

ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΤΣΙΚΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
«Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 2008
(ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ)»



ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΘΑΝΟΥ ΑΝΤΑ

A.M:13288

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή-Σκοπός έρευνας.....	2
2. Σημαντικότητα Ναυτιλίας για την οικονομία	4
3. Ιστορική Αναδρομή Ελληνικής Ναυτιλίας.....	6
4. Συμβολή Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία.....	8
5. Μεγάλες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες.....	12
6. Ελληνική Ναυτιλία κατά την περίοδο 1998-2007	16
6.1 Μεταβολή αριθμού πλοίων	16
6.2 Μεταβολή ηλικίας των πλοίων	20
7. Κρίση στην Ναυτιλία από το 2008	23
8. Κρίση στην Ελληνική Ναυτιλία	26
8.1 Στοιχεία 2009-2010	26
8.2 Στοιχεία 2010-2011	28
8.3 Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία στόλου.....	29
8.4 Προβλήματα χρηματοδότησης Ελληνικής Ναυτιλίας λόγω κρίσης	32
9. Προοπτικές Ελληνικής Ναυτιλίας.....	36
10. Συμπεράσματα.....	37
Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	

1. Εισαγωγή- σκοπός έρευνας

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως, και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ («Transport Outlook», 2009), η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει σήμερα 20πλασιασθεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD («Developments in International Seaborne Trade», 2008) οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), η συνολική αξία των εισπράξεων ναύλων στην παγκόσμια οικονομία ανήλθε στα \$ 632,4 δισ. το 2005 και αντιστοιχούσε στο 5,9% της συνολικής αξίας των παγκοσμίων εισαγωγών.

Η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν.

Το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας ανερχόταν στο τέλος του 2008 σε άνω του 16,8% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας (μετρουμένης σε dwt), παρότι στην περίοδο 2004-2008 σημειώθηκε σταδιακή πτώση αυτού του μεριδίου από περίπου 20,3% που ήταν το 2003 και 17,4% που ήταν το 1997 (UNCTAD, «Review

of Maritime Transport», διάφορα τεύχη). Το σπουδαιότερο είναι ότι στη δεκαετία του 2000 οι δεσμοί της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την εγχώρια ελληνική οικονομία έχουν ενισχυθεί σημαντικά, μέσω των περίπου 1.200 ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα την εντυπωσιακή αύξηση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών (ΙΤΣ) της χώρας στο 4,06% του ΑΕΠ το 2008, από 2,2% του ΑΕΠ το 2002 και 3,1% του ΑΕΠ το 2000.

Βέβαια, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και, κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

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

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνηθεί η κρίση της Ελληνικής ναυτιλίας από το 2008. Έτσι, αφού παρατίθεται η σημαντικότητα της ναυτιλίας για την οικονομία, γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας και τονίζεται η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας. Κατόπιν, παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και η κατάσταση της Ελληνικής ναυτιλίας κατά την περίοδο προ κρίσης 1998-2007 ώστε να γίνει αντιληπτή η διαφορά μετά κρίσης. Στη συνέχεια αναλύεται η παγκόσμια κρίση στη ναυτιλία και η αναπόφευκτη κρίση και στην Ελληνική ναυτιλία με τα σημαντικά προβλήματα χρηματοδότησής της. Τέλος, επιχειρείται μια αποτύπωση των προοπτικών της Ελληνικής Ναυτιλίας και αποτυπώνονται τα κυριότερα συμπεράσματα.

2. Σημαντικότητα Ναυτιλίας για την οικονομία

Όπως όλες οι αγορές και όλα τα οικονομικά συστήματα έτσι και η βιομηχανία της ναυτιλίας βασίζεται σε κάποιους κανόνες. Για να κατανοήσουμε το μέγεθος και την αξία της βιομηχανίας της ναυτιλίας πρέπει να γνωρίζουμε αυτούς τους βασικούς μηχανισμούς που κάνουν την αγορά να λειτουργεί. Ακόμα και οι πολύ μεγάλοι πλοιοκτήτες υπόκεινται στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Δεν μπορούμε να μην λάβουμε υπ' όψιν ότι η αγορά της ναυτιλίας απασχολεί μια μεγάλη ομάδα ανθρώπων διαφορετικών ειδικοτήτων, πλοιοκτήτες, μεσίτες πλοίων, ναυπηγούς και τραπεζίτες, που κάθε χρόνο είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά χιλιάδων εκατομμυρίων τόνων εμπορεύματος και που την αντιμετωπίζουν πολύ πιο σοβαρά από μια απλή δουλειά.

Για την Ελλάδα η ναυτιλία αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας. Αλλά και παγκοσμίως η ναυτιλία μας είναι μία από τις μεγαλύτερες διεθνείς βιομηχανίες. Γενικότερα, το θαλάσσιο εμπόριο είναι κατά μία έννοια στην κορυφή της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Επιδρά και επηρεάζεται από όλα τα μεγάλα οικονομικά γεγονότα. Η πρώτη αντίδραση των πλοιοκτητών όταν συμβαίνει ένα διεθνές γεγονός, όπως η πυρηνική καταστροφή στη Ρωσία ή η αλλαγή της τιμής του πετρελαίου, είναι να υπολογίσουν το αντίκτυπο που θα έχει στην αγορά της ναυτιλίας. Για τον παραπάνω λόγο δεν μπορούμε να αποκλείσουμε την επιρροή που ασκεί η πολιτική στη ναυτιλία αλλά και η στρατηγική σημασία της ίδιας στα παγκόσμια δρώμενα. Όσο οι επιχειρηματικές δραστηριότητες γίνονται όλο και πιο διεθνείς και οι αναπτυσσόμενες χώρες κινούνται ταχύτερα, η βιομηχανία της ναυτιλίας εξελίσσεται σε μέσο για την ανάπτυξη του εμπορίου. Αν θέλουμε να κατανοήσουμε τις οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την ανάπτυξη στην αγορά της ναυτιλίας, θα πρέπει να δεχτούμε την αμφίδρομη αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης της ναυτιλίας και της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης.

Η άποψη ότι η ναυτιλία είναι καταλυτικός παράγοντας στην οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου δεν αποτελεί μία νέα παραδοχή. Για παράδειγμα ο Adam Smith (1776), για πολλούς ο πατέρας των σύγχρονων οικονομικών, θεωρούσε ότι η ναυτιλία είναι ένας από τους θεμέλιους λίθους της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Κατά τον ίδιο μια πόλη, μια χώρα που δεν έχει σημεία επαφής με τον έξω κόσμο και δεν

αναπαύσει θαλάσσιο εμπόριο, δε θα μπορέσει να φτάσει ποτέ σε υψηλά επίπεδα οικονομικής αποδοτικότητας. (Stopford, 1997).

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- A. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- B. συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- Γ. συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- Δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών- απασχόληση αλλοδαπών
- E. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες- άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας- όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου.

3. Ιστορική Αναδρομή Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ναυτιλία ως απασχόληση του ανθρώπου στη θάλασσα με τη στενότερη έννοια του όρου, αρχίζει από την προϊστορία. Αρχίζει με την πρώτη πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αναζητούσε στη θάλασσα την τροφή του. Παρακάτω παραθέτουμε την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας μέσα από σταθμούς – εποχές.

Μινωική Εποχή: Οι Κρήτες στην 2η χιλιετία π. Χ. κυριάρχησαν με τα πλοία τους στην Ανατολική Μεσόγειο λόγω της έλλειψης τειχών στη μεγαλόνησο.

Μυκηναϊκή Εποχή: Τη 2η χιλιετηρίδα π. Χ. όταν ο Μινωικός πολιτισμός βρισκόταν στην ακμή του, στην Ελλάδα ήρθαν οι Αχαιοί που κατόρθωσαν να επικρατήσουν στον ελλαδικό χώρο. Με την επίδραση του Μινωικού πολιτισμού δημιούργησαν δικό τους πολιτισμό, τον Μυκηναϊκό. Οι Αχαιοί μολονότι ήρθαν από τον Βορρά, εξοικειώθηκαν αμέσως με τη θάλασσα και με την κατάλυση της μινωϊκής θαλασσοκρατορίας επικράτησαν στη Μεσόγειο.

Αρχαϊκή Εποχή: τον 8ο με 9ο αιώνα π.Χ. ο εμπορικός στόλος του Εύξεινου Πόντου, της Μ. Ασίας και της κάτω Ιταλίας μετέφερε τους αποίκους στις νέες εστίες τους. Ιδιαίτερα αναπτύχθηκε η Κόρινθος η οποία κατέστη σπουδαίο ναυτικό και εμπορικό κέντρο λόγω της προνομιάς γεωγραφικής της θέσης.

Κλασική Εποχή: Με την εμφάνιση των Περσών στο Αιγαίο πέλαγος η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Αποτέλεσμα της ναυτικής αφύπνισης των Ελλήνων ήταν η ήττα των Περσών σε πολλές ναυμαχίες.

