287	829	1.417.817
VI	1.846	45.015.151	488	16.087.113	523	27.505.484	835	1.422.554
VII	1.845	45.056.939	488	16.025.050	524	27.625.051	833	1.406.838
VIII	1.837	44.177.743	482	15.553.138	521	27.217.396	834	1.407.209
VIII	1.835	44.138.319	478	15.186.696	522	27.547.484	835	1.404.139

Πίνακας 5: Εξέλιξη δύναμης των Ελληνικών εμπορικών πλοίων 100κοχ και άνω,
πηγή: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1033038/feugoun-ploia-apo-ti-simaia>

2.8. Η κρίση στην Ελληνική Ναυτιλία, την περίοδο 2009-2011

Η διακίνηση όλων των φορτίων επηρεάστηκε καθοριστικά από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Η κρίση αναπόφευκτα έφερε σοβαρές επιπτώσεις και στην διεθνή ναυτιλία και φυσικά και στην Ελληνική και Ελληνόκτητη ναυτιλία, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να εμφανίσουν μειωμένα έσοδα και ζημίες και σταδιακά να προβούν σε συρρίκνωση των μεγεθών τους. Ο περιορισμός των τραπεζικών δανείων έχει περιοριστεί σημαντικά και οι ναύλοι έχουν υποστεί μεγάλη μείωση, το ναυτιλιακό

συνάλλαγμα με την σειρά του έχει αισθητή μείωση και οι νέες ναυπηγήσεις μηδενίζονται.

Σε αυτήν την χρονική περίοδο, 2009-2010, τα οικονομικά μεγέθη καταγράφονται ως εξής:

- Μειώνεται κατά 5 δις ευρώ, στην χώρα μας, η εισροή συναλλάγματος
- Υποστέλλεται η Ελληνική σημαία σε 152 πλοία
- Στο εθνικό νηολόγιο διαγράφονται 9.029.035 χωρητικότητας dwt
- Το ναυτικό συνάλλαγμα άγγιξε τα 19,2 δις ευρώ, το 2008 και αντιστοιχούσε στο 7,9% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος
- Πωλήθηκαν από Έλληνες πλοιοκτήτες πάνω από 350 πλοία, προκειμένου να γίνει ρύθμιση υποχρεώσεων προς τις τράπεζες και προκειμένου να αυξηθεί η ρευστότητα τους και να επιτευχθεί επαναδιαπραγμάτευση των δανείων τους με τις τράπεζες. Οι ζημιές από αυτήν τη δραστηριότητα ανήλθαν στο 1,5 δις δολάρια.

Παρόλα αυτά η εθνική μας οικονομία ενισχύθηκε από την Ελληνική ναυτιλία το 2010 με έσοδα της τάξης των 916 ευρώ ανά κάτοικο, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 κρατών η κατάταξη της Ελλάδας είναι στην δεύτερη θέση, όσον αφορά τις ανά κάτοικο καθαρές εισπράξεις από την ναυτιλία. Στην πρώτη θέση συναντάμε την Δανία και στην Τρίτη θέση την Νορβηγία.

Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Allied Shipbroking, το 2010, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέπτυξαν σημαντική δραστηριότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων και επένδυσαν 654,6 εκατομμύρια δολάρια για αγορά 21 πλοίων. Τους ακολουθούν οι Κινέζοι με επενδύσεις 414,2 εκατομμυρίων δολαρίων και αγορά 27 πλοίων. Οι ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες κατείχαν στόλο πλοίων 5-8, παρουσίασαν μικρή μείωση και σε αριθμό από 125 σε 123 και σε ποσοστό από 16,4% στο 15,9%. Οι εταιρίες οι οποίες είχαν στόλο πάνω από 25 πλοία εμφανίζουν επίσης μικρή μείωση, με τον αριθμό των εταιριών τους να μειώνεται κατά μια και να παραμένουν 31 και το ποσοστό επί του στόλου συνολικά μειώθηκε από το 4,2% στο 4%.

Σχετικά με τον Ελληνόκτητο στόλο επίσης παρατηρήθηκε μείωση, όταν τον Φεβρουάριο του 2008 ο στόλος κατείχε 4.173 πλοία και την αντίστοιχη περίοδο του 2009 ο στόλος κατείχε 4.161 πλοία, ενώ το 2010 3.996 πλοία. Το 2009 η

χωρητικότητα από 263,5 dwt πέφτει το 2010 σε 258,1 dwt. Ο Ελληνόκτητος στόλος παράλα αυτά το 2010 αντιπροσωπεύει το 8% του παγκόσμιου στόλου στα πλοία και το 14,9% στην χωρητικότητα dwt, έναντι 8,2% και 15,2% συγκριτικά με το 2009. Ο στόλος υπό την Ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 24,2% του Ελληνόκτητου στόλου, το οποίο σημαίνει ότι μόνο 1 στα 4 πλοία ταξιδεύει υπό την Ελληνική σημαία. Σταδιακά παρατηρείται και μείωση των θέσεων εργασίας και στους Έλληνες ναυτικούς στα Ελληνόκτητα πλοία, αλλά και στους αλλοδαπούς ναυτικούς.

