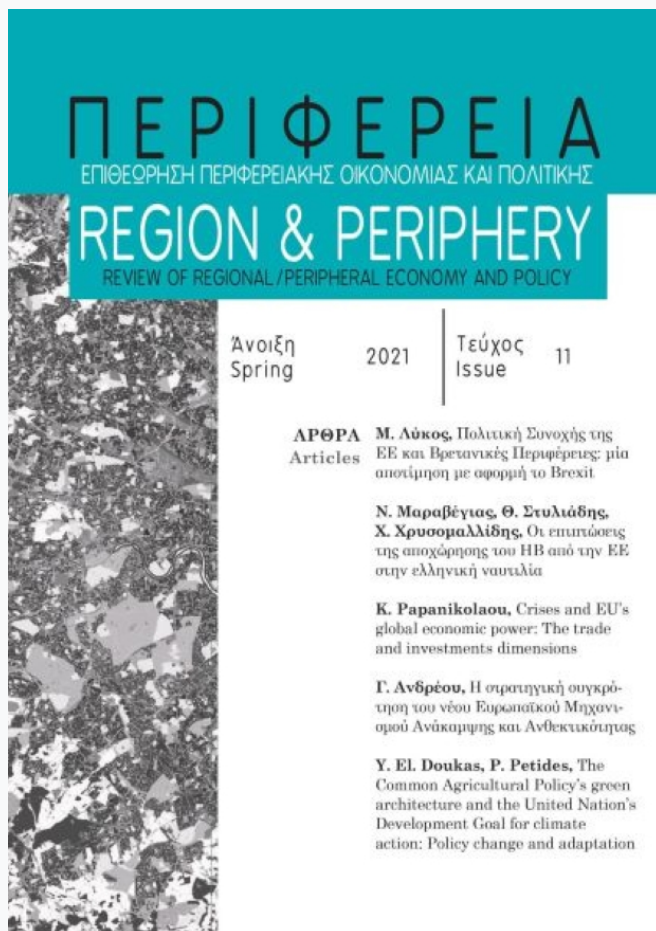


## Περιφέρεια

Τόμ. 11, Αρ. 11 (2021)

Περιφέρεια | Region & Periphery



### Οι επιπτώσεις της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ στην ελληνική ναυτιλία

*Ναπολέων Μαραβέγιας, Θεοδωρής Στυλιάδης, Χαράλαμπος Χρυσομαλλίδης*

doi: [10.12681/rp.27241](https://doi.org/10.12681/rp.27241)

Copyright © 2021, Ναπολέων Μαραβέγιας, Θεοδωρής Στυλιάδης, Χαράλαμπος Χρυσομαλλίδης



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

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Μαραβέγιας Ν., Στυλιάδης Θ., & Χρυσομαλλίδης Χ. (2021). Οι επιπτώσεις της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ στην ελληνική ναυτιλία. *Περιφέρεια*, 11(11), 31–59. <https://doi.org/10.12681/rp.27241>

## Οι επιπτώσεις της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ στην ελληνική ναυτιλία\*

Ναπολέον Μαραβέγιας, *Καθηγητής, ΕΚΠΑ*

Θοδωρής Στυλιάδης, *Πανεπιστήμιο Πειραιώς*

Δρ. Χαράλαμπος Χρυσομαλλίδης, *Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης*

### Περίληψη

Η έξοδος της Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το επονομαζόμενο Brexit, υπήρξε μία πολιτική επιλογή, με πολυσχιδείς εκφάνσεις και αδιευκρίνιστες επιπτώσεις για το ΗΒ, την ΕΕ και τον υπόλοιπο κόσμο. Πληθώρα ερευνητών ενεπλάκησαν σε μία διαδικασία καταγραφής των επιπτώσεων σε μια σειρά από κλάδους, μεταξύ αυτών και της ναυτιλίας. Η συγκεκριμένη περίπτωση, ωστόσο, παρουσιάζει ελληνικό ενδιαφέρον, δεδομένου ότι η Ελλάδα αποτελεί παραδοσιακή ναυτική δύναμη, με στενές σχέσεις με το ΗΒ. Ως εκ τούτου, το παρόν άρθρο διερευνά τις δυνητικές επιπτώσεις του Brexit για την ελληνική ναυτιλιακή συστάδα (cluster) στη Βρετανία, μέσα από την αποτίμηση της παρουσίας των ελληνόκτητων ναυτιλιακών στο ΗΒ, αλλά και μέσα από τη οπτική των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών.

**ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ:** Brexit, Ναυτιλία, Ελληνική ναυτιλία, Ελληνική Οικονομία

---

## The Impact of Brexit to the Greek Maritime Cluster

Napoleon Maravegias, *Professor, NKUA*

Theodoros Styliadis, *University of Piraeus*

Dr. Charalampos Chrysomallidis, *National Documentation Centre*

### Abstract

Brexit was a political choice, with diverse facets and unclear implications for the UK, the EU and the rest of the world. Numerous researchers have been involved in a process of investigating its impact in a number of industries, including shipping. This particular case, however, is of Greek interest given that Greece is a traditional naval power, with close ties with the UK. Therefore, this article embarks an investigation on the potential implications of Brexit for the Greek shipping cluster, by assessing the presence of Greek-owned shipping companies in the UK as well as the perspectives of the involved stakeholders.

**KEY-WORDS:** Brexit, Shipping, Greek Maritime Cluster, Greek Economy

---

\* Το άρθρο αυτό περιλαμβάνει τα συμπεράσματα ομώνυμης έρευνας που χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Ωνάση.

## 1. Εισαγωγή

Ήδη από το 2015, όταν διακηρύχθηκε η πρόθεση του Ηνωμένου Βασιλείου (ΗΒ) να αποχωρήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), άνοιξε δειλά μία συζήτηση στην επιστημονική κοινότητα αναφορικά με τις ενδεχόμενες επιπτώσεις (οικονομικές, νομικές, κοινωνικές κ.τ.λ.) που θα επέφερε μία τέτοια δραστηρή πολιτική επιλογή, τόσο για το ίδιο το ΗΒ, όσο για την ΕΕ, αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο (Boulanger & Philippidis, 2015). Από τις 29 Μαρτίου του 2017 και έπειτα ωστόσο, οπότε και κατατέθηκε επισήμως το αίτημα του ΗΒ για απόσυρση από την Ένωση, η συζήτηση αυτή αλλά και το ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας γιγαντώθηκε. Η παγκόσμια αβεβαιότητα που προκλήθηκε από την ανακοίνωση του Brexit (Hassanetal, 2020), οι πολυσχιδείς του εκφάνσεις, και οι αρχικώς αδιευκρίνιστες επιπτώσεις του στην οικονομία (Minford, 2019), στο διεθνές εμπόριο (Oberhofer & Pfaffermayr, 2018), στις επενδύσεις (Dhingraetal, 2016), στην εξωτερική πολιτική (Whitman, 2017) και τις διακρατικές σχέσεις (Sampson, 2017), την κοινωνία (Jessop, 2018), την απασχόληση (Brautzsch & Holtmüller, 2019) και την μετανάστευση (Simionescu et al., 2017) μεταξύ άλλων, ανάγκασε θεσμικά όργανα κρατών και της ΕΕ, διεθνείς οργανισμούς, επιχειρήσεις και ερευνητές να εμπλακούν σε μία διαδικασία ενδεδειγμένης μελέτης και καταγραφής των αναμενόμενων επιπτώσεων που θα συνόδευαν την αποχώρηση του ΗΒ από την ΕΕ.

Μέσα στην πληθώρα των ερευνητικών μελετών που διεξήχθησαν και διεξάγονται αναφορικά με το Brexit, αυξημένο ερευνητικό ενδιαφέρον παρατηρείται και για την περίπτωση των επιπτώσεων του στις μεταφορές και τη ναυτιλία. Το ενδιαφέρον αυτό έγκειται αφενός στο ότι το ΗΒ και ειδικότερα το City του Λονδίνου παραδοσιακά και επί δεκαετίες αποτελούσε την παγκόσμια ναυτιλιακή πρωτεύουσα, όντας παράλληλα παγκόσμιο κέντρο διαιτησίας, μεγάλο εφοπιστικό, ναυτασφαλιστικό και χρηματοοικονομικό κέντρο, καθώς και η πόλη που εδρεύει ο International Maritime Organization (IMO). Αφετέρου, μετά την αποχώρηση του ΗΒ από την ΕΕ, της οποίας αποτελεί σημαντικό εμπορικό εταίρο, εγείρονται σημαντικά ερωτήματα αναφορικά με τον τρόπο και τους όρους διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου στη μετά-Brexit εποχή. Ήδη, ακόμα και αν η συμφωνία εμπορικής συνεργασίας ΗΒ-ΕΕ, παρά την επαναφορά των τελωνιακών ελέγχων, περιλαμβάνει δεσμεύσεις για την απρόσκοπτη και αμφίδρομη πρόσβαση των εταιρειών μεταφορών (χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων) και των εμπορευμάτων στην μέχρι πρότινος ενιαία αγορά (EC, 2020), οι πρώτες αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο και τις μεταφορές έχουν ήδη γίνει εμφανείς. Μάλιστα, χαρακτηριστικό της ρευστότητας που επικρατεί ως προς αυτό, είναι το γεγονός, ότι μεταξύ των τεσσάρων συμφωνιών που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ ΕΕ και ΗΒ, εκείνη που αφορά στις εμπορικές σχέσεις άρχισε να εφαρμόζεται μόνο προσωρινά την 1η Ιανουαρίου

2021, καλύπτοντας μόνο ορισμένους τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος, αποτελούμενη από μια συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών.

Παρά το γεγονός ότι στην πρόσφατη διεθνή ακαδημαϊκή βιβλιογραφία υπάρχουν ακόμα σχετικά λίγες αναφορές για τις επιπτώσεις του Brexit μετά την επίτευξη της συμφωνίας ανάμεσα στο ΗΒ και την ΕΕ -ως αποτέλεσμα και των έκτακτων συνθηκών που έχουν προκύψει από τις αρχές του 2020, λόγω της πανδημίας covid-19 και των σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων που αυτή έχει παγκόσμια στην κοινωνία και την οικονομία, μετατοπίζοντας ανάλογα τη σχετική δημόσια συζήτηση- είναι σίγουρο ότι με το πέρασμα του χρόνου σημαντικά ερευνητικά ερωτήματα που πηγάζουν από τα πολλαπλά επίπεδα ανάλυσης, και τις επιπτώσεις που επιφέρει η αποχώρηση του ΗΒ, θα διερευνηθούν.

Μεταξύ των ανωτέρω, ένα ζήτημα που χρήζει περαιτέρω έρευνας και παρουσιάζει ελληνικό ενδιαφέρον μιας και παραδοσιακά το ΗΒ και το City του Λονδίνου, ειδικότερα, υπήρξε το μεγαλύτερο εξωχώριο κέντρο δραστηριοποίησης των Ελλήνων εφοπλιστών, αποτελεί η διερεύνηση των πιθανών συνεπειών του Brexit, καθώς και των ενδεχόμενων ωφελειών για το ελληνικό ναυτιλιακό cluster, κυρίως στη βάση της ενδεχόμενης μετεγκατάστασης ή επιστροφής των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μάλιστα, είναι δεδομένο, ότι οι μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις πριν την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ του ΗΒ και της ΕΕ, τόσο για την αποχώρηση, όσο και για τις ρυθμίσεις που θα διέπουν τις μελλοντικές σχέσεις των δυο μερών, διαμόρφωσαν ένα αυξανόμενο επίπεδο γενικευμένης αβεβαιότητας, γεγονός που επηρέασε τη δραστηριότητα και τις αποφάσεις και της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που έδρευαν στο ΗΒ να έχουν ήδη μεταφέρει τις δραστηριότητες και τα γραφεία τους εκτός χώρας, και να έχουν επανατοποθετήσει τα πλοία τους σε άλλα νηολόγια. Σε αυτό το πλαίσιο και ως μέρος της συζήτησης που έχει ανοίξει για το μέλλον του City ως ναυτιλιακού κέντρου στη μετά Brexit εποχή, στόχος του παρόντος άρθρου είναι να διερευνηθεί, μέσα από πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές, κατά πόσο το Λονδίνο θα συνεχίσει να αποτελεί ζωτικό χώρο δραστηριοποίησης της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας που εδρεύει σε αυτό.

Το άρθρο περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενότητες: Στην ενότητα 1 γίνεται μια ex ante ανάλυση για τις οικονομικές επιπτώσεις του Brexit για την ελληνική οικονομία, ενώ στην ενότητα 2 επιχειρείται μία όσο το δυνατόν πληρέστερη επισκόπηση των μελετών που αφορούν στο εξεταζόμενο ζήτημα. Στην ενότητα 3 παρουσιάζεται η μεθοδολογική προσέγγιση που ακολουθήθηκε για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας, η καταγραφή της παρουσίας των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στο ΗΒ τα τελευταία 40 χρόνια, καθώς και η ανάλυση των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών. Τέλος, στην ενότητα 4 παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα της έρευνας.