Αλεξανδρινή Εποχή: Τη σημασία της ναυτιλίας αντιλήφθηκε ο Μ. Αλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Ασία όπου πέτυχε σημαντικές νίκες επί των Περσών. Επίσης, η Ρόδος είχε ακμάσει σε μεγάλο βαθμό χάρη στους ναυτικούς της και τα πλοία της που ταξίδευαν στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

Ρωμαϊκή Εποχή: Κατά τη Ρωμαϊκή εποχή το ναυτικό των ελληνικών πόλεων παρακμάζει και το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται από το ρωμαϊκό ναυτικό που λόγω της βελτίωσης της ναυπηγικής τέχνης αποτελείται από πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

Βυζαντινή Εποχή: Με την ίδρυση της Κωνσταντινούπολης και τη ραγδαία ανάπτυξή της σε εμπορικό κέντρο αφυπνίστηκε η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της, καθώς βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλασσιών οδών

που συνδέουν τις τρεις ηπείρους Ευρώπη-Ασία-Αφρική, η πόλη απέκτησε και οργάνωσε πολύ καλά το ναυτικό της.

Τουρκοκρατία: Με την άλωση της Πόλης το 1453 από τους Οθωμανούς το βυζαντινό ναυτικό καταλύθηκε αλλά το ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν εξαφανίστηκε. Μεγάλη ήταν η συμβολή του απόδημου Ελληνισμού σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις όπως Βενετία, Πίζα, Μασσαλία, Βιέννη, Βουκουρέστι και Οδησσό κ.λπ. όπου βοήθησαν στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτικού χρηματοδοτώντας την κατασκευή και επάνδρωση πλοίων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας ελληνικά πληρώματα.

Ανεξάρτητο Ελληνικό Κράτος: Στην μετεπαναστατική περίοδο η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Σε ναυτιλιακή πρωτεύουσα αναπτύσσεται η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση.

Με την εισαγωγή του ατμού που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του 19ου αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στην ναυτιλία με αργό ρυθμό.

Κατά τους Βαλκανικούς πολέμους 1912-1913 η ελληνική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση στα διάφορα μέτωπα του αγώνα. Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της. Κατά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της γερμανικής αεροπορίας και η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε.

4. Συμβολή Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002 (Πίνακας 4). Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες:

- Πρώτον, στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να μετεγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό, σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη Ζώνη του Ευρώ και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασυνδέσεως της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.
- Δεύτερον, στην περίοδο υψηλής αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπως προαναφέρθηκε, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

Πίνακας 4. Συμβολή του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2.931,1	4.133,1	2.778,2	4.833,9	6.662,9	7.351,2	6.392,8	8.948,8	9.664,7
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2005-2008 προσωρινά στοιχεία

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

Πίνακας 5. Συγκριτική εξέλιξη των εισπράξεων από την ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (εκατ. Ευρώ)

									Μέση Ετήσια Αύξηση	
	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009*	2008/2003	2009/2008*
<i>Εισπράξεις</i>										
Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.635,9	9.900	4,1%	-14,9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3	14.400	14,9%	-25,0%
Ταξιδιωτικό/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%	4,0%		
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%	5,9%		
<i>Πληρωμές</i>										
Ταξιδιωτικό	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3	2.500	4,6%	-6,7%
Μεταφορές (ναυτιλία)	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0	6.950	13,6%	-25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.112,3	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.389,8	8.833,5	9.019,7	7.400	4,2%	-18,0%
Ισοζύγιο Μεταφορών	4.182,3	3.493,7	4.646,2	7.578,8	7.633,7	9.167,9	9.872,3	7.450	16,3%	-24,5%
Εξαγωγές Αγαθών	11.098,5	10.433,6	11.113,6	12.653,3	14.200,9	17.445,5	19.812,9	18.600	12,3%	-6,1%
Εξαγ. αγαθών/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%	7,6%
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946	245.375	7,2%	1,0%

* Εκτιμήσεις ΔΟΜ

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008). Σημειώνεται ότι και οι εισπράξεις από τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις προαναφερθείσες πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πάντως, η εξαγωγική προστιθέμενη αξία τόσο στον εξωτερικό τουρισμό όσο και στις εξαγωγές αγαθών (δηλαδή οι εισπράξεις από εξαγωγές μείον τις αναγκαίες πληρωμές για εισαγωγές) είναι σχετικά υψηλή (άνω του 60%) στην Ελλάδα, διότι τόσο ο τουρισμός όσο και οι εξαγωγές αγαθών

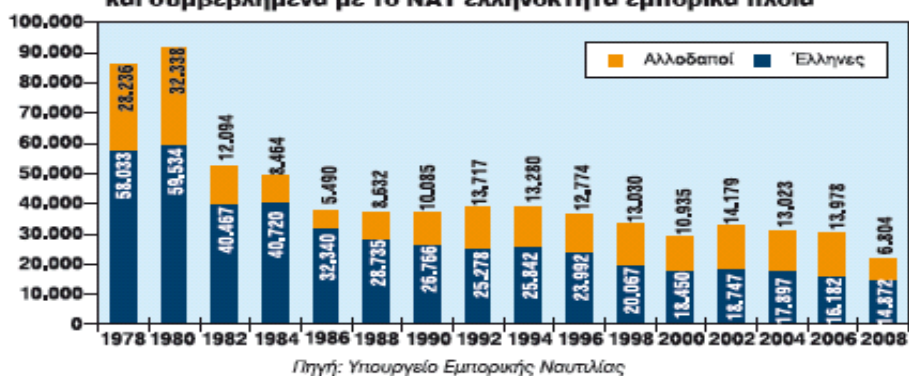
χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό εγχώρια προϊόντα του αγροτικού τομέα και ήδη ανεγερθείσες τουριστικές εγκαταστάσεις με μακροχρόνια περίοδο λειτουργίας.

Σημειώνεται ότι η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην ΕΕ-27 το 2007, όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, που ανήλθαν στα € 916 για την Ελλάδα, έναντι € 1.120 στη Δανία και € 843 στη Νορβηγία .



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

Διάγραμμα 4. Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Επιπλέον, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία ή/και την εγχώρια ακτοπλοΐα (εφοπλιστικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές, εφοδιαστικές, ναυπηγο-επισκευαστικές, διαλυτήρια πλοίων, κ.ά.) που εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 εξειδικευμένα ναυτιλιακά στελέχη (πρώην ναυτικούς), η συντριπτική πλειονότητα των οποίων (περίπου το 90%) είναι Έλληνες.

Τέλος, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας εντάσσονται ευρύτερα και διάφορες παρα-ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες και απασχολούν επίσης αρκετές χιλιάδες εργαζομένων. Επιπλέον, τα τελευταία έτη ο Πειραιάς προσελκύει και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, π.χ., ναυτιλιακά γραφεία από τις χώρες που προσφέρουν «σημαίες ευκαιρίας» στους Έλληνες πλοιοκτήτες, και ενισχύει σταδιακά τη θέση του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

5. Μεγάλες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες

Πενήντα Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν στόλο με χωρητικότητα άνω του ενός εκατομμυρίου dwt. Το εντυπωσιακό στοιχείο είναι ότι την τελευταία πενταετία στους 50 μεγαλύτερους εφοπλιστές συμπεριελήφθησαν ονόματα που ήταν άγνωστα στην Ακτή Μιαούλη, όπως του Βίκτωρα Ρέστη, του Ευάγγελου Πιστιόλη, του Ευάγγελου Μαρινάκη, του Σταμάτη Μόλαρη και του Ι. Παπαδημητρίου. Από τις 50 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες, οι 23 διαθέτουν πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των δύο εκατ. dwt, ενώ οι υπόλοιπες 27 έχουν πλοία άνω του ενός εκατ. dwt.

Αξίζει να επισημάνουμε ότι παραδοσιακά μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες δείχνουν να υποχωρούν και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Πήτερ Γ. Λιβανού, που έχει 29 πλοία και 2.669.914 τόνους και σήμερα βρίσκεται στη 15η θέση, ενώ πριν από δέκα χρόνια η εταιρεία του Ceres είχε περίπου 100 πλοία και ήταν στην πρώτη θέση.

