



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

**« Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ
ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ- ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-2002»**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ: 22100069
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΞΥΔΕΑΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ</u>	3
<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</u>	5
<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</u>	7
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ</u>	
<u>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ</u>	
1.1. Ναυτιλία και διεθνής οικονομία.....	9
1.2. Η έννοια του συναλλάγματος.....	10
1.3. Η σύνθεση και σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	11
1.2.1. Εμβάσματα Εφοπλιστών.....	12
1.2.2. Εμβάσματα Ναυτικών.....	13
1.2.3. Εισφορές στο NAT.....	13
1.2.4. Ναύλοι εμπορευμάτων.....	14
1.2.5. Ανεφοδιασμός και επισκευές.....	15
1.2.6. Εισιτήρια επιβατών.....	15
1.2.7. Φορολογία εφοπλισμού.....	15
1.3. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ως μέρος του συνόλου των άδηλων πόρων.....	18
1.4. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Ισοζύγιο Πληρωμών.....	20
1.5. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Εθνικό Εισόδημα(ΑΕΠ).....	24
.	
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ</u>	
<u>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ</u>	
2.1. Εξέλιξη της Εθνικής Οικονομίας.....	27
2.1.1. Διαχρονική εξέλιξη του Ισοζυγίου πληρωμών.....	27
2.1.2. Εξέλιξη της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Στο Ισοζύγιο Πληρωμών.....	30
2.2. Η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Εθνική Οικονομία.....	33
2.3. Οι κλάδοι της οικονομίας στις οποίες συμβάλει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.....	37
2.4. Σύγκριση της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος με τους υπόλοιπους	

άδηλους πόρους.....	39
---------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

3.1. Ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων του ναυτιλιακού συναλλάγματος..	45
3.1.1. Η επίδραση της ελληνικής οικονομίας.....	46
3.1.2. Ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού και η συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος.....	50
3.1.3. Η προσφερόμενη χωρητικότητα από την ελληνική εμπορική ναυτιλία.....	52
3.1.4. Το ναυτεργατικό δυναμικό και το ναυτεργατικό εισόδημα.....	53
3.1.5. Οι επενδύσεις σε πλοία.....	54
3.1.6. Η επίδραση των εξωγενών παραγόντων.....	54
3.2. Παρουσίαση των παραγόντων που επηρέασαν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1975-2002.....	59
3.2.1. Η περίοδος 1975-1990.....	59
3.2.2. Η περίοδος 1990-2002.....	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-2002.

4.1. Βασικές παρατηρήσεις για την στατιστική ανάλυση του ναυτιλιακού Συναλλάγματος.....	66
4.1.1. Η σταθερότητα των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	66
4.1.2. Η ύπαρξη τάσης.....	66
4.1.3. Σκοπός της ανάλυσης.....	67
4.2. Βασικές υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται η στατιστική ανάλυση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	68
4.2.1. Υποθέσεις για την στοχαστική μεταβλητή του υποδείγματος.....	68
4.2.2. Υποθέσεις για τις ανεξάρτητες μεταβλητές του υποδείγματος.....	70
4.2.3. Τελική παρατήρηση.....	71
4.3. Τρόποι αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του υποδείγματος.....	71
4.3.1. Κριτήρια αξιολόγησης του υποδείγματος συνολικά.....	72

4.3.2. Κριτήρια αξιολόγησης της στατιστικής σημαντικότητας των επιμέρους Παραμέτρων.....	73
4.4. Προσδιορισμός των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος.....	73
4.4.1. Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που θα συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα....	73
4.4.2. Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που δεν θα συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα	74
4.4.3. συμβολισμός των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος.....	75
4.4.4. Εξέλιξη των τιμών των ερμηνευτικών μεταβλητών.....	75
4.5. Αποτελέσματα των παλινδρομήσεων.....	79
4.5.1. Εκτίμηση όλων των δυνατών υποδειγμάτων με μία ερμηνευτική μεταβλητή.....	79
4.5.2. Εκτίμηση υποδειγμάτων με περισσότερες από μία ερμηνευτικές μεταβλητές.....	84
4.6. Επιλογή των καταλληλότερων υποδειγμάτων για την ερμηνεία της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	90
4.7. Έλεγχος προβλεπτικής ικανότητας των κυριότερων υποδειγμάτων.....	92
4.8. Συμπεράσματα της εφαρμογής του οικονομετρικού υποδείγματος.....	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΕΠΙΛΟΓΟΣ

5.1. Σημασία μελέτης της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας.....	97
5.2. Τρόποι αύξησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος.....	98

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	100
--------------------------	------------

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Αριθμός των Ελλήνων ασφαλισμένων ναυτικών στο NAT για την περίοδο 1975-1997.....	13
Πίνακας 2: Η συμμετοχή κάθε πηγής ναυτιλιακού συναλλάγματος ξεχωριστά κατά την περίοδο 1975-1981.....	15

Πίνακας 3: Η εξέλιξη του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, του Εμπορικού Ισοζυγίου και του Ισοζυγίου Υπηρεσιών κατά την περίοδο 1975- 2003.....	31
Πίνακας 4: Εξέλιξη ναυτιλιακού, τουριστικού και μεταναστευτικού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1975-1997.....	40
Πίνακας 5: Αριθμός των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που λειτουργούσαν στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1976-1981.....	47
Πίνακας 6: Εξέλιξη του αριθμού των Ελληνόκτητων πλοίων υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, και του Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού κατά την περίοδο 1975-1990.....	62
Πίνακας 7: Εξέλιξη του αριθμού των Ελληνόκτητων πλοίων υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, και του Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού κατά την περίοδο 1990-2002.....	65
Πίνακας 8: Εξέλιξη των τιμών των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.....	76
Πίνακας 9: Πίνακας συσχετίσεων των τιμών των ανεξάρτητων και της εξαρτημένης μεταβλητής του υποδείγματος.....	80
Πίνακας 10: Πίνακας συσχετίσεων των λογαρίθμων των τιμών των ανεξάρτητων και της εξαρτημένης μεταβλητής του υποδείγματος.....	80
Πίνακας 11: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή.....	81
Πίνακας 12: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου.....	82
Πίνακας 13: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης του λογάριθμου του ναυτιλιακού συναλλάγματος με τον λογάριθμο του ναυλοδείκτη δεξαμενοπλοίων.....	82
Πίνακας 14: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον Ελληνόκτητο υπό ξένες σημαίες στόλο.....	83
Πίνακας 15: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον Ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο.....	84
Πίνακας 16: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον ΔTK και τον Ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο.....	85
Πίνακας 17: Πίνακας παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τις ερμηνευτικών μεταβλητών του πίνακα 16, συν την μεταβλητή AR(1).....	86

Πίνακας 18: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με τον Ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο και τον ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου.....	87
Πίνακας 19: Πίνακας παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής με ερμηνευτικές μεταβλητές του πίνακα 18, συν την μεταβλητή AR(2).....	87
Πίνακας 20: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής και της ανεξάρτητης μεταβλητής με έναν χρόνο υστέρηση.....	88
Πίνακας 21: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης με ερμηνευτικές μεταβλητές την εξαρτημένη μεταβλητή με έναν χρόνο υστέρηση και τον ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου.....	89
Πίνακας 22: Πίνακας αποτελεσμάτων παλινδρόμησης με ερμηνευτικές μεταβλητές τις ίδιες του πίνακα 21, συν τον Ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο.....	89

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Κατανομή του ναυτιλιακού συναλλάγματος ανά πηγή κατά την περίοδο 1975-1981.....	16
Διάγραμμα 2: Εξέλιξη του ΑΕΠ κατά την περίοδο 1985-1995.....	35
Διάγραμμα 3: Πορεία του ναυτιλιακού, τουριστικού και μεταναστευτικού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1975-1985.....	43
Διάγραμμα 4: Πορεία του ναυτιλιακού, τουριστικού και μεταναστευτικού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1986-1997.....	43
Διάγραμμα 5: Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.....	67
Διάγραμμα 6: Εξέλιξη του ΔTK κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.....	77
Διάγραμμα 7: Εξέλιξη της Συναλλαγματικής Ισοτιμίας κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.....	77
Διάγραμμα 8: Εξέλιξη του Ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες στόλου σε κ.ο.χ.(Κόροι Ολικής Χωρητικότητας) κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.....	77
Διάγραμμα 9: Εξέλιξη του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων κατά την περίοδο 1975-2002.....	78
Διάγραμμα 10: Εξέλιξη του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών κατά την περίοδο 1975-2002.....	78

Διάγραμμα 11: Γραφική παράσταση προβλεπτικής ικανότητας του υποδείγματος με ερμηνευτικές μεταβλητές το ναυτιλιακό συνάλλαγμα με έναν χρόνο υστέρηση και τον ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου.....	92
Διάγραμμα 12: Γραφική παράσταση προβλεπτικής ικανότητας του υποδείγματος με ερμηνευτικές μεταβλητές τον ΔTK , τον Ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο και την μεταβλητή $AR(1)$	93
Διάγραμμα 13: Γραφική παράσταση προβλεπτικής ικανότητας του υποδείγματος με ανεξάρτητες μεταβλητές τους λογάριθμους των ΔTK , του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου και του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου.....	94

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό τη ανάλυση των παραγόντων εκείνων που επηρεάζουν την εξέλιξη του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος, του εισοδήματος δηλαδή που δημιουργείται από τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας στο εξωτερικό. Είναι σημαντικό λοιπόν να είναι γνωστές οι αιτίες/ παράγοντες που επιδρούν περισσότερο και καθορίζουν την εξέλιξη αυτής της μεταβλητής. Η παραπάνω ανάλυση έχει πολύ μεγάλη σημασία, γιατί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συμβάλλει θετικά στην ελληνική οικονομία, η θετική επίδραση εκφράζεται τόσο μέσα από τον τομέα των εξωτερικών συναλλαγών της Ελλάδας, όσο και από το Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα (ΑΕΠ) της. Αφενός λοιπόν, το ισοζύγιο πληρωμών- εισπράξεων σε ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι πάντα θετικό με αποτέλεσμα να οδηγεί στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας, αφετέρου συμβάλλει στην αύξηση του Εθνικού Εισοδήματος.

Η ανάλυση των παραγόντων που επιδρούν στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, θα πραγματοποιηθεί μέσω ενός γραμμικού υποδείγματος, το οποίο εκτιμάει συναρτήσεις με πολλές μεταβλητές. Με τη μέθοδο αυτή λοιπόν, θα είναι δυνατόν να βγουν κάποια συμπεράσματα σχετικά με το ποια είναι τα σημαντικότερα αίτια τα οποία επέδρασαν και επιδρούν στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισρέει στην Ελλάδα, έτσι ώστε να προσδιορισθούν ποιες είναι εκείνες οι μεταβλητές που χρειάζονται να ενισχυθούν με σκοπό την βελτίωση και την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, άρα και την βελτίωση της εθνικής οικονομίας.

Συγκεκριμένα, η δομή της εργασίας είναι ως εξής:

- Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται γενική αναφορά στην σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος και γενικότερα της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, καθώς και ανάλυση της σύνθεσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, δηλαδή κατηγοριοποίηση των πηγών που διαμορφώνουν το σύνολο του ναυτιλιακού συναλλάγματος.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο, εξετάζεται η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην εξέλιξη της εθνικής οικονομίας και συγκεκριμένα στους κλάδους εκείνους της οικονομίας που επωφελούνται περισσότερο από την εισροή του στην Ελλάδα. Τέλος γίνεται σύγκριση του, με τις άλλες πηγές συναλλάγματος.

- Στο τρίτο κεφάλαιο, αρχικά γίνεται ανάλυση γενικά των παραγόντων που επηρεάζουν το ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, και στη συνέχεια αναφέρονται συγκεκριμένα οι παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.
- Στο τέταρτο κεφάλαιο, μετά τον προσδιορισμό των μεταβλητών που θα χρησιμοποιηθούν στο υπόδειγμα, και την εφαρμογή της μεθόδου της γραμμικής παλινδρόμησης από το οικονομετρικό πρόγραμμα Eviews, ερμηνεύονται τα αποτελέσματα που προκύπτουν. Βγαίνουν δηλαδή κάποια συμπεράσματα, σχετικά με το ποιοι ακριβώς είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν τον όγκο του ναυτιλιακού συναλλάγματος, έτσι ώστε να είναι δυνατόν να γίνουν κάποιες εκτιμήσεις για την μελλοντική εξέλιξη του.
- Στο πέμπτο κεφάλαιο συνοψίζονται όλα τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τα προηγούμενα κεφάλαια.

Συνοψίζοντας, σκοπός της εργασίας είναι, η κατανόηση της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, δηλαδή η ερμηνεία του μεγαλύτερου δυνατού μέρους της μεταβλητότητας της εξαρτημένης αυτής μεταβλητής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος

1.1. Ναυτιλία και διεθνής οικονομία

Πριν την αναφορά στη σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι σημαντική η εξέταση καταρχήν της σχέσης και της **εξάρτησης της ναυτιλίας και ιδιαιτέρως της ποντοπόρου ναυτιλίας από τη διεθνή οικονομία και τις εξελίξεις της.**

Η διεθνής οικονομία περνάει κάποιες περιόδους από οξύτερες κρίσεις. Τα χαρακτηριστικά των κρίσεων αυτών είναι:

- Μείωση απασχόλησης, δηλαδή ανεργία
- Υψηλούς ρυθμούς πληθωρισμού
- Μείωση ρυθμού αύξησης του προϊόντος των διαφόρων βιομηχανικών χωρών
- Στασιμότητα των επενδύσεων
- Αύξηση των επιτοκίων, με αποτέλεσμα, να είναι αδύνατος ο δανεισμός για παραγωγικές επενδύσεις

Όλα τα παραπάνω δεδομένα, έχουν μεγάλη επίδραση πάνω στο διεθνές εμπόριο και τη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, επομένως και το εισόδημα που προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή το **ναυτιλιακό συνάλλαγμα**.

Μία από τις σημαντικότερες κρίσεις της διεθνούς οικονομίας ήταν και η κρίση του 1974, όπου η μείωση της ζήτησης πετρελαίου, η μεταφορά του σε ορισμένες περιπτώσεις με σωληναγωγούς και η διαπλάτυνση της διώρυγας του Σουέζ συντόμευσαν το χρόνο οικονομικής χρήσης, μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοιων με αποτέλεσμα να υποστούν ζημιές πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στη ποντοπόρο ναυτιλία, άρα να μειωθούν τα κέρδη τους.

Αυτού του είδους οι εξελίξεις όπως η παραπάνω συμβάλλουν στη δημιουργία ενός πλεονάσματος στην προσφορά χωρητικότητας σε σχέση με τη ζήτηση για πλοία, κυρίως στους τομείς μεταφορών χύδην φορτίων, με τους οποίους απασχολείται περισσότερο η ελληνική εμπορική ναυτιλία, με αποτέλεσμα επομένως τον παροπλισμό ενός πολύ σημαντικού αριθμού πλοίων του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. «Η υπερπροσφορά χωρητικότητας οδηγεί τους ναύλους για μεταφορά χύδην φορτίων σε τόσο χαμηλά επίπεδα, ώστε να μην καλύπτεται ούτε καν το μέσο

μεταβλητό κόστος ενός σημαντικού ποσοστού πλοίων»¹. Ένα ακόμη αποτέλεσμα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας εκτός από τη μείωση του ναυλοδείκτη είναι και η αύξηση των παροπλισμένων πλοίων από έλλειψη απασχόλησης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ένας μεγάλος λοιπόν αριθμός πλοίων παραμένει την περίοδο της κρίσης ανενεργός μη αποφέροντας έσοδα, επιβαρύνοντας όμως ταυτόχρονα την ναυτιλιακή εταιρεία με υψηλά σταθερά κόστη. Σαν παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί το έτος 1982, όπου από τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκύπτει ότι το ποσοστό των παροπλισμένων πλοίων στη δύναμη του υπό ελληνική σημαία στόλου, σχεδόν διπλασιάστηκε και αυξήθηκε σε 22,8%(9.640.948 κ.ο.χ.).

Μετά την αναφορά στην σχέση που συνδέει την ελληνική ναυτιλία με τις διεθνείς εξελίξεις, είναι απαραίτητο πριν την εισαγωγή στην σύνθεση και την σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος, να προηγηθεί μία σύντομη αναφορά στην έννοια του συναλλάγματος γενικότερα.

1.2. Η έννοια του συναλλάγματος

Σχετικά με την απόδοση της έννοιας του συναλλάγματος έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς οι εξής ορισμοί:²

- «Συνάλλαγμα είναι η τιμή της συναλλαγής ή η ίδια η συναλλαγή»
- «Συνάλλαγμα είναι όλες οι απαιτήσεις σε ξένο νόμισμα και οι πληρωμές στο εξωτερικό»
- «Συνάλλαγμα είναι κάθε μέσο με το οποίο γίνεται μεταφορά κεφαλαίων από χώρα σε χώρα»
- «Συνάλλαγμα είναι κάθε συναλλακτικό μέσο εκφραζόμενο σε ξένο νόμισμα»

Πέρα όμως από τους παραπάνω ορισμούς, συνάλλαγμα πρέπει να θεωρείται η μετατροπή ενός νομίσματος σε άλλο νόμισμα και κατ' επέκταση **κάθε μέσο διεθνών πληρωμών**.

Το συνάλλαγμα μπορεί να χωριστεί σε **τραπεζικό** και σε **ιδιωτικό** συνάλλαγμα. Το τραπεζικό συνάλλαγμα είναι το συνάλλαγμα που αντιπροσωπεύει κάποιος πιστωτικός τίτλος, τον οποίο εξέδωσε μία τράπεζα και είναι πληρωτέος σε άλλη

¹ Ηρακλής Χαραλαμπίδης, «Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη», κεφάλαιο 1, Σελ. 22

² Οι παραπάνω ορισμοί του συναλλάγματος προέρχονται από το βιβλίο της Υπηρεσίας συναλλάγματος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος Α.Ε.

τράπεζα, όπως για παράδειγμα μία εντολή εξωτερικού, μία τραπεζική επιταγή κ.λ.π. Το ιδιωτικό συναλλάγμα, είναι το συναλλάγμα που αντιπροσωπεύει κάποιος πιστωτικός τίτλος, τον οποίο εξέδωσε ιδιώτης σε βάρος λογαριασμού καταθέσεων του σε μία τράπεζα, όπως είναι για παράδειγμα μία ιδιωτική επιταγή κ.λ.π.

Οι καταθέσεις λοιπόν σε ξένο νόμισμα στην Ελλάδα άνοιξαν, ουσιαστικά, αρχικά για τους εργάτες, τους **ναυτικούς** και τους Έλληνες εργαζόμενους στο εξωτερικό, το 1968 με την απόφαση της Νομισματικής επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό, εξελικτικά από το 1968 έως το 1995 δημιουργήθηκαν 22 διαφορετικές κατηγορίες καταθετών συναλλάγματος, μέσα στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν οι **ναυτικοί-Πλοιοκτήτες- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις- Επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών**, που μπορούσαν να διατηρούν λογαριασμούς συναλλάγματος κάτω από συγκεκριμένο τρόπο λειτουργίας, διαφορετικά, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση, που έχει σχέση με τα δικαιολογητικά ανοίγματος του λογαριασμού, την ιδιότητα, τον τόπο κατοικίας ή έδρα των δικαιούχων, την διαφορετική κίνηση του λογαριασμού και άλλες ρυθμίσεις. Στην επόμενη παράγραφο γίνεται αναφορά ειδικά στην σύνθεση και στη σημασία του **ναυτιλιακού συναλλάγματος**.

1.3. Η σύνθεση και η σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Ως ναυτιλιακό συναλλάγμα ορίζεται τα έσοδα σε ξένο νόμισμα από τις δραστηριότητες κυρίως της διεθνούς φορτηγού ναυτιλίας, τα οποία εισρέουν στην Ελλάδα από τους δικούς της παραγωγικούς συντελεστές οι οποίοι απασχολούνται στο εξωτερικό. Μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος πολλές φορές επιδιώκεται η βελτίωση κάποιων μακροοικονομικών μεγεθών της χώρας, έτσι οι διάφορες ναυτιλιακές χώρες επιδιώκουν να κερδίσουν ξένο συναλλάγμα διαμέσου της ναυτιλίας ενώ άλλες προσπαθούν να αποκτήσουν ή να αυξήσουν τις ναυτιλιακές τους μονάδες για να ελαχιστοποιήσουν τις πληρωμές τους σε ξένο συναλλάγμα σε άλλες χώρες.

Ένα από τα μεγέθη που η χώρα προσπαθεί να βελτιώσει μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι και το ισοζύγιο πληρωμών, το ναυτιλιακό συναλλάγμα λοιπόν που εισέρχεται στη χώρα μας είναι ένας πολύ σημαντικός άδηλος πόρος που συμβάλλει στην όσο το δυνατόν καλύτερη κατάσταση του ισοζυγίου πληρωμών.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στη χώρα μας σύμφωνα με τα δελτία εξωτερικών συναλλαγών της τράπεζας της Ελλάδας διακρίνεται σε επιμέρους κατηγορίες οι οποίες είναι οι ακόλουθες:³

- 1. Εμβάσματα εφοπλιστών**
- 2. Εμβάσματα ναυτικών**
- 3. Εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών (ΝΑΤ)**
- 4. Ναύλοι εμπορευμάτων**
- 5. Ανεφοδιασμός και επισκευές**
- 6. Εισιτήρια επιβατών**
- 7. Φορολογία εφοπλισμού**

1.3.1. Εμβάσματα εφοπλιστών

Οι όροι «εμβάσματα εφοπλιστών» και «εμβάσματα ναυτικών» δεν εμφανίζονται ως ιδιαίτερα επιτυχείς και ακριβείς. Με τη χρησιμοποίηση του όρου «έμβασμα» δημιουργείται η εντύπωση ότι πρόκειται για μονομερείς μεταβιβάσεις, και να μεν δεν είναι υποχρεωτική η εισαγωγή ολόκληρου του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή των ναυτικών, αλλά αυτό δεν δικαιολογεί τη χρησιμοποιούμενη ορολογία. «Το εισαγόμενο στη χώρα από τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις συνάλλαγμα, αποτελεί μέρος του ακαθάριστου εισοδήματος τους, που μετατρέπεται σε εγχώριο νόμισμα μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, για κάλυψη τακτικών, κυρίως, υποχρεώσεων και δαπανών τους σε εγχώριο νόμισμα».⁴

Την δεκαετία του 1970 η περισσότερο σημαντική και δυναμικά αναπτυσσόμενη πηγή εισπράξεων είναι τα εφοπλιστικά εμβάσματα. Είναι βέβαιο ότι το εφοπλιστικό συνάλλαγμα είχε αυξηθεί σοβαρά με το πέρασμα του χρόνου, εφόσον οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την ανάγκη κάλυψης των αυξανόμενων υπηρεσιών, τις οποίες η ελληνική οικονομία τους παρέχει π.χ. σχετικά με την λειτουργία διοικήσεως των επιχειρήσεων (μισθοδοσίες, ενοίκια, τηλεπικοινωνίες κ.α.), στέλνουν χρήματα από τα έσοδα τους στην Ελλάδα, επίσης και για δαπάνες συντηρήσεως των εφοπλιστών και των οικογενειών τους. Έτσι, πρέπει να θεωρηθεί βέβαιο ότι ένα τμήμα του εφοπλιστικού συναλλάγματος που καταγράφεται, εισάγεται

³ Βασίλης Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Κεφάλαιο 9, Σελ. 133

⁴ Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», κεφάλαιο 5, Σελ. 141

στη χώρα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έτσι ώστε να καλυφθούν ανάγκες μεταξύ των οποίων:

- **Εκπλήρωση εντολών πληρωμάτων τους για καταβολή χρηματικών ποσών στις οικογένειες τους.**
- **Εξόφληση υποχρεώσεων τους προς ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών, εισφορές δηλαδή προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)**
- **Εξόφληση των φορολογικών τους υποχρεώσεων προς το Ελληνικό δημόσιο, εφόσον φέρουν την ελληνική σημαία.**
- **Τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας τους**
- **Δαπάνες συντηρήσεως, επισκευής ή εφοδιασμού πλοίων τους, που βρίσκονται σε ελληνικά λιμάνια**

1.3.2. Εμβάσματα ναυτικών

Τα εμβάσματα των Ελλήνων ναυτικών είναι, το εισαγόμενο στη χώρα εισόδημα των Ελλήνων ναυτικών, το οποίο είναι σε νόμισμα στο οποίο πληρώνονται (δολάρια), για κάλυψη κυρίως των αναγκών επιβίωσης των οικογενειών τους που κατοικούν στην Ελλάδα. Οι καταθέσεις λοιπόν σε συνάλλαγμα των Ελλήνων ναυτικών στις ελληνικές τράπεζες, αποτελούν ένα πολύ σημαντικό μέρος του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισάγεται στη χώρα μας.

1.3.3. Εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία ναυτικών (NAT)

Είναι οι πληρωμές- εισφορές των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που δρουν στο εξωτερικό και αποκτούν εισόδημα σε συνάλλαγμα, για την κάλυψη των ασφαλιστικών απαιτήσεων των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται σε αυτές τις εταιρείες. Ο πίνακας 1 δείχνει τον αριθμό των ασφαλισμένων Ελλήνων ναυτικών στο Ναυτικό Απομαχικό ταμείο για την περίοδο 1975- 1997.

Πίνακας 1

Έτος	Αριθμός Ασφαλισμένων
1975	126.000
1976	127.000

1977	122.000
1978	115.000
1979	110.000
1980	108.000
1981	107.000
1982	102.000
1983	95.000
1984	90.000
1985	80.000
1986	74.000
1987	70.000
1988	68.000
1989	67.000
1990	65.000
1991	62.000
1992	58.000
1993	55.000
1994	52.000
1995	48.000
1996	47.500
1997	46.500

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική της εμπορικής Ναυτιλίας

Από τον πίνακα φαίνεται πως ο αριθμός των ασφαλισμένων Ελλήνων ναυτικών στο NAT έφτασε το 1997 να είναι κατά 79500 λιγότεροι σε σχέση με το 1975, οπότε μειώθηκε σημαντικά και το συνολικό ποσό των εισφορών από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η συνεισφορά αυτής της κατηγορίας ναυτιλιακού συναλλάγματος να μην είναι σημαντική.

1.3.4. Ναύλοι εμπορευμάτων

Είναι το εισόδημα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε συνάλλαγμα, που προέρχεται από τους ναύλους, και μέρος αυτού εισάγεται στην Ελλάδα. Όπως θα δούμε και στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, οι ναύλοι

συμπεριλαμβάνονται στους εξωγενείς παράγοντες προσδιορισμού του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος, και η επίδραση τους καθορίζεται από την κατάσταση της κάθε ναυλαγοράς στις οποίες δραστηριοποιείται η ελληνική εμπορική ναυτιλία, δηλαδή από τα επίπεδα των ναύλων.

1.3.5. Ανεφοδιασμός και επισκευές

Είναι το εισαγόμενο στην Ελλάδα συνάλλαγμα από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές τις περιόδους που τα πλοία των τους βρίσκονται στην Ελλάδα και παρουσιάζεται κάποιο πρόβλημα, η κατηγορία αυτή ναυτιλιακού συναλλάγματος λοιπόν, έχει σχέση με τις υπηρεσίες που προσφέρει η ελληνική οικονομία προς τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

1.3.6. Εισιτήρια επιβατών

Είναι το εισόδημα της ελληνικής ακτοπλοΐας σε συνάλλαγμα, που προκύπτει από τα εισιτήρια που πληρώνουν οι ξένοι επιβάτες ή τουρίστες για τις μετακινήσεις τους στην Ελλάδα. Η πηγή αυτή ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν είναι πολύ σημαντική, όσο οι υπόλοιπες όπως τα εμβάσματα εφοπλιστών και ναυτικών.

1.3.7. Φορολογία εφοπλισμού

Την Φορολογία του εφοπλισμού αποτελούν οι υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς το ελληνικό δημόσιο (π.χ. φορολογία πλοίων). Είναι δηλαδή, το εισόδημα του ελληνικού δημοσίου σε συνάλλαγμα, που προέρχεται από τις φορολογικές επιβαρύνσεις των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό.

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζεται η συμμετοχή κάθε πηγής ξεχωριστά σε εκατομμύρια δολάρια ,δεν υπάρχουν όμως στοιχεία για την φορολογία εφοπλισμού, στην διαμόρφωση του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος, τα ποσά του πίνακα εκφράζονται σε εκατομμύρια δολάρια, τα στοιχεία είναι για την περίοδο 1975-1981.

Πίνακας 2

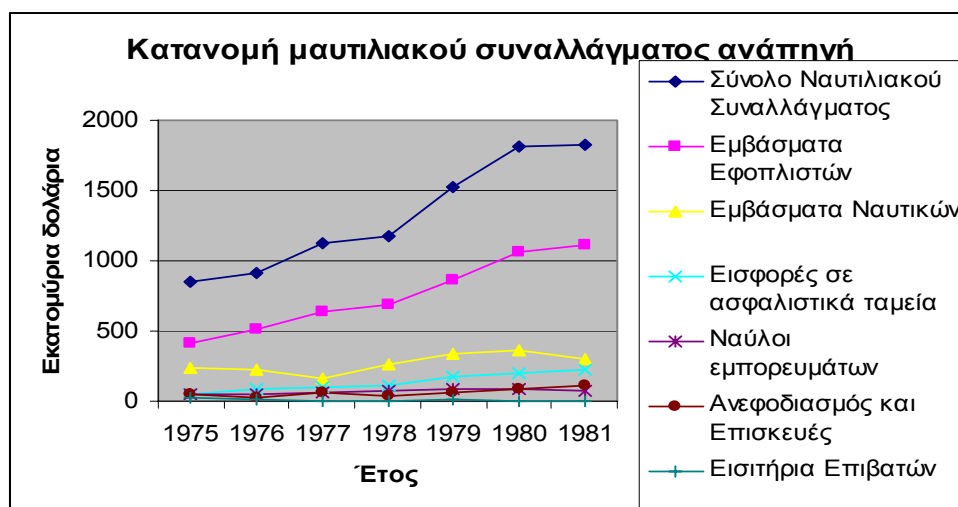
Έτος	Σύνολο	Εμβάσματα	Εμβάσματα	Εισφορές σε	Ναύλοι	Ανεφοδιασμό	Εισιτή
ς	Ναυτιλιακού	Εφοπλιστώ	α	ασφαλιστικ	εμπορευμάτω	ς	και
	Συναλλάγματο	ν	Ναυτικών	ά ταμεία	ν	Επισκευές	ρια
ς						Επιβατ	ών

1975	844,8	417,07	239,8	51,8	55,4	55,3	25,3
1976	914,1	515,7	225,1	88,08	47,2	30,2	7,6
1977	1.126,6	636,4	160,6	98,4	66,6	60,1	4,2
1978	1.177,2	685,8	262,9	115,5	72,6	36,8	3,3
1979	1518,9	862,1	338,6	170,4	81,9	58,6	7,03
1980	1815,9	1.067,3	365,5	204,9	92,2	83,1	2,6
1981	1826,9	1.113,7	300,8	228,3	68,9	111,4	3,05

Πηγή: ΕΣΥΕ- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος- Ανάλυση Άδελων Πόρων

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται η συγκριτικά μεγαλύτερη συμμετοχή των εμβασμάτων των εφοπλιστών στην διαμόρφωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, κατά την περίοδο εκείνη, σημαντική επίσης είναι και η συμμετοχή των εμβασμάτων των ναυτικών, και στην συνέχεια ακολουθούν και οι υπόλοιπες πηγές συναλλάγματος, με τα εισιτήρια των επιβατών να συμβάλλουν σε μικρότερο βαθμό από ότι οι υπόλοιπες. Τα δεδομένα του πίνακα μπορούν να παρουσιάσουν πιο ξεκάθαρα την συμμετοχή της κάθε πηγής, μέσα από το διάγραμμα 1 στην επόμενη σελίδα.