## 2. Οι οικονομικές συνέπειες του Brexit για την ελληνική οικονομία

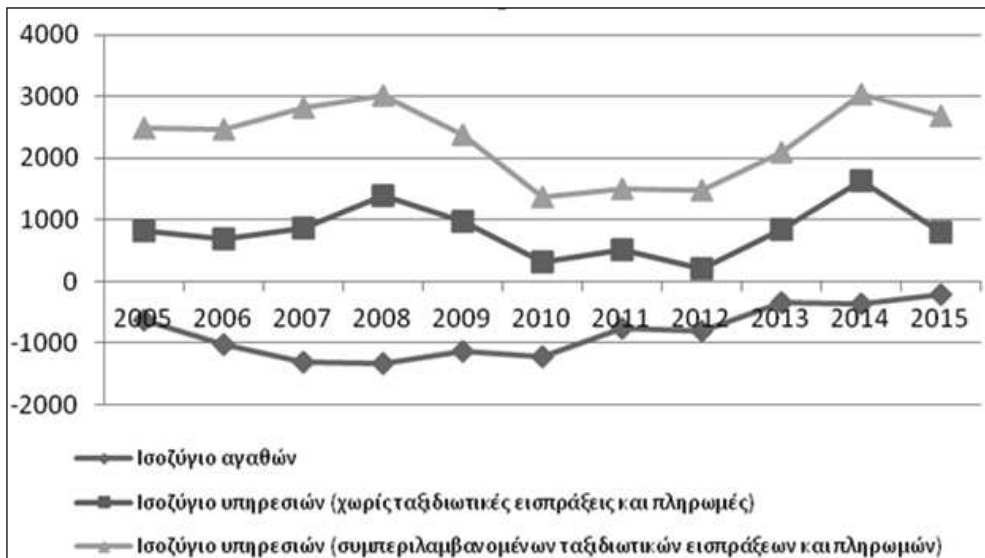
Σύμφωνα με την Deutsche Bank, το κόστος του Brexit θα είναι σε κάθε περίπτωση σημαντικό σε σχέση με την πρότερη κατάσταση της πλήρους συμμετοχής του ΗΒ στην ΕΕ. Ο λόγος για αυτή την πρόβλεψη είναι ότι οι δασμοί θα αποτελούν μόνο ένα μικρό μέρος του άμεσου εμπορικού κόστους του Brexit, ενώ την ίδια ώρα, μεγαλύτερη σημασία θα έχει η γενίκευση των υπόλοιπων εμποδίων. Σε μια «μετριοπαθή» προσπάθεια εκ των προτέρων ανάλυσης των επιπτώσεων του Brexit, αναφέρεται ενδεικτικά, ότι -απομονώνοντας τις οικονομικές επιπτώσεις του Brexit σε σχέση με την πανδημία- το Brexit είναι πιθανό να πλήξει το ΑΕΠ του Ηνωμένου Βασιλείου κατά 0,6% και το ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 0,2%. Η Μάλτα, το Λουξεμβούργο και η Ιρλανδία θα υποστούν το βαρύτερο πλήγμα, ενώ η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία θα έχουν κόστος κάτω του ευρωπαϊκού μέσου όρου.

Παρ' όλα αυτά, τόσο το Ηνωμένο Βασίλειο, όσο και η ΕΕ θα εμφανίσουν θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης το 2021, κάτι το οποίο συνδέεται με την ανάκαμψη από την φετινή ύφεση, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού. Στο ίδιο πλαίσιο ανάλυσης, μια αντίστοιχα γενική ex ante πρόβλεψη συνδέει την ενδεχόμενη αρνητική επίπτωση του Brexit στον ρυθμό μεγέθυνσης των λοιπών οικονομιών των χωρών-μελών της ΕΕ – ανεξάρτητα από τις εξελίξεις γύρω από το covid-19. Ειδικότερα, η αναμενόμενη αρνητική εξέλιξη στις εμπορικές ροές μεταξύ ΗΒ και Ελλάδας εκτιμάται ότι θα προκαλέσει μείωση κατά 0,3%-1,0% του ελληνικού ονομαστικού ΑΕΠ σε βάθος διετίας. Θεωρείται συνεπώς, ότι η ελληνική οικονομία θα επηρεαστεί αρνητικά από το Brexit, καθώς προσπαθεί να ανακάμψει μετά από σχεδόν μια δεκαετία ύφεσης, μέσα σε δυσμενείς συνθήκες λόγω της πανδημίας.

Έτσι, το αποτέλεσμα αναμένεται να λειτουργήσει σωρευτικά, αφενός στην οικονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας στην οικονομία, την κοινωνία και τις επιχειρήσεις, τη στιγμή που γίνεται προσπάθεια «ανασύνταξης» και ανάκαμψης, και αφετέρου στην ύφεση, λόγω πανδημίας. Μάλιστα, οι επιπτώσεις του Brexit μπορεί να λειτουργήσουν αρνητικά για την ανάκαμψη των ελληνικών επιχειρήσεων, κατά την προσπάθεια ενίσχυσης της εξωστρέφειάς τους και των διεθνών τους δραστηριοτήτων. Αναλύοντας περαιτέρω τις επιπτώσεις στη μεταβολή των εμπορικών σχέσεων της Ελλάδας με το ΗΒ, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι ιστορικά οι οικονομικοί δεσμοί μεταξύ ΗΒ και Ελλάδας έχουν σημαντική παράδοση, που φτάνει χρονικά ως και τη δημιουργία του σύγχρονου Ελληνικού κράτους, αν και μέσα στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο η δυναμική αυτή έχει εξασθενήσει (Alogoskoufis 2016).

Το ΗΒ ακολουθεί, ως εμπορικός εταίρος της Ελλάδας, χώρες, όπως η Τουρκία, η Ιταλία, η Γερμανία, η Βουλγαρία και η Κύπρος. Σε όρους ισοζυγίου αγαθών και υπηρεσιών, η διαχρονική εξέλιξη των εμπορικών σχέσεων της Ελλάδας με το ΗΒ απεικονίζεται στο Διάγραμμα 1, όπου φαίνεται η σημαντική συνεισφορά των εισπράξεων της Ελλάδας από τον τουρισμό. Επίσης, οι εισπράξεις της Ελλάδας από το ΗΒ στον τομέα των υπηρεσιών μεταφοράς εμφανίζονται ως υψηλές, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, καθώς το City του Λονδίνου είναι διεθνές χρηματοοικονομικό κέντρο, με συνέπεια οι εισπράξεις των ναυτιλιακών ναύλων να εμφανίζονται ότι προέρχονται από το ΗΒ, χωρίς στην πραγματικότητα το ΗΒ να είναι υποχρεωτικά ή αποκλειστικά ο εμπορικός εταίρος της Ελλάδας στον συγκεκριμένο τομέα, αλλά μόνο διαμεσολαβητικός κόμβος.

**Διάγραμμα 1: Ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ Ελλάδας-ΗΒ (εκατ. €)**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.

Το ΗΒ αποτελεί τα τελευταία χρόνια τον έκτο ή έβδομο εξαγωγικό προορισμό για τα ελληνικά προϊόντα (ανάλογα με το έτος που εξετάζεται), με τις συνολικές εξαγωγές να ανέρχονται ετήσια σε πάνω από 1 δισ. ευρώ. Σε αυτό το πλαίσιο μάλιστα, ο Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών δημοσιοποίησε θέση του, σύμφωνα με την οποία, τάχθηκε σαφώς υπέρ της ύπαρξης μιας Συμφωνίας της ΕΕ με το ΗΒ, τέτοιας που θα διασφαλίζει την αποτελεσματική πρόσβαση των ελληνικών προϊόντων στη βρετανική αγορά και την ύπαρξη εν γένει στενών οικονομικών σχέσεων μεταξύ της ΕΕ και του ΗΒ. Συγκεκριμένα, ο ΣΕΒ επεσήμανε, ότι η απώλειες από

τη διατάραξη των εμπορικών σχέσεων της Ελλάδας με το ΗΒ μπορεί να επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις σε τομείς όπως τα βιομηχανικά προϊόντα (υφιστάμενες ετήσιες εμπορικές σχέσεις ύψους 350 εκατ. € περίπου), τα χημικά (200 εκατ. € περίπου), τα τρόφιμα (350 εκατ. € περίπου) κ.ά. Ο κύριος όγκος των εξαγωγών αφορά σε φαρμακευτικά προϊόντα, ηλεκτρικές συσκευές, πετρελαιοειδή και είδη διατροφής. Οι εξαγωγές των βρώσιμων προϊόντων ζωικής προέλευσης (κυρίως γαλακτοκομικά) στο Ην. Βασίλειο αντιστοιχούν στο 15% της συνολικής αξίας των εξαγωγών του κλάδου, ενώ αντίστοιχα υψηλά ποσοστά, πάνω από 10% σημειώνονται στους κλάδους των φαρμακευτικών προϊόντων, των ηλεκτρικών συσκευών, του χαλκού, των παρασκευασμάτων λαχανικών-φρούτων και των ενδυμάτων. Αντίστοιχα, ο κύριος όγκος των εισαγωγών αφορά σε φαρμακευτικά προϊόντα, οχήματα, ηλεκτρικές συσκευές και μηχανολογικό εξοπλισμό.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια το διμερές εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και ΗΒ έχει μειωθεί σημαντικά σε σχέση με την περίοδο πριν την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης, τόσο λόγω της συνολικότερης μείωσης των εισαγωγών στην Ελλάδα, όσο και λόγω της παραγωγικής κάμψης στη χώρα, όμως το εμπορικό ισοζύγιο είναι σταθερά ελλειμματικό για την Ελλάδα, αν και με πτωτική τάση. Πάντως ακόμη κι έτσι, οι ελληνικές εξαγωγές παρουσίασαν αύξηση το 2015 σε σχέση με το 2014 (1.097,8 έναντι 976,4 εκ. ευρώ). Αντίστοιχα, οι ελληνικές εισαγωγές σημείωσαν μικρή αύξηση, και διαμορφώθηκαν σε € 1,25 δισ., με τελική συνέπεια το εμπορικό ισοζύγιο να εμφανίσει έλλειμμα το 2015 της τάξης των 155 εκατ. € περίπου έναντι ελλείμματος 270 εκατ. € το 2014.

Όσον αφορά τις συνέπειες που θα έχει το Brexit στην ευημερία των χωρών, αναφορικά με το εμπόριο, ενδιαφέρον έχει η ανάλυση των Dhingra κ.ά. (2017). Σύμφωνα με αυτήν και συγκεκριμένα για την Ελλάδα οι επιπτώσεις είναι αρνητικές, αλλά περιορισμένες. Οι ελληνικές εξαγωγές προς το ΗΒ εμφανίζονται ως σχετικά ελαστικές, άρα είναι επιρρεπείς από/σε πιθανές μεταβολές του εισοδήματος στο ΗΒ.

Ενισχυτικό προς τα παραπάνω είναι το γεγονός, ότι σε ενημερωτικό έγγραφο του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων της Πρεσβείας της Ελλάδας στο Λονδίνο, με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία, προβλέπεται ότι οι επιπτώσεις του Brexit μπορεί να μην είναι ιδιαίτερα αρνητικές για την Ελλάδα (Αθανασίου, 2019).

Εξειδικεύοντας τις επιπτώσεις ενός σαφούς και «καθαρού» Brexit σε συγκεκριμένους βρετανικούς κλάδους παραγωγής -ανεξάρτητα από τα επιμέρους σενάρια για την εξέλιξη των δασμών και την ευρύτερη πορεία της βρετανικής οικονομίας- πολλές αναλύσεις εντοπίζουν τις αρνητικότερες συνέπειες στους κλάδους που αφορούν στα οχήματα-μηχανές, στην αλιεία-γεωργία, στα βασικά μέταλλα, στην επεξεργασία πετρελαίου, στον λοιπό εξοπλισμό μεταφορών, στα τρόφιμα-ποτά-καπνό, στα υφάσματα, στα ελαστικά-πλαστικά, στα χημικά, στην κατασκευή υπολο-

γιστών, στις κατασκευές και, τέλος, στην αρχιτεκτονική και στον προγραμματισμό υπολογιστών. Ζημιές εκτιμώνται στον τομέα της ακίνητης περιουσίας (μείωση των τιμών των ακινήτων) ενώ αναμένεται υποχώρηση και στον τομέα της επιστημονικής έρευνας (Black, 2017).

Σε αυτό το πλαίσιο, η βρετανική παραγωγή αναμένεται να αντιμετωπίσει απώλειες σε μια σειρά κλάδων, οι οποίοι ταυτίζονται σε σημαντικό βαθμό με τους κλάδους που εντοπίζεται, όπως είδαμε, η πλειονότητα των ελληνικών εξαγωγών στο ΗΒ, (αγροτικά προϊόντα, μέταλλα, τρόφιμα, πετρελαιοειδή και επεξεργασία αυτών, ελαστικά-πλαστικά, χημικά), γεγονός που θα μπορούσε να ιδωθεί ως ευκαιρία για τις ελληνικές επιχειρήσεις για πιθανή υποκατάσταση της υποχώρησης της βρετανικής παραγωγής με εισαγωγές από την Ελλάδα. Βέβαια, στην περίπτωση ύφεσης της βρετανικής οικονομίας και κάμψης της αγοραστικής δύναμης των Βρετανών, η υποκατάσταση των βρετανικών προϊόντων με ακριβότερα ευρωπαϊκά (άρα και ελληνικά) προϊόντα (λόγω της υποτίμησης της στερλίνιας έναντι του ευρώ) γίνεται λιγότερο πιθανή ως τέτοια ευκαιρία.

### **3. Επισκόπηση των μελετών για τις επιπτώσεις του Brexit στον τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας**

Το διάστημα πριν την σύναψη της εμπορικής συμφωνίας μεταξύ ΗΒ και ΕΕ, η διεθνής βιβλιογραφία προσπάθησε να εκτιμήσει τις αναμενόμενες επιδράσεις του Brexit. Το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση των μεταφορών και της ναυτιλιακής οικονομίας. Μία τέτοια προσπάθεια αποτελεί η μελέτη του Kerridge (2018), στην οποία ο συγγραφέας επιχειρήσε να διαβλέψει τις επιπτώσεις της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ σε επίπεδο οδικών, εναέριων, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, ανάλογα με την τελική έκβαση του Brexit. Ειδικά για την περίπτωση της ναυτιλίας, που αντιπροσωπεύει το 95% του διεθνούς εμπορίου της χώρας (με σημαντικό μέρος της κίνησης αυτής να προέρχεται από και προς την ΕΕ), θεωρεί ότι παρότι οι κανόνες που τη διέπουν δεν θα αλλάζουν καθώς καθορίζονται από τον IMO, σημαντικές πτυχές στον τρόπο διεξαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να επηρεαστούν. Μεταξύ άλλων, η επαναφορά του cabotage, η δυσκολία διασύνδεσης των λιμένων του ΗΒ με αυτούς της Ευρώπης, η επαναφορά των τελωνειακών ελέγχων και οι ενδεχόμενες καθυστερήσεις που αυτοί θα επιφέρουν, κατά την εκτίμησή του, θα οδηγήσουν σε μείωση των εισαγόμενων ποσοτήτων σε σύγκριση με σήμερα. Επίσης, για τον Kerridge (2018) η φυγή ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και η απώλεια εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού προς την ΕΕ αποτελεί έναν επιπλέον σοβαρό κίνδυνο που ενδεχομένως να αντιμετωπίσει το ΗΒ.



Αντίστοιχα, ο Lieu (2018), εστιάζει τόσο στις μακροχρόνιες συνέπειες της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ και στο κατά πόσο το Λονδίνο θα επιλέξει να διατηρήσει ή να καταργήσει συγκεκριμένους θαλάσσιους κανονισμούς που εφαρμόζο- όσο ήταν στην ΕΕ, όσο και στα πιο άμεσα αποτελέσματα που έχουν να κάνουν με την επιστροφή των συνοριακών ελέγχων και των τελωνειακών φραγμών, οι οποίοι κατά την θεώρησή του αναμένεται να επηρεάσουν, όχι μόνο την ναυτιλιακή βιομηχανία της ΕΕ και του ΗΒ, αλλά συνολικά τις εφοδιαστικές αλυσίδες που συνδέονται με αυτές, καθώς επίσης και τις επάλληλες σχετικές δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με την παραγωγή αγαθών, την αποθήκευση, τις ενδοχώριες μεταφορές καθώς και τους λιμένες.

Σε ανάλογο πνεύμα, ο Power (2018), υποστηρίζει ότι το Brexit θα επηρεάσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία πιο άμεσα και πιο εμφανώς από πολλούς άλλους οικονομικούς κλάδους, και αυτό γιατί κατά την θεώρησή του, το αν θα υπάρξει περισσότερο ή λιγότερο εμπόριο ή/και αλλαγή των εμπορικών δρομολογίων θα αποτελέσει βαρόμετρο και προπομπό των (θετικών ή αρνητικών) ευρύτερων αλλαγών που θα επιφέρει το Brexit. Στη βάση αυτή, ο Power (2018) καταδεικνύει τις νομικές επιπτώσεις του Brexit σε μία σειρά ζητημάτων που ανακύπτουν για τη ναυτιλία και τη λιμενική βιομηχανία στη μετά-Brexit εποχή, όπως μεταξύ άλλων: α) η ίδρυση επιχειρήσεων και νηολόγηση πλοίων, β) διακρίσεις και περιορισμοί βάσει εθνικότητας, γ) νομοθεσίας, όπως στην περίπτωση των κανονισμών για την θαλάσσια ασφάλεια, η διατησία και η επίλυση διαφορών, θα είναι σημαντικές λόγω της αποχώρησης του ΗΒ από την ΕΕ.

Αντίστοιχα, στη μελέτη των Syreloglou et al. (2017) εξετάζονται οι επιπτώσεις του Brexit, τόσο στο ζήτημα της παροχής νομικών υπηρεσιών στη ναυτιλία (υπό το πρίσμα του ρόλου του Λονδίνου ως διεθνούς κέντρου επίλυσης διαφορών), όσο και με τις προοπτικές της σημαίας του ΗΒ. Αναφορικά με τον ρόλο του Λονδίνου ως διεθνούς κέντρου επίλυσης διαφορών (κυρίως λόγω χαρακτηριστικών που εν μέρει αποδίδονται στην καταλληλότητα του αγγλικού δικαίου, την ποιότητα και την εμπειρία του δικαστικού σώματος και της διατησίας και εν μέρει στην εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων), οι μελετητές εκτιμούν ότι το Brexit θα επιφέρει μερικές σημαντικές αλλαγές οι οποίες δύνανται να επηρεάσουν αρνητικά την πρωτοκαθεδρία του Λονδίνου στον τομέα αυτό. Αντίστοιχα, για τον τομέα της βρετανικής σημαίας εκτιμούν, ότι τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, το ΗΒ θα συνεχίσει να εφαρμόζει το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ. Παρότι το νηολόγιο του ΗΒ παραμένει ανοιχτό σε υπηκόους και εταιρείες της ΕΕ και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), υπάρχει ο κίνδυνος να μειωθεί ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τη σημαία του Ηνωμένου Βασιλείου. Αυτό μπορεί να συμβεί εάν νηολογημένα πλοία στο ΗΒ επιλέξουν να εγγραφούν σε άλλο νηολόγιο, όπως δύνανται, προκειμένου να αποφύγουν την αβεβαιότητα στη μετά Brexit εποχή.

Βέβαια, όσον αφορά τον τομέα της θαλάσσιας διαίτησας, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύει το HFW Research, κάτι τέτοιο δε διαφαίνεται, τουλάχιστον άμεσα, μιας και υπολογίζεται ότι στο ΗΒ λαμβάνει χώρα το 96% των περιπτώσεων. Ειδικά για το 2019 και εν μέσω αβεβαιότητας για το Brexit, το Λονδίνο χειρίστηκε 1.737 περιπτώσεις, σε σύγκριση με τη Σιγκαπούρη (229 περιπτώσεις) που κατέχει τη δεύτερη θέση και το Χονγκ Κονγκ (124 περιπτώσεις) την τρίτη (HFW, 2020). Αντίθετα το βρετανικό νηολόγιο, παρότι διατηρεί την αξιοπιστία του και παρά τα μέτρα που έχει λάβει για να αναβαθμίσει την ανταγωνιστικότητά του (Panagiotou & Thanopoulou, 2018), ήδη πριν από την ανακοίνωση του Brexit, παρατηρήθηκε μία σχετική πτώση του αριθμού των πλοίων με τη σημαία του ΗΒ σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της (UKSR, 2015). Μετά και την ανακοίνωση για το Brexit, η αυξανόμενη αβεβαιότητα επηρέασε ακόμα περισσότερο τον βρετανικό νηογνώμονα. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Πλοιοκτητών (ECSA, 2019), ήδη αρκετές εταιρείες έχουν μεταγράψει τα πλοία τους σε άλλες σημαίες της ΕΕ (Reuters, 2019).

Πέραν της αποτίμησης του Brexit για το ίδιο το ΗΒ, οι μελέτες που εξειδικεύουν τις συνέπειες του Brexit στον μεταφορικό και ναυτιλιακό κλάδο για περιπτώσεις άλλων χωρών, είναι περιορισμένες. Εξάιρεση αποτελεί η περίπτωση της Ιρλανδίας, η οποία λόγω της γεννίασης, των χερσαίων συνόρων και της εμπορικής εξάρτησής της από το ΗΒ, αποτελεί την πιο άμεσα πληττόμενη χώρα της ΕΕ στη μετά Brexit εποχή (Morchid & O'Mahony, 2019).

Με την υπογραφή της Συμφωνίας Εμπορίου και Συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και του ΗΒ (E.C., 2020), κάποια εκ των ανωτέρων ζητημάτων αναφορικά με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αποσαφηνίζονται. Ειδικότερα, η Συμφωνία περιλαμβάνει τις ακόλουθες διατάξεις για την απρόσκοπτη πρόσβαση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και συναλλαγές στο πλαίσιο εμπορικών όρων χωρίς διακρίσεις: α) παρέχει σε πλοία που φέρουν τη σημαία του άλλου Μέρους ή τα οποία εκμεταλλεύονται πάροχοι υπηρεσιών του άλλου Μέρους, εξίσου ευνοϊκή μεταχείριση με εκείνη που παρέχεται στα δικά του πλοία (που αφορούν στην πρόσβαση στους λιμένες, τη χρήση λιμενικών υποδομών, τη χρήση επικουρικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ άλλων), β) διαθέτει σε παρόχους υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών του άλλου Μέρους, λιμενικές υπηρεσίες (όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση, προμήθειες, ανεφοδιασμό σε καύσιμα και νερό κ.τ.λ.) γ) επιτρέπει με την επιφύλαξη της χορήγησης έγκρισης κατά περίπτωση, να επανατοποθετούν τα ιδιόκτητα ή μισθωμένα κενά εμπορευματοκιβώτια τους, μεταξύ λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου ή λιμένων ενός κράτους μέλους, καθώς, και δ) παρέχει υπηρεσίες τροφοδότησης μεταξύ λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου ή μεταξύ λιμένων κράτους μέλους. Αξίζει να σημειωθεί ωστόσο, στα ανωτέρω πλαίσια, ότι το ΗΒ διατηρεί το δικαίωμα να ορίζει, ότι μόνο πλοία που έχουν νηολογηθεί στα εθνικά μητρώα του θα μπορούν να παρέχουν

υπηρεσίες πλοήγησης και πρόδοσης, ενώ επίσης μόνο σκάφη που φέρουν τη σημαία του ΗΒ μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες ώθησης και ρυμούλκησης.

Επιπροσθέτως, με την εφαρμογή των ανωτέρω, βάσει της συμφωνίας (Ε.Σ., 2020) κάθε μέρος: α) δεν εισάγει ρήτρες κατανομής φορτίου σε μελλοντικές συμφωνίες με τρίτες χώρες (ή αν υπάρχουν τις καταργεί) σχετικά με τις υπηρεσίες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών (για ξηρά, χύδην φορτία και εμπορευματοκιβώτια), β) δε θεσπίζει ούτε διατηρεί μέτρα, σύμφωνα με τα οποία η μεταφορά του συνόλου ή μέρους οποιουδήποτε διεθνούς φορτίου πρέπει να γίνεται αποκλειστικά από σκάφη που είναι νηολογημένα στο εν λόγω Μέρος ή τα οποία ανήκουν σε φυσικά πρόσωπα του εν λόγω Μέρους ή ελέγχονται από αυτά, γ) καταργεί και απέχει από τη θέσπιση τυχόν μονομερών μέτρων ή διοικητικών, τεχνικών και άλλων εμποδίων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν συγκεκαλυμμένο περιορισμό ή να εισαγάγουν διακρίσεις στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και, δ) δεν εμποδίζει τους παρόχους υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών του άλλου Μέρους να συνάπτουν απευθείας συμβάσεις με άλλους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών για την εκτέλεση μεταφορών από πόρτα σε πόρτα ή συνδυασμένων μεταφορών.

