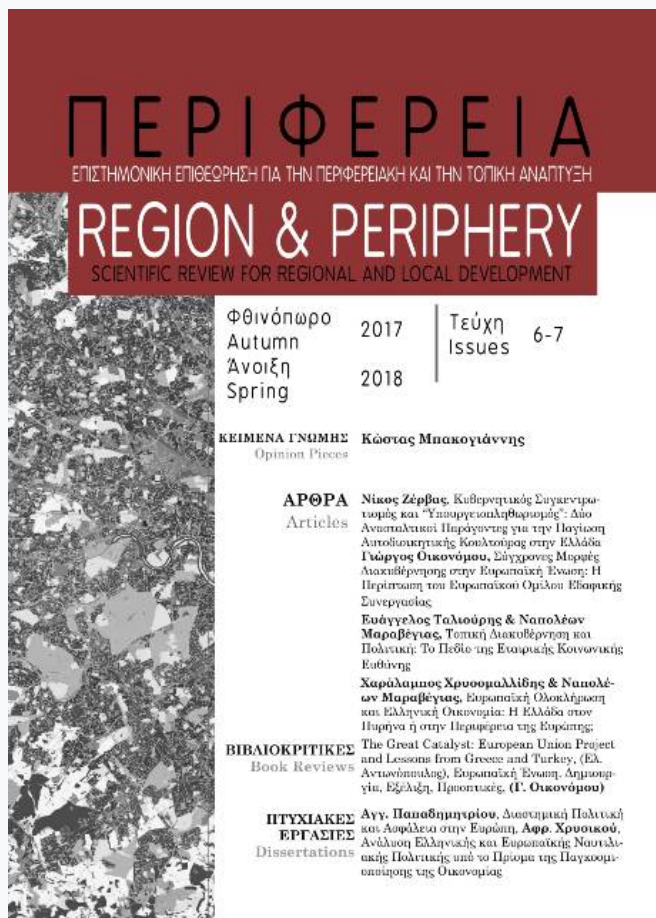


Περιφέρεια

Αρ. 6-7 (2018)

Περιφέρεια | Region & Periphery



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

REGION & PERIPHERY
SCIENTIFIC REVIEW FOR REGIONAL AND LOCAL DEVELOPMENT

Φθινόπωρο 2017 | Τεύχη 6-7
Autumn | Issues
Άνοιξη 2018 | Spring

ΚΕΙΜΕΝΑ ΓΝΩΜΗΣ Κώστας Μπακογιάννης
Opinion Pieces

ΑΡΘΡΑ Νίκος Ζέρβος, Κυβερνητικός Συγκροτηματικός και "Υπομνησιοληθαρμιάς": Δύο Αναπτυξιακοί Περάσματα για την Ποιότητα Αυτοβιομηχανικής Κουλτούρας στην Ελλάδα
Γιώργος Οικονόμου, Σύγχρονες Μορφές Διακυβέρνησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Η Περίπτωση του Ευρωπαϊκού Ομίλου Εδαρικής Συνεργασίας
Ευάγγελος Τολιούρης & Ναπολέων Μαραβέγιας, Τοπική Διακυβέρνηση και Πολιτική: Το Πεδίο της Εισοφορικής Κοινωνικής Ευθύνης
Χαράλαμπος Χρυσομαλλίδης & Ναπολέων Μαραβέγιας, Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση και Ελληνική Οικονομία: Η Ελλάδα στον Παρθένον ή στην Περιφέρεια της Ευρώπης;

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΕΣ The Great Catalyst: European Union, Progress and Lessons from Greece and Turkey, (Ed. Αντωνία Παύλη), Ευρωπαϊκή Ένωση, Δημοσίευση, Εξέλιξη, Προοπτικές, (Γ. Οικονόμου)

ΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ Αγγ. Παπαδημητρίου, Διοικητική Πολιτική και Ασφάλεια στην Ευρώπη, **Αφρ. Χρυσικού**, Ανάλυση Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής υπό το Πρίσμα της Παγκοσμιοποίησης της Οικονομίας

Περιλήψεις πτυχιακών: Ανάλυση ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας

Αφροδίτη Χρυσικού

doi: [10.12681/rp.17014](https://doi.org/10.12681/rp.17014)

Copyright © 2018, Αφροδίτη Χρυσικού



Άδεια χρήσης [Creative Commons Αναφορά-Μη Εμπορική Χρήση 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Βιβλιογραφική αναφορά:

Χρυσικού Α. (2018). Περιλήψεις πτυχιακών: Ανάλυση ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. *Περιφέρεια*, (6-7), 108-110. <https://doi.org/10.12681/rp.17014>