Ο Ελληνόκτητος στόλος το 2010 διαθέτει:

- Το 23,1% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων, έναντι του 22,3% το 2009 και με βάση τη χωρητικότητα ελέγχει το 20,9% το 2010 έναντι του 20,4% το 2009
- Το 9,2% των πλοίων για την μεταφορά χημικών, έναντι του 9,4% το 2009, και με βάση τη χωρητικότητα το ποσοστό παρέμεινε αμετάβλητο στο 13,3%
- Το 9,2% στα Liquid Gas Carriers από 9,8% το 2009 και το 6,4% έναντι του 6,9% το 2009 όσον αφορά τη χωρητικότητα.
- Στον κλάδο Ore & Bulk Carriers οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 17,4% των πλοίων έναντι του 18,1% το 2009 και με όσον αφορά τα dwt το 18,1% έναντι του 19,1% το 2009
- Το 6,6% στα επιβατηγά πλοία έναντι του 6,7% το 2009, ενώ με βάση τη χωρητικότητα αυξήθηκε στο 6,1% έναντι του 6% της προηγούμενης χρονιάς

Το σημαντικό στοιχείο του 2009 είναι η μείωση του Ελληνόκτητου στόλου κατά 165 πλοία, τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα 5.438.843 dwt. Παράλληλα οι Έλληνες εφοπλιστές ενδιαφέρονται περισσότερο για μικρότερα νηολόγια, όπως για παράδειγμα της Μάλτας, το οποίο έχει παρουσιάσει αύξηση κατά 34 Ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας 5.171.028 dwt. Την ίδια περίοδο παρατηρήθηκε και μείωση στα υπό ναυπήγηση πλοία, όπου το καλοκαίρι του 2009 ήταν 826 πλοία έναντι 1.072 του Φεβρουαρίου του 2009, ενώ στο τέλος του Ιανουαρίου του 2010 ήταν υπό ναυπήγηση 654 Ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 54.124.291 dwt. (Fairplay Solutions)

Η Κίνα εισέρχεται απειλητικά απέναντι στην Ελλάδα, η οποία κινδυνεύει να χάσει την πρώτη της θέση, με 660 πλοία χωρητικότητας 52.731.045 dwt, ενώ ακολουθεί η Ιαπωνία με 680 πλοία χωρητικότητας 51.544.275 dwt, η Γερμανία με 994 πλοία χωρητικότητας 40.621.902 dwt. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η Ελλάδα σε αριθμό πλοίων είναι 5^η στην κατάταξη, αλλά πρώτη στην χωρητικότητα, ενώ συνεχίζεται η ναυπήγηση μεγάλων δεξαμενόπλοιων.

Τα στοιχεία της περιόδου 2010-2011 σχετικά με την κρίση της Ελληνικής οικονομίας αποδεικνύουν επίσης, την κρίση της ναυτιλίας και τη μείωση των καθαρών εισπράξεων από την ναυτιλία. Επίσης διαγράφεται η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η συρρίκνωση του στόλου υπό Ελληνική σημαία, ενώ η ανεργία σημειώνει σημαντική αύξηση. Η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος τους μήνες Ιανουάριο έως Σεπτέμβριο 2011 ήταν κατά 10,3% σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά, με βάση τα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισήλθε στην χώρα ήταν της τάξης των 10.547,7 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ την ίδια χρονική περίοδο της περσινή χρονιάς το συνάλλαγμα ήταν της τάξης των 11.758,8 εκατομμυρίων ευρώ. Χαρακτηριστικός μήνας ήταν ο Σεπτέμβριος, όπου εισέρρευσαν 1.241 εκατομμύρια ευρώ, ενώ τον προηγούμενο χρόνο είχαν εισρεύσει 1.317,2 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή παρουσιάστηκε μείωση 5,8%. Τον ίδιο μήνα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία περιορίστηκαν στα 2.027 και ο Ελληνικός στόλος κατέγραψε μείωση της τάξης του 4,2%.

Το ίδιο ποσοστό μείωσης, 4,2%, καταγράφηκε τον Σεπτέμβριο για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ. Ο Ελληνικός στόλος κατείχε 2.027 πλοία χωρητικότητας 43.356.420 dwt το 2011, έναντι 2.116 πλοίων χωρητικότητας 43.001.166 dwt το 2010. Η μείωση διαγράφεται μήνα με τον μήνα και η μείωση από τον Σεπτέμβριο του 2011 και του Σεπτεμβρίου του 2010 είναι της τάξης του 3,2% στα δεξαμενόπλοια, στα 5,9% στα φορτηγά πλοία, 4,4% στα επιβατικά πλοία και στις υπόλοιπες κατηγορίες 1,7%.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, με στοιχεία μελέτης του ΚΕΠΕ, μειώθηκε το 2011 κατά 12%, έναντι του 2010, εξαιτίας της σημαντικής πτώσης των ναύλων τα οποία κυμάνθηκαν στα επίπεδα του 2001. Οι εισπράξεις όμως τείνουν να παρουσιάσουν αύξηση και άγγιζαν τα 12,3 δις ευρώ, γεγονός το οποίο οφείλεται στην

αύξηση των ναυτιλιακών εργασιών εντός της χώρας και στο μέγεθος του Ελληνόκτητου στόλου.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1. Η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης

Από την εποχή όπου η Κίνα έγινε το παγκόσμιο εργαστήριο κατασκευής οποιουδήποτε προϊόντος, διαφαίνονταν οι αλλαγές στις εμπορευματικές ροές και ότι η κίνηση θα διαφοροποιούταν και θα αυξάνονταν από την Κίνα στην Ευρώπη μέσω της Μεσογείου. Και μιας και ο χρόνος είναι χρήμα, οι πιο σύντομοι δρόμοι είναι σωτήριοι, αφού για κάθε ημέρα καθυστέρησης της παράδοσης των εμπορευμάτων, το κόστος αυξάνεται από 0,6% μέχρι και 2,3%, ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος.

Σήμερα τα Ελληνικά λιμάνια ορίζονται ως οι φυσικές πύλες από και προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και την Άπω Ανατολή με την βοήθεια ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου. Ακόμη θα ήταν δυνατόν να λειτουργούν και ως μεταφορτωτικά κέντρα προς την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα με πλοία τροφοδοσίας.

Για να εδραιωθεί βέβαια η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο, απαιτούνται σύγχρονα λιμάνια και ένα άρτια ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, σε ανταγωνιστικές τιμολογιακές πολιτικές. Επίσης, η αργοπορία και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους και έτσι δεν ωφελείται η ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Η Κινέζικη Cosco Piraeus Container Terminal, διοικείται με βάση τα διεθνή πρότυπα και εντός τριών ετών έχει τριπλάσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, με παράλληλη αναβάθμιση του σταθμού.

Η Ελλάδα ως κόμβος στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη της, ορισμένες παραμέτρους οι οποίες συνδέονται με τον χρόνο και άρα το κόστος. Για παράδειγμα, η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την Ευρώπη με την Κίνα ήδη λειτουργεί και η διαδρομή της διαρκεί περίπου 15-20 ημέρες, ανάλογα με την αφετηρία και τον προορισμό, ενώ η μεταφορά προϊόντος κοστίζει περίπου 10.000 δολάρια. Η Hewlett Packard η οποία χρησιμοποιεί για τη μεταφορά αυτή τη σύνδεση από το Chongqing στην Shanghai κοστίζει περίπου 1.600 δολάρια. Ωστόσο, από τη Shanghai στον Πειραιά κοστίζει περίπου 2.200 δολάρια και τέλος από τον Πειραιά

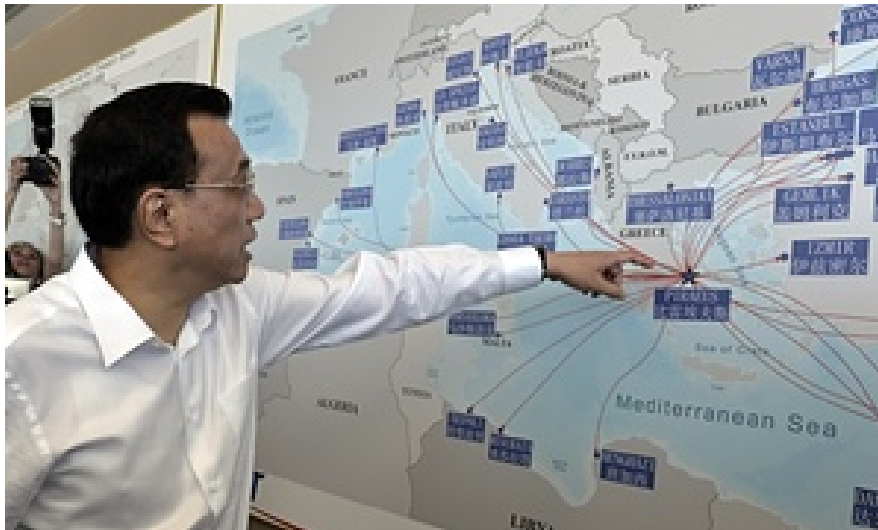
στην Βιέννη το κόστος είναι περίπου 1.800 δολάρια. Προσθέτοντας το κόστος των φορτώσεων και μεταφορών η συνολική τιμή ανέρχεται περίπου στα 6.000 δολάρια. Οι δε ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες μετακινούν τα εμπορευματοκιβώτια, εξαιτίας των ζημιών που καταγράφουν, κάνουν προσπάθεια να αυξήσουν το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών. Στο μέλλον αυτό μπορεί να επιτευχθεί, καθώς μπαίνουν στις γραμμές μεγαλύτερα πλοία, με αποτέλεσμα την συμπίεση του κόστους.

Επίσης, τώρα που οι πάγοι λιώνουν η σύνδεση του Rotterdam με την Sanghai, στην Αρκτική διαδρομή, γίνεται περίπου σε 23 ημέρες. Σε αυτήν την περίπτωση τα Ελληνικά λιμάνια και ιδιαίτερος του Πειραιά δεν έχει όφελος. Η διαδρομή αυτή το 2013 χρησιμοποιήθηκε από περίπου 250 πλοία, μεγάλη αύξηση εάν λάβουμε υπόψη μας ότι το 2012 ταξίδεψαν μόνο 46 πλοία και το 2010 μόνο 4 πλοία.

Ένας άλλος σημαντικός κόμβος διαμετακόμισης αναδεικνύεται στην Αίγυπτο από το 2014, όπου παράλληλα με την αναβάθμιση της διώρυγας του Σουέζ άρχισαν να δημιουργούνται και κέντρα διανομής και logistics. Γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι όταν ολοκληρωθεί αυτή η επένδυση, η Αίγυπτος θα ανταγωνιστεί την Ελλάδα και το δίκτυο διαμετακόμισης της. Στην προκειμένη περίπτωση η χώρα μας πρέπει να προσφέρει ένα καλύτερο πακέτο με συνδυασμό χρόνου και κόστους. (Γράτσος, 2013)

3.2. Το λιμάνι του Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο

Το λιμάνι του Πειραιά για τις θαλάσσιες μεταφορές από την Απω Ανατολή, οι οποίες έχουν προορισμό την Ανατολική Ευρώπη, μειώνει τις ημέρες μεταφοράς κατά 4 ή ακόμη περισσότερο, εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης που έχει η Ελλάδα στην Μεσόγειο.



Εικόνα 12: Ο Κινέζος πρωθυπουργός, Λι Κετσιάνγκ, κοιτάζει ένα χάρτη οδών ναυσιπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά, όπου η Κινέζικη Cosco ελέγχει δύο από τους τρεις τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, σε μια επίσκεψή του το 2014, Φωτογραφία: Lousia

Γουλιαμάκη / AFP / Getty Images,

πηγή: <http://www.theguardian.com/world/2015/feb/09/greece-syriza-stops-china-extending-hold-piraeus>

Ο πίνακας ο οποίος ακολουθεί δίνει παραδείγματα μεταφορών από χώρες του εξωτερικού και συγκριτικά στοιχεία μεταξύ των Ελληνικών λιμανιών:

Παράδειγμα:	Σύγκριση Πειραιά με άλλα Ελληνικά λιμάνια:
Sanghai – Budapest (Hungary): Μέσω Πειραιώς ~ 23 ημέρες Μέσω Τεργέστης ~ 28 ημέρες Μέσω Αμβούργου ~ 35 ημέρες	Καλαμάτα: Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου +5 ώρες, λόγω αξιόπιστης σιδηροδρομικής σύνδεσης
Sanghai – Warsaw (Poland): Μέσω Πειραιώς ~ 24 ημέρες Μέσω Τεργέστης ~ 28 ημέρες Μέσω Αμβούργου ~ 35 ημέρες Μέσω Gdansk ~ 36 ημέρες	Μείωση συνολικού πλου Port Said – Καλαμάτα – Gioia Tauro, +5 ώρες, σε σχέση με τον Πειραιά Θεσσαλονίκη: αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου +2 ώρες
Sanghai – Bucharest (Romania):	Αύξηση συνολικού πλου Port Said –

Μέσω Πειραιώς ~ 24 ημέρες	Θεσσαλονίκη – Gioia Tauro, 21 ώρες, σε σχέση με τον Πειραιά
Μέσω Τεργέστης ~ 28 ημέρες	
Μέσω Constanta ~ 30 ημέρες	

Πίνακας 6: Σύγκριση χρόνου μεταφοράς Πειραιά και άλλων λιμανιών,

Πηγή: http://www.nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf

Η προσπάθεια ανάδειξης του Πειραιά σε ένα κέντρο διεθνούς ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, συνεισφέρει στην οικονομία της χώρας, αποτελεί δε μια προτεραιότητα του Υπουργείου Εθνικής Ναυτιλίας αλλά και των ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων. Από κρατικής πλευράς, η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιριών είναι θέμα μείζονος σημασίας και λαμβάνονται σημαντικές πρωτοβουλίες για να βελτιωθούν όλες οι υποδομές του λιμανιού.

Το λιμάνι του Πειραιά το επιλέγουν και πολλές αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, κυρίως Ελληνικών συμφερόντων για τις δραστηριότητές τους. Σήμερα έχουν εγκατασταθεί στον Πειραιά περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες, επίσης η διαχείριση του Ελληνόκτητου και του υπό Ελληνική σημαία στόλου διεξάγεται στον Πειραιά, ενώ στα γραφεία των εταιρειών απασχολούνται περίπου 12.000 εργαζόμενοι. Στο λιμάνι δραστηριοποιούνται ακόμη και άλλες 2.500 εταιρείες οι οποίες ασχολούνται με την εκμετάλλευση των πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 959/70 και από τον Μάιο του 2004 λειτουργούν και οι περίπου 680 Ναυτιλιακές Εταιρίες Πλοίων Αναψυχής μέσω των οποίων ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Στον Πειραιά δραστηριοποιούνται και πολλές άλλες επιχειρήσεις οι οποίες σχετίζονται με την ναυτιλία, ενώ και οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες διατηρούν εδώ τα γραφεία τους μετά από αναγνώριση του Ελληνικού κράτους. Ακόμη, οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί με ισχυρά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια διατηρούν υποκαταστήματα, αναγνωρισμένοι χρηματοοικονομικοί και νομικοί οίκοι είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με Ελληνικές εταιρείες, παρέχουν τις συμβουλές τους για την χρηματοδότηση επενδύσεων και τέλος P&I Clubs και εταιρίες ναυτασφαλίσεων ασφαλίζουν τον Ελληνικό στόλο.

Στο λιμάνι του Πειραιά εδρεύουν πολλές εταιρίες παραναυτιλιακές, όπως τα ναυπηγεία, οι ναυλωτές, εταιρίες ρυμουλκήσεων, εταιρίες επισκευών, ναυτικών πρακτορευσεων, επιχειρήσεις τροφοδοσίας, εταιρίες πετρέλευσης πλοίων, ναυτικά δικαστήρια, κατασκευαστές, επισκευαστές και επιθεωρητές ναυτικών μηχανών και τέλος όλη η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού. (Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, 2006)



Εικόνα 13: Τα Container ships ακινητοποιημένα στο λιμάνι του Πειραιά, στις 4 Ιουλίου 2015, λόγω των capital controls, φωτογ: SIMON DAWSON/BLOOMBERG NEWS, Πηγή: <http://www.wsj.com/articles/job-seeking-greeks-heed-call-of-the-sea-again-1436015070>

3.3. Οι Ναυτιλιακές Εταιρείες του Πειραιά και οι δραστηριότητές τους

Στόλος χωρητικότητας πολύ μεγαλύτερος του 1 εκατομμυρίου dwt, ανήκει σε πενήντα Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες. Τα τελευταία χρόνια δε, έχουν εμφανιστεί άγνωστα έως τότε ονόματα στον ναυτιλιακό κλάδο, όπως του Ευάγγελου Πιστιόλη, του Βίκτωρα Ρέστη του Σταμάτη Μόλαρη, του Ιωάννη Παπαδημητρίου και του Ευάγγελου Μαρινάκη. Από αυτές τις εταιρίες οι 23 έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία των οποίων η χωρητικότητα είναι μεγαλύτερη των δύο εκατομμυρίων dwt και οι υπόλοιπες 27 έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία των οποίων η χωρητικότητα είναι μεγαλύτερη του 1 εκατομμυρίου dwt.

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

Τον Πειραιά επιλέγουν όχι μόνον ελληνικές αλλά και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εγκαταστήσει γραφεία τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρίες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρίες.

Κύριες δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών, αποτελούν:

α) Η επιλογή και απόκτηση πλοίων

β) Η αναζήτηση και εξασφάλιση απασχόλησης για τα πλοία (ναύλωση)

γ) Η λειτουργική διαχείριση των πλοίων

δ) Η τεχνική διαχείριση των πλοίων

ε) Η χρηματοοικονομική διοίκηση

στ) Η διαχείριση πληροφοριών

Στην συνέχεια μπορούμε να δούμε τις 50 μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, σύμφωνα με την χωρητικότητα των πλοίων τους σε dwt και τον αριθμό των πλοίων που κατέχουν:

NAYTILIAKH ETAIPIA με βάση την χωρητικότητα DWT

1 KRISTEN NAVIGATION INC. 8.041.488

2 DYNACOM TANKERS MANAGEMENT 7.579.232

3 TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A. 6.094.565

4 CARDIFF MARINE INC. 5.693.002

5 ENTERPRISES SHIPPING & TRADING 5.020.250

6 MARMARAS NAVIGATION LTD. 4.818.532

7 THENAMARIS (SHIP MANAGEMENT) INC. 4.139.831

8 GULF MARINE MANAGEMENT S.A. 3.909.631

9 POLYAR SHIPPING CO. LTD. 3.650.705

10 CERES MARITIME SERVICES INC. 3.390.809

11 ANANGEL MARITIME SERVICES INC. 3.074.218

12 EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD. 3.009.313

13 NEDA MARITIME AGENCY CO. LTD. 2.892.084

- 14 POLEMBROS SHIPPING LTD. 2.710.839
- 15 CHANDRIS (HELLAS) INC. 2.566.110
- 16 SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A. 2.565.497
- 17 MINERVA MARINE INC. 2.562.742
- 18 TOP TANKERS MANAGEMENT S.A. 2.498.582
- 19 GENERAL MARITIME MANAGEMENT (HELLAS) LTD. 2.381.717
- 20 COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A. 2.231.854
- 21 CENTROFIN MGMT / MARINE TRUST LTD. 2.216.023
- 22 CARRAS (HELLAS) S.A. 2.127.972
- 23 OSG MANAGEMENT LTD. 2.103.448
- 24 ALPHA TANKERS AND FREIGHTERS INTERNATIONAL LTD. 1.956.804
- 25 QUINTANA MANAGEMENT LLC. 1.801.145
- 26 CAPITAL SHIP MANAGEMENT CORP. 1.779.088
- 27 AELOS MANAGEMENT S.A. 1.698.719
- 28 DANAOS SHIPPING CO. LTD. 1.649.523
- 29 EUROPEAN NAVIGATION INC. 1.603.410
- 30 NEREUS SHIPPING S.A. 1.581.497
- 31 CYPRUS MARITIME CO. LTD. 1.551.001
- 32 CHARTWORLD SHIPPING CORP. 1.548.477
- 33 SUN ENTERPRISES LTD. 1.527.602
- 34 PRIME MARINE MANAGEMENT INC. 1.486.930
- 35 ELETSON CORPORATION 1.414.705
- 36 AVIN INTERNATIONAL S.A. 1.406.565