## **4. Διερεύνηση προοπτικών για το ελληνική ναυτιλιακή οικονομία μετά το Brexit**

### *4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση*

Με βάση τα παραπάνω, ωστόσο, και παρά τις εξειδικεύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές που παρέχονται από την υπογραφείσα συμφωνία μεταξύ ΕΕ και ΗΒ, λείπει η μελέτη των δυνητικών επιπτώσεων του Brexit, ειδικά για την ελληνόκτητη ναυτιλία. Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί μία παραδοσιακή ναυτική δύναμη, με άμεσες και στενές σχέσεις με το ΗΒ καμία μελέτη, από όσο γνωρίζουν οι συγγραφείς, δεν έχει διεξαχθεί έως και σήμερα. Δεδομένου αυτού του κενού στην βιβλιογραφία, στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί μία συστηματική προσέγγιση για τη διερεύνηση των δυνητικών επιπτώσεων του Brexit για την ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματική «συστάδα» (cluster), μέσα από την αποτίμηση της παρουσίας των ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΗΒ την τελευταία τεσσαρακονταετία, αλλά και μέσα από τη οπτική σκοπιά των ίδιων των ενδιαφερόμενων μερών.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία, ακολούθησε μια διαρκή ανοδική πορεία τα τελευταία 200 χρόνια. Από την ίδρυση του ελληνικού κράτους, αλλά και νωρίτερα, όπως καταγράφεται στην εγχώρια ιστοριογραφία, Έλληνες έμποροι συρρέουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, και από το τελευταίο τέταρτο του 19ου αι. αναπτύσσουν έντονη παρουσία και δραστηριότητα στη Βρετανία και, ειδικότερα, σε κέντρα όπως το Λονδίνο, το Μάντσεστερ, το Λίβερπουλ στον τομέα της ναυτιλίας, μεταξύ άλλων, μέσω οικογενειακών επιχειρήσεων (Chatziioanou, 2009). Για τους Έλληνες πλοι-

οκτήτες η εγκατάσταση στα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης, όπως το Λονδίνο, ήδη από το 18ο αι. ήταν μια φυσική εξέλιξη της προσπάθειάς τους να βρεθούν στα διεθνή κέντρα του εμπορίου και των χρηματοπιστωτικών συναλλαγών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ναυτιλία που τη διαχειρίζονται Έλληνες ως ιδιοκτήτες η/και διαχειριστές, περνά από τον γεωγραφικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας στον άξονα Πειραιάς – Λονδίνο, όπως σημειώνει η Χαρλαύτη (1996).

Σε αυτό το πλαίσιο, η παρούσα ενότητα εξετάζει τους δεσμούς μεταξύ Ελλήνων εφοπλιστών και ΗΒ, μέσα από στατιστικά δεδομένα, όπως αυτά προέκυψαν από τη συλλογή και επεξεργασία πρωτογενών στοιχείων από τις ετήσιες εκδόσεις του Greek Shipping Directory (GSD) που καλύπτουν την τελευταία τεσσαρακονταετία. Η έκδοση αυτή, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων μία καταγραφή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο ΗΒ, καθώς και επιπρόσθετες πληροφορίες που αφορούν στον αριθμό των πλοίων που αυτές διαχειρίζονται/πρακτορεύονται, τις σημαίες που τα πλοία τους φέρουν, καθώς και τα γραφεία που διαθέτουν.

Μέχρι σήμερα καμία άλλη μελέτη δεν έχει συλλέξει, αξιοποιήσει και επεξεργαστεί τα δεδομένα των εκδόσεων αυτών, καθιστώντας την παρούσα εργασία μία πρωτότυπη συμβολή στη σχετική βιβλιογραφία. Ως εκ τούτου, η αξιοποίηση του GSD για πολλές χρονιές, ξεκινώντας με επιλεγμένα έτη από τις δεκαετίες του 1970, 1980 και 1990 έως και τη παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008, και μία πιο συστηματική καταγραφή των στοιχείων της εν λόγω έκδοσης σε ετήσια βάση, από τη χρονιά πριν την αναγγελία του Brexit (2015) και έπειτα έως το 2019 (με εξαίρεση το 2017), διαμορφώνει μία ικανή βάση δεδομένων που δύναται να προσφέρει σημαντική γνώση για τη παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών στο ΗΒ, καθώς και να συνεισφέρει στην εξαγωγή συμπερασμάτων για τις δυνητικές επιπτώσεις του Brexit σε αυτές. Σκοπός της ανάλυσης αυτής είναι να δείξει την εξέλιξη της παρουσίας των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στο ΗΒ και τον βαθμό στον οποίο το ΗΒ, και ειδικότερα το City του Λονδίνου, παραμένει το σημαντικότερο εξωχώριο ναυτιλιακό κέντρο. Συμπληρωματικά προς την παραπάνω ανάλυση, διεξήχθησαν συνεντεύξεις με παράγοντες που δραστηριοποιούνται στον χώρο του ναυτιλιακού κλάδου. Πιο συγκεκριμένα, ο στόχος ήταν να καταγραφούν και να αναλυθούν οι επιπτώσεις του Brexit στην ελληνόκτητη ναυτιλία του ΗΒ, από τη σκοπιά των ίδιων των ενδιαφερόμενων μερών.

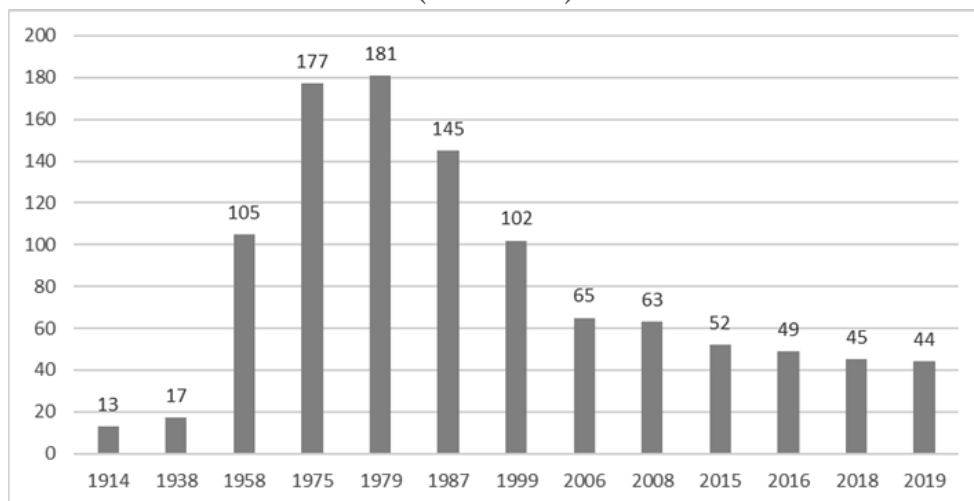
Οι συνεντεύξεις, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, αποτελούν μία προσφιλή μεθοδολογία έρευνας για την μελέτη περιπτώσεων, η οποία μπορεί να αξιοποιηθεί αυτοτελώς ή και σε συνδυασμό με άλλες μεθόδους ανάλυσης (Robson, 2010). Ως εκ τούτου, το «να ανακαλύψει κανείς τις απόψεις του ερευνώμενου πληθυσμού, εστιάζοντας στις οπτικές γωνίες υπό τις οποίες τα άτομα βιώνουν και αισθάνονται τα γεγονότα (Bird et al., 1999) αποτελεί επιδίωξη της ποιοτικής έρευνας, η οποία, σε αντίθεση με την ποσοτική, μπορεί να διεισδύσει βαθύτερα στην ανάλυση και ερμηνεία καταστάσεων και γεγονότων μεταξύ άλλων (Κεδράκα, 2008).

Σε αυτό το πλαίσιο, στο τέλος του 2019 (πριν την πανδημία) διενεργήθηκαν δύο συνεντεύξεις με ιστορικές ναυτιλιακές εταιρείες, εκ των οποίων η μία αποχώρησε προσφάτως από την αγορά του ΗΒ, ενώ η άλλη συνεχίζει να δραστηριοποιείται και να διατηρεί τα γραφεία της στο Λονδίνο. Αμφότεροι οι συνεντευξιαζόμενοι, αποτελούν στελέχη της ανώτερης διοίκησης των εταιρειών, ενώ απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή τους στην έρευνα ήταν η τήρηση της ανωνυμίας τόσο των επιχειρήσεων που εκπροσωπούν, όσο και της προσωπικής τους ανωνυμίας. Μέσα από τη διαδικασία αυτή, παρέχεται η δυνατότητα αλληλεπίδρασης και συλλογής στοιχείων από άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη, τα οποία δύνανται με τις γνώσεις, την εμπειρία και την κατάρτισή τους, να συνεισφέρουν καθοριστικά στους σκοπούς της εν λόγω έρευνας.

#### *4.2 Η παρουσία των Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών στο ΗΒ την τελευταία τεσσαρακονταετία (1979-2019)*

Πριν από την αποτύπωση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών με γραφεία στο ΗΒ, κατά την προαναφερθείσα περίοδο 1979-2019 σημειώνεται, ότι σύμφωνα με τον ιστορικό Καπετανάκη (2016), ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων με έδρα το Λονδίνο έφτασε τα 13 γραφεία το 1914, τα 17 το 1938, τα 105 το 1958 και τα 177 το 1975. Όπως παρατηρείται και στο ακόλουθο Διάγραμμα, η αυξητική τάση που έχει καταγραφεί από τις αρχές της δεύτερης δεκαετίας του προηγούμενου αιώνα συνεχίζεται μέχρι και το 1979, οπότε και στο ΗΒ καταγράφεται η παρουσία 181 ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων.

**Διάγραμμα 2: Γραφεία Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών στο Η.Β (1914-2019)**



Πηγή: Καπετανάκης (2016) & GSD (επεξεργασία των συγγραφέων).

Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία του GSD μία οχταετία μετά, η αύξουσα παρουσία του ελληνικού εφοπλισμού στο HB, φαίνεται όχι μόνο να έχει ανακοπεί, αλλά και να έχει αντιστραφεί. Έτσι το 1987, το HB αριθμεί 145 γραφεία ελληνικών ναυτιλιακών, δηλαδή 36 λιγότερα σε σχέση με το 1979. Έκτοτε, η φθίνουσα παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών στο HB συνεχίζεται τη δεκαετία του 1990, με 102 γραφεία το 1999, καθώς και από τη πρώτη δεκαετία του 21<sup>ου</sup> αιώνα (το 2006, 65 γραφεία και το 2008, 63) μέχρι και το 2019, οπότε και έχουν απομείνει 44 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία στο HB. Ειδικότερα, για την περίοδο από το 2015 έως το 2019 παρατηρούμε μία μικρή μεν, ετήσια μείωση των γραφείων, ωστόσο σε σύγκριση με τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η συρρίκνωση αυτή ανέρχεται σχεδόν στο 75%. Συνολικότερα, μέσα σε μια εκατονταετία από το 1914 μέχρι το 2019 παρατηρείται η άνοδος και η πτώση της ελληνικής ναυτιλιακής παρουσίας στο HB.

Ο παρακάτω Πίνακας 1 παρουσιάζει αναλυτικά τις 44 εναπομείνουσες το 2019 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα στο HB. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Companies House (2020) του HB, κατά το τρέχον έτος δύο ακόμα ναυτιλιακές, οι Giles Adams και Olympic Agencies, έχουν στην ουσία αναστείλει την δραστηριότητά τους. Ωστόσο, παραδοσιακές ελληνικές ναυτιλιακές οικογένειες, μεταξύ άλλων των Γουλανδρή, Χανδρή, Φαφαλιού, Κουλουκουντή, Λαιμού, βλέπουμε να διατηρούν την παρουσία τους στο HB.