Διάγραμμα 1



Φαίνεται λοιπόν από το διάγραμμα ότι η γραμμή που αντιστοιχεί στα εμβάσματα των εφοπλιστών είναι πολύ πιο πάνω από τις υπόλοιπες πηγές, στη συνέχεια ακολουθούν τα εμβάσματα των Ελλήνων ναυτικών κ.λ.π.

Η πρακτική αυτή, που ακολουθούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι σωστή, εισάγουν στην Ελλάδα συνάλλαγμα για την ικανοποίηση των αναγκών τους και οι ανάγκες αυτές ακολουθούν έναν αυξανόμενο ρυθμό. Ωστόσο η κατηγοριοποίηση αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά πηγή δεν είναι άριστη για λόγους όπως⁵:

- Εμφανίζει ότι το μέγιστο ποσοστό των αποδοχών των πληρωμάτων δαπανάται ή έστω αποθεματοποιείται στο εξωτερικό, ενώ μόνο ένα μικρό μέρος του εισοδήματος τους αποστέλλεται στην Ελλάδα. Αντιθέτως ένα μεγάλο μέρος του εισοδήματος των πληρωμάτων δαπανάται για συντήρηση των οικογενειών τους, καταβάλλεται στις οικογένειες μηνιαίως, μετά από εντολή των ενδιαφερομένων, από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, από το συνάλλαγμα που εισάγεται υπό τον τίτλο «εμβάσματα εφοπλιστών», μη αποκλειόμενης και της εισαγωγής μέρους αυτού, χωρίς μεσολάβηση του τραπεζικού συστήματος.
- Υποεκτιμά τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών. Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα από την αιτία αυτή εξαρτώνται από τον αριθμό των ασφαλισμένων κατά βαθμούς και ειδικότητες, την κίνηση των μισθών επί των οποίων υπολογίζονται οι εισφορές εργοδοτών και εργαζομένων, το ύψος των εισφορών εργοδοτών και εργαζομένων που μόνο μακροχρόνια είναι μεταβλητό ανοδικά και την αυξητική κίνηση της ειδικής εισφοράς φόρου που βαρύνει τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία υπό ξένες σημαίες. Δεδομένου ότι τα παραπάνω μεγέθη, κινούνται στο σύνολο τους σε ανιούσα καμπύλη, θα όφειλαν οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα προς τα ασφαλιστικά ιδρύματα, να αυξάνουν επίσης χωρίς σοβαρές βραχυχρόνιες διακυμάνσεις.
- Δεν υπολογίζονται σωστά, τα κρατικά έσοδα από τη φορολόγηση της ελληνικής ναυτιλίας και εμφανίζει τον τομέα αυτόν της οικονομίας ως απαλλαγμένο από φορολογικά βάρη. Συνεπάγεται λοιπόν ότι το μέγιστο μέρος του φόρου των πλοίων προς το δημόσιο, καταβάλλεται

⁵ Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», κεφάλαιο 5, Σελ. 143

επίσης από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, μέσω της χρησιμοποίησής τους, μέρους του από τον τίτλο εμβάσματα εφοπλιστών, εισαγόμενου συναλλάγματος.

- Δεν εκτιμά σωστά, το μέγεθος άλλων υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία, ιδιαίτερα υπό τη μορφή εργασιών συντηρήσεως και επισκευής πλοίων, εφοδιασμού ή τραπεζικών, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών εργασιών κ.α. Η υποεκτίμηση φαίνεται κυρίως να αφορά ιδιαίτερα, το σε συνάλλαγμα εισόδημα από επισκευές πλοίων, εφόσον οι υπόλοιποι τομείς όπως τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες στην Ελλάδα.

Επομένως η τμηματοποίηση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν είναι άριστη και δεν υπολογίζει σωστά το εισαγόμενο στην Ελλάδα ναυτιλιακό συνάλλαγμα, γιατί τείνει να δημιουργεί την εντύπωση ότι το μεγαλύτερο μέρος των εισπράξεων αυτών δε γίνεται για την πληρωμή υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία προς την ελληνική ναυτιλία. Αυτή λοιπόν η τακτική τείνει να υποστηρίζει ότι η κίνηση της καμπύλης των εμβασμάτων εφοπλιστών εξαρτάται από αυτόνομους παράγοντες που δρουν στο εξωτερικό και δεν ελέγχονται από την ελληνική οικονομία. Η ίδια επιχειρηματολογία επεκτείνεται στην άποψη ότι το ύψος των εμβασμάτων εφοπλιστών κυμαίνεται ανάλογα προς τα κέρδη που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν στο εξωτερικό, συνδέεται επίσης με τον αριθμό των ενεργούμενων από τους εφοπλιστές επενδύσεων στην Ελλάδα. Είναι σημαντική παράμετρος βέβαια, τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ωστόσο δεν πρέπει να αγνοείται ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει η ελληνική οικονομία αυξάνονται από έτος σε έτος, με αποτέλεσμα να αποτελούν σημαντικότερη παράμετρο.

Από τα παραπάνω βγαίνει το συμπέρασμα ότι η διαμόρφωση αυτή της σύνθεσης των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος της χώρας μας, δεν επιτυγχάνει την ακριβή μέτρηση του εισαγόμενου αυτού εισοδήματος.

Προσφέρει όμως μία ικανοποιητική εξήγηση της τάσης που εμφανίζει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα στις εκάστοτε περιόδους.

1.4. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ως μέρος του συνόλου των άδηλων πόρων

Πέρα από τα επιμέρους τμήματα των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το εισόδημα αυτό αποτελεί μέρος του συνόλου των άδηλων πόρων, μεταξύ των οποίων οι κυριότεροι εκτός από το ναυτιλιακό είναι το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Άδηλες συναλλαγές είναι οι συναλλαγές στις οποίες εμπλέκονται οι παραγωγικοί συντελεστές οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, είναι δηλαδή οι εισπράξεις σε ξένο νόμισμα για τις υπηρεσίες ή τα αγαθά που προσφέρουν στο εξωτερικό και οι πληρωμές σε ξένο νόμισμα για τις υπηρεσίες ή τα αγαθά που τους παρέχονται από ξένους παραγωγικούς συντελεστές». «Η γεωγραφική θέση, τα γενικότερα χαρακτηριστικά(κλίμα, ιστορία, φυσική και πολιτιστική δραστηριότητα) και οι ειδικές συνθήκες(Έλληνες που αναπτύσσουν δραστηριότητα στο εξωτερικό) της χώρας, αποτελούν στοιχεία του εθνικού συγκριτικού πλεονεκτήματος, η αξιοποίηση των οποίων έχει ως αποτέλεσμα οι άδηλες συναλλαγές που λαμβάνουν χώρα με το εξωτερικό να είναι παραδοσιακά πλεονασματικές».⁶

Οι άδηλοι πόροι και οι άδηλες πληρωμές, που συνιστούν τις συναλλαγές αυτές και των οποίων το άνοιγμα δημιουργεί το πλεόνασμα, έχουν διαφορετική φύση και συνεπώς εξέλιξη. Έτσι ενώ οι άδηλες δαπάνες αποτελούν δαπάνες σε συνάλλαγμα για την απόκτηση ξένων υπηρεσιών καταναλωτικής ή παραγωγικής χρήσης και συνεπώς εξαρτώνται από την εξέλιξη του εγχώριου εισοδήματος, οι πόροι έχουν σε μεγάλο βαθμό εξωγενή φύση προσδιορισμού αφού το μεγαλύτερο μέρος τους πραγματοποιείται σαν συναλλαγή στο εξωτερικό.

Εκτός όμως από τη συναλλαγή, για να θεωρηθεί άδηλος ένας πόρος απαιτείται και εισαγωγή του συναλλάγματος στην Ελλάδα. Επίσης οι πόροι αυτοί χαρακτηρίζονται ως άδηλοι όχι μόνο γιατί αφορούν υπηρεσίες, αλλά και γιατί υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την πραγματοποίησή τους καθώς και επειδή υπάρχει αδυναμία ελέγχου τους. «Υπάρχει δηλαδή τάση υψηλής σχετικά μεταβλητότητας και διαρροής τους. Στην πράξη όμως οι άδηλοι πόροι της χώρας σημειώνουν έναν περιορισμένο βαθμό μεταβλητότητας αντίστοιχα περίπου με εκείνον των εξαγωγών⁷». Ο λόγος γι' αυτήν την συμπεριφορά συνδέεται κυρίως με τη σταθερή διεύρυνση των επιμέρους πηγών τους, παραδείγματος χάρη η ραγδαία ανάπτυξη των καταθέσεων σε συνάλλαγμα των Ελλήνων ναυτικών και μεταναστών, η σταθερά

⁶ ΚΕΠΕ, «Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1983-1987, ο τομέας των εξωτερικών συναλλαγών της Ελλάδας», Αθήνα 1986, Σελ. 87

⁷ ΚΕΠΕ, «Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1983-1987, ο τομέας των εξωτερικών συναλλαγών», Σελ. 89

υψηλή μετατροπή τους σε εγχώριο νόμισμα εξασφαλίζει πρόσθετη και ουσιαστική δυναμικότητα σε βασικές πηγές άδηλων πόρων όπως το ναυτιλιακό. Ένα γεγονός που οδήγησε στην αύξηση των συναλλαγματικών αυτών πόρων ήταν και η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά τη σταθερότητα αυτή που σημειώνουν οι άδηλες συναλλαγές και ιδιαίτερα οι άδηλοι πόροι, ο βαθμός εξάρτησης της χώρας από το πλεόνασμα τους είναι υπερβολικός.

Ωστόσο στις συναλλαγές αυτές υπάρχουν ορισμένα συγκριτικά με άλλες συναλλαγές μειονεκτήματα. Τα κυριότερα είναι:

- ο σχετικά μικρός βαθμός δυνατότητας επηρεασμού από τα εγχώρια μέσα πολιτικής
- το σχετικά υψηλό κοινωνικό κόστος
- η ανυπαρξία παραγωγικής διασύνδεσης με την υπόλοιπη οικονομία και ειδικότερα για το τμήμα τους που σαν συναλλαγή πραγματοποιείται στο εξωτερικό, έτσι η συμβολή τους, ουσιαστικά, παραμένει μόνο συναλλαγματική.

Παρά την αυτονόητη σημασία του συναλλαγματικού παράγοντα για τη χώρα, είναι επίσης αυτονόητο ότι, είναι σημαντικά θετικότερη η συναλλαγματική συμβολή αν συνοδεύεται και από αντίστοιχη παραγωγική.

Συμπερασματικά η συναλλαγματική συμβολή που αντιστοιχεί στους πόρους αυτούς είναι χωρίς αμφιβολία σημαντική. Όμως θα πρέπει να γίνει σαφές ότι οι δραστηριότητες αυτές έχουν όχι μόνο ελάχιστη άμεση παραγωγική διασύνδεση με την υπόλοιπη εγχώρια οικονομία, αλλά και σχετικά πολύ υψηλό κοινωνικό κόστος. Το τελευταίο, που αφορά που αφορά το σύνολο ενός σημαντικού μέρους του ναυτιλιακού, αλλά αφορά περισσότερο το μεταναστευτικό, συνίσταται στο ότι η εργασία των Ελλήνων στο εξωτερικό είναι συχνά αποτέλεσμα ανάγκης και όχι επιλογής αξιόλογων εναλλακτικών απασχολήσεων στο εσωτερικό.

1.4. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Ισοζύγιο Πληρωμών

Στην Ελλάδα είναι φανερό ότι η προσπάθεια για την βελτίωση του Ισοζυγίου Πληρωμών μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο συμπεριλαμβάνεται στις άδηλες συναλλαγές, αποτελεί ένα λογικό και σωστό στόχο.

Όπως είναι γνωστό το εμπορικό ισοζύγιο είναι η διαφορά ανάμεσα στην αξία των εξαγωγών και στην αξία των εισαγωγών μιας χώρας σε ένα δοσμένο χρονικό διάστημα, δηλαδή σε ένα χρόνο. Εάν οι εξαγωγές είναι μεγαλύτερες σε αξία από τις εισαγωγές τότε υπάρχει πλεόνασμα και αντίθετα εάν η αξία των εισαγωγών είναι μεγαλύτερη τότε υπάρχει έλλειμμα . Μία κατάσταση όπου η αξία των εισαγωγών είναι ίση με αυτήν των εξαγωγών τότε θεωρείται σαν ισορροπία στο εμπορικό ισοζύγιο. Μία κατάσταση που χαρακτηρίζεται από πλεόνασμα ή έλλειμμα προφανώς προϋποθέτει συναλλαγματικό δούνα και λαβείν ανάμεσα στις διάφορες χώρες. Είναι επίσης γεγονός ότι η χώρα μας χαρακτηρίζεται από ένα παθητικό στο Ισοζύγιο των Πληρωμών και ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στη χώρα μας χάρη στην εξαγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί έναν άδηλο πόρο σημαντικό για την ελαχιστοποίηση αυτού του παθητικού.

Είναι γνωστό από τα προηγούμενα χρόνια η Ελλάδα καταγράφει συνεχώς ελλείμματα στο Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της από το 1953.⁸ Η ύπαρξη αυτών των ελλειμμάτων ήταν αναμενόμενη για μια ταχέως αναπτυσσόμενη οικονομία που προσπαθούσε να κερδίσει χαμένο έδαφος, καθώς οι εγχώριοι πόροι ήταν ανεπαρκείς για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων. Ως εκ τούτου, όταν μια οικονομία παρουσιάζει ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης, τα ελλείμματα του Ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγές αποτελούν συχνά ένδειξη δυναμισμού και σηματοδοτούν εμπιστοσύνη στις προοπτικές της οικονομίας αυτής.

Τα ελλείμματα αυτά του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών δεν δημιουργούσαν προβλήματα χρηματοδότησης, καθώς οι καθαρές εισροές κεφαλαίων επέτρεπαν την κάλυψη τους, ενώ τα συναλλαγματικά διαθέσιμα παρέμεναν σε άνετα επίπεδα. Μια ένδειξη του ισχυρού ισοζυγίου πληρωμών είναι ότι η Ελλάδα δεν αναγκάστηκε να υποτιμήσει το νόμισμα της για δεύτερη φορά έναντι του δολαρίου παρά μόνο μετά την πρώτη πετρελαϊκή κρίση.

Λόγω λοιπόν των διευρυνόμενων ελλειμμάτων του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και του εξωτερικού δανεισμού που χρειάζονταν για τη χρηματοδότηση τους, το εξωτερικό χρέος αυξήθηκε γρήγορα.

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση η σπουδαιότητα του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αλλάζει, καθώς η χώρα δεν διαθέτει κανένα μέσο επηρεασμού για να το επηρεάσει άμεσα, αλλά και δεν

⁸ Τράπεζα της Ελλάδος, «Οικονομικές Επιδόσεις και Προοπτικές της Ελλάδος», Σελ. 394

αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα χρηματοδότησης του. Υπό την έννοια αυτή, η διεύρυνση του ελλείμματος του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών δεν μπορεί να προκαλέσει υποτιμητικές πιέσεις, εκτός εάν είναι μεγάλη σε σχέση με τη θέση του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της Ένωσης.

Το έλλειμμα αυτό του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών έρχεται να βελτιώσει όπως προαναφέρθηκε το ναυτιλιακό εισόδημα ή ναυτιλιακό συνάλλαγμα, και γενικότερα το εμπόριο των υπηρεσιών. Το εμπόριο των υπηρεσιών επομένως διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο για τον τομέα του εξωτερικού εμπορίου στην Ελλάδα. Το Ισοζύγιο υπηρεσιών κατά παράδοση παρουσιάζει σημαντικά πλεονάσματα λόγω των εσόδων τόσο από την ναυτιλία όσο και από άλλους άδηλους πόρους όπως π.χ. τον τουρισμό. Ωστόσο η ναυτιλία σε σχέση με τον τουρισμό βοηθά σε μικρότερο αλλά αυξανόμενο βαθμό την μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Έτσι ενώ ο Ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος του κόσμου, τα έσοδα από ναυτιλιακές υπηρεσίες στην πλειοψηφία τους δεν επαναπατρίζονται, είτε καταχωρίζονται στο Ισοζύγιο Πληρωμών υπό άλλη μορφή, παραδείγματος χάρι υπό την μορφή των μεταβιβάσεων. Ενώ οι εξαγωγές υπηρεσιών επομένως μιας χώρας είναι, κατά κανόνα, περίπου 20-25% των συνολικών εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών, στην Ελλάδα οι εξαγωγές υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ των συνολικών εξαγωγών. Έτσι η Ελλάδα αποτελεί εξαίρεση σε σχέση με τα διεθνή δεδομένα, καθώς σε καμία άλλη χώρα οι εξαγωγές υπηρεσιών δεν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 35% των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών. Το 1999 η Ελλάδα κατείχε την εικοστή ένατη θέση μεταξύ των χωρών που εξάγουν εμπορικές υπηρεσίες, με μερίδιο το 0,7% του παγκόσμιου εμπορίου υπηρεσιών, περισσότερο από το διπλάσιο του μεριδίου της στις εξαγωγές αγαθών.

Συνολικά, φαίνεται να υπάρχει βελτίωση στο σύνολο της εξωτερικής ανταγωνιστικής θέσης της Ελλάδας από το 1997, όπως μετρείται από το μερίδιο της στο παγκόσμιο εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών. Αξιοσημείωτο είναι ότι, στο σύνολο της, η άνοδος είναι και αποτέλεσμα της ταχείας αύξησης των εισπράξεων από τις μεταφορές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες αυξήθηκαν από 2 δισεκατομμύρια δολάρια στις αρχές της δεκαετίας του 1990 σε 7,9 δισεκατομμύρια δολάρια το 2000.

Είναι απαραίτητο επίσης να αναφερθεί, πόσο σημαντική είναι αυτή η σχέση μεταξύ των εισοδημάτων από το εξωτερικό, και ειδικότερα του ναυτιλιακού

συναλλάγματος που εισρέει στη χώρα, και του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Η προσπάθεια αυτή μείωσης του ελλείμματος του Ισοζυγίου μέσω του σημαντικού αυτού άδηλου πόρου, έχει άμεση επίπτωση και σε διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας της χώρας μας. Αυτό συμβαίνει διότι, η σημασία των πληροφοριών που περιέχονται στο Ισοζύγιο Πληρωμών απορρέει από το γεγονός ότι αυτό αποτελεί δείκτη διαφοράς αποταμίευσης και επενδύσεων στην οικονομία. Καθώς στην Ελλάδα τα εθνικολογιστικά στοιχεία δημοσιεύονται με πολύ μεγαλύτερη καθυστέρηση απ' ότι τα στοιχεία του Ισοζυγίου Πληρωμών, το Ισοζύγιο Πληρωμών μπορεί να λειτουργήσει ως 'σύστημα έγκαιρης ειδοποίησης' για τέτοιες μακροοικονομικές ανισορροπίες. Επομένως πέρα από τη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών που θα προκαλούσε μία αύξηση του εισαγόμενου στη χώρα μας ναυτιλιακού συναλλάγματος, κρίσιμο ερώτημα είναι και το πώς επιδρά στην οικονομία της χώρας μία διεύρυνση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών, όταν για παράδειγμα το ναυτιλιακό εισόδημα ή οποιοσδήποτε άλλος άδηλος πόρος μειώνεται ή παραμένει σταθερός σε μία χρονική περίοδο.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω αν ο εξωτερικός δανεισμός φθάσει σε μη διατηρήσιμο επίπεδο, υπάρχει κίνδυνος ορισμένοι τουλάχιστον από τους οικονομικούς παράγοντες να πρέπει να μειώσουν δραστικά τις δαπάνες τους ώστε αυτοί να μην περιέλθουν σε κατάσταση αδυναμίας πληρωμής. Στην περίπτωση αυτή, η απότομη μείωση της κατανάλωσης θα μπορούσε να προκαλέσει κρίση σε ολόκληρη την οικονομία. Συνεπώς, πρέπει να αποφεύγεται να δημιουργούνται μη διατηρήσιμα ελλείμματα του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, εξίσου όμως πρέπει να αποφεύγονται και οι ανισορροπίες μεταξύ αποταμίευσης και επενδύσεων, προκειμένου να μην υπάρξουν προβλήματα στο μέλλον και να είναι ομαλή η εξέλιξη των εισοδημάτων και της κατανάλωσης. Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να τονιστεί ότι οι χρησιμοποιούμενες πηγές χρηματοδότησης έχουν διαφορετικές επιπτώσεις όσον αφορά τη διατηρησιμότητα του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Το σημερινό επίπεδο του ελλείμματος του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών δεν μπορεί να χαρακτηριστεί μη διατηρήσιμο, είναι όμως αρκετά υψηλό και γι' αυτό απαιτεί προσεκτικές ενέργειες πολιτικής.

Κλείνοντας, προκειμένου να αποφευχθεί η συσσώρευση περαιτέρω καθαρών υποχρεώσεων έναντι του εξωτερικού, είναι αναγκαία η μόνιμη και σημαντική βελτίωση των εξωτερικών επιδόσεων της Ελλάδας (εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος) μέσω της ταχύτερης αύξησης της παραγωγικότητας.

1.6. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Εθνικό Εισόδημα (ΑΕΠ)

Εθνικό Εισόδημα είναι το άθροισμα του εισοδήματος που λαμβάνουν οι εγχώριοι παραγωγικοί συντελεστές που δραστηριοποιούνται στην εγχώρια αγορά, με το εισόδημα που λαμβάνουν οι παραγωγικοί συντελεστές που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ή αγαθά στο εξωτερικό.

Οι εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών από μία χώρα σε άλλες χώρες αποτελούν μία σπουδαία πηγή ζήτησης για αγαθά που παράγονται μέσα σε μία εθνική οικονομία, παραδείγματος χάρι όταν σε μία ναυτιλιακή κοινότητα όπως είναι ένα χωριό της Χίου της Κεφαλληνίας φθάσει η επιταγή από τους τούς ναυτικούς των οικογενειών η ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες στο χωριό αυξάνεται πολύ σημαντικά. Και επομένως οι ιδιοκτήτες των μαγαζιών του χωριού αυξάνουν τις προμήθειες τους από τους μεγαλέμπορους του νησιού κ.ο.κ. Δηλαδή λέμε ότι οι επιταγές έχουν πολλαπλάσιο αποτέλεσμα του συνολικού μεγέθους τους και αποτελούν μία «ένεση» στην οικονομία της χώρας που συντελεί στην αύξηση του Εθνικού Εισοδήματος. Ωστόσο η αύξηση αυτή του Εθνικού Εισοδήματος μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν έχει φτάσει ακόμα το επιθυμητό σημείο, θα ήταν ακόμα καλύτερη η κατάσταση, εάν γινόταν κατάθεση στις ελληνικές τράπεζες του συνόλου του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τους ναύλους. Τότε η κατάσταση τόσο στο ελληνικό εμπορικό ισοζύγιο όσο και στο ίδιο το Εθνικό Εισόδημα θα ήταν διαφορετική. Η ανάπτυξη επομένως του τραπεζικού και χρηματοπιστωτικού τομέα, η οποία σήμερα είναι σημαντικότερη απ' ότι παλαιότερα, συμβαδίζει με τη γενική οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Δηλαδή ο χαμηλός βαθμός της τραπεζικής διαμεσολάβησης είναι συνέπεια, τουλάχιστον εν μέρει, της οικονομικής υπανάπτυξης της χώρας σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσο όμως το κατά κεφαλήν εισόδημα στην Ελλάδα θα συγκλίνει προς το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό, τόσο θα αυξάνεται και η διαμεσολάβηση.

Η οικονομική μεγέθυνση, δηλαδή η αύξηση του ΑΕΠ, και η ευημερία στη Ελλάδα επίσης απαιτούν, ως ελάχιστη προϋπόθεση, την ομαλή εξέλιξη των εξωτερικών συναλλαγών της χώρας με τα άλλα κράτη-μέλη της ζώνης του ευρώ και με άλλες χώρες που δεν ανήκουν στη ζώνη του ευρώ. Η Ελλάδα λοιπόν οφείλει να αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει έναντι άλλων χωρών και να αναζητήσει νέους τρόπους για να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα αυτή στον

εξωτερικό τομέα. Ωστόσο όταν υπάρχουν εξωτερικές ανισοροπίες στην ελληνική οικονομία, αυτό αποτελεί πηγή ανησυχίας, γιατί εκτός των άλλων αντανακλά και διαφορά του ρυθμού ανάπτυξης μεταξύ της Ελλάδας και των εμπορικών εταίρων της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όσον αφορά το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως είναι κατά παράδοση ισχυρό στον τομέα των υπηρεσιών, ένας από αυτούς είναι και η ναυτιλία. Μία πιθανή προοπτική επομένως για την εξέλιξη του συγκριτικού πλεονεκτήματος θα ήταν επομένως να ενθαρρυνθεί η ενίσχυση των τομέων των υπηρεσιών και των εξαγωγών τους προς τον υπόλοιπο κόσμο.

Η ναυτιλία και γενικότερα οι υπηρεσίες μεταφορών φαίνεται πιθανό ότι θα συνεχίσουν να είναι παράγοντες που θα προσδιορίζουν το μελλοντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας. Όπως υποστηρίζεται η 'νέα οικονομία' θα μπορούσε, υπό κατάλληλες οικονομικές συνθήκες, να καταστεί επίσης στοιχείο του συγκριτικού πλεονεκτήματος της Ελλάδας. Δεν είναι σαφές βέβαια ότι μία ανοικτή οικονομία σαν την Ελλάδα θα πρέπει να στηρίζει αποκλειστικά την ελπίδα της για μελλοντική ανάπτυξη κυρίως στις εξαγωγές υπηρεσιών, είναι σημαντική επίσης και η υποστήριξη των εγχώριων πηγών οικονομικής ανάπτυξης. Μία μέση οδός θα ήταν η Ελλάδα να αντεπεξέλθει στις επικείμενες οικονομικές προκλήσεις αξιοποιώντας τόσο τις εξωτερικές όσο και τις εγχώριες πηγές ανάπτυξης.

Ωστόσο ένας από τους βασικούς παράγοντες στους οποίους συχνά αποδίδονται οι διαφορές ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης μεταξύ των διάφορων χωρών είναι η εμπορική πολιτική. Σε πλειάδα μελετών της Παγκόσμιας τράπεζας, η ανοικτή εμπορική πολιτική θεωρείται κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ανάπτυξης. Ενώ η Ελλάδα χαρακτηρίστηκε ως μια πλήρως ανοικτή οικονομία από το 1959. Παρόλ' αυτά υποστηρίζεται ότι η ελληνική οικονομία ήταν αρκετά κλειστή πριν την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ νεότερες εκτιμήσεις των εθνικών λογαριασμών υποδήλωναν πολύ μεγαλύτερη αύξηση των εξαγωγών υπηρεσιών έως την ημερομηνία ένταξης της Ελλάδας στην ΕΕ και σημαντική συρρίκνωση τους μετά. Όπως έχει προαναφερθεί οι υπηρεσίες διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία. Με βάση λοιπόν τις εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών όπως καταγράφονταν στους νέους εθνικούς λογαριασμούς το μερίδιο του τομέα των υπηρεσιών στο ΑΕΠ μειώθηκε από 26% το 1981 σε 18% το 1996, ενώ στη συνέχεια αυξήθηκε φθάνοντας στο 22% το 1999. Εμφανίζονται επίσης και άλλες διαφορές, τα στοιχεία στατιστικής του ισοζυγίου πληρωμών παρουσιάζουν μείωση του λόγου

εξαγωγών προς το ΑΕΠ. Το έλλειμμα όμως του ισοζυγίου των αγαθών είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από το έλλειμμα είτε των υπηρεσιών είτε των υπηρεσιών και αγαθών μαζί, γεγονός που αποδεικνύει το συγκριτικό πλεονέκτημα όσον αφορά τις υπηρεσίες.

Βασικό συμπέρασμα που προκύπτει από την παραπάνω αναφορά του συγκριτικού πλεονεκτήματος της Ελλάδας όσον αφορά τον τομέα των υπηρεσιών, είναι ότι ένας από τους αποτελεσματικότερους τρόπους με τον οποίο η Ελλάδα θα μπορούσε να βελτιώσει την οικονομική της κατάσταση, είναι και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Εθνική οικονομία.

2.1. Εξέλιξη της Εθνικής οικονομίας.

Από το προηγούμενο κεφάλαιο γίνεται φανερή η ζωτική σημασία που έχουν οι εξελίξεις των εξωτερικών συναλλαγών στην πορεία της Εθνικής Οικονομίας και κατά συνέπεια η ανάγκη όχι μόνο συστηματικής παρακολούθησης των συναλλαγών αυτών, αλλά και ενδεχομένως παρέμβασης για ευνοϊκή διαμόρφωση των εξαρτήσεων της οικονομίας από τις εξωτερικές συναλλαγές στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

Η παρούσα συνοπτική επισκόπηση έχει ως σκοπό την επισήμανση των κύριων διαρθρωτικών χαρακτηριστικών του ισοζυγίου πληρωμών της Ελλάδας. Η επισκόπηση αυτή αρχίζει από την δεκαετία του 1960.

2.1.1. Διαχρονική Εξέλιξη του Ισοζυγίου Πληρωμών⁹

Στη χώρα μας, όπως είναι γνωστό παραδοσιακά το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών ήταν και παραμένει ελλειμματικό. Η ελλειμματικότητα όμως αυτή στις τρέχουσες συναλλαγές εντοπίζονται στο εμπορικό ισοζύγιο και όχι στο ισοζύγιο υπηρεσιών. Οι εισαγωγές επομένως προϊόντων απορροφούν σημαντικό μέρος της εθνικής δαπάνης. Αντιθέτως το ισοζύγιο των άδηλων συναλλαγών ήταν παραδοσιακά πλεονασματικό και καλύπτει πάρα πολύ μεγάλο μέρος του εμπορικού ελλείμματος.