Ακολουθεί πίνακες με τις 50 μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων τους σε dwt και των αριθμό των πλοίων τους.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ 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

NAYTIAIAKH 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

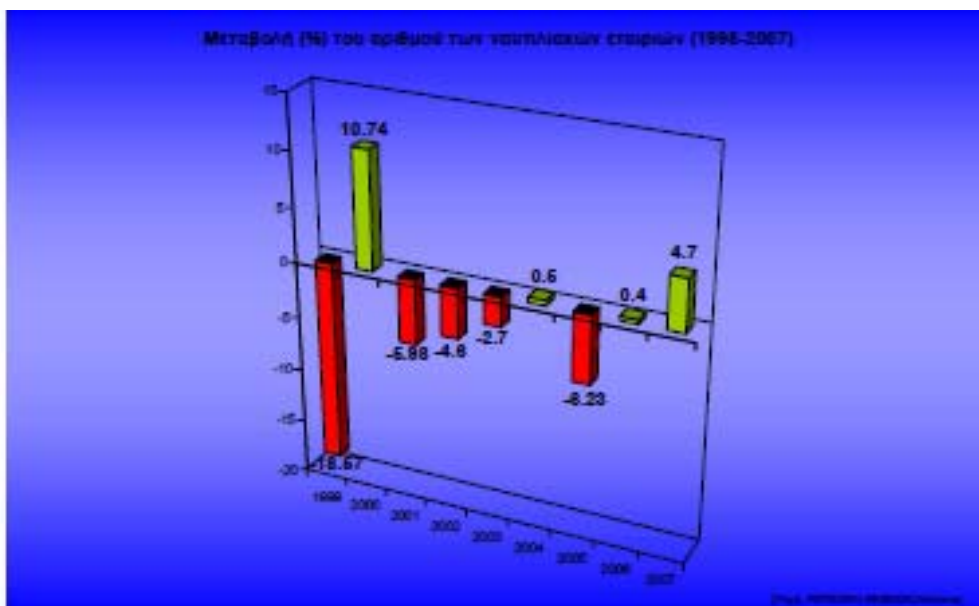
28 PRIME MARINE MANAGEMENT INC. 23

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

6. Ελληνική Ναυτιλία κατά την περίοδο 1998-2007

6.1 Μεταβολή αριθμού πλοίων

Σημαντική μείωση σημείωσε τα χρόνια 1998-2005 ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία και έχουν έδρα τους την Ελλάδα. Από το 1998 μέχρι το 2005 ο αριθμός των εταιρειών μειώθηκε από 926 στις 690, σημειώθηκε δηλαδή μία μείωση κατά 25,4%. Με άλλα λόγια η μία στις τέσσερις εταιρείες που δραστηριοποιούνταν το 1998 έπαψε να λειτουργεί για διάφορους λόγους το 2005. Το 2007 οι ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα και δραστηριότητα στην Ελλάδα ανέρχονται σε 725 έναντι 693 το 2006, ποσοστό αύξησης 4,7%, ανακόπτοντας τη φθίνουσα πορεία που παρατηρήθηκε από το 1998 και μετά, όταν οι εταιρείες έκλειναν η μία πίσω από την άλλη.



Την περίοδο 1998-2005, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία φαίνεται να διέρχεται μία μεταβατική φάση με κύριο χαρακτηριστικό τη δραματική πτώση του αριθμού των επονομαζόμενων μικρών ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή αυτών που έχουν και διαχειρίζονται ένα έως δύο πλοία, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Petrofin Research. Η μείωση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών μεταξύ 1998-

2005 αποδίδεται κυρίως στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας στις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες συνήθως ελέγχουν και πλοία μεγάλης ηλικίας.

Η ανάγκη επίτευξης οικονομιών κλίμακας, οι συνεχείς και νέες αυστηρότερες ρυθμίσεις για την ασφάλεια των πλοίων που τέθηκαν σε ισχύ από διεθνείς οργανισμούς, καθώς και η στάση των τραπεζών συντέειναν με τη σειρά τους στη μείωση του αριθμού των εταιρειών, η οποία όμως συντελέστηκε στο πλαίσιο μίας συνεχώς αυξανόμενης χωρητικότητας σε τόνους, μείωσης του μέσου όρου ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου αλλά και αύξησης του αριθμού των πλοίων.

Επίσης, ειδικά μετά το 2003, όταν η ναυλαγορά παρουσίαζε μία πολύ ικανοποιητική πορεία και οι τιμές των πλοίων αυξάνονταν σε πρωτοφανή επίπεδα, πολλοί μικροί πλοιοκτήτες πούλησαν τα πλοία τους με την προοπτική να επιστρέψουν και πάλι στον κλάδο όταν θα γινόταν η διόρθωση, μέσα σε περίπου δύο χρόνια, όπως υπολόγιζαν.

Όμως η αγορά δεν διόρθωσε, αλλά συνέχισε να ανεβαίνει και τα κέρδη ήταν πλέον πολύ μεγάλα για όσους ασχολούνταν με τη ναυτιλία. Και ήταν τόσο μεγάλα που ακόμη και στεριανοί επιχειρηματίες άρχισαν να επενδύουν στη *θάλασσα* μέσω των ξένων χρηματιστηρίων και των funds – επενδυτικών οργανισμών δημιουργώντας καινούριες εταιρείες. Επίσης πολλοί εφοπλιστές, οι οποίοι τηρούσαν στάση αναμονής, μπήκαν στο παιχνίδι διότι είδαν ότι κινδύνευαν να χάσουν το τρένο. Άλλος ένας παράγοντας που συνετέλεσε στην αύξηση του αριθμού των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ήταν και το γεγονός ότι παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες διαχωρίστηκαν και η επόμενη γενιά ίδρυσε δικές της εταιρείες. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών είναι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών να αυξηθεί κατά 32 και να φτάσουν τις 725 το 2007.

Όποτε η ναυτιλία περνάει περίοδο ανάπτυξης, συνηθίζεται να αυξάνεται ο αριθμός των εταιρειών, καθώς στον χώρο εισέρχονται νέοι επενδυτές. Σε διεθνές επίπεδο, όμως, ο ναυτιλιακός κλάδος οδηγείται προς τη συγκέντρωση- συγχώνευση, γεγονός το οποίο δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια. Παράλληλα απαιτούνται πλέον μεγάλα κεφάλαια για την απόκτηση ενός πλοίου, είτε μεταχειρισμένου είτε υπό ναυπήγηση.

Ειδικότερα το 1998 το μισό και πλέον των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είχαν 1-2 πλοία. Το 2007 αποτελούν το 42.34% και λαμβανομένου υπόψη της συνολικής μείωσης του αριθμού των εταιρειών, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των

μικρών εταιρειών, αυτών που αποτελούσαν ιστορικά τη βάση ανανέωσης και ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό.

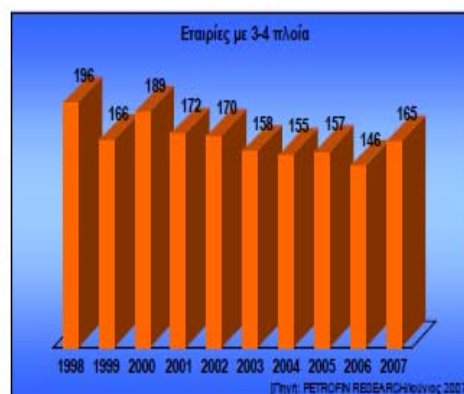
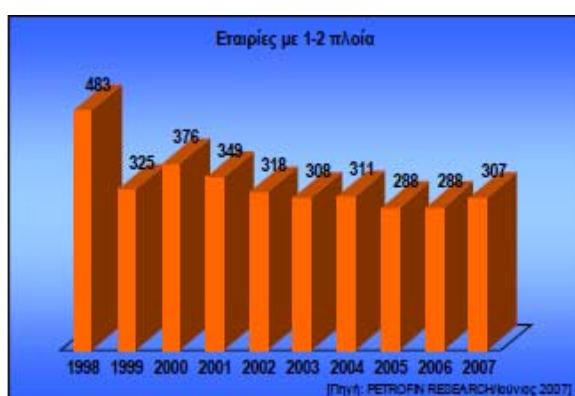
Το 2007 οι 46 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ελέγχουν το 70% του εμπορικού στόλου, ο οποίος αν και μεγαλώνει ελέγχεται συνολικά από 25% λιγότερες εταιρείες σε σύγκριση με το 1998.

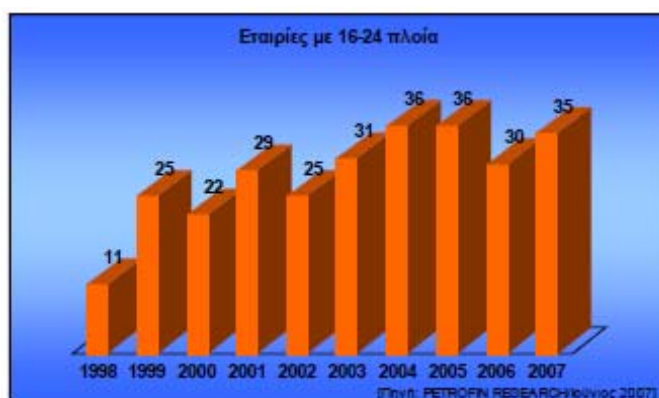
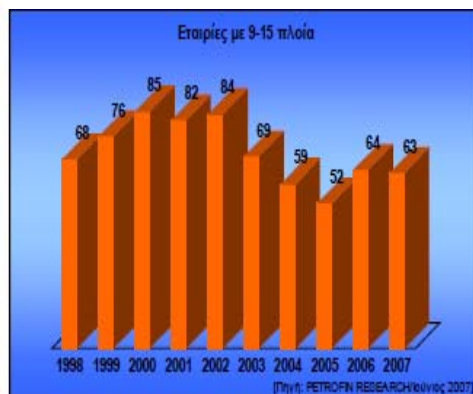
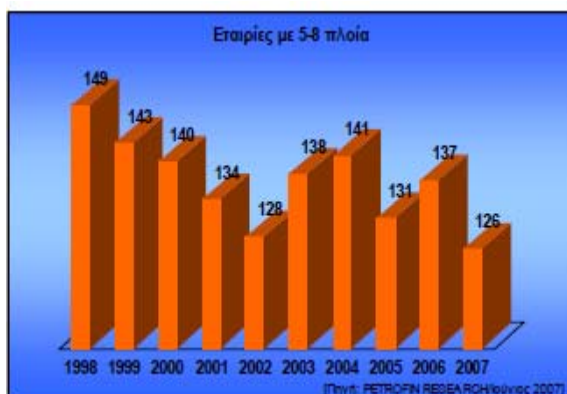
Από τις ελληνικές εταιρείες οι 307, ποσοστό 42,3%, διαθέτουν στόλο που αποτελείται από 1 έως 2 πλοία. Οι 165 ναυτιλιακές εταιρείες, ποσοστό 22,7%, έχουν στόλο με 3-4 πλοία, και οι 126, ποσοστό 17,3% (διατηρούν στόλο με 5- 8 πλοία). Λίγες είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν μεγάλους στόλους. Ειδικότερα, 63 εταιρείες, ποσοστό 8,6%, διαθέτουν στόλο με 9-15 πλοία, 35 εταιρείες, ποσοστό 4,8%, έχουν στόλο με 16-24 πλοία, και μόλις 29 ναυτιλιακές εταιρείες, ποσοστό 4% διαθέτουν στόλο από 25 πλοία και άνω.

Σύμφωνα με την έρευνα, ο λόγος για τον οποίο αυξήθηκαν οι εταιρείες με μικρό στόλο και μειώθηκαν εκείνες που διαχειρίζονταν μεγαλύτερο είναι το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, εκμεταλλευόμενοι τις υψηλότερες τιμές πώλησης πλοίων, πούλησαν μεγάλο αριθμό για να αποκομίσουν τεράστια κέρδη και έτσι μειώθηκε η δύναμη του στόλου τους και άλλαξαν κατηγορία.

Οι μεγαλύτερες κατηγορίες παραμένουν σταθερές ή αυξάνονται ελάχιστα, ενώ ο αριθμός των εταιρειών μεσαίου μεγέθους μειώνεται.

Ακολουθούν πίνακες με την εξέλιξη του μεγέθους των στόλων ανά έτος και κατηγορία εταιριών.





Από τις νεοεισερχόμενες εταιρείες, σύμφωνα με την έρευνα, 19 εταιρείες προστέθηκαν στο γκρουπ των πολύ μικρών εταιρειών με 1-2 πλοία. Άλλες 19 εταιρείες προστέθηκαν στο γκρουπ των εταιρειών που διαθέτουν στόλο από 3 έως 4 πλοία. Στις μικρομεσαίας δυναμικότητας ναυτιλιακές επιχειρήσεις σημειώθηκε μια ελαφριά μείωση του αριθμού των εταιριών που ανήκουν στο γκρουπ όσων έχουν 9-15 πλοία, και συγκεκριμένα είναι μία λιγότερη, ενώ και στο γκρουπ των εταιρειών με 5-8 πλοία μειώθηκε κατά 11 ο αριθμός αυτών.

Στις εταιρείες με μεγάλο στόλο μείωση κατά πέντε παρατηρείται σε εκείνες που ελέγχουν 6-24 πλοία, ενώ κατά μία μειώθηκαν οι εταιρείες που ελέγχουν πάνω από 25 πλοία.

Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι σε όλο αυτό το διάστημα που η Petrofin παρουσιάζει τις έρευνες από το 1998, ότι τα δύο «άκρα» της κλίμακας εμφανίζουν τις μεγαλύτερες ανακατατάξεις.

Δηλαδή ο αριθμός των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών μειώνεται ενώ παράλληλα αυξάνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών με μεγάλο σχετικά στόλο (πάνω από 16 πλοία).

Ακολουθούν πίνακες με την κατανομή των εταιριών βάση του αριθμού των πλοίων τους για τα έτη 1998 και 2007.



Εκτός όμως από τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών, το 2007 αυξήθηκε κατά 182 πλοία και ο στόλος που ελέγχεται από ελληνικές εταιρείες, αποτελούμενος από 4346 πλοία παντός τύπου, μεγέθους και ηλικίας, έναντι 4.164 το 2006, ποσοστό αύξησης 4,3%. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα υπό ναυπήγηση πλοία. Στα πλοία χωρητικότητας άνω των 10.000 τόνων διαπιστώνεται αύξηση του αριθμού τους κατά 3,2%, φτάνοντας τα 2.884 έναντι 2.794 το 2006, καθώς και σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Είναι αξιοσημείωτο ότι η μεταφορική ικανότητα του ελληνόκτητου στόλου έχει αυξηθεί στους 204,2 εκατ. τόνους, έναντι 166,7 εκατ. τόνους dwt 2003.

6.2 Μεταβολή ηλικίας των πλοίων

Από την έρευνα προκύπτει ότι μειώθηκε σημαντικά ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου στα πλοία άνω των 10.000 τόνων στα 15,3 έτη, έναντι 19,85 έτη το

2003. Σε σχέση με το 2006, η μέση ηλικία των πλοίων έχει υποχωρήσει κατά 7 μήνες. Τα στοιχεία αυτά αντικατοπτρίζουν την είσοδο των νεότευκτων πλοίων καθώς και την κίνηση των Ελλήνων εφοπλιστών να αντικαθιστούν πάλι. Η διαφορά με το διεθνή μέσο όρο, έχει περιοριστεί στα 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998.

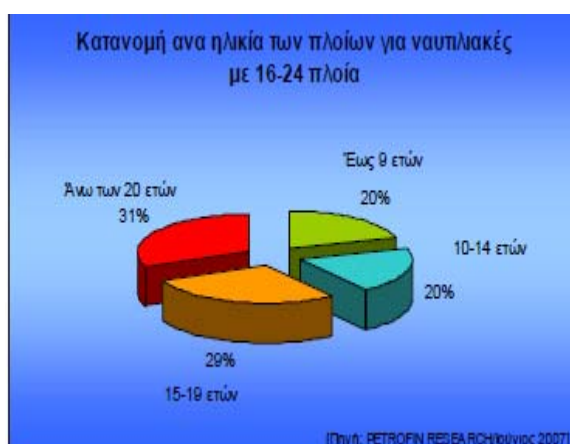
Γενικότερα, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών έχει μειωθεί στα 18,71 έτη από τα 19,4 έτη το 2006 και τα 23 χρόνια το 2005. Είναι αξιοσημείωτο ότι γηραιότερα πλοία ανήκουν, κυρίως, σε μικρές εταιρείες με λίγα πλοία στον στόλο τους. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι θα ήταν ακόμη μικρότερος ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου εάν δεν είχε αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων που είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 30 ετών, αλλά και αυτών που είναι άνω των 40 ετών.

Πρόκειται, κυρίως, για μικρά φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πορθμεία που έχουν τοπική δραστηριότητα. Κατεγράφησαν 741 πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 30 ετών, έναντι 645 πέρυσι, και 240 πλοία μεγαλύτερα των 40 ετών, έναντι 209 πέρυσι.

Περίπου 152 επιχειρήσεις διαθέτουν στόλους (συνολικά 464 πλοία) με μια μέση ηλικία πλοίων τα 38 έτη και αντιπροσωπεύουν μια συνολική χωρητικότητα 1.635.755 dwt.

Ακολουθούν πίνακες με την κατανομή της ηλικίας των πλοίων ανά κατηγορία εταιριών.





Παρατηρούμε ότι καθώς αυξάνεται το μέγεθος της εταιρίας, μειώνεται η ηλικία του στόλου της. Αυτό εξηγείται με την αυξημένη δυνατότητα χρηματοδότησης, είτε από τις τράπεζες, είτε από την εισαγωγή της εταιρίας σε χρηματιστηριακές αγορές, όπου μια μεγάλη εταιρία είναι πιο ελκυστική από μια μικρή.

Έτσι οι μεγάλες εταιρίες έχουν τη δυνατότητα, και λόγω αυξημένων εσόδων από τα υπάρχοντα πλοία, να σχεδιάσουν ένα εκτεταμένο ναυπηγικό πρόγραμμα που θα τους επιτρέψει να επεκτείνουν το στόλο τους, να προσελκύσουν επενδυτές μέσω των χρηματιστηρίων και να μειώσουν την ηλικία του στόλου τους.

7. Κρίση στην Ναυτιλία από το 2008

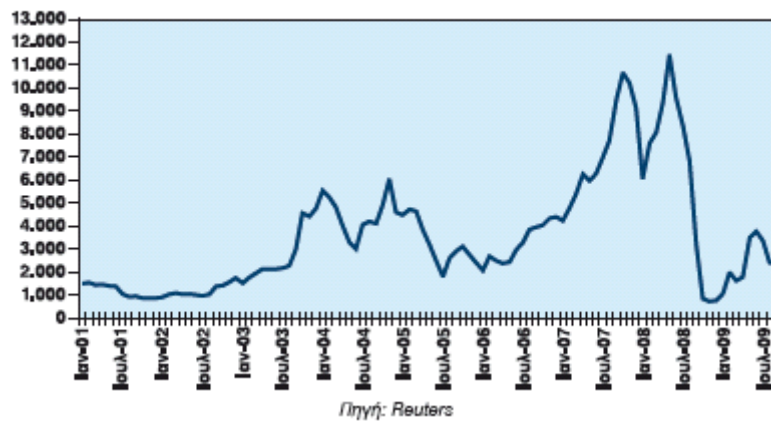
Για να καταλάβουμε τους λόγους αυτής της κρίσης πρέπει να δούμε την κατάσταση που επικράτησε την τελευταία πενταετία πριν την κρίση.

Ειδικότερα, κατά την πενταετία πριν την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα και οι μεταφορές με containers ειδικότερα, γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών αναπτύξεως των αναδυόμενων οικονομιών, με πρωταγωνιστές την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία, την Ρωσία και άλλες χώρες της ΝΑ Ασίας, στις οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών όλων των ειδών. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής σε αυτές τις χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην περίοδο 2002-2007) και στην απότομη αύξηση της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές και από τις δύο πλευρές της παραγωγικής διαδικασίας. Από τη μία πλευρά οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (επί το πλείστον μηχανημάτων, μεταλλευμάτων, άνθρακα, πετρελαίου και βασικών τροφίμων) και από την άλλη σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά εμπορευμάτων (σε μεγάλο βαθμό με χρήση εμπορευματοκιβωτίων) από αυτές τις χώρες στις χώρες καταναλώσεως αυτών των εμπορευμάτων (δηλαδή στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, και σε όλο τον κόσμο).

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησεως της Κίνας και των άλλων αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες, τρόφιμα και μηχανήματα οδήγησε σε απότομη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων στην περίοδο 2002-2008, με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να φθάσουν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα τον Ιούλιο του 2008 (π.χ. η τιμή του πετρελαίου έφθασε τα \$ 148/βαρέλι), παρότι η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007.

Ταυτόχρονα, η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των ανωτέρω προϊόντων οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών στην περίοδο 2003-Ιούνιος 2008, όπως φαίνεται στο παρακάτω Διάγραμμα. Επιπλέον, οδήγησε στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως.

**Διάγραμμα 1. Εξέλιξη δείκτη ναύλων βασικών πρώτων υλών
(Baltic Freight Index)**



Από την άλλη πλευρά, η ταχεία αύξηση των εξαγωγών ετοιμών προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Γερμανία και από άλλες αναδύμενες αγορές έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, ο παγκόσμιος στόλος των containers, καθώς και το μέγεθος των πλοίων αυτών αυξήθηκε επίσης ταχύτατα με τα νεότευκτα containers να φθάνουν σε δυναμικότητα μεταφοράς έως και 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια αλλά και χύδην φορτίων μειώθηκε τόσο πολύ κατά την τελευταία εικοσαετία, ώστε να καθίσταται όλο και λιγότερο σημαντικό ως παράγον προσδιορισμού του τύπου εγκαταστάσεως των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων ανά την υφήλιο.

Επιπλέον των ανωτέρω, η ταχεία ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών στην περίοδο 2002-2008 οδήγησε και σε μεγάλη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Η ήδη μεγάλη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας με την είσοδο στην αγορά νέων πλοίων, όπως προαναφέρθηκε, θεωρείται από τους αναλυτές ως βασικός παράγον που μαζί με την παγκόσμια κρίση οδήγησαν στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων κατακρημνίζοντάς τους στο κατώτατο σημείο τους τον Δεκέμβριο του 2008.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην εκ βάθρων ανατροπή του ανωτέρω αναπτυξιακού σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε έως τα μέσα του 2008. Η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ επιβραδύνθηκε απότομα στο 3,2% το 2008, από 5,2% το 2007, ενώ μετατράπηκε σε πρωτοφανή πτώση κατά 1,1% το 2009. Ταυτόχρονα, η αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να

σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009, με αναμενόμενη μικρή σχετικά ανάκαμψη κατά 1,0% περίπου το 2010. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησεως θαλασσίων μεταφορών και σε ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων στην περίοδο Οκτωβρίου 2008 – Δεκεμβρίου 2008 όπως φαίνεται στο Διάγραμμα. Ήδη εκτιμάται ότι το 10% του παγκοσμίου στόλου είναι αγκυροβολημένο λόγω αυτής της μειωμένης ζήτησεως μεταφορικού έργου, ενώ, όπως προαναφέρθηκε, με την παράδοση των νέων πλοίων που είναι υπό κατασκευή στην περίοδο 2009-2012 η υπερβάλλουσα δυναμικότητα θα τείνει να αυξηθεί αποτρέποντας οποιαδήποτε τάση για αύξηση των ναύλων ακόμη και στην περίπτωση που θα υπάρξει κάποια αξιοσημείωτη αύξηση του διεθνούς εμπορίου.

Σε κάθε περίπτωση, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (International Energy Agency) εκτιμά ότι η ζήτηση πετρελαίου θα είναι μειωμένη κατά 2,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2009, μετά από πτώση της κατά 800 χιλ. βαρέλια ημερησίως το 2008, ενώ δεν αναμένεται μεγάλη αύξηση της ζήτησεως ούτε το 2010. Η συνεπαγόμενη μειωμένη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου επηρεάζει αρνητικά τον κλάδο.

Σε κάθε περίπτωση, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκοσμίου εμπορίου. Τόσο η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και η ανάκαμψη του παγκοσμίου εμπορίου δεν αναμένεται να λάβουν μεγάλες διαστάσεις στα επόμενα πέντε έτη, αφού υπερβάλλουσα παραγωγικότητα υπάρχει και σε πολλούς άλλους κλάδους της παγκόσμιας παραγωγής, ενώ στις διεθνώς ελλειμματικές χώρες υπάρχει επιπλέον η ανάγκη για μείωση της δανειακής επιβαρύνσεως των νοικοκυριών. Επιπλέον, η κρίση μπορεί να οδηγήσει σε μέτρα προστασίας της εγχώριας παραγωγής σε πολλές χώρες, γεγονός που ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες για την παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο.

8. Κρίση στην Ελληνική Ναυτιλία από το 2008

8.1 Στοιχεία 2009-2010

Η οικονομική κρίση επηρέασε δραματικά τη διακίνηση των φορτίων παγκοσμίως. Αναπόφευκτα, η κρίση έφερε επιπτώσεις και στην παγκόσμια ναυτιλία και ειδικότερα και στην ελληνόκτητη και ελληνική ναυτιλία.

Μέσα σε αυτό το κλίμα οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εμφανίζουν μείωση των μεγεθών τους. Έτσι, και η ελληνική ναυτιλία έχει υποστεί συρρίκνωση των μεγεθών της. Τα δάνεια που χορηγούν οι τράπεζες προς τις ναυτιλιακές εταιρείες έχουν περιορισθεί. Οι ναύλοι έχουν πέσει στο ναδίρ. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώνεται εντυπωσιακά. Οι ναυπηγήσεις πλοίων για λογαριασμό των Ελλήνων εφοπλιστών περιορίζονται.

Αποτολμώντας μια γενική καταγραφή των οικονομικών μεγεθών έχουμε τα εξής στοιχεία: Μείωση κατά 5 δισ. ευρώ περίπου της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας. Υποστολή από την ελληνική σημαία 152 πλοίων. Διαγραφή χωρητικότητας 9.029.035 dwt από το εθνικό νηολόγιο.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε το 2008 προσέγγισε τα 19,2 δισ. ευρώ, που αντιστοιχούσε στο 7,9% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Η ελληνική ναυτιλία ενίσχυσε το 2010 την εθνική οικονομία με έσοδα που αντιστοιχούν με 916 ευρώ ανά κάτοικο.

Ωστόσο, στην Ευρωπαϊκή Ένωση των «27», η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη, όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, με πρώτη τη Δανία και τρίτη τη Νορβηγία.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να ρυθμίσουν τις υποχρεώσεις τους προς τις τράπεζες, εκτιμάται ότι πώλησαν πάνω από 350 πλοία, ώστε να αυξήσουν τη ρευστότητά τους και να επαναδιαπραγματευθούν τα δάνειά τους με τις τράπεζες. Από αυτήν τη δραστηριότητα είχαν ζημιές περίπου 1,5 δισ. δολάρια. Ωστόσο, τον Ιανουάριο του 2010, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Allied Shipbroking, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν αξιόλογη δραστηριότητα στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων. Συνολικά επένδυσαν 654,6 εκατ. δολ. (21 πλοία). Ακολούθησαν οι Κινέζοι με 414,2 εκατ. δολ. (27 πλοία).

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι εταιρείες με στόλο από 5 - 8 πλοία παρουσιάζουν ελαφρά μείωση τόσο σε αριθμό όσο και σε ποσοστό. Μειώθηκαν από 125 σε 123 και το ποσοστό τους στον ελληνικό στόλο μειώθηκε στο 15,9% από 16,4%.

Οι εταιρείες με στόλο άνω των 25 πλοίων εμφανίζουν και αυτές ελαφρά μείωση. Ο αριθμός των εταιρειών μειώθηκε κατά μία, στις 31, ενώ το ποσοστό τους επί του συνόλου του στόλου μειώθηκε και αυτό από το 4,2% στο 4%.

Μείωση εμφανίζει και ο ελληνόκτητος στόλος. Αναλυτικότερα, τον Φεβρουάριο του 2008, ο στόλος αριθμούσε 4.173 πλοία, ενώ τον Φεβρουάριο του 2009 ήταν 4.161 πλοία και το 2010 ήταν 3,996 πλοία. Η χωρητικότητα από 263,5 dwt το 2009, έπεσε σε 258,1 dwt το 2010. Παρ' όλα αυτά, ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 8% του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά τα πλοία και το 14,9% σε χωρητικότητα dwt το 2010, έναντι 8,2% και 15,2% αντίστοιχα σε σύγκριση με το 2009.

Με άλλα λόγια, ο υπό ελληνική σημαία στόλος αντιπροσωπεύει το 24,2% του ελληνόκτητου ή μόνο ένα στα τέσσερα πλοία ταξιδεύει με ελληνική σημαία. Αναλογικά μειώθηκαν και οι θέσεις εργασίας, τόσο των Ελλήνων ναυτικών από τα ελληνόκτητα πλοία όσο και των αλλοδαπών ναυτικών.

Από την επεξεργασία των στοιχείων του ελληνόκτητου στόλου, προκύπτει ότι οι Έλληνες διαθέτουν για το 2010:

- Το 23,1% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, έναντι 22,3% το 2009. Με βάση τη χωρητικότητα ελέγχουν 20,9% το 2010 έναντι 20,4% το 2009.
- Το 9,2% των πλοίων μεταφορά χημικών έναντι 9,4% το 2009, ενώ 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 6,9% το 2009 όσον αφορά τη χωρητικότητα.
- Στον κλάδο Ore & Bulk Carriers οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 17,4% των πλοίων έναντι 18,1% το 2009 και με όρους dwt το 18,1% έναντι 19,1% το 2009.
- Το 6,6% στα επιβατηγά πλοία έναντι 6,7% το 2009, ενώ με βάση τη χωρητικότητα αυξήθηκε στο 6,1% έναντι 6% πέρυσι.

Το πιο ανησυχητικό στοιχείο είναι ότι κατά το 2009 ο ελληνόκτητος στόλος μειώθηκε συνολικά κατά 165 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5.438.843 dwt και το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δείχνουν τελευταίως την προτίμησή τους σε

μικρότερα νηολόγια, όπως της Μάλτας (αυξήθηκε κατά 34 ελληνόκτητα πλοία και 5.171.028 dwt).

Μείωση παρατηρείται και στα υπό ναυπήγηση πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών. Τα υπό παραγγελία πλοία ήταν το καλοκαίρι του 2009 στα 826, έναντι 1.072 πλοίων που ήταν τον Φεβρουάριο του 2009 και τώρα, σύμφωνα με τα νεότερα στοιχεία του έγκυρου ναυτιλιακού περιοδικού «Fairplay Solutions», στο τέλος του Ιανουαρίου του 2010 ήταν υπό ναυπήγηση 645 πλοία ελληνικών συμφερόντων, που η συνολική τους χωρητικότητα ανέρχεται σε 54.124.291 dwt.

Η Ελλάδα, βέβαια, εξακολουθεί να είναι πρώτη, αλλά απειλητικά ακολουθεί η Κίνα, με 660 πλοία, χωρητικότητας 52.731.045 dwt, η Ιαπωνία με 680 πλοία, χωρητικότητας 51.544.275 dwt, η Γερμανία με 994 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 40.621.902 dwt. Από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει ότι σε αριθμό πλοίων είμαστε πέμπτοι, αλλά διατηρούμαστε στην πρώτη, όσον αφορά τη χωρητικότητα, από το γεγονός ότι οι Έλληνες συνεχίζουν να ναυπηγούν μεγάλα δεξαμενόπλοια.

8.2 Στοιχεία 2010-2011

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο ΙΤΣ κατά 33,6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων € 2,3 δισ. (περίπου 0,95% του ΑΕΠ) από το υψηλό επίπεδο του 2008.

Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση επηρέασε σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας, τα οποία είναι ορατά. Η μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου και η αύξηση της ανεργίας είναι τρία νέα δεδομένα.

Αναλυτικότερα, στο 9μηνο του έτους 2011 κατεγράφη μείωση ναυτιλιακού συναλλάγματος 10,3% συγκριτικά με το αντίστοιχο περυσινό διάστημα. Στο 9μηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα ανήλθε σε 10.547,7

εκατομμύρια ευρώ, ενώ το αντίστοιχο περυσινό διάστημα είχαν εισρεύσει 11.758,8 εκατομμύρια ευρώ. Αξιοσημείωτο είναι ότι τον Σεπτέμβριο είχαν εισρεύσει 1.241 εκατομμύρια ευρώ, ενώ τον αντίστοιχο περυσινό μήνα είχαν εισρεύσει 1.317,2 εκατομμύρια ευρώ (ποσοστό μείωσης 5,8%).

Είναι χαρακτηριστικό ότι τον ίδιο μήνα και ο ελληνικός στόλος είχε καταγράψει μείωση 4,2% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο περυσινό μήνα με τα υπό ελληνική σημαία πλοία να περιορίζονται σε 2.027. Εξάλλου, μείωση 4,2% παρουσίασε τον Σεπτέμβριο η δύναμη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου σε σύγκριση με τον αντίστοιχο περυσινό μήνα σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής. Ειδικότερα, ο ελληνικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει συνολικά 2.027 πλοία συνολικής χωρητικότητας 43.356.420 τόνων, έναντι 2.116 πλοίων τον Σεπτέμβριο του 2010 συνολικής χωρητικότητας 43.001.166 τόνων.

Ανησυχητικό είναι το φαινόμενο ότι η μείωση καταγράφεται από μήνα σε μήνα, αφού τον περασμένο Αύγουστο ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 2.032 πλοία και μέσα σε έναν μήνα έχασε 5 πλοία. Αντίστοιχα τον περασμένο Ιούλιο ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 2.041 πλοία. Από εκείνο τον μήνα η μείωση φτάνει στα 14 πλοία. Μεταξύ Σεπτεμβρίου 2011 και Σεπτεμβρίου 2010 παρουσιάζεται μείωση 5,9% στα φορτηγά, μείωση 3,2% στα δεξαμενόπλοια, στα επιβατηγά μείωση 4,4% και στις λοιπές κατηγορίες επίσης μείωση 1,7%.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του ΚΕΠΕ, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αναμένεται να παρουσιάσει μία κάμψη της τάξεως του 12%, έναντι του 2010 και βασικός λόγος είναι η πτώση των ναύλων στα επίπεδα του 2001. Παρ' όλα αυτά, εκτιμάται ότι οι εισπράξεις φαίνεται να διατηρούν μία ανοδική τάση και εκτιμάται ότι θα φτάσουν στα 12,3 δισ. ευρώ. Αυτό αποδίδεται αφενός στο μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου και αφετέρου στη διεύρυνση των ναυτιλιακών εργασιών και υπηρεσιών εντός της Ελλάδας.

8.3 Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία στόλου

Σύμφωνα με στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics, τον Ιανουάριο του 2007 μόνο το 23% των πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας άνω των 1.000 κοχ έφεραν την ελληνική σημαία. Ωστόσο, σύμφωνα με νεότερες εκτιμήσεις (Lloyd's

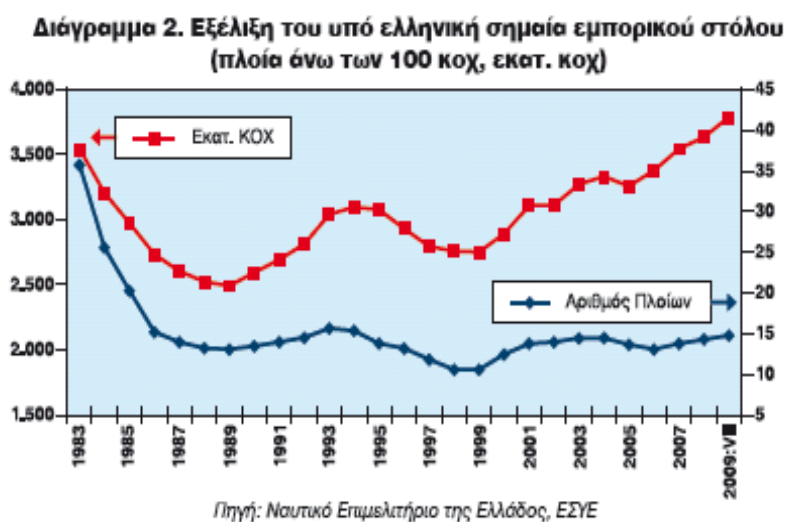
Register), το ποσοστό αυτό είχε αυξηθεί σε 28% του συνόλου (1.197 πλοία) τον Φεβρουάριο του 2008, για να μειωθούν σε 1.120 πλοία τον Φεβρουάριο του 2009. Ωστόσο, η ΕΣΥΕ δημοσιεύει στοιχεία που δείχνουν την εξέλιξη του στόλου των υπό ελληνική σημαία πλοίων άνω των 100 κοχ, όπως φαίνεται στον Πίνακα. Το μέσο μέγεθος των υπό ελληνική σημαία πλοίων αυξάνει όπως φαίνεται στο Διάγραμμα, καθώς η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων αυξάνει με ταχύτερο ρυθμό από τον αριθμό των πλοίων. Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία υποχρεούνται να τηρούν όλους τους εμπορικούς και οικονομικούς κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, τους περιορισμούς φορτώσεως, τις αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Ειδικότερα, η ελληνική σημαία άρχισε να προσελκύει περισσότερα πλοία μετά τον Δεκέμβριο του 2006, αφοτου λήφθηκαν μέτρα ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, με πιο σημαντικό την καθιέρωση περισσότερο ελαστικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων. Πάντως, η αύξηση που παρατηρείται στα υπό ελληνική σημαία πλοία αφορά κυρίως τα δεξαμενόπλοια, τα οποία συνεχίζουν να προτιμούν την ελληνική σημαία ακόμη και μετά την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009. Όσον αφορά τα υπό ελληνική σημαία φορτηγά πλοία, αυτά ήταν λιγότερα στα μέσα του 2009 από ό,τι στο τέλος του 2006, τόσο σε αριθμό όσο και σε χωρητικότητα.

Πίνακας 2. Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κοχ (εκατ. κοχ)

	ΣΥΝΟΛΟ		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατικά-Λοιπά	
	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ
2000	1.967	27,32	625	11,88	457	14,10	885	1,34
2001	2.051	30,77	653	12,68	470	16,17	928	1,92
2002	2.062	30,82	643	12,72	477	16,11	942	1,98
2003	2.091	33,40	653	14,00	486	17,50	952	1,90
2004	2.094	34,33	661	14,63	474	17,93	959	1,76
2005	2.041	33,12	631	14,10	465	17,24	945	1,77
2006	2.006	35,10	626	15,07	465	18,38	915	1,63
2007	2.049	37,72	627	14,55	505	21,49	917	1,67
2008	2.082	39,15	626	15,08	521	22,31	925	1,75
2009:VII	2.112	41,59	612	14,98	558	24,93	942	1,69

Πηγή: ΕΣΥΕ

Γενικά, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), τον Ιανουάριο του 2008, τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο είχαν μεταφορική δυναμικότητα 61,4 εκατ. dwt, έναντι 252,6 εκατ. dwt του Παναμά, 117,5 εκατ. dwt της Λιβερίας, 59,7 εκατ. dwt στις Μπαχάμες, 59,6 εκατ. dwt στις νήσους Marshall, 12,1 εκατ. dwt στις ΗΠΑ, και 15,0 εκατ. dwt στη Γερμανία και την Ιαπωνία. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο προτιμούν να εγγράφουν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους σε χώρες που τους παρέχουν ουσιαστική ελευθερία κυρίως ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων τους, διατηρώντας σχετικά μικρό ποσοστό των πλοίων τους (25%-28% στην Ελλάδα) στη σημαία της χώρας καταγωγής τους.



Όσον αφορά την Ελλάδα, το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι ήταν και είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας με τη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, τότε ο οιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα .

8.4 Προβλήματα χρηματοδότησης Ελληνικής Ναυτιλίας λόγω κρίσης

Η ναυτιλιακή πίστη αποτελεί ειδική μορφή χρηματοδότησεως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου οι οποίοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως εξής:

- Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησεως σε περίπου 70%.
- Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι, αφού επηρεάζεται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.
- Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισεως των πλοίων και της καταστάσεως των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών ευρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες. Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιριών είναι ανώνυμες.

Παρά τις ανωτέρω δυσκολίες, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007 οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 (με διαθέσιμα κεφάλαια της τάξεως των \$ 200 δις.), οπότε οι πλοιοκτήτες είχαν την άνεση να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου. Σύμφωνα μάλιστα με αναγνωρισμένους ναυλομεσιτικούς κύκλους, η απόσβεση της αξίας των πλοίων στην περίοδο 2003 -2007 μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε λίγα σχετικά έτη. Αυτό, σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και μακρά πορεία των Ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς εμπορίου προσέλκυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στον κλάδο (π.χ. από private equity funds) και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο.

Σύμφωνα με στοιχεία της Petrofin S.A., το 2008 τα συνολικά δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία ανήλθαν στα \$ 73,2 δισ. (+9,4% σε ετήσια βάση), έναντι \$ 66,9 δισ. 2007 (+ 44,3% σε ετήσια βάση) και \$ 46,4 δισ. το 2006.

Ο ρυθμός αύξησης των υπολοίπων των δανείων έπεσε σε μονοψήφιο ποσοστό το 2008. Ειδικότερα, η αγορά των κοινοπρακτικών δανείων έχει συρρικνωθεί σε σημαντικό βαθμό, από \$ 86 δισ. το 2007 σε \$ 71 δισ. το 2008 (-17,4%).

Πρόσφατα, ναυτιλιακές εταιρίες με μετοχές εισηγμένες στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ ή του Ηνωμένου Βασιλείου, προχώρησαν στην ακύρωση αγοράς συμβολαίων ναυπηγήσεως, προκειμένου να διασφαλίσουν τη ρευστότητά τους. Στις σημερινές συνθήκες, η διατήρηση υψηλής ρευστότητας αποκτά μεγάλη σημασία για αυτό και οι πλοιοκτήτες αναζητούν νέες δυνατότητες αντλήσεως κεφαλαίων με σκοπό να καλύψουν τις μεγάλες κεφαλαιακές τους ανάγκες.

Όσον αφορά τον ρόλο των ελληνικών τραπεζών στον ναυτιλιακό κλάδο, σημειώνεται η σημαντική αύξηση του ύψους των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία, από \$ 3,3 δισ. το 2001, σε \$ 16,9 δισ. το 2008 (παρακάτω Πίνακας). Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρεάζει τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων στην παγκόσμια ναυτιλία.

Η μεγάλη ανάπτυξη της χρηματοδότησης της Ελληνικής ναυτιλίας των προηγούμενων ετών οδήγησε στην αλματώδη ανάπτυξη της τόσο σε αύξηση του αριθμού και του μεγέθους πλοίων όσο και στον εκσυγχρονισμό τους. Παρόλα αυτά, η κρίση του τραπεζικού τομέα που επηρέασε κυρίως τις δυτικές τράπεζες, επηρέασε δυσμενώς τον τομέα χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς οι Ευρωπαϊκές τράπεζες αντιπροσώπευαν πάνω από το 75% της συνολικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

**Πίνακας 6. Χρηματοδότηση προς τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες
(δισ. Δολάρια)**

Από	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ελληνικές τράπεζες	3,31	4,47	5,64	6,34	6,52	7,35	15,84	16,94
ετήσια % αύξηση		35,11	26,16	12,44	2,82	12,63	115,60	6,97
Ξένες τράπεζες	7,05	8,18	10,12	13,94	19,54	24,25	34,04	38,98
ετήσια % αύξηση	6,16	8,60	9,79	12,07	10,05	14,79	140,16	17,30
Σύνολο ξένων	13,21	16,79	19,91	26,01	29,59	39,04	174,20	56,28
ετήσια % αύξηση		27,05	18,61	30,61	13,76	31,94	346,21	-67,69

Πηγή: Petrofin S.A.

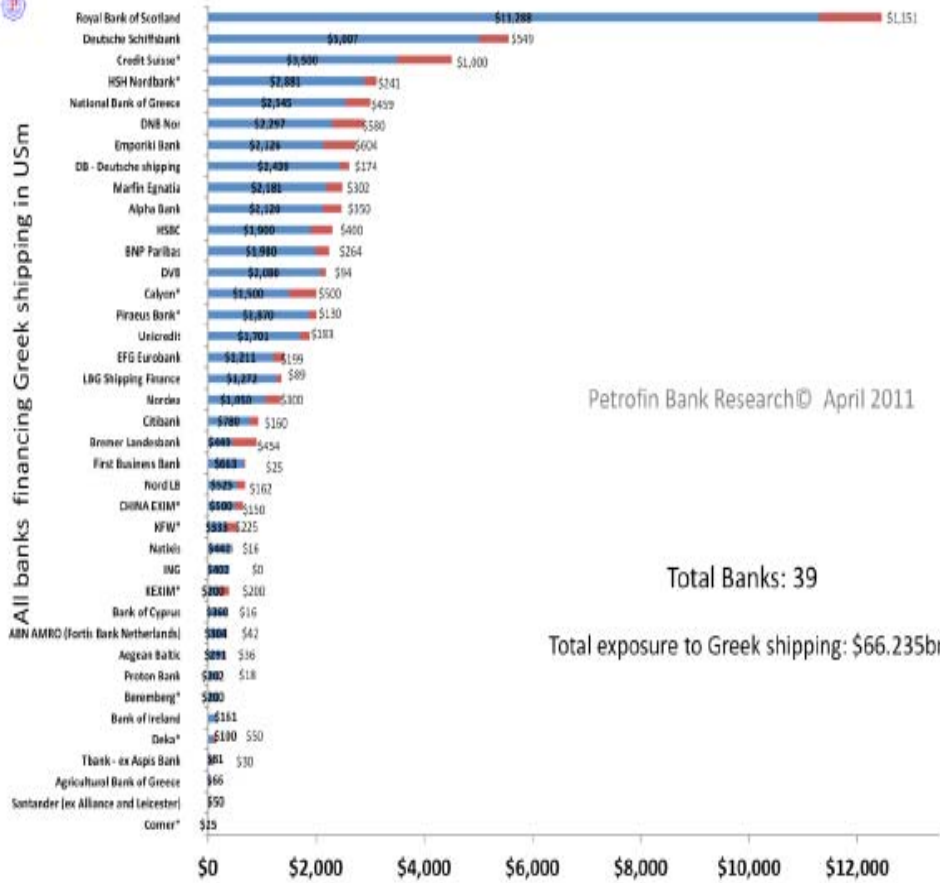
Έτσι, η χρηματοδότηση πλοίων μειώθηκαν κατά 8,48% μεταξύ τέλους 2009 και 2010. Στον παρακάτω πίνακα παρατηρείται η τεράστια ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης από το τέλος του 2001 σε \$ 16.525bn σε μια κορυφή του \$ 73.228bn στο τέλος του 2008.

	December 2001	December 2002	December 2003	December 2004	December 2005	December 2006	December 2007	December 2008	December 2009	December 2010
Growth percentage		28.66%	20.19%	26.61%	11.62%	28.45%	44.31%	9.39%	-8.478%	-1.17%
Total Greek Shipping Portfolio	\$16,525m	\$21,261m	\$25,554m	32,353m	\$36,112m	\$46,387m	\$66,941m	\$73,228m	\$67,020m	\$66,235
Petrofin Bank Research © - April 2011										

Επιπλέον, τρεις από τις κορυφαίες 6 τράπεζες στην ελληνική χρηματοδότηση πλοίων που αντιπροσωπεύουν το 47,55% των ελληνικών δανείων των πλοίων το 2010 ακολούθησαν μια πολιτική μείωσης της χρηματοδότηση πλοίων, η οποία επηρέασε σημαντικά τον τομέα ελληνικής ναυτιλίας.



All banks financing Greek shipping in US\$m



Petrofin Bank Research © April 2011

Total Banks: 39

Total exposure to Greek shipping: \$66.235bn

* Market estimate

■ Drawn Loans ■ Committed but undrawn loans

9. Προοπτικές Ελληνικής Ναυτιλίας

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία τρία έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεώς τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησης του παγκοσμίου στόλου, ο οποίος διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα στα μέσα του 2009, δεν αναμένεται να πλησιάζει τα επίπεδα ισορροπίας του, τουλάχιστον έως το 2011.

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

11. Συμπεράσματα

Η ναυτιλία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της οικονομίας καθώς είναι από τα σημαντικότερα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων συντελώντας έτσι στην ανάπτυξη του εμπορίου. Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών διακινείται ένα μεγάλο ποσοστό του όγκου των συναλλαγών ενώ παράλληλα μέσω της ναυτιλίας δημιουργούνται και άλλες έμμεσες οικονομικές δραστηριότητες, όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, ναυλώσεις, ασφάλιση.

Ειδικά η Ελληνική ναυτιλία έχει χαρακτηριστεί, όχι αδικώς, ως η «βαριά βιομηχανία» της χώρας διατηρώντας ηγετική θέση στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα. Ήδη, από την αρχαιότητα οι Έλληνες, λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, ανέπτυξαν την ναυτιλία.

Η συμμετοχή της Ελληνικής ναυτιλίας στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία και οι καθαρές εισπράξεις διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα κατατάσσοντας την Ελλάδα σε 2η θέση στην Ε.Ε όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο.

Κατά την περίοδο 1998-2007 παρατηρήθηκε μια σημαντική αύξηση των ναυτιλιακών εταιριών, όπου ανέρχονταν στις 725 καθώς και αυτών που είχαν στην κατοχή τους μεγάλο στόλο πάνω από 16 πλοία. Βέβαια, η πλειοψηφία είχε 1-2 πλοία. Επίσης, παρατηρείται μείωση της ηλικίας των πλοίων λόγω της εισόδου καινούριων πλοίων. Έχουμε δηλαδή μια άνθηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η άνθηση αυτή ήταν στα πλαίσια της γενικότερης ανάπτυξης της παγκόσμιας ναυτιλίας, η οποία οφειλόταν κυρίως στους ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης αναδυόμενων οικονομιών, όπως είναι η Κίνα, η Βραζιλία, η Ρωσία και κατά συνέπεια στην αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Όλα αυτά οδήγησαν στην αύξηση του ναύλου μεταφορών, στον αριθμό και στη χωρητικότητα των πλοίων. Επίσης, υπήρξε μια κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων.

Η παγκόσμια κρίση που ξεκίνησε στις αρχές του 2008 οδήγησε σε μείωση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών λόγω της μείωσης της ζήτησης πετρελαίου και του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών. Η πτώση αυτή σε συνδυασμό με την υπερβάλλουσα δυναμικότητα λόγω εισόδου νέων πλοίων έριξαν κατακόρυφα τους ναύλους.

Η κρίση αυτή δεν άφησε ανεπηρέαστη και την ελληνική ναυτιλία, όπου κατά την περίοδο 2008-2010 παρατηρήθηκε σημαντική μείωση της εισροής ναυτιλιακού

συναλλάγματος, μείωση του ελληνόκτητου στόλου και της χωρητικότητας και υποστολή της ελληνικής σημαίας σε αρκετά πλοία. Σε όλα αυτά προστίθεται και το πρόβλημα της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας από τις τράπεζες, λόγω της σοβαρής χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Εν κατακλείδι, η έξοδος της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση είναι μια διαδικασία που απαιτεί και χρειάζεται σωστούς χειρισμούς. Η ανάκαμψη θα εξαρτηθεί τόσο από την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και από την αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται! (2009). Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank. Τεύχος 110. Διαθέσιμο στο internet: <http://www.alpha.gr/page/default.asp?la=1&id=95> (ανακτήθηκε στις 06-02-2012).

Καρδάσης Βασίλης, Από του Ιστιού εις τον Ατμό, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914, εκδόσεις Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

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

Ναυτεμπορική 3-3-2005

Developments in International Seaborne Trade, 2008. United Nations Conference on Trade and Development. Διαθέσιμο στο internet: <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal-intseabornetrade.htm> (ανακτήθηκε στις 05-02-2012).

Petrofin Research/Ιούνιος 2007

Review of Maritime Transport», 2008. United Nations Conference on Trade and Development. Διαθέσιμο στο internet: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf (ανακτήθηκε στις 04-02-2012).

Shipping and ship finance: a symbiotic relationship By Ted Petropoulos Head Petrofin Research <http://www.petrofin.gr/Upload/June2011-Nafs.pdf> (ανακτήθηκε στις 04-02-2012).

Stopford M. (1997), 'Maritime Economics', ed. 2nd, Routledge

The Economist, 24/6/2007

TRANSPORT OUTLOOK 2009. GLOBALISATION, CRISIS AND TRANSPORT. Joint Transport Research Centre of the OECD and the International Transport Forum. Διαθέσιμο στο internet: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200912.pdf> (ανακτήθηκε στις 08-02-2012).

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/5342>

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1104

<http://www.bankofgreece.gr>

<http://www.kerdos.gr/default.aspx?id=1627655&nt=103>