**Πίνακας 1: Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με γραφεία στο HB το 2019**

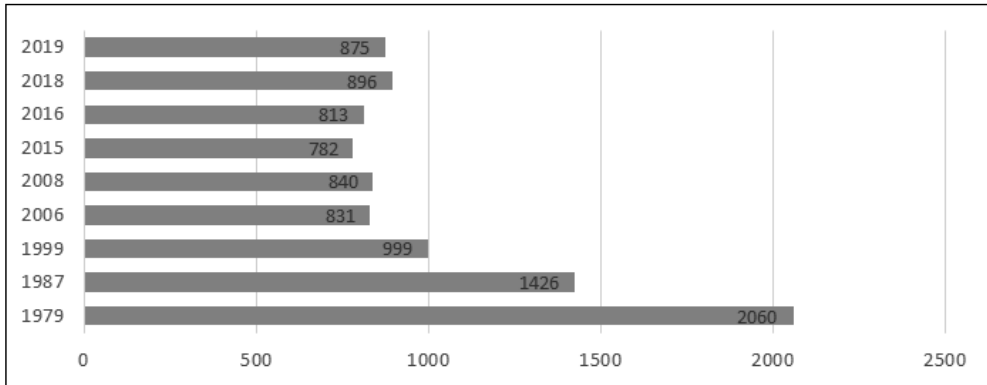
No.	Επωνυμία εταιρείας	No.	Επωνυμία εταιρείας	No.	Επωνυμία εταιρείας
1	AGELEF MARITIME SERVICES	16	FAFALIOS	31	MARAN
2	ALBERTA SHIPBROKERS	17	FAIRDEAL INTERNATIONAL	32	MARVIN SHIPPING
3	ANDROS MARITIME AGENCIES	18	GILES ADAMS LIMITED	33	NOMIKOS A.M & SON
4	ARGYLL SHIPPING	19	GOULANDRIS BROTHERS	34	OLYMPIC AGENCIES
5	ATHENIAN TANKERS	20	GOURDOMICHALIS & CO.	35	RETHYMNIS & KULUKUNDIS
6	AVIN INTERNATIONAL	21	HELIKON SHIPPING ENTERPRISES	36	SEALION SHIPPING

7	BEAUFORT SHIPPING	22	HIGHBURY SHIPPING SERVICES	37	SEVEN SEAS MARITIME
8	BRAY SHIPPING	23	INTERMAR CHARTERING	38	SOUTHERN SHIPPING & FINANCE
9	CHANDRIS	24	IONIC SHIPPING AGENCIES	39	SOUTHERN STEAMSHIPS
10	CHIOS NAVIGATION	25	JOHN SAMONAS & SONS	40	TIME & TIDE SHIPPING
11	DELTA TANKERS	26	LEMOS C.M & CO	41	TRADE & TRANSPORT
12	DIAMANTIS LEMOS	27	LEMOS N.S & CO.	42	TRANSMARINE SHIPPING AGENCIES
13	DORIAN LPG (UK)	28	LOMAR SHIPPING	43	TRANSMED SHIPPING
14	DROMON MARITIME AGENCY	29	LYKIARDOPOULO & CO.	44	VICTORIA STEAMSHIP
15	ELETSON MARITIME	30	LYRAS MARITIME LTD SHIP & CHART. BROKERS		

Πηγή: GSD (2019).

Ανάλογη φθίνουσα πορεία, με κάποιες αυξομειώσεις καταγράφεται και αναφορικά με τον ελληνόκτητο στόλο που βρίσκεται υπό την διαχείριση-πρακτόρευση των ναυτιλιακών γραφείων που εδρεύουν στο ΗΒ, στην περίοδο 1979-2019. Ειδικότερα, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο Διάγραμμα ενώ το 1979 τα πλοία υπό τον έλεγχο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών του ΗΒ ήταν 2.060, το 1987 ο αριθμός τους είχε μειωθεί σε 1.426. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ο αριθμός αυτός μειώθηκε περαιτέρω στα 999 πλοία, ενώ το 2006 στα 831. Μία πρόσκαιρη αύξηση του στόλου παρατηρείται για το 2008, με 840 πλοία υπό τη διαχείριση των ναυτιλιακών του ΗΒ, ενώ κατά το 2015 έφτασε στο ιστορικό χαμηλό των 782 πλοίων. Τέλος, σε σχέση με το 2015 από το 2016 έως το 2019 παρατηρείται μία μικρή αύξηση στο σύνολο του υπό διαχείριση στόλου.

**Διάγραμμα 3: Πλοία υπό τη διαχείριση των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ**



Πηγή: GSD (επεξεργασία των συγγραφέων).

Βέβαια, σύμφωνα και με τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών, ο αριθμός των υπό διαχείριση πλοίων δεν αποτελεί απόλυτα ενδεικτικό δείγμα για τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς, η μείωση του στόλου σε αριθμό μπορεί να συνακολουθείται από μία αντίστοιχη αύξηση στην χωρητικότητα του εν ενεργεία στόλου. Επίσης, ένας άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στην ανάλυση του παρακάτω πίνακα, είναι η στρατηγική που ακολουθεί το εκάστοτε γραφείο, σε σχέση με την γενικότερη πορεία των ναυλαγορών που δραστηριοποιείται. Έτσι, η μείωση που παρατηρείται το 2006 (εν μέσω του μεγαλύτερου ναυτιλιακού κύκλου 2000-2008) και η αντίστοιχη αύξηση του στόλου το 2008 (εν μέσω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης) μπορεί να αποδοθεί στην ανακυκλική στρατηγική των Ελλήνων εφοπλιστών.

Για τον λόγο αυτό, ένας πιο ενδεικτικός δείκτης αποτελεί το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που βρίσκεται υπό τη διαχείριση των ναυτιλιακών του ΗΒ ως προς το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου (Πίνακας 2). Το ίδιο πράττει και ο Καπετανάκης (2016), υπολογίζοντας για το 1958 ότι το 45% του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν υπό τη διαχείριση των γραφείων του ΗΒ.



**Πίνακας 2: Ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου υπό τη διαχείριση των ναυτιλιακών του ΗΒ ως προς το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου (1987-2019)**

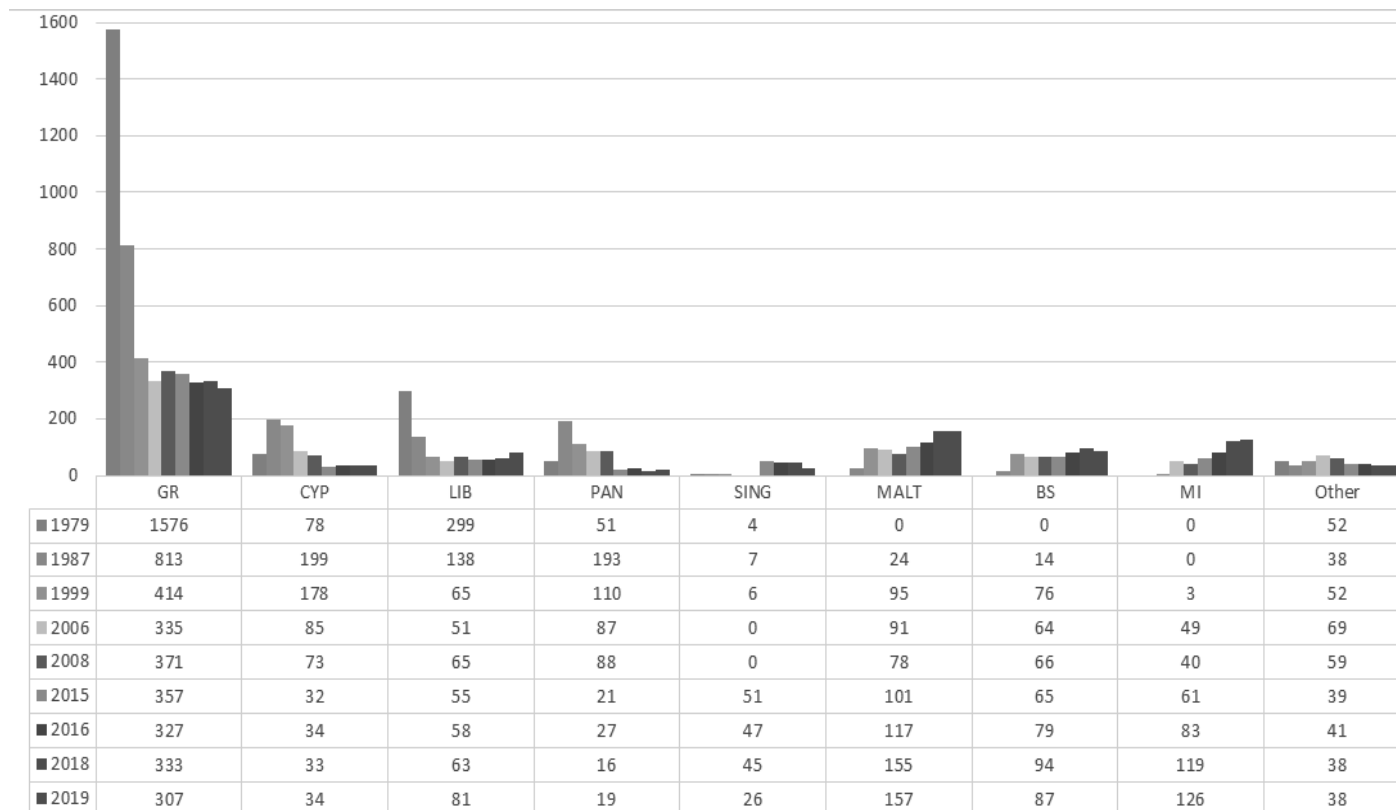
Έτος	Σύνολο Ελληνόκτητου στόλου	Σύνολο Ελληνόκτητου Στόλου υπό την διαχείριση των ναυτιλιακών στο ΗΒ	%
1987	2487	1426	57,34%
1999	3424	999	29,18%
2006	3397	831	24,46%
2008	4173	840	20,13%
2015	4057	782	19,28%
2016	4092	813	19,87%
2018	4148	896	21,60%
2019	4017	875	21,78%

Πηγή: GSD & GSCC (2020) (επεξεργασία συγγραφέων).

Συνδυάζοντας τα στοιχεία του GSD με αυτά της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC, 2020), διαφαίνεται ότι για το 1987 σχεδόν το 57,3% του συνόλου του Ελληνόκτητου στόλου ήταν υπό τη διαχείριση των ναυτιλιακών γραφείων του ΗΒ. Με την πάροδο των ετών ωστόσο, το ποσοστό αυτό υπόκειται σημαντική μείωση. Χαρακτηριστικά το 1999 πέφτει στο 29,2% ενώ μέχρι το 2006 στο 24,5% του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου. Από εκεί και έπειτα (2008) φαίνεται να σταθεροποιείται λίγο πάνω ή κάτω από το 20% έως και το 2019.

Ένα επιπρόσθετο στοιχείο που καταγράφεται από στο GSD, για τη δραστηριοποίηση των ελληνικών ναυτιλιακών στο ΗΒ, είναι οι σημαίες των πλοίων που φέρει ο στόλος τους και άρα που είναι νηολογημένα. Στο ακόλουθο Διάγραμμα παρουσιάζονται οι κύριες σημαίες και ως εκ τούτου τα δημοφιλέστερα νηολόγια στα οποία ενέγραφαν τα πλοία του στόλου τους οι ελληνικές ναυτιλιακές κατά την περίοδο 1979-2019. Διαχρονικά, όπως διαφαίνεται μέσα στην υπό εξέταση τεσσαρακονταετία, η ελληνική σημαία και το ελληνικό νηολόγιο αποτελούν με διαφορά την πρώτη επιλογή των ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στο ΗΒ. Ειδικότερα, πέραν της ελληνικής σημαίας κατά τις χρονιές 1979, 1987 και 1999 παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου των ναυτιλιακών του ΗΒ, είναι εγγεγραμμένο στα νηολόγια της Κύπρου (CYP), της Λιβερίας (LIB) και του Παναμά (PAN). Ωστόσο, από το 1999 τα παραπάνω νηολόγια φαίνεται να σημειώνουν απώλειες, ενώ τα νηολόγια της Μάλτας (MALT) και των Μπαχάμας (BS) ενισχύουν το μερίδιό τους με τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα τους. Από το 2006 και το 2015 αντίστοιχα, στα παραπάνω νηολόγια προστίθενται αυτά των Νήσων Μάρσαλ (MI) και της Σιγκαπούρης (SING).

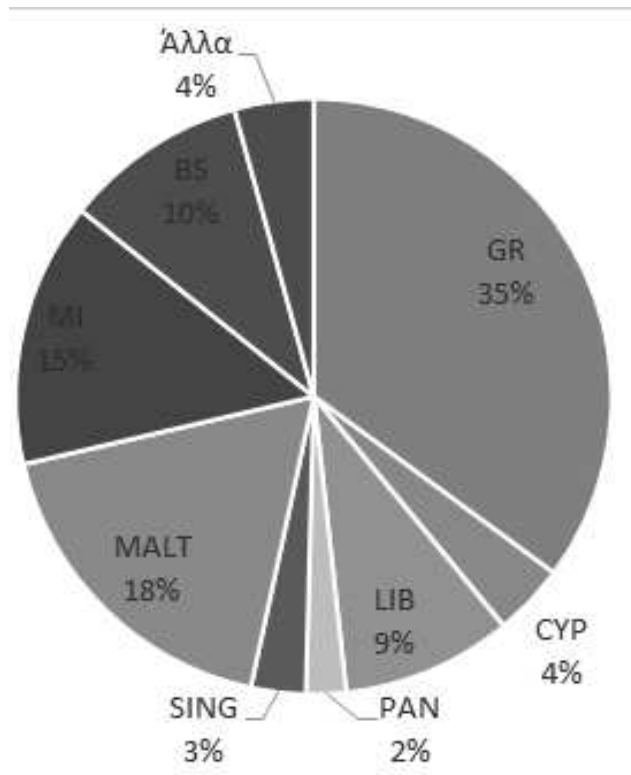
**Διάγραμμα 4: Τα κυριότερα νηολόγια για τις Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες του Η.Β. (1979-2019)**



Πηγή: GSD (επεξεργασία των συγγραφέων)

Για το 2019 ειδικά, η ανάλυση για την κατανομή (ποσοστό επί του συνόλου) των σημαιών που φέρει ο στόλος των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ παρουσιάζεται στο ακόλουθο Διάγραμμα 5.

**Διάγραμμα 5: Τα κυριότερα νηολόγια για τις Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες του ΗΒ (2019)**



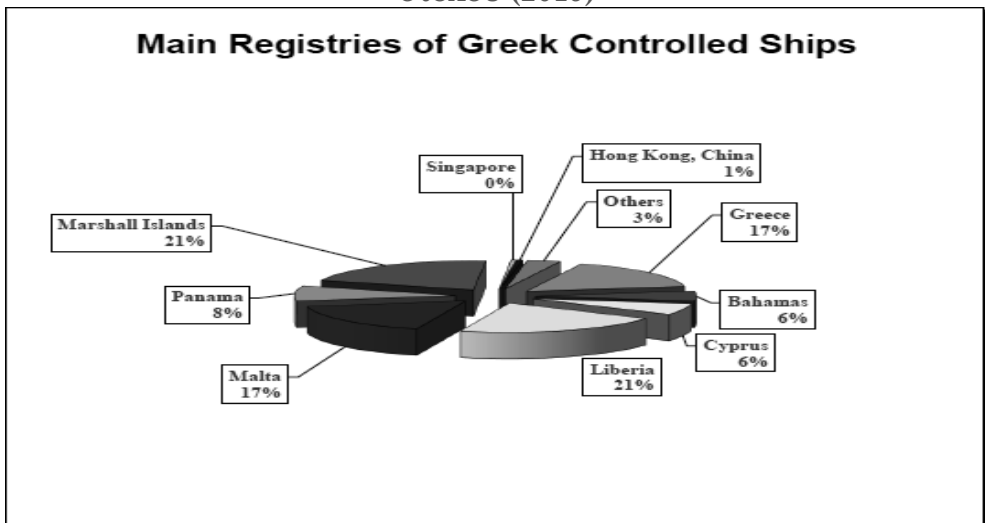
Πηγή: GSD (2019 - επεξεργασία των συγγραφέων).

Όπως παρατηρείται, η ελληνική σημαία παρά τις απώλειες που καταγράφει, συνεχίζει να κατέχει τη μερίδα του λέοντος με το 35% του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ να είναι εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο. Ακολουθώντας, στη Μάλτα και τις Νήσους Μάρσαλ, είναι εγγεγραμμένο το 18% και το 15% αντιστοίχως. Τις σημαίες των Μπαχάμας και της Λιβερίας φέρει το 10% και το 9% των πλοίων αντιστοίχως, ενώ η Κύπρος και ο Παναμάς που άλλοτε αποτελούσαν προσφιλή νηολόγια, συνεχίζουν να καταγράφουν απώλειες, συγκεντρώνοντας το 4% και 2% επί του συνόλου του στόλου των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ. Τέλος, τη σημαία Σιγκαπούρης φέρει ένα 3% του στόλου, με τις υπόλοιπες σημαίες να συγκεντρώνουν το 4%. Μεταξύ άλλων, τόσο κατά το 2019 όσο και σε παλαιό-

τερες χρονιές καταγράφονται εγγεγραμμένα πλοία στα νηολόγια χωρών, όπως τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Χονγκ Κονγκ, τις Βερμούδες, την Βραζιλία, την Αίγυπτο και την Ιταλία.

Ωστόσο, η παραπάνω καταγραφή σε σύγκριση με τα στοιχεία που δημοσιεύει η GSCC (2020) και παρατίθενται στο επόμενο Διάγραμμα, με τα κυριότερα νηολόγια, για το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις. Όπως παρατηρείται, σε αντίθεση με τις ελληνικές ναυτιλιακές του ΗΒ, η Λιβερία και οι Νήσοι Μάρσαλ αντίστοιχα, αντί της Ελλάδας και της Μάλτας (οι οποίες βρίσκονται στη 3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> θέση με 17% αντίστοιχα), αποτελούν τα κυριότερα νηολόγια επί του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου. Στην 5<sup>η</sup> θέση με 8% των εγγεγραμμένου στόλου, βρίσκεται ο Παναμάς ενώ στην 6<sup>η</sup> και 7<sup>η</sup> θέση βρίσκονται οι Μπαχάμες και η Κύπρος με 6%. Τέλος, στην 8<sup>η</sup> θέση βρίσκεται το Χονγκ Κονγκ με 1% και ακολουθεί η Σιγκαπούρη και τα υπόλοιπα νηολόγια, με πολύ μικρά ποσοστά εγγεγραμμένων πλοίων.

**Διάγραμμα 6: Τα κυριότερα νηολόγια στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου (2019)**

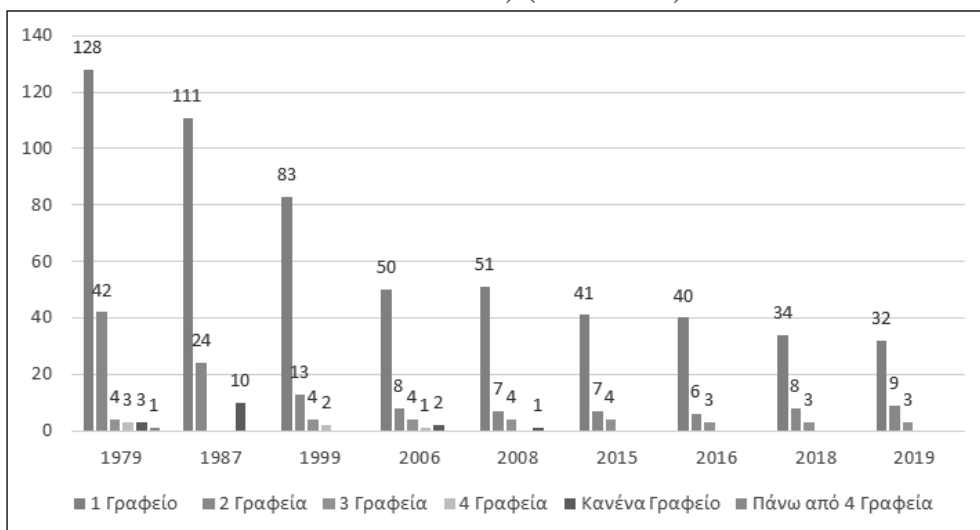


Πηγή: GSCC (2020).

Από την παραπάνω σύγκριση μπορούν να εξαχθούν δύο βασικά συμπεράσματα: Πρώτον, ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές του ΗΒ έχουν περισσότερα πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο σε σχέση με τις υπόλοιπες ναυτιλιακές που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα ή/και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Δεύτερον, ειδικά για τις ναυτιλιακές που είναι εγκατεστημένες στο ΗΒ, αλλά και για το σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σημειώνεται ότι κανένα από τα πλοία του ελληνόκτητου στόλου δεν είναι εγγεγραμμένο στο Βρετανικό νηολόγιο, τόσο κατά το 2019 όσο και συνολικά κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Ένα ακόμα ενδιαφέρον δεδομένο που καταγράφεται στις εκδόσεις του GSD, αφορά στα γραφεία που διέθεταν και διαθέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα το ΗΒ. Σύμφωνα με τη συγκεντρωτική στατιστική ανάλυση των στοιχείων του GSD που συλλέχθηκαν και παρατίθενται στο ακόλουθο Διάγραμμα, προκύπτει ότι διαχρονικά η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών του ΗΒ διέθετε και διαθέτει τουλάχιστον ένα επιπλέον γραφείο, πέραν αυτού του Λονδίνου.

**Διάγραμμα 7: Πλήθος γραφείων ανά Ναυτιλιακή Εταιρεία (πέραν του Λονδίνου) (1979-2019)**



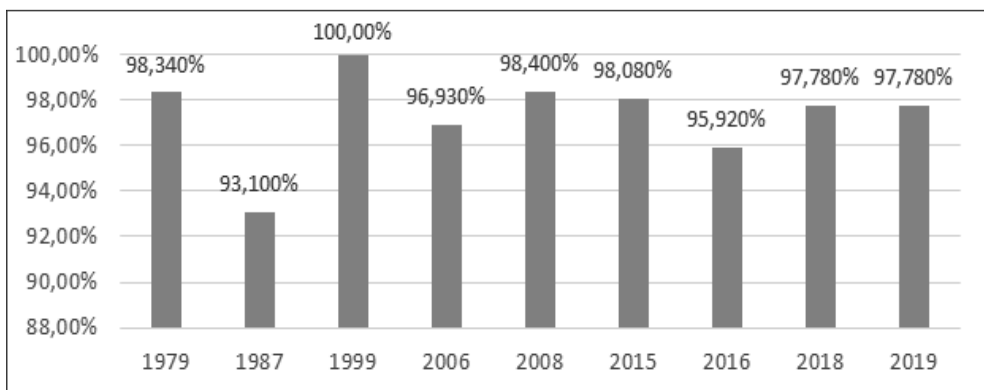
Πηγή: GSD (επεξεργασία των συγγραφέων).

Χαρακτηριστικό της εμβέλειας των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ, είναι το παράδειγμα της εταιρείας LATSIS JOHN (LONDON) LTD, η οποία το 1979 διατηρούσε 10 γραφεία σε διάφορα μέρη ανά τον κόσμο (μεταξύ των οποίων ο Πειραιάς, η Νέα Υόρκη, η Βυρηντός, το Κάιρο, το Γιοχάνεσμπουργκ, το Παρίσι, το Τόκιο, η Τρίπολη, η Γουάσινγκτον και η Γενεύη). Κατά το ίδιο έτος άλλες σαράντα δύο (42) ναυτιλιακές διατηρούσαν δύο (2) γραφεία, τέσσερις (4) (3)τρία γραφεία, και τρεις (3) τέσσερα (4) γραφεία πέραν αυτού του Λονδίνου, ενώ μόλις τρεις (3) είχαν αποκλειστική δραστηριότητα στη Βρετανική πρωτεύουσα. Με το πέρασμα των δεκαετιών βέβαια, ο αριθμός τους μειώθηκε σημαντικά λόγω και της ανάπτυξης κυρίως των τεχνολογικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων, ωστόσο αρκετές ναυτιλιακές (με εξαίρεση το 1987) συνέχισαν να διατηρούν πολλαπλά γραφεία εκτός του ΗΒ. Ακόμη και το 2019, από τις 44 εναπομείναντες ναυτιλιακές στο Λονδίνο, οι 32 εξ αυτών διαθέτουν ένα (1) επιπλέον γραφείο, ενώ οι εννιά (9) και οι τρεις (3) εκ των υπολοίπων, διαθέτουν δύο (2) και τρία (3) γραφεία εκτός του ΗΒ αντίστοιχα.

Όπως είναι αναμενόμενο ο Πειραιάς ήταν και είναι η δεύτερη (ή και βασική πλέον) έδρα των δραστηριοτήτων της συντριπτικής πλειοψηφίας των ναυτιλιακών εταιρειών του ΗΒ, όπως προκύπτει και από το επόμενο Διάγραμμα. Ανέκαθεν, ακόμα και στην περίοδο της ακμής του ελληνικού εφοπλισμού στο ΗΒ κατά τη δεκαετία του '70, η παράλληλη παρουσία τους στην Ελλάδα και στον Πειραιά ειδικότερα παρέμεινε ισχυρή. Πολλές από τις εταιρείες αυτές που είχαν παρουσία στο ΗΒ, με το πέρασμα των ετών επέλεξαν να αποχωρήσουν, μεταφέροντας το σύνολο των δραστηριοτήτων τους στον Πειραιά, ενώ ακόμα και από αυτές που παρέμειναν, πολλές σταδιακά μετέφεραν εκεί μέρος των δραστηριοτήτων τους.