Δεκαετία 1960

Μία από τις κυριότερες πηγές εισπράξεων από τις άδηλες συναλλαγές ήταν και το ναυτιλιακό εισόδημα στο εξωτερικό, το οποίο μείωνε το έλλειμμα του Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Έτσι, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι στην περίοδο αυτή ο εξωτερικός τομέας συμβάλει άμεσα και σημαντικά στο εισόδημα από την πλευρά της προσφοράς. Παράλληλα, ενώ το εισόδημα σαν επίπεδο ήταν ακόμη σχετικά χαμηλό, εντούτοις σημείωνε ταχύ ρυθμό αύξησης που ήταν αποτέλεσμα

⁹ Τα στοιχεία σχετικά με την διαχρονική εξέλιξη του ισοζυγίου πληρωμών αντλήθηκαν από το βιβλίο της Τράπεζας της Ελλάδος «Οικονομικές Επιδόσεις και Προοπτικές της Ελλάδος», καθώς και από τους Εθνικούς Λογαριασμούς (ΕΣΥΕ)

υψηλού ρυθμού επενδύσεων σε υποδομή και επέκταση του παραγωγικού δυναμικού. Το έλλειμμα συνεπώς στις τρέχουσες συναλλαγές την περίοδο αυτή συμπλήρωνε τις εγχώριες αποταμιεύσεις που δεν αρκούσαν για χρηματοδότηση των επενδύσεων που πραγματοποιούνταν, ενώ συναλλαγματικά ένα μόνο μικρό μέρος του χρηματοδοτείτο τελικά από εξωτερικό δανεισμό.

Δεκαετία 1970

Στο δεύτερο μέρος της περιόδου, που αρχίζει από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, σημειώνονται ουσιαστικές αλλαγές, με αποτέλεσμα να αλλάξει και το πλαίσιο που προσδιορίζει τις εξωτερικές συναλλαγές της χώρας, με συνέπεια να διαφοροποιούνται όχι μόνο οι εξελίξεις στο ισοζύγιο πληρωμών αλλά και ο χαρακτήρας του τομέα στο σύνολο της οικονομίας. Οι δύο αλματώδεις ανατιμήσεις του πετρελαίου που έγιναν το 1973 και το 1979, σηματοδότησαν τόσο την ύφεση στην ναυτιλιακή αγορά όσο και την αύξηση της συναλλαγματικής δαπάνης για εισαγωγή του. Η διαταραχή λοιπόν, που προκάλεσε η πρώτη ανατίμηση του πετρελαίου το 1973 είχε ως συνέπεια την υφεσιακή κρίση της διεθνούς οικονομίας διάρκειας 2 ετών (1974-1975), ενώ η δεύτερη τουλάχιστον 3 έτη (1980-1982). Η αύξηση επίσης του εισοδήματος όπως αυτή επιτεύχθηκε στο πρώτο μέρος της περιόδου δεν περιόρισε μόνο τους διαθέσιμους εγχώριους πόρους αλλά και την δυνατότητα στήριξης της πιο πέρα επέκτασης της παραγωγής στην εγχώρια αγορά. Με την όξυνση αυτή των προβλημάτων κόστους και αγοράς, η αύξηση του βαθμού εξωστρέφειας ταυτόχρονα γίνεται δυσκολότερη και η ανάγκη αυτής της κίνησης ως προϋπόθεση για μεγαλύτερη ανάπτυξη. Από την άλλη πλευρά, η δυναμικότητα και μόνο των αυτόνομων άδηλων εισροών, επομένως και του ναυτιλιακού εισοδήματος, δεν θα ήταν πλέον ικανή, όπως στο πρώτο μέρος της περιόδου, να αντιμετωπίσει τις αυξημένες συναλλαγματικές ανάγκες. Πολύ περισσότερο και λόγω της διόγκωσης των αναγκών αυτών από τους εξωγενείς λόγους που προαναφέρθηκαν, καθώς και του δεδομένου ότι η δυναμικότητα των εισροών αυτών δεν είναι μόνο αβέβαιη αλλά, σε κάθε περίπτωση, ούτε και ανεξάντλητη αφού οι αντίστοιχες συναλλαγές έχουν πεπερασμένο όριο αυτόνομης ανάπτυξης τους. Μετά από αυτό είναι σαφές ότι τι αναπτυξιακό και συναλλαγματικό πρόβλημα, το οποίο έθεσαν τα νέα δεδομένα, μόνο από κοινού μπορεί να αντιμετωπιστεί. Επομένως οι αυξημένες εξαγωγές στους τομείς και σε βαθμό που εγχώρια αγορά αδυνατεί να στηρίξει ήταν όχι μόνο ανάγκη αναπτυξιακή, αλλά και λύση του συναλλαγματικού προβλήματος την περίοδο αυτή. Πράγματι, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 εκδηλώνεται τάση αυξημένης

εξωστρέφειας που εντείνεται σε ταχύ ρυθμό στα επόμενα έτη και αποτελεί ίσως, μαζί με την ανάπτυξη των καταθέσεων σε συνάλλαγμα Ελλήνων που δημιουργούν εισόδημα στο εξωτερικό, το κύριο θετικό χαρακτηριστικό των εξελίξεων στον εξωτερικό τομέα συναλλαγών της χώρας κατά το μεγαλύτερο μέρος της δεύτερης αυτής περιόδου.

Συμπερασματικά, τόσο το έλλειμμα στις τρέχουσες συναλλαγές όσο και το έλλειμμα στο ισοζύγιο προ δανεισμού εξελίσσονται μέχρι το 1972 σύμφωνα με τις τάσεις που παρουσίασαν από τα μέσα της δεκαετίας του 1960. Δηλαδή σημειώνουν σταδιακή αύξηση η οποία είναι τουλάχιστον παράλληλη με την αύξηση του ΑΕΠ, ώστε σε σχετικούς όρους η κατάσταση στα δύο αυτά ζωτικής σημασίας ισοζύγια να διατηρείται στάσιμη αν δεν βελτιώνεται ελαφρά. Από το 1973 όμως εκδηλώνονται δύο αλματώδεις διευρύνσεις στο έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών. Η μία το 1973, που διατηρείται περίπου σταθερή μέχρι το 1978, και η άλλη, σχεδόν του ίδιου μεγέθους, το 1979, που συνεχίστηκε και στα πρώτα έτη της δεκαετίας του 1980. Η πρώτη οφείλεται στη χειροτέρευση των όρων εμπορίου εξαιτίας, κατά βάση, της ανατίμησης του πετρελαίου και εντοπίζεται, φυσικά, στις συναλλαγματικές δαπάνες. Η παράλληλη ευνοϊκή εξέλιξη των συναλλαγματικών εσόδων στα οποία συμπεριλαμβάνεται και η ναυτιλία έχει ως αποτέλεσμα, ύστερα από μία αρχική διεύρυνση, να περιοριστεί στη συνέχεια σταδιακά στο επίπεδο του 1972, αλλά και το πραγματικό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών σε εθνικολογιστικά στοιχεία να σημειώσει αισθητή βελτίωση. Η δεύτερη διεύρυνση του ελλείματος το 1979 οφείλεται πάλι στη διόγκωση των συναλλαγματικών δαπανών, ως αποτέλεσμα της επιπλέον χειροτέρευσης των όρων εμπορίου από τη νέα ανατίμηση του πετρελαίου, καθώς και, αυτή τη φορά, στην πτώση του ρυθμού αρχικά και στο απόλυτο μέγεθος αργότερα των συναλλαγματικών εσόδων από τη ναυτιλία και τις υπόλοιπες άδηλες πηγές. Έτσι στην περίοδο μετά το 1979 όχι μόνο το ισοζύγιο προ δανεισμού επιδεινώνεται πλέον σταθερά και σε βαθμό παρόμοιο με εκείνον του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, αλλά και το πραγματικό έλλειμμα του τελευταίου ισοζυγίου σε εθνικολογιστική βάση εμφανίζει αυξητική τάση.

Δεκαετία 1980

Το έλλειμμα αυτό στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στη δεκαετία του 1980 διευρύνθηκε περαιτέρω, φθάνοντας το ανώτατο επίπεδο του το 1985. Στη συνέχεια, με την εφαρμογή του διετούς σταθεροποιητικού προγράμματος από το 1985, καθώς και με τις χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου παγκοσμίως, το έλλειμμα

υποχώρησε σε 1,5% του ΑΕΠ το 1988. Ωστόσο η μείωση του 1985 αντιστράφηκε το 1989 και το 1990, καθώς η δημοσιονομική πολιτική ήταν χαλαρή.

Δεκαετία 1990

Η επιβράδυνση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε 1% περίπου την περίοδο 1991-1994 συνέβαλε σε περιορισμό του ελλείμματος, το οποίο υποχώρησε σε 0,1% του ΑΕΠ το 1994. Την περίοδο 1995-2000 το έλλειμμα εμφάνισε και πάλι αυξητικές τάσεις, παρόλο λοιπόν την αύξηση των συναλλαγματικών εσόδων από τον τομέα της ναυτιλίας, η οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας η οποία ήταν ταχύτερη από την οικονομική ανάπτυξη των εμπορικών εταιρών της, είχε ως αποτέλεσμα την διεύρυνση του ελλείμματος των τρεχουσών συναλλαγών λόγω των υψηλών επενδύσεων που απαιτούνταν για την επίτευξη αυτής της οικονομικής ανάπτυξης.

2.2.2. Εξέλιξη της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο Ισοζύγιο

Πληρωμών

Στον πίνακα 2 είναι συγκεντρωμένα τα στοιχεία του Ισοζυγίου πληρωμών της Ελλάδας από το 1975-2003 σε εκατομμύρια δολάρια, από το 2000 έως το 2003 τα ποσά των ισοζυγίων εκφράζονται σε ευρώ, και τα οποία δείχνουν ξεκάθαρα την διαχρονική του εξέλιξη, καταγράφεται επίσης και το ισοζύγιο των άδηλων συναλλαγών στο οποίο περιλαμβάνεται και το ισοζύγιο εισπράξεων-πληρωμών του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο συνεισφέρει και αυτό στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών που προκαλείται από το μεγάλο έλλειμμα που παρουσιάζεται στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας μας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα λοιπόν, μαζί με τους υπόλοιπους άδηλους πόρους συμβάλει στην βελτίωση του ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών, μέσω του θετικού ισοζυγίου των υπηρεσιών αυτών που προσφέρει η χώρα στο εξωτερικό. Βέβαια το Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών διαμορφώνεται και επηρεάζεται αρνητικά ή θετικά, και από το ισοζύγιο εισοδημάτων, το ισοζύγιο μεταβιβάσεων και το ισοζύγιο χρηματοοικονομικών συναλλαγών τα οποία όμως δεν αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3

	Εμπορικό Ισοζύγιο	Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών
1975	-3.035,6 εκ. δολ.	-1.075,3 εκ. δολ.	1.960,4 εκ. δολ.
1976	-3.328,4	-1.091,5	2.236,9
1977	-3.887,4	-1.266,9	2.620,5
1978	-4.339,3	-1.250,4	3.088,8
1979	-6.177,9	-1.881,5	4.296,4
1980	-6.809,5	-2.216,2	4.593,3
1981	-6.696,6	-2.420,8	4.275,8
1982	-5.926,9	-1.885,1	4.041,7
1983	-5.385,9	-1.875,9	3.510,1
1984	-5.350,8	-2.130,2	3.220,6
1985	-6.267,9	-3.275,9	2.992,2
1986	-5.685,7	-1.722,1	3.913,7
1987	-6.942,5	-1.219,3	5.723,3
1988	-7.631,2	-957,2	6.673,9
1989	-9.120,3	-2.573,1	6.547,2
1990	-12.327,7	-3.561,7	8.766,1
1991	-12.307,5	-1.520,4	10.787,1
1992	-13.893,3	-2.078,4	11.814,7
1993	-12.581,2	-716,4	11.864,8
1994	-13.522,7	-121,7	13.401,2
1995	-17.145,8	-2.850,3	14.295,4
1996	-18.365,6	-4.539,2	13.826,4
1997	-18.270,8	-4.843,6	13.427,2
1998	-17.680,7	-3.644,1	14.036,8
1999	-17.946,5	-5.101,5	7.252,3
2000	-20.080,0 εκ. ευρώ	-7.354,5 εκ. ευρώ	8.155,7 εκ. ευρώ
2001	-21.610,9	-8.169,3	9.150,0
2002	-22.708,7	-8.571,3	10.755,4
2003	-22.643,5	-8.647,5	11.498,3

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος

Και από τα δεδομένα του πίνακα λοιπόν, διαπιστώνουμε μία ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά την περίοδο 1975-1981, το 1981 το έλλειμμα αυτό έφτασε να είναι κατά 55,4% μεγαλύτερο από εκείνο του 1975. Από το 1982 άρχισε να μειώνεται, παρουσίαζε όμως σταδιακά διακυμάνσεις, φτάνοντας το 1998 στα -17.680,7 εκατομμύρια δολάρια. Από την άλλη το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο περιλαμβάνει τόσο το εμπόριο αγαθών όσο και το εμπόριο υπηρεσιών, παρουσιάζεται σαφέστατα κατά πολύ μικρότερο, λόγω του ότι το πλεόνασμα που προέρχεται τόσο από το ισοζύγιο εισπράξεων-πληρωμών στον ναυτιλιακό κλάδο, όσο και από το πλεόνασμα των υπόλοιπων άδηλων πόρων, μειώνει το μεγάλο έλλειμμα που παρουσιάζεται στο εμπορικό ισοζύγιο, βελτιώνοντας έτσι την εξωτερική θέση της Ελλάδας. Το ισοζύγιο επομένως τρεχουσών συναλλαγών ακολούθησε την ίδια περίπου πορεία με το εμπορικό ισοζύγιο, αφού εξαρτάται όχι μόνο από το ισοζύγιο υπηρεσιών αλλά καθορίζεται σε σημαντικό βαθμό από το εμπορικό ισοζύγιο. Το 1998 έφτασε στα -3.644,1 εκατομμύρια δολάρια, η διαφορά του από το εμπορικό ισοζύγιο ήταν 14.036,6 εκατομμύρια δολάρια.

Παρατηρούμε επίσης ότι από την περίοδο 1978-1987 το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών μεταβάλλεται παράλληλα με το εμπορικό ισοζύγιο. Αυτό σημαίνει ότι όταν ένα μέγεθος έχει αυξητική τάση, το ίδιο συμβαίνει και με το άλλο, και αντίστροφα. Από το 1987 όμως, καταργείται αυτή η σχέση αφού η αυξητική τάση του εμπορικού ελλείμματος αντιστοιχεί σε φθίνουσα τάση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, και αυτό οφείλεται κυρίως στην διόγκωση των άδηλων πόρων, άρα και των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Στην τρίτη στήλη λοιπόν, του πίνακα έχει καταγραφεί το πλεόνασμα εισπράξεων-πληρωμών των άδηλων πόρων, που δημιουργείται από τον τουρισμό, τους μετανάστες και από την **ποντοπόρο ναυτιλία**, η οποία συμμετέχει και αυτή, κατά ένα μέρος, μαζί με τους υπόλοιπους άδηλους πόρους, στην όσο το δυνατόν μικρότερη ελλειμματικότητα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Από το 1975-1980 το πλεόνασμα αυτό αυξάνονταν ολοένα και περισσότερο και παρόλο που τόσο το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αυξάνονταν, η διαφορά του με το εμπορικό ισοζύγιο αυξάνονταν, γεγονός που σημαίνει ότι καλύπτονταν όλο και περισσότερο τα ελλείμματα που δημιουργούνταν από το εμπόριο αγαθών. Το 1975 το

ισοζύγιο των άδηλων πόρων συνέβαλλε στη διαμόρφωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών σε σχέση με τους άλλους άδηλους πόρους κατά 34,2% και το 1980 η συμμετοχή αυτή κυμαίνονταν στα ίδια επίπεδα, 33,7%, παρόλο που είχε αυξηθεί σε σχέση με το 1975, λόγω του γεγονότος ότι το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου είχε αυξηθεί κατά πολύ. Την περίοδο 1981-1985 το πλεόνασμα των άδηλων πόρων μειώνονταν με μικρό και σταθερό ρυθμό, η συμμετοχή του έτσι στη βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μέσω της μείωσης του ελλείμματος μειώθηκε. Από το 1986 το πλεόνασμα αυτό έως και σήμερα σταδιακά αυξάνονταν με σταθερό ρυθμό, το ποσοστό όμως συμμετοχής του δεν αυξήθηκε ανάλογα. Το έτος 1999 παρατηρείται μία κάμψη του πλεονάσματος των άδηλων πόρων, από 14.036 εκατομμύρια δολάρια μειώνεται σε 7.252, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών, στη συνέχεια όμως έως και το 2003 το πλεόνασμα άρχισε και πάλι να αυξάνεται.

Συνολικά, το πλεόνασμα του ισοζυγίου άδηλων πόρων, με το πέρασμα των χρόνων αυξάνονταν με μικρό και σταθερό ρυθμό, επίσης η συμμετοχή του στα πρώτα έτη ήταν μεγαλύτερη σε σχέση με το ποσοστό συμμετοχής του τα τελευταία έτη. Ωστόσο, ο ρόλος και η συμμετοχή των κλάδων που ανήκουν στους άδηλους πόρους άρα και της ποντοπόρου ναυτιλίας, μέσω του συναλλαγματικού πλεονάσματος, στην εξωτερική θέση της Ελλάδας, δεν παύουν να είναι σημαντικός.

2.2 Η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο Εθνικό Εισόδημα

Η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, γενικότερα, στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς:¹⁰

- **Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα και την ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή του στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος (ΑΕΠ).** Στο διάγραμμα 2 παρακάτω παρουσιάζεται η εξέλιξη του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος παράλληλα με την εξέλιξη των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την περίοδο 1985-1995. Το

¹⁰ Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», Εκδόσεις Καραμπελόπουλος, Πειραιάς 1982.

Εθνικό Εισόδημα εκφράζεται σε εκατομμύρια δραχμές σε σταθερές τιμές.

- **Στην απασχόληση έμψυχου εργατικού δυναμικού τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.**
- **Στην ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας, πολλοί από τους οποίους είναι αποφέρουν για την χώρα συνάλλαγμα.**

Χωρίς να αγνοείται η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας σε σχέση με τους δύο παραπάνω τελευταίους παράγοντες, αναμφίβολα η μεγαλύτερη συμβολή στηρίζεται στην **εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα από τις δραστηριότητες της.**

Από τα παραπάνω, αλλά και από τα αναφερθέντα σε άλλα σημεία αυτής της εργασίας, γίνεται φανερός ο ρόλος της ελληνικής βιομηχανίας θαλασσίων μεταφορών στην εξωτερική ισορροπία της χώρας. Αλλά η προτεραιότητα του ναυτιλιακού τομέα, όσον αφορά την διαμόρφωση μιας κυβερνητικής οικονομικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, γίνεται περισσότερο φανερή, αν ληφθούν υπόψη και τα παρακάτω.

Ενώ το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα και το συνάλλαγμα από εξαγωγές, συνεπάγονται τεράστια κόστη για την ελληνική οικονομία, το κόστος, που προέρχεται από την απόκτηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι αμελητέο, και μπορεί να εντοπιστεί:

- **στις δαπάνες λειτουργίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας**
- **στις δαπάνες που αφορούν τη λειτουργία των δημόσιων σχολών εμπορικού ναυτικού**

Και οι δύο αυτές κατηγορίες δαπανών αποτελούν ένα ασήμαντο ποσοστό σε σχέση με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα.

Η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε από το γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε, λειτούργησε και χρηματοδοτήθηκε στο εξωτερικό. Κυρίως ως ναυτιλία cross-trader, λόγω της έλλειψης εθνικών φορτίων που να ανταποκρίνονται στο μέγεθος της, δημιουργεί εισόδημα στο εξωτερικό, προσφέροντας τις υπηρεσίες της για την εξυπηρέτηση των αναγκών ξένων χωρών.

Ένα μέρος βέβαια του εισοδήματος αυτού, δεν εισάγεται στην Ελλάδα, αλλά παραμένει στο εξωτερικό, για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας, το οποίο, όπως είναι φυσικό, δημιουργείται στο εξωτερικό. Από την άλλη πλευρά, το μέρος του εισοδήματος της ναυτιλίας, που εισάγεται στη χώρα, έρχεται για να καλύψει το κόστος λειτουργίας των γραφείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εδρεύουν στην

Ελλάδα, τη συντήρηση των οικογενειών των Ελλήνων ναυτικών κ.α. στην έκταση που όλα αυτά γίνονται στην χώρα, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενες ενότητες.

Όπως προαναφέρθηκε, αντιθέτως η απόκτηση του ταξιδιωτικού συναλλάγματος συνεπάγεται τεράστιο κόστος και κοινωνική επιβάρυνση. Για ποσά συναλλάγματος ίσα περίπου με το ναυτιλιακό η εθνική οικονομία υποβάλλεται σε

- Κόστη κατασκευής των τουριστικών εγκαταστάσεων τα οποία είναι πολύ σημαντικά
- Κοινωνικά κόστη που δημιουργούνται από την αυξημένη ρύπανση, την εγκληματικότητα και την αλλοίωση των πολιτιστικών παραδόσεων της χώρας.

Ωστόσο για την προαναφερθείσα συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και ιδιαίτερα στο Εθνικό Εισόδημα της χώρας, δεν υπάρχουν διαθέσιμα τα απαραίτητα στοιχεία για τον ακριβή υπολογισμό της. Ένας τρόπος θα μπορούσε να είναι ο κλάδος των θαλασσίων μεταφορών στους εθνικούς λογαριασμούς, ωστόσο συμπεριλαμβάνει μαζί με την ποντοπόρο ναυτιλία που αποφέρει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, επίσης και την ακτοπλοΐα και τις μεσογειακές μεταφορές. Το προϊόν λοιπόν της ποντοπόρου ναυτιλίας, που αποτελεί και το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δεν περιλαμβάνεται ξεχωριστά, όπως θα ήταν το σωστό.

Διάγραμμα 2



Πηγή: ΕΣΥΕ- Εθνικοί Λογαριασμοί

Τα μειονεκτήματα λοιπόν της μεθόδου αυτής είναι δύο:

- Δεν αντιπροσωπεύει το συνολικό εισόδημα του κλάδου.
- Δεν αντιπροσωπεύει το πραγματικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισάγεται στη χώρα μας

Παρόλα όμως τα προβλήματα του, είναι το μοναδικό στοιχείο που υπάρχει διαθέσιμο, γι' αυτό και χρησιμοποιείται συχνά.

Εκτός από την συμβολή του στο Εθνικό Εισόδημα, μία άλλη εικόνα της σπουδαιότητας του ναυτιλιακού συναλλάγματος, διαπιστώνεται από το γεγονός ότι ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας, σαν κλάδος εξαγωγής υπηρεσιών αποτελεί ένα μεγάλο μέρος του συνολικού συναλλάγματος από αγαθά και υπηρεσίες, από άποψη επίσης καθαρών εσόδων αποτελεί το σημαντικότερο τομέα στο σύνολο των αγαθών και υπηρεσιών. Είναι φανερό, ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδυνάμως, χωρίς ουσιώδη εξάρτηση από τις δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας και χωρίς να επηρεάζεται πολύ από τα προβλήματα και τις διακυμάνσεις της, η συμβολή της όμως στην εθνική οικονομία όπως προαναφέρθηκε τείνει να υποτιμάται ή και να παραγνωρίζεται από τις εκάστοτε κυβερνήσεις της χώρας. Οι φορείς διαμορφώσεως της κρατικής πολιτικής τείνουν να ασχολούνται κυρίως με τους τομείς εκείνους της οικονομίας που απαιτούν θυσίες από το κοινωνικό σύνολο και δημιουργούν προβλήματα για την επίλυση των οποίων υπάρχει άμεση κοινωνική ή πολιτική σκοπιμότητα, όπως συμβαίνει με τη γεωργία, τη βιομηχανία ή τις εσωτερικές συγκοινωνίες.

Το ότι, εν τούτοις, η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα, δεν θα όφειλε να αποτελεί δικαιολογία για να αγνοείται ή να παραμελείται η σημασία της, ως παράγοντας της οικονομικής ζωής της χώρας. Βασική αρχή στην οικονομική ζωή αποτελεί η επιδίωξη του μεγαλύτερου οικονομικού αποτελέσματος με την μικρότερη δυνατή θυσία. Δεν υπάρχει άλλος κλάδος της ελληνικής οικονομίας, που να συγκρίνεται με την εμπορική ναυτιλία από την άποψη αυτή. Στην ποντοπόρο ναυτιλία, υπάρχουν εξαιρετικά ευνοϊκές, ανεξαρτήτως τυχόν πρόσκαιρων δυσκολιών, προϋποθέσεις μακροχρόνιου δυναμικής ανάπτυξης χωρίς θυσίες του κοινωνικού συνόλου. Η μόνη θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του υπό την ναυτιλία προερχόμενου μέρους του εθνικού εισοδήματος,

είναι ίση προς τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοικήσεως της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων που υποστηρίζεται ότι αναλογούν προς ποσοστό μικρότερο του 0,5% των δαπανών του κρατικού προϋπολογισμού του κράτους. Υπό το πρίσμα αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην βελτίωση του εθνικού εισοδήματος γίνεται υπό τις ευνοϊκότερες για το σύνολο συνθήκες.

Συμπερασματικά από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος υπήρξε και εξακολουθεί να είναι σημαντική.

Η σημασία του παραπάνω συμπεράσματος γίνεται περισσότερο αυτονόητη, αν εξεταστεί με το γεγονός ότι το κόστος για την απόκτηση αυτού του συναλλάγματος είναι μηδαμινό και οπωσδήποτε ασύγκριτα μικρότερο από το κόστος, που απαιτείται για την απόκτηση συναλλάγματος από άλλες πηγές οικονομικής δραστηριότητας. Παράλληλα θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι συναλλαγματικές εισπράξεις από τη ναυτιλία χαρακτηρίζονται από έναν αξιοσημείωτο βαθμό σταθερότητας, σε σύγκριση τόσο με το ταξιδιωτικό όσο και με το συνάλλαγμα από εξαγωγές των κυριότερων κατηγοριών ελληνικών προϊόντων. Συμπερασματικά λοιπόν η συμβολή της ναυτιλίας και του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος στην ελληνική οικονομία φαίνεται αξιόλογη, αλλά ακριβής μέτρηση της δεν υπάρχει.

2.3. Οι κλάδοι της οικονομίας στους οποίους συμβάλει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Τα οικονομικά, τεχνολογικά και άλλα οφέλη που δημιουργούνται από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είναι πάντα δυνατό να προσδιορισθούν ποσοτικά, υπό τη μορφή μετρήσεως συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Αυτό, ιδιαίτερα συμβαίνει ως προς τον κλάδο ως προς τον κλάδο παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών του οποίου η δημιουργία ή ανάπτυξη εξαρτάται από ή συνδέεται με τη ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά όχι μόνο αυτή. Μεταξύ των κλάδων αυτών περιλαμβάνονται:

- **Οι τραπεζικές εργασίες**
- **Οι ασφαλιστικές εργασίες**
- **Η βιομηχανία τουρισμού**

- Τα ιδιωτικά γραφεία και οι επιχειρήσεις μεταφορών στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων από και προς το εξωτερικό
- Οι επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων
- Οι βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκών προς συντήρηση πλοίων ή προς χρησιμοποίηση επί των πλοίων
- Τέλος οι επισκευαστικές και κατασκευαστικές βιομηχανίες δημιουργούν πολλαπλή ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών επί ενός μεγάλου φάσματος οικονομικών δραστηριοτήτων.

Συχνά υποστηρίζεται ότι είναι χρήσιμη η ανάπτυξη της βιομηχανίας ναυπηγήσεως πλοίων στην Ελλάδα, σε τέτοιο βαθμό που να ανταποκρίνεται στη ζήτηση νεότευκτων πλοίων από τις ελληνικές, κυρίως, ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η περαιτέρω όμως ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να είναι επιθυμητή και συμφέρουσα μόνο κάτω υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να είναι αυτόνομη και δε θα στηρίζεται σε επιδοτήσεις από μέρους της οικονομίας. Είναι αμφίβολο αν υπάρχει χώρα της οποίας η ναυπηγική βιομηχανία λειτουργεί και αναπτύσσεται αυτοδύναμα, η κοινή δε σχετική γνώση βεβαιώνει ότι σε πολλές χώρες η ναυπηγική βιομηχανία προκαλεί για τις τους, σοβαρότερα προβλήματα από όσα ωφελήματα τους αποδίδει. Καμία χώρα που διατηρεί την ικανότητα να αποφασίζει αυτοδύναμα για τις τύχες της, ιδιαίτερα δε για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και στόχων που αφορούν στην ανάπτυξη της οικονομίας της και στην ευημερία του πληθυσμού της, δεν πρέπει να απέχει από τη δημιουργία και ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, αν υπάρχουν ως προς αυτήν, κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή αν οι εθνικές ανάγκες της το επιβάλλουν, μία από τις προϋποθέσεις αυτές είναι το επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής αναπτύξεως που διαθέτει η χώρα.

Από την άλλη πλευρά η επισκευαστική βιομηχανία είναι, καταρχήν, βιομηχανία εντάσεως εργασίας. Απαιτεί βεβαίως εισροές ειδών εξοπλισμού, υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό, αλλά οι ανάγκες χρηματοδοτήσεως είναι σχετικά περιορισμένες κυρίως υπό την έννοια ότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες, αναφέρονται δε, κατά κύριο λόγο, σε εγχώριο νόμισμα, ενώ η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από μέρους των χρηματοδοτούμενων, γίνεται υποχρεωτικά, μέσω εισαγόμενου συναλλάγματος.

Η περαιτέρω διεύρυνση του κύκλου των υπηρεσιών που θα μπορούσε να προσφέρει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία δεν θα εξαρτηθεί μόνο από την περαιτέρω ανάπτυξη της σχετικής υποδομής, μέσα στα πλαίσια της οποίας σοβαρό ρόλο διαδραματίζει η ικανότητα των ανώτερων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να παράγουν τα αποτελεσματικά εκπαιδευμένα στελέχη για όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας. Θα εξαρτηθεί επίσης και από τη σταθερότητα, συστηματικότητα και συνέπεια με την οποία θα εδραιωθεί, επί καθαρώς ανταγωνιστικής βάσεως, η εμπιστοσύνη των συναλλασσόμενων μερών (ναυτιλιακών μονάδων, φορτωτών, τραπεζών και άλλων πηγών χρήματος, ασφαλιστικών επιχειρήσεων κ.λ.π., ελληνικών και ξένων), στην ικανότητα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς, να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με συνεχώς βελτιούμενη ποιότητα, αλλά και με ευθύτητα και αποτελεσματικότητα. Σωστή μεταχείριση του αντισυμβαλλόμενου, σωστή εκπλήρωση των υποχρεώσεων και τήρηση των συμφωνηθέντων, οδηγούν στη σωστή αμοιβή και εμπιστοσύνη που εδραιώνει την καλή φήμη και διευρύνει τον κύκλο εργασιών με επιταχυνόμενο ρυθμό.

Παλαιότερα όμως τα πράγματα ήταν εντελώς διαφορετικά, κατά την αμέσως μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο περίοδο η ελληνική οικονομία ήταν ακόμη σε χαμηλό επίπεδο αναπτύξεως, επίσης έλλειπε ειδικευμένο προσωπικό σε όλους τους τομείς οικονομικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα η πολιτική αστάθεια ήταν στο χειρότερο σημείο της ελλείπει σαφούς και σταθερής μακρόπνοης αναπτυξιακής πολιτικής στον ναυτιλιακό τομέα. Τα χαρακτηριστικά αυτά από κοινού έτσι, οδηγούσαν αναπότρεπτα σε πλήρη, σχεδόν, αδυναμία υπάρξεως οργανικού δεσμού μεταξύ της εθνικής οικονομίας και της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Βέβαια με το πέρασμα των χρόνων η σύνδεση αυτή της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και ανάπτυξη γινόταν όλο και στενότερη, ένα μέσο αυτής της σύνδεσης ήταν και το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

2.4. Σύγκριση της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην εθνική οικονομία με την συμβολή των συναλλαγμάτων των υπόλοιπων άδηλων πόρων.

Εκτός από τον κλάδο της ναυτιλίας, στο ισοζύγιο υπηρεσιών της Ελλάδας συμπεριλαμβάνονται και άλλοι κλάδοι, οι οποίοι μαζί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, συμβάλλουν και αυτοί για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη

βελτίωση της εξωτερικής ισορροπίας της Ελλάδας, τα σημαντικότερα συναλλάγματα που εισρέουν στη χώρα και τα οποία είναι άξια σύγκρισης με το ναυτιλιακό, είναι το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Στον πίνακα 4 αρχικά παρουσιάζονται το εισαγόμενο στην χώρα μας ναυτιλιακό, μεταναστευτικό και τουριστικό συνάλλαγμα σε εκατομμύρια δολάρια κατά την περίοδο 1975-1997, μπορούμε έτσι να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σύγκριση με την εξέλιξη των άλλων δύο σημαντικότερων εισαγόμενων συναλλαγμάτων, στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα στην πρώτη στήλη περιλαμβάνονται οι ναύλοι εμπορευμάτων, τα εισιτήρια των επιβατών, τα εμβάσματα εφοπλιστών και ναυτικών, οι εισφορές στο NAT, η φορολογία εφοπλισμού, ανεφοδιασμοί και επισκευές, καθώς και δραχμοποιηθείσες καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών.

Πίνακας 4

Έτος	Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	Μεταναστευτικό Συνάλλαγμα	Τουριστικό Συνάλλαγμα
1975	844,4 εκ. δολ.	781,5 εκ. δολ.	643,5 εκ. δολ.
1976	914,2	803,2	823,7
1977	1.126,7	924,9	980,6
1978	1.177,1	984,5	1.326,3
1979	1,518,9	1.168,9	1.662,3
1980	1.815,9	1.083,1	1.733,5
1981	1.826,4	1.228,2	1.880,9
1982	1.656,7	1.592,9	1.527,2
1983	1.308,7	1.768,8	1.175,7
1984	1.094,7	1.636,3	1.312,7
1985	1.038,6	1.669,9	1.428,03
1986	1.000,8	2.375,3	1.834,2
1987	1.193,7	3.044,3	2.268,1
1988	1.379,6	3.661,8	2.396,1
1989	1.374,8	3.995,7	1.975,9

1990	1.761,8	4.728,9	2.586,8
1991	1.774,0	6.199,2	2.567,4
1992	1.993,1	6.489,5	3.271,7
1993	1.919,9	6.515,9	3.335,1
1994	1.957,1	6.964,1	3.904,9
1995	2.189,8	8.038,7	4.135,8
1996	2.263,5	8.053,1	3.723,1
1997	2.111,3	7.538,2	3.772,7

Πηγή: ΕΣΥΕ (Στατιστική της εμπορικής Ναυτιλίας)

Όπως φαίνεται από τον πίνακα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ξεκίνησε να είναι υψηλότερο σε σχέση με το τουριστικό και το μεταναστευτικό το 1975, αυξάνονταν με μειωνόμενο ρυθμό έως και το 1981 και από εκεί έως και το 1985 άρχισε να πέφτει με μικρό ρυθμό. Αντιθέτως το μεταναστευτικό συνάλλαγμα από το 1981 και μετά άρχισε σταδιακά να αυξάνεται, και μαζί με αυτό να αυξάνεται και ο βαθμός σημαντικότητας του σε σχέση με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Από την άλλη πλευρά το τουριστικό συνάλλαγμα έως το 1978 αυξανόταν με μικρότερο βαθμό και ήταν χαμηλότερο από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, από το 1979 το ξεπέρασε έχοντας σταθερά ένα προβάδισμα έως το 1985.

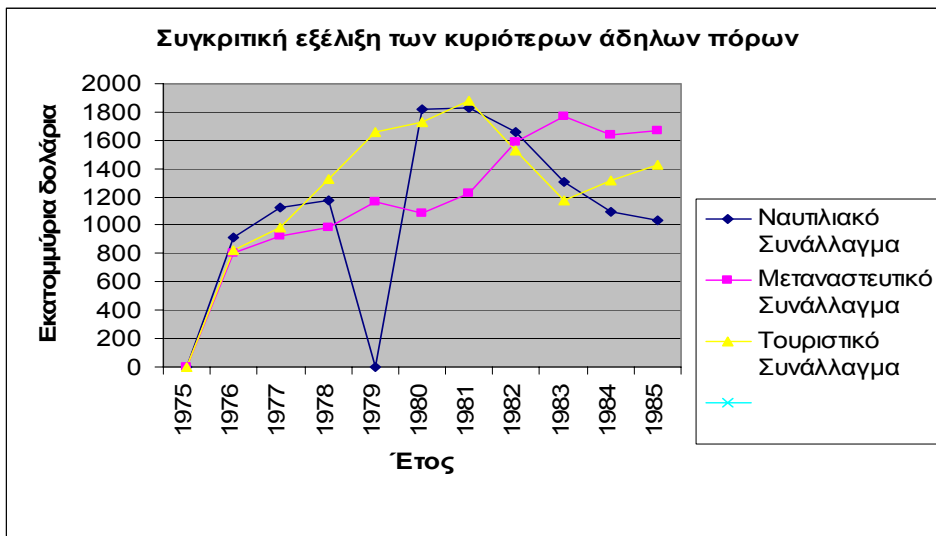
Στην συνέχεια από το 1986 έως το 1997 τόσο το ναυτιλιακό, όσο και το μεταναστευτικό και το τουριστικό συνάλλαγμα, ακολούθησαν αυξητική πορεία, με μόνη εξαίρεση για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το έτος 1993 που από 1.993,1 εκατομμύρια δολάρια που ήταν το 1992, μειώθηκε σε 1.919,9. Επίσης το τουριστικό συνάλλαγμα που κατέχει και το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στο εισαγόμενο στην Ελλάδα συνάλλαγμα, σε αντίθεση με τα άλλα δύο, το 1997 μειώθηκε από 8.053,1 σε 7.538,2.

Από τον παραπάνω πίνακα, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τόσο το ναυτιλιακό όσο και το μεταναστευτικό και τουριστικό συνάλλαγμα ακολουθούν μία αυξητική τάση, με κάποιες μικρές διακυμάνσεις σε κάποια έτη. Τόσο όμως το ύψος του μεταναστευτικού όσο και τουριστικού συναλλάγματος, είναι υψηλότερα από το αντίστοιχο ναυτιλιακό σε όλα τα έτη. Για τα έτη από το 1998 δεν βρέθηκαν στοιχεία για την εξέλιξη του τουριστικού και μεταναστευτικού συναλλάγματος έτσι ώστε να συγκριθούν με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

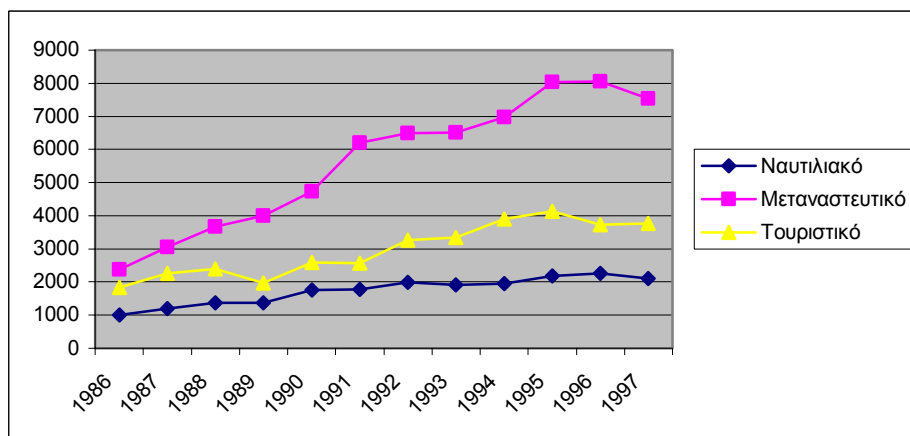
Συμπερασματικά, ενώ στις αρχές της εξεταζόμενης περιόδου, δηλαδή από το 1975, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ήταν υψηλότερο από τα άλλα δύο, στη συνέχεια οι κλάδοι αυτοί της οικονομίας, με την ανάπτυξη τους, άρχισαν να αποφέρουν υψηλότερο συνάλλαγμα από την ναυτιλία, χωρίς όμως να μειώνεται και ο βαθμός σημαντικότητας του κλάδου αυτού για την ελληνική οικονομία. Όπως είναι γνωστό, η τουριστική δραστηριότητα σημείωσε θεαματική ανάπτυξη που αντιστοιχεί ολοσχερώς σε πραγματική διεύρυνση αυτής της πηγής, ο τουρισμός στον οποίο οφείλεται το ήμισυ έως και τα 2/3 των συνολικών εισπράξεων από εξαγωγές υπηρεσιών, είναι ο διεθνώς ανταγωνιστικός τομέας ο οποίος άντεξε τα τελευταία είκοσι χρόνια, καθώς το μερίδιο της χώρας στις παγκόσμιες αφίξεις τουριστών δεν μειώθηκε. Από την άλλη πλευρά, η ανάπτυξη του ναυτιλιακού και μεταναστευτικού συναλλάγματος, οφείλονται μόνο κατά ένα μέρος σε διεύρυνση της πηγής ενώ κατά το υπόλοιπο οφείλεται στην καλύτερη αξιοποίηση τους, ύστερα από αποτελεσματικά μέτρα πολιτικής που λήφθηκαν στην αρχή της περιόδου. Συγκεκριμένα η ανάπτυξη του θεσμού των καταθέσεων σε συνάλλαγμα των μεταναστών και των ναυτικών με τη σταθερά υψηλή δραχμοποίηση τους έδωσε ουσιαστικά τον τόνο της υψηλής δυναμικότητας στους πόρους αυτούς. Η σχέση επομένως εμβασμάτων και από δραχμοποίηση καταθέσεων, βελτιώνεται σημαντικά. Η ανάπτυξη βέβαια του μεταναστευτικού συναλλάγματος, ήταν πολύ μεγαλύτερη από αυτήν του ναυτιλιακού. Πιστεύω πως ένας λόγος αυτού του φαινομένου, είναι και ο μεγάλος βαθμός κινδύνου που χαρακτηρίζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έχοντας ως αποτέλεσμα τις συχνές διακυμάνσεις.

Παρακάτω στα διαγράμματα 2 και 3 μπορούμε να παρακολουθήσουμε την πορεία και των τριών συναλλαγμάτων μαζί, κατά τις περιόδους 1975-1985 και 1986-1997, το οποίο απεικονίζει και την τάση που κυριαρχεί στην συγκεκριμένη περίοδο.

Διάγραμμα 3



Διάγραμμα 4



Όπως φαίνεται από το διάγραμμα, επειδή δεν βρέθηκαν στοιχεία για το ύψος του μεταναστευτικού και τουριστικού συναλλάγματα για τα έτη μετά το 1997, η σύγκριση αφορά την περίοδο 1986-1997. Και κατά την περίοδο αυτή τόσο το μεταναστευτικό όσο και το τουριστικό συναλλάγμα έχουν υψηλότερες τιμές σε σχέση με το ναυτιλιακό, και οι τρεις όμως αυτές πηγές συναλλάγματος ακολουθούν αυξητική τάση έως και το 1997, με το μεταναστευτικό συναλλάγμα να προηγείται έναντι των δύο άλλων.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε, ότι και οι τρεις μορφές εισροής συναλλάγματος στην Ελλάδα, ακολούθησαν μία αυξητική τάση με μία μικρή κάμψη την περίοδο 1983-1985 με εξαίρεση το μεταναστευτικό συναλλάγμα που συνέχισε να

αυξάνεται, με αποτέλεσμα να αποτελούν τρεις πολύ σημαντικούς άδηλους πόρους για την Ελλάδα και να συμβάλλουν σημαντικά στην βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών.

Μετά την εξέταση της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην ελληνική οικονομία, και την σύγκριση του με τους άλλους δύο σημαντικότερους άδηλους πόρους, στο επόμενο κεφάλαιο θα γίνει ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος

3.1. Ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, άρα και το μέγεθος του εισαγόμενου στην Ελλάδα ναυτιλιακού συναλλάγματος, επηρεάζεται τόσο από **ενδογενείς παράγοντες**, δηλαδή από τις εξελίξεις της ελληνικής οικονομίας, όσο και από **εξωγενείς παράγοντες**, δηλαδή διεθνείς συγκυρίες και γεγονότα ή εξελίξεις που μπορούν να αποτελέσουν καθοριστικό παράγοντα για την εξέλιξη των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Με την πάροδο βέβαια των χρόνων έχει γίνει γενικά αποδεκτό, **ότι η διαμόρφωση της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος επηρεάζεται κυρίως από την ελληνική οικονομία**. Αυτόνομοι, εξωγενείς παράγοντες, υπό την έννοια εκτάκτων παραγόντων που ασκούν θετική ή αρνητική επίδραση στα επί μέρους μεγέθη τόσο του ναυτιλιακού συναλλάγματος όσο και του ισοζυγίου πληρωμών, είναι πάντοτε δυνατόν να εμφανισθούν και δεν αφορούν μόνο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, αλλά επηρεάζουν μαζί με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έναν αριθμό οικονομικών μεγεθών. Η επίδραση τους όμως δεν θα όφειλε να είναι, αποκλειστικά ανοδική, ούτε η παρουσία τους σχεδόν συνεχής όπως εμφανίζεται να είναι. Αν, προς στιγμήν, γίνει δεκτή η ύπαρξη και η δράση των αυτόνομων αυτών εξωγενών παραγόντων, τότε η ύπαρξη τους δεν θα όφειλε να προκαλεί ανησυχίες, αφού η επίδραση που ασκούν είναι σταθερή. Η επιχειρηματολογία ότι οι εξωγενείς παράγοντες επηρεάζουν κυρίως τη ναυτιλία δεν είναι σωστή, οφείλεται σε ανεπαρκή γνώση ή σε παρερμηνεία των μακροχρόνιων εξελίξεων στην ελληνική ναυτιλιακή οικονομία. Εξάιρεση αποτελεί η μεταπολεμική περίοδος, όταν η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, δεν ήταν παρά ελάχιστα συνδεδεμένη με την δραστηριότητα της ελληνικής οικονομίας. Παράγων καθοριστικός των εισπράξεων από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ήταν η αύξηση της ζήτησεως εργατικών χεριών, που ήταν αποτέλεσμα της αυτοδύναμου αναπτύξεως της ελληνικής ναυτιλίας και των εκάστοτε συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά ναύλων. Οι έκτοτε εξελίξεις

διαμόρφωσαν ένα συνδυασμό οικονομικών και δημοσιονομικών κινήτρων ή πλεονεκτημάτων, που παράλληλα με την γενικότερη ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και τη διεύρυνση της ικανότητας της να προσφέρει διευρυμένες υπηρεσίες αναγκαίες ή χρήσιμες για την ελληνική ναυτιλία, τείνουν να συνδέουν στενά την ναυτιλιακή δραστηριότητα της χώρας με την όλη οικονομία της. Η τάση αυτή ισχυροποιήθηκε και ενισχύθηκε από τις εκδηλωθείσες στο εξωτερικό, κατά καιρούς, πιέσεις και καταστάσεις που περιόριζαν τη δράση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή αύξαναν το κόστος της λειτουργίας τους.

Τέλος είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το βασικό συμπέρασμα που βγαίνει από τα παραπάνω, είναι ότι το ναυτιλιακό συναλλάγμα επηρεάζεται περισσότερο από τη μεταβολή των μισθών των ναυτικών, παρά από την μεταβολή των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

3.1.1. Η επίδραση της ελληνικής οικονομίας

Η μεγαλύτερη, συγκριτικά σταθερότητα των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν είναι συμπτωματική. Απορρέει από την συνεχώς βελτιούμενη σύνθεση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η οποία οδηγεί σε αυξανόμενη οργανική του σύνδεση με την ελληνική οικονομία, τείνει να αποβεί σταθεροποιητικός παράγοντας αποκλείοντας μεγάλες διακυμάνσεις στα μεγέθη του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Η παρατήρηση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική υπό την έννοια του ουσιαστικού αποκλεισμού της περίπτωσης αξιόλογου μειώσεως από έτος σε έτος του συνολικού μεγέθους του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες λοιπόν που προέρχονται από την σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία είναι

οι εντός του ελληνικού χώρου πραγματοποιούμενες δαπάνες των ελληνικών ναυτιλιακών μονάδων, οι οποίες εμφανίζουν από έτος σε έτος δυναμισμό άλλα και ανελαστικότητα που οφείλεται σε αντικειμενικά αίτια όπως:

- Ο συνεχιζόμενος επαναπατρισμός της ουσιαστικής διοίκησης πολλών από τις ελληνικές ναυτιλιακές μονάδες και η μεγάλη ανάπτυξη άλλων μονάδων που ανέκαθεν είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα, από κοινού οδηγούν σε πραγματοποίηση αυξανόμενου μέρους των δαπανών διοικήσεως τους προς όφελος

της ελληνικής οικονομίας.

Στον πίνακα 6 παρακάτω παρουσιάζεται ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που λειτουργούσαν στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1976-1981.

Πίνακας 5

Έτος	Αριθμός Εταιρειών
1976	765
1977	802
1978	701
1979	728
1980	693
1981	742

- Η δομή και η οργάνωση των γραφείων διοικήσεως ή διαχειρίσεως των ναυτιλιακών μονάδων, καθόλου ή ελάχιστα μεταβάλλεται σε περιόδους κυκλικής κάμψης των εργασιών εκτός εάν πρόκειται για κρίσεις μεγάλης διάρκειας και ασυνήθους εντάσεως. Αντίθετα, το χρηματικό κόστος λειτουργίας των γραφείων αυτών κινείται σε ανιούσα καμπύλη και είναι απλώς ο ρυθμός αύξησεως που μπορεί να επιβραδύνεται σε βραχυχρόνιες περιόδους υφέσεως ή κάμψεως.
- Ο παροπλισμός των πλοίων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, οδηγεί σε αυξημένη δραστηριότητα της διαχείρισης και της διοίκησης, ιδιαίτερα στον τεχνικό τομέα, με την αντίστοιχη αύξηση των αναγκών σε συνάλλαγμα για την:
 - Εκτέλεση εργασιών που χρειάζονται για την θέση των πλοίων σε κατάσταση παροπλισμού.
 - Συντήρηση των πλοίων, την ενέργεια επιθεωρήσεων ανανεώσεως κλάσεως και πιστοποιητικών αξιοπλοίας
 - Προετοιμασία των πλοίων για επανεκκίνηση, όταν αρχίσει η ανάκαμψη της ζήτησης χωρητικότητας.
- Η διεύρυνση και η αύξηση των υπηρεσιών που η ελληνική οικονομία παρέχει προς τα ελληνικά πλοία (επισκευαστική βιομηχανία, κατασκευές, εξοπλισμός, τραπεζική εξυπηρέτηση, ασφαλιστικές εργασίες,

ναυλομεσιτικές εργασίες κ.λ.π.). Τυχόν κάμψη της δραστηριότητας σε έναν τομέα, συμβαδίζει προς τόνωση αυτής σε άλλους με εξισορροπητικά αποτελέσματα.

- Η στροφή προς τα πλοία μεγάλου μεγέθους, έχει αντιστρόφως ανάλογα αποτελέσματα ως προς την έκταση της από τον παροπλισμό χωρητικότητας προκαλούμενης ανεργίας, η ανεργία λόγω παροπλισμού περιορίζεται περαιτέρω, από την τάση και πίεση που ασκείται από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις και την πολιτεία, προς αντικατάσταση με Έλληνες ναυτικούς, αλλοδαπών, που εργάζονται σε ελληνικά πλοία. Δηλαδή, στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, η Ελλάδα μιμείται τις ανεπτυγμένες βιομηχανικές χώρες κατά την έννοια ότι εισάγει ξένο εργατικό δυναμικό.
- Η διεύρυνση της κοινωνικής ασφάλισης και στους ναυτικούς που εργάζονται σε Ελληνόκτητα υπό ξένες σημαίες πλοία, που αυξάνει το μέγεθος του εισοδήματος των ασφαλιστικών ιδρυμάτων, δεν υπόκειται σε μεγάλες διακυμάνσεις.
- Όταν επικρατεί ανεργία, μετατρέπονται σε εγχώριο νόμισμα, από τους ναυτικούς, αποταμιεύσεις που βρίσκονται στο εξωτερικό, προς εξασφάλιση των μέσων συντήρησης των οικογενειών τους.
- Η ελληνική ναυτιλία, δρα στο επίκεντρο του συστήματος των διεθνών θαλασσίων μεταφορών χύδην ξηρών και υγρών φορτίων και όχι στο περιθώριο αυτών, όπως συνέβαινε ακόμη και μέχρι την πρώτη μεταπολεμική δεκαετία. Αυτή η μεταβολή, της επιτρέπουν να υφίσταται τις επιπτώσεις των διακυμάνσεων στη ζήτηση χωρητικότητας, λιγότερο αυτή από άλλες ανταγωνιστικές σημαίες.

Όλη η παραπάνω ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής για υποστήριξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας και εξάρτησης της από αυτήν, μετέβαλε ουσιαστικά την εικόνα, αλλά από χρόνο σε χρόνο ήταν επιδεκτική βελτιώσεως. Η σύνδεση της εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία, ήταν δυνατόν να γίνει ακόμη στενότερη, μέσω της παροχής κινήτρων και δημιουργίας προϋποθέσεων που θα έτειναν:

- Στην όλο και μεγαλύτερη προσέλκυση για εγκατάσταση εδρών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα.
- Στην ανάπτυξη ενός όλο και περισσότερο διευρυμένου φάσματος

υποστηρικτικών υπηρεσιών, προς την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

- Στην διευκόλυνση της διαχείρισης από την Ελλάδα όχι μόνο των υπό ελληνική, αλλά και των υπό ξένες σημαίες ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων. Δυσμενέστερη μεταχείριση της δεύτερης από τις δύο κατηγορίες, θα εκμηδένιζε την προοπτική ουσιαστικής εγκαταστάσεως της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Δεν ήταν λογικό να περιμένει κανείς κατάτμηση της διαχείρισης πλοίων της ίδιας πλοιοκτησίας, με μόνο κριτήριο την σημαία τους. αν συνέβαινε αυτό θα δημιουργούσε επικάλυψη εργασίας, αύξηση κόστους και χειροτέρευση των όρων και συνθηκών της διοίκησης. Άρα μείωση της ανταγωνιστικότητας τους.

Χρειάστηκε χρόνος για να γίνει αντιληπτή η απλή αυτή αλήθεια και να αρχίσουν να υιοθετούνται σχετικά κατάλληλα μέτρα. Έκτοτε υπήρξε δυναμική η ανάπτυξη των εργασιών διοίκησης ναυτιλιακών μονάδων στην Ελλάδα. Παράδειγμα το 1976, 335 ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πρακτορεία, λειτουργούσαν κυρίως στον Πειραιά και την πρωτεύουσα και απασχολούσαν 12.500 πρόσωπα, έναντι 219 γραφείων με 1400 υπαλλήλους το 1960. Σημειώθηκε δηλαδή αύξηση των απασχολουμένων, πολλαπλασίως ταχύτερα από την αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων.

Η εξήγηση βρίσκεται στο ότι, αυξάνει ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν εγκατασταθεί ολοκληρωτικά ή κυρίως στην Ελλάδα, καθώς και ο κύκλος των εργασιών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε τομείς υπηρεσιών όπως οι αγοραπωλησίες πλοίων, οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσεις, ο εφοδιασμός και άλλοι συναφείς τομείς.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν κάποιοι τομείς της οικονομίας που ακόμα δεν έχουν αναπτυχθεί ικανοποιητικά σε επίπεδο υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας,, η εικόνα λοιπόν που παρουσιάζει το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν είναι ανάλογη με τους άλλους τομείς που συμβάλλουν στην αύξηση του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν να ανταποκριθούν πλήρως και αποτελεσματικά στις ανάγκες χρηματοδότησεως των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων γιατί:

- Οι ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας για χρηματοδότηση επενδύσεων, εμφανίζονται να είναι πολύ μεγάλες, σε σύγκριση προς τα μέσα που

διατίθενται για τη συνολική χρηματοδότηση της ελληνικής οικονομίας.

- Οι ναυτιλιακές επενδύσεις απαιτούν χρηματοδότηση σε συνάλλαγμα, που το μέγεθος τους είναι υπέρογκο.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η δραστηριότητα των ελληνικών τραπεζών στο χώρο της ναυτιλιακής οικονομίας, αναπτύσσεται κυρίως σε εργασίες βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης της λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, παράλληλα δε επιδιώκεται η ευρύτερη χρηματοδότηση εργασιών συντήρησης και επισκευής πλοίων σε ελληνικές επισκευαστικές μονάδες. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι έλλειψη εμπιστοσύνης προς το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, συμβάλλει στην κατάθεση ποσοστού συναλλάγματος σε ελληνικές τράπεζες λιγότερου από ότι θα έπρεπε.

Γενικά σε ότι αφορά τους υπόλοιπους τομείς η περαιτέρω διεύρυνση του κύκλου των υπηρεσιών που η εθνική οικονομία θα μπορούσε να προσφέρει δεν θα εξαρτηθεί μόνο από την περαιτέρω ανάπτυξη της σχετικής υποδομής, μέσα στα πλαίσια της οποίας σοβαρό λόγο διαδραματίζει η ικανότητα των ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να παράγουν τα αποτελεσματικά εκπαιδευμένα στελέχη για όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας. Εξαρτάται επίσης από την σταθερότητα, συστηματικότητα και συνέπεια με την οποία εδραιώνεται, επί καθαρώς συναγωνιστικής βάσης, η εμπιστοσύνη των συναλλασσόμενων μερών (ναυτιλιακών μονάδων, φορτωτών, ασφαλιστικών επιχειρήσεων κ.λ.π.), στην ικανότητα της ελληνικής οικονομίας και ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς, να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με συνεχώς βελτιούμενη ποιότητα, αλλά και με ευθύτητα και αποτελεσματικότητα ανάλογη με εκείνες για τις οποίες διακρίνονται κυρίως η αγγλική, αλλά και άλλες αγορές.

3.1.2. Ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού και η εξωτερική συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος

Καταρχήν όταν οι τιμές στην Ελλάδα αυξάνονται, αυξάνονται ταυτόχρονα και οι απαιτούμενες δαπάνες για την συντήρηση των νοικοκυριών, παράλληλα μειώνονται οι πραγματικοί μισθοί των εργαζομένων, οι οποίοι πρέπει να αυξηθούν έτσι ώστε να εξισορροπηθούν με τον πληθωρισμό. Παράλληλα ο πληθωρισμός προκαλεί και μείωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος προς το ξένο νόμισμα.

Σημαντικές λοιπόν, είναι οι επιπτώσεις του πληθωρισμού πάνω στο ναυτιλιακό συναλλάγμα. Ο πληθωρισμός βραχυχρόνια επιδρά ευνοϊκά στην εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος, γιατί αυξάνει τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, και επιβάλλει απαιτήσεις για μεγαλύτερες αυξήσεις του ναυτεργατικού μισθού, ο οποίος κυρίως επηρεάζει την εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Μακροχρόνια όμως, η διατήρηση υψηλού ρυθμού πληθωρισμού μειώνει την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και οδηγεί αναπόφευκτα σε άλλες λύσεις που θα έχουν σαν συνέπεια την μείωση του ρυθμού ή και του απόλυτου μεγέθους του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η μείωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος, σαν αποτέλεσμα του πληθωρισμού, αντίθετα, τείνει να εξισορροπήσει τις δυσμενείς επιπτώσεις του πληθωρισμού στην ανταγωνιστικότητα του πλοίου και στην απασχόληση Ελλήνων ναυτεργατών, δεν επιτρέπει όμως την αύξηση στην εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος αφού, τόσο οι μισθοί όσο και οι δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών, υπολογίζονται σε εγχώριο νόμισμα.

Με βάση τα πιο πάνω μπορούμε να πούμε ότι ένας χαμηλός ρυθμός πληθωρισμού και μία σχετική σταθερότητα της ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος απαιτούνται για να επιτευχθεί αξιόλογη αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο μέλλον, ενώ παραμένει πρόβλημα η ακριβής μέτρηση του κατά πηγή, πράγμα που θα βοηθούσε στην άσκηση πιο επιτυχημένης πολιτικής

Πράγματι η μεταβλητή εκείνη που φαίνεται να επηρεάζει περισσότερο τις μεταβολές στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα είναι ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού. αυτό συμβαίνει επειδή μόνο ένα μέρος του εισοδήματος που παράγει η ναυτιλία εισάγεται υπό μορφή συναλλάγματος στην χώρα. Το μέρος αυτό καλύπτει ανελαστικές κυρίως δαπάνες, που αφορά είτε την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών, που παρέχονται από την χώρα στην ναυτιλία είτε την κάλυψη των αναγκών των οικογενειών των εργαζομένων. Στο μέτρο λοιπόν που ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού οδηγεί σε αύξηση του κόστους αυτών των υπηρεσιών ή σε μείωση της αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών των ναυτικών στην Ελλάδα, σημειώνεται μία αντίστοιχη αύξηση της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα για την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων.

Η δεύτερη μεταβλητή που αναφέραμε ότι ασκεί επίδραση στην εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι η εξωτερική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος.

Αυτό εξηγείται πάλι από το γεγονός ότι μέρος εκείνο του εισοδήματος της ναυτιλίας, που εισρέει στην χώρα, έρχεται στο μεγαλύτερο του μέρος για την κάλυψη ανελαστικών δαπανών. Με τον τρόπο αυτό μία ενδεχόμενη υποτίμηση του νομίσματος θα έχει τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Μείωση του κόστους παροχής όλων των υπηρεσιών της χώρας προς την ναυτιλία.
- Μείωση του κόστους επάνδρωσης του πλοίου, αλλά και μείωση του πραγματικού εισοδήματος (σε δολάρια) των εργαζομένων στο εξωτερικό.

Η υποτίμηση του νομίσματος θα έχει ως παραπέρα συνέπεια τη μείωση του αναγκαίου ποσού συναλλάγματος, άρα και της συναλλαγματικής εισροής, για την κάλυψη του κόστους αυτού σε εγχώριο νόμισμα, και σε μικρό μόνο βαθμό αύξηση της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών, δεδομένου ότι, η ελαστικότητα ζήτησης των υπηρεσιών αυτών, λόγω της φύσης της ελληνικής ναυτιλίας, είναι μικρή.

Επιπλέον, η υποτίμηση του εθνικού νομίσματος σε σχέση προς το δολάριο, που είναι το νόμισμα με το οποίο αμείβονται οι Έλληνες ναυτικοί, θα έχει εκ πρώτης όψεως μία μειωτική επίδραση στο ύψος της συναλλαγματικής εισροής, που χαρακτηρίζεται ως «εμβάσματα ναυτικών». Αυτό συμβαίνει, επειδή με μικρότερο τώρα ποσό συναλλάγματος οι Έλληνες ναυτικοί θα μπορούν να διατηρήσουν, στο ίδιο τουλάχιστον επίπεδο με το παρελθόν, την αγοραστική δύναμη του εισοδήματος των οικογενειών τους.

Μία έμμεση επίδραση πάνω στο ύψος του συναλλάγματος αυτής της κατηγορίας, με αυξητικό αυτή τη φορά αποτέλεσμα μπορεί να ασκηθεί από την επιτάχυνση του ρυθμού του εγχώριου πληθωρισμού, που πιθανόν να εκδηλωθεί λόγω της υποτίμησης του νομίσματος. Η πιθανότητα βέβαια αυτή είναι σημαντικά μεγαλύτερη, σε περιπτώσεις που η γενικότερη οικονομική πολιτική της χώρας αποσκοπεί στην τόνωση των παραγωγικών επενδύσεων, από ότι είναι στην περίπτωση μέτρων για την τόνωση της συνολικού ενεργού ζήτησης.

31.3. Η προσφερόμενη χωρητικότητα από την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Το μέγεθος του στόλου επηρεάζει το ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος με πολλούς τρόπους. Αν αυξηθεί ο ελληνικός στόλος έχουμε:

- αύξηση της απασχολήσεως, δηλαδή του εργατικού δυναμικού

- από την αύξηση της απασχόλησεως προκύπτει, αύξηση του εισοδήματος
- μεγέθυνση της ναυτιλιακής υποδομής

Ο στόλος λοιπόν εκφράζει έναν μεγάλο αριθμό άλλων μεταβλητών¹¹.

Πρέπει να τονιστεί ότι η χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου διαχωρίζεται σε, **χωρητικότητα του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου** και σε **χωρητικότητα του Ελληνόκτητου υπό ξένες σημαίες στόλου**. Από άποψη ναυτιλιακής πολιτικής είναι απαραίτητα να γνωρίζουμε ποια από τις δύο αυτές μεταβλητές επηρεάζει περισσότερο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

3.1.4. Το ναυτεργατικό δυναμικό και το ναυτεργατικό εισόδημα

Η προσφορά ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, μια δεδομένη χρονική στιγμή, είναι το σύνολο του διαθέσιμου ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, δηλαδή το άθροισμα των ναυτεργατών που κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή της απογραφής υπηρετούν σε ελληνικά και ξένα πλοία συμβεβλημένα με το NAT και αυτών που παραμένουν στην ξηρά για διάφορους λόγους π.χ. ανάπαυση, δικαιωματική άδεια 4-5 μηνών παραμονής στην ξηρά κ.λ.π. Ανάλογα λοιπόν με το καθεστώς που ισχύει τόσο για την ελληνική όσο και για τις ξένες σημαίες τις οποίες φέρουν τα ελληνόκτητα πλοία, καθορίζεται η σύνθεση του πληρώματος καθώς και ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που μπορούν να υπηρετήσουν πάνω στα πλοία. Αύξηση των Ελληνόκτητων πλοίων υπό ελληνική σημαία έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, αντιθέτως αύξηση των Ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένες σημαίες σημαίνει ευνοϊκότερους όρους όσον αφορά τη σύνθεση του πληρώματος, άρα και δικαίωμα επάνδρωσης με αλλοδαπούς ναυτικούς των οποίων οι μισθοί είναι πολύ χαμηλότεροι από αυτούς των Ελλήνων ναυτικών, ο αριθμός επομένως των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν στα ελληνόκτητα πλοία μειώνεται.

Ο αριθμός των απασχολουμένων Ελλήνων ναυτικών με τη σειρά του επιδρά στο συνολικό ναυτεργατικό εισόδημα. Έτσι η αύξηση του ναυτεργατικού δυναμικού συμβάλει στην αύξηση του εισοδήματος άρα και στο μέγεθος του συναλλάγματος

¹¹ ΚΕΠΕ, «Ναυτιλιακό συνάλλαγμα: Οικονομική ανάλυση και προβλέψεις για την Πεντετία του Προγράμματος 1976-1980», Σελ. 67

που εισάγεται στην Ελλάδα, ενώ μία μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού συμβάλει στη μείωση του ναυτεργατικού συναλλάγματος που εισάγεται στην Ελλάδα.

Το ναυτεργατικό εισόδημα πιστεύεται ότι είναι το μέγεθος που αποτελεί το κύριο τμήμα του ναυτιλιακού συναλλάγματος, μολονότι οι στατιστικές δεν είναι σε θέση να το δείξουν. Βέβαια οι Έλληνες ναυτικοί δεν στέλνουν στην Ελλάδα το σύνολο του εισοδήματός τους, ούτε όμως και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα περιλαμβάνει μόνο το ναυτεργατικό εισόδημα. Τέλος για την μεταβλητή του εργατικού δυναμικού συνήθως παίρνεται ο αριθμός των ναυτικών που εργάζονται στο τέλος κάθε προηγούμενου χρόνου.

3.1.5. Οι επενδύσεις σε πλοία

Η άλλη μεταβλητή που αφορά το στόλο είναι η επένδυση, η αγορά δηλαδή νέων πλοίων. Εάν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το αποτελούσαν τα έσοδα της ναυτιλίας τότε είναι φυσικό να σκεφτεί κανείς, ότι στις περιόδους που οι εφοπλιστές έκαναν μεγάλες αγορές στο εξωτερικό θα είχαμε μικρότερη εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος. «Το μέγεθος της μεταβολής της χωριτηκότητας του στόλου, που μπορεί να ληφθεί σαν ένδειξη του ποσού επενδύσεως, θα έπρεπε λοιπόν να συνδέεται αρνητικά με το ποσό του συναλλάγματος που εισρέει»¹². Στην περίπτωση όμως της Ελλάδας το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν είναι τόσο στενά δεμένο με τα έσοδα της ναυτιλίας.

3.1.6. Η επίδραση των εξωγενών παραγόντων .

Από την άλλη πλευρά τις εξελίξεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας άρα και του ναυτιλιακού συναλλάγματος, εν τέρουν οι γενικότερες εξελίξεις στο χώρο της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομίας. Παράδειγμα σε περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων ή υφέσεων, το συνολικό ακαθάριστο εισόδημα των ελληνικών ακαθάριστων εσόδων των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ακολουθώντας τις διακυμάνσεις των ναύλων ήταν δυνατόν να μειωθεί σε μικρό, συγκριτικά κλάσμα του υπό ομαλές συνθήκες συνολικού πραγματοποιούμενου εισοδήματος. Καθαρά κέρδη εξάλλου

¹² ΚΕΠΕ, «Ναυτιλιακό Σνάλλαγμα: Οικονομετρική ανάλυση και προβλέψει για την Πενταετία του προγράμματος αναπτύξεως 1976-1980», Σελ. 69

μπορεί να μην υπάρχουν. Ακόμη μπορεί να πραγματοποιείται ζημιά, η καμπύλη όμως του ναυτιλιακού συναλλάγματος ακολουθεί διαφορετικές εξελίξεις. αυτό συμβαίνει γιατί οι επιπτώσεις από τις διακυμάνσεις των αγορών ναύλων χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, εκδηλώνονται επί των αποθεματικών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τα οποία παραμένουν στο εξωτερικό, ενώ η επί του εισοδήματος τον οποίον αντλεί η ελληνική οικονομία, η επίδραση είναι ελάχιστη, εκδηλώνεται δε υπό τη μορφή καθυστέρησης του ρυθμού αυξήσεως του ναυτιλιακού συναλλάγματος μέχρι ανακάμψεως της αγοράς.

- Οι εξελίξεις στην αγορά των ναύλων

Οι κύριες ναυλαγορές και ιδιαίτερα αυτές των ελευθέρων πλοίων και των δεξαμενόπλοιων είναι από τους πιο ευαίσθητους βιομηχανικούς κλάδους που υπόκεινται σε ευρύτατες και απότομες διακυμάνσεις. Οι ανοδικές ή καθοδικές τάσεις στις κύριες ναυλαγορές εκδηλώνονται σχεδόν ταυτόχρονα αλλά σε μεγαλύτερες αναλογίες από αυτές των οικονομικών κύκλων στο διεθνές εμπόριο και τις εθνικές οικονομίες των ανεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών.

Οι διακυμάνσεις στις κύριες ναυλαγορές, άρα και στα επίπεδα των ναύλων, επηρεάζουν τα έσοδα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, τα οποία με τη σειρά τους επηρεάζουν σε μικρότερο από τους προηγούμενους παράγοντες βαθμό το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισάγεται στην Ελλάδα.

«Κάθε διακύμανση στην εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα στην φορτηγό ποντοπόρο ναυτιλία μπορεί να διαχωριστεί σε τέσσερα στάδια. Το επίπεδο των ναύλων θεωρείται συνήθως ως το βασικό κριτήριο για αυτόν τον διαχωρισμό των διαφορετικών σταδίων της διακύμανσης».¹³ Η επικρατούσα λοιπόν άποψη είναι ότι όταν η μέση τιμή των ναύλων βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία διέρχεται από μία περίοδο ευημερίας και όταν η μέση τιμή των ναύλων βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα η βιομηχανία διέρχεται στο στάδιο της δυσπραγίας. Οι συνήθως βραχείες περίοδοι στο διάστημα των οποίων η τιμή των ναύλων σημειώνει καθοδική πορεία χαρακτηρίζονται ως το στάδιο της ύφεσης και οι συνήθως βραχείες περίοδοι στο διάστημα των οποίων η μέση τιμή των ναύλων χαρακτηρίζεται από

¹³ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα επίπεδα διακύμανσης των ναύλων, Βασίλης Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», κεφάλαιο 13, Οι κυκλικές διακυμάνσεις στην παγκόσμια ναυτιλία.

ανοδική πορεία χαρακτηρίζονται ως το στάδιο της αναζωογόνησης. Με βάση την εμπειρία του παρελθόντος το στάδιο της ευδαιμονίας είναι μακρύτερο από τα στάδια της ύφεσης και της αναζωογόνησης και μπορεί να διατηρηθεί για πολλούς μήνες. Όμως το στάδιο της δυσπραγίας είναι το μακρύτερο σε χρονικό διάστημα και η διάρκεια του μπορεί να είναι αρκετά χρόνια.

Οι μεταβολές βέβαια στο επίπεδο των τιμών για τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, δηλαδή οι ναύλοι, είναι το βασικό αλλά όχι το μόνο κριτήριο των σταδίων της διακύμανσης από την οποία διέρχεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία, τα υπόλοιπα κριτήρια είναι τα ακόλουθα:

- Η χρησιμοποίηση του κεφαλαίου, το στάδιο της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται από υψηλή χρήση των κεφαλαιουχικών πόρων που έχουν επενδυθεί ενώ ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του σταδίου της δυσπραγίας είναι η ύπαρξη της αδράνειας ή της ανεργίας σε σημαντικό βαθμό αυτού του συντελεστή παραγωγής. Η ενεργητική προσφορά τείνει να είναι ανελαστική κατά το στάδιο της ύφεσης και της καθοδικής πορείας των ναύλων. Η ανελαστικότητα αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι εφοπλιστές προσπαθούν να κρατήσουν τα πλοία τους εν κινήσει όσο οι απώλειες είναι χαμηλότερες από το κόστος παροπλισμού. Επιπρόσθετα κατά τις αρχές του σταδίου της ύφεσης οι επιχειρηματίες είναι ενδεχόμενο να προσπαθήσουν βραχυπρόθεσμα να κρατήσουν μέρος της χωρητικότητας τους εν κινήσει έστω και αν οι απώλειες είναι μεγαλύτερες από το κόστος παροπλισμού. Τέτοιου είδους αποφάσεις λαμβάνονται βραχυπρόθεσμα εάν υπάρχουν προσδοκίες ότι όταν οι άλλοι ανταγωνιστές πρώτοι θα παροπλίσουν την χωρητικότητα τους η αγορά θα καλυτερέψει.
- Ο συντελεστής της εργασίας, οι μεταβολές στην ποσότητα του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου συνοδεύονται από μεταβολές στην ποσότητα του συντελεστή της εργασίας που απασχολείται από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Κατά το διάστημα της δυσπραγίας η ανεργία του ναυτιλιακού δυναμικού λαμβάνει μεγάλες διαστάσεις ενώ κατά την περίοδο της ευδαιμονίας η στενότητα εξεύρεσης εργατικού δυναμικού αυξάνεται σε υψηλά σημεία. Το στάδιο αυτό χαρακτηρίζεται όχι μόνο από την σχεδόν πλήρη απασχόληση του υπάρχοντος συντελεστή της εργασίας αλλά και από απορρόφηση του καινούργιου εργατικού δυναμικού προερχομένου κυρίως

από την διεθνή αγορά εργασίας.

- Το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων στα διαφορετικά στάδια της διακύμανσης, κατά το στάδιο της δυσπραγίας οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, ενώ κατά το στάδιο της ευδαιμονίας το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων φτάνει στο μέγιστο σημείο του
- Η ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις, το " πράσινο φως" για επενδύσεις στην ναυτιλία δίνεται από το επίπεδο των ναύλων. Όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο και επομένως τα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι σημαντικά υψηλότερα από το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, οι υψηλές προσδοκίες των επιχειρηματιών καταλήγουν σε υπερεπενδύσεις. Αυτή η ενδογενής τάση αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ιστορίας της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν ότι η τάση των υπερεπενδύσεων στην παγκόσμια ναυτιλία και ιδιαίτερα στα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και σε άλλες μικρότερες ναυλαγορές παγκόσμιες ή περιοχικές προηγήθηκε των σταδίων της δυσπραγίας του 1930, 1958, 1975 και 1981. Από τη άλλη πλευρά πρέπει να επαναλάβουμε το σημείο ότι οι επιχειρηματίες είναι ιδιαίτερα διστακτικοί στο να αποφασίσουν να αποστείλουν παλιά και αντιοικονομική χωρητικότητα προς διάλυση κατά το στάδιο της ύφεσης, πράγμα που τελικά οδηγεί στο στάδιο της δυσπραγίας

Επίσης το συνάλλαγμα των ναυτικών που εμφανίζεται πολύ πιο ανελαστικό στις διακυμάνσεις του ναύλου απ' ότι το αντίστοιχο εφοπλιστικό λόγω του ότι: α) καλύπτει πολύ πιο ανελαστικές δαπάνες, που αφορούν, στο μεγαλύτερο μέρος, τη συντήρηση των οικογενειών τους β) αυξομείωση στο εισόδημα της ναυτιλίας δεν συνεπάγεται και αντίστοιχη αυξομείωση στις αποδοχές των εργαζομένων, τουλάχιστον βραχυχρόνια, παρά μόνο στην έκταση που τυχόν βελτίωση των συνθηκών της ναυλαγοράς συνοδεύεται από αυξημένη υπερωριακή απασχόληση και αμοιβή για την εκτέλεση συντήρησης ή επισκευών από το πλήρωμα στη διάρκεια του ταξιδιού, φαινόμενο που είναι συνηθισμένο στη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών. Όσον αφορά τη μεγάλη εξάρτηση του εφοπλιστικού συναλλάγματος από τις διακυμάνσεις του ναύλου, παρατηρείται ότι είναι γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος

από το χαρακτηριζόμενο ως εφοπλιστικό συνάλλαγμα καλύπτει εξίσου ανελαστικές δαπάνες όπως π.χ. για την αμοιβή του προσωπικού ξηράς και την εύρυθμη λειτουργία των γραφείων. Παράλληλα όμως ένα άγνωστο ποσοστό του εφοπλιστικού συναλλάγματος καταναλίσκεται σε δαπάνες με πολύ μεγαλύτερη εισοδηματική ελαστικότητα όπως οι επενδύσεις σε βιομηχανικές, τουριστικές ή άλλες, παραγωγικές και μη δραστηριότητες στο εσωτερικό της χώρας. Το ποσοστό αυτό πρέπει να είναι σχετικά μικρό, γιατί, λόγω των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η νομοθεσία, η εισαγωγή ξένου συναλλάγματος για τους σκοπούς αυτούς γίνεται κατά κανόνα μέσω του λογαριασμού κίνησης κεφαλαίων του ισοζυγίου πληρωμών.

Η μελέτη του θέματος αυτού μας διδάσκει ότι ενώ η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία έχει εξυπηρετήσει επαρκώς την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η ύπαρξη των διακυμάνσεων συντελεί στην απώλεια σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων. Εξίσου σημαντικό θέμα είναι η μελέτη εναλλακτικών προτάσεων ή σχεδίων για την άμβλυνση των διακυμάνσεων και την σταθεροποίηση των κύριων ναυλαγορών προς όφελος της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά κυρίως της παγκόσμιας κοινότητας των εθνών που η ναυτιλία υπηρετεί.

- Οι διεθνείς εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους

Είναι απαραίτητο να γίνει αναφορά των εξελίξεων που διαδραματίζονται στην παγκόσμια κοινότητα και οι οποίες επηρεάζουν την ελληνική εμπορική ναυτιλία άρα και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισάγεται στην Ελλάδα. Υπάρχει μία σχέση ανάμεσα στο υψηλό επίπεδο των ναύλων και των πολεμικών καταστάσεων. Πραγματικά η σχέση αυτή από πρώτη άποψη φαίνεται να είναι αντικειμενικά υπαρκτή αν λάβει κανείς υπόψη τα το υψηλό επίπεδο των ναύλων στην περίοδο του νοτιοαφρικανικού πολέμου, και των δύο τελευταίων παγκοσμίων πολέμων συνέπεια των οποίων υπήρξε και η επίταξη των πλοίων από τις συμμαχικές δυνάμεις. Οι πολεμικές καταστάσεις για μια σειρά από λόγους συντείνουν στη συστολή της προσφοράς χωρητικότητας και στην αύξηση της ζήτησης λίγο πριν κατά τη διάρκεια και λίγο μετά το τέλος της πολεμικής περιπέτειας. Παρόλα αυτά χάρη στα σημερινά συγκριτικά μεγάλα μεγέθη της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας οι επιδράσεις των τοπικών πολεμικών καταστάσεων μπορεί να είναι μονάχα οριακές και στην μακροπρόθεσμη περίοδο δεν εγγυώνται ένα ομαλό ανοδικό μέλλον για την

παγκόσμια εμπορική ναυτιλία αλλά μάλλον το αντίθετο. Γενικότερα, το εισόδημα της χώρας από την εμπορική ναυτιλία, επηρεάζεται ελάχιστα από την διεθνή οικονομική συγκυρία.

Συμπερασματικά, η εξάρτηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος από εξωγενείς προς την ελληνική οικονομία παράγοντες, και για το λόγο αυτό η αδυναμία ένταξης των μακρομεταβλητών που αφορούν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, σε ένα πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης χωρίς απώλεια του βαθμού ελέγχου και αξιοπιστίας του προγράμματος αποδεικνύεται μία υπόθεση λανθασμένη. Η εξάρτηση αυτή δεν είναι μεγάλη, ενώ σε κάθε περίπτωση είναι μικρότερη από την εξάρτηση του εξαγωγικού συναλλάγματος από παρεμφερείς εξωγενείς παράγοντες.

Η ανελαστικότητα αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος από τις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής γενικά δραστηριότητας επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό ότι οι εξελίξεις των συναλλαγματικών εισπράξεων από την ναυτιλία εξαρτώνται από εγγενείς παράγοντες της ελληνικής οικονομίας και γι' αυτό επιβάλλεται η ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας, και ειδικότερα του ναυτιλιακού συναλλάγματος, μέσα σε ένα ευρύτερο υπόδειγμα οικονομικής ανάπτυξης.

3.2. Παρουσίαση των παραγόντων που επηρέασαν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1975-2002.

3.2.1. Η περίοδος 1975-1990¹⁴

Το 1975 η ελαφρά κάμψη του ναυτιλιακού συναλλάγματος έναντι του 1974 μπορεί να θεωρηθεί ασήμαντη, εάν ληφθεί υπόψη, αφενός μεν η διεθνής ναυτιλιακή κρίση που σημειώθηκε το 1975, αφετέρου δε το ότι κατά το 1974 τα εφοπλιστικά εμβάσματα ήταν αυξημένα λόγω της επιβληθείσας εφοπλιστικής εισφοράς κατά το έτος εκείνο. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει τον ανελαστικό χαρακτήρα του εισρέοντα στη χώρα μας ναυτιλιακού συναλλάγματος. Το 1976 η συνεχής πτώση των ναύλων είχε ήδη από τους πρώτους μήνες οδηγήσει σε παροπλισμό 500 περίπου πλοία και σε πολλές ακυρώσεις ναυπηγήσεων. Η ίδια κατάσταση συνεχίστηκε το 1977 που βρήκε παροπλισμένο μεγάλο αριθμό πλοίων. Στην τριετία υπήρχαν 1976-1978, υπήρξαν

¹⁴ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά την περίοδο 1975-1990, Λάζαρος Θ.Χουμανίδης- Κωνσταντίνος Α.Ζώης, «Συνοπτική θεώρηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα», κεφάλαια Γ' και Δ', Σελ. 239-335

πλοία που αδυνατούσαν να καλύψουν ακόμα και τις δαπάνες κίνησης τους, ενώ την ίδια αδυναμία αντιμετώπιζαν και πολλοί διαχειριστές πλοίων σε ότι αφορά την εξόφληση των τραπεζικών τους δανείων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά την περίοδο 1975-1980 συνέχισε να αυξάνεται με μειωμένο όμως ρυθμό έναντι της προηγούμενης πενταετίας 1970-1975, λόγω της πετρελαϊκής κρίσης που σημειώθηκε το 1975. Το 1981 η αύξηση του έναντι του 1980 υπήρξε αμελητέα, ενώ στους πρώτους μήνες του 1982 παρατηρήθηκε σοβαρή κάμψη. Βέβαια σε ένα βαθμό η εξέλιξη αυτή μπορεί να δικαιολογηθεί από τη διεθνή κρίση που αντιμετώπιζε η ναυτιλία. Βέβαια από το 1978 είχε γεννηθεί μία υψηλή ναυλαγορά η οποία όμως από ότι αποδείχθηκε ήταν συγκυριακή και επιφανειακή. Από την άλλη πλευρά ο ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος σταδιακά έως και το 1980 αυξάνοντας, φτάνοντας σε ποσοστό το 76,4%. Την ίδια περίοδο ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, συμβεβλημένα με το NAT, από το 1980, παρουσιάζει μείωση με αποκορύφωμα τη διετία 1980-1982. Η μείωση αυτή βέβαια του αριθμού των ναυτικών ήταν πολύ μεγαλύτερη για τους ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία με αποτέλεσμα να μεταβληθεί η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων αυτών υπέρ των Ελλήνων ναυτικών. Πράγματι αν εξετάσουμε το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ξένα πλοία συμβεβλημένα με το NAT, θα παρατηρήσουμε ότι από αυτούς ήταν Έλληνες το 67,3% το 1978 και το 64,8% το 1980, είχαμε δηλαδή μία μικρή μείωση στη σύνθεση για τους Έλληνες.

Συνοψίζοντας οι βασικοί παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος την περίοδο 1975-1982 ήταν οι εξής:

- Ο παροπλισμός των ελληνικών πλοίων στον ελληνικό χώρο, κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης
- Η αύξηση των επισκευαστικών εργασιών
- Η αύξηση των δραχμοποιήσεων στις καταθέσεις των Ελλήνων ναυτικών
- Ο επαναπατρισμός της ουσιαστικής έδρας διοίκησης των επιχειρήσεων στην Ελλάδα

Από το 1982 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρουσίασε μία μειωτική τάση, αφού η υψηλή ναυλαγορά του 1978 κατέρρευσε, φαίνεται ότι η παγκόσμια οικονομική και πετρελαϊκή κρίση του 1975 ήταν κρίση δομών που δεν έπαψε να υφίσταται μία δεκαετία αργότερα. Με άλλα λόγια η ευφορία του 1978 δεν οφείλονταν σε άνοδο της

παγκόσμιας οικονομίας αλλά σε συγκυριακά φαινόμενα όπως για παράδειγμα την απότομη κρίση παραγωγής σιτηρών αλλά και άλλων ειδών διατροφής. Τόσο το 1982 όσο και το 1983 τα παροπλισμένα ελληνόκτητα πλοία απαριθμούσαν σε αρκετές εκατοντάδες, επίσης τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία που διαλύθηκαν έφεραν ελληνική σημαία. Το 1986 οι εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασαν μόνο το 54% των αντίστοιχων εισπράξεων του 1981. Η δυσμενής αυτή εξέλιξη συνέβαλε στον σημαντικό περιορισμό της σημασίας του ναυτιλιακού συναλλάγματος σαν παράγοντα εξισορρόπησης του ισοζυγίου πληρωμών. Σε αυτήν την περίοδο η εθνικότητα των ναυτικών που εργαζόταν σε ελληνικά πλοία την περίοδο αυτή παρουσίασε ενδιαφέρουσες μεταβολές. Ο αριθμός των ναυτικών με ελληνική εθνικότητα, που αποτελούσαν το 87,6% του συνόλου των απασχολούμενων σε πλοία με ελληνική σημαία, παρουσίασε μείωση 20,5%. Η μείωση όμως των ξένων ναυτικών ήταν πολύ μεγαλύτερη, στο γεγονός αυτό συνέβαλε κυρίως η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, καθώς επίσης και οι ευνοϊκές ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν από την κυβέρνηση για των Έλληνα ναυτικό. Όσον αφορά την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία, μειώθηκε την εξεταζόμενη περίοδο κατά 19,8%. Ειδικότερα η μεγαλύτερη μείωση στον αριθμό των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών σημειώθηκε την διετία 1984-1986 τόσο στα πλοία υπό ελληνική όσο και υπό ξένη σημαία.

Οι κυριότεροι λοιπόν παράγοντες που προσδιόρισαν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος την περίοδο 1982-1986 μπορούν να απαριθμηθούν ως εξής:

- Η κάθετη πτώση των ναύλων σε όλους σχεδόν τους τομείς στους οποίους απασχολείται η ελληνική εμπορική ναυτιλία.
- Η μείωση του στόλου υπό ελληνική σημαία, με παράλληλη αύξηση του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες.
- Η μείωση του αριθμού των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών.
- Η αρνητική εξέλιξη της ισοτιμίας δραχμής-δολαρίου ΗΠΑ. Στην περίοδο η ισοτιμία της δραχμής σε σχέση το δολάριο ΗΠΑ παρουσίασε μείωση 60%. Η υποτίμηση αυτή βέβαια είχε θετικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, δεδομένου ότι οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών καθορίζονται από το 1977 σε εγχώριο νόμισμα. Αντίθετα η παραπάνω υποτίμηση είχε αρνητικές επιπτώσεις στην εισροή ναυτιλιακού

συναλλάγματος.

- Η συρρίκνωση της δραστηριότητας των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με πληροφορίες η συνεχιζόμενη για πολλά χρόνια ναυτιλιακή κρίση είχε σαν αποτέλεσμα οι περισσότερες εφοπλιστικές επιχειρήσεις να περιορίσουν σημαντικά την δραστηριότητα τους στην Ελλάδα, τόσο στον κατεξοχήν ευρύ χώρο του ναυτιλιακού τομέα όσο και σε σχέση με άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Το έτος 1987 παρουσιάσθηκαν ανοδικές τάσεις της ναυλαγοράς και βρήκαν τον Ελληνόκτητο στόλο στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κλίμακας. Το 1988 η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είχε δείξει πλέον σαφώς την εικόνα που θα είχε τα επόμενα χρόνια. Την θετική αυτή εξέλιξη λοιπόν ακολούθησε ο Ελληνόκτητος στόλος από το 1987 του οποίου η αύξηση κορυφώθηκε το 1990 του οποίου η εξέλιξη συνοδεύτηκε από την θετική εξέλιξη των εισπράξεων σε ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Τέλος μπορούμε να συμπληρώσουμε ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1981-1990 τα βασικότερα γεγονότα που αφορούσαν τον ανθρώπινο παράγοντα ήταν η μεγάλη συμμετοχή των αλλοδαπών ναυτικών στην σύνθεση των πληρωμάτων του ελληνικού στόλου. Υπολογιζόταν ότι περίπου 300 εκατομμύρια δολάρια διέρρεαν το χρόνο στο εξωτερικό από την απασχόληση αλλοδαπών πληρωμάτων που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία ανεξαρτήτως σημαίας ασφαλισμένα στο NAT. Οι διάφορες συλλογικές συμβάσεις μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και γενικότερα οι αυξήσεις που δόθηκαν στους ναυτικούς την περίοδο αυτή, κατέληξαν σε αύξηση των αποδοχών των αξιωματικών κατά 147% και του κατώτερου πληρώματος κατά 163%. Όμως οι αποδοχές τους σε συνάλλαγμα στην αντίστοιχη περίοδο παρουσίασαν αύξηση κατά 7% και 14% αντίστοιχα. Η διαφοροποίηση αυτή των αυξήσεων των αποδοχών σε εγχώριο νόμισμα και σε δολάρια οφείλεται στην υποτίμηση και διολίσθηση της δραχμής έναντι του δολαρίου την περίοδο αυτή.

Στον πίνακα 6 παρουσιάζονται η εξέλιξη της χωρητικότητας του ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες στόλου, καθώς και παράλληλα την εξέλιξη του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στον ελληνικό εμπορικό στόλο κατά την περίοδο 1975-1990

Πίνακας 6

Έτος	Μέγεθος στόλου Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου	Μέγεθος στόλου Ελληνόκτητου υπό ξένες σημαίες στόλου	Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό
1975	3.132	1.219	-
1976	3.321	1.107	-
1977	3.750	996	-
1978	4.008	883	58.033
1979	4.199	692	-
1980	3.972	545	59.534
1981	3.932	470	-
1982	3.688	440	40.467
1983	3.263	439	-
1984	2.788	428	40.720
1985	2.456	420	-
1986	2.138	378	32.340
1987	2.089	230	-
1988	2.043	217	28.735
1989	2.010	176	-
1990	2.000	169	26.766

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική της εμπορικής ναυτιλίας

3.2.2. Η περίοδος 1990-2002

Η δεκαετία 1980-1990 κλείνει με αρκετά προβλήματα για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Το 1991 οι ΗΠΑ και οι συμμαχικές δυνάμεις επιτέθηκαν στο Ιράκ. Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων ανήλθαν σημαντικά, σε αντίθεση με τη μείωση που είχε παρατηρηθεί λίγους μήνες πριν όταν έγινε η εισβολή στο Κουβέιτ. Μεταξύ των άλλων γεγονότων θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε το κλείσιμο του πετρελαιοαγωγού της Τουρκίας που ανάγκασε τα πετρελαιοφόρα που ξεκινούσαν από τον Περσικό κόλπο να διανύουν μεγαλύτερη απόσταση και την αύξηση της παραγωγής των διυλιστηρίων πετρελαίου στην Καραϊβική και την Δυτική Ευρώπη.

Ένα ακόμη πρόβλημα που αντιμετώπιζε η ελληνική εμπορική ναυτιλία μετά το 1990 ήταν η προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία καθώς και η εξεύρεση ελληνικών πληρωμάτων.

Από το 1996 έχουμε μία αύξηση του ελληνόκτητου στόλου που έφτασε στα 3.246 πλοία, ενώ το 1995 αριθμούσε 3.142 πλοία. Βλέπουμε λοιπόν ότι η σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου την περίοδο αυτή βελτιωνόταν . Παράλληλα την περίοδο αυτή ιδιαίτερα στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και στις αρχές του 2000, σημειώνεται αύξηση των υπηρεσιών που η ελληνική οικονομία προσφέρει στην εμπορική ναυτιλία. Συγκεκριμένα στο ναυπηγοεπισκευαστικό δυναμικό της Αττικής δραστηριοποιούνται άμεσα μερικές εκατοντάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις και μερικές εκατοντάδες ακόμα δραστηριοποιούνται έμμεσα ως δορυφόροι των πρώτων. Οι επιχειρήσεις λοιπόν που δραστηριοποιούνται γύρω από την ναυτιλία είναι πολλές, και περιλαμβάνουν νηογνώμονες, ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες, εταιρείες υποστήριξης πλοίων, εξειδικευμένοι φορείς και γραφεία ναυτιλιακής δραστηριότητας, ασφαλιστικές εταιρείες κ.λ.π.

Όσον αφορά το ναυτεργατικό δυναμικό, έως και το 1992, η συμμετοχή των Ελλήνων στο πλήρωμα των ελληνόκτητων πλοίων παρουσίασε συνεχή μείωση, ενώ των αλλοδαπών ναυτικών συνεχή αύξηση. Σε ότι αφορά τις αποδοχές των ναυτικών έχουμε να παρατηρήσουμε ότι μέχρι το 1996 τριπλασιάστηκαν, και αναφερόμαστε στο βασικό μισθό που έχει καθοριστεί από τις σχετικές συλλογικές συμβάσεις.

Τα τελευταία χρόνια το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έχει βέβαια παρουσιάσει σημαντική αύξηση, και το γεγονός αυτό οφείλεται στην βελτίωση των παραπάνω αναφερόμενων παραμέτρων. Συγκεκριμένα την τελευταία διετία εμφανίζεται μία τάση ενίσχυσης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση την χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία χωρητικότητας 28.678.240 gt.

Ο πίνακας 7 παρουσιάζει την εξέλιξη του Ελληνόκτητου υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες στόλου, καθώς και την εξέλιξη του ναυτεργατικού δυναμικού που υπηρετούσε σε Ελληνόκτητα υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες πλοία κατά την περίοδο 1991-2003.

Πίνακας 7

Έτος	Μέγεθος στόλου Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου	Μέγεθος στόλου Ελληνόκτητου υπό ξένες σημαίες στόλου	Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό
1991	2.039	148	-
1992	2.095	143	25.278
1993	2.166	140	-
1994	2.149	131	25.842
1995	2.128	129	-
1996	2.013	126	23.992
1997	1.927	127	-
1998	1.903	131	20.067
1999	1.889	119	-
2000	1.967	110	18.450
2001	2.052	105	-
2002	2.051	112	18.747

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική της εμπορικής ναυτιλίας

Για τα έτη από το 1975 έως το 1978 δεν βρέθηκαν στοιχεία για τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνταν στον Ελληνόκτητο στόλο. Επίσης ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών από τα στοιχεία που βρέθηκαν δίνεται ανά διετία. Όσον αφορά τον Ελληνόκτητο στόλο, όπως φαίνεται από τον πίνακα **ο ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μία τάση αύξησης, σε αντίθεση με τον ελληνόκτητο υπό ξένες σημαίες στόλο που υπόκειται σε σημαντικές διακυμάνσεις.**

Στο επόμενο κεφάλαιο, γίνεται εκτίμηση της συνάρτησης του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος, με βάση κάποιους από τους προσδιοριστικούς παράγοντες που αναφέρθηκαν σ' αυτό το κεφάλαιο, η επιλογή των παραγόντων που συμπεριλήφθηκαν στο υπόδειγμα εκτίμησης της συνάρτησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, έγινε με βάση τη σημαντικότητα του και τη δυνατότητα εξεύρεσης των τιμών για ολόκληρη την εξεταζόμενη περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Οικονομετρικό υπόδειγμα της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την περίοδο 1975-2002.

4.1. Βασικές παρατηρήσεις για την στατιστική ανάλυση της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος

4.1.1. Η σταθερότητα των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

«Διαχρονικά παρατηρείται ότι οι συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία είναι πιο σταθερές από εκείνες των υπόλοιπων άδηλων πόρων όπως ο τουρισμός κ.λ.π.»¹⁵ Αυτό σημαίνει ότι η διακύμανση των συναλλαγματικών εισπράξεων από την ναυτιλία είναι κατά πολύ μικρότερη από τις αντίστοιχες διακυμάνσεις π.χ. για κάποιες κατηγορίες εξαγωγών

Κάτω από αυτές τις παραδοχές το συμπέρασμα της σταθερότητας του ναυτιλιακού συναλλάγματος βγαίνει και μετά από υπολογισμούς της διακύμανσης και της τυπικής του απόκλισης, χρησιμοποιώντας ως ιστορικά στοιχεία τα στατιστικά δεδομένα για τις συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία από το 1975 έως το 2003. Από την υπολογιζόμενη τυπική απόκλιση μπορούμε να καταλάβουμε κατά πόσο διαφοροποιημένες είναι οι τιμές των εισπράξεων για κάθε έτος, το πόσο μεγάλο δηλαδή είναι το μεταβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την εξεταζόμενη περίοδο.

4.1.2. Η ύπαρξη τάσης στην διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος

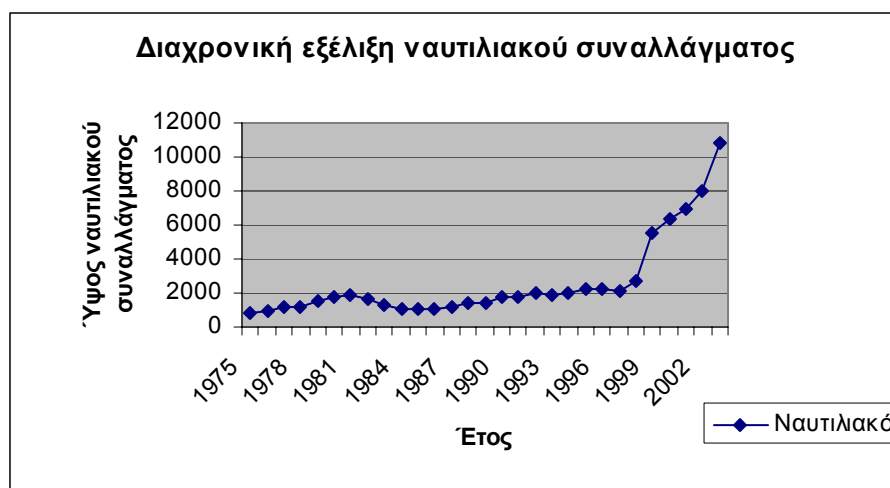
Η σταθερότητα στις συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία σημαίνει και την ύπαρξη κάποιας ανοδικής ή καθοδικής τάσης διαχρονικά. Για την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002 παρατηρούνται ανοδικές και καθοδικές τάσεις ανά περιόδους, κυρίως όμως ανοδικές και ειδικότερα την τελευταία δεκαετία, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες που επικρατούσαν και επηρέαζαν την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Η ύπαρξη λοιπόν τάσης στην διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού

¹⁵ ΚΕΠΕ, Ηρακλής Χαραλαμπίδης, «Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη», κεφάλαιο 3, Σελ 43

συναλλάγματος, σημαίνει ότι δεν χαρακτηρίζεται από μεγάλες και συχνές διακυμάνσεις όπως άλλα οικονομικά μεγέθη, κυρίως λόγω της ολοένα και στενότερης σύνδεσης του με την ελληνική οικονομία και τις υπηρεσίες που αυτή παρέχει με το πέρασμα των χρόνων, λόγω δηλαδή της ανελαστικότητας των δαπανών που καλύπτει το ναυτιλιακό συναλλάγμα στον ελλαδικό χώρο, άσχετα με τις διακυμάνσεις που παρουσιάζουν τα έσοδα της λόγω των συχνών διακυμάνσεων που υφίστανται στις ναυλαγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Στο παρακάτω διάγραμμα 4 παρουσιάζεται η τάση που κυριάρχησε στις εισπράξεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την περίοδο 1975-2002.

Διάγραμμα 5



Παρατηρούμε λοιπόν στο διάγραμμα, μία **σταθερά ανοδική τάση** που χαρακτηρίζει τις συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία, με πολύ μικρές για κάποια μικρά χρονικά διαστήματα διακυμάνσεις, οι οποίες οφείλονται στις εξελίξεις της διεθνούς οικονομίας από τις οποίες επηρεάζεται και η ναυτιλία (πετρελαϊκή κρίση).

Μετά από την διαπίστωση τόσο της ύπαρξης τάσης στην διαχρονική εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος όσο και των σταθερών μεταβολών που το χαρακτηρίζουν, **το καταλληλότερο οικονομετρικό υπόδειγμα για την εκτίμηση της εξέλιξης του είναι το γραμμικό.**

4.1.3. Σκοπός της ανάλυσης

Αντικειμενικός σκοπός της πολυμεταβλητής ανάλυσης της εξαρτημένης μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι η εκτίμηση των αγνώστων παραμέτρων που λειτουργούν ως συντελεστές βαρύτητας της συμμετοχής του κάθε προσδιοριστικού παράγοντα ξεχωριστά, έτσι ώστε να καθοριστεί ποιες είναι οι κύριες αιτίες που παίζουν αποφασιστικό ρόλο στις διακυμάνσεις του συγκεκριμένου μεγέθους, έτσι ώστε να υιοθετηθούν τα κατάλληλα μέτρα για την βελτίωση της σύνθεσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

4.2. Βασικές υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται η στατιστική ανάλυση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Για την οικονομετρική εξειδίκευση ενός υποδείγματος είναι απαραίτητο να ισχύουν ένα πλήθος από υποθέσεις, που ασκούν περιοριστική επίδραση. Είναι σημαντικό λοιπόν να ξέρουμε εάν πληρούνται οι παρακάτω υποθέσεις:

4.2.1. Υποθέσεις για την στοχαστική μεταβλητή του υποδείγματος.¹⁶

1. Η αναγκαιότητα παρουσίας της στοχαστικής μεταβλητής (u), η οποία προκύπτει από την διαφορά των πραγματικών τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος και των εκτιμημένων τιμών εφαρμόζοντας τους συντελεστές που βρήκαμε πάνω στις ερμηνευτικές μεταβλητές της διακύμανσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος(κατάλοιπο e - residual). Η αναγκαιότητα αυτή υπάρχει, λόγω της ύπαρξης πιθανότητας παράλειψης εισαγωγής στο υπόδειγμα ουσιωδών ερμηνευτικών μεταβλητών, που μπορεί να οφείλεται στην έλλειψη επαρκών στοιχείων γι' αυτές τις μεταβλητές, επίσης λόγω πιθανών λαθών που διαπράττονται κατά την μέτρηση των ερμηνευτικών μεταβλητών, λόγω της ατελούς φύσης της θεωρίας με την έννοια ότι δεν είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται όλοι οι παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη του φαινομένου που μελετάται, λόγω των λαθών που γίνονται κατά την αλγεβρική εξειδίκευση του υποδείγματος και λόγω της επίδρασης μη συστηματικών παραγόντων δηλαδή στην διαμόρφωση των τιμών της

¹⁶ Πιο αναλυτικά σχετικά με τις βασικές υποθέσεις των οικονομετρικών υποδειγμάτων (της στοχαστικής μεταβλητής και των ανεξάρτητων μεταβλητών παρακάτω), βλ. Κιντής Α. Ανδρέας, «Στατιστικές και Οικονομετρικές Μέθοδοι», κεφάλαιο 10, Σελ. 444-453.

εξαρτημένης μεταβλητής επιδρούν παράγοντες που δεν εμφανίζουν συστηματικότητα και ποσοτικά. Η στοχαστική μεταβλητή δηλαδή, περιλαμβάνει όλους εκείνους τους παράγοντες που δεν συμπεριλαμβάνονται στο υπόδειγμα, που έχει σαν αποτέλεσμα να μην γίνεται πλήρης ερμηνεία των μεταβολών της εξαρτημένης μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην προκειμένη περίπτωση.

2. Ο μέσος των τιμών της στοχαστικής μεταβλητής πρέπει να είναι ίσος με το μηδέν ($E(u_i)=0$). Αν ο μέσος είναι διαφορετικός από το μηδέν, τότε ο συντελεστής του σταθερού όρου του υποδείγματος επηρεάζεται.
3. Οι τιμές της τυχαίας μεταβλητής είναι μεταξύ τους ανεξάρτητες και έχουν σταθερή και πεπερασμένη διακύμανση. Με άλλα λόγια η συνδιακύμανση των τιμών της u ισούται με το μηδέν. Προϋπόθεση για να ισχύει αυτό είναι ότι το σύνολο των αιτίων που διαμορφώνουν τις τιμές της u δρουν, για κάθε παρατήρηση, κατά τρόπο ανεξάρτητο από όλες τις υπόλοιπες. Όμως σε πολλές περιπτώσεις πραγματικών οικονομετρικών υποδειγμάτων μία ή περισσότερες από τις αιτίες ενδέχεται να ασκεί συνεχείς και συστηματικές επιδράσεις πάνω στις τιμές της στοχαστικής μεταβλητής με αποτέλεσμα να υπάρχει μεταξύ τους αυτοσυσχέτιση, η οποία επηρεάζει την αξιοπιστία των εκτιμήσεων των παραμέτρων του υποδείγματος. Όσον αφορά την σταθερότητα της διακύμανσης των τιμών της στοχαστικής μεταβλητής, για να συμβαίνει αυτό θα πρέπει όλοι οι παράγοντες που διαμορφώνουν τις τιμές της τυχαίας μεταβλητής να παραμένουν σε ολόκληρο το πεδίο αναφοράς των τιμών των ανεξάρτητων μεταβλητών. Αν συμβαίνει αυτό τότε οι τιμές της τυχαίας μεταβλητής εμφανίζουν ομοσκεδαστικότητα.
4. Ανεξαρτησία μεταξύ των τιμών του στοχαστικού όρου. Εάν έχουμε παραβίαση αυτής της υπόθεσης τότε εμφανίζεται **το φαινόμενο της αυτοσυσχέτισης μεταξύ των τιμών του στοχαστικού όρου (serial correlation)**, αναφέρεται δηλαδή στην υφιστάμενη σχέση μεταξύ των διαδοχικών τιμών μιας μεταβλητής. Συνέπειες της αυτοσυσχέτισης είναι ότι, οι εκτιμητές των ελαχίστων τετραγώνων εξακολουθούν να είναι γραμμικοί και αμερόληπτοι, δεν είναι όμως αποτελεσματικοί, τα τυπικά σφάλματα των εκτιμητών είναι κατά κανόνα υποεκτιμημένα, αυξάνονται οι τιμές των κριτηρίων F και t , και η διακύμανση του στοχαστικού όρου είναι υποεκτιμημένη.

4.2.2. Υποθέσεις για τις ανεξάρτητες μεταβλητές του υποδείγματος

1. Οι ανεξάρτητες ή ερμηνευτικές μεταβλητές είναι μη στοχαστικές, αυτό σημαίνει ότι κάθε x , από άποψη πιθανότητας θεωρείται ως σταθερή.
2. Μεταξύ των τιμών των ερμηνευτικών ή ανεξάρτητων μεταβλητών δεν υφίσταται ακριβής σχέση γραμμικής εξάρτησης. Αυτό σημαίνει ότι καμία ανεξάρτητη μεταβλητή δεν μπορεί να εκφραστεί ως ακριβής γραμμικός συνδυασμός μίας ή περισσότερων από τις υπόλοιπες. Στην περίπτωση που ανάμεσα στις ερμηνευτικές μεταβλητές υπάρχει ισχυρή εξάρτηση, τότε δημιουργείται πρόβλημα που είναι γνωστό ως το πρόβλημα της **πολυσυγγραμικότητας**¹⁷. Η διαπίστωση της πολυσυγγραμικότητας γίνεται από τους συντελεστές συσχέτισης μεταξύ των ερμηνευτικών μεταβλητών, τους συντελεστές μερικής παλινδρόμησης μεταξύ της εξαρτημένης μεταβλητής και των ερμηνευτικών, των χαρακτηριστικών ριζών της μήτρας των ερμηνευτικών μεταβλητών (correlation matrix)¹⁸, και της σχέσης που υπάρχει ανάμεσα στα κριτήρια F και t. Συνέπειες της εμφάνισης της πολυσυγγραμικότητας είναι ότι τόσο η τιμή των συντελεστών του υποδείγματος, όσο και της διακύμανσης τους επηρεάζονται από το βαθμό εξάρτησης μεταξύ δύο ερμηνευτικών μεταβλητών, οι εκτιμήσεις δηλαδή που παίρνουμε για τους συντελεστές θα είναι ανακριβείς. Επίσης αν σε ένα υπόδειγμα η πρόσθεση μίας επιπλέον ερμηνευτικής μεταβλητής, έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές μεταβολές στις τιμές των συντελεστών, αυτό σημαίνει ότι υπάρχει γραμμική εξάρτηση μεταξύ της πρόσθετης ερμηνευτικής μεταβλητής και των υπολοίπων. Επίσης, όταν υπάρχει πολυσυγγραμικότητα στο υπόδειγμα, οι διακυμάνσεις των εκτιμητών, οι οποίες χρησιμοποιούνται στους ελέγχους σημαντικότητας, είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες στις τιμές του συντελεστή συσχέτισης μεταξύ των ερμηνευτικών μεταβλητών, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται και να μεταβάλλεται σημαντικά η τιμή της t- στατιστικής. Για να

¹⁷ Για Εκτενέστερη αναφορά στην έννοια της πολυσυγγραμικότητας, βλ. Κιντής Α. Ανδρέας, «Στατιστικές και Οικονομετρικές Μέθοδοι», Κεφάλαιο 11, Σελ. 495-504.

¹⁸ Η μέθοδος του correlation matrix θα χρησιμοποιηθεί στο υπόδειγμα για την διαπίστωση πολυσυγγραμικότητας.

προχωρήσουμε σε εκτίμηση, κάτω από συνθήκες πλήρους γραμμικής εξάρτησης των ερμηνευτικών μεταβλητών, τότε είναι απαραίτητο να γίνει αλλαγή στην αλγεβρική ειδικευση του υποδείγματος. Από την άλλη μεριά αν η σχέση εξάρτησης δεν είναι πλήρης, τότε η εκτίμηση μπορεί να γίνει με τις γνωστές μεθόδους, πλην όμως τα αποτελέσματα είναι ασταθή και αναξιόπιστα.

3. Η διακύμανση των τιμών της ανεξάρτητης μεταβλητής είναι αριθμός πεπερασμένος και διαφορετικός από το μηδέν. Αυτά ισχύουν μόνο όταν οι τιμές της ανεξάρτητης μεταβλητής στο δείγμα δεν είναι όλες ίσες μεταξύ τους.

4.2.3. Τελική παρατήρηση.

Από τα παραπάνω είναι ξεκάθαρο πως για την οικονομετρική εξειδίκευση του οικονομετρικού υποδείγματος της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος συγκεκριμένα, είναι απαραίτητο να ισχύουν ένα πλήθος από υποθέσεις. Πολλές από αυτές είναι ιδιαίτερα περιοριστικές με την έννοια ότι δεν είναι εύκολο να πληρούνται κατά τη διερεύνηση συγκεκριμένων προβλημάτων. Αν σκεφτεί κανείς ότι η εκτίμηση, ο στατιστικός έλεγχος και η αξιοπιστία των αποτελεσμάτων της ανάλυσης εξαρτώνται από την ισχύ ή όχι των υποθέσεων αυτών, αντιλαμβάνεται κανείς πόσο σημαντικό είναι οι υποθέσεις αυτές να πληρούνται. Στην περίπτωση που ορισμένες από αυτές δεν ισχύουν, είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε ποιες είναι οι συνέπειες και να είμαστε σε θέση να αναζητήσουμε τρόπους θεραπείας των προβλημάτων που δημιουργούνται.

4.3. Τρόποι αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του υποδείγματος¹⁹

Μετά την διατύπωση των βασικών υποθέσεων που πρέπει να πληρούνται, και την εκτίμηση των παραμέτρων του υποδείγματος που θα γίνει στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, είναι απαραίτητο να γίνει αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και

¹⁹ Σχετικά με τους τρόπους αξιολόγησης των αποτελεσμάτων, βλ. Χάλκος Γεώργιος Εμμ., «Στατιστική- Θεωρία, Εφαρμογές και χρήση Στατιστικών Προγραμμάτων σε Η/Υ», Τοπωθύτω-Γιώργος Δάρδανος, Αθήνα 2000.

της ερμηνευτικής ικανότητας του υποδείγματος. Η αξιολόγηση αυτή αφορά τον έλεγχο:

- Της συμφωνίας ή μη των αποτελεσμάτων της εκτίμησης με την οικονομική θεωρία που ισχύει για τη σχέση του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος και των αιτιών που το καθορίζουν. Για παράδειγμα μπορεί να γίνει αναφορά, στο αν η θετική επίδραση που ασκεί η αύξηση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού πάνω στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, εκφράζεται από το θετικό πρόσημο που έχει ο συντελεστής της μεταβλητής αυτής στη γραμμική εξίσωση, εάν συμβαίνει το αντίθετο τότε τα αποτελέσματα δεν συμβαδίζουν με την οικονομική θεωρία, οπότε δεν είναι ικανοποιητικά.
- Της στατιστικής σημαντικότητας των αποτελεσμάτων. Για τον έλεγχο λοιπόν της αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων χρησιμοποιούνται στατιστικά κριτήρια που έχουν σχέση με τον έλεγχο τόσο της ερμηνευτικής ικανότητας του υποδείγματος συνολικά όσο και με τον έλεγχο της στατιστικής σημαντικότητας των επιμέρους παραμέτρων, δηλαδή των συντελεστών της κάθε ερμηνευτικής μεταβλητής ξεχωριστά.

4.3.1. Κριτήρια αξιολόγησης του υποδείγματος συνολικά.²⁰

Τα κριτήρια αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Το τυπικό Σφάλμα εκτίμησης (S) της εξαρτημένης μεταβλητής, που αποτελεί μέτρο διασποράς των δειγματοληπτικών τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής γύρω από την υπολογισθείσα γραμμή παλινδρόμησης.
- Ο Συντελεστής προσδιορισμού (R^2), που δείχνει το ποσοστό των τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής που ερμηνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές.
- Το κριτήριο F, το οποίο όπως και ο συντελεστής προσδιορισμού στηρίζεται στη σύγκριση του ερμηνευμένου μέρους της συνολικής μεταβλητότητας των τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής προς το ανερμηνευτο μέρος. Βασίζεται στον έλεγχο της υπόθεσης ότι όλοι οι εκτιμώμενοι συντελεστές του υποδείγματος είναι μηδέν δεν ασκούν δηλαδή καμία επίδραση πάνω στην εξαρτημένη μεταβλητή οι ανεξάρτητες, και της εναλλακτικής ότι όχι όλες οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι μηδέν.

²⁰ Στην παρούσα εργασία ως κριτήριο αξιολόγησης συνολικά του υποδείγματος, κυρίως λαμβάνεται υπόψη ο συντελεστής προσδιορισμού.

- Οι συντελεστές μερικής συσχέτισης, που μετράνε το βαθμό της καθαρής εξάρτησης μεταξύ της ανεξάρτητης μεταβλητής και μίας από τις ανεξάρτητες μεταβλητές.
- Οι συντελεστές μερικού προσδιορισμού, μετράνε την αναλογία του ανερμήνευτου από μία συγκεκριμένη ανεξάρτητη μεταβλητή μέρους της διακύμανσης των τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής, η οποία ερμηνεύεται από μία άλλη ανεξάρτητη μεταβλητή όταν αυτή χρησιμοποιείται ως πρόσθετη μεταβλητή.

4.3.2. Κριτήρια αξιολόγησης της στατιστικής σημαντικότητας των επιμέρους παραμέτρων.²¹

- Το στατιστικό κριτήριο t , που βασίζεται στον έλεγχο των υποθέσεων ότι κάθε συντελεστής ισούται με το μηδέν, και στην εναλλακτική ότι ο συντελεστής είναι διαφορετικός από το μηδέν, ασκεί δηλαδή αρνητική ή θετική επίδραση πάνω στην εξαρτημένη μεταβλητή. Εάν λοιπόν η στατιστική t είναι μεγαλύτερη από την κριτική της τιμή όπως φαίνεται στους στατιστικούς πίνακες με βάση το βαθμό σημαντικότητα και τους βαθμούς ελευθερίας, τότε απορρίπτεται η υπόθεση ότι ο συντελεστής είναι ίσος με το μηδέν, οπότε είναι στατιστικά σημαντικός.
- Το Τυπικό Σφάλμα Εκτίμησης, κάθε ενός από τους εκτιμώμενους συντελεστές του υποδείγματος.

4.4. Προσδιορισμός των ερμηνευτικών μεταβλητών.

4.4.1. Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που θα συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα

Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που συμπεριλαμβάνονται στο υπόδειγμα είναι οι ακόλουθες:

- **Ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού**, ο οποίος αντιπροσωπεύεται από τις μεταβλητές του **Δείκτη Τιμών Καταναλωτή** και της **εξωτερικής Συναλλαγματικής Ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος με το δολάριο**. Ο Δείκτης τιμών Καταναλωτή, ο οποίος εμφανίζει διαχρονικά μία αυξητική τάση, είναι επακόλουθο της αυξητικής τάση του πληθωρισμού, από την άλλη ο

²¹ Ως προς την σημαντικότητα των επιμέρους συντελεστών θα ληφθεί υπόψη το στατιστικό κριτήριο t .

Δείκτης Τιμών Καταναλωτή επιδρά στην συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος, η αύξηση της συναλλαγματικής ισοτιμίας έχει ως αποτέλεσμα αρνητική επίδραση στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Ανάμεσα στις δύο παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές είναι δυνατόν να εμφανισθεί υψηλός συντελεστής συσχέτισης, λόγω της εξάρτησης της μίας μεταβλητής από την άλλη.

- **Η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία**, η οποία έχει θετική επίδραση πάνω στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος.
- **Η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες**, η αύξηση της οποίας μπορεί να σημαίνει μείωση της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία.
- **Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό**, το οποίο έχει θετική επίδραση πάνω στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Το οποίο προσδιορίζεται και από τη κατανομή του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, όσο αυξάνεται ο ελληνόκτητος στόλος υπό ελληνική σημαία, λογικό είναι να αυξάνεται και το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

Οι παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, χαρακτηρίζονται ως ενδογενείς, προσδιορίζονται δηλαδή από την ελληνική οικονομία.

- **Ο γενικός ναυλοδείκτης των φορτηγών που μεταφέρουν ξηρό φορτίο**, ο οποίος ασκεί θετική επίδραση.
- **Ο γενικός ναυλοδείκτης των δεξαμενοπλοίων.**

Οι παραπάνω ναυλοδείκτες, αποτελούν τις εξωγενείς ερμηνευτικές μεταβλητές, δεν επηρεάζονται δηλαδή από την ελληνική οικονομία.

4.4.2. Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που δεν θα συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα.

Οι ερμηνευτικές μεταβλητές που δεν θα συμπεριληφθούν στο υπόδειγμα εκτίμησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι οι ακόλουθες:

- Οι αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών, επειδή δεν ήταν δυνατόν να βρεθούν επαρκή στοιχεία για αυτήν την ερμηνευτική μεταβλητή.
- Παγκόσμιες συγκυρίες που ασκούν σημαντική επίδραση στα έσοδα της ελληνικής ναυτιλίας, όπως η πετρελαϊκή κρίση του 1973. Μπορούμε όμως να

πούμε ότι οι παράγοντες αυτοί εν μέρει καλύπτονται, λόγω του ότι αντικατοπτρίζονται στο επίπεδο των ναύλων που επηρεάζονται από αυτού του είδους τα γεγονότα.

- Ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που ήταν εγκατεστημένες στην Ελλάδα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την ακόμη μεγαλύτερη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας τους.

Οι παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές και άλλες οι οποίες δεν ήταν δυνατόν να εντοπισθούν, αποτελούν το στοχαστικό όρο του υποδείγματος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, δηλαδή το ποσοστό εκείνο της εξέλιξης του το οποίο παραμένει ανερμήνευτο. Το ποσοστό αυτό πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μικρότερα, έτσι ώστε τα αποτελέσματα της παλινδρόμησης να είναι τα καλύτερα δυνατά.