- 37 STAMFORD NAVIGATION INC. LIBERIA 1.398.548
- 38 MOUNDREAS NICHOLAS G. SHIPPING S.A. PANAMA 1.299.907
- 39 STEALTH MARITIME CORP./ BRAVE MARITIME CORP. INC. 1.206.964
- 40 MARYVILLE MARITIME CORP./ EXCEL MARITIME 1.124.002
- 41 SAFETY MANAGEMENT OVERSEAS S.A. 1.191.150
- 42 ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD. 1.100.956
- 43 GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD. 1.095.936
- 44 GENCO SHIPPING & TR. 1.028.405
- 45 STAMCO SHIP MANAGEMENT CO. LTD. 1.012.739
- 46 LIQUIMAR TANKERS MANAGEMENT INC. 995.681
- 47 NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC. 963.520
- 48 TECHNOMAR SHIPPING INC. 916.308
- 49 ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD 896.872
- 50 NOMIKOS A.M. TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A. 875.460

NAYTLIAKH ETAIPIA VSL

- 1 ENTERPRISES SHIPPING & TRADING 69
- 2 TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A. 60
- 3 LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD. 59
- 4 CARDIFF MARINE INC. 58
- 5 MARMARAS NAVIGATION LTD. 49
- 6 DYNACOM TANKERS MANAGEMENT 48
- 7 CAPITAL SHIP MANAGEMENT CORP. 45

- 8 THENAMARIS (SHIP MANAGEMENT) INC. 44
- 9 OSG MANAGEMENT LTD. 41
- 10 STEALTH MARITIME CORP./ BRAVE MARITIME CORP. INC. 39
- 11 CHARTWORLD SHIPPING CORP. 36
- 12 COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A. 36
- 13 KRISTEN NAVIGATION INC. 35
- 14 CERES MARITIME SERVICES INC. 33
- 15 DANAOS SHIPPING CO. LTD. 30
- 16 MINERVA MARINE INC. 30
- 17 POLYAR SHIPPING CO. LTD. 30
- 18 AEGEAN SHIPPING MANAGENT S.A. 28
- 19 AVIN INTERNATIONAL S.A. 27
- 20 EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD. 27
- 21 TOP TANKERS MANAGEMENT S.A. 25
- 22 TECHNOMAR SHIPPING INC. 25
- 23 STAMCO SHIP MANAGEMENT CO. LTD. 24
- 24 ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD. 23
- 25 ANANGEL MARITIME SERVICES INC. 23
- 26 CYPRUS MARITIME CO. LTD. 23
- 27 GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD. 23
- 28 PRIME MARINE MANAGEMENT INC. 23
- 29 MOUNDREAS NICHOLAS G. SHIPPING S.A. PANAMA 22
- 30 ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD 21

- 31 ELETSON CORPORATION 21*
- 32 POLEMBROS SHIPPING LTD. 21*
- 33 QUINTANA MANAGEMENT LLC. 21*
- 34 CENTROFIN MGMT / MARINE TRUST LTD. 20*
- 35 CHANDRIS (HELLAS) INC. 20*
- 36 EUROPEAN NAVIGATION INC. 20*
- 37 GENCO SHIPPING & TR. 20*
- 38 MARYVILLE MARITIME CORP./ EXCEL MARITIME 20*
- 39 NAFTOMAR SHIPPING & COMMERCIAL S.A. 20*
- 40 GENERAL MARITIME MANAGEMENT (HELLAS) LTD. 19*
- 41 NEDA MARITIME AGENCY CO. LTD. 19*
- 42 ALPHA TANKERS AND FREIGHTERS INTERNATIONAL LTD. 17*
- 43 MAGNUS CARRIERS CORP. 17*
- 44 NORDSTRAND MARITIME & TRADING CO. LTD 17*
- 45 SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A. 17*
- 46 STAMFORD NAVIGATION INC. LIBERIA 17*
- 47 SUN ENTERPRISES LTD. 17*
- 48 NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC. 16*
- 49 NOMIKOS A.M. TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A. 16*
- 50 ROSWELL NAVIGATION CORP. 16*

(Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 2009).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διεθνής ναυτιλία, εξαιτίας της σημαντικής μείωσης των ναύλων διανύει μια από τις πιο δύσκολες περιόδους της τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης. Παρόλα αυτά οι πλοιοκτήτες αναζητούν νέες συνεργασίες με τις τράπεζες και με τα ναυπηγεία και δημιουργούν νέες κοινοπραξίες, για να εξοικονομήσουν χρόνο και χρήμα. Ο σημαντικότερος παράγοντας της κρίσης στην ναυτιλία σήμερα, είναι η μείωση χρηματοδότησης από τις τράπεζες σε ποσοστό περίπου 30%, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, αφού το 60% περίπου βασίζεται στη χρηματοδότηση από τις τράπεζες.

Παρατηρείται επίσης δυσχέρεια στη λειτουργία τουλάχιστον κάποιων εταιριών, ακυρώσεις νέων ναυπηγήσεων και ακινητοποίηση πολλών πλοίων στα λιμάνια. Πολλά δεξαμενόπλοια εξαιτίας των χαμηλών ναυλώσεων ενοικιάστηκαν απλά ως αποθήκες πετρελαίου σε funds, τα οποία αγοράζουν σε πολύ χαμηλές τιμές πετρέλαιο και το αποθηκεύουν με σκοπό να το πουλήσουν αργότερα όταν θα αυξηθεί η τιμή του.

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας όμως συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της χώρας εφόσον εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά και τα λιμάνια των υπολοίπων χωρών, αυξάνει το εθνικό εισόδημα, φέρνει ξένο συνάλλαγμα, προσφέρει θέσεις απασχόλησης στη χώρα και δημιουργεί παράλληλες άμεσες και έμμεσες οικονομικές δραστηριότητες.

Για την χώρα μας η ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη βιομηχανία. Το ίδιο συμβαίνει και σε διεθνές επίπεδο, μιας και το θαλάσσιο εμπόριο βρίσκεται στην κορυφή της διεθνούς οικονομίας, παρόλο που επηρεάζεται από τα παγκόσμια γεγονότα όπου κι αν αυτά συμβαίνουν. Οι πλοιοκτήτες σε αυτές τις περιπτώσεις, όπως στις αλλαγές της τιμής του πετρελαίου ή μιας μεγάλης καταστροφής υπολογίζουν άμεσα το οικονομικό αντίκτυπο που θα υπάρξει στην ναυτιλία. Η ναυτιλία ασκεί επιρροή στην πολιτική και υπάρχουν πολιτικοοικονομικές δυνάμεις οι οποίες διαμορφώνουν και επηρεάζουν την ανάπτυξη στην αγορά της ναυτιλίας, ενώ υπάρχει αμφίδρομη σχέση μεταξύ της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης της ναυτιλίας.

Η ναυτιλία ίσως είναι ο κυριότερος πυλώνας των οικονομιών και συντελεί στην ανάπτυξη του εμπορίου, εφόσον οι μεταφορές δια θαλάσσης διακινούν το μεγαλύτερο ποσοστό του όγκου των συναλλαγών. Όσον αφορά την Ελληνική ναυτιλία δικαίως χαρακτηρίζεται, μαζί με τον τουρισμό, βαριά βιομηχανία για την χώρα, μιας και την συναντάμε στην κορυφή της παγκόσμιας οικονομίας.

Όσο γράφεται η παρούσα μελέτη, νέα στοιχεία από μελέτες καθημερινά δημοσιεύονται στον τύπο, τα οποία δεν μπορούμε να αγνοήσουμε. Στις 16 Δεκεμβρίου 2015 διαβάζουμε στην εφημερίδα «Ναυτεμπορική», (Τσιμπλάκης, 2015), ότι ο δείκτης Baltic Dry Index, για τους ναύλους στα bulk carriers, έχει πέσει κατά 500 μονάδες για δεύτερη φορά μέσα στο μήνα και είναι η χειρότερη χρονιά για τα bulk carriers, ενώ τα συγκεκριμένα πλοία δεν μπορούν να βγάλουν τα έξοδα τους, αφού σήμερα αντιμετωπίζουν πρόβλημα κάλυψης ακόμη και των λειτουργικών τους εξόδων. Η ναυλαγορά στις 20/11/2015 είχε 498 μονάδες, ενώ τις τελευταίες ημέρες έπεσε στις 484 μονάδες, λόγω της κατρακύλας των 170.000 τόνων πλοίων capes, απ' όπου καθορίζεται ο δείκτης BDI και τα οποία στις 15/12/2015 έχασαν 99 μονάδες, φτάνοντας στις 623. Ο εκπρόσωπος της Morgan Stanley, κ. Γιαννακούλης δήλωσε ότι η χρονιά ήταν εξαιρετικά δύσκολη για τα bulk carriers και λόγω της αύξησης της χωρητικότητας, αλλά και λόγω στασιμότητας της Κινέζικης αγοράς στην αγορά χάλυβα. Οι προσδοκίες δεν είναι καλύτερες για την επόμενη χρονιά, αλλά θα μείνουν στα ίδια επίπεδα και οι δυσκολίες θα συνεχιστούν έως το 2017, καθώς τότε θα παραδοθούν τα υπό ναυπήγηση bulker, ενώ η αύξηση της ζήτησης θα κινηθεί σε μέτρια επίπεδα. Οι λόγοι της πτώσης οφείλονται στην υπερπροσφορά χωρητικότητας και τη μειωμένη ζήτηση, παρά τις κινήσεις των πλοιοκτητών για την διαχείριση της κρίσης, μέσω της μη ανανέωσης παραγγελιών και μέσω της αύξησης των πλοίων τα οποία οδηγούνται στο scrap. Οι αναλυτές επιμένουν ότι η πτώση οφείλεται στην πτώση της αγοράς στις μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος και στην αύξηση του στόλου των capes. Για παράδειγμα, η ζήτηση της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα το 2015 παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με το 2014, όταν τον Οκτώβριο του 2014 ήταν στους 110 εκατομμύρια τόνους και την ίδια χρονική περίοδο το 2015 ήταν μειωμένη κατά 4 εκατομμύρια τόνους. Οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, οι οποίες έχουν ανακοινώσει τα οικονομικά αποτελέσματα του 3^{ου} τριμήνου του 2015, εμφανίζουν ζημίες ιδιαίτερα αυξημένες σε σχέση με το 3^ο τρίμηνο του 2014.