Αυτή είναι και η περίπτωση της μίας εκ των δύο αντιπροσωπευτικών ναυτιλιακών εταιρειών που λάβαμε συνέντευξη, η οποία αποφάσισε το 2019 να μεταφέρει το σύνολο των δραστηριοτήτων της στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τον εκπρόσωπό της η σκοπιμότητα παρουσίας της εταιρείας στο Λονδίνο είχε εκλείψει και για τον λόγο αυτό ελήφθη η απόφαση να συγκεντρωθούν όλα τα τμήματα της εταιρείας κάτω από μία στέγη. Από την άλλη πλευρά, ο εκπρόσωπος της δεύτερης ναυτιλιακής δήλωσε, μεσοπρόθεσμα η εταιρεία του θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται στο ΗΒ. Ωστόσο, με την αποχώρηση του ΗΒ από την ΕΕ, αν και δεν έχει ληφθεί κάποια οριστική απόφαση μεταφοράς των γραφείων σε άλλη αγορά, έχουν ξεκινήσει οι συζητήσεις αναφορικά με την μακροπρόθεσμη στρατηγική της εταιρείας και τη σκοπιμότητα διατήρησης του γραφείου στο ΗΒ ή την μετεγκατάσταση σε άλλο ναυτιλιακό κέντρο. Αξίζει να σημειωθεί ότι πέραν του Πειραιά, η Νέα Υόρκη, η Λευκωσία, η Σιγκαπούρη και η Σανγκχάι μεταξύ άλλων αποτελούν ναυτιλιακά κέντρα στα οποία οι ναυτιλιακές του ΗΒ είχαν ή συνεχίζουν να διαθέτουν γραφεία.

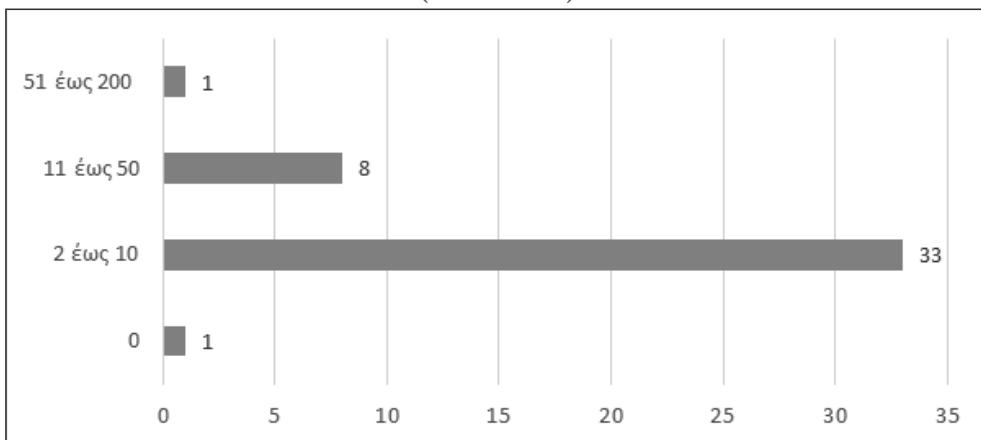
**Διάγραμμα 8: Ποσοστό ελληνικών Ναυτιλιακών του ΗΒ με γραφεία στον Πειραιά**



Πηγή: GSD (επεξεργασία των συγγραφέων).

Τέλος, κλείνοντας την ενότητα αυτή της στατιστικής ανάλυσης των εταιρικών χαρακτηριστικών των ελληνικών ναυτιλιακών του ΗΒ, ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο αριθμός των εργαζομένων που απασχολούν. Ωστόσο, σε αντίθεση με τις χρονοσειρές που αξιοποιήθηκαν παραπάνω, τα στοιχεία για το στελεχιακό δυναμικό των εν λόγω ναυτιλιακών εταιρειών, δεν καταγράφονται στις εκδόσεις του GSD. Ως εκ τούτου, για την εξεύρεση των εν λόγω στοιχείων, αξιοποιήθηκαν οι εταιρικές σελίδες των ναυτιλιακών του ΗΒ στο LinkedIn και η ιστοσελίδα του Companies House UK. Ακριβώς όμως επειδή οι σελίδες αυτές καταγράφουν και απεικονίζουν την τρέχουσα κατάσταση των επιχειρήσεων, τα στοιχεία του ακόλουθου Διαγράμματος αφορούν αποκλειστικά τις 44 ναυτιλιακές που για το 2019 συνέχιζαν να δραστηριοποιούνται στο ΗΒ.

**Διάγραμμα 9: Στελεχιακό Δυναμικό Ναυτιλιακών Εταιρειών στο ΗΒ (2019-2020)**



Πηγή: LinkedIn (2020) & Companies House UK (2020)

Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για το εργατικό δυναμικό καταδεικνύουν ότι τριάντα τρεις (33) εκ των σαράντα τεσσάρων (44) ναυτιλιακών του ΗΒ απασχολούν 2 έως 10 εργαζόμενους. Άλλες οχτώ (8) απασχολούν από 11 έως 50 υπαλλήλους, ενώ μόλις μία από 51 έως και 200. Τέλος, τα στοιχεία για μία εταιρεία δεν ήταν διαθέσιμα, καθώς σύμφωνα με το Companies House UK η εν λόγω εταιρεία έχει λυθεί από τα μέσα του 2019.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών γραφείων του ΗΒ ανήκουν, με βάση το προσωπικό τους, στην κατηγορία των μικρών επιχειρήσεων. Δεδομένου ότι οι περισσότερες εξ αυτών έχουν γραφεία και στον Πειραιά, είναι εύλογο ότι πλέον η πλειοψηφία των δραστηριοτήτων τους ασκείται από εκεί. Για τις υπόλοιπες που απασχολούν προσωπικό άνω των 10

υπαλλήλων δεν μπορούμε να εξάγουμε συμπέρασμα για το ποιο γραφείο αποτελεί το κέντρο λήψης αποφάσεων, ωστόσο, είναι μάλλον δεδομένο ότι υπάρχει καταμερισμός των δραστηριοτήτων μεταξύ των δύο γραφείων στα δύο ναυτιλιακά κέντρα.

Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα που προέκυψαν από την ανάλυση των στοιχείων του GSD, οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών από τους οποίους πήραμε συνέντευξη κλήθηκαν να απαντήσουν μια σειρά ερωτημάτων που σχετίζονται τόσο με τις επιπτώσεις του Brexit σε εταιρικό επίπεδο, όσο και με τις δυνητικές προοπτικές ωφέλειας για το ελληνικό ναυτιλιακό cluster από μία πιθανή αποχώρηση/επιστροφή των ναυτιλιακών εταιρειών που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στο City του Λονδίνου. Σε αυτό το πλαίσιο ο παρακάτω Πίνακας παραθέτει τα κυριότερα σημεία των απαντήσεών τους, σε μία προσπάθεια συγκριτικής αντιπαραβολής των απόψεων που εξέφρασαν. Για λόγους διατήρησης της ανωνυμίας τους, αλλά και για λόγους ευκολίας και διάκρισης μεταξύ των δύο, καλούμε την ναυτιλιακή εταιρεία που συνεχίζει να διατηρεί γραφεία στο Λονδίνο ως «Ναυτιλιακή Α» ενώ την άλλη που έχει αποχωρήσει ως «Ναυτιλιακή Β».

**Πίνακας 3: Συγκριτική παράθεση των απόψεων που εξέφρασαν οι εκπρόσωποι των Ναυτιλιακών Εταιρειών**

Ερώτηση	«Ναυτιλιακή Α»	«Ναυτιλιακή Β»
1. Η αντίληψη σας για το Brexit ως φυσικό πρόσωπο	Απειλή Αβεβαιότητα σχετικά με ενδεχόμενους ταξιδιωτικούς περιορισμούς / απαιτήσεις για ανανέωση βίζας εργασίας.	Ούτε Απειλή ούτε Ευκαιρία
2. Η αντίληψη σας για το Brexit ως νομικό πρόσωπο	Ούτε Απειλή ούτε Ευκαιρία	
3. Το Brexit αποτελεί πηγή επιχειρηματικού ρίσκου	Ναι Αύξηση εμπορικών εντάσεων/προστατευτισμού Αβεβαιότητα σχετικά με ισχύουσα νομοθεσία Εν δυνάμει διαταραχές στους θαλάσσιους δρόμους Μεσοπρόθεσμη επιβράδυνση της οικονομίας του Η.Β Αύξηση συναλλαγματικού κινδύνου Ενδεχόμενη πολιτική αστάθεια	Όχι
4. Ο CEO αφιερώνει χρόνο για ζητήματα που αφορούν το Brexit	Ναι Από 1 έως 5 ώρες τη βδομάδα	Όχι



5. Έχετε λάβει μέτρα προετοιμασίας της επιχείρησής σας για το Brexit	<p style="text-align: center;">Ναι</p> <p>Εξέταση πιθανών αλλαγών στο φορολογικό πλαίσιο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο Η.Β</p> <p>Ανάπτυξη στρατηγικής για τη διαχείριση της ρυθμιστικής αβεβαιότητας /αντιστάθμισης έναντι του συναλλαγματικού κινδύνου</p> <p>Διεξαγωγή συζητήσεων με πελάτες/προμηθευτές για τις πιθανές επιπτώσεις του Brexit στη συνεργασία τους</p>	Όχι
6. Παράγοντες επιλογής ναυτιλιακού κέντρου	<p style="text-align: center;">Φορολογικό Καθεστώς &amp; Πολιτική Σταθερότητα</p> <p style="text-align: center;">Γεωγραφική Τοποθεσία</p> <p style="text-align: center;">Διαθεσιμότητα ποιοτικών υπηρεσιών &amp; εξειδικευμένου προσωπικού</p> <p style="text-align: center;">Οργανωμένο ναυτιλιακό cluster</p>	Συγκέντρωση όλων των τμημάτων κάτω από μία στέγη
7. Η Ελλάδα και το ναυτιλιακό της cluster θα επωφεληθεί από το Brexit	Αρκετά	Ελάχιστα
8. Παράγοντες που θα ενίσχυαν περαιτέρω το ελληνικό ναυτιλιακό cluster	<p style="text-align: center;">Πολιτική Σταθερότητα</p> <p>Ύπαρξη φορέα διαχείρισης του cluster</p> <p>Ενίσχυση Εκπαίδευσης, Έρευνας &amp; Καινοτομίας</p> <p>Προώθηση συνεργασιών &amp; συνεργειών</p> <p>Προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων</p>	Πολιτική Σταθερότητα <p>Ύπαρξη φορέα διαχείρισης του cluster</p>

Πηγή: Συνεντεύξεις (επεξεργασία των συγγραφέων).

## 5. Συζήτηση αποτελεσμάτων και συμπεράσματα

Δεδομένου ότι το Λονδίνο υπήρξε για δεκαετίες το μεγαλύτερο εξωχώριο ναυτιλιακό κέντρο για τον ελληνικό εφοπλισμό, η συζήτηση για τις επιπτώσεις του Brexit στη ναυτιλία παρουσιάζει ιδιαίτερο ελληνικό ενδιαφέρον, σε σχέση με τα δυνητικά οφέλη που θα μπορούσε να αποκομίσει ο ναυτιλιακός κλάδος και συνεπώς η ελληνική οικονομία από μια ενδεχόμενη επιστροφή των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών γραφείων στην Ελλάδα. Σε αυτό το πλαίσιο, για την εξέταση της ως άνω ερευνητικής υπόθεσης, αξιοποιήθηκαν πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα, προκειμένου να διαμορφωθεί μια εικόνα, τόσο για την διαχρονική παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών στο ΗΒ, όσο και για τις βασικές παραμέτρους της δραστηριοποίησής τους εκεί, ούτως ώστε να προσδιοριστεί η σημασία του Λονδίνου ως ναυτιλιακού κέντρου, μέχρι και σήμερα για τον ελληνικό εφοπλισμό.