4.4.3. Συμβολισμός των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος

Οι συμβολισμοί των ερμηνευτικών μεταβλητών θα είναι ως εξής:

- **CIX**= Δείκτης Τιμών Καταναλωτή
- **EXR**= Συναλλαγματική Ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος
- **GRT1**= Χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου υπό Ελληνική σημαία
- **GRT2**= Χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου υπό Ξένες σημαίες
- **WRF**= Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στον Ελληνόκτητο στόλο υπό Ελληνική και υπό Ξένες σημαίες
- **FRT1**= Ναυλοδείκτης για φορτηγά πλοία Ξηρού φορτιού.
- **FRT2**= Ναυλοδείκτης για Δεξαμενόπλοια
- **TSE**= η μεταβλητή αυτή είναι η εξαρτημένη μεταβλητή του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος

4.4.4. Εξέλιξη των τιμών των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος.

Είναι πολύ σημαντικό να παρουσιαστούν οι εξελίξεις των τιμών των ερμηνευτικών μεταβλητών σε σχέση με την εξέλιξη του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Παρακάτω ο πίνακας 8 δείχνει την εξέλιξη των ερμηνευτικών μεταβλητών του υποδείγματος για την εξεταζόμενη περίοδο 1975-2002.

Πίνακας 8

Έτος	TSE	CIX	EXR	GRT1	GRT2	FRT1	FRT2	WRF
1975	845	3,504	32,279	24820010	19454000	168	74	-
1976	914	3,971	36,889	28573469	17711000	129	74	-
1977	1127	4,454	37,209	33475469	17070000	133	72	-
1978	1177	5,013	37,107	34987422	14491000	140	97	58033
1979	1519	5,967	37,107	38841920	12557000	179	166	-
1980	1816	7,452	43,062	41228593	9954000	213	71	59534
1981	1826	9,274	55,4	42487940	8520000	196	47	-
1982	1657	11,233	66,8	38128251	7975000	159	43	40647
1983	1309	13,500	87,9	36806216	7886000	170	46	-
1984	1095	15,992	112,7	32334886	6596000	173	48	40520
1985	1038	19,081	138,2	28646160	5700000	167	41	-
1986	1001	23,472	139,9	24792516	5442000	158	50	32340
1987	1193	27,321	135,4	23243000	4591000	174	62	-
1988	1379	31,015	141,9	21296000	4164000	195	68	28735
1989	1374	35,264	162,4	21319000	3554000	204	85	-
1990	1762	42,470	265,7	20920000	2330000	210	161	26766
1991	1774	50,733	274,9	22927000	2335000	215	146	-
1992	1993	58,787	214,508	26055312	2293170	308	114	25278
1993	1920	67,259	249,220	29671983	2415372	350	123	-
1994	1957	74,573	240,100	30535560	2173811	362	131	25842
1995	2189	81,236	237,040	29862928	2310802	374	139	-
1996	2263	87,893	247,020	27935035	2682642	332	133	23992
1997	2112	92,759	286,2	25708074	2785865	332	145	-
1998	2173	97,180	279,41	25906292	2759735	244	121	20067
1999	5141	99,742	310,082	25549730	2415593	233	115	-
2000	6893	102,884	369,7	27328446	2523385	245	177	18450
2001	7709	106,356	381,6	30662795	2372141	268	159	-
2002	8523	110,216	361,19	30586061	2602832	280	123	18747

Πηγές: www.ssb.no, www.statistics.gr, www.ETE.gr (Internet), ΕΣΥΕ (Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας).

Οι τιμές του ύψους του ναυτιλιακού συναλλάγματος οι οποίες έχουν στρογγυλοποιηθεί, μετρούνται σε εκατομμύρια δολάρια, η Χωρητικότητα του ελληνόκτητου υπό Ελληνική και υπό ξένες σημαίες μετράται σε εκατομμύρια Κόρους Ολικής Χωρητικότητας (κ.ο.χ.), οι τιμές της μεταβλητής της Συναλλαγματικής Ισοτιμίας μετρούνται σε δραχμές που ισούνται με ένα δολάριο αντί σε ευρώ γιατί η

μέτρηση αρχίζει από το 1975, τέλος το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό μετράται χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς.

Παρακάτω εμφανίζονται κάποια διαγράμματα τα οποία παρουσιάζουν την εξέλιξη και την τάση των ερμηνευτικών μεταβλητών του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

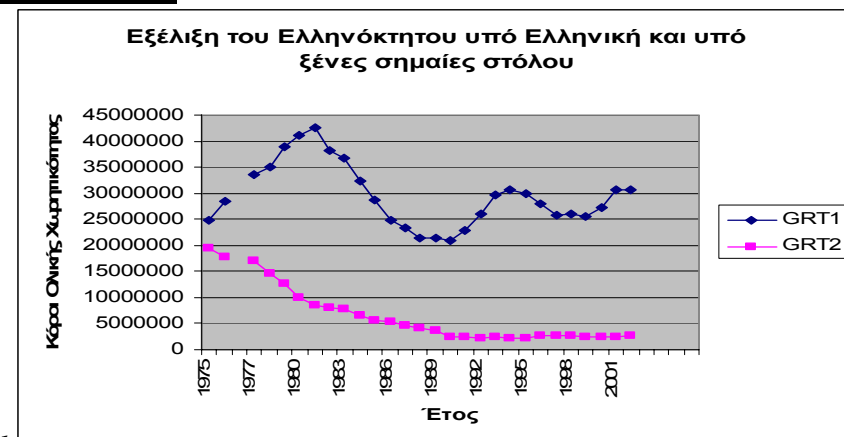
Διάγραμμα 6



Διάγραμμα 7

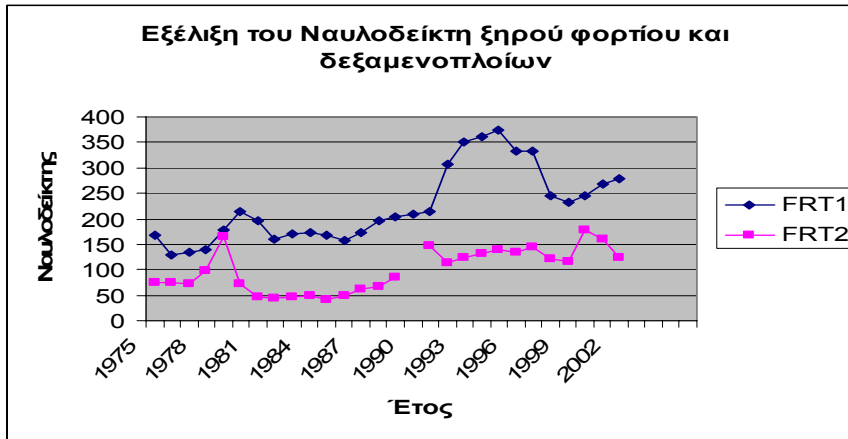


Διάγραμμα 8

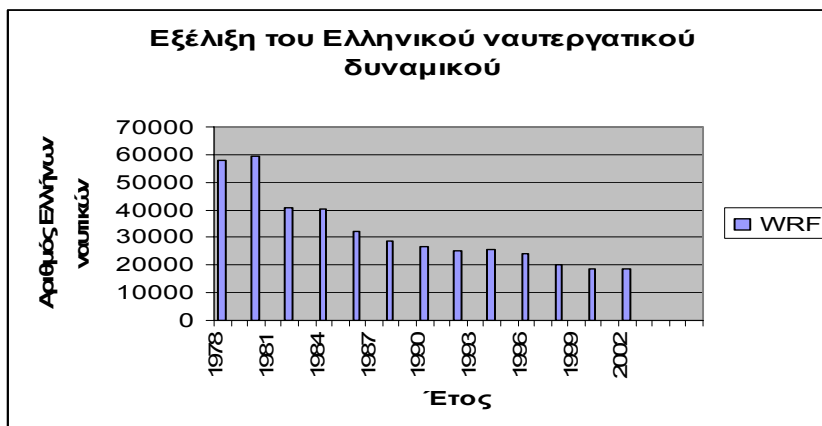


1

Διάγραμμα 9



Διάγραμμα 10



Από τα παραπάνω διαγράμματα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή παρουσιάζει σταθερά μία διαχρονική αυξητική τάση, το ίδιο συμβαίνει και με τη Συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος με κάποιες όμως μικρές διακυμάνσεις. Η χωρητικότητα του Ελληνόκτητου υπό Ελληνική παρουσιάζει μία κυκλικότητα, με περιόδους αυξητικής και μειωτικής τάσης, την τελευταία δεκαετία έως και το 2002 τείνει να αυξάνεται, αντιθέτως ο Ελληνόκτητος υπό ξένες σημαίες στόλος παρουσιάζει διαχρονικά μειωτική τάση. Ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου όπως και ο ναυλοδείκτης δεξαμενοπλοίων, τείνουν να αυξάνονται με μικρές διακυμάνσεις. Τέλος η εξέλιξη του Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού διαχρονικά παρουσιάζει μείωση, και ενώ η μεταβλητή αυτή ασκεί θετική επίδραση στο ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο σε αντίθεση με το ναυτεργατικό δυναμικό παρουσιάζει αυξητική τάση, η εξέλιξη του είναι αντιστρόφως ανάλογη, ενώ όμως μειώνεται διαχρονικά το ποσοστό της συμμετοχής του στον Ελληνόκτητο στόλο

αυξάνεται σε σχέση με το ποσοστό της συμμετοχής των ξένων ναυτικών που απασχολούνται.

Με βάση τις τιμές των ερμηνευτικών μεταβλητών, καθώς και τις τιμές της εξαρτημένης μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος, θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος των ελαχίστων τετραγώνων, για την εξαγωγή κάποιων συμπερασμάτων σχετικά με το ποιες είναι οι κυριότερες αιτίες οι οποίες επηρεάζουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

4.5. Αποτελέσματα Παλινδρομήσεων²²

4.5.1. Εκτίμηση όλων των δυνατών υποδειγμάτων με μία ερμηνευτική μεταβλητή.

Σε πρώτο στάδιο, για την εκτίμηση του υποδείγματος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είναι χρήσιμο να γίνει εκτίμηση όλων των δυνατών διμεταβλητών υποδειγμάτων, μεταξύ της εξαρτημένης δηλαδή και κάθε μίας από τις ερμηνευτικές μεταβλητές ξεχωριστά. Η εκτίμηση αυτών των υποδειγμάτων επιτρέπει την επιλογή της πιο σημαντικής ερμηνευτικής μεταβλητής με βάση οικονομικά και στατιστικά κριτήρια.

Πριν από την εκτίμηση των διμεταβλητών υποδειγμάτων είναι απαραίτητο να γίνει έλεγχος της γραμμικής εξάρτησης μεταξύ των επιμέρους ερμηνευτικών μεταβλητών, και μεταξύ της εξαρτημένης μεταβλητής με κάθε μία από τις ερμηνευτικές (πολυσυγγραμμικότητα). Παρακάτω οι πίνακες συσχετίσεων (**correlation matrices**) που διαμορφώθηκαν τόσο από τις τιμές των μεταβλητών, όσο και από τους λογαρίθμους των τιμών τους, δείχνει κατά πόσο σοβαρό είναι το πρόβλημα της πολυσυγγραμμικότητας στο υπόδειγμα του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εξετάζεται, όσο μεγαλύτερος είναι ο **συντελεστής συσχέτισης**, δηλαδή όσο πιο κοντά στη μονάδα πλησιάζει, τόσο μεγαλύτερη συσχέτιση υπάρχει μεταξύ των μεταβλητών. Ωστόσο το αν υπάρχει πρόβλημα πολυσυγγραμμικότητας, μπορεί να διαπιστωθεί και παρατηρώντας τις αλλαγές στις τιμές των επιμέρους συντελεστών,

²² Τα αποτελέσματα των παλινδρομήσεων προέρχονται από την εφαρμογή του οικονομετρικού προγράμματος eViews, σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής του προγράμματος, βλ. το σχετικό εγχειρίδιο eViews.

των τυπικών τους σφαλμάτων κ.λ.π., μετά την προσθήκη μίας επιπλέον ερμηνευτικής μεταβλητής, εάν οι μεταβολές είναι μεγάλες τότε υπάρχει πρόβλημα, ο έλεγχος αυτός θα γίνει παρακάτω με την πρόσθεση παραπάνω μεταβλητών στο διμεταβλητό υπόδειγμα.

Πίνακας 9 (correlation matrix 1)

	TSE	CIX	EXR	GRT1	GRT2	FRT1	FRT2	WRF
TSE	1.000000	0.722458	0.717597	-0.318337	-0.433549	0.546796	0.371437	-0.503172
CIX	0.722458	1.000000	0.941231	-0.732219	-0.806305	0.704693	0.755569	-0.850933
EXR	0.717597	0.941231	1.000000	-0.816777	-0.856758	0.769129	0.634564	-0.905373
GRT1	-0.318337	-0.732219	-0.816777	1.000000	0.885967	-0.581568	-0.490147	0.942168
GRT2	-0.433549	-0.806305	-0.856758	0.885967	1.000000	-0.615609	-0.640334	0.926373
FRT1	0.546796	0.704693	0.769129	-0.581568	-0.615609	1.000000	0.566557	-0.635757
FRT2	0.371437	0.755569	0.634564	-0.490147	-0.640334	0.566557	1.000000	-0.555234
WRF	-0.503172	-0.850933	-0.905373	0.942168	0.926373	-0.635757	-0.555234	1.000000

Πίνακας 10 (correlation matrix 2)

	LTSE	LCIX	LEXR	LGRT1	LGRT2	LFRT1	LFRT2	LWRF
LTSE	1.000000	0.643770	0.591405	-0.368928	-0.644084	0.590413	0.571009	-0.664116
LCIX	0.643770	1.000000	0.974538	-0.903651	-0.982501	0.732506	0.766377	-0.972453
LEXR	0.591405	0.974538	1.000000	-0.930525	-0.955342	0.722204	0.664191	-0.967310
LGRT1	-0.368928	-0.903651	-0.930525	1.000000	0.885971	-0.678458	-0.553322	0.912839
LGRT2	-0.644084	-0.982501	-0.955342	0.885971	1.000000	-0.762238	-0.774765	0.953269
LFRT1	0.590413	0.732506	0.722204	-0.678458	-0.762238	1.000000	0.682059	-0.734526
LFRT2	0.571009	0.766377	0.664191	-0.553322	-0.774765	0.682059	1.000000	-0.647687
LWRF	-0.664116	-0.972453	-0.967310	0.912839	0.953269	-0.734526	-0.647687	1.000000

Από τους πίνακες συσχετίσεων τόσο των κανονικών τιμών όσο και των λογαρίθμων τους, παρατηρείται υψηλή θετική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και της Συναλλαγματικής ισοτιμίας, όπως ήταν αναμενόμενο, μεταξύ της χωρητικότητας υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, και μεταξύ της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία και του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Οι υπόλοιπες μεταβλητές παρουσίασαν μεταξύ τους υψηλές και χαμηλές αρνητικές συσχετίσεις. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως κάποιες μεταβλητές στο υπόδειγμα εμφανίζουν υψηλή γραμμική συσχέτιση.

Μετά την εκτίμηση των συντελεστών συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών του υποδείματος, παρουσιάζονται μερικά από τα αποτελέσματα των παλινδρομήσεων με μία ερμηνευτική μεταβλητή, τα αποτελέσματα αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:

1) $LTSE = 6.29 + 0.37 \cdot LCIX$

Στην εξίσωση αυτή η ερμηνευτική μεταβλητή που χρησιμοποιείται είναι ο λογάριθμος του ΔTK.

Οι υπολογισμοί έγιναν από το πρόγραμμα Eviews και είναι ως εξής:

Πίνακας 11

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 06/15/04 Time: 18:06
 Sample: 1975 2002
 Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	6.290602	0.258131	24.36983	0.0000
LCIX	0.373497	0.073570	5.076736	0.0000
R-squared	0.497810	Mean dependent var	7.528817	
Adjusted R-squared	0.478495	S.D. dependent var	0.619341	
S.E. of regression	0.447259	Akaike info criterion	1.297390	
Sum squared resid	5.201050	Schwarz criterion	1.392548	
Log likelihood	-16.16346	F-statistic	25.77324	
Durbin-Watson stat	0.230363	Prob(F-statistic)	0.000027	

Έχουμε λοιπόν για τη συγκεκριμένη μεταβλητή:

- Συντελεστή Προσδιορισμού (R^2)= 0.49. Συνήθως λαμβάνεται υπόψη ο διορθωμένος συντελεστής προσδιορισμού (adjusted), διότι ο απλός συντελεστής προσδιορισμού μπορεί να αυξηθεί ακόμα και όταν οι ερμηνευτικές μεταβλητές δεν έχουν σχέση με τη θεωρητική ερμηνεία της υπό εξέταση μεταβλητής, στην προκειμένη περίπτωση ο διορθωμένος συντελεστής προσδιορισμού μπορεί να είναι μικρότερος, ωστόσο η διαφορά δεν είναι σημαντική, γεγονός που σημαίνει ότι και ο συντελεστής προσδιορισμού είναι αξιόπιστος.
- Τυπικό Σφάλμα Εκτίμησης (S.E. of regression)= 0.44
- Τυπικά σφάλματα των συντελεστών (S_a, S_b)= 0.25 και 0.07 αντίστοιχα
- Στατιστική t του συντελεστή της ερμηνευτικής μεταβλητής 5.07.
- Το D.W= 0.37 σημαίνει ότι στην εκτίμηση υπάρχει μεγάλη αυτοσυσχέτιση (serial correlation). Στη συνέχεια στα υποδείγματα με περισσότερες ερμηνευτικές μεταβλητές, για την μείωση της αυτοσυσχέτισης, οι ερμηνευτικές συνεκτιμούνται μαζί την μεταβλητή AR(1), AR(2) κ.λ.π., οι οποίες διορθώνουν αυτό το πρόβλημα .

- Τέλος το πρόσημο της μεταβλητής αυτής ήταν το αναμενόμενο σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, δηλαδή θετικό.
- Η μη λογαριθμική εκτίμηση έδωσε μεγαλύτερο συντελεστή προσδιορισμού αλλά τα υπόλοιπα αποτελέσματα δεν ήταν καλύτερα.

2) $LTSE = 3.302 + 1.12 * LFRT1$

Η ερμηνευτική μεταβλητή που χρησιμοποιείται είναι ο λογάριθμος του ναυλοδείκτη για φορηγά πλοία ξηρού φορτίου.

Πίνακας 12

Dependent Variable: LTSE
Method: Least Squares
Date: 06/04/04 Time: 21:31
Sample: 1975 2002
Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.302784	0.971195	3.400742	0.0022
LFRT1	1.122982	0.256951	4.370416	0.0002
R-squared	0.423510	Mean dependent var	7.528817	
Adjusted R-squared	0.401337	S.D. dependent var	0.619341	
S.E. of regression	0.479204	Akaike info criterion	1.435370	
Sum squared resid	5.970555	Schwarz criterion	1.530527	
Log likelihood	-18.09517	F-statistic	19.10053	
Durbin-Watson stat	0.622915	Prob(F-statistic)	0.000177	

Τα αποτελέσματα είναι:

- Συντελεστής Προσδιορισμού= 0.42
- Τυπικό Σφάλμα Εκτίμησης= 0.47
- Τυπικά Σφάλματα των συντελεστών= 0.97 και 0.25 αντίστοιχα
- Στατιστική t= 4.37
- Το D.W.= 0,62
- Το πρόσημο ήταν το αναμενόμενο δηλαδή θετικό.

3) $LTSE = -1.274 + 1.666 * LFRT2$

Στην παραπάνω εξίσωση ερμηνευτική μεταβλητή είναι ο λογάριθμος του ναυλοδείκτη για δεξαμενόπλοια για την περίοδο πάντα 1975-2002.

Πίνακας 13

Dependent Variable: LTSE
Method: Least Squares
Date: 09/08/04 Time: 17:44
Sample: 1975 2002

Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.274609	1.878450	-0.146189	0.8849
LFRT2	1.466158	0.352508	4.159221	0.0003
R-squared	0.399526	Mean dependent var		7.528817
Adjusted R-squared	0.376431	S.D. dependent var		0.619341
S.E. of regression	0.489071	Akaike info criterion		1.476131
Sum squared resid	6.218954	Schwarz criterion		1.571289
Log likelihood	-18.66584	F-statistic		17.29912
Durbin-Watson stat	0.342353	Prob(F-statistic)		0.000308

Παρατηρούμε ο ναυλοδείκτης δεξαμενοπλοίων έχει ερμηνευτική ικανότητα της τάξης του 39% της συνολικής μεταβλητότητας του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Επίσης το υπόδειγμα παρουσιάζει υψηλή αυτοσυσχέτιση. Ωστόσο ο συντελεστής της ερμηνευτικής μεταβλητής μετά από έλεγχο προκύπτει στατιστικά σημαντικός. Επίσης, από τον συντελεστή προσδιορισμού, φαίνεται ότι, ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου (0.42) έχει μεγαλύτερη επίδραση πάνω στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, απ' ότι ο αντίστοιχος των δεξαμενοπλοίων (0.39). Οπότε στα πολυμεταβλητά υποδείγματα, είναι ορθότερο να χρησιμοποιηθεί ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου.

$$4) \boxed{LTSE = 10.5 - 0.53 * LGRT2}$$

Η ερμηνευτική μεταβλητή αυτού του υποδείγματος είναι η χωρητικότητα του ελληνόκτητου υπό ξένες σημαίες στόλου.

Πίνακας 14

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 06/04/04 Time: 11:42
 Sample: 1975 2002
 Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10.53819	0.602618	17.48737	0.0000
LGRT2	-0.539585	0.106975	-5.044027	0.0000
R-squared	0.494578	Mean dependent var		7.528817
Adjusted R-squared	0.475139	S.D. dependent var		0.619341
S.E. of regression	0.448696	Akaike info criterion		1.303805
Sum squared resid	5.234519	Schwarz criterion		1.398962
Log likelihood	-16.25326	F-statistic		25.44221
Durbin-Watson stat	0.197689	Prob(F-statistic)		0.000030

Τα αποτελέσματα είναι:

- Συντελεστής προσδιορισμού= 0.49
- Τυπικό Σφάλμα Εκτίμησης= 0.44

- Τυπικά Σφάλματα των συντελεστών= 0.602 και 0.10 αντίστοιχα
- Στατιστική $t = -5.04$
- $D.W. = 0.19$
- Το πρόσημο της μεταβλητής ήταν το αναμενόμενο, δηλαδή αρνητικό, όσο αυξάνεται η χωρητικότητα του στόλου υπό ξένες σημαίες, σημαίνει σημαντική μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, λόγω ευνοϊκότερων νομοθετικών ρυθμίσεων.

5) $LTSE = -6.064 + 1.431 * LGRT1 + AR(2)$

Ανεξάρτητη μεταβλητή εδώ είναι ο Ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος, προστέθηκε και η μεταβλητή $AR(2)$ που μειώνει την αυτοσυσχέτιση, έτσι ώστε το πρόσημο της ανεξάρτητης μεταβλητής να βγει θετικό.

Πίνακας 15

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 08/30/04 Time: 18:27
 Sample(adjusted): 1977 2002
 Included observations: 26 after adjusting endpoints
 Convergence not achieved after 100 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	320.9377	31866.27	0.010071	0.9921
LGRT1	1.694215	0.505879	3.349052	0.0028
AR(2)	0.999281	0.070363	14.20172	0.0000
R-squared	0.804153	Mean dependent var		7.586528
Adjusted R-squared	0.787123	S.D. dependent var		0.604694
S.E. of regression	0.278997	Akaike info criterion		0.392935
Sum squared resid	1.790304	Schwarz criterion		0.538100
Log likelihood	-2.108160	F-statistic		47.21945
Durbin-Watson stat	1.026770	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	1.00	-1.00		

Από την εκτίμηση των παραπάνω υποδειγμάτων με μία ερμηνευτική μεταβλητή σύμφωνα με τα αποτελέσματα, ο δείκτης Τιμών Καταναλωτή είναι η σημαντικότερη ερμηνευτική μεταβλητή, καθώς, από την μία πλευρά ο συντελεστής παρουσιάζει μεγαλύτερη τιμή στην t -στατιστική και χαμηλότερο τυπικό σφάλμα, από την άλλη έχει υψηλότερο συντελεστή προσδιορισμού.

4.5.2. Εκτίμηση υποδειγμάτων με περισσότερες από μία ερμηνευτικές μεταβλητές

Μετά την εκτίμηση των υποδειγμάτων με μία ερμηνευτική μεταβλητή, βγαίνει το συμπέρασμα, όπως αναφέρεται και στην προηγούμενη παράγραφο, ότι ο εγχώριος

ρυθμός πληθωρισμού, που εκφράζεται μέσα από τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, είναι μία από τις σημαντικότερες ερμηνευτικές μεταβλητές, η οποία θα χρησιμοποιηθεί και για την εκτίμηση παρακάτω των υποδειγμάτων με περισσότερες ερμηνευτικές μεταβλητές. Πέρα από τον εγχώριο ρυθμό πληθωρισμού σημαντική ερμηνευτική μεταβλητή προκύπτει και ο ναυλοδείκτης των φορτηγών ξηρού φορτίου.

Μετά λοιπόν από την εκτίμηση των υποδειγμάτων με μία ερμηνευτική μεταβλητή εκτιμήθηκαν και υποδείγματα με περισσότερες από μία ερμηνευτική μεταβλητή. Τα αποτελέσματα των παλινδρομήσεων των μεταβλητών αυτών με την εξαρτημένη μεταβλητή του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι τα παρακάτω:

$$1) \text{LTSE} = -12.7 + 0.85 \cdot \text{LCIX} + 2.23 \cdot \text{LGRT1}$$

Στην εξίσωση αυτή ερμηνευτικές μεταβλητές είναι ο λογάριθμος του εγχώριου ρυθμού πληθωρισμού ή του ΔTK (Δείκτης Τιμών Καταναλωτή) και του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία.

Πίνακας 16

Dependent Variable: LTSE
Method: Least Squares
Date: 06/06/04 Time: 00:27
Sample: 1975 2002
Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-12.77434	5.172695	-2.469572	0.0207
LCIX	0.855944	0.144050	5.941981	0.0000
LGRT1	2.232108	0.605107	3.688783	0.0011
R-squared	0.674807	Mean dependent var		7.528817
Adjusted R-squared	0.648792	S.D. dependent var		0.619341
S.E. of regression	0.367039	Akaike info criterion		0.934258
Sum squared resid	3.367934	Schwarz criterion		1.076994
Log likelihood	-10.07961	F-statistic		25.93877
Durbin-Watson stat	0.315136	Prob(F-statistic)		0.000001

Τα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα:

- Συντελεστής προσδιορισμού= 0.67, παρατηρούμε ότι η ερμηνευτικότητα της εξίσωσης αυξήθηκε, εφόσον στο υπόδειγμα με μόνη μεταβλητή τον ΔTK που είχε συντελεστή προσδιορισμού 0.49, μετά την πρόσθεση της δεύτερης μεταβλητής έγινε 0.67
- Τυπικό Σφάλμα Εκτίμησης= 0.367
- Τυπικά σφάλματα εκτίμησης των συντελεστών=5.17, 0.14 και 0.60 αντίστοιχα

- Στατιστικές t των συντελεστών= 5.94 και 3.68. Από τον έλεγχο της τιμής t των συντελεστών προκύπτει ότι η συντελεστές είναι στατιστικά σημαντικοί. Δηλαδή η υπόθεση ότι $\alpha = 0$ και $\beta = 0$ απορρίπτονται εφόσον οι τιμές τους t είναι μεγαλύτερες από τις κριτικές τιμές στον πίνακα κατανομής t του student.
- D.W.= 0.31. Παρατηρούμε, όπως και στις εξισώσεις με μία ερμηνευτική μεταβλητή, ότι η εξίσωση αυτή εμφανίζει υψηλή αυτοσυσχέτιση, η οποία πρέπει να βελτιωθεί στην επόμενη εξίσωση.
- Επιπλέον η πρόσθεση της μεταβλητής GRT1 στο διμεταβλητό υπόδειγμα με μόνη μεταβλητή το CIX δεν είχε καμία αρνητική επίπτωση πάνω στις τιμές του πίνακα αποτελεσμάτων που προέκυψε.
- Τέλος τα πρόσημα των μεταβλητών συμφωνούν με τη θεωρία που σχετίζεται με την επίδραση τους πάνω στην μεταβλητή του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

$$2) \text{LTSE} = -10.32 + 1.039 * \text{LCIX} + 1.82 * \text{LGRT1} + \text{AR}(1)$$

Στην εξίσωση χρησιμοποιήθηκαν οι ίδιες ακριβώς ερμηνευτικές μεταβλητές, προστέθηκε όμως και μία μεταβλητή η AR(1), με σκοπό να μειωθεί η υψηλή αυτοσυσχέτιση δηλαδή να αυξηθεί το D.W., έτσι ώστε τα αποτελέσματα της παλινδρόμησης να είναι πιο αξιόπιστα.

Πίνακας 17

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 06/06/04 Time: 00:27
 Sample(adjusted): 1976 2002
 Included observations: 27 after adjusting endpoints
 Convergence achieved after 22 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-10.32460	6.888954	-1.498718	0.1475
LCIX	1.039349	0.490502	2.118952	0.0451
LGRT1	1.824403	0.807766	2.258580	0.0337
AR(1)	0.855579	0.148087	5.777531	0.0000
R-squared	0.900478	Mean dependent var		7.558057
Adjusted R-squared	0.887497	S.D. dependent var		0.611127
S.E. of regression	0.204981	Akaike info criterion		-0.195846
Sum squared resid	0.966396	Schwarz criterion		-0.003870
Log likelihood	6.643915	F-statistic		69.36825
Durbin-Watson stat	1.379717	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	.86			

Τα αποτελέσματα λοιπόν μετά την προσθήκη του AR(1) είναι τα εξής:

- Συντελεστής προσδιορισμού= **0.90**. Παρατηρούμε ότι το υπόδειγμα αυτό έχει πολύ υψηλό ποσοστό ερμηνευτικότητας.
- Τυπικό σφάλμα εκτίμησης= 0.20
- Τυπικά σφάλματα των συντελεστών= 6.88, 0.49, 0.80 και 0.14
- Στατιστικές $t= 2.11, 2.25$ και 5.77 . **Μετά την μείωση των τιμών των στατιστικών t των συντελεστών, παρέμειναν μεγαλύτερες από τις κριτικές τιμές, αυτό σημαίνει ότι είναι στατιστικά σημαντικοί.**
- **D.W. = 1.37**. Μετά από την εκτίμηση των ερμηνευτικών μεταβλητών μαζί με το AR(1), η αυτοσυσχέτιση μειώθηκε εφόσον το D.W. είναι πιο κοντά στην τιμή 2.