Στην εφημερίδα «Ναυτεμπορική», την Παρασκευή 18 Δεκεμβρίου 2015, αναγράφεται, με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (ΕΛΣΤΑΤ, 2015), ότι υπήρξε μείωση, της τάξης του 1,7%, στη δύναμη του Ελληνικού εμπορικού στόλου, για τα πλοία των 100 κόρων και άνω, ενώ την ίδια χρονική περίοδο το 2014 η μείωση ήταν της τάξης του 2,1%. Τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ μας δείχνουν ότι η χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου τον Οκτώβριο του 2015 διαμορφώνεται στους 44.049.579 κόρους.

Συμπερασματικά, η Ελληνική ναυτιλία θα μπορέσει να εξέλθει από την κρίση εφόσον χειριστεί ορθά τα ζητήματα που προκύπτουν, αν και η ανάκαμψη είναι σε συνάρτηση με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου καθώς και με την ομαλή λειτουργική αποκατάσταση του διεθνούς τραπεζικού συστήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

e-Nautilia. (2015, 4 6). <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>. Ανάκτηση 12 1, 2015, από <http://www.e-nautilia.gr>: <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

HELMEPACADETS (2016, 1 7). <http://www.helmepacadets.gr/gr/home>. Ανάκτηση 7 1, 2016, από <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>

Lloyd's List Top 100-2015. (2015).

(http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/article475902.ece/BINARY/LL100_Edition6_2015.pdf). Ανάκτηση 11 9, 2015, από

(http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/article475902.ece/BINARY/LL100_Edition6_2015.pdf)

Γουλιέλμος, Α. (2002). *Διοίκηση επιχειρήσεων*. Αθήνα: Σταμούλης.

Γράτσος, Γ. (2013). *Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική*. ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

ΕΛΣΤΑΤ. (2015, 12 18). <http://www.naftemporiki.gr>. Ανάκτηση 12 18, 2015, από <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1044258/meiothike-kata-17-i-dunami-tou-emporikou-stolou>: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1044258/meiothike-kata-17-i-dunami-tou-emporikou-stolou>

Καραγεώργος, Α. (2015, 3 15). <http://www.naftemporiki.gr>. Ανάκτηση 12 3, 2015, από <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/927945/ta-skiptra-stous-ellines-kai-to-2015>: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/927945/ta-skiptra-stous-ellines-kai-to-2015>

Κρασανάκη, Α. (2008). *Ναυτική ιστορία Ελληνικού Έθνους*. Αθήνα.

Μπέλλος, Η. (2015, 12 17). <http://www.capital.gr>. Ανάκτηση 12 17, 2015, από <http://www.capital.gr/story/3089493>: <http://www.capital.gr/story/3089493>

Μπέλσης, Κ. (2014). Δρόμοι Ιστορίας-Περί ιστορίας και ιστοριογραφίας. *Απόπλους* (61-62), σσ. 170-181.

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. (2009). <http://www.nee.gr>. Ανάκτηση 12 1, 2015, από <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>: <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>

Πλωμαρίτου, Ε. Π. (2006). *Τα Χαρακτηριστικά της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας*.

Τσαμόπουλος, Μ. (2015, 11 28). <http://www.newmoney.gr/>. Ανάκτηση 12 3, 2015, από <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/260619-sta-5-000-ploia-o-ellinoktitos-stolos>: <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/260619-sta-5-000-ploia-o-ellinoktitos-stolos>

Τσιμπλάκης, Α. (2015, 12 16). <http://www.naftemporiki.gr>. Ανάκτηση 12 16, 2015, από <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1043108/dipli-katarreusi-gia-tous-naulous-sta-bulk-carriers>: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1043108/dipli-katarreusi-gia-tous-naulous-sta-bulk-carriers>

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (2015, 12 17). <http://www.yen.gr/wide/home.html>. Ανάκτηση 12 17, 2015, από <http://www.yen.gr/wide/yen.chtml;jsessionid=1DA7E9051A4CAC4468D95D9B7C3F3C3A?prnbr=25158>

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής. (2006). *Δύναμη Στόλου-Οικονομικά Στοιχεία*. YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (YEN/ΔΝΠΙΑ).

Φουστάνος, Γ. (2015, 12 17). <http://www.greekshippingmiracle.org>. Ανάκτηση 12 17, 2015, από <http://www.greekshippingmiracle.org/index.php/welcome-gsm/founder-message.html>

Χαρλαύτη, Τ. (2005). *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ος Αιώνας*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Χουμανίδης, Λ. (1999). *Συνοπτική θεώρησης της εξέλιξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*. Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.