Ειδικότερα για τον σκοπό αυτό, για πρώτη φορά στη βιβλιογραφία συλλέχθηκαν και αναλύθηκαν τα στοιχεία του GSD για σειρά ετών από τη δεκαετία του 1970 έως και το 2019, ενώ διεξήχθησαν και δύο συνεντεύξεις με στελέχη αντιπροσωπευτικών ναυτιλιακών εταιρειών που είχαν (Ναυτιλιακή Β) ή έχουν ακόμα (Ναυτιλιακή Α) παρουσία στο ΗΒ. Από την ανάλυση των στοιχείων αυτών προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα. Μεταξύ αυτών, ότι η παρουσία των ελληνικών ναυτιλιακών στο ΗΒ, μετά από μία μεγάλη περίοδο ακμής της δεκαετίας του '70, αρχίζει να φθίνει ήδη από τη δεκαετία του '80 έως και σήμερα. Χαρακτηριστικά, από τα 181 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία που υπήρχαν στο Λονδίνο στο τέλος της δεκαετίας του 1970, το 2019 είχαν απομείνει μόλις 44. Το 2015, πριν την ανακοίνωση του Brexit και τη διεξαγωγή του σχετικού δημοψηφίσματος ο αριθμός των ναυτιλιακών που διατηρούσαν γραφείο στο ΗΒ ήταν 52, γεγονός που μαρτυρά ότι η μεγάλη πλειοψηφία είχε αποχωρήσει πολύ πριν την εκκίνηση των διαπραγματεύσεων για το Brexit. Όπως διαφαίνεται και από την συνέντευξη με τον εκπρόσωπο της «Ναυτιλιακής Β» κύριος λόγος της αποχώρησης δεν ήταν το Brexit, αλλά η στρατηγική επιλογή συγκέντρωσης όλων των τμημάτων της εταιρείας κάτω από μία στέγη.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι, ενώ το 1987 στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου το 57,3% αυτού βρισκόταν υπό τη διαχείριση των ναυτιλιακών γραφείων του ΗΒ, το ποσοστό αυτό από το 2015 και έπειτα κυμαίνεται σημαντικά χαμηλότερα μεταξύ 19,9% (2015) και 21,8% το 2019. Λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία, η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών με γραφεία στο ΗΒ, διατηρεί επίσης γραφεία στην Ελλάδα, είναι ξεκάθαρο ότι μεγάλο μέρος του υπό διαχείριση στόλου τους έχει αναληφθεί από τα εν Ελλάδι ή από τα ευρισκόμενα σε τρίτες χώρες παραρτήματά τους, με αποτέλεσμα τα τελευταία να έχουν αναδειχθεί στο βασικό κέντρο λήψης αποφάσεων. Επιπρόσθετα, τα τελευταία έτη παρουσιάζεται μία, μικρή μεν αλλά αυξητική, τάση στον αριθμό των εταιρειών που διατηρούν 2 ή και 3 γραφεία εκτός αυτού στο ΗΒ, γεγονός που μπορεί να σημαίνει ότι μερίδα ναυτιλιακών αναπτύσσει παρουσία και δραστηριότητα σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα.

Η υφιστάμενη παράλληλη δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών στο ΗΒ και στην Ελλάδα, καταδεικνύει επίσης ότι δεν αναμένεται μεταφορά του συνόλου ή έστω μεγάλου μέρους των εργασιών τους από το ΗΒ και άρα δεν συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία. Αυτή είναι και η εκτίμηση του εκπροσώπου της Ναυτιλιακής Β. Αντίθετα, ο εκπρόσωπος της Ναυτιλιακής Α, η εταιρεία του οποίου θα παραμείνει στην αγορά του ΗΒ τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, παρά τα έκτακτα μέτρα που αναγκάστηκε να πάρει για να προετοιμαστεί για το Brexit, εκτιμά ότι τα οφέλη ενδέχεται να είναι αρκετά.

Επιπλέον, από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν για το προσωπικό που απασχολείται στα ναυτιλιακά γραφεία του ΗΒ, προκύπτει ότι η συντριπτική πλειονότητα αυτών ανήκει στις λεγόμενες μικρές επιχειρήσεις με 10 εργαζόμενους, ενώ ελάχιστες απασχολούν περισσότερους υπαλλήλους. Έτσι, μία πιθανή μεταφορά προσωπικού από τα γραφεία του ΗΒ σε αυτά της Ελλάδας θα είναι εξαιρετικά περιορισμένη σε απόλυτους αριθμούς.

Τέλος, από τα στοιχεία της ανάλυσης προκύπτει ότι κανένα από τα υπό διαχείριση/πρακτόρευση πλοία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών του ΗΒ, δεν φέρει σημαία του Βρετανικού νηολογίου. Τουναντίον, η πλειοψηφία των πλοίων σε ποσοστό 35% φέρουν ήδη την ελληνική σημαία (ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό του συνόλου του ελληνόκτητου στόλου που φέρει ελληνική σημαία, ήτοι 17%) και άρα δεν αναμένεται να προκύψουν σημαντικά οφέλη για το ελληνικό νηολόγιο (πέρα από μία πιθανή μεταγραφή πλοίων από νηολόγια τρίτων χωρών).

Συμπερασματικά, από την ανάλυση της διαχρονικής παρουσίας των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στο ΗΒ, αλλά και από τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της παρουσίας τους εκεί, προκύπτει ότι ακόμα και στην περίπτωση που κάποιες από τις λίγες εναπομείνουσες ναυτιλιακές εταιρείες στο ΗΒ αποφασίσουν να επιστρέψουν στην Ελλάδα, τα εκτιμώμενα οφέλη της εθνικής οικονομίας από την ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα, αναμένεται να είναι πολύ περιορισμένα. Όπως χαρακτηριστικά επισημαίνουν και οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών, πρόσθετα μέτρα θα έπρεπε να έχουν ληφθεί για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, όπως μεταξύ άλλων, η θεσμοθέτηση φορέα διαχείρισης του ναυτιλιακού κλάδου (ανάλογου του MARITIME LONDON), η ενίσχυση της εκπαίδευσης, της έρευνας και της καινοτομίας, καθώς και η προώθηση συνεργασιών και συνεργειών με παρεμφερείς κλάδους.

## Βιβλιογραφία

- Αθανασίου, Ε. (2019) «Κανάλια επιδράσεων του Brexit στο εμπόριο αγαθών και δυνητικές επιπτώσεις για την Ελλάδα», ΚΕΠΕ, *Οικονομικές Εξελίξεις*, τεύχ. 40, σ.σ. 56-76.
- Alogoskoufis, G. (2016) 'Greece and the upcoming Brexit negotiations', σε C. Wyplosz (ed.) *What to Do with the UK? EU perspectives on Brexit*. London: CEPR Press, p.p. 53-60.
- Black, A. (2017) 'Hard Brexit, international trade and the WTO scenario', *The Federal Trust for Education and Research*, διαθέσιμο στο [http://fedtrust.co.uk/wp-content/uploads/2017/05/Hard\\_Brexit\\_Andrew\\_Black\\_May\\_2017.pdf](http://fedtrust.co.uk/wp-content/uploads/2017/05/Hard_Brexit_Andrew_Black_May_2017.pdf)
- Dhingra, S., Huang, H., Ottaviano, G., Pessoa, J.P., Sampson, T. & Van Reenen, J. (2017) 'The costs and benefits of leaving the EU: Trade effects', *Centre for Economic Performance – LSE*, CEP Discussion Paper No. 1478, <http://cep.lse.ac.uk/pubs/download/dp1478.pdf>
- Bloomberg (2021) 'Brexit Border Trouble Grows as Key Customs System Hits Limit'. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-19/brexit-border-trouble-deepens-as-key-customs-system-is-maxed-out>
- Boulanger, P., & Philippidis, G. (2015) 'The End of a Romance? A Note on the Quantitative Impacts of a Brexit from the EU', *Journal of Agricultural Economics*, 66(3), 832-842.
- Brautzsch, H. U., & Holtemöller, O. (2019) 'Potential international employment effects of a hard brexit', IWH Discussion Papers (No. 4/2019).
- Chatziioanou M.C, (2009) 'Greek Merchants in Victorian England', in «Greek Diaspora and Migration since 1700», *Society, Politics and Culture*, edit Tziovas Dimitris, Ashgate Publishing.
- Companies House UK (2020) <https://www.gov.uk/government/organisations/companies-house>
- Dhingra, S., Ottaviano, G., Sampson, T., & Van Reenen, J. (2016) 'The impact of Brexit on foreign investment in the UK', *BREXIT* 2016, 24(2).
- E.C (2020) 'EU-UK Trade & Cooperation Agreement', *Official Journal of the European Union*.
- GSCC (2020) 'Greek Controlled Shipping', March 2020.
- Greek Shipping Directory (1979, 1987, 1999, 2006, 2008, 2015, 2016, 2018, 2019), Greek Shipping Publications.

- Harlaftis G., (1996) *A History of Greekowned Shipping. The making of an international tramp fleet, 1830 to the present day*, Routledge.
- Hassan, T.A., Hollander, S., van Lent, L., & Tahoun, A. (2020) 'The Global Impact of Brexit Uncertainty' (No. w26609), National Bureau of Economic Research.
- HFW (2020) 'The Maritime Arbitration Universe In Numbers: London Remains Ever Dominant. Shipping Insight: Who Rules The Waves?'
- IRU, (2021) 'Brexit chaos, confusion and complexity continues to plague hauliers and business'. <https://www.iru.org/resources/newsroom/brexit-chaos-confusion-and-complexity-continues-plague-hauliers-and-business>
- Jessop, B. (2018) 'Neoliberalization, uneven development, and Brexit: further reflections on the organic crisis of the British state and society', *European planning studies*, 26(9), 1728-1746.
- Kerridge, M. (2018) 'The Impact of Brexit on the Transport Industry', *Logistics and Transport*, 40.
- Lawless, M. & Morgenroth, E.L. (2017) 'Ireland's international trade and transport connections', ESRI Working Paper (No. 573).
- Lieu, W.T. (2018) 'Impact of BREXIT on key stakeholders of the maritime industry in EU'.
- Minford, P. (2019) 'The effects of Brexit on the UK economy', *The World Economy*, 42(1), 57-67.
- Morchid, K., & O'Mahony, M. (2019) 'Transport Sector Impacts of a Border between Ireland and Northern Ireland after a Hard Brexit', *Journal of Advanced Transportation*, 2019.
- Naftika Chronika, (2021) «Τα απόνερα του Brexit: Ο όμιλος Grimaldi αποχαιρέτά το Βρετανικό νηολόγιο» <https://www.naftikachronika.gr/2021/04/09/ta-aponera-tou-brexit-o-omilos-grimaldi-apochaireta-to-vre-taniko-niologio/>
- Oberhofer, H., & Pfaffermayr, M. (2018) 'Estimating the trade and welfare effects of Brexit: A panel data structural gravity model'.
- Panagiotou, S., & Thanopoulou, H. (2019) 'Tonnage Tax revisited: The case of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period' (No. 266). Bank of Greece.
- Politico (2021) 'Ferry firms avoid Britain with 'Brexit buster' services from Ireland'. <https://www.politico.eu/article/ferry-firms-avoid-britain-with-brexit-buster-services-from-ireland-to-eu/>

- Power, J.G.V. (2018) 'The impact of Brexit on shipping and ports law', *The Journal Of International Maritime Law* (24), Published By Lawtext Publishing Limited
- Robson, C. (2010) «Η έρευνα του πραγματικού κόσμου: Ένα μέσον για κοινωνικούς επιστήμονες και επαγγελματίες ερευνητές», Σε μετάφραση των: Νταλάκου Π.Β. & Βασιλικού Κ. Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
- Simionescu, M., Bilan, Y., Smrčka, L., & Vincúrová, Z. (2017) 'The effects of European economic integration and the impact of brexit on the UK immigrants from the CEE countries', *E+ M Ekonomie a Management*.
- Syreloglou, S., Baatz, Y., Coles, R., Hudson, D., Quinn, S., Serdy, A., Zhang, J. (2017) 'The UK maritime sectors beyond Brexit', University of Southampton.
- UKSR (2015) 'Advisory Panel Report: Review Of The UK Ship Register And Recommendations For Future Improvements'.
- ESCA, (2019) 'Position Paper on Brexit: Priorities for European shipowners', Brussels, Belgium, [www.ecsa.eu](http://www.ecsa.eu)
- Reuters, (2019) 'Shipping firms drop British flag as Brexit risks loom'. [https://www.reuters.com/article/us-britain-eu-shipping/shipping-firms-drop-british-flag-as-brexit-risks-loom-idUSKCN1TX1SQ?mod=article\\_inline](https://www.reuters.com/article/us-britain-eu-shipping/shipping-firms-drop-british-flag-as-brexit-risks-loom-idUSKCN1TX1SQ?mod=article_inline)
- Sampson, T. (2017) 'Brexit: the economics of international disintegration', *Journal of Economic perspectives*, 31(4), 163-84.
- Shipping Professional Network (2019) 'Shipping Confidence Of The Next Generation', In association with LBDO.
- Whitman, R.G. (2017) 'Avoiding a Hard Brexit in foreign policy', *Survival*, 59(6), 47-54.
- Καπετανάκης, Π. (2016) 'Τα «πώς» και τα «γιατί» του ναυτιλιακού θαύματος στο Λονδίνο', *Ναυτικά Χρονικά* τ. 187, Αφιέρωμα στη ναυτιλιακή κοινότητα του City.
- Κεδράκα, Κ. (2008) 'Μεθοδολογία Παρατήρησης' στο: <http://www.adulteduc.gr>