3) $\boxed{LTSE = 2.42 + 0.087 * LGRT1 + 1.17 * LFRT1}$

Στην παραπάνω εξίσωση ερμηνευτικές μεταβλητές είναι ο λογάριθμος του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία και του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου.

Πίνακας 18

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 06/04/04 Time: 11:32
 Sample: 1975 2002
 Included observations: 28

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.429694	5.113403	0.475162	0.6388
LGRT1	0.087417	0.502288	0.174037	0.8632
LFRT1	1.173226	0.389780	3.009968	0.0059
R-squared	0.424208	Mean dependent var		7.528817
Adjusted R-squared	0.378144	S.D. dependent var		0.619341
S.E. of regression	0.488399	Akaike info criterion		1.505587
Sum squared resid	5.963330	Schwarz criterion		1.648323
Log likelihood	-18.07822	F-statistic		9.209219
Durbin-Watson stat	0.656198	Prob(F-statistic)		0.001008

Εφόσον το υπόδειγμα αυτό υψηλή αυτοσυσχέτιση (D.W.= 0.65), στην παρακάτω παλινδρόμηση προστίθεται και η μεταβλητή AR(2) που έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του D.W. σε 1.15 άρα την μείωση της αυτοσυσχέτισης:

Πίνακας 19

Dependent Variable: LTSE
 Method: Least Squares
 Date: 06/06/04 Time: 22:43
 Sample(adjusted): 1977 2002

Included observations: 26 after adjusting endpoints
 Convergence not achieved after 100 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	340.9661	38773.09	0.008794	0.9931
LGRT1	1.777290	0.504781	3.520913	0.0019
LFRT1	0.193350	0.166353	1.162284	0.2576
AR(2)	0.999347	0.072985	13.69250	0.0000
R-squared	0.815528	Mean dependent var		7.586528
Adjusted R-squared	0.790373	S.D. dependent var		0.604694
S.E. of regression	0.276859	Akaike info criterion		0.410023
Sum squared resid	1.686323	Schwarz criterion		0.603577
Log likelihood	-1.330303	F-statistic		32.41983
Durbin-Watson stat	1.155357	Prob(F-statistic)		0.000000
Inverted AR Roots	1.00	-1.00		

Τα αποτελέσματα μετά την προσθήκη της μεταβλητής τα αποτελέσματα είναι:

- **Συντελεστής προσδιορισμού= 0.81** ο οποίος αυξήθηκε από 0.42 που ήταν στην προηγούμενη εξίσωση
- Τυπικό σφάλμα εκτίμησης= 0.27
- Τυπικά σφάλματα των συντελεστών= 38773.09, 0.504, 0.166 και 0.07
- Στατιστικές t= 3.52, 1.16 και 13.69. **Ο πρώτος συντελεστής είναι στατιστικά σημαντικός αφού η τιμή του t είναι μεγαλύτερη της κριτικής τιμής του πίνακα, αντιθέτως ο δεύτερος συντελεστής δεν προέκυψε στατιστικά σημαντικός.**

$$4) \boxed{LTSE = -15.3 + 0.74 * LCIX + 2.33 * LGRT1 + 0.55 * LFRT1}$$

Στην εξίσωση αυτή χρησιμοποιήθηκαν ο ΔTK, ο ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος και ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου. Τα αποτελέσματα όμως δεν ήταν ικανοποιητικά (Συντελεστής προσδιορισμού= 0.71 και D.W. = 0.55). Αλλά και μετά την πρόσθεση της μεταβλητής AR(2) τα αποτελέσματα δεν βελτιώθηκαν σημαντικά (συντελεστής προσδιορισμού= 0.78 και D.W.= 0.81)

$$5) \boxed{TSE = -0.72 + 1.16 * TSE (-1)}$$

Σε αυτήν την εξίσωση ως ερμηνευτική μεταβλητή χρησιμοποιήθηκε η μεταβλητή του ναυτιλιακού συναλλάγματος με έναν χρόνο υστέρηση, και έδωσε καλύτερα αποτελέσματα από την λογαριθμική εξίσωση.

Πίνακας 20

Dependent Variable: TSE
 Method: Least Squares
 Date: 07/03/04 Time: 10:36

Sample(adjusted): 1976 2002
 Included observations: 27 after adjusting endpoints

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-72.51841	193.5777	-0.374622	0.7111
TSE2	1.168591	0.071792	16.27751	0.0000
-squared	0.913780	Mean dependent var		2401.259
Adjusted R-squared	0.910332	S.D. dependent var		2080.555
S.E. of regression	623.0155	Akaike info criterion		15.77821
Sum squared resid	9703707.	Schwarz criterion		15.87419
Log likelihood	-211.0058	F-statistic		264.9572
Durbin-Watson stat	1.450327	Prob(F-statistic)		0.000000

Τα αποτελέσματα που έδωσε είναι:

- Συντελεστής προσδιορισμού= **0.91**
- Τυπικό σφάλμα εκτίμησης= 623.01/ Τυπικά σφάλματα εκτίμησης των συντελεστών= 193.57 και 0.07
- Στατιστικές $t = 16.27$, δηλαδή ο συντελεστής της μεταβλητής αυτής είναι **στατιστικά σημαντικός**.
- D.W.= 1.45

$$6) \text{ TSE} = -418.95 + 1.11 * \text{TSE}(-1) + 9.904 * \text{FRT1}$$

Εδώ ως ερμηνευτικές μεταβλητές χρησιμοποιούνται το ναυτιλιακό συνάλλαγμα με ένα χρόνο υστέρηση και ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου.

Πίνακας 21

Dependent Variable: TSE
 Method: Least Squares
 Date: 07/03/04 Time: 10:46
 Sample(adjusted): 1976 2002
 Included observations: 27 after adjusting endpoints

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-418.9297	344.7044	-1.215330	0.2361
TSE2	1.114412	0.084065	13.25657	0.0000
FRT1	9.904335	8.188789	1.319499	0.2383
R-squared	0.918734	Mean dependent var		2401.259
Adjusted R-squared	0.911962	S.D. dependent var		2080.555
S.E. of regression	617.3266	Akaike info criterion		15.79311
Sum squared resid	9146212.	Schwarz criterion		15.93709
Log likelihood	-210.2070	F-statistic		135.6630
Durbin-Watson stat	1.714015	Prob(F-statistic)		0.000000

Παρατηρούμε ότι ο συντελεστής προσδιορισμού είναι αρκετά υψηλός (0.91), το D.W. είναι 1.71 και μετά από έλεγχο με βάση τις κριτικές τιμές του D.W. στους

στατιστικούς πίνακες προέκυψε μεγαλύτερο (1.71 > 1.56). Από τις τιμές των στατιστικών t, προέκυψαν οι συντελεστές στατιστικά σημαντικοί.

$$7) \boxed{LTSE = -0.72 + 0.97 * LTSE(-1) + 0.03 * LGRT1 + 0.19 * LFRT1}$$

Στην εξίσωση αυτή χρησιμοποιήθηκαν οι παραπάνω ερμηνευτικές μεταβλητές, συν τον ελληνόκτητο υπό ελληνική σημαία στόλο.

Πίνακας 22

Dependent Variable: LTSE

Method: Least Squares

Date: 07/03/04 Time: 11:00

Sample(adjusted): 1976 2002

Included observations: 27 after adjusting endpoints

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.728174	2.172993	-0.335102	0.7406
LTSE2	0.977332	0.091089	10.72939	0.0000
LGRT1	0.033336	0.211485	1.727628	0.8761
LFRT1	0.191278	0.187343	1.811007	0.3179
R-squared	0.899982	Mean dependent var		7.558057
Adjusted R-squared	0.886937	S.D. dependent var		0.611127
S.E. of regression	0.205491	Akaike info criterion		-0.190878
Sum squared resid	0.971208	Schwarz criterion		0.001098
Log likelihood	6.576852	F-statistic		68.98652
Durbin-Watson stat	1.765800	Prob(F-statistic)		0.000000

Από την παλινδρόμηση αυτή προκύπτει ότι εμφανίζει υψηλό συντελεστή προσδιορισμού (0.89), και η αυτοσυσχέτιση είναι χαμηλή (D.W.= 1.76). Από τον έλεγχο της σημαντικότητας των συντελεστών των ερμηνευτικών μεταβλητών, προέκυψε ότι οι τρεις συντελεστές είναι στατιστικά σημαντικοί.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, κάποιες από τις μεταβλητές οι οποίες σύμφωνα με τη θεωρία, επηρεάζουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, και εφαρμόσθηκαν στα μοντέλα παλινδρόμησης δεν έδωσαν ικανοποιητικά αποτελέσματα, γι' αυτό το λόγο και δεν χρησιμοποιήθηκαν στα παραπάνω υποδείγματα για την ερμηνεία αυτής της μεταβλητής. Οι μεταβλητές αυτές είναι η συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος, ο Ελληνόκτητος υπό ξένες σημαίες στόλος, το ναυτεργατικό δυναμικό.

4.6. Επιλογή των καταλληλότερων υποδειγμάτων για την ερμηνεία της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Με βάση τις εκτιμήσεις της παραγράφου 4.5.2., είναι απαραίτητο να γίνει επιλογή των υποδειγμάτων που κρίνονται καταλληλότερα για την ερμηνεία της εξέλιξης της μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος, σύμφωνα με οικονομικά και στατιστικά κριτήρια.

Από τα παραπάνω λοιπόν πολυμεταβλητά υποδείγματα, ικανοποιητικότερα αποτελέσματα δίνουν οι ακόλουθες εξισώσεις:

- $LTSE = \alpha + \beta * LCIX + \gamma * LGRT1 + AR(1)$

Σύμφωνα με την εξίσωση αυτή η μεταβλητή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή κατά την διάρκεια της περιόδου μελέτης της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος, σε συνδυασμό με την μεταβλητή του ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου, ερμηνεύουν το 90% της μεταβλητότητας του ναυτιλιακού συναλλάγματος, ποσοστό το οποίο είναι αρκετά ικανοποιητικό. Επιπλέον οι συντελεστές των επιμέρους μεταβλητών συμβάλουν στη διαμόρφωση της εξαρτημένης μεταβλητής, μετά τον έλεγχο της αξιοπιστίας τους.

- $LTSE = \alpha + \beta * LTSE(-1) + \gamma * LGRT1 + \delta * LFRT1$

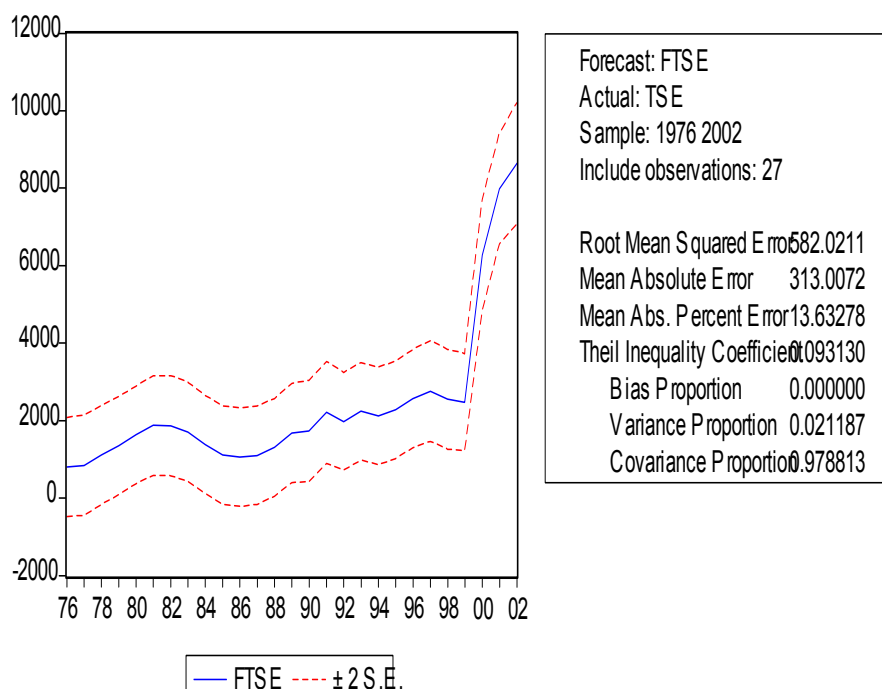
Στην εξίσωση αυτή φαίνεται ότι η μεταβλητή ο λογάριθμος των τιμών του επιπέδου του ναυτιλιακού συναλλάγματος με ένα χρόνο υστέρηση, του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου και του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου ερμηνεύουν το 89% της μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος (διορθωμένος συντελεστής προσδιορισμού 88%).

- $TSE = \alpha + \beta * TSE(-1) + \gamma * FRT1$

Με βάση το παραπάνω υπόδειγμα η μεταβλητότητα του ναυτιλιακού συναλλάγματος εκφράζεται από την εξέλιξη του επιπέδου του ναυτιλιακού συναλλάγματος με ένα χρόνο υστέρηση, και το επίπεδο του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου, όπως και το παραπάνω υπόδειγμα ερμηνεύει και αυτό το 91% της μεταβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

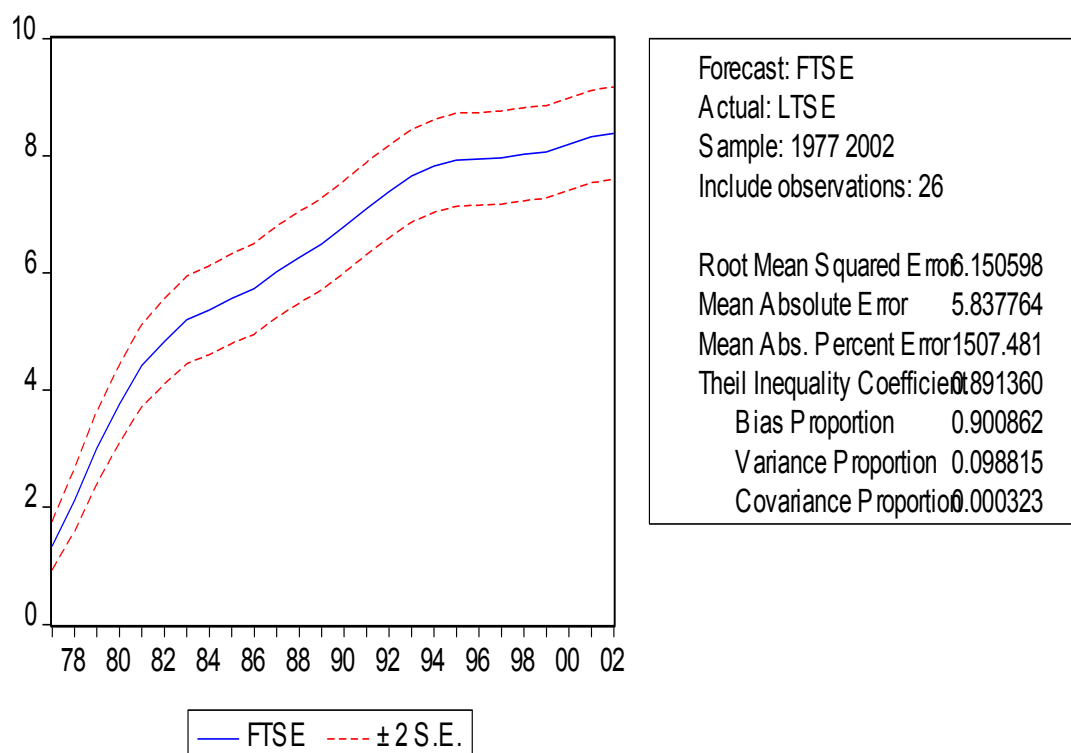
4.7. Έλεγχος προβλεπτικής ικανότητας των κυριότερων υποδειγμάτων

Διάγραμμα 11



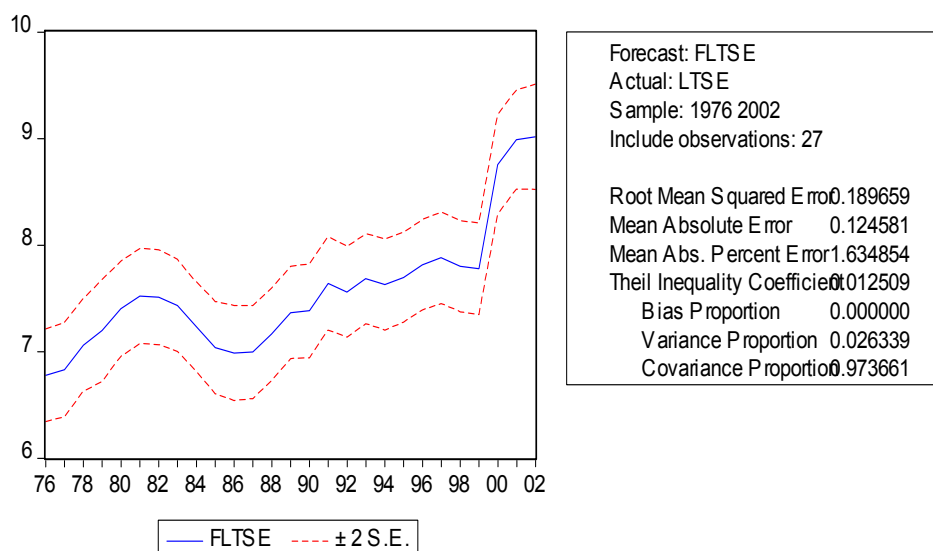
Στο παραπάνω διάγραμμα εξετάζεται η προβλεπτική ικανότητα του υποδείγματος με ερμηνευτικές μεταβλητές το ναυτιλιακό συνάλλαγμα με έναν χρόνο υστέρηση και τον ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου. Η μεταβλητή FTSE είναι το μελλοντικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα για την ίδια περίοδο, σύμφωνα με την μέθοδο πρόβλεψης, το SE είναι το τυπικό σφάλμα απόκλισης των πραγματικών τιμών της μεταβλητής του ναυτιλιακού συναλλάγματος από τις μελλοντικές τιμές της μεταβλητής σύμφωνα με την εφαρμογή του υποδείγματος. Η συνεχόμενη λοιπόν γραμμή απεικονίζει το μελλοντικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ενώ οι διακεκομμένες γραμμές απεικονίζουν το τυπικό σφάλμα απόκλισης από τις πραγματικές τιμές. Όπως παρατηρούμε από το διάγραμμα, η απόσταση ανάμεσα στις τρεις γραφικές παραστάσεις δεν είναι μεγάλη, γεγονός που σημαίνει ότι βαθμός προβλεπτικής ικανότητας του υποδείγματος είναι ικανοποιητικός.

Διάγραμμα 12



Στο διάγραμμα 12 εξετάζεται η προβλεπτική ικανότητα του υποδείγματος με ερμηνευτικές μεταβλητές τον λογάριθμο των τιμών του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου, καθώς και της μεταβλητής AR(1) που βελτιώνει την αυτοσυσχέτιση. Όπως φαίνεται παραπάνω η απόκλιση ανάμεσα στις μελλοντικές τιμές και τις πραγματικές του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι πολύ μικρή όπως και στο προηγούμενο υπόδειγμα.

Διάγραμμα 13



Το διάγραμμα 13 δείχνει την απόκλιση των πραγματικών τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής από τις προσαρμοσμένες στο υπόδειγμα μελλοντικές τιμές. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι, η απόκλιση αυτή δεν είναι υψηλή. Στο υπόδειγμα αυτό συμπεριλαμβάνονται ως ανεξάρτητες μεταβλητές οι λογάριθμοι του επιπέδου του ναυτιλιακού συναλλάγματος με έναν χρόνο υστέρηση, του ναυλοδείκτη ξηρού φορτίου και ο του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου.

4.8. Συμπεράσματα εφαρμογής του οικονομετρικού υποδείγματος

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την οικονομετρική ανάλυση της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι:

- Η μελέτη των παραγόντων που καθορίζουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, πραγματοποιήθηκε μέσω του οικονομετρικού προγράμματος eViews, στο οποίο χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της γραμμικής παλινδρόμησης.
- Η περίοδος για την οποία εφαρμόστηκε το μοντέλο της γραμμικής παλινδρόμησης με σκοπό την μελέτη της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν **1975-2002**.

- Οι παράγοντες εκείνοι ή μεταβλητές που επηρεάζουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος, και για τους οποίους ήταν δυνατόν να βρεθούν οι τιμές τους για όλα τα έτη της περιόδου 1975-2002, είναι ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή, η συναλλαγματική ισοτιμία του εγχώριου νομίσματος, ο Ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος, ο Ελληνόκτητος στόλος υπό ξένες σημαίες, ο γενικός ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου, ο γενικός ναυλοδείκτης των δεξαμενοπλοίων και το ναυτεργατικό δυναμικό.
- Κάποιοι παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά το επίπεδο του ναυτιλιακού συναλλάγματος, που κάθε χρόνο εισρέει στην Ελλάδα, όπως οι μισθοί των ναυτικών, δεν συμπεριληφθήκαν στο υπόδειγμα, λόγω της ανεπάρκειας των στοιχείων που βρέθηκαν για τις μεταβλητές αυτές.
- Από τους παραπάνω προσδιοριστικούς παράγοντες, μετά την εφαρμογή του μοντέλου της γραμμικής παλινδρόμησης για την εκτίμηση των επιμέρους συντελεστών τους, δηλαδή για την εκτίμηση του βαθμού επίδρασης κάθε ενός από τους παράγοντες αυτούς ξεχωριστά, προέκυψε ότι οι παράγοντες που ασκούν την μεγαλύτερη επίδραση πάνω στην εξέλιξη του επιπέδου του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι ο **Δείκτης Τιμών Καταναλωτή**, ο **Ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος**, ο **ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου**, καθώς και το **επίπεδο του ναυτιλιακού συναλλάγματος με έναν χρόνο υστέρηση**.
- Ως τελικό συμπέρασμα, βγαίνει ότι κατά την περίοδο 1975- 2002, οι κυριότερες αιτίες των διακυμάνσεων των επιπέδων του συναλλάγματος που εισάγονταν στην Ελλάδα από την δραστηριότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ήταν:
 - Ο ρυθμός πληθωρισμού της Ελλάδας ή ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή, του οποίου η αύξηση είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των κατοίκων της Ελλάδας, άρα και την αποστολή μεγαλύτερου ποσού συναλλάγματος π.χ. από τους ναυτικούς για την κάλυψη των αναγκών των οικογενειών τους.
 - Ο Ελληνόκτητος υπό ελληνική σημαία στόλος, του οποίου η αύξηση είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

- Ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου, ο οποίος είχε και αυτός θετική επίδραση, λόγω του γεγονότος ότι ένας μεγάλος αριθμός πλοίων από τον Ελληνόκτητο στόλο δραστηριοποιείται στον τομέα του χύδην κυρίως ξηρού φορτίου.

Επιπλέον, η θετική επίδραση της μεταβλητής του Ελληνόκτητου υπό ελληνική σημαία στόλου, θα μπορούσε να αυξηθεί εάν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επέλεγαν όλο και περισσότερα πλοία τους να φέρουν την ελληνική σημαία, έτσι ώστε το εισόδημα που δημιουργείται από τους εργαζόμενους, καθώς και η φορολογία που επιβάλλεται, να εισρέουν στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Βασικά συμπεράσματα- Επίλογος

5.1. Σημασία μελέτης της εξέλιξης του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας.

Τρία από τα βασικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν στο τέλος της παρούσας εργασίας είναι τα ακόλουθα:

- Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισάγεται στην Ελλάδα, από τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας στο εξωτερικό, είναι μία πολύ σημαντική πηγή για την ενίσχυση της εξωτερικής ισορροπίας και της κατάστασης της οικονομία της.
- Η σημαντικότητα αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος για την εθνική οικονομία, καθιστά απαραίτητη την μελέτη της εξέλιξης του, καθώς και των παραγόντων που το επηρεάζουν.
- Ανάλογα λοιπόν με τους κυριότερους παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο του ναυτιλιακού συναλλάγματος, η κυβέρνηση πρέπει να λαμβάνει τα ανάλογα μέτρα, στο βαθμό βέβαια που μπορεί να επέμβει στην διαμόρφωση των παραγόντων αυτών. Υπάρχουν όμως και παράγοντες τους οποίους είναι αδύνατον να επηρεάσει (Εξωγενείς), οι οποίοι όπως έχει αναφερθεί και στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας αφορούν διεθνείς εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίες, αναπόφευκτα επηρεάζουν και την ελληνική ναυτιλία.
- Στην παρούσα εργασία με βάση τα στοιχεία σχετικά με τις τιμές των μεταβλητών που καθορίζουν το μέγεθος του ναυτιλιακού συναλλάγματος, για την περίοδο 1975-2002, συνάγεται ότι **ένας από τους παράγοντες που έπαιζα και θα παίζει σημαντικό ρόλο, είναι η εξέλιξη και η σύνθεση του Ελληνόκτητου στόλου.**

Μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος επίσης (δεν είναι βέβαια ο μοναδικός τρόπος), και γενικότερα της ελληνικής ναυτιλίας, η κυβέρνηση μπορεί να προχωρήσει προς την επίτευξη κάποιων στόχων, για τους οποίους θα πρέπει να έχει μία ορισμένη ναυτιλιακή πολιτική. Αυτοί οι στόχοι είναι οι παρακάτω:

- Η βελτίωση της σύνθεσης του Ισοζυγίου Πληρωμών, στο οποίο έγινε αναλυτική αναφορά στο πρώτο και δεύτερο κεφάλαιο. Το Ισοζύγιο Πληρωμών επομένως, αποτελεί βασικό στοιχείο μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.
- Η Ναυτιλιακή Υποδομή, σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, όταν μία χώρα σαν την Ελλάδα είναι ήδη ναυτιλιακή, αυτόματα υπάρχει η ανάγκη δημιουργίας ναυτιλιακής υποδομής όπως ναυτιλιακά και ναυλομεσιτικά γραφεία, ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, επιχειρήσεις ανεφοδιασμού, λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λ.π., έτσι ώστε να πραγματοποιείται όσο το δυνατόν μεγαλύτερη απορρόφηση ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα.
- Το Εθνικό Εισόδημα, στο οποίο έχει γίνει αναφορά στο πρώτο και δεύτερο κεφάλαιο, είναι και αυτό πολύ σημαντικό μέγεθος για την οικονομία μιας χώρας, αυτό μπορούμε να το καταλάβουμε εάν λάβουμε υπόψη ότι το εισόδημα που εισάγεται από το εξωτερικό έχει πολλαπλάσιο αποτέλεσμα στην εσωτερική οικονομική διαδικασία της χώρας.

5.2. Τρόποι αύξησης της συμβολής του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Παρόλο που το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συμβάλλει σημαντικά στην εξωτερική ισορροπία της χώρας, θα ήταν επιθυμητό να επιτευχθεί ακόμη μεγαλύτερη εισροή του εντός των Ελληνικών συνόρων. Οι τρόποι με τους οποίους, θα μπορούσε να βελτιωθεί σημαντικά η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος, εκτός βέβαια από **την προσέλκυση όλο και περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία με αποτέλεσμα να υπόκεινται στους νόμους του ελληνικού κράτους (φορολόγηση, νομοθεσία όσον αφορά τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών κ.λ.π.)**, είναι οι εξής:

- Προσπάθεια μεταφοράς, όχι μόνο μέρους αλλά του συνόλου των καταθέσεων σε συνάλλαγμα των ναυτικών, από τράπεζες του εξωτερικού σε τράπεζες της Ελλάδας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί βέβαια με την βελτίωση του τραπεζικού συστήματος στην Ελλάδα. Γενικότερο θα ήταν επιθυμητή η πραγματοποίηση χρηματοδοτήσεων από τις ελληνικές τράπεζες προς τις ελληνικές ναυτιλιακές

επιχειρήσεις, έτσι ώστε και στον τομέα παροχής προς την ελληνική ναυτιλία χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, να συμμετέχει η ελληνική οικονομία.

- Εξελικτική προσέλκυση του μέγιστου μέρους του συνόλου, των δραστηριοτήτων της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.
- Γενικότερα με την ποσοτική και ποιοτική αύξηση των υπηρεσιών που η ελληνική οικονομία παρέχει προς την ελληνική εμπορική ναυτιλία, είναι σημαντικό οι υπηρεσίες που προσφέρει η ελληνική οικονομία να επεκταθούν και σε τομείς που παραδοσιακά παρέχονται στο εξωτερικό όπως χρηματοδότηση επενδύσεων σε νέα πλοία, ναυπήγηση πλοίων κ.λ.π.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση παγκοσμίως, με βάση την χωρητικότητα του στόλου της. Αυτό είναι ένα ενθαρρυντικό γεγονός, όσον αφορά τον ρυθμό εισροής στην Ελλάδα ναυτιλιακού συναλλάγματος. Δεν φτάνει βέβαια μόνο ο Ελληνόκτητος στόλος να είναι από τους μεγαλύτερους, είναι γνωστό ότι τα έσοδα από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες στην πλειοψηφία τους είτε δεν επαναπατρίζονται είτε καταχωρίζονται στο ισοζύγιο πληρωμών ως π.χ. μεταβιβάσεις. Γι' αυτό το λόγο είναι πρώτα σημαντικό όπως αναφέρθηκε παραπάνω να βελτιωθεί το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, ώστε να εμπνέει περισσότερο εμπιστοσύνη, για την απορρόφηση του μεγαλύτερου δυνατού μέρους των καταθέσεων τόσο των Ελλήνων ναυτικών όσο και των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και την χρηματοδότηση τους αν είναι δυνατό.

Τέλος, πέρα από τον Ελληνόκτητο στόλο, η ελληνική ναυτιλία μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω, λόγω κάποιων συνθηκών που πάντα την χαρακτήριζαν όπως:

- Παράδοση και πείρα στον συγκεκριμένο τομέα
- Μεγάλη προσφορά ελληνικού εργατικού δυναμικού για την επάνδρωση πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εφόσον είναι πολλές οι περιοχές και οι οικογένειες στην Ελλάδα με ναυτική παράδοση
- Διεθνής αγορά, η οποία δεν έχει ουσιαστικούς περιορισμούς όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών από τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις προς τρίτες χώρες

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», Εκδόσεις Καραμπελόπουλος.
2. Βασίλης Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», Εκδόσεις Παπαζήση.
3. Βασίλης Ν. Μεταξάς, «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής- Τόμος 2», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1992.
4. ΚΕΠΕ (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών), «Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1983- 1987, ο τομέας των εξωτερικών συναλλαγών», Αθήνα 1986.
5. Τράπεζα της Ελλάδος, «Οικονομικές Επιδόσεις και προοπτικές της Ελλάδος», Επιμέλεια έκδοσης: Ralph C. Bryant, Νικόλαος Χ. Γκαργκάνας, Γεώργιος Σ. Ταβλάς.
6. ΚΕΠΕ, «Εμπορική Ναυτιