



**ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ  
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH**

---

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, [www.iobe.gr](http://www.iobe.gr)  
11 Tsami Karatassou, 117 42 Athens, Greece, Tel.: +30 210-9211 200-10, Fax: +30210-9233 977

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ:  
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

**Ιανουάριος 2013**

Η παρούσα έκθεση εκπονήθηκε από τους:

Σβέτοσλαβ Ντάντσεβ

Ηλία Ντεμιάν

Τα μέλη της ερευνητικής ομάδας θα ήθελαν να ευχαριστήσουν τη Navios Maritime Holdings και τον κ. Άγγελο Τσακανίκα, Διευθυντή Ερευνών του IOBE για τη συμβολή τους στην ολοκλήρωση της μελέτης.

Copyright © 2013 Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών



Απαγορεύεται η με οιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης χωρίς την άδεια του εκδότη.

**Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)**

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα

Τηλ.: (210 9211200-10), Fax: (210 9228130 & 210 9233977)

E-mail: [iobe@iobe.gr](mailto:iobe@iobe.gr) - URL: <http://www.iobe.gr>

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Περίληψη της Μελέτης</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Σκοπός της Μελέτης</b> .....	<b>13</b>
1.1. Δομή της έρευνας.....	14
<b>2. Η Ελληνική Ναυτιλία Απέναντι στην Παγκόσμια Κρίση</b> .....	<b>15</b>
2.1. Κύριες Τάσεις της Ναυτιλίας σε Παγκόσμιο Επίπεδο .....	16
2.2. Η ελληνόκτητος ποντοπόρος ναυτιλία: Συνοπτική επισκόπηση .....	22
2.3. Παράρτημα .....	26
<b>3. Η Καταγεγραμμένη Συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία</b> .....	<b>27</b>
3.1. Μεθοδολογία.....	28
3.1.1. Ταυτότητα του κλάδου της ναυτιλίας .....	28
3.1.2. Υπόδειγμα εισροών-εκροών .....	29
3.2. Η άμεση συμβολή στην οικονομία .....	33
3.2.1. Απασχόληση.....	33
3.2.2. Προστιθέμενη αξία και υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη.....	38
3.3. Η έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών .....	41
3.3.1. Προστιθέμενη Αξία.....	42
3.3.2. Απασχόληση και εισόδημα απασχολούμενων .....	44
3.3.3. Συμβολή στα φορολογικά έσοδα .....	46
3.4. Σύνοψη .....	50
3.5. Παράρτημα .....	51
<b>4. Η Δυνητική Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας</b> .....	<b>53</b>
4.1. Εισαγωγή.....	54
4.2. Μεθοδολογία υπολογισμού/εκτιμήσεων.....	54
4.2.1. Προσδιορισμός της άμεσης συνεισφοράς .....	55
4.2.2. Προσδιορισμός της έμμεσης συνεισφοράς.....	57
4.3. Δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας .....	58
4.3.1. Απασχόληση.....	58
4.3.2. Εισόδημα από εργασία .....	62
4.3.3. Προστιθέμενη Αξία.....	64
4.3.4. Συμβολή στους φόρους.....	66
4.4. Σύνοψη .....	67
4.5. Παράρτημα .....	68
<b>5. Σύνοψη – Προτάσεις</b> .....	<b>69</b>
5.1. Σύνοψη των ευρημάτων της μελέτης.....	70
5.2. Προτάσεις πολιτικής.....	70
5.2.1. Δημιουργία κινήτρων για προσέλκυση ελλήνων εφοπλιστών .....	71
5.2.2. Ικανοποίηση της ζήτησης για αναλώσεις της ναυτιλίας από εγχώριες πηγές.....	71
5.2.3. Επένδυση στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών.....	71
5.2.4. Ανάπτυξη και Προώθηση του Κέντρου Ναυτιλίας Αττικής .....	73
5.2.5. Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα .....	74
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	<b>77</b>

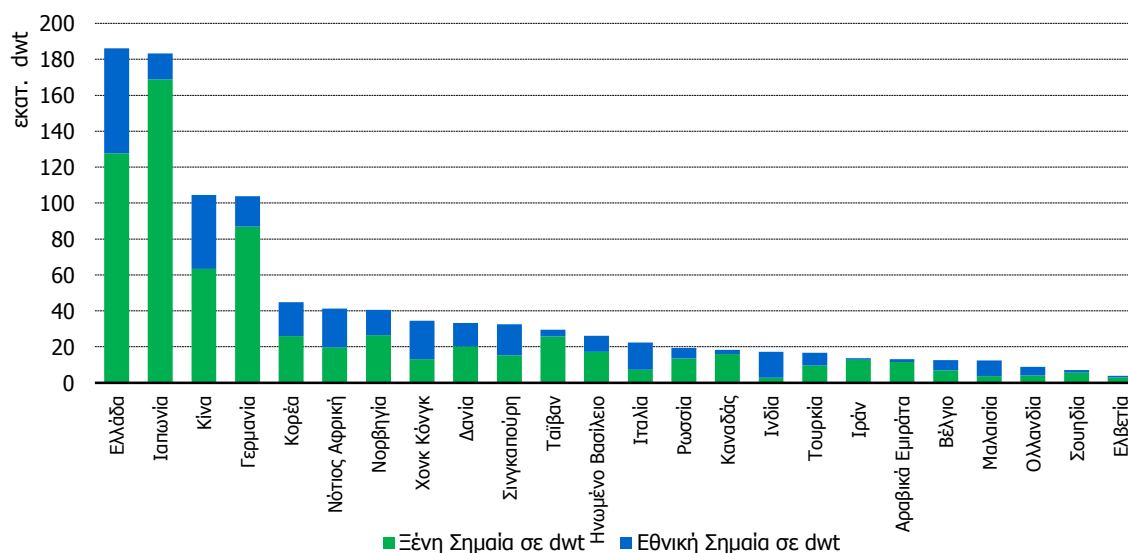
## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1: Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά, 1994-2010.....	17
Διάγραμμα 2.2: Εξέλιξη του Baltic Dry Index 2000-2011.....	18
Διάγραμμα 2.3: Εξέλιξη του δείκτη HARPEX 2001-2011.....	18
Διάγραμμα 2.4: Οι ιδιοκτησίες με τις περισσότερες παραγγελίες το 2011.....	19
Διάγραμμα 2.5: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως, 2011.....	19
Διάγραμμα 2.6: Το Διεθνές Περιβάλλον-Ρυθμοί Ανάπτυξης (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ) ....	21
Διάγραμμα 2.7: Ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου .....	22
Διάγραμμα 2.8: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010 .....	23
Διάγραμμα 2.9: Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία 1987-2010.....	24
Διάγραμμα 2.10: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές, 2011	25
Διάγραμμα 3.1: Οι 10 κλάδοι με το υψηλότερο μερίδιο στις αναλώσεις του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών .....	31
Διάγραμμα 3.2: Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία .....	32
Διάγραμμα 3.3: Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών κατά σημαία πλοίου .....	35
Διάγραμμα 3.4: Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία .....	37
Διάγραμμα 3.5: Ηλικιακή κατανομή ελλήνων και ξένων ναυτικών, 2008 .....	38
Διάγραμμα 3.6: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (€ εκατ.) .....	39
Διάγραμμα 3.7: Παραγωγικότητα κλάδων, 2009 .....	40
Διάγραμμα 3.8: Κλάδοι με θετικές καθαρές εξαγωγές.....	40
Διάγραμμα 3.9: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών.....	43
Διάγραμμα 3.10: Οι δέκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών .....	43
Διάγραμμα 3.11: Οι ένδεκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία (με την ιδιωτική κατανάλωση).....	44
Διάγραμμα 3.12: Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση .....	44
Διάγραμμα 3.13: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), σε επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές .....	45
Διάγραμμα 3.14: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως σε επίπεδο απασχόλησης (συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση).....	46
Διάγραμμα 3.15: Συμβολή στα φορολογικά έσοδα .....	47
Διάγραμμα 4.1: Διαδικασία υπολογισμού της δυνητικής συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα .....	55
Διάγραμμα 4.2: Η δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην απασχόληση .....	59
Διάγραμμα 4.3: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία .....	59
Διάγραμμα 4.4: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικής κατανάλωσης. ....	60
Διάγραμμα 4.5: Σύγκριση καταγεγραμμένης και δυνητικής συμβολής στην απασχόληση.....	61
Διάγραμμα 4.6: Η επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία .....	62
Διάγραμμα 4.7: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά κλάδο. ....	63
Διάγραμμα 4.8: Η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος .....	63
Διάγραμμα 4.9: Η συμβολή της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία.....	64
Διάγραμμα 4.10: Η δυνητική έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία της ελληνικής οικονομίας .....	65
Διάγραμμα 4.11: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία της ελληνικής οικονομίας (συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) .....	65
Διάγραμμα 4.12: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία ....	66
Διάγραμμα 5.1: Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα προσέγκυσης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων .....	76

## Περίληψη της Μελέτης

Η ελληνική Ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά. Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από 4.065 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων περίπου 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, σύμφωνα με στοιχεία του IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia για το 2012. Σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς με 184 εκατ. τόνους (dwt), ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται η Ιαπωνία (Διάγραμμα 1). Τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, όπως ισχύει και στις περισσότερες χώρες με σημαντικό στόλο, είναι νηολογημένα υπό ξένα σημαία. Επιπλέον ένδειξη της δύναμης της ελληνικής Ναυτιλίας αποτελεί το γεγονός ότι το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών στα δύο μεγαλύτερα (με βάση την κεφαλαιοποίηση) χρηματιστήρια στο κόσμο – NYSE και NASDAQ – έχει Έλληνες ιδιοκτήτες.

**Διάγραμμα 1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010**



Πηγή:<sup>(8)</sup>

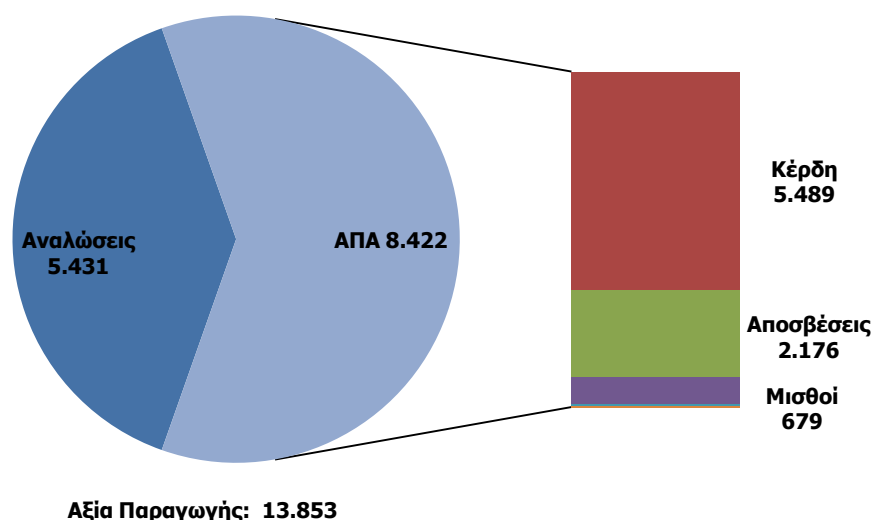
## Η Καταγεγραμμένη Συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία

Παράλληλα, η ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα €8,4 δισεκ<sup>1</sup>. προστιθέμενη αξία το 2009 (περίπου το 4% του συνόλου της οικονομίας). Εξ' αυτών, τα €5,4 δισεκ. αφορούν εταιρικά κέρδη, τα €2,2 δισεκ. αποσβέσεις και τέλος τα €680 εκατ. μισθούς και εισφορές. Η πλειοψηφία της προστιθέμενης αξίας του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται από την ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς το 93% της συνολικής αξίας των παραγόμενων

<sup>1</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχονται από τους πίνακες εισροών/εκροών της Eurostat.

υπηρεσιών του κλάδου αντιστοιχεί σε εξαγωγές. Σύμφωνα με στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από όλους τους κλάδους της οικονομίας (καθαρές εξαγωγές €12,7 δισεκ. το 2009 και €14,5 δισεκ. το 2010), ενώ το 46,9% του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών για το 2011 προήλθε από καθαρές εισπράξεις του τομέα μεταφορών (ΤΤΕ). Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, καθώς σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την υψηλότερη θέση στην ελληνική οικονομία, μετά από τον κλάδο διαχείρισης ακίνητης περιουσίας.

**Διάγραμμα 2: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (σε χιλ. €)**



Πηγή: ESA tables, Eurostat,

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95\\_supply\\_use\\_input\\_tables/introduction](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction)

Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας<sup>2</sup>. Ενδεικτικά, οι κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα (με ή χωρίς την ιδιωτική κατανάλωση) είναι αφενός αυτοί που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία,

<sup>2</sup> Η σημαντική σμίκρυνση του ΑΕΠ το διάστημα 2009-2012, οδηγεί στο συμπέρασμα πως η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών ενδέχεται να εμφανίζεται σημαντικά αυξημένη κατά τα επόμενα χρόνια.

συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα και άλλα) και αφετέρου οι κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών (ακίνητη περιουσία-ενοίκια, τρόφιμα ποτά, υπηρεσίες υγείας, ξενοδοχεία-εστιατόρια και άλλα). Αντίστοιχα, αυτοί οι κλάδοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιοδήποτε λόγο - παύση της διαχείρισης των πλοίων εντός της χώρας.

Η άμεση καταγεγραμμένη συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2009, περιορίζεται στα 34 χιλ. άτομα. Σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου αποτελεί το σχετικά υψηλό ποσοστό απασχόλησης ξένων υπηκόων – σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ το 2008 το 42% των απασχολούμενων στα πλοία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) δεν ήταν Έλληνες. Ταυτόχρονα, η καταγραφή της απασχόλησης μόνο σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία οδηγεί σε υποεκτίμηση του συνόλου των απασχολούμενων στην ποντοπόρο ναυτιλία που διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, όπως αναδεικνύεται από το πολύ χαμηλό ποσοστό απασχολούμενων σε πλοία υπό ξένη σημαία.

Παρόλα αυτά, το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας του ΙΟΒΕ ότι το 2009 ξεπέρασε τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στα €2,7 δισεκ.

Η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο σε σύγκριση με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Στην Ελλάδα ισχύει το καθεστώς φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων (tonnage tax), βάσει του οποίου θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο (ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου), ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από φορολόγηση. Παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και δη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω της διεθνοποιημένης φύσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Το μεταφορικό έργο της ποντοπόρου ναυτιλίας εκτελείται σε διεθνή ύδατα, συχνά σε μεγάλη απόσταση από τα γραφεία διαχείρισης. Για το λόγο αυτό, η δραστηριότητα διαχείρισης μπορεί σχετικά

εύκολα να μεταναστεύσει σε άλλο κράτος με ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς, αρκεί να υπάρχει εκεί η κατάλληλη τεχνοοικονομική υποδομή και το κατάλληλα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Έτσι, η φορολόγηση της χωρητικότητας των πλοίων είναι το κυρίαρχο σύστημα φορολόγησης (με ελάχιστες διαφοροποιήσεις) ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες με ναυτική παρουσία, εξαντλώντας τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων απέναντι στα κράτη νηολόγησης ή εγκατάστασης.

Μια απότομη αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, χωρίς προσεκτική μελέτη των αντίστοιχων καθεστώτων σε ανταγωνιστικά ναυτιλιακά κέντρα, ενδέχεται να οδηγήσει σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, των θέσεων εργασίας, ακόμα και σε μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων, ως αποτέλεσμα μετανάστευσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Παρά τις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για την ποντοπόρο ναυτιλία, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα και έμμεσα στα φορολογικά έσοδα του κράτος περισσότερα από €790 εκατ. το 2009 (Πίνακας 1).

**Πίνακας 1: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2009**

σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδραση	Έμμεση Επίδραση	Συνολική Επίδραση
<b>Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία</b>	8.422	4.847	13.269
<b>Εισόδημα από Εργασία</b>	732	1.949	2.681
<b>Φόροι</b>	559	231	790
<b>Απασχόληση (σε χιλ.)</b>	34	158	192

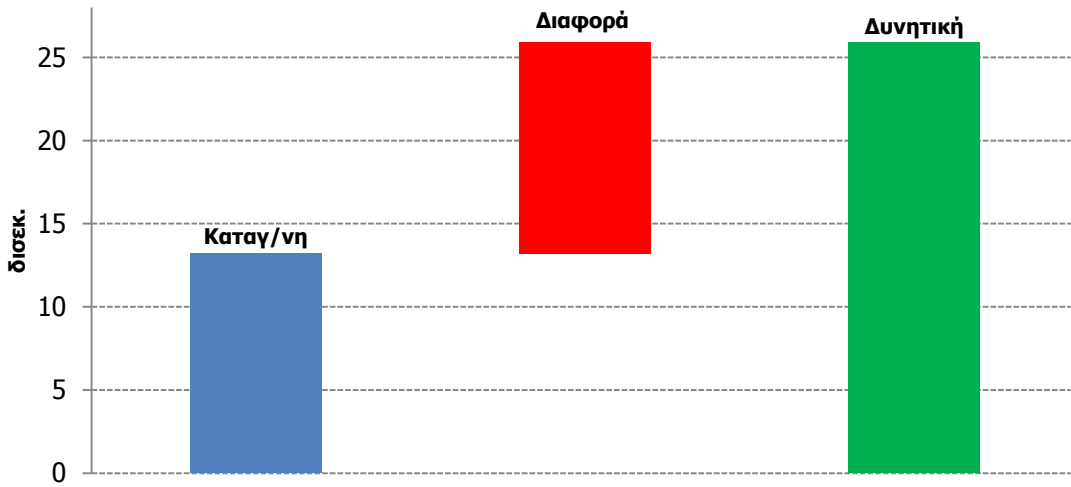
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Eurostat, IOBE I/O model

### Η Δυνητική Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Εκτιμήσαμε τη δυνητική συνεισφορά από την ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας η οποία θα διεκπεραιώνεται από γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπολοίπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες. Για τα παραπάνω, χρησιμοποιήθηκαν δείκτες παραγωγικότητας και συντελεστές παραγωγής της φορτηγού ναυτιλίας ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών, καθώς και το υπόδειγμα εισροών/εκροών της Ελληνικής οικονομίας του IOBE.



**Διάγραμμα 3: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία**



**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Η δυναμική συνεισφορά της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας αναμένεται να ξεπεράσει τα €26 δισεκ., κατά €12,7 δισεκ. υψηλότερη σε σχέση με την καταγεγραμμένη προστιθέμενη αξία, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως (Διάγραμμα 3). Ταυτόχρονα, δημιουργούνται δυναμικά περίπου μισό εκατομμύριο επιπλέον θέσεις εργασίας.

Σημαντικό μέρος των επιπλέον θέσεων εργασίας στα πλοία αναμένεται να καλυφθεί από ξένους υπηκόους, εκτός εάν η βαθύτατη οικονομική κρίση αναγκάσει περισσότερους Έλληνες να ενδιαφερθούν ακόμα και για τις ανειδίκευτες θέσεις ναυτικής εργασίας. Αυτό δεν σημαίνει ότι τα δυναμικά οφέλη σε όρους απασχόλησης δεν έχουν πραγματικό αντίκτυπο στην απασχόληση επί του ελληνικού έδαφος, καθώς το 86% της δυναμικής απασχόλησης αφορά στους κλάδους που προμηθεύουν την ποντοπόρο ναυτιλία (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες κ.ά.) ή εξυπηρετούν την εγχώρια κατανάλωση των νοικοκυριών (γεωργία, ξενοδοχεία-εστιατόρια, λιανικό εμπόριο, τρόφιμα-ποτά κ.ά.).

### **Προτάσεις πολιτικής και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα**

Για την υλοποίηση του οράματος προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών γραφείων καθώς και την επιχειρηματική αξιοποίηση των παράπλευρων δραστηριοτήτων απαιτείται αρχικά πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί μια πρώτη ισχυρή ένδειξη της πρόθεσης της νέας κυβέρνησης να υποστηρίξει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου στη χώρα αλλά και

διεθνώς. Σε αυτό το θετικό πλαίσιο, η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, με την υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη.

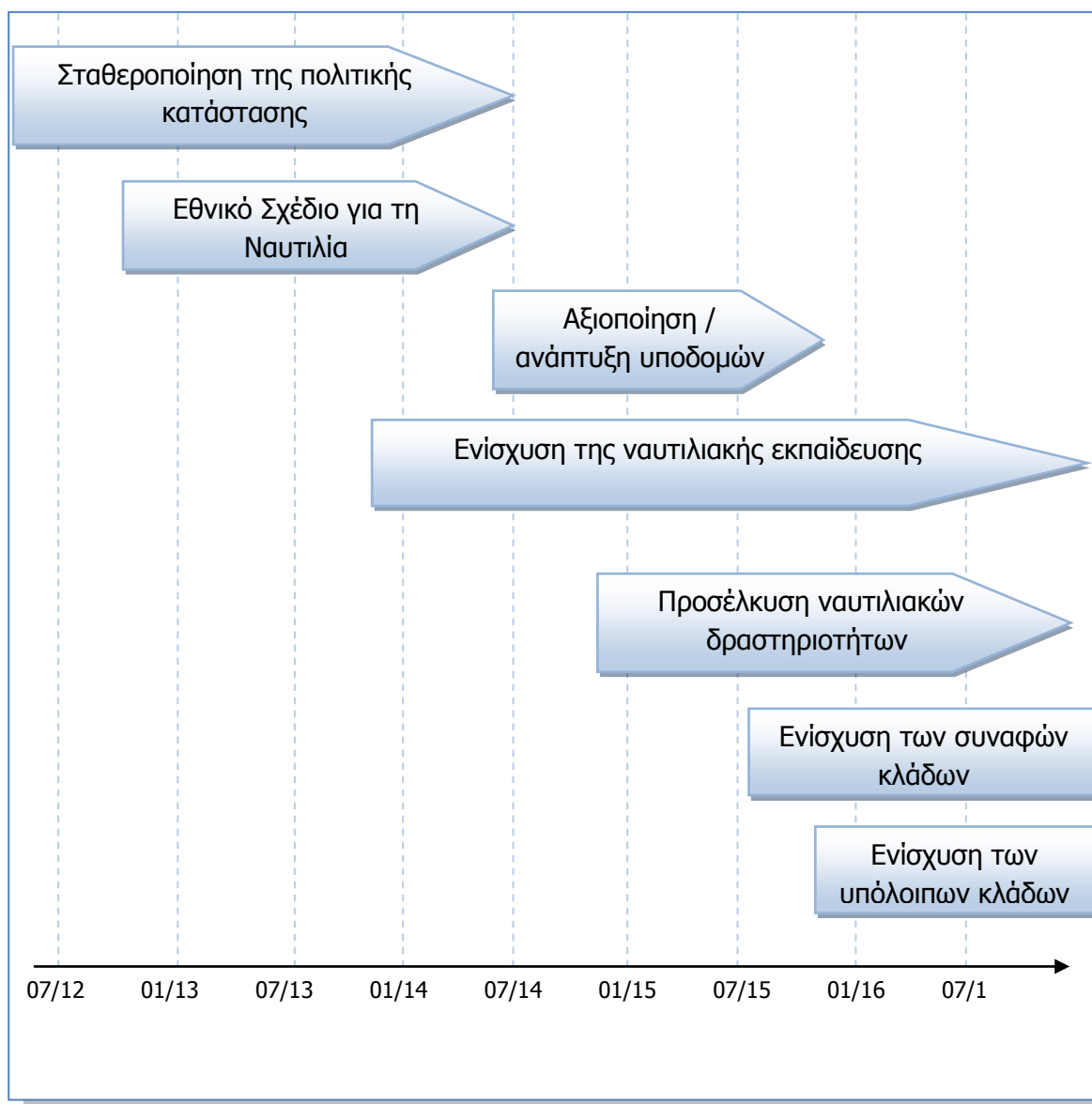
Ανάμεσα στα άλλα, απαραίτητη κρίνεται η ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως ενός κέντρου ναυτιλίας, όπου θα συγκεντρώνεται το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster) με σκοπό την μετατροπή του σε ανταγωνιστικό πόλο έλξης για την παγκόσμια ναυτιλία. Η ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας πρέπει να συνοδεύεται και από επενδύσεις στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών, ενώ σε κάθε περίπτωση απαραίτητη κρίνεται η εξέταση βέλτιστων πολιτικών που μπορούν να ενισχύσουν τη συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία και εφαρμόζονται με επιτυχία σε άλλες ναυτιλιακές δυνάμεις.

Η εφαρμογή των προτάσεων πολιτικής με σκοπό την ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός συνόρων, στο μέγιστο δυνατό βαθμό είναι μια διαδικασία που πρέπει να ξεκινήσει άμεσα, ενώ είναι απαραίτητη η τοποθέτηση και αξιολόγηση στόχων μέσα σε συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια. Υπό ευνοϊκές υποθέσεις, οι κατάλληλες συνθήκες ενδέχεται να δημιουργηθούν ακόμα και προς το τέλος του 2014 (Διάγραμμα 4). Δεδομένου του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, τα πρώτα απτά οφέλη από την προσέλκυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης μπορούν να προκύψουν από τα μέσα του 2015, μεγαλώνοντας σταδιακά στη συνέχεια.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, όπου θα δημιουργούνται βιώσιμες οδοί για την αποφυγή των εμποδίων του επιχειρείν, ευνοώντας κατά συνέπεια την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών, θα δημιουργήσει σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέραν των άλλων. Συνέπεια των παραπάνω αποτελεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων στην παγκόσμια αγορά (τροφοδοσία, συντήρηση πλοίων, ναυπήγηση και λοιπά), με αποτέλεσμα την προσέλκυση ακόμα και της ναυτιλίας ξένων συμφερόντων, με ακόμα μεγαλύτερα δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία. Σε αντίθετη περίπτωση, η μη διασφάλιση ενός σχετικά σταθερού υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα στο χώρο της ναυτιλίας αναμένεται να ωθήσει περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην αναζήτηση στέγης σε κράτη με ευνοϊκότερα πολιτικά και οικονομικά συστήματα, με αποτέλεσμα να πληγεί τόσο

η απασχόληση και το ΑΕΠ όσο και όλοι οι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζονται σήμερα, άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

**Διάγραμμα 4: Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων**





## 1. Σκοπός της Μελέτης

---

Η έξοδος από την κρίση που διέρχεται σήμερα η ελληνική οικονομία απαιτεί συντονισμένη δράση στην κατεύθυνση της προσαρμογής σε ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο. Αποτελεί κοινή παραδοχή ότι το πρότυπο αυτό θα πρέπει να δίνει έμφαση στην αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας και στην τόνωση της εξωστρέφειας και των επενδύσεων, ώστε η ελληνική οικονομία να επανέλθει σύντομα σε τροχιά ανάπτυξης.

Το ενδιαφέρον της αναπτυξιακής προοπτικής της ελληνικής οικονομίας από πλευράς των πολιτικών και εργαλείων τόνωσης της εξωστρέφειας, στρέφεται εύλογα στις στρατηγικές ανάπτυξης των εξαγωγών προϊόντων (αγροτικών και βιομηχανικών) και του τομέα του τουρισμού ως εξαγωγέα υπηρεσιών. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό, θεωρούμε ότι ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η Ναυτιλία δεν έχει αναδειχθεί και αξιολογηθεί επαρκώς.

Ενώ είναι γενικότερα γνωστή η διαχρονική συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, στην απασχόληση, στις επενδύσεις και στην άμβλυνση των ανισορροπιών του ισοζυγίου πληρωμών, δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο συστηματικής μελέτης η χαρτογράφηση του πλήθους των δραστηριοτήτων που συσχετίζονται στενά με τη Ναυτιλία, η συμβολή των διασυνδεδεμένων με τη Ναυτιλία κλάδων στην ελληνική οικονομία, αλλά ακόμα περισσότερο το δυναμικό, ανεκμετάλλευτο δυναμικό που μπορεί να φέρει η Ναυτιλία στην ελληνική οικονομία στην προσπάθεια οικονομικής ανάταξης που επιχειρείται σήμερα.

Κατά συνέπεια, η καταγραφή και ανάλυση των παραγόντων που μπορεί να μεγιστοποιήσουν τη συνεισφορά της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία κρίνεται στη σημερινή συγκυρία εξαιρετικά επείγουσα. Αυτός είναι και ο επιδιωκόμενος στόχος της παρούσας μελέτης, στην οποία επιχειρείται:

- Η ανάδειξη της συνεισφοράς της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.
- Η καταγραφή και αξιολόγηση των παραγόντων που συμβάλλουν ή αποτρέπουν την καλύτερη αξιοποίηση του ανεκμετάλλευτου αναπτυξιακού δυναμικού της Ναυτιλίας προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.
- Η οριοθέτηση της στρατηγικής και των επιλογών πολιτικής, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η δυναμική συνεισφορά της Ναυτιλίας και των συνδεδεμένων με αυτή δραστηριοτήτων στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας.

### 1.1. Δομή της έρευνας

Στην επόμενη ενότητα της έρευνας περιγράφονται οι κύριες τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας τα τελευταία έτη. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη χρονική περίοδο 2008 έως σήμερα, όπου η εκδήλωση της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης παρασύρει και την παγκόσμια ναυτιλία. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η προσπάθεια των ελλήνων εφοπλιστών να παραμείνουν ανταγωνιστικοί μέσα σε μια διαρκώς φθίνουσα παγκόσμια αγορά.

Στο τρίτο κεφάλαιο, συλλέγονται δεδομένα που δημοσιεύονται στην ευρωπαϊκή στατιστική υπηρεσία Eurostat και στην ΕΛ. ΣΤΑΤ, με σκοπό τον προσδιορισμό της άμεσης συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Τα στοιχεία τροφοδοτούν το μοντέλο εισροών/εκροών με τη βοήθεια του οποίου εκτιμάται η συμβολή του υπό μελέτη κλάδου στο σύνολο της Ελληνικής οικονομίας, αλλά και στους εγχώριους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας.

Ενδεχόμενη υποεκτίμηση των παραπάνω στοιχείων, αλλά και η αδυναμία εκτίμησης της πραγματικής συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας οδηγεί την έρευνα σε μια νέα κατεύθυνση, η οποία περιγράφεται στο κεφάλαιο 4. Με σκοπό να εκτιμηθεί η δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας, χρησιμοποιούνται δεδομένα που δημοσιεύονται από επίσημα ναυτιλιακά ερευνητικά κέντρα (ΙΜΟ, Lloyd's, κ.ά.) και εκτιμάται τόσο η δυνητική άμεση συμβολή, όσο και η συνολική δυνητική συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία και στους επιμέρους κλάδους της.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, συνοψίζονται τα ευρήματα της έρευνας και παρατίθενται προτάσεις πολιτικής για αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στην οικονομία.

## 2. Η Ελληνική Ναυτιλία Απέναντι στην Παγκόσμια Κρίση

---

- *Σήμερα, περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης.*
- *Η πρωτόγνωρη παγκόσμια οικονομική κρίση συμπίεσε τον όγκο των αγαθών που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσιων οδών (-4,2% το 2009).*
- *Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά στόλου, οδήγησε τους ναύλους στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων δεκαετιών.*
- *Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω επιβράδυνση το 2012 και ελάχιστη μικρή ανάκαμψη το επόμενο έτος.*
- *Η ελληνική ναυτιλία ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς, με βάση στοιχεία χωρητικότητας για το 2010.*
- *Στο σύνολο των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα αμερικανικά χρηματιστήρια, το 52% είναι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων.*
- *Ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σημαντικά κατά τη χρονική περίοδο 1990 – 2008, ενώ ο ρυθμός αύξησης ανακόπηκε στη συνέχεια.*
- *Απότομη αύξηση σημειώθηκε το 2011 στις παραγγελίες πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG από τους Έλληνες εφοπλιστές.*

## 2.1. Κύριες Τάσεις της Ναυτιλίας σε Παγκόσμιο Επίπεδο

Σήμερα, περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης <sup>(1)</sup>, ενώ η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία διαγράφει εξέχουσα πορεία τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με σωρεία λοιπών γεγονότων που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, οδήγησαν σε βαθιά κάμψη των σχετικών δεικτών εργασιών του κλάδου, ήδη από το 2008.

Πέραν της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) περιορίζεται, ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές.

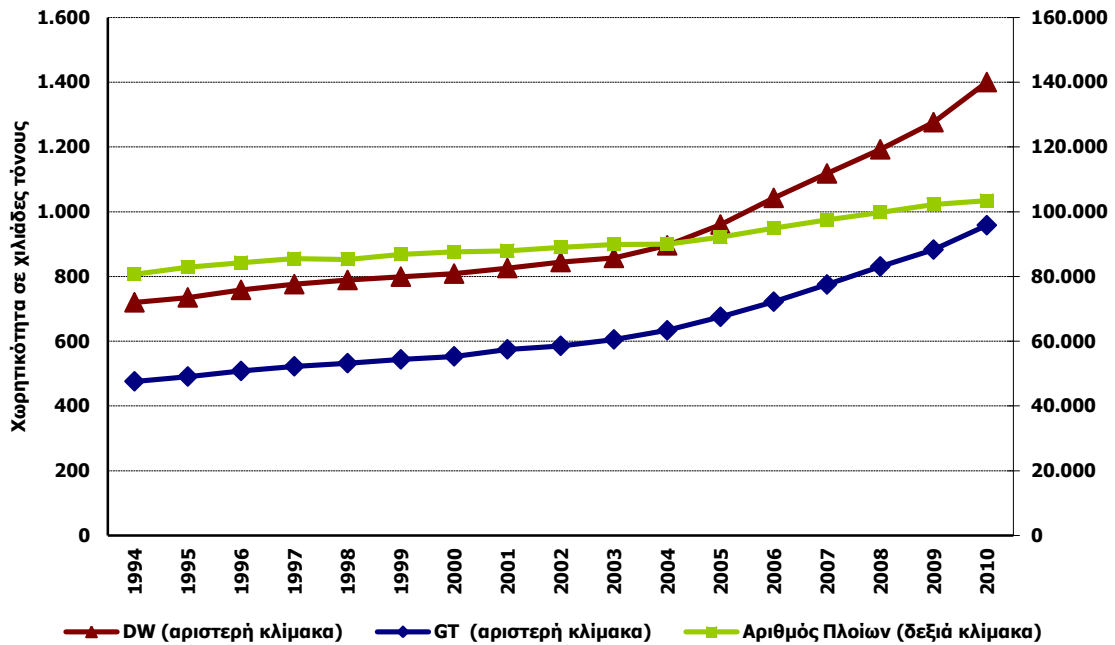
Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Ως εκ τούτου η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Είναι γεγονός πως οι έντονα θετικές τάσεις που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την ύφεση, οδήγησαν τους εφοπλιστές, ορμώμενοι από τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, να προβούν στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο (Διάγραμμα 2.1). Οι παραγγελίες (σύμφωνα με το world order book) αυξήθηκαν την περίοδο 2007-2009, ενώ το 2010 ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε. Στις νέες παραγγελίες κυριαρχούν τα πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία) δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα σε μερικές περιπτώσεις να σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

Στα παραπάνω προβλήματα έρχεται να προστεθεί και ο κοινός παρανομαστής της αδυναμίας κάλυψης των περαιτέρω επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο επιβίωσης ακόμα και σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών.



Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η κατακόρυφη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου BDI<sup>3</sup> ήδη από το δ' τρίμηνο του 2008, ενώ παρά τις μετέπειτα προσπάθειες ανάκαμψης, οι ναύλοι στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ειδικότερα, το Φεβρουάριο του 2012 ο δείκτης υποχώρησε στις 703 μονάδες μειωμένος κατά 32% σε σχέση με τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, ενώ σήμερα κυμαίνεται κάτω από τις 1000 μονάδες, σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα όμοια με του Αυγούστου του 1986<sup>(3)</sup>.

**Διάγραμμα 2.1: Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά, 1994-2010**

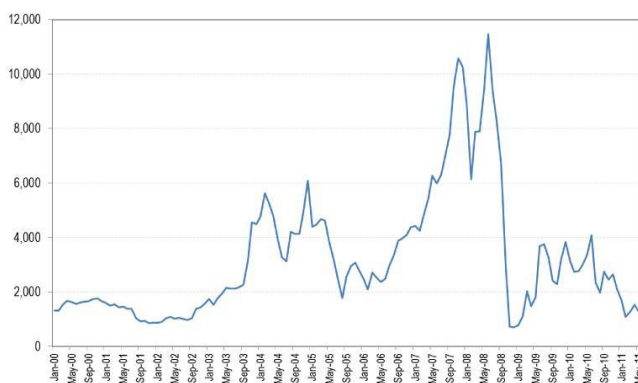


Πηγή: Registered World Fleet, Lloyds 2010

Παρόμοια είναι η εικόνα και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς ο αντίστοιχος δείκτης HARPEX καταγράφει σημαντικές απώλειες την ίδια χρονική περίοδο με τον BDI, μαρτυρώντας ότι πλέον η παγκόσμια ναυτιλία εισήλθε σε μια νέα φάση όπου κυριαρχεί η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (Διάγραμμα 2.2 και Διάγραμμα 2.3).

<sup>3</sup> Ο Baltic Dry Index αποτελεί ημερήσιο δείκτη εκτίμησης του κόστους μεταφοράς βασικών πρώτων υλών (κάρβουνο, σιδηρομεταλλεύματα, σιτάρι κ.ά) μέσω θαλάσσης.

**Διάγραμμα 2.2: Εξέλιξη του Baltic Dry Index 2000-2011**



Πηγή: Bloomberg, <http://www.bloomberg.com/apps/cbuilder?ticker1=BDIY%3AIND>, 2011

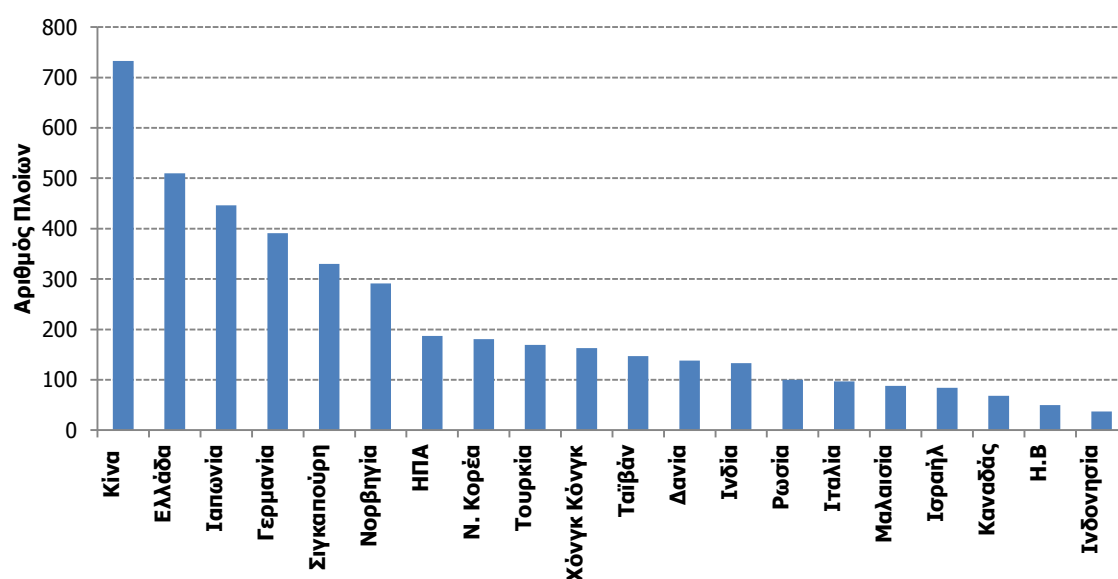
**Διάγραμμα 2.3: Εξέλιξη του δείκτη HARPEX 2001-2011**



Πηγή: Harper Petersen & Co, 2011

Παρά τη σημαντική κάμψη των ναύλων σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και την προεξόφληση της πτωτικής εικόνας στο προσεχές μέλλον, οι εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με σκοπό την εκμετάλλευση του χαμηλότερου κόστους κατασκευής αλλά και της άμεσης εξυπηρέτησης της δυνητικά μεγαλύτερης ζήτησης στο μέλλον (βλ. Διάγραμμα 2.4). Έτσι, σε παγκόσμιο επίπεδο το 2011 επενδύθηκαν \$96,3 δισεκ. για την παραγγελία 1.354 νέων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 54,4 χιλιάδων τόνων, η πλειοψηφία των οποίων είναι ποντοπόρα <sup>(3)</sup>. Το μίγμα των παραγγελιών δεν δείχνει να διαφοροποιείται σε σχέση με προηγούμενα έτη, καθώς η πλειονότητα αφορά σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (βλ. Διάγραμμα 2.5) και σε δεξαμενόπλοια.

**Διάγραμμα 2.4: Οι ιδιοκτησίες με τις περισσότερες παραγγελίες το 2011**



Πηγή: <sup>(3)</sup>

**Διάγραμμα 2.5: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων παγκοσμίως, 2011**



Πηγή: <sup>(2)</sup>

Η αύξηση των παραγγελιών, μπορεί από τη μια μεριά να αύξησε το διαθέσιμο τονάζ, από την άλλη όμως οδήγησε στη σημαντική βελτίωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που συνδέεται με πλεονεκτήματα τόσο για τις διαχειρίστριες εταιρείες (νέες τεχνολογίες, αποδοτικότερη μεταφορά φορτίων, μικρότερα λειτουργικά έξοδα) όσο και για το φυσικό περιβάλλον που επιβαρύνεται λιγότερο. Σύμφωνα με διεθνή στοιχεία που δημοσιεύονται το Μάρτιο του 2012<sup>(2)</sup>, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου

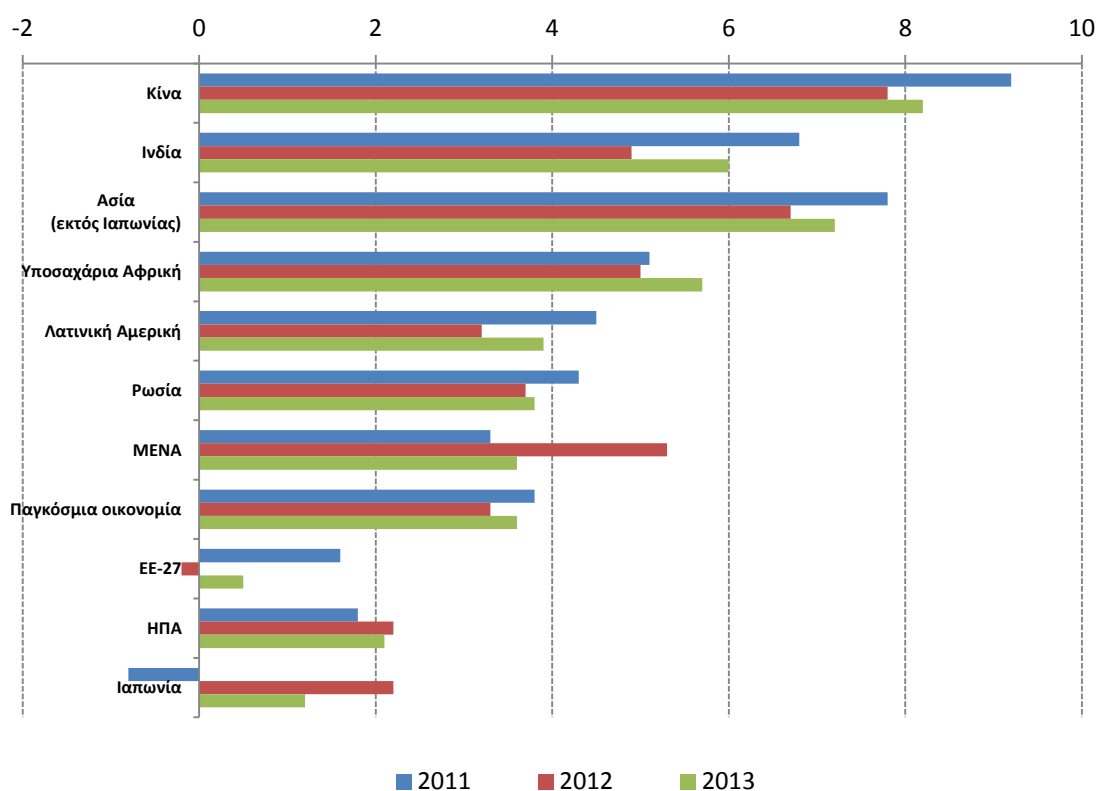
(ανεξαρτήτως τύπου πλοίου) είναι τα 20,6 έτη, ενώ τα ελληνικά στοιχεία παρουσιάζουν ακόμα καλύτερη εικόνα με τη μέση ηλικία των ποντοπόρων πλοίων να μην ξεπερνά τα 16 έτη<sup>(4)</sup>.

Την ίδια στιγμή οι χαμηλοί ναύλοι δεν καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των σημαντικά παλαιότερων πλοίων με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να εμφανίζεται αυξημένος ο ρυθμός διάλυσης πλοίων με σαφή ωστόσο τάση μείωσης σε σχέση με τα πρώτα έτη της ναυτιλιακής κρίσης (2009). Ειδικότερα, κατά το 2011 οι πωλήσεις για διάλυση (demolition sales) ξεπέρασαν τα 1078 πλοία, χωρητικότητας 25,6 χιλιάδων τόνων που αντιστοιχούν περίπου στο 1,5% του παγκόσμιου στόλου<sup>(3)</sup>.

Τα παραπάνω συνθέτουν τα βασικά στοιχεία που σκιαγραφούν την εικόνα του κλάδου τα τελευταία έτη. Παρόλα αυτά, οι επιχειρηματικές προσδοκίες των αναλυτών του χώρου για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυλαγοράς μελλοντικά δείχνουν να ανακάμπτουν παρά το γεγονός ότι οι περισσότεροι συμφωνούν πως θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 έτη για να βρεθεί η ναυτιλία στα προ κρίσης επίπεδα. Σύμφωνα με μελέτη του οίκου Moore Stephens<sup>(5)</sup>, οι επιχειρηματικές προσδοκίες του κλάδου βρίσκονται σε σαφώς υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτές προ τριετίας (Μάρτιος του 2009). Οι περισσότεροι εφοπλιστές, ναυλωτές και αναλυτές αναμένουν υψηλότερες τιμές της αγοράς ναύλων στο άμεσο μέλλον (σχεδόν σε όλα τα είδη φορτίων), ωστόσο υπογραμμίζεται ότι η αγορά θα εξακολουθήσει να βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την προ κρίσης εποχή. Παράλληλα, αυξημένο σε σχέση με το 2010 παρουσιάζεται το ποσοστό των αναλυτών που εκτιμά πως θα περιορισθεί η αύξηση του κόστους διαχείρισης του στόλου, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο.

Ωστόσο, οι εκτιμήσεις για τα μακροοικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με τον κλάδο είναι λιγότερο αισιόδοξα. Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω επιβράδυνση το 2012 και μικρή ανάκαμψη το επόμενο έτος (Διάγραμμα 2.6) .

**Διάγραμμα 2.6: Το Διεθνές Περιβάλλον-Ρυθμοί Ανάπτυξης (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ)**

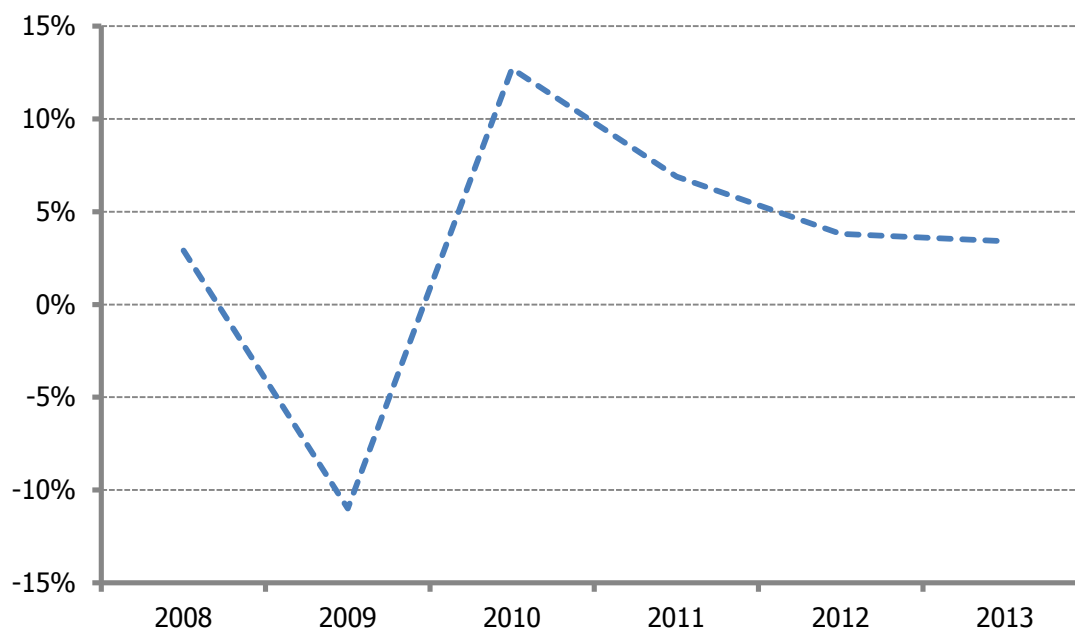


\*MENA: Middle East and North Africa

Πηγή: European Economic Forecast, Autumn 2012, European Commission

Παρόμοια αναμένεται η κατάσταση σε χώρες που είναι υπεύθυνες για το 45% των μεταφερόμενων όγκων παγκοσμίως (Κίνα, Ινδία)<sup>(6)</sup>, στις οποίες ο ρυθμός ανάπτυξης συρρικνώνεται περαιτέρω. Συν τοις άλλοις, το παγκόσμιο εμπόριο περιορίζεται σημαντικά ήδη από τα μέσα του 2008, ενώ το 2009 μειώνεται κατά -11,0%. Κατόπιν ο δείκτης ανακάμπτει, ενώ οι προβλέψεις που αφορούν στην επόμενη διετία (2012-2013) μαρτυρούν τάσεις σταθεροποίησης του ρυθμού αύξησης του εμπορίου κοντά στο 4% (Διάγραμμα 2.7).

**Διάγραμμα 2.7: Ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου**

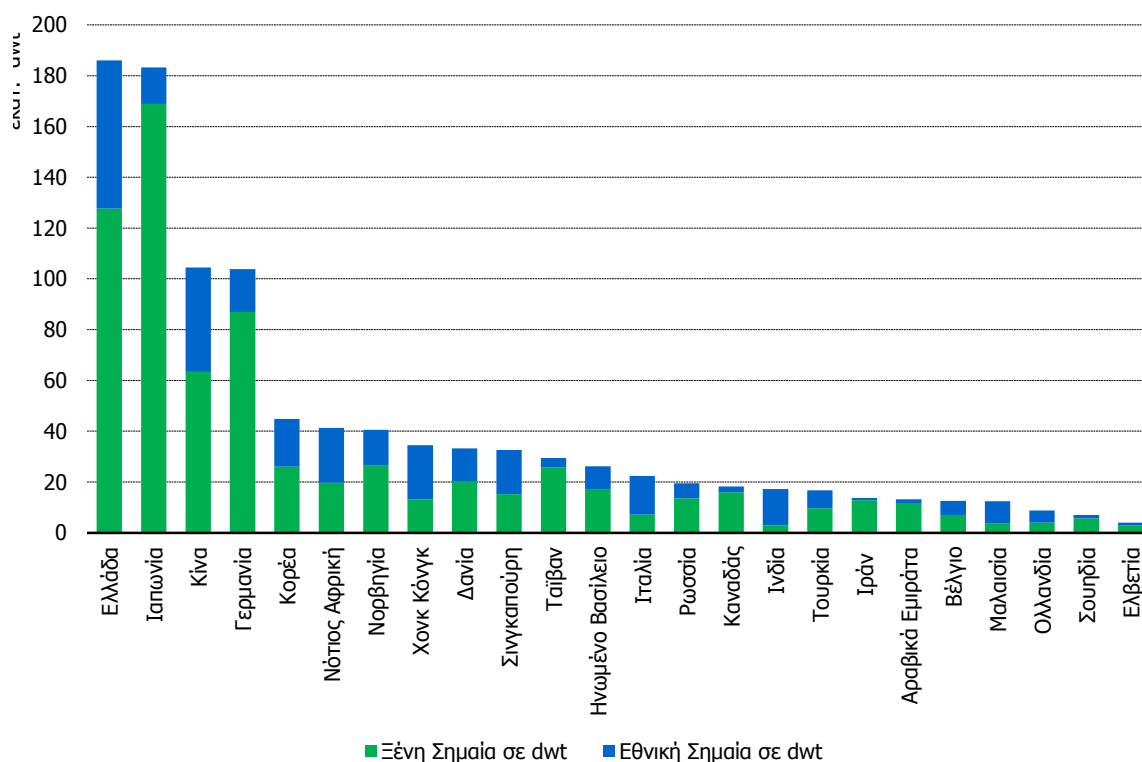


Πηγή: World Economic Outlook, IMF (2010-2012)

## 2.2. Η ελληνόκτητος ποντοπόρος ναυτιλία: Συνοπτική επισκόπηση

Η ελληνόκτητος ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ενώ παραδοσιακά η ελληνική ναυτιλία θεωρείται αξιόπλοη σε όλον τον κόσμο. Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 4.065 φορτηγά πλοία<sup>(3)</sup>, εκ των οποίων 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα ενώ σε όρους χωρητικότητας, ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς (Διάγραμμα 2.8). Σε επίπεδο διαχείρισης, οι ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα αμερικανικά χρηματιστήρια αποτελούν το 52% του συνόλου των ναυτιλιακών εταιριών, αντιπροσωπεύοντας και την πλειονότητα των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων. Ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σημαντικά κατά τη χρονική περίοδο 1990 – 2008, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα (Πίνακας 2.1 στο Παράρτημα). Το 2008 το σύνολο του στόλου βρέθηκε στο υψηλότερο σημείο των τελευταίων 20 ετών (4.161 πλοία), με τον αυξητικό ρυθμό να ανακόπτεται στη συνέχεια (2009-σήμερα). Αυτή η εξέλιξη αποτελεί ένδειξη μεγαλύτερης ευελιξίας εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι φαίνεται να αναπροσαρμόστηκαν γρηγορότερα στις νέες συνθήκες ζήτησης.

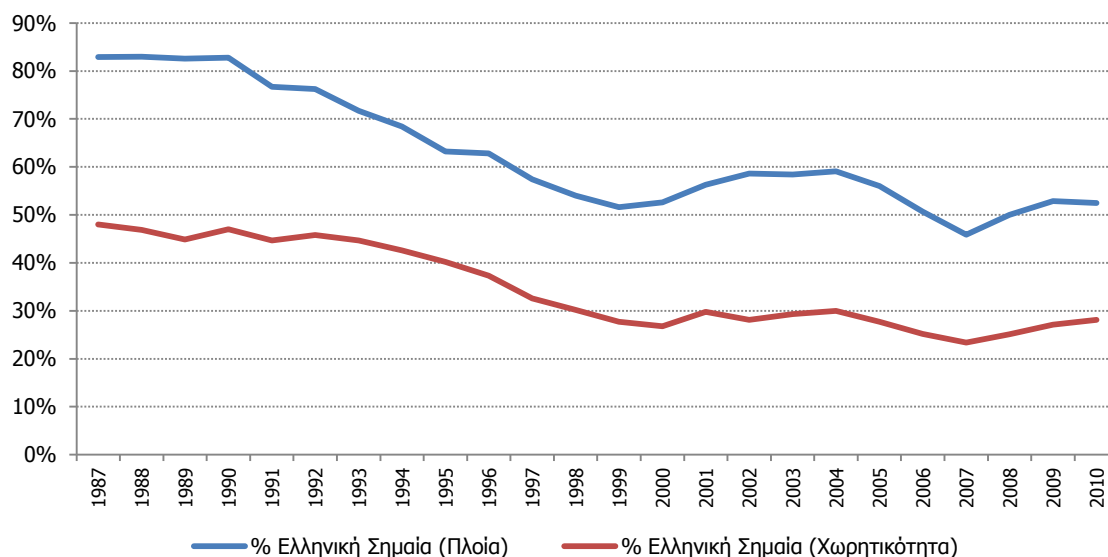
**Διάγραμμα 2.8: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010**



Πηγή:<sup>(8)</sup>

Παραδοσιακά, οι εφοπλιστές επέλεξαν την ελληνική σημαία για τη νηολόγηση του στόλου τους, τάση η οποία περιορίσθηκε σημαντικά με την πάροδο των ετών. Πράγματι στις αρχές της δεκαετίας του 1990, το 83% των πλοίων (και περίπου το ήμισυ του διαθέσιμου τονάζ - 47%) του ελληνόκτητου στόλου, ήταν νηολογημένα υπό ελληνική σημαία. Έκτοτε, καταγράφεται σημαντική υποχώρηση του ποσοστού των ελληνόκτητων υπό εθνική σημαία πλοίων, με αποτέλεσμα στα τέλη του 2010 μόνο το 28% της διαθέσιμης χωρητικότητας να βρίσκονται υπό ελληνική σημαία, τάση που παρουσιάζεται και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες (Διάγραμμα 2.9 στο Παράρτημα).

**Διάγραμμα 2.9: Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία 1987-2010**



**Πηγή:** Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2012

Παρά την ιστορική ναυτιλιακή κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να διαθέτουν σημαντικό μερίδιο των επενδύσεων τους στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, διαφοροποιώντας όμως το μίγμα των παραγγελιών σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Το 2011, σύμφωνα με την έκθεση “World Fleet Monitor” του οίκου Clarksons, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκαν στην κορυφή των νέων παραγγελιών παγκοσμίως σε όρους χωρητικότητας (9.215 τόνοι), επενδύοντας κεφάλαια της τάξης των \$13 δισεκ. Ιδιαίτερη προτίμηση, εξακολουθούν να δείχνουν σε πλοία ξηρού φορτίου, ενώ ακολουθούν τα <sup>(3)</sup> δεξαμενόπλοια και τα πλοία γενικού φορτίου (general cargo - κατά κύριο λόγο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων). Ωστόσο σημαντικός είναι και ο αριθμός των εξειδικευμένων πλοίων (π.χ. μεταφορά LNG κτλ.) στον οποίο έχουν στραφεί οι Έλληνες εφοπλιστές.

Η παραγγελία νεότευκτων πλοίων καθώς και η αντικατάσταση των παλαιών πλοίων με νεότερα μεταχειρισμένα, συνέβαλλαν σημαντικά στη μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος διαμορφώθηκε στα 16 έτη, αρκετά χαμηλότερα από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου, προσθέτοντας ακόμα ένα στοιχείο ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τη διεθνή αγορά <sup>(4)</sup>.



Διάγραμμα 2.10: Η δομή των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων από έλληνες εφοπλιστές, 2011



Πηγή: <sup>(3)</sup>

## 2.3. Παράρτημα

**Πίνακας 2.1: Εξέλιξη Ελληνόκτητου Ποντοπόρου Στόλου 1990 - 2011**

Έτος	Αριθμός Πλοίων	DWT	Ετήσια Μεταβολή % (αριθμός πλοίων)	Ετήσια Μεταβολή % (DWT)
<b>1990</b>	2,426	84.439.159		
<b>1991</b>	2,454	87.102.785	1,2%	3,2%
<b>1992</b>	2,688	98.218.176	9,5%	12,8%
<b>1993</b>	2,749	103.958.104	2,3%	5,8%
<b>1994</b>	3,019	120.650.373	9,8%	16,1%
<b>1995</b>	3,142	126.128.352	4,1%	4,5%
<b>1996</b>	3,246	129.737.336	3,3%	2,9%
<b>1997</b>	3,204	127.782.567	-1,3%	-1,5%
<b>1998</b>	3,358	133.646.831	4,8%	4,6%
<b>1999</b>	3,424	139.255.184	2,0%	4,2%
<b>2000</b>	3,584	150.966.324	4,7%	8,4%
<b>2001</b>	3,618	168.434.370	0,9%	11,6%
<b>2002</b>	3,48	164.613.935	-3,8%	-2,3%
<b>2003</b>	3,355	171.593.487	-3,6%	4,2%
<b>2004</b>	3,379	180.140.898	0,7%	5,0%
<b>2005</b>	3,338	182.540.868	-1,2%	1,3%
<b>2006</b>	3,397	190.058.534	1,8%	4,1%
<b>2007</b>	3,699	218.229.552	8,9%	14,8%
<b>2008</b>	4,173	260.929.221	12,8%	19,6%
<b>2009</b>	4,161	263.560.741	-0,3%	1,0%
<b>2010</b>	3,996	258.121.898	-4,0%	-2,1%
<b>2011</b>	3,848	261.675.981	-3,7%	1,4%

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 2011

### 3. Η Καταγεγραμμένη Συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία

---

- *Η ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, με προστιθέμενη αξία που ξεπέρασε τα €8,4 δισεκ. το 2009.*
  - *Σύμφωνα με στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από όλους τους κλάδους της οικονομίας (καθαρές εξαγωγές €12,7 δισεκ. το 2009 και €14,5 δισεκ. το 2010).*
  - *Το 46,9% του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών για το 2011 προήλθε από καθαρές εισπράξεις του τομέα μεταφορών.*
- *Η απασχόληση σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια που καταγράφεται στο εργατικό δυναμικό της Ελλάδας, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ανήλθε το 2008 σε 17,018 ναυτικούς:*
  - *Από αυτούς 15,414 (91%) απασχολούνταν σε πλοία υπό Ελληνική σημαία.*
  - *Μόλις το 44% (7,527 ναυτικοί) είχαν την Ελληνική υπηκοότητα.*
  - *Περιορισμένη είναι η είσοδος νέων ελλήνων στη ναυτιλία.*
- *Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της Ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται:*
  - *Η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία το 2009.*
  - *Περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας το 2009 προήλθε άμεσα ή έμμεσα από τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.*
  - *Οι θαλάσσιες μεταφορές έδωσαν άμεσα και έμμεσα απασχόληση σε 192 χιλ. άτομα το 2009.*

### 3.1. Μεθοδολογία

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η άμεση συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, όπως καταγράφεται από τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και Eurostat. Στη συνέχεια με τη χρήση υποδείγματος εισροών/εκροών προσδιορίζονται οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις του κλάδου στην ελληνική οικονομία.

#### 3.1.1. Ταυτότητα του κλάδου της ναυτιλίας

Ο προσδιορισμός των μεγεθών του κλάδου της ναυτιλίας μιας χώρας αντιμετωπίζει σοβαρές αντικειμενικές δυσκολίες, καθώς το αντικείμενο της προσφερόμενης υπηρεσίας – η ίδια η μεταφορά των εμπορευμάτων - συχνά εκτελείται σε διεθνή ύδατα και λιμάνια μακριά από τα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Κανονισμό Αρ. 2223/96 του Συμβουλίου της Ευρώπης, που θεσπίζει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικονομικών Λογαριασμών (ΕΣΟΛ 1995), η μεταφορά αγαθών από μεταφορέα μόνιμο κάτοικο για λογαριασμό μη μόνιμων κατοίκων, καθώς και μεταφορά εξαχθέντων και εισαχθέντων αγαθών, έξω από την επικράτεια μιας χώρας περιλαμβάνεται στους εθνικούς λογαριασμούς της χώρας όπου είναι μόνιμος κάτοικος ο μεταφορέας και θεωρείται εξαγωγή υπηρεσιών.

Ως μόνιμοι κάτοικοι ορίζονται οι θεσμικές μονάδες οικονομικής δραστηριότητας (δηλ. οι εταιρείες, ο δημόσιος τομέας, τα νοικοκυριά και ορισμένες ΜΚΟ) και οι τοπικές ΜΟΔ<sup>4</sup> (τα μέρη μιας θεσμικής μονάδας που βρίσκονται σε συγκεκριμένη τοποθεσία) που έχουν «*επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντός τους την οικονομική επικράτεια της χώρας αυτής*». Ακολούθως, μια ΜΟΔ έχει το επίκεντρο του οικονομικού ενδιαφέροντος σε μια χώρα όταν «*υπάρχει κάποιος τόπος μέσα στην οικονομική επικράτεια, στον οποίο ή από τον οποίο [η ΜΟΔ] πραγματοποιεί και προτίθεται να συνεχίσει να πραγματοποιεί οικονομικές συναλλαγές σε σημαντική κλίμακα*», τουλάχιστον για ένα έτος. Η εθνικότητα, η ύπαρξη νομικής προσωπικότητας και η φυσική παρουσία στην οικονομική επικράτεια της χώρας κατά το χρόνο που πραγματοποιούν την καταγεγραμμένη συναλλαγή δεν παίζουν ρόλο στον ορισμό μιας ΜΟΔ ως μόνιμου κατοίκου.

Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι όταν το εγκατεστημένο γραφείο που διαχειρίζεται την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου βρίσκεται στην Ελλάδα, ανεξαρτήτως εάν η έδρα της εταιρείας στην οποία ανήκει το γραφείο βρίσκεται εντός ή εκτός της ελληνικής επικράτειας, η αξία της μεταφορικής υπηρεσίας προσμετρείται, σύμφωνα με το ΕΣΟΛ

<sup>4</sup> Μονάδες Οικονομικής Δραστηριότητας

1995 τουλάχιστον, στα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας. Ομοίως, οι εργαζόμενοι στα πλοία που διαχειρίζονται από γραφείο που δραστηριοποιείται στην ελληνική επικράτεια θα έπρεπε να προσμετρούνται στην ελληνική απασχόληση, τουλάχιστον κατά την διάρκεια εκτέλεσης της εργασίας τους, ανεξαρτήτως από την εθνικότητα τους ή το γεγονός ότι η εργασία εκτελείται εκτός της ελληνικής επικράτειας.

Όσον αφορά στη στατιστική ταξινόμηση του κλάδου, η ποντοπόρος ναυτιλία καλύπτει τις δραστηριότητες του κλάδου<sup>5</sup> H50.2 «Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων». Δυστυχώς, τα διαθέσιμα στοιχεία σε αυτό το επίπεδο ανάλυσης είναι περιορισμένα. Για το λόγο αυτό, επιλέχθηκαν προς χρήση τα σωρευτικά στοιχεία των **Υδάτινων Μεταφορών**, ως στοιχεία αντιπροσωπευτικά της Ποντοπόρου Ναυτιλίας. Με δεδομένο πως οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων είναι εξαιρετικά περιορισμένες δεχόμαστε πως το σύνολο των στοιχείων του κλάδου των Υδάτινων μεταφορών, αφορά εξ' ολοκλήρου τις Θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες και θα αναφερόμαστε στη συνέχεια της μελέτης. Η παραπάνω παραδοχή στηρίζεται στο γεγονός πως με βάση τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat για το 2010 το 95% της αξίας των υπηρεσιών που προσέφεραν το 2010 οι Υδάτινες Μεταφορές αντιστοιχούν σε εξαγωγές, για τις οποίες αποκλειστικά υπεύθυνη είναι η Ποντοπόρος Ναυτιλία.

### 3.1.2. Υπόδειγμα εισροών-εκροών

Το μοντέλο εισροών/εκροών αποτυπώνει τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων μιας οικονομίας. Χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των συνολικών επιπτώσεων σε μια οικονομία από μια εξωγενή αλλαγή στην οικονομική δραστηριότητα, όπως η πραγματοποίηση μιας επένδυσης, καθώς και για τον προσδιορισμό της συνολικής συνεισφοράς ενός κλάδου στην εθνική οικονομία. Αναπτύχθηκε στα μέσα του 20ου αιώνα από τον Αμερικανό οικονομολόγο ρωσικής καταγωγής Wassily Leontief, ο οποίος βραβεύτηκε με Νόμπελ οικονομικών επιστημών το 1973, για την ανάπτυξη του υποδείγματος εισροών/εκροών και για την εφαρμογή του σε πρακτικά ζητήματα.

Το υπόδειγμα στηρίζεται σε πίνακες που περιγράφουν τις αλληλεπιδράσεις της παραγωγής και ζήτησης των κλάδων και τομέων της οικονομίας. Κάθε κλάδος χρησιμοποιεί ως εισροή στην παραγωγική του διαδικασία προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους κλάδους. Από την άλλη πλευρά, η παραγωγή κάθε κλάδου κατευθύνεται ως ενδιάμεση κατανάλωση σε άλλο κλάδο της εγχώριας οικονομίας, στην τελική κατανάλωση

<sup>5</sup> Βάσει κατηγοριοποίησης NACE Rev2.2

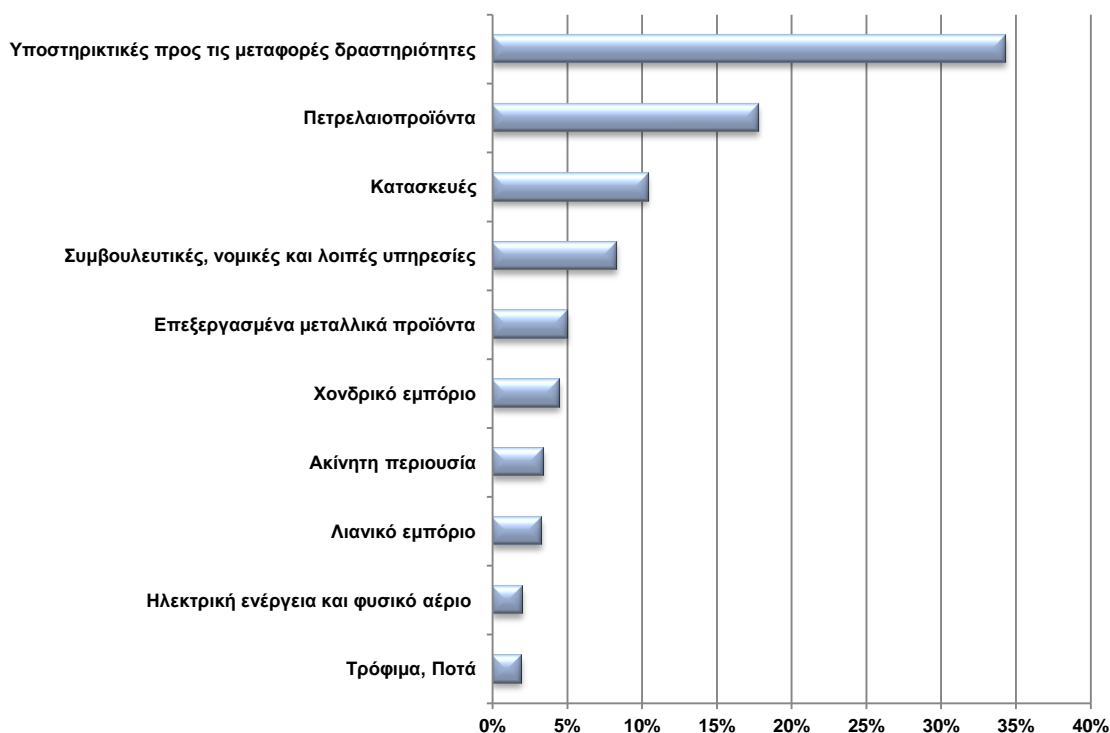
νοικοκυριών ή του κράτους, ως εισροή σε επενδυτικές δραστηριότητες ή εξάγεται εκτός της χώρας. Η διαφορά μεταξύ της συνολικής αξίας παραγωγής και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του κλάδου, η οποία αντιστοιχεί στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις του κλάδου για την πληρωμή μισθών, εργοδοτικών εισφορών, αποσβέσεων, άμεσων φόρων και μερισμάτων στους μετόχους τους καθώς και για την δημιουργία αποθεματικού κερδών. Προσθέτοντας τους έμμεσους φόρους, όπως ΦΠΑ, ΕΦΚ, κλπ., στην ΑΠΑ όλων των κλάδων προκύπτει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, το οποίο υπολογίζεται επίσης και ως το άθροισμα της τελικής κατανάλωσης (νοικοκυριών και δημόσιου τομέα), των επενδύσεων (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές μείον εισαγωγές).

Η ανάλυση της παρούσας μελέτης βασίστηκε στους πίνακες εισροών-εκροών της Ελληνικής οικονομίας από τη βάση δεδομένων της Eurostat για την περίοδο 2005-2009, οι οποίοι καλύπτουν 59 κλάδους της οικονομίας. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία εισροών-εκροών σε λεπτομερέστερο επίπεδο ανάλυσης κλάδων και για αυτό το λόγο χρησιμοποιήσαμε τα στοιχεία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών στον οποίο εντάσσονται τόσο η ποντοπόρος ναυτιλία, όσο και η ακτοπλοΐα.

Με βάση αυτά τα στοιχεία, από κάθε €100 που παράγει ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών, τα €53 προστίθεται στο ΑΕΠ της χώρας ως προστιθέμενη αξία, ενώ το υπόλοιπο (€47) αναλώνεται σε εισροές. Όσον αφορά τις αναλώσεις, €21 για κάθε €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές πηγαίνουν για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών από το εξωτερικό, ενώ €3,48 εισπράττει το κράτος ως έμμεσους φόρους. Από τα €22,55 που πηγαίνουν στους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας για την πληρωμή προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρουν στις θαλάσσιες μεταφορές, το υψηλότερο μερίδιο κατέχουν οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, τα προϊόντα πετρελαίου και οι κατασκευές (Διάγραμμα 3.1).

Όσο αφορά τις εκροές, από τα €100 που παράγουν οι θαλάσσιες μεταφορές, τα €95,42 προέρχονται από εξαγωγές (ποντοπόρος ναυτιλία), €2,91 από εγχώρια κατανάλωση νοικοκυριών (ακτοπλοΐα) και €1,67 από ενδιάμεση κατανάλωση άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας (ποντοπόρος ναυτιλία και ακτοπλοΐα). Το υψηλότερο μερίδιο στη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από τους εγχώριους κλάδους της οικονομίας κατέχουν το χονδρικό εμπόριο (27%) και οι χερσαίες μεταφορές (21%).

**Διάγραμμα 3.1: Οι 10 κλάδοι με το υψηλότερο μερίδιο στις αναλώσεις του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών**



**Πηγή:** Eurostat

Η προστιθέμενη αξία που παράγει ένας κλάδος δεν αναδεικνύει τη συνολική συνεισφορά του στην οικονομία, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ αυτού και των λοιπών κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στη συγκεκριμένη οικονομία. Αυτό το κενό συμπληρώνεται από το υπόδειγμα εισροών-εκροών του Leontief, όπου η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου ισοδυναμεί με την επίπτωση στην οικονομία σε σύγκριση με ένα υποθετικό σενάριο, όπου η τελική ζήτηση που καλύπτει ο κλάδος ικανοποιείται εξ' ολοκλήρου με εισαγωγές. Στο υποθετικό σενάριο χάνεται όχι μόνο η προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος όταν ικανοποιεί την τελική ζήτηση για τις υπηρεσίες του, αλλά και η προστιθέμενη αξία όλων των υπόλοιπων κλάδων στο βαθμό που συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας που δημιουργείται από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου.

Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που η τελική ζήτηση για την ναυτιλία καλυπτόταν αποκλειστικά από εισαγωγές, οι απώλειες για την ελληνική οικονομία δεν θα περιοριζόνταν μόνο στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση του κλάδου, αλλά θα επεκτείνονταν και σε μεγάλο μέρος των μεγεθών των υποστηρικτικών προς μεταφορές υπηρεσιών, των προϊόντων πετρελαίου, των κατασκευών κλπ. Επιπλέον, το μικρότερο

διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών λόγω της απώλειας προστιθέμενης αξίας θα οδηγούσε σε μείωση της ζήτησης σε όλους τους κλάδους της οικονομίας (Διάγραμμα 3.2).

Διάγραμμα 3.2: Άμεση και έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία



Στην ορολογία του υποδείγματος εισροών-εκροών, τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζόμενου κλάδου με εγχώρια παραγωγή (αντί για εισαγωγές), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με το υπόλοιπο της οικονομίας, αποτελούν την **άμεση** συνεισφορά του κλάδου (direct effect). Η αύξηση των οικονομικών μεγεθών στους προμηθευτές κατά μήκος της αλυσίδας αξίας αποτελεί την **έμμεση επίδραση χωρίς ιδιωτική κατανάλωση** (indirect effect) από την εγχώρια δραστηριοποίηση του κλάδου. Η επίπτωση στην οικονομία από τις αλλαγές στην κατανάλωση ως αποτέλεσμα της μεταβολής του διαθέσιμου εισοδήματος των καταναλωτών αποτελεί την **προκαλούμενη έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση** (induced effect).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το υπόδειγμα εισροών-εκροών δεν εξετάζει τις χρήσεις των κερδών (ενδεχόμενη επένδυση ή κατανάλωση) στην οικονομία, αλλά προσδιορίζει τη συμβολή του κλάδου στην οικονομία μέσα από τις δραστηριότητες ικανοποίησης της ζήτησής του. Δεδομένων των πολλών παραδειγμάτων επενδύσεων κερδών από την ναυτιλιακή δραστηριότητα σε άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα



στην αγορά ακινήτων και στον τουρισμό, η εκτίμηση για την συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία της παρούσας μελέτης μπορεί να θεωρηθεί ως συντηρητική.

### **3.2. Η άμεση συμβολή στην οικονομία**

Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζονται μεγέθη που σχετίζονται με την άμεση συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία, όπως η απασχόληση, η παραγωγικότητα, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα. Δεδομένου του μικρού μεριδίου της ενδιάμεσης κατανάλωσης των υπόλοιπων κλάδων της εγχώριας οικονομίας στη συνολική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές (1,7%), δεν θεωρήσαμε σκόπιμο να διορθώσουμε τα δημοσιευθέντα στοιχεία για να προσδιορίσουμε το άμεσο αποτέλεσμα, καθώς αυτά τα μεγέθη στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών σε μεγάλο βαθμό ταυτίζονται.

#### **3.2.1. Απασχόληση**

Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των δεδομένων, σχετικών με την απασχόληση στην ναυτιλία, περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος. Η διαφορετικής προέλευσης σημαία νηολόγησης των πλοίων του στόλου, η απουσία οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων, αλλά και η αδυναμία εύκολου προσδιορισμού ιδιοκτησίας μετατρέπουν την ανεύρεση αξιόπιστων δεδομένων σε μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία.

Για τον προσδιορισμό της απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΛΣΤΑΤ. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία της υπηρεσίας, στην απασχόληση υπολογίζονται οι ναυτικοί που βρίσκονται σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Στην πράξη, η παραπάνω μεθοδολογία αφήνει εκτός υπολογισμών τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα των οποίων δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό κλάσμα της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας. Καθώς μέρος των δραστηριοτήτων των ελληνόκτητων πλοίων ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT διαχειρίζεται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, καταλήγει εύλογα κανείς στο συμπέρασμα πως τα διαθέσιμα στοιχεία της απασχόλησης του κλάδου είναι υποεκτιμημένα.

Για τις ανάγκες του μοντέλου εισροών/εκροών, χρησιμοποιούνται τα πιο πρόσφατα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία σχετικά με την απασχόληση. Ωστόσο για την καλύτερη κατανόηση του κλάδου και της συνεισφοράς του στην ελληνική οικονομία γίνεται μια

θεωρητική προσπάθεια προσδιορισμού της απασχόλησης βάσει παραδοχών και εκτιμήσεων που προέκυψαν μετά από συζητήσεις με στελέχη του κλάδου.

Στα δημοσιευμένα στοιχεία περιλαμβάνονται οι απασχολούμενοι στον κλάδο, ανεξάρτητα από τη χώρα καταγωγής τους, ενώ περιλαμβάνονται κατά περίπτωση οι ναυτικοί αλλά και οι απασχολούμενοι στις ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης. Τα στοιχεία αφορούν στο σύνολο του στόλου.

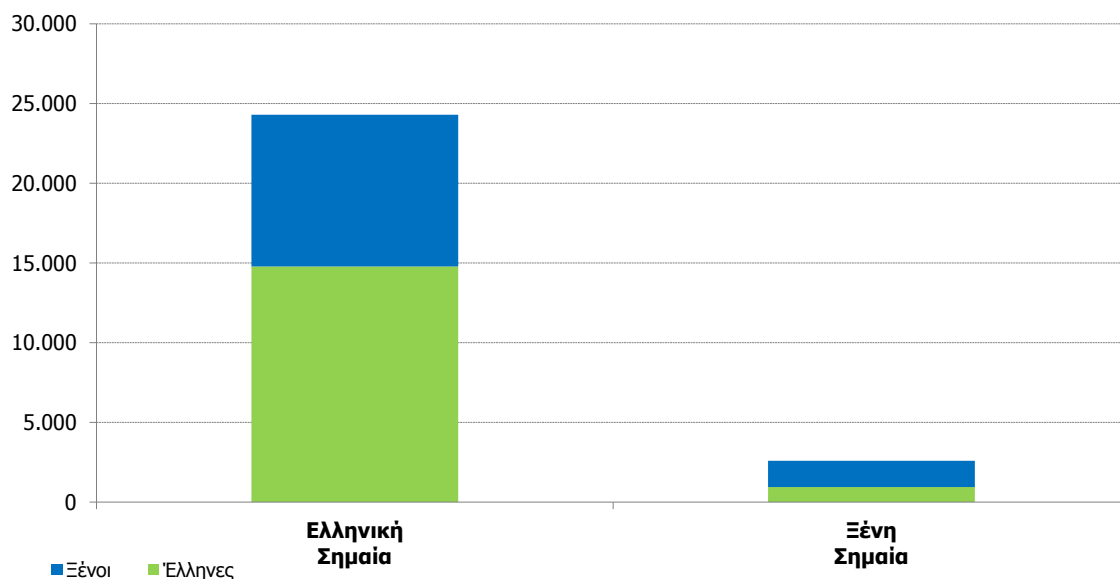
Με όλες τις επιφυλάξεις που προκύπτουν από τη δυσκολία συλλογής αξιόπιστων στοιχείων για το κλάδο, μπορούμε να πούμε ότι το 2008 η απασχόληση στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα στοιχεία της Eurostat ξεπερνούσε τις 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, τοποθετώντας τον κλάδο στην 21<sup>η</sup> θέση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

Η συντριπτική πλειοψηφία των απασχολούμενων στον κλάδο είναι ενεργοί ναυτικοί σε πλοία μεγαλύτερα από 100 GRT. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ με την απαιτούμενη ανάλυση που αφορούν στο έτος 2008, οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία ελληνικής σημαίας και ξένης που είναι συμβεβλημένα με το NAT είναι 26.893.<sup>6</sup> Το 35% των καταγεγραμμένων από την ΕΛΣΤΑΤ ναυτικών δραστηριοποιούνται στα τουριστικά/επιβατηγά πλοία (βλ. Πίνακα 3.1 στο Παράρτημα), ενώ το υπόλοιπο μέρος μοιράζεται σχεδόν εξ' ίσου στα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια (31,3% και 31,7% αντίστοιχα).

---

<sup>6</sup> Κατά τη διάρκεια της έρευνας ζητήθηκαν στοιχεία από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) σχετικά με τους Έλληνες ενεργούς ναυτικούς τα οποία όμως δεν ήταν διαθέσιμα.

**Διάγραμμα 3.3: Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών κατά σημαία πλοίου**



**Πηγή:** ΕΛ.ΣΤΑΤ (Πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ)

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) που βρίσκεται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας δεν ξεπερνά τους 17.000. Ωστόσο, η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς ως προς την καταμέτρηση της απασχόλησης, καθώς δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Έτσι, στα ελληνικής διαχείρισης πλοία με ξένη σημαία φαίνεται να απασχολείται η μειονότητα των ναυτικών (11% του συνόλου) ήτοι 2.594 άτομα, παρότι όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αυτά τα πλοία αποτελούν την πλειονότητα του στόλου (βλ. Διάγραμμα 3.3).

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

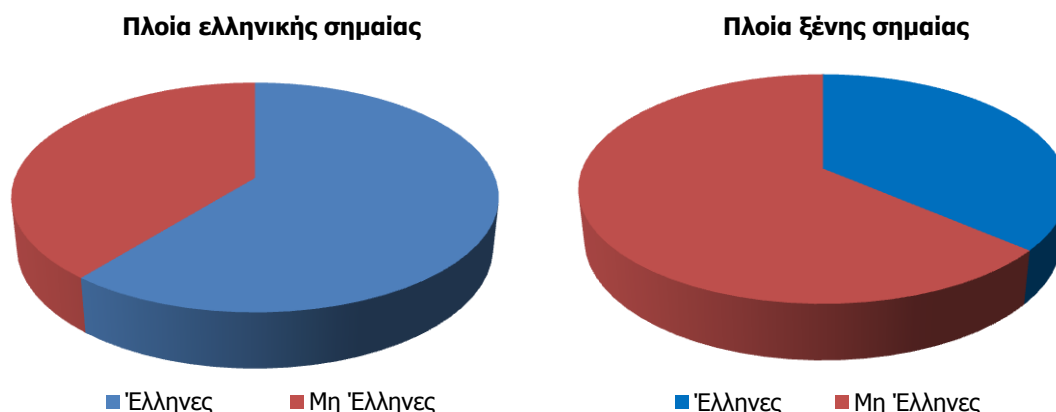
Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα (14.779) καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο δειγματοληψίας της έρευνας λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (10.556) το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.438.

Στη συνέχεια, δεχόμενοι πως σε κάθε ποντοπόρο πλοίο ξένης σημαίας απασχολείται κατά μέσο όρο πλήρωμα 20 ατόμων, η πλειονότητα του οποίου (18 άτομα) είναι ναυτικοί ξένης υπηκοότητας, η συνολική απασχόληση των ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνά κατά πολύ τις 60 χιλ. θέσεις εργασίας. Παραμένει, ωστόσο, ζητούμενο ποιο μέρος από αυτήν την απασχόληση αντιστοιχεί σε δραστηριότητα διαχειριζόμενη από εγχώρια ναυτικά γραφεία και με βάση το ΕΣΟΛ 95 θα έπρεπε να καταγράφεται ως μέρος του εγχώριου εργατικού δυναμικού.

Σε κάθε περίπτωση, η επίσημα καταγεγραμμένη συμβολή του κλάδου, λόγω των προαναφερθέντων περιορισμών υποεκτιμά τη δυνατότητα της ναυτιλίας να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Παρόλα τα προβλήματα που παρουσιάζουν τα στοιχεία, ενδιαφέρον εμπεριέχει η ανάλυση της απασχόλησης ανά χώρα προέλευσης. Το έτος 2008, απασχολήθηκαν 15.721 έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας). Συνδέοντας την απασχόληση με τη σημαία του πλοίου παρατηρούμε πως οι έλληνες ναυτικοί είναι περισσότεροι κατά 61% στα πλοία ελληνικής σημαίας (βλ. Διάγραμμα 3.3 και Διάγραμμα 3.4).

**Διάγραμμα 3.4: Κατανομή ελλήνων/μη ελλήνων ενεργών ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία**

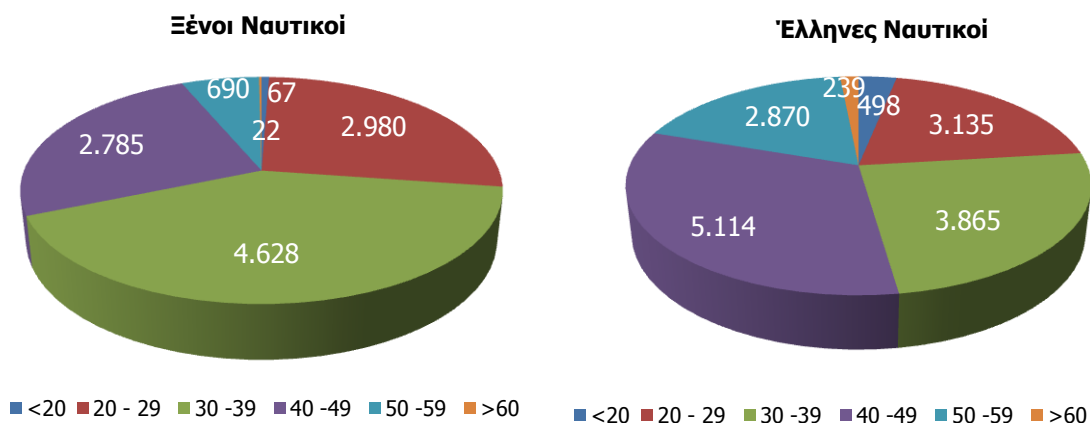


**Πηγή:** ΕΛ.ΣΤΑΤ (πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT)

Στον αντίποδα, στα πλοία με ξένη σημαία, το πλήρωμα αποτελείται σε ποσοστό 64% κυρίως από μη Έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους Έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, είναι Έλληνες, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται προχωρώντας σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας.

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη της ηλικιακής κατανομής των ναυτικών. Τα στοιχεία μαρτυρούν περιορισμένη είσοδο νέων ελληνικής καταγωγής (εξειδικευμένων και μη) ναυτικών στο χώρο των ναυτικών επαγγελμάτων (βλ. Διάγραμμα 3.5). Από την άλλη μεριά, σχεδόν τα δύο τρίτα των ξένων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικής διαχείρισης πλοία εντοπίζονται στο ηλικιακό κλιμάκιο 20-39 ετών. Αντίστροφη είναι η εικόνα στην ηλικιακή κατανομή των ελλήνων ναυτικών: οι περισσότεροι απασχολούμενοι βρίσκονται μεταξύ 40 και 60 ετών, ενώ μόνο το 45% βρίσκονται στο ηλικιακό κλιμάκιο των 20-39 ετών. Η σχετικά περιορισμένη συμμετοχή νέων στην απασχόληση της ναυτιλίας αποτελεί σοβαρό δομικό πρόβλημα, το οποίο ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη διαθεσιμότητα αξιωματικών και εξειδικευμένου προσωπικού στο μέλλον, βάζοντας σε σοβαρό κίνδυνο τη διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία.

Διάγραμμα 3.5: Ηλικιακή κατανομή ελλήνων και ξένων ναυτικών, 2008

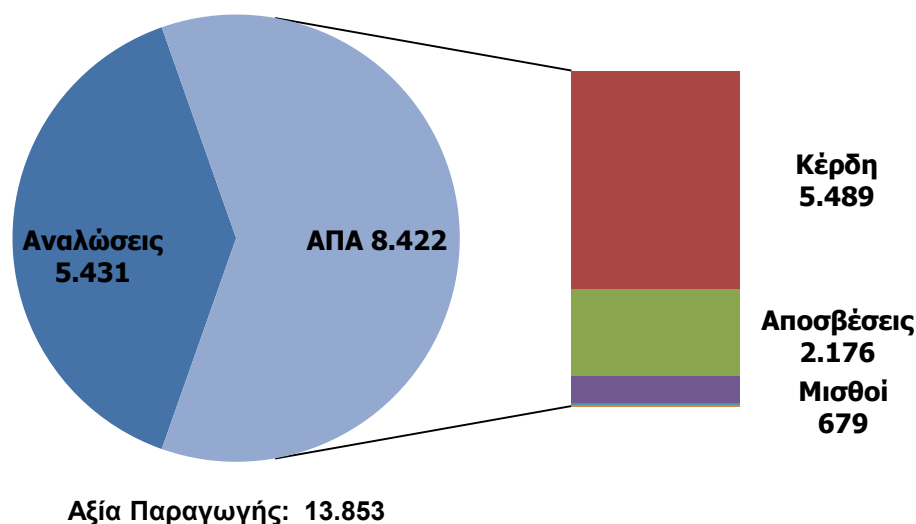


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

### 3.2.2. Προστιθέμενη αξία και υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη

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

**Διάγραμμα 3.6: Προσδιορισμός της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2009 (€ εκατ.)**



**Πηγή:** ESA tables, Eurostat

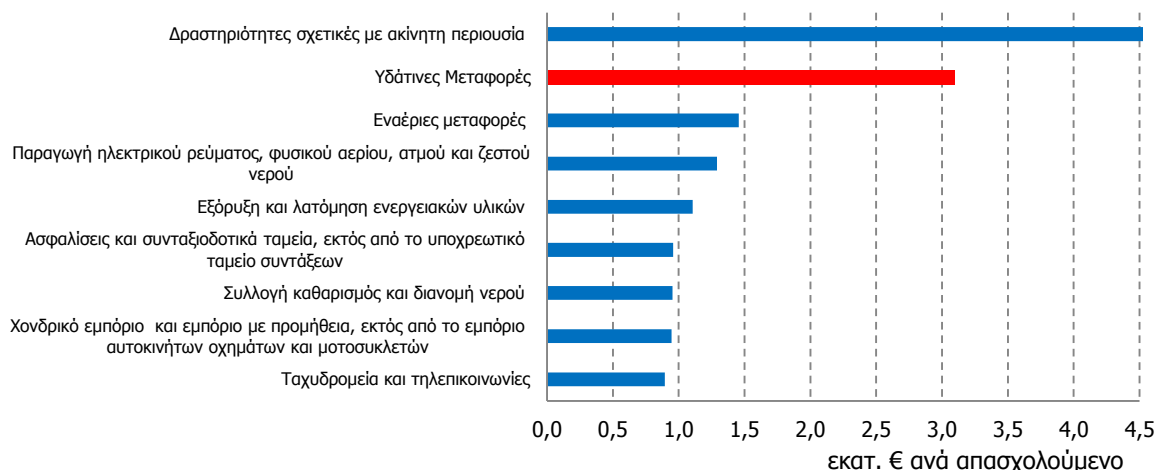
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95\\_supply\\_use\\_input\\_tables/introduction](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction)

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

Όσον αφορά στο δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσεται δεύτερος με πάνω από €3 εκατ. ανά απασχολούμενο, σύμφωνα με τα στοιχεία από τους πίνακες εισροών-εκροών της Eurostat και της απασχόλησης από την ΕΛΣΤΑΤ, ακολουθώντας τις υπηρεσίες σχετικές με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας (Διάγραμμα 3.7). Ουσιαστικά, αυτό σημαίνει ότι ανάμεσα στους παραγωγικούς κλάδους (εξαιρώντας την ακίνητη περιουσία, όπου σημαντικό μέρος των εσόδων προέρχονται από την ενοικίαση), οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την υψηλότερη προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο. Η παραγωγικότητα του κλάδου είναι υπερδιπλάσια από αυτή των εναέριων μεταφορών καθώς και της παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και φυσικού αερίου (3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα), ενώ τέλος είναι κατά πολύ υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο μέσο όρο. Εδώ, ωστόσο, πρέπει να

επισημάνουμε ότι η ενδεχόμενη υποεκτίμηση των απασχολούμενων στην ελληνόκτητη ναυτιλία υπό ξένη σημαία (που διαχειρίζεται από γραφεία εντός της ελληνικής επικράτειας) συνεπάγεται υπερεκτίμηση του δείκτη προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο.

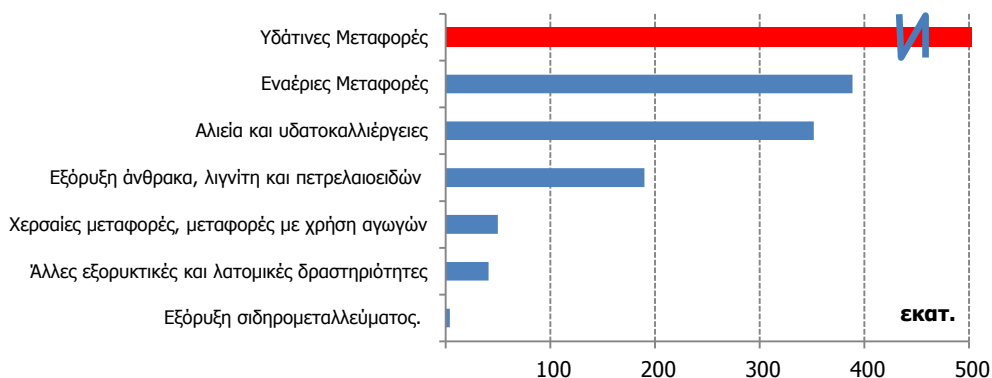
**Διάγραμμα 3.7: Παραγωγικότητα κλάδων, 2009**



Πηγή: Eurostat **Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE**

Πολύ σημαντική είναι και η επίσημα καταγεγραμμένη συμβολή του κλάδου σε όρους καθαρών εξαγωγών<sup>7</sup>. Πράγματι, σύμφωνα με τα στοιχεία των πινάκων εισροών-εκροών της Eurostat, οι θαλάσσιες μεταφορές βρίσκονται στην πρώτη θέση με €12,7 δισεκ., ανάμεσα στους επτά κλάδους που εμφανίζουν θετικό ισοζύγιο. Ακολουθούν με μεγάλη διαφορά οι εναέριες μεταφορές και οι υδατοκαλλιέργειες (βλ. Διάγραμμα 3.8). Σημειώνεται, πως από την κατάταξη απουσιάζει ο τουρισμός εξαιτίας της απουσίας ολοκληρωμένων στοιχείων που αφορούν στον κλάδο από τους πίνακες εισροών-εκροών.

**Διάγραμμα 3.8: Κλάδοι με θετικές καθαρές εξαγωγές**



Πηγή: Supply and use tables, Eurostat 2009

<sup>7</sup> Καθαρές Εξαγωγές = Εξαγωγές - Εισαγωγές, σε δισεκ. €, πρόκειται ουσιαστικά για το σύνολο της αξίας των υπηρεσιών μεταφοράς στο εξωτερικό, ήτοι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.



Η σημαντική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αποτυπώνεται και στα πιο πρόσφατα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος που αφορούν στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών (βλ. Πίνακας 3.1). Οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες (95% των οποίων αποδίδονται στην Ποντοπόρο Ναυτιλία) αντιπροσωπεύουν πάνω από το 48% του ισοζυγίου υπηρεσιών τα τελευταία τρία έτη (μέσος όρος ενδεκάμηνου τριετίας 2009-2011), ενώ ακολουθούν τις καθαρές εισροές των ταξιδιωτικών υπηρεσιών. Οι ακαθάριστες εισπράξεις (2000-2008) από τις μεταφορικές υπηρεσίες συντελούν στην κάλυψη του 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας (αγαθά και υπηρεσίες).

**Πίνακας 3.1: Ισοζύγιο Υπηρεσιών 2009-2011**

εκατ. €	Ιανουάριος - Δεκέμβριος		
	2009	2010	2011
<b>Ισοζύγιο Υπηρεσιών</b>	<b>12.640</b>	<b>13.249</b>	<b>14.639</b>
<i>Εισπράξεις</i>	<b>26.983</b>	<b>28.478</b>	<b>28.624</b>
<b>Ταξιδιωτικό</b>	10.400	9.611	10.520
<b>Μεταφορές</b>	13.552	15.418	14.097
<b>Λοιπές υπηρεσίες</b>	3.031	3.448	4.008
<i>Πληρωμές</i>	<b>14.343</b>	<b>15.229</b>	<b>13.985</b>
<b>Ταξιδιωτικό</b>	2.425	2.156	2.274
<b>Μεταφορές</b>	7.073	8.155	7.233
<b>Λοιπές υπηρεσίες</b>	4.845	4.918	4.479
<i>Συνεισφορά <b>Μεταφορών</b> στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών</i>	<b>51,3%</b>	<b>54,8%</b>	<b>46,9%</b>

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ιανουάριος 2012

### 3.3. Η έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών

Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία δεν περιορίζεται μόνο στην απασχόληση ή στην προστιθέμενη αξία του ίδιου του κλάδου. Εάν δεν είχαν αναπτυχθεί θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα και η ζήτηση για τις υπηρεσίες της καλυπτόταν από γραφεία που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, η ζήτηση για υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες, για προϊόντα πετρελαίου και για τα υπόλοιπα αγαθά και υπηρεσίες που εισρέουν στις θαλάσσιες μεταφορές ως αναλώσεις θα ήταν σημαντικά μειωμένη. Αυτό θα είχε επίπτωση στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση στους αντίστοιχους κλάδους αλλά και συνολικά στην οικονομία. Επιπλέον, η ζήτηση και συνεπώς τα αποτελέσματα όλων των κλάδων της ελληνικής οικονομίας θα ήταν μειωμένα σε κάποιο βαθμό λόγω απώλειας εισοδήματος των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας (δηλαδή κατά μήκος των κλάδων που συσχετίζονται άμεσα ή/και έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Δηλαδή τα μειωμένα εισοδήματα του κλάδου

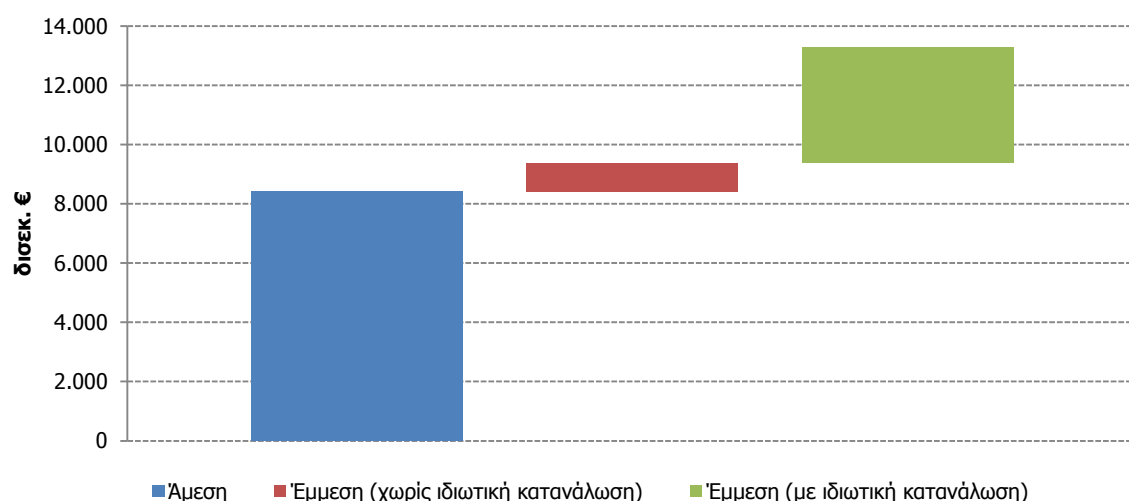
των θαλάσσιων μεταφορών, θα οδηγούσαν στη συνέχεια σε μείωση της ζήτησης τόσο στους κλάδους που συνδέονται έμμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας όσο και στους λοιπούς στους οποίους δαπανάται το εισόδημα των νοικοκυριών. Με τη βοήθεια του μοντέλου εισροών-εκροών, προσδιορίζεται αυτή η έμμεση επίδραση του κλάδου της ναυτιλίας σε διάφορα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα.

### **3.3.1. Προστιθέμενη Αξία**

Η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος άμεσα και έμμεσα ξεπερνά τα €13,2 δισεκ., με το 29,3% (περί των €3,9 δισεκ.) να αποδίδεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου με την ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης. Η έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) δεν ξεπερνά το 7,2% (€950 εκατ.), ενώ αποδίδεται στην υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου και κατά επέκταση στη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων από την εγχώρια οικονομία (βλ. Διάγραμμα 3.9).

Στους κλάδους με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), εμφανίζονται εκείνοι που εξυπηρετούν την άμεση ζήτηση της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (μεσιτικές υπηρεσίες, διακίνηση και αποθήκευση φορτίων και λοιπά) ενισχύεται κατά €636 εκατ. λόγω της τελικής ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο αντιστοιχεί σε 39% της προστιθέμενης αξίας του κλάδου (Διάγραμμα 3.10). Ακολουθούν οι κλάδοι των συμβούλων/νομικών (€179 εκατ. ή 3,4% της ΑΠΑ του κλάδου) και των δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία, δηλαδή ευρύτερες δαπάνες του κλάδου σχετικές με ενοίκια ακινήτων και λοιπά (€166 εκατ. ή 0,7%).

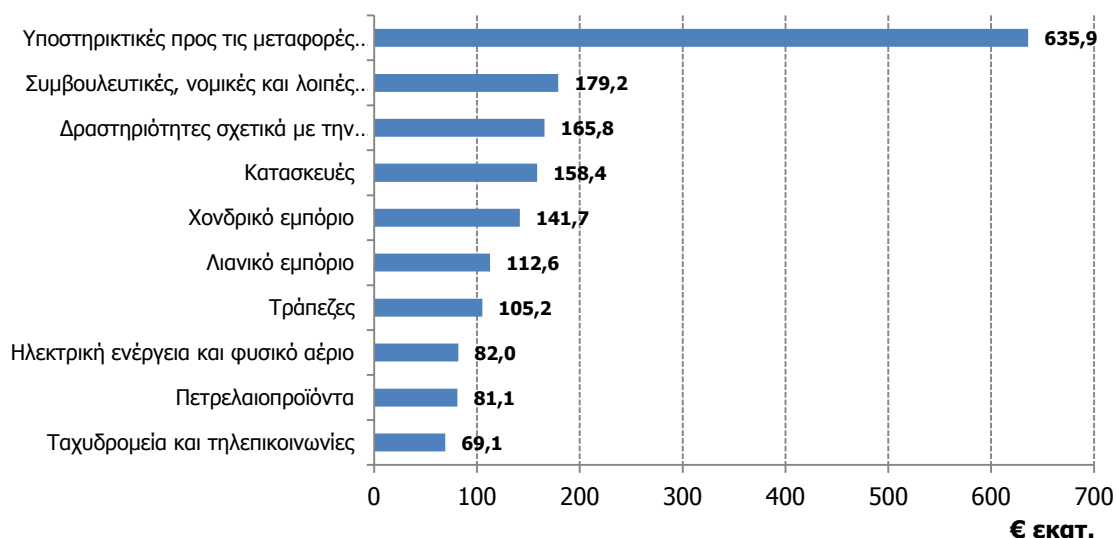
**Διάγραμμα 3.9: Η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου των Θαλάσσιων Μεταφορών**



Πηγή: I/O model, IOBE

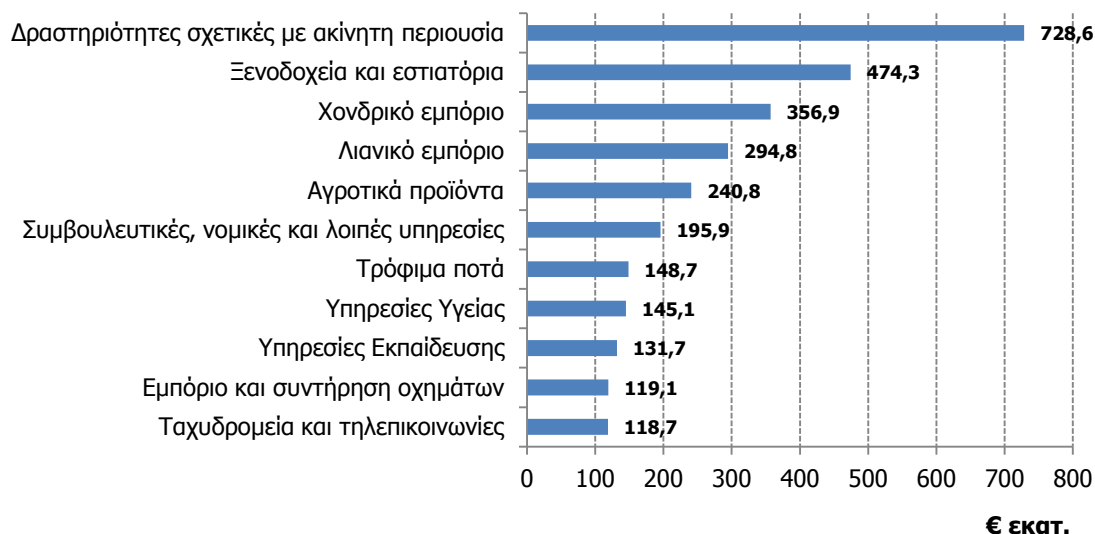
Όταν στους υπολογισμούς του μοντέλου εισέρχονται και οι επιδράσεις από την ιδιωτική κατανάλωση (μισθοί και αποζημιώσεις), οι κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο είναι εκείνοι οι οποίοι σχετίζονται με βασικά προϊόντα αλλά και με υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά, όπως οι δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία (αγορά και ενοικίαση κατοικιών), τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, το λιανικό εμπόριο και άλλα (βλ. Διάγραμμα 3.11).

**Διάγραμμα 3.10: Οι δέκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) στην προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών**



Πηγή: I/O model, IOBE

**Διάγραμμα 3.11: Οι ένδεκα κλάδοι με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία (με την ιδιωτική κατανάλωση)**

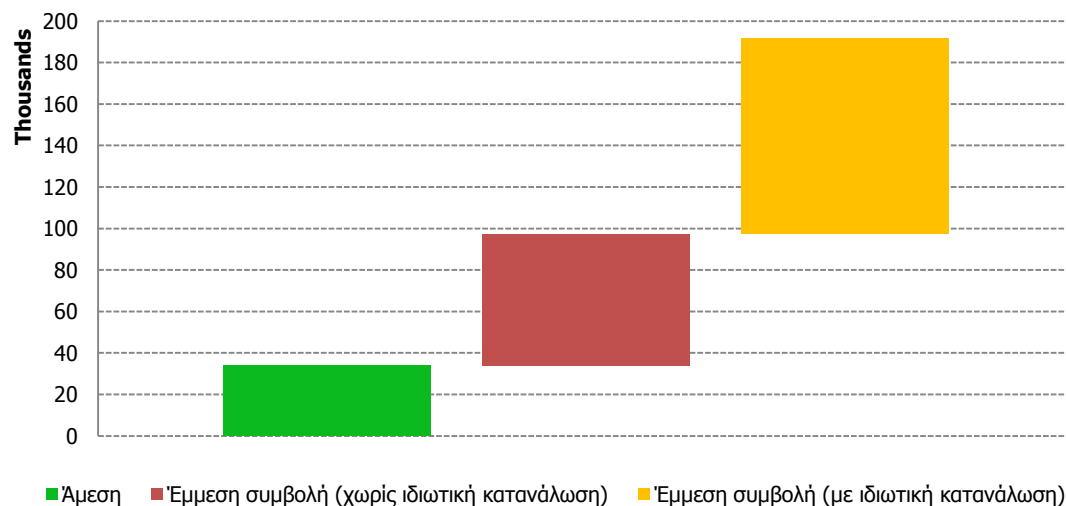


Πηγή: I/O model, IOBE

### 3.3.2. Απασχόληση και εισόδημα απασχολούμενων

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, ενδέχεται να υπάρχει σοβαρή υποεκτίμηση των δημοσιευμένων στοιχείων της απασχόλησης στον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ακόμα και έτσι, με βάση τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία, η συνολική επίδραση του κλάδου στην απασχόληση ξεπερνά τις 190 χιλ. θέσεις εργασίας (βλ. Διάγραμμα 3.12).

**Διάγραμμα 3.12: Συνολική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην απασχόληση**



Πηγή: I/O model, IOBE

Οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται έμμεσα (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση) είναι εκείνοι που καλούνται να καλύψουν τη ζήτηση της ναυτιλίας (προμηθευτές και λοιπά εμπλεκόμενα μέρη). Η επίδραση της ναυτιλίας είναι αρκετά σημαντική στην απασχόληση

του κλάδου υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριοτήτων (26,6 χιλ. θέσεις εργασίας), στις συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες (10,4 χιλ. θέσεις εργασίας), στο λιανικό εμπόριο (5,0 χιλ.), ενώ ακολουθούν κλάδοι όπως τα αγροτικά προϊόντα (1,2 χιλ.), οι τράπεζες (1,1 χιλ.) και τα οχήματα και η λιανική πώληση καυσίμων (1,1 χιλ. - Διάγραμμα 3.13).

**Διάγραμμα 3.13: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως (χωρίς ιδιωτική κατανάλωση), σε επίπεδο απασχόλησης, από τις Θαλάσσιες μεταφορές**



**Πηγή:** I/O model, IOBE

Η μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην απασχόληση, σε σύγκριση με την προστιθέμενη αξία, αποδίδεται στο γεγονός ότι ο δείκτης παραγωγικότητας στους κλάδους που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα επίπεδα που σημειώνει η ναυτιλία. Με άλλα λόγια, απαιτούνται αρκετά περισσότερα άτομα για τη δημιουργία ενός ευρώ προστιθέμενης αξίας στους υποστηρικτικούς κλάδους από ότι στις θαλάσσιες μεταφορές.

Όταν συνυπολογίζεται και η επίδραση του εισοδήματος που δημιουργείται από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης της ναυτιλίας, τότε η συμβολή της ναυτιλίας στα μεγέθη της απασχόλησης γίνεται ακόμα μεγαλύτερη. Η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην γεωργία εκτιμάται σε 17 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθεί το χονδρικό (13,5 χιλ.) και λιανικό εμπόριο (11,7 χιλ. θέσεις εργασίας - βλ. Διάγραμμα 3.14).

**Διάγραμμα 3.14: Δέκα κλάδοι που ευνοούνται εμμέσως σε επίπεδο απασχόλησης (συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση)**



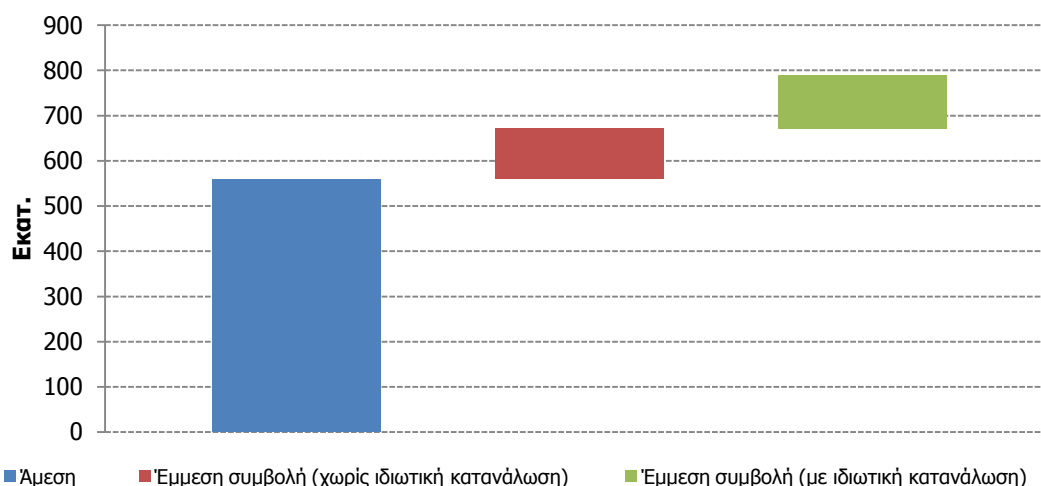
Πηγή: I/O model, IOBE

Κατά συνέπεια εκτιμάται ότι η ναυτιλία προσφέρει σημαντική τόνωση και του ιδιωτικού εισοδήματος. Πράγματι, η συνολική επίδραση του κλάδου στο εισόδημα του συνόλου των απασχολούμενων εκτιμάται σε €2,7 δισεκ., το 45,6% του οποίου αποτελεί την έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση.

### 3.3.3. Συμβολή στα φορολογικά έσοδα

Με βάση τα διαχρονικά δημοσιευμένα στοιχεία από τους πίνακες εισροών/εκροών, οι συνολικοί φόροι στα προϊόντα των αναλώσεων ανήλθαν στα €546 εκατ., στα οποία προστίθενται €14 εκατ. τα οποία προέρχονται από το tonnage tax των ελληνόκτητων πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα. Συνολικά λοιπόν, η άμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα υπολογίζεται στα €560 εκατ. Κατόπιν τούτου, η έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα εκτιμάται σε €231 εκατ., ενώ όταν συνυπολογισθεί και η ιδιωτική κατανάλωση τότε η συμβολή ενισχύεται κατά €121 εκατ.. Σωρευτικά, η συμβολή στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται σε €790 εκατ. (βλ. Διάγραμμα 3.15).

**Διάγραμμα 3.15: Συμβολή στα φορολογικά έσοδα**



**Πηγή:** I/O model, IOBE

Ιδιαίτερου ενδιαφέροντος αποτελεί και η μελέτη του φορολογικού συστήματος που διέπει τη ναυτιλία, τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία. Το κύριο καθεστώς φορολόγησης που απαντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με σοβαρή ναυτιλιακή παρουσία στην Ευρώπη επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητάς του (tonnage tax). Απαντώνται δύο μορφές tonnage tax με διαφορές κυρίως ως προς τις απαιτήσεις του κάθε συστήματος φορολόγησης: το Ελληνικό, και το Ολλανδικό. Σε όλες τις περιπτώσεις ο φορολογικός συντελεστής, διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (πανομοιότυπα με τα ισχύοντα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη).

Αναλυτικότερα, στο ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας αλλά και της ηλικίας του κάθε πλοίου. Στον αντίποδα, στο Ολλανδικό tonnage tax, βάσει συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, υπολογίζεται τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.

### **Ελλάδα**

Η Ελλάδα εισήγαγε το 1951<sup>8</sup> το tonnage tax, το οποίο εφαρμόστηκε την ίδια περίπου περίοδο στη Μάλτα και την Κύπρο. Στο ελληνικό μοντέλο φορολόγησης, μέχρι και σήμερα, λαμβάνεται υπόψη η χωρητικότητα του πλοίου αλλά και η ηλικία του. Σύμφωνα με στοιχεία που αναρτώνται στον οικονομικό προϋπολογισμό του έτους 2010 από το

<sup>8</sup> Νόμος 1880/1951, τροποποιημένος εκ του Αναγκαστικού Νόμου 465/1968.

Υπουργείο Οικονομικών, τα βεβαιωθέντα έσοδα από τη φορολόγηση των πλοίων ανέρχονται σε €14,7 εκατ.

Κατόπιν επιβολής του tonnage tax, τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες.

Παράλληλα, οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις.

Τέλος, εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας με την προϋπόθεση πως είναι εγγεγραμμένα στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της ΕΕ.



**Πλαίσιο Κειμένου: Παράδειγμα υπολογισμού φόρου βάσει συστημάτων tonnage tax στην Ευρώπη**

Ας πάρουμε ως παράδειγμα την περίπτωση της φορολόγησης στο Ελληνικό και στο Ολλανδικό ενός ποντοπόρου πλοίου 20.000 dwt, ηλικίας 5 ετών, το οποίο λειτουργεί όλο το έτος. Οι συντελεστές για το ελληνικό tonnage tax που αναγράφονται στους παρακάτω πίνακες προέρχονται από το έντυπο φορολογικής δήλωσης έτους 2012 (Εφορία Πλοίων), ενώ οι αντίστοιχοι συντελεστές του Ολλανδικού συστήματος από έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ελληνικό tonnage tax

Για το ελληνικό, χρησιμοποιούνται οι παρακάτω πίνακες συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας.

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές	Ηλικία πλοίου-έτη	Δολάρια ΗΠΑ ανά κ.ο.χ.
<b>100-10.000</b>	1,2	0-4	<b>0,382</b>
<b>10.001-20.000</b>	1,1	5-9	<b>0,684</b>
<b>20.001-40.000</b>	1	10-19	<b>0,670</b>
<b>40.001-80.000</b>	0,45	20-29	<b>0,634</b>
<b>80.001 και άνω</b>	0,2	30 και άνω	<b>0,490</b>

Η φορολογητέα χωρητικότητα του παραπάνω πλοίου υπολογίζεται βάσει της παρακάτω παράστασης:  $10.000 \times 1.2 + 10.000 \times 1.1 = 23.000$ .

Κατόπιν, με βάση την ηλικία, προκύπτει ο συνολικός φόρος που πρέπει να πληρωθεί στη σημαία εγγραφής το εν λόγω πλοίο:  $23.000 \times \$0.684 = \mathbf{\$15.732}$  ή περίπου **€12.000**.

Ολλανδικό tonnage tax

Στο ολλανδικό σύστημα προσδιορίζεται ένα θεωρητικό τεκμαρτό κέρδος που αναμένεται να έχει το παραπάνω πλοίο ανά ημέρα λειτουργίας. Συγκεκριμένα:

Χωρητικότητα (σε κόρους)	Συντελεστές φορολόγησης
<b>1-1.000</b>	<b>€0,91</b>
<b>1.001-10.000</b>	<b>€0,67</b>
<b>10.001-25.000</b>	<b>€0,46</b>
<b>25.001-40.000</b>	<b>€0,23</b>
<b>40.001-50.000</b>	<b>€0,23</b>
<b>50.001 και άνω</b>	<b>€0,05</b>

Συνεπώς, τα τεκμαρτά φορολογητέα κέρδη υπολογίζονται ως εξής:

$1 \times €9.10 + 9 \times €6.70 + 10 \times €4.60 = €115.4$ , για κάθε μέρα λειτουργίας του πλοίου, ήτοι €42.121το χρόνο. Σε αυτό το ποσό επιβάλλεται το προβλεπόμενο ποσοστό του γενικού εταιρικού φόρου 30%, με αποτέλεσμα το τελικό tonnage tax να διαμορφώνεται στα **€12.636**.

### 3.4. Σύνοψη

Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας δείχνει να είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς η απουσία της θα περιόριζε σημαντικά τον κύκλο εργασιών λοιπών παραναυτιλιακών κλάδων (προμηθευτών, συνεργατών και λοιπά), με αποτέλεσμα την περαιτέρω συρρίκνωση της ελληνικής οικονομίας. Η συνολικά καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, με βάση τα επίσημα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ, ανέρχεται σε €13 δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας (βλ. Πίνακας 3.2).

**Πίνακας 3.2: Η συνολική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, 2009**

σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδραση	Έμμεση Επίδραση	Συνολική Επίδραση
<b>Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία</b>	8.422	4.847	13.269
<b>Εισόδημα από Εργασία</b>	732	1.949	2.681
<b>Φόροι</b>	559	231	790
<b>Απασχόληση (σε χιλ.)</b>	34	158	192

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Eurostat, I/O model

Δεδομένου του γεγονότος ότι μόνο ένα μικρό μέρος της απασχόλησης του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένη σημαία εισέρχεται στα οικονομικά μεγέθη της χώρας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα επίσημα στοιχεία αποτελεί υποσύνολο της δυνητικής (ή ενδεχομένως και της πραγματικής) συνεισφοράς της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία.

### 3.5. Παράρτημα

Πίνακας 3.4: Αριθμός ναυτικών κατά κατηγορίες πλοίων και εθνικότητα, 2008

Εθνικότητα ναυτικών	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Τουριστικά - Επιβατηγά	Λοιπά	Σύνολο
Σύνολο	<b>8.577</b>	<b>8.441</b>	<b>9.451</b>	<b>424</b>	<b>26.893</b>
<i>Ελληνική σημαία</i>	<b>7.714</b>	<b>7.700</b>	<b>8.483</b>	<b>402</b>	<b>24.299</b>
<b>Ελληνική</b>	3.488	3.494	7.395	402	<b>14.779</b>
<b>Αιγύπτου</b>	32	0	105	0	<b>137</b>
<b>Φιλιππίνων</b>	3.449	3.413	357	0	<b>7.219</b>
<b>Πακιστάν</b>	13	86	0	0	<b>99</b>
<b>Ινδίων</b>	49	17	96	0	<b>162</b>
<b>Σρι Λάνκα</b>	2	9	11	0	<b>22</b>
<b>Χιλής</b>	10	0	0	0	<b>10</b>
<b>Πορτογαλίας</b>	1	0	0	0	<b>1</b>
<b>Ονδούρας</b>	35	96	5	0	<b>136</b>
<b>Συρίας</b>	5	77	0	0	<b>82</b>
<b>Κύπρου</b>	11	18	28	0	<b>57</b>
<b>Γκάνας</b>	10	0	1	0	<b>11</b>
<b>Ινδονησίας</b>	91	0	84	0	<b>175</b>
<b>Μιανμάρ</b>	36	0	45	0	<b>81</b>
<b>Ουκρανίας</b>	170	107	152	0	<b>429</b>
<b>Λοιπές</b>	312	383	204	0	<b>899</b>
<i>Ξένη σημαία</i>	<b>863</b>	<b>741</b>	<b>968</b>	<b>22</b>	<b>2.594</b>
<b>Ελληνική</b>	331	214	387	10	<b>942</b>
<b>Αιγύπτου</b>	6	3	5	0	<b>14</b>
<b>Φιλιππίνων</b>	427	458	138	11	<b>1.034</b>
<b>Πακιστάν</b>	12	0	0	0	<b>12</b>
<b>Ινδίων</b>	0	0	133	0	<b>133</b>
<b>Σρι Λάνκα</b>	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Χιλής</b>	0	0	1	0	<b>1</b>
<b>Πορτογαλίας</b>	0	0	3	0	<b>3</b>
<b>Ονδούρας</b>	0	0	33	0	<b>33</b>
<b>Συρίας</b>	0	1	0	0	<b>1</b>
<b>Κύπρου</b>	0	0	2	0	<b>2</b>
<b>Γκάνας</b>	2	0	2	0	<b>4</b>
<b>Μιανμάρ</b>	0	0	12	0	<b>12</b>
<b>Ουκρανίας</b>	22	28	61	1	<b>112</b>
<b>Ινδονησίας</b>	0	0	62	0	<b>62</b>
<b>Λοιπές</b>	63	37	129	0	<b>229</b>

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ



#### 4. Η Δυνητική Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

---

- *Εκτιμήσαμε τη δυνητική συνεισφορά της από την επέκταση της εγχώριας ποντοπόρου ναυτιλίας με την προσέλευση περαιτέρω δραστηριότητας απόδημων ελληνικών και ξένων ναυτιλιακών γραφείων, υποθέτοντας (μεταξύ άλλων):*
  - *Διεκπεραίωση επιπλέον εργασιών από γραφεία ευρισκόμενα στην Ελληνική επικράτεια σε έκταση που αντιστοιχεί στη δραστηριότητα των ελληνικών γραφείων στο εξωτερικό.*
  - *Επαρκή ανταπόκριση των υπόλοιπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες.*
  - *Χρήση των δεικτών παραγωγικότητας και των συντελεστών παραγωγής της φορτηγού ναυτιλίας ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών.*
- *Τεράστιες οι δυνητικές ωφέλειες στην ελληνική οικονομία:*
  - *Η συνολική εγχώρια προστιθέμενη αξία του κλάδου αναμένεται να ξεπεράσει τα €26 δισεκ.*
  - *Δημιουργούνται περίπου μισό εκατομμύριο θέσεις εργασίας.*

#### 4.1. Εισαγωγή

Ο υπολογισμός της συμβολής της ελληνόκτητης ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας τα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία, ανέδειξε τη σημαντική καταγεγραμμένη συνεισφορά του κλάδου. Ωστόσο, ορισμένα χαρακτηριστικά των στοιχείων και ειδικά η αδικαιολόγητα χαμηλή απασχόληση στα πλοία με ξένα σημαία, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ανάλυση με τη χρήση των επίσημων στοιχείων υποτιμά την πραγματική συμβολή του κλάδου, στο βαθμό που υπάρχουν μη συμβεβλημένα με το NAT πλοία που διαχειρίζονται από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία.

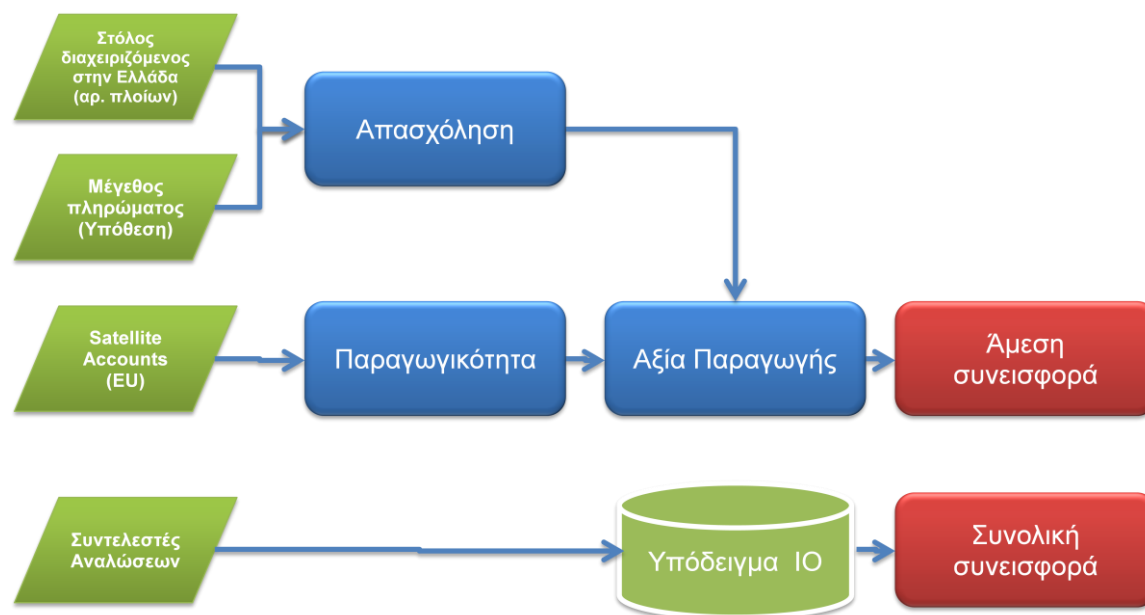
Επιπλέον, τμήμα του ελληνόκτητου στόλου διαχειρίζεται από γραφεία εκτός της ελληνικής επικράτειας από εταιρείες που ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές. Ένα μέρος αυτής της δραστηριότητας θα μπορούσε υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις, να αναληφθεί από τα γραφεία των εφοπλιστών στην Ελλάδα. Μαζί με την ενδεχόμενη προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών εταιρειών και γραφείων στην επικράτεια, υπό προϋποθέσεις που παρουσιάζονται εκτενώς στο τελευταίο κεφάλαιο, αυτό θα οδηγούσε σε αύξηση των καταγεγραμμένων εξαγωγών για μεταφορικές υπηρεσίες, βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας και αυξημένη εγχώρια δραστηριότητα των ναυτιλιακών γραφείων, με ότι αυτό συνεπάγεται σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης και φορολογικών εσόδων του κράτους κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας της ποντοπόρου ναυτιλίας.

#### 4.2. Μεθοδολογία υπολογισμού/εκτιμήσεων

Με τη μέθοδο που περιγράφεται στο προηγούμενο κεφάλαιο, εκτιμάται η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ελληνική οικονομία και όχι της ποντοπόρου ναυτιλίας *per se*, που αποτελεί και το ζητούμενο της έρευνας. Με δεδομένο το διαχωρισμό από τις άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες που αποτελούν το ναυτιλιακό πλέγμα (όπως είναι η ακτοπλοΐα), χρησιμοποιούνται δεδομένα που αφορούν μόνο στην **ελληνόκτητη ποντοπόρο φορτηγό ναυτιλία**. Όπως προαναφέρθηκε, η δημοσίευση στοιχείων μεγαλύτερης ανάλυσης θα βοηθούσε σημαντικά στον προσδιορισμό της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας με περισσότερη ακρίβεια. Η απουσία τους, αλλά και το ενδιαφέρον μας να εκτιμήσουμε τη δυνητική συμβολή του κλάδου στην αναδιάρθρωση της Ελληνικής οικονομίας, μας οδήγησε σε σειρά λογικών παραδοχών, με στόχο τη δημιουργία δεδομένων που θα αντικατοπτρίζουν την άμεση δυνητική συμβολή της ναυτιλίας, τροφοδοτώντας στη συνέχεια το υπόδειγμα εισροών/εκροών (Διάγραμμα 4.1) με σκοπό

τελικά, τον προσδιορισμό της συνολικής δυνητικής επίδρασης του κλάδου στην Ελληνική οικονομία.

**Διάγραμμα 4.1: Διαδικασία υπολογισμού της δυνητικής συνεισφοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα**



Πηγή: **IOBE**

#### 4.2.1. Προσδιορισμός της άμεσης συνεισφοράς

Για να εκτιμήσουμε τη δυνητική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας, αρχικά υποθέσαμε ότι κάτω από βελτιώσεις του θεσμικού πλαισίου αλλά και την κατασκευή κατάλληλων υποδομών, η χώρα μας θα μπορέσει να προσεγγίσει ναυτιλιακά γραφεία, ελληνικών και μη συμφερόντων, τα οποία βρίσκονται στο εξωτερικό. Ένα εφικτό, κατά τη γνώμη μας, μέγεθος επέκτασης της εγχώριας ποντοπόρου ναυτιλίας αντιστοιχεί στην έκταση δραστηριοποίησης των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στο εξωτερικό. Υπό αυτή την υπόθεση, το **συνολικό δυναμικό** του στόλου που θα διαχειρίζεται από γραφεία στην ελληνική επικράτεια θα ανέλθει στα επίπεδα του **συνολικού ελληνόκτητου στόλου** (ανεξαρτήτως σημαίας) που διαχειρίζεται τόσο στη χώρα μας όσο και διεθνώς. Επιτυγχάνεται, με αυτό τον τρόπο αντιστοιχία στην παρουσία ελλήνων εφοπλιστών στο εξωτερικό και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια υπολογίσαμε την αξία παραγωγής με βάση το δυναμικό του δυνητικού στόλου, με υπόθεση για το μέγεθος του πληρώματος και δεικτών παραγωγικότητας ενός δείγματος ευρωπαϊκών χωρών. Όπως είδαμε στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, για το έτος 2010, μόνο το 52,5% του ελληνόκτητου στόλου (ήτοι περίπου 1974 ποντοπόρα πλοία) καταγράφεται

από τη στατιστική υπηρεσία και προσμετράτε στους εθνικούς λογαριασμούς. Σύμφωνα με το σενάριο προσέλκυσης ναυτιλιακών γραφείων από το εξωτερικό, ο συνολικός διαχειριζόμενος στόλος (ανεξαρτήτου προέλευσης πλοιοκτησίας) ανέρχεται σε 3.760 πλοία, που αντιστοιχεί στα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία<sup>9</sup>. Δεχόμενοι ότι σε κάθε ποντοπόρο πλοίο απασχολούνται κατά μέσον όρο περί των 20 ατόμων, η άμεση απασχόληση διαμορφώνεται σε 75.200 θέσεις εργασίας που αντιστοιχεί στο 6,1%<sup>(3)</sup> της συνολικής απασχόλησης στην ποντοπόρο ναυτιλία παγκοσμίως. Αυτή η εκτίμηση μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ως συντηρητική, καθώς δεν συμπεριλαμβάνει τις θέσεις εργασίας στα ναυτιλιακά γραφεία διαχείρισης στην ξηρά.

**Πίνακας 4.1: Αξία παραγωγής και απασχόληση στις θαλάσσιες μεταφορές σε δείγμα 15 κρατών, 2009**

	Αξία Παραγωγής (σε εκατ. €)	Απασχόληση (άτομα)
<b>Βέλγιο</b>	823	238
<b>Γερμανία</b>	16.251	26.803
<b>Ισπανία</b>	807	2.839
<b>Ιταλία</b>	5.178	11.870
<b>Λετονία</b>	43	455
<b>Λιθουανία</b>	148	1.602
<b>Ουγγαρία</b>	3	60
<b>Ολλανδία</b>	4.651	9.908
<b>Πορτογαλία</b>	354	694
<b>Ρουμανία</b>	70	807
<b>Σλοβενία</b>	49	195
<b>Φινλανδία</b>	1.401	3.793
<b>Σουηδία</b>	2.340	6.719
<b>Νορβηγία</b>	11.470	15.349
<b>Κροατία</b>	249	753
<b>Σύνολο</b>	<b>43.837</b>	<b>82.085</b>

Πηγή: Eurostat

Για τον προσδιορισμό της αξίας παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας, με βάση τον αριθμό των απασχολουμένων (σε ξηρά και θάλασσα), εκτιμήσαμε δείκτη παραγωγικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας σε δείγμα 15 χωρών με αξιόπιστα στοιχεία για τον κλάδο (Πίνακας 4.1). Αναλυτικότερα, προσδιορίστηκε η συνολική παραγωγή των κρατών αναφοράς (άθροισμα παραγωγής ποντοπόρου ναυτιλίας κάθε χώρας) και η συνολική απασχόληση (άθροισμα απασχόλησης ποντοπόρου ναυτιλίας κάθε χώρας). Στη

<sup>9</sup> Clarkson Research Services, World Fleet Monitor, Vol. 3, No. 3, March 2012.



συνέχεια υπολογίστηκε το κλάσμα ολικής παραγωγής ανά απασχολούμενο στις χώρες αναφοράς (δείκτης παραγωγικότητας αναφοράς).

Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας στις χώρες του δείγματος, δημιουργεί προϊόν αξίας €43,8 δισεκ. μέσα από την απασχόληση 82.085 ατόμων, με αποτέλεσμα η μέση παραγωγικότητα να διαμορφώνεται στα €534 χιλ. ανά άτομο. Σημειώνεται πως από τα στοιχεία απουσιάζουν χώρες με σημαντική αξία παραγωγής (π.χ. Ελλάδα, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία κτλ) για τις οποίες όμως δημοσιεύονται στοιχεία μόνο σε επίπεδο θαλάσσιων μεταφορών και όχι ποντοπόρου ναυτιλίας.

Κατόπιν, εκτιμήθηκε η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας που θα διαχειρίζεται από ναυτιλιακά γραφεία εντός Ελλάδας, πολλαπλασιάζοντας την εκτιμώμενη συνολική απασχόληση με το κλάσμα της παραγωγικότητας αναφοράς. Με αυτό τον τρόπο, η δυνητική αξία παραγωγής προσδιορίστηκε στα €40,2 δισεκ. (€534 χιλ. ανά άτομο επί 75.200 εργαζόμενους). Υποθέτοντας σταθερή την αναλογία προς την αξία παραγωγής, υπολογίστηκαν η προστιθέμενη αξία και τα υπόλοιπα στοιχεία του κλάδου (άμεση συνεισφορά στην οικονομία), ενώ εκτιμήθηκε και το μέγεθος της εξωγενούς επίδρασης που εισέρχεται στο υπόδειγμα εισροών-εκροών για την συνεκτίμηση της έμμεσης συνεισφοράς του κλάδου.

#### **4.2.2. Προσδιορισμός της έμμεσης συνεισφοράς**

Στους πίνακες εισροών-εκροών για την Ελλάδα, οι υφιστάμενοι συντελεστές παραγωγής αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές και όχι την ποντοπόρο ναυτιλία. Η εισαγωγή της επιπλέον αξίας παραγωγής που προκύπτει δυνητικά από την προσέλκυση επιπλέον ναυτιλιακής δραστηριότητας από το εξωτερικό στον ελλαδικό χώρο στον υφιστάμενο πίνακα εισροών-εκροών διατρέχει τον κίνδυνο στρέβλωσης των αποτελεσμάτων, καθώς ενδέχεται να φανούν ενισχυμένοι κλάδοι που προσφέρουν υπηρεσίες κυρίως στην ακτοπλοΐα, όπως π.χ. τα ταξιδιωτικά γραφεία.

Για τον προσδιορισμό των αναλώσεων χρησιμοποιήθηκαν οι συντελεστές παραγωγής της Γερμανίας από τους αντίστοιχους πίνακες χρήσεων της Eurostat, καθώς η συγκεκριμένη χώρα, διαθέτει αξιόλογο στόλο ποντοπόρου ναυτιλίας με πολύ περιορισμένη συμμετοχή της ακτοπλοΐας. Η προσέλκυση στην Ελλάδα περισσότερων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αναμένεται μεσοπρόθεσμα να ενισχύσει το υφιστάμενο ναυτιλιακό πλέγμα, καθώς η εξέχουσα ζήτηση θα τονώσει την παραναυτιλιακή επιχειρηματικότητα. Ωστόσο, δεχόμενοι ότι η ελληνική οικονομία δεν θα είναι σε θέση άμεσα να εξυπηρετήσει το σύνολο της

ζήτησης της ποντοπόρου ναυτιλίας, υπολογίζεται ένας συντελεστής εισαγωγών από κάθε κλάδο που προμηθεύει τη ναυτιλία. Οι παραπάνω συντελεστές ανάγονται στην εκτιμώμενη αξία παραγωγής του κλάδου με αποτέλεσμα να προκύπτουν οι δυνητικές αναλώσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και η αξία των εισαγωγών (Πίνακας 4.3). Χρησιμοποιώντας αυτά τα μεγέθη, συντίθεται ένα διάγραμμα στήλης το οποίο εισάγεται στο υπόδειγμα εισροών/εκροών με σκοπό τον υπολογισμό της συνολικής συμβολής του στόλου (ελληνόκτητου και ξένου) στην ελληνική οικονομία.

### **4.3. Δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας**

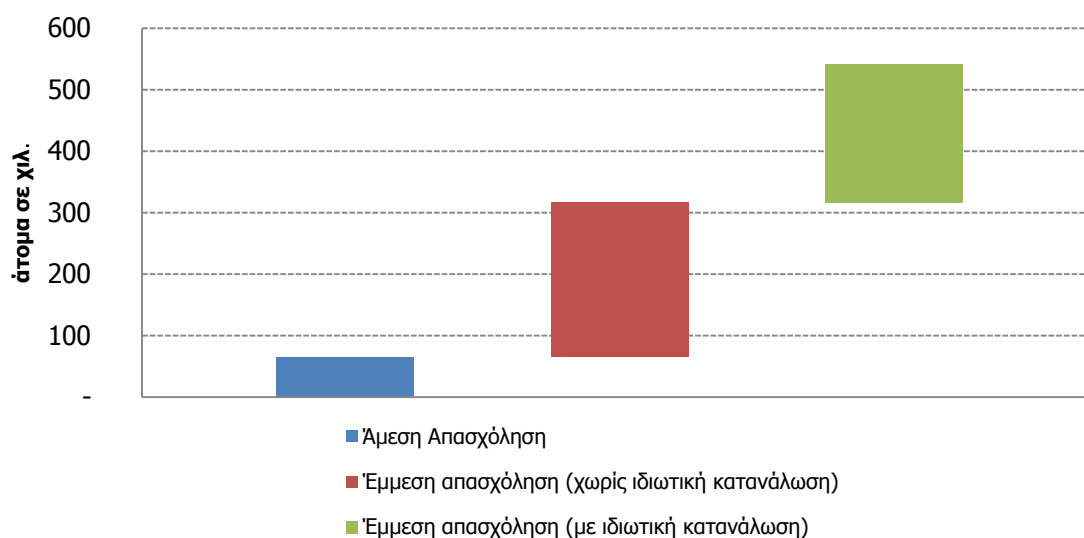
Χρησιμοποιώντας τα παραπάνω μεγέθη και με τη βοήθεια του μοντέλου εισροών-εκροών (η μεθοδολογία του οποίου περιγράφεται στο Κεφάλαιο 3), προσδιορίζεται η δυνητική επίδραση του κλάδου της ποντοπόρου ναυτιλίας σε διάφορα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, όπως η απασχόληση, η προστιθέμενη αξία, η συμβολή στους φόρους και άλλα. Σε κάθε περίπτωση υπολογίζεται η έμμεση συμβολή του κλάδου αλλά και η επίδραση των εισοδημάτων που δημιουργούνται από την ενίσχυση της απασχόλησης (έμμεση επίδραση με ιδιωτική κατανάλωση).

#### **4.3.1. Απασχόληση**

Όπως ήδη αναφέρθηκε, εκτιμάται ότι η απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία ανέρχεται σε 75.200 άτομα. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, όπως και στην περίπτωση της επίσημα καταγραφμένης απασχόλησης, δεν πρόκειται αποκλειστικά για ναυτικούς με ελληνική υπηκοότητα.

Η έμμεση απασχόληση αναφέρεται στον αριθμό των ατόμων που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη δυνητική ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Μέσα από το υπόδειγμα εισροών/εκροών, προκύπτει πως η έμμεση απασχόληση ενισχύεται κατά 251 χιλ., ενώ η επίδραση των περισσότερων εισοδημάτων στην αγορά (εξαιτίας των παραπάνω θέσεων εργασίας) αναμένεται να δημιουργήσει 225 χιλ. επιπλέον θέσεις εργασίας (Διάγραμμα 4.2). Στο σύνολο, η απασχόληση τόσο στην «επαυξημένη» πλέον ποντοπόρο ναυτιλία και το ενισχυμένο ναυτιλιακό πλέγμα όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα, θα ξεπερνούσε τις 552 χιλ. θέσεις εργασίας.

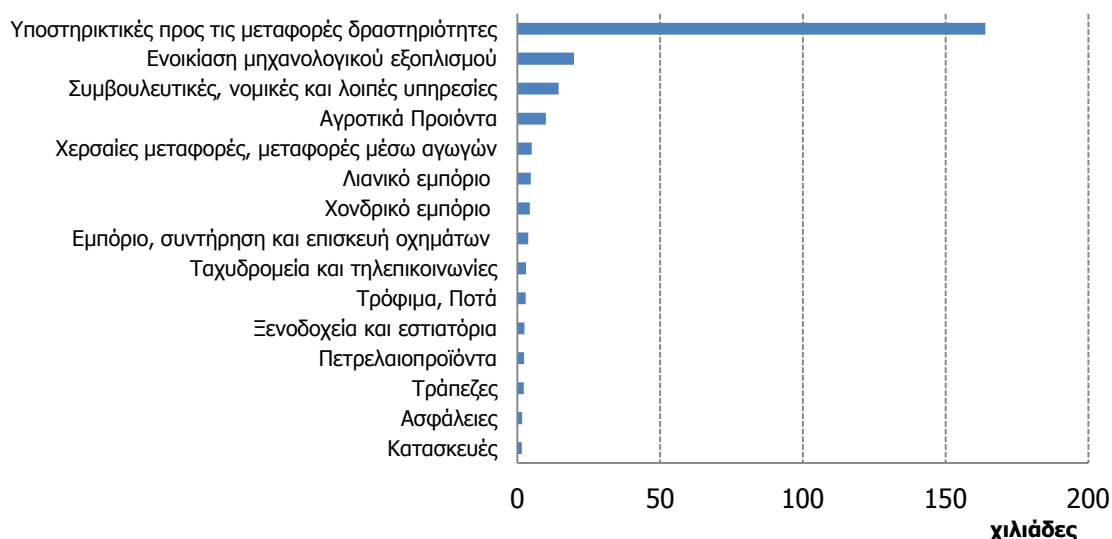
**Διάγραμμα 4.2: Η δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην απασχόληση**



**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Πέραν του εξαιρετικά σημαντικού μεγέθους της έμμεσης δυνητικής απασχόλησης, ενδιαφέρουσα είναι και η μελέτη των επιμέρους πολλαπλασιαστών ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, με σκοπό την κατάταξη των παραπάνω θέσεων εργασίας ανά κλάδο. Σημαντική αναμένεται να είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην έμμεση απασχόληση σε κλάδους με τους οποίους υπάρχει διαρκής συνεργασία (πχ. τροφοδοσία, πετρέλαιο κ.λ.π).

**Διάγραμμα 4.3: Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία**

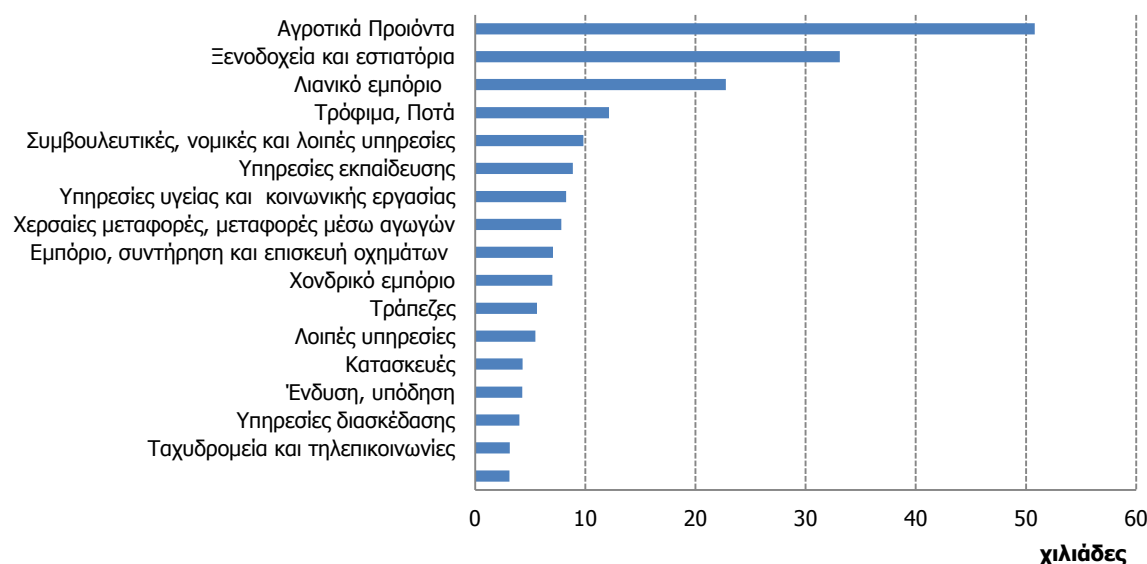


**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Πράγματι, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4.3, οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται περισσότερο, είναι αυτοί που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ενδεικτικά, οι υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες

(διακίνηση φορτίων, συναφείς δραστηριότητες σχετικά με τις πλωτές μεταφορές και λοιπά) ευνοούνται σημαντικά με 164 χιλ. θέσεις εργασίας, ενώ ακολουθούν οι δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης (20 χιλ. θέσεις εργασίας) και η παροχή συμβουλευτικών και νομικών υπηρεσιών (14 χιλ. θέσεις). Ο κλάδος των προϊόντων πετρελαίου, παρότι συνδέεται άμεσα με τη λειτουργία της ναυτιλίας βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα (2,3 χιλ. θέσεις) μαρτυρώντας ίσως συνθήκες βέλτιστης παραγωγικότητας. Παρόμοια είναι η εικόνα και στον κλάδο τραπεζών, όπου η δυνητική αξία παραγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται να επηρεάσει την έμμεση απασχόληση σε μικρό βαθμό (2,3 χιλ. θέσεις εργασίας) ή και ακόμα μικρότερο αναλογιζόμενοι πως η χρηματοδότηση του κλάδου (παραγγελίες νεότευκτων, συντήρηση κ.α.) καλύπτεται περισσότερο από τράπεζες του εξωτερικού και λιγότερο από ελληνικές.

**Διάγραμμα 4.4:** Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικής κατανάλωσης.

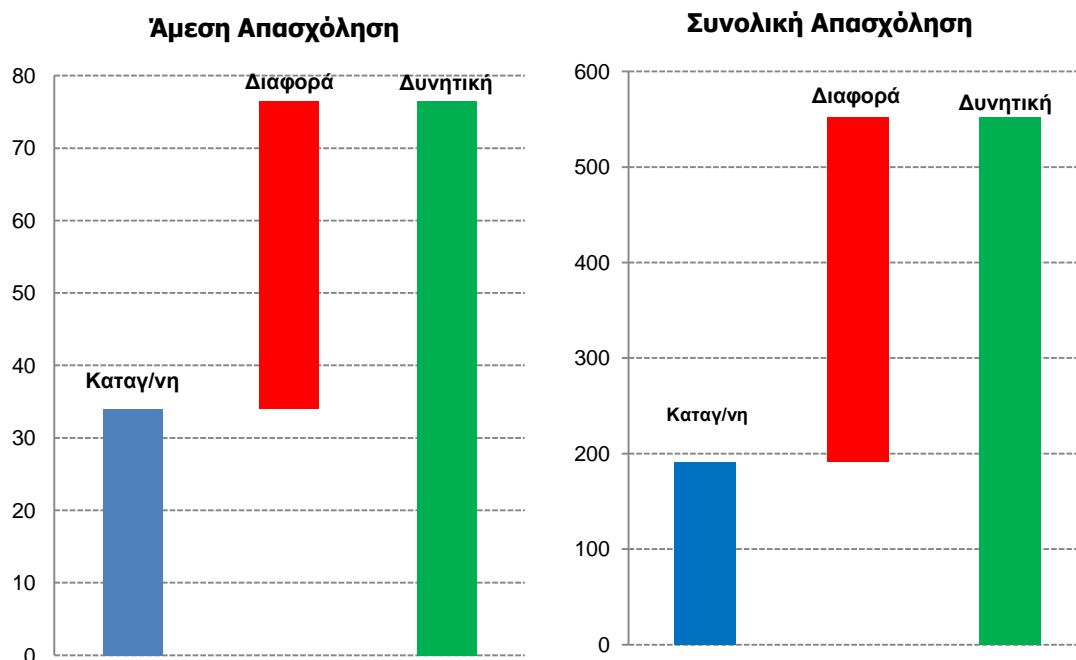


**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Διαφορετική παρουσιάζεται η εικόνα σε όρους έμμεσης απασχόλησης συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικής κατανάλωσης (βλ. Διάγραμμα 4.4). Σε αυτήν την περίπτωση, οι περισσότερες έμμεσες θέσεις εργασίας που αναφέρθηκαν προηγουμένως, δημιουργούν περισσότερο εισόδημα το οποίο δαπανάται σε ζήτηση βασικών προϊόντων με αποτέλεσμα να ευνοούνται κλάδοι που δεν συσχετίζονται άμεσα με τη ζήτηση της ναυτιλίας αλλά με κλάδους εξυπηρέτησης αναγκών της καθημερινότητας (πχ αγροτικά, είδη διατροφής, είδη ένδυσης κτλ). Πράγματι, στην πρώτη θέση βρίσκεται ο κλάδος των αγροτικών προϊόντων ο οποίος ενισχύεται κατά 51 χιλ. θέσεις εργασίας ενώ ακολουθεί ο

κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων (33,1 χιλ.), το λιανικό εμπόριο (23 χιλ) και τα τρόφιμα-ποτά (12,1 χιλ.).

**Διάγραμμα 4.5: Σύγκριση καταγεγραμμένης και δυνητικής συμβολής στην απασχόληση**



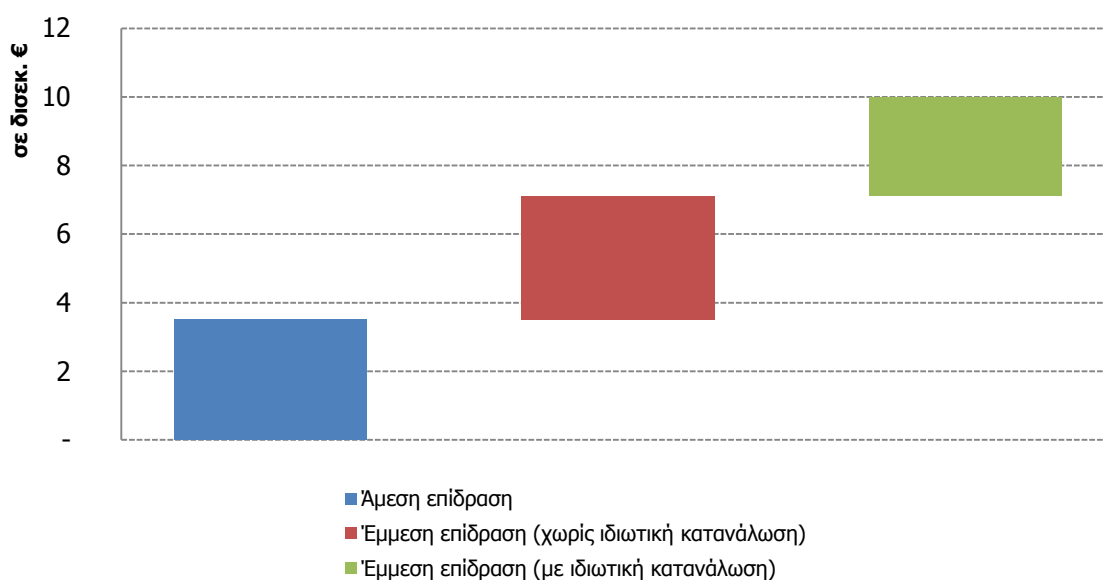
**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Συγκρίνοντας τη δυνητική συμβολή με την καταγεγραμμένη, προκύπτει ότι η άμεση απασχόληση στον κλάδο των μεταφορών ενισχύεται κατά 41.200 θέσεις εργασίας, ενώ η δεξαμενή θέσεων εργασίας στο σύνολο της οικονομίας ανέρχεται περίπου σε 360 χιλιάδες άτομα (Διάγραμμα 4.5). Δεδομένου ότι το Δ' τρίμηνο του 2011 ο αριθμός των ανέργων στην Ελλάδα ανήλθε στο 1.025.877 άτομα και υπό την υπόθεση ότι οι επιπλέον θέσεις εργασίας καλύπτονται από άτομα που προσμετρούνται στους απασχολούμενους της χώρας, η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός του Ελλαδικού χώρου ενδέχεται να περιορίσει τους ανέργους κατά 360 χιλ. άτομα που αντιστοιχεί στο 36,1% της συνολικής ανεργίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για νέους εργαζόμενους στην ναυτιλία, χωρίς αναγκαστικά να έχουν εκπαίδευση υψηλότερη από ΤΕΙ, οι επιπλέον θέσεις στον κλάδο μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των νέων κάτω των 29 χρονών, όπου η ανεργία ανήλθε σε 39,5% το Δ' τρίμηνο του 2011, καθώς και των πτυχιούχων Ανώτερης Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (23,1% ανεργία).

### 4.3.2. Εισόδημα από εργασία

Σημαντική είναι η επίδραση και στο εισόδημα από εργασία, εξαιτίας της υψηλότερης τελικής ζήτησης που αναμένεται να δημιουργήσει η ναυτιλία. Πράγματι το δυνητικό συνολικό εισόδημα από εργασία ξεπερνά τα €9,9 δισεκ., το 35,1% της οποίας αποδίδεται σε αμοιβές ναυτικών ενώ το υπόλοιπο αφορά σε έμμεσες επιδράσεις (βλ. Διάγραμμα 4.6).

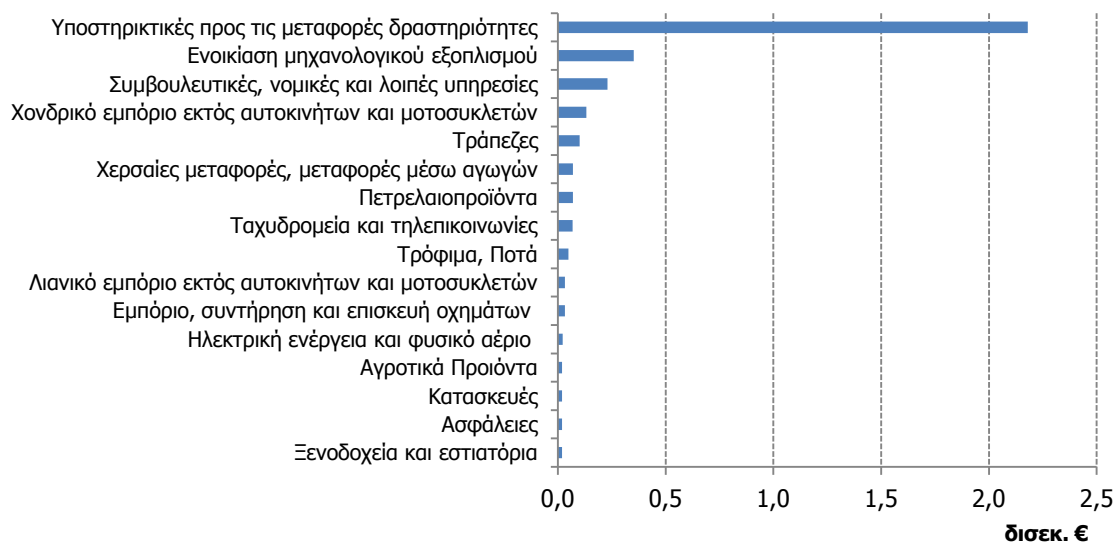
**Διάγραμμα 4.6: Η επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία**



**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

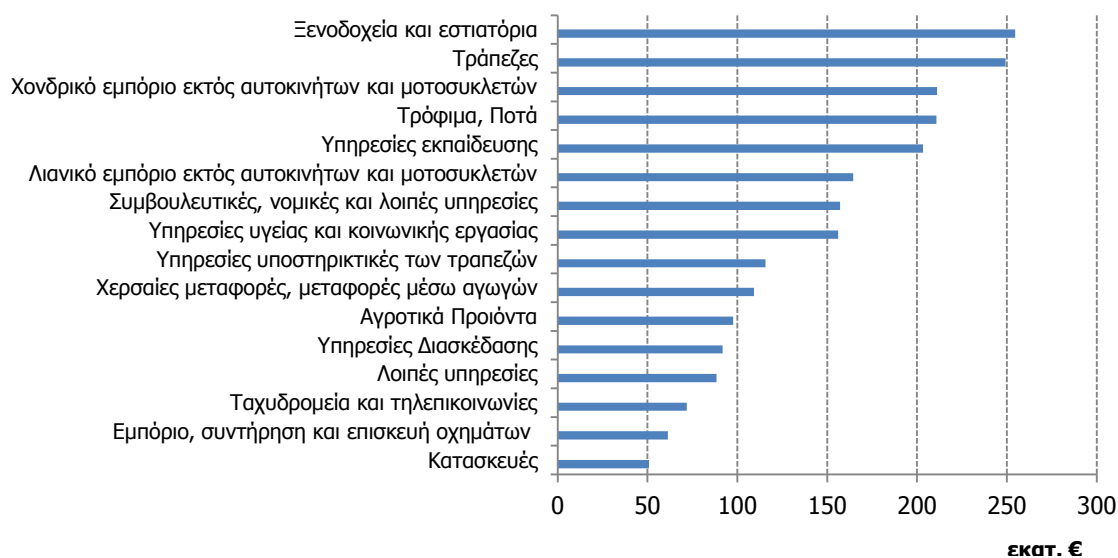
Οι κλάδοι των οποίων το εισόδημα ευνοείται εμμέσως (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση) είναι αρχικά εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τη ναυτιλιακή ζήτηση (υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες, χονδρικό εμπόριο, τράπεζες και λοιπά- βλ. Διάγραμμα 4.7), ενώ οι κλάδοι που συσχετίζονται με την συνολική εξυπηρέτηση της ελληνικής κοινωνίας παρουσιάζονται στην ανάλυση της έμμεσης επίδρασης με ιδιωτική κατανάλωση (βλ. Διάγραμμα 4.8).

**Διάγραμμα 4.7: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στο εισόδημα από εργασία, ανά κλάδο.**



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

**Διάγραμμα 4.8: Η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία εισοδήματος**

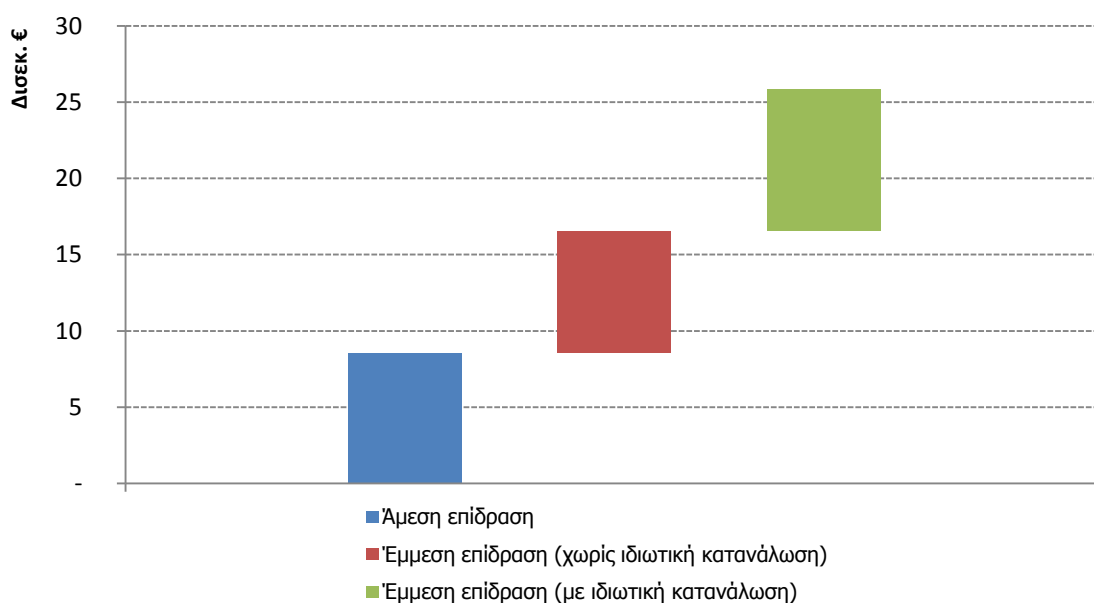


Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

### 4.3.3. Προστιθέμενη Αξία

Οι εκτιμώμενες αναλώσεις που αφορούν στην κάλυψη της ζήτησης της διευρυμένης πλέον ποντοπόρου ναυτιλίας υπολογίζονται σε €29 δισεκ. εκ των οποίων το 43,3% καλύπτεται από την εγχώρια αγορά. Συνεκτιμώντας φορολόγηση της τάξης του 8,9%<sup>10</sup> στα παραπάνω προϊόντα, η **ενδιάμεση κατανάλωση** του κλάδου εκτιμήθηκε σε €31,6 δισεκ. Αφαιρώντας την ενδιάμεση κατανάλωση του κλάδου από την αξία παραγωγής (€40,1 δισεκ.), η δυνητική άμεση προστιθέμενη αξία εκτιμάται σε €8,6 δισεκ. που αντιστοιχεί στο 3,9% του συνολικού ΑΕΠ<sup>11</sup> της χώρας το 2011.

**Διάγραμμα 4.9: Η συμβολή της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία**



**Πηγή:** Υπόδειγμα I/O, IOBE

Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας με τη χρήση του υποδείγματος εισρών-εκροών, η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9 δισεκ. το 30,9% της οποίας οφείλεται σε έμμεση επίδραση, ενώ το 36,0% σε επιδράσεις εξαιτίας της αύξησης εισοδήματος των νοικοκυριών (βλ. Διάγραμμα 4.9: ).

Και στην περίπτωση της απασχόλησης, οι κλάδοι που δέχονται τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση είναι εκείνοι που βρίσκονται σε άμεση συνεργασία με τη ναυτιλία. Μεταξύ άλλων, εκτινάσσεται η προστιθέμενη αξία του κλάδου των υποστηρικτικών προς τις μεταφορές δραστηριότητες (€3,9 δισεκ.), της ενοικίασης μηχανολογικού εξοπλισμού

<sup>10</sup> Πρόκειται για φορολογικό συντελεστή που εμφανίζεται στις κλαδικές αναλώσεις στους ελληνικούς πίνακες εισρών/εκροών

<sup>11</sup> Στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ



(€1,1 δισεκ.) καθώς και λοιπών κλάδων που εξυπηρετούν τη ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Εξαιρέση αποτελεί ο κλάδος δραστηριοτήτων σχετικών με την ακίνητη περιουσία (€332 εκατ.), που εξαιτίας των ευνοϊκών φορολογικών ρυθμίσεων αποτελεί πόλο επενδύσεων για τους έλληνες εφοπλιστές (βλ. Διάγραμμα 4.10).

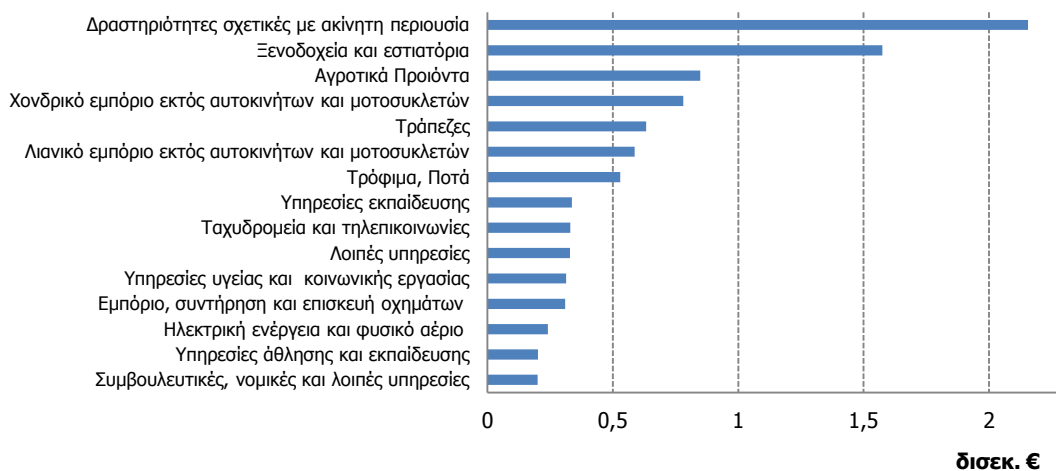
**Διάγραμμα 4.10: Η δυνητική έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία της ελληνικής οικονομίας**



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

Μελετώντας την έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των κλάδων της οικονομίας υπό το πρίσμα όπου συμπεριλαμβάνονται το εισόδημα των νοικοκυριών, η συσχέτιση της δραστηριότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας με αγορές διαρκών αλλά και λοιπών καταναλωτικών αγαθών είναι εμφανής.

**Διάγραμμα 4.11: Η δυνητική έμμεση επίδραση της ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία της ελληνικής οικονομίας (συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτική κατανάλωση)**

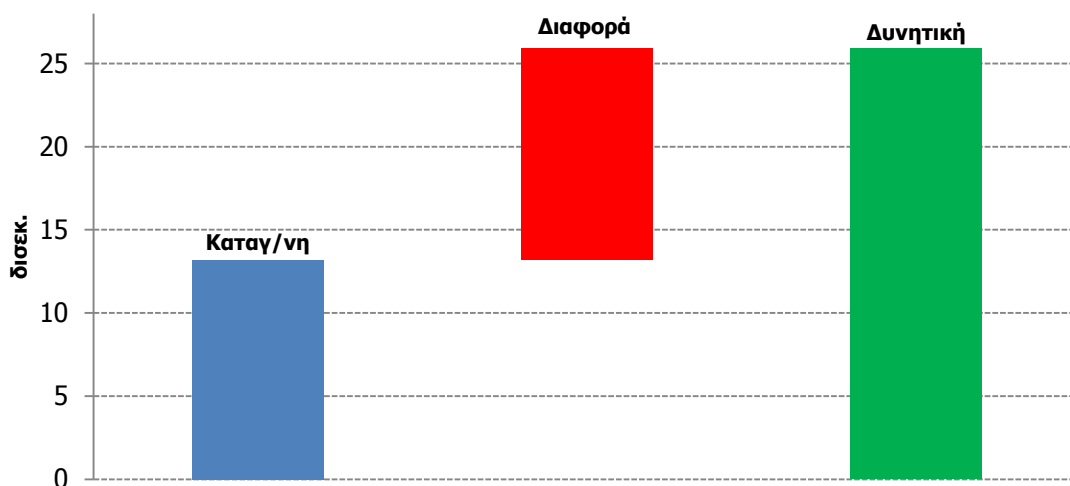


Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

Ειδικότερα, ο κλάδος διαχείρισης ακίνητης περιουσίας ευνοείται περισσότερο σε σχέση με τους υπόλοιπους (προστιθέμενη αξία της τάξης των €1,9 δισεκ.), ενώ ακολουθούν τα ξενοδοχεία και εστιατόρια (€1,3 δισεκ), η γεωργία (€720 εκατ.) και οι τράπεζες (€537 εκατ.). Λιγότερο ευνοούνται τα τρόφιμα-ποτά (€450 εκατ.), οι υπηρεσίες εκπαίδευσης (€286 εκατ.), οι υπηρεσίες άθλησης και διασκέδασης (€172 εκατ.) και οι συμβουλευτικές υπηρεσίες (€170 εκατ.). Οι παραπάνω εκτιμήσεις αφορούν στις επιδράσεις στην ελληνική οικονομία αντανακλώντας εν μέρει το καταναλωτικό κοινωνικό πρότυπο των ελλήνων. (Διάγραμμα 4.11).

Συγκρίνοντας την καταγεγραμμένη άμεση προστιθέμενη αξία με την άμεση δυνητική παρατηρούμε ότι η διαφορά τους δεν είναι σημαντική (€140,9 εκατ.). Αντίθετα, αξιοσημείωτη είναι η διαφορά μεταξύ της καταγεγραμμένης έμμεσης προστιθέμενης αξίας και της αντίστοιχης δυνητικής. Εδώ, η επιπλέον προστιθέμενη αξία του κλάδου για την ελληνική οικονομία από την προσέλκυση περισσότερων ναυτιλιακών γραφείων και εταιρειών στην Ελλάδα και της ενίσχυσης του ναυτιλιακού πλέγματος, ανέρχεται σε €12,7 δισεκ, που μεταφράζεται σε επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως (Διάγραμμα 4.12).

**Διάγραμμα 4.12: Σύγκριση καταγεγραμμένης/δυνητικής συμβολής στην προστιθέμενη αξία**



Πηγή: Υπόδειγμα I/O, IOBE

#### 4.3.4. Συμβολή στους φόρους

Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εκτίμηση για τη δυνητική συμβολή του κλάδου στους φόρους. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υποδείγματος εισροών/εκροών και εκτιμώντας το συντελεστή φορολόγησης σε περίπου 3% της ολικής αξίας παραγωγής (βάσει στοιχείων του υποδείγματος) η άμεση δυνητική συνολική συμβολή της

ποντοπόρου ναυτιλίας στους φόρους υπολογίζεται στα €1,2 δισεκ, ενώ συνολικά η συμβολή του κλάδου στους φόρους εκτιμάται στα €1,9 δισεκ.

#### 4.4. Σύνοψη

Το μοντέλο εισροών/εκροών, καταδεικνύει την εξαιρετικά σημαντική δυνητική συμβολή της διευρυμένης ποντοπόρου ναυτιλίας στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Τα αποτελέσματα του μοντέλου συνολικά, συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 4.2: Η δυνητική συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Οικονομία**

σε εκατ. €	Άμεση	Έμμεση	Σύνολο
<b>Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία</b>	8.563	17.314	25.877
<b>Εισόδημα από απασχόληση</b>	3.506	6.472	9.978
<b>Φόροι</b>	1.205	723	1.928
<b>Απασχόληση (σε χιλιάδες)</b>	75	477	552

Πηγή: I/O model, IOBE

## 4.5. Παράρτημα

Πίνακας 4.3: Δυνητικές Αναλώσεις της Ποντοπόρου Ναυτιλίας

Αναλώσεις σε εκατ.€	Σύνολο	Εισαγωγές	Εγχώρια Παραγωγή
Τουριστικά πρακτορεία και εναλλακτικές μεταφορές	21.184	14.834	6.350
Ενοικίαση εξοπλισμού	2.261	312	1.949
Πετρελαϊκά προϊόντα	2.223	545	1.678
Θαλάσσιες μεταφορές	1.501	283	1.218
Χονδρικό εμπόριο	483	-	483
Τρόφιμα, ποτά	312	59	253
Μηχανήματα και εξοπλισμός	308	265	43
Τράπεζες	143	9	135
Γεωργία	79	9	70
Λοιπές επιχειρηματικές υπηρεσίες	66	4	62
Συσκευές ακριβείας (ιατρικές, οπτικές)	61	50	11
Ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες	58	3	55
Ασφάλειες	56	11	45
Λιανικό εμπόριο	41	-	41
Κατεργασμένα μεταλλικά προϊόντα	36	6	31
Χημικά προϊόντα	35	27	8
Υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης	30	-	30
Λοιπός εξοπλισμός μεταφορών	25	14	10
Υπηρεσίες IT	20	2	18
Εκτυπώσεις	18	2	17
Real estate	18	0	18
Υπηρεσίες εκπαίδευσης	16	-	16
Ηλεκτρική ενέργεια	10	0	10
Κατασκευές	10	0	10
Υφάσματα	7	4	3
Χαρτικά	7	4	3
Αλιεία	3	0	3
Ένδυση	2	1	1
Ηλεκτρικές συσκευές	2	1	1
Συλλογή, επεξεργασία και διάθεση νερού	2	0	2
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	2	0	1
Υπηρεσίες διαχείρισης λυμάτων	2	0	2
Υπηρεσίες μελών	2	0	2
Λοιπές υπηρεσίες	2	0	2
<b>Σύνολα</b>	<b>29.022</b>	<b>16.443</b>	<b>12.579</b>

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

## 5. Σύνοψη – Προτάσεις

- *Η προοπτική των δυνητικών ωφελειών, αλλά ακόμα και η διατήρηση της σημερινής συνεισφοράς της ναυτιλίας απαιτούν δράσεις εκ μέρους της πολιτείας.*
- *Προτάσεις για μεγαλύτερη ικανοποίηση της ζήτησης για αναλώσεις της ναυτιλίας από εγχώριες πηγές:*
  - *Άρση εμποδίων επιχειρηματικότητας*
  - *Απελευθέρωση συγκεκριμένων κλάδων από προστασίες / εμπόδια (πχ ναυπηγεία)*
  - *Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων*
  - *Βελτίωση υποδομών*
- *Επένδυση στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών:*
  - *Διασύνδεση σχολών με το επιχειρηματικό περιβάλλον*
  - *Ενίσχυση της εικόνας του κλάδου στους υποψηφίους ναυτικούς*
  - *Ενίσχυση του οδηγού σπουδών των σχολών*
  - *Αναζήτηση παραδειγμάτων σε κράτη με ενισχυμένη ναυτική εκπαίδευση (πχ. Δανία, ΗΒ).*
  - *Η σημερινή κρίση μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για την προσέλκυση νέων*
- *Δημιουργία κινήτρων για προσέλκυση ναυτιλιακής δραστηριότητας από το εξωτερικό:*
  - *Δημιουργία Κέντρου Ναυτιλίας*
  - *Ενιαία πολιτική ατζέντα ανεξαρτήτως πολιτικού κύκλου*
  - *Δημιουργία στρατηγικού σχεδίου για την ναυτική επιχειρηματικότητα*
  - *Εξέταση βέλτιστων πολιτικών που εφαρμόζονται σε λοιπά ναυτικά κράτη*
- *Για να μετατραπεί η Ελλάδα σε πόλο έλξης κεφαλαίων από το εξωτερικό απαιτείται η δημιουργία σταθερότερου οικονομικού και επιχειρηματικού περιβάλλοντος*

### 5.1. Σύνοψη των ευρημάτων της μελέτης

Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική ακόμα και μέσα στην περίοδο της παγκόσμιας ύφεσης, με τους έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Ο κλάδος αποδεικνύει συνεχώς την ικανότητά του για προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες, κάτι που αντικατοπτρίζεται και στις επενδυτικές δαπάνες για νέα πλοία οι οποίες ξεπερνούν τα \$13 δισεκ. για το έτος 2011. Ωστόσο η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνόκτητης ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζουν τα τελευταία έτη δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί πριν το τέλος της επόμενης τριετίας σύμφωνα με τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις των αναλυτών.

Τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από την ποντοπόρο ναυτιλία είναι πολλαπλά και ποσοτικοποιούνται στα προηγούμενα κεφάλαια. Η καταγεγραμμένη συνολική συμβολή της ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, καθώς σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα, ανέρχεται σε €13 δισεκ. προστιθέμενη αξία και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Ακόμα μεγαλύτερα εκτιμώνται τα δυνητικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία στην υποθετική περίπτωση προσέλκυσης περισσότερων δραστηριοτήτων διαχείρισης της ποντοπόρου ναυτιλίας ακόμα και από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ελληνικό έδαφος. Η συνολική προστιθέμενη αξία που δυνητικά μπορεί να δημιουργήσει ο κλάδος ξεπερνά τα €25,9 δισεκ., ενώ η δυνητική απασχόληση τόσο στην ποντοπόρο ναυτιλία όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα ξεπερνά τις 550 χιλ. θέσεις εργασίας.

### 5.2. Προτάσεις πολιτικής

Στόχος λοιπόν είναι η προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών και γραφείων στην Ελλάδα, με κάθε τρόπο ώστε να ευνοηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η ελληνική οικονομία, σε μια περίοδο εντεινόμενης κρίσης, αλλά και στο απώτερο μέλλον. Για το παραπάνω απαιτείται η δημιουργία ενός συγκεκριμένου στρατηγικού πλαισίου πολιτικής στην Ελλάδα το οποίο θα επιτρέπει στην ποντοπόρο ναυτιλία να λειτουργεί ανταγωνιστικά στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον χωρίς περαιτέρω εμπόδια.

### 5.2.1. Δημιουργία κινήτρων για προσέλκυση εφοπλιστών

Η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού εφοπλιστών στην ελληνική αγορά απαιτεί (όπως κάθε άλλη επένδυση εντάσεως κεφαλαίου) σε κάθε περίπτωση, πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Πέραν των άλλων, απαραίτητος κρίνεται ο χειρισμός της ναυτιλιακής πολιτικής σε μια ενιαία ατζέντα, που θα είναι ανεξάρτητη από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων.

Μέσα από ενδελεχείς μελέτες, μπορούν να απομονωθούν οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται διεθνώς και με γνώμονα το ιδιαίτερο από κάθε άποψη ελληνικό περιβάλλον να τροποποιηθούν με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου προς τόνωση της ναυτικής επιχειρηματικότητας και της γενικότερης εικόνας της ναυτιλίας στη χώρα.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό μέσω μετεγκατάστασης ναυτιλιακής δραστηριότητας στη χώρα, αναμένεται να έχει τεράστιες ευεργετικές προοπτικές. Εφόσον επιθυμούμε να ακολουθήσουμε ένα νέο εξωστρεφή πρότυπο βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, δεν πρέπει να αφήσουμε να χαθούν ευκαιρίες όπως αυτές που προσφέρει η περαιτέρω ανάπτυξη της εγχώριας ναυτιλιακής δραστηριότητας.

### 5.2.2. Ικανοποίηση της ζήτησης για αναλώσεις της ναυτιλίας από εγχώριες πηγές

Η μεγιστοποίηση της συμβολής του κλάδου στην ελληνική οικονομία μπορεί να επιτευχθεί από την ικανοποίηση της ναυτιλιακής ζήτησης από εγχώριες πηγές με την ενίσχυση του εγχώριου οικοσυστήματος που στηρίζει τη ναυτιλία. Με τον τρόπο αυτό θα περιορισθεί σημαντικά η εξαγωγή του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την πληρωμή υπηρεσιών που δεν παρέχονται εγχωρίως. Για τα παραπάνω, απαιτούνται καινοτόμα συστήματα και διαδικασίες, τα οποία παρέχουν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες, ελεύθερα από τις προστασίες και τα εμπόδια του αποτυχημένου αναπτυξιακού προτύπου της Ελληνικής οικονομίας. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών ναυπήγησης/επισκευών, ο οποίος με την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών δύναται να δημιουργήσει σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας στην ελληνική οικονομία εξαιτίας της αύξησης ζήτησης από τους Έλληνες αλλά και τους ξένους εφοπλιστές.

### 5.2.3. Επένδυση στη δημιουργία δεξαμενής εκπαιδευμένων ελλήνων ναυτικών

Η ύπαρξη δεξαμενής εκπαιδευμένων νέων ελλήνων ναυτικών αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την προσέγγιση περισσότερων εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ τα οποία παρουσιάζονται στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο, η εισοδος νέων ελλήνων εκπαιδευμένων ναυτικών στον κλάδο είναι σημαντικά περιορισμένη, οδηγώντας σε φαινόμενα «λειψανδρίας». Ο μέσος όρος εισαγωγής υποψηφίων στις σχολές ναυτικών ετησίως δεν ξεπερνά τα 1.350 άτομα, ενώ δεν υπάρχουν διαθέσιμα αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με τα ποσοστά επιτυχίας και αποφοίτησης.

### **Πλαίσιο Κειμένου: Οι επιπτώσεις της μείωσης εισόδου νέων στη ναυτιλία**

Η απουσία επαρκούς ειδικευμένου εργατικού δυναμικού για την επάνδρωση του εμπορικού στόλου αναμένεται να δημιουργήσει σειρά προβλημάτων στο άμεσο μέλλον. Ξεκινώντας από το φορέα ασφάλισης, η μείωση στην είσοδο/πρόσληψη ναυτικών οδηγεί σε μείωση των εσόδων του ταμείου από τις ασφαλιστικές εισφορές, με αποτέλεσμα να αδυνατεί να καλύψει τα έξοδα (πχ. συντάξεις, νοσοκομειακές καλύψεις κτλ).

Σημαντικά αναμένονται να είναι τα προβλήματα και στα ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία αδυνατώντας να καλύψουν τις οργανικές θέσεις με έμπειρους ναυτικούς (που θα στελεχώσουν τμήματα διαχείρισης, ναυλώσεων και τεχνικών) θα αναγκαστούν να μεταφέρουν την έδρα εργασίας σε χώρες που η προσφορά εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού είναι αυξημένη, με ευρύτερες απώλειες για την ελληνική οικονομία.

Τα προβλήματα στην υλικοτεχνική υποδομή των σχολών, οι ελλείψεις στο εκπαιδευτικό προσωπικό (οι περισσότερες σχολές λειτουργούν με έκτακτο προσωπικό), αλλά και η απουσία διασύνδεσης των σχολών με την αγορά και τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι μόνο μερικά από τα ζητήματα που τοποθετούν την επιλογή της ναυτικής εκπαίδευσης χαμηλά στις προτιμήσεις των υποψηφίων, με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να στρέφονται σε αλλοδαπούς, ακόμα και στις θέσεις εργασίες που απαιτούν εξειδίκευση, για την κάλυψη της ζήτησης στα πλοία.

Χώρες με σαφώς μικρότερη επίδραση στην παγκόσμια ναυτιλία έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην εκπαίδευση, δημιουργώντας έτσι στέρεες βάσεις για μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου. Ειδικότερα μέσα από ένα πλάνο στρατηγικής εκπαίδευσης, στο Ηνωμένο Βασίλειο διπλασιάστηκαν οι νέοι που επιλέγουν τις ναυτικές ακαδημίες κατά τη χρονική περίοδο 2000-2012. Στη Δανία, δίνεται η δυνατότητα σε



πλοιάρχους και μηχανικούς που διαθέτουν δεκαετή τουλάχιστον εμπειρία να εγγραφούν δωρεάν σε πανεπιστήμια ακολουθώντας σχετικές σπουδές.

Είναι γενικώς αποδεκτό πως για να αποκτήσουν οι νέοι περισσότερο ναυτική συνείδηση, σημαντικό βήμα πριν την εισαγωγή τους στις ναυτικές ακαδημίες είναι η δημιουργία πλαισίου δράσης τόσο από την Πολιτεία όσο και από τον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας<sup>(9)</sup>:

- Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και ανάδειξη της κοινωνικής της σημασίας μέσα από δράσεις που βελτιώνουν το κοινωνικό προφίλ του κλάδου.
- Καλλιέργεια και επικοινωνία των αρχών και των στόχων της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας με έμφαση στο σεβασμό προς το ανθρώπινο κεφάλαιο και τους ναυτικούς που διαχειρίζονται τα πλοία.
- Περαιτέρω ανάπτυξη των συνεργειών μεταξύ των ακαδημιών και διάφορων ναυτλιακών εταιρειών, με σκοπό την άμεση τοποθέτηση των δοκίμων σε ενεργά πλοία για πρακτική άσκηση. Με τον τρόπο αυτό οι νέοι έρχονται σε επαφή με τις αληθινές απαιτήσεις του επαγγέλματος, αλλά και με τους μελλοντικούς τους εργοδότες.
- Ενίσχυση της μετεκπαίδευσης με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης παραγωγικότητας καθώς και την ασφαλή/φυσιολογική μετάβαση των ναυτικών στα γραφεία στην ξηρά.
- Υιοθέτηση σύγχρονων τεχνικών διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων, με σκοπό την κατανόηση των απαιτήσεων/αναγκών των ναυτικών.
- Δημιουργία ενός ευνοϊκότερου συστήματος φορολόγησης των εισοδημάτων των ναυτικών.

#### **5.2.4. Ανάπτυξη και Προώθηση του Κέντρου Ναυτιλίας Αττικής**

Οι παραπάνω προτάσεις απαιτούν σθεναρά βήματα για μια νέα ανταγωνιστική ναυτλιακή πολιτική. Η δημιουργία ενός διεθνούς αναπτυγμένου ναυτλιακού κέντρου στην Αττική θα μπορούσε να συμβάλλει σημαντικά προς την παραπάνω κατεύθυνση. Η συγκέντρωση όλων των υπηρεσιών στην ευρύτερη ζώνη του Πειραιά για παράδειγμα, θα μετέτρεπε την περιοχή σε πυρήνα ναυτικής επιχειρηματικότητας με αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα για την ελληνική οικονομία αλλά και για τον ίδιο τον κλάδο, μέρος των οποίων περιγράφεται στο τέταρτο κεφάλαιο.

Σημαντικά θεμέλια για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής ως ναυτιλιακού κέντρου έχουν ήδη τοποθετηθεί από τους πυρήνες γνώσης που λειτουργούν, τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών (ναυτικές σχολές) όσο και στην κατάρτιση νέων στελεχών του χώρου. Αξιοσημείωτα ωστόσο θα είναι τα οφέλη και για τους απόφοιτους των παραπάνω (και όχι μόνο) ιδρυμάτων, καθώς η αύξηση της ναυτικής επιχειρηματικότητας θα τονώσει σημαντικά την απορρόφησή τους στην αγορά εργασίας.

Περαιτέρω, η προσέλκυση της ναυτιλίας στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster), καθώς θα αυξηθεί η ζήτηση για υπηρεσίες που σχετίζονται με την ποντοπόρο ναυτιλία. Η εγκατάσταση περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών στην περιοχή, θα βελτιώσει σημαντικά τον τζίρο των κατασκευαστικών εταιρειών αλλά και του κλάδου διαχείρισης ακίνητης περιουσίας γενικότερα (μέσα από τις αγοραπωλησίες, τα ενοίκια κλπ).

Τα πλεονεκτήματα της ανάπτυξης ενός ναυτιλιακού κέντρου έχουν ήδη αποτυπωθεί σε ναυτιλιακά αναπτυγμένα κράτη, όπως η Σιγκαπούρη. Ο φορέας διαχείρισης λιμένος και θαλάσσιων υπηρεσιών της Σιγκαπούρης ιδρύθηκε το 1996 με στόχο να μετατρέψει το λιμάνι σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω ενός «οικοσυστήματος ναυτιλιακών υπηρεσιών». Για την προσέλκυση επιχειρήσεων και εφοπλιστών στη χώρα, το ίδιο το κράτος, παρέχει ξεκάθαρο και φιλικό προς το επιχειρείν θεσμικό πλαίσιο, πρόσβαση σε αμερόληπτο σύστημα δικαιοσύνης και δεσμεύσεις περί ορθής πολιτικής διακυβέρνησης. Το πλαίσιο ενίσχυσης της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας ολοκληρώνεται από ένα ελκυστικό φορολογικό καθεστώς, το οποίο καλλιεργεί περαιτέρω το επιχειρηματικό περιβάλλον. Τα παραπάνω συνδυάζονται με τον αυξανόμενο ρυθμό ισοτιούτων ανώτερης ναυτιλιακής εκπαίδευσης παρέχοντας ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ναυτικών και στελεχών διαθέσιμων, τόσο για την επάνδρωση του στόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όσο και για την ικανοποίηση της ζήτησης στην ξηρά. Παράλληλα λειτουργεί σημαντικός αριθμός προγραμμάτων που στοχεύει στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ενώ τέλος υπάρχουν σημαντικά χρηματικά κίνητρα για την ενίσχυση της ναυτιλιακής καινοτομίας σε κάθε επίπεδο (εκπαίδευση, επιχειρήσεις).

#### **5.2.5. Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα**

Τα δυνητικά οφέλη από την προσέλκυση ναυτιλιακής δραστηριότητας από το εξωτερικό στην Ελλάδα είναι πολύ μεγάλα, αλλά η πραγματοποίησή τους εξαρτάται από πολλούς

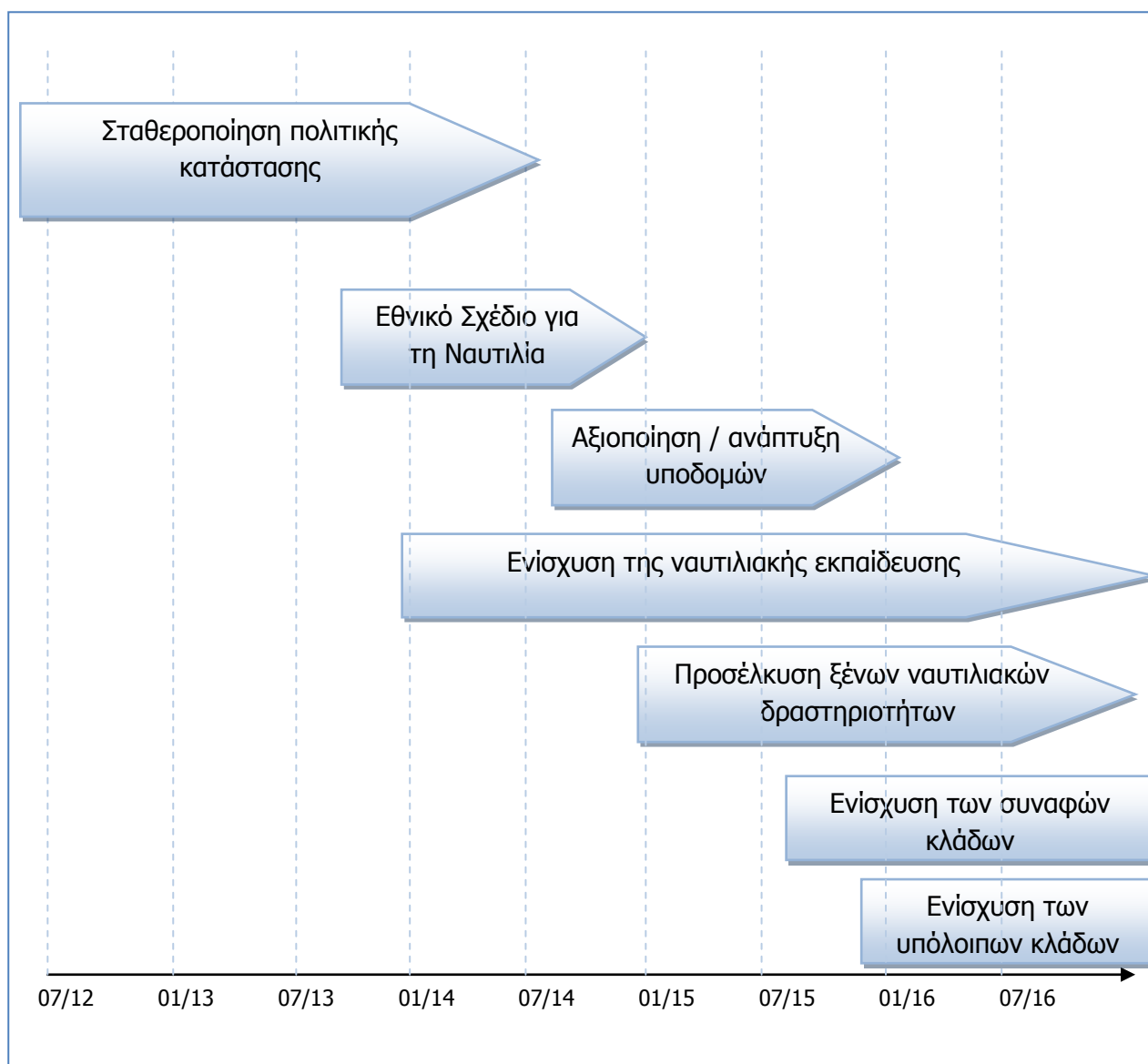
παράγοντες και τη λήψη μιας σειράς μέτρων πολιτικής, όπως καταγράφηκε παραπάνω. Έτσι, τίθεται το εύλογο ερώτημα πότε μπορούμε να αναμένουμε την πραγματοποίηση αυτού του οφέλους. Προφανώς, εάν η πολιτική και κοινωνικοοικονομική κατάσταση της χώρας παραμείνει ασταθής, δεν μπορούμε να αναμένουμε μετακίνηση κεφαλαίων, ελληνικών και μη, προς την εγχώρια οικονομία. Παρομοίως, μια δυσμενή για τον κλάδο μεταβολή των φορολογικών ρυθμίσεων δεν πρόκειται να συνεισφέρει στην προσέλκυση της διεθνούς ναυτιλίας – αντίθετα ενδέχεται να οδηγήσει σε μετανάστευση προς την αντίθετη κατεύθυνση, στην έξοδο δηλαδή σημαντικού μέρους του ελληνόκτητου στόλου στο εξωτερικό.

Ωστόσο, υπό μια ευνοϊκότερη εξέλιξη τα οφέλη από την προσέλκυση περαιτέρω ναυτιλιακών κεφαλαίων ενδέχεται να γίνουν ορατά ακόμα και σε χρονικό ορίζοντα τριετίας (Διάγραμμα 5.1). Αυτό απαιτεί σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης για τουλάχιστον μια διετία. Εν τω μεταξύ, απαιτείται η επεξεργασία και η υιοθέτηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα. Η σταθερότητα ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου θα ωθήσει την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για την μετατροπή της Αττικής σε ένα από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως. Παράλληλα, πρέπει να αρχίσουν οι διαδικασίες ενίσχυσης της ναυτιλιακής εκπαίδευσης.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, ευνοϊκές συνθήκες για την έναρξη της προσέλκυσης επιπλέον ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ενδέχεται να δημιουργηθούν ακόμα και προς το τέλος του 2014. Δεδομένου του απαιτούμενου χρόνου προσαρμογής στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, τα πρώτα απτά αποτελέσματα σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης μπορούν να προκύψουν από τα μέσα του 2015, με σταδιακή αύξηση.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, σαν αυτό που περιγράφεται παραπάνω, όπου θα δημιουργούνται βιώσιμες οδοί για την αποφυγή των εμποδίων του επιχειρείν, ευνοώντας κατά συνέπεια την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών θα δημιουργήσει σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος, πέραν των άλλων. Συνέπεια των παραπάνω αποτελεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σχετικών κλάδων (τροφοδοσία, συντήρηση πλοίων, ναυπήγηση και λοιπά) στην παγκόσμια αγορά, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ακόμα και της ναυτιλίας ξένων συμφερόντων, με τεράστια δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία.

Διάγραμμα 5.1: Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα προσέλκυσης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων



## Βιβλιογραφία

1. **OECD.** *Transport Outlook-Meeting the Needs of 9 Billion People.* s.l. : OECD/ITF, 2011.
2. **Drewry Maritime Research.** *Dry Bulk Insight.* London : s.n., 2012. 96.
3. **Clarkson Research Services Limited.** *World Fleet Monitor.* 2012. ISSN 2042-0633.
4. **Petrofin Research.** *2011 Greek Fleet Statistics.* s.l. : Petrofin Research .
5. **Moore Stephens.** *Shipping Confidence Survey.* Μάρτιος 2012.
6. **Nijdam, Michiel και Van Der Horst, Martijn.** *The Economic Effects of Shipping Policy.* s.l. : Erasmus University Rotterdam, 2006.
7. *Shipping in the future.* **George, Cambanis.** Athens : World Shipping Congress, 2012.
8. **Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL).** *Shipping Statistics and Market Review.* Bremen : Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), 2010.
9. *Challenge to the industry, Securing skilled crews in today's marketplace.* s.l. : Deloitte, 2011.
10. *Review of Maritime Transport 2010.* New York and Geneva : United Nations , 2010.
11. *Εξημέρ.* 8/12/11, Πειραιάς : s.n., 2011.
12. **Weber, Tina και Nevala, Anne-Mari.** *Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources.* Birmingham : DG Fisheries and Maritime Affairs, European Commission, 2006.
13. **Center, Maritime Knowledge.** *International Shipping Facts and Figures - Information Resources on Trade, Safety, Security and the Environment.* s.l. : International Maritime Organization, 2011.