Ανάλυση ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας

*Αφροδίτη Χρυσικού,
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών,
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης*

Η ναυτιλία αποτελεί αδιαμφισβήτητη έναν από τους πιο δυναμικούς και εξωστρεφείς κλάδους της οικονομίας. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο και είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την παγκοσμιοποιημένη αγορά, καθώς το εμπόριο διεξάγεται στο πλαίσιο των κανόνων που η ίδια η παγκοσμιοποίηση διαμορφώνει, στο πλαίσιο της ελεύθερης και ενιαίας αγοράς και του ανόθευτου ανταγωνισμού. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πλέον αποτελεσματικός, συμφέρων και ασφαλής τρόπος για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, αγαθών και προϊόντων, συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ευημερία μιας χώρας και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της παραγωγικής διαδικασίας και του εμπορίου.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία μέχρι το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αναπτύχθηκε κάτω από συνθήκες που ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και απέτρεπαν τη λήψη προστατευτικών μέτρων. Οι οικονομικές εξελίξεις, ωστόσο, οδήγησαν την παγκόσμια ναυτιλία σε μια νέα φάση, κατά την οποία βασικό παράγοντα για το μέλλον των ναυτιλιακών αγορών αποτελεί το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης. Η προσφορά και η ζήτηση επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες καθιστώντας την αγορά των θαλάσσιων μεταφορών μια αγορά που αγγίζει τον «τέλειο ανταγωνισμό» και υπακούει στους κανόνες του παγκόσμιου συστήματος. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς διακινούν περισσότερο από το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, χτίζοντας γέφυρες επικοινωνίας μεταξύ των διαφορετικών εθνικών οικονομιών του ανεπτυγμένου και αναπτυσσόμενου κόσμου.

Ο τομέας της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών απέκτησε ιδιαίτερο ενδιαφέρον ήδη από το 1974 και για την ΕΕ, ως αποτέλεσμα μιας δικαστικής απόφασης του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο επιβεβαίωσε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές περιέχονταν στις βασικές διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης και κατ' επέκταση η Ευρωπαϊκή Κοινότητα διέθετε εξουσίες για την ανάπτυξη σχετικών πολιτικών. Αφετηρία για την συστηματικότερη συμμετοχή της Κοινότητας σε ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής αποτέλεσαν τέσσερις Κανονισμοί γνωστοί ως «Brussels Package» (1986), οι οποίοι παρείχαν τα αναγκαία μέσα για το συντονισμό των πολιτικών των κρατών μελών έναντι των

εκτός Κοινότητας κρατών. Η ΕΕ αποκομίζει σημαντικά οικονομικά οφέλη από τις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες των μελών της αυξάνοντας το Α.Ε.Π. της ίδιας της Ένωσης, ενισχύοντας την στρατηγική της θέση στο διεθνές περιβάλλον και βελτιώνοντας σημαντικά την διαπραγματευτική της ισχύ στους διεθνείς διακρατικούς οργανισμούς που συμμετέχει και οι οποίοι έχουν συσταθεί για να λαμβάνουν καθοριστικές αποφάσεις και να διαμορφώνουν πολιτικές σε παγκόσμιο επίπεδο. Εξάλλου, η ΕΕ αποτελεί μία από τις σημαντικότερες εμπορικές περιοχές του κόσμου διαθέτοντας τον μεγαλύτερο αριθμό εμπορικών λιμένων και καλύπτοντας πάνω από το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών. Αν και έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες για μια Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική, με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου στην παγκόσμια οικονομία και την περαιτέρω βελτίωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, υπάρχουν προβλήματα που δυσχεραίνουν την υλοποίησή της. Ορισμένα εξ' αυτών εντοπίζονται στις διαφορετικές ανάγκες κάθε χώρας, στην διαφορετική εθνική πολιτική που εφαρμόζεται και στο μέγεθος της εκάστοτε οικονομίας. Για να μπορέσει λοιπόν μια κοινή πολιτική στον τομέα της ναυτιλίας να λειτουργήσει αποτελεσματικά είναι απαραίτητο να επέλθουν θεσμικές αλλαγές και να ληφθούν μέτρα που θα αναδείξουν την σημασία της, ώστε να «γεφυρωθούν» οι όποιες διαφορές παρουσιάζονται. Άλλωστε είναι γεγονός, ότι μέσω του εμπορίου ενισχύεται όχι μόνο ο ρόλος της Ένωσης στο διεθνές περιβάλλον, αλλά εξασφαλίζεται και η κοινωνική συνοχή και η ευημερία στο εσωτερικό της και δημιουργούνται θέσεις εργασίας για τους πολίτες της.

Εξίσου σημαντική είναι και η ελληνική ναυτιλία, η οποία ξεκινά ήδη από την αρχαϊκή εποχή. Η μορφολογία του ελληνικού χώρου, το μέγεθος της ελληνικής ακτογραμμής σε συνδυασμό με τον νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας αποτελούν τις βασικές εκείνες ιδιαιτερότητες που καθιστούν τον κλάδο της ναυτιλίας τόσο σημαντικό για την ελληνική οικονομία συλλήβδην. Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει στην αύξηση του Α.Ε.Π., τόσο ως ιδιωτικός τομέας μέσω των εισοδημάτων των εργαζόμενων ναυτικών και επιχειρηματικών προσόδων όσο και ως δημόσιος τομέας μέσω των κάθε είδους εσόδων που απορρέουν από τις δραστηριότητες που αναπτύσσει προς όφελος της εθνικής οικονομίας. Εξίσου σημαντική είναι η συνεισφορά της στην αύξηση της απασχόλησης, προσφέροντας θέσεις εργασίας τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, αλλά και σε άλλα συναφή παραναυτιλιακά επαγγέλματα. Τέλος, αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή τόσο στη βελτίωση του ισοζυγίου υπηρεσιών, του εμπορικού ισοζυγίου και του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας συνολικά, όσο και στον δημοσιονομικό τομέα. Σε ότι αφορά στο ισοζύγιο, οι εξαγωγές και τα κεφαλαία που εισρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα της Ελλάδας υπερβαίνουν τις εκροές, συμβάλλοντας θετικά στην ισοσκελίση του ισοζυγίου πληρωμών. Και στο δημοσιονομικό τομέα είναι

σημαντική η συμβολή στην εθνική οικονομία μέσω των φόρων που επιβάλλονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζομένους στον ναυτιλιακό κλάδο, αν και αξίζει να σημειωθεί ότι η φορολόγηση στην οποία υπόκεινται παραδοσιακά οι Έλληνες εφοπλιστές είναι ιδιαίτερα χαμηλή και ελαστική, παρότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξητική τάση από το Υπουργείο Οικονομικών σε ότι αφορά στους επιβαλλόμενους φόρους. Συνολικά, στην Ελλάδα ο ναυτιλιακός κλάδος έχει παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, ως απόρροια της εκδήλωσης της κρίσης του 2008, εμφανίζοντας σημαντικές μειώσεις. Το 2016 υπήρξε εξαιρετικά δύσκολη χρονιά για τα οικονομικά στοιχεία και δεδομένα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής ναυτιλίας. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν αρνητικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των εσόδων των πλοίων να μεταφερθούν στο εξωτερικό, ώστε να είναι σε θέση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στις διεθνείς αγορές και κατ' επέκταση, να μειωθούν συνολικά οι εισροές για την ελληνική οικονομία.

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 επηρέασε συνολικά τον ναυτιλιακό κλάδο και τις θαλάσσιες μεταφορές. Το 2009 ο κλάδος σημείωσε τη χειρότερη απόδοσή του από το 2004, σύμφωνα με έρευνα της PwC (PricewaterhouseCoopers) που διεξήχθη το 2010. Ωστόσο, ήδη από το 2013 δύο από τις μεγαλύτερες τράπεζες παγκοσμίως στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η Nordea Bank AB και η DNB ASA επισήμαναν ότι σταδιακά η ναυτιλία περνά στο στάδιο ανάκαμψης, ωστόσο θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για να ξαναβρεθεί στα προ κρίσης δεδομένα.

Συμπερασματικά, παρά την έντονη οικονομική αστάθεια του ναυτιλιακού κλάδου και τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας είναι ξεκάθαρο ότι, εξ' αρχής η ναυτιλία λόγω του εξωστρεφούς χαρακτήρα της φάνηκε ικανή και προετοιμασμένη να ανταπεξέλθει στις επιταγές και τους κανόνες της παγκοσμιοποίησης. Άλλωστε, σύμφωνα με τους Kumar και Hoffman (2002), οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους τέσσερις πυλώνες της παγκοσμιοποίησης, μέσω των οποίων αυτή μπόρεσε να εξαπλωθεί και να κυριαρχήσει. Επομένως, διαφαίνονται οι θετικές επιδράσεις της στον ναυτιλιακό κλάδο, με τις θαλάσσιες μεταφορές να ενώνουν διαφορετικές οικονομίες με το «κέντρο» του συστήματος, το οποίο ορίζει τους κανόνες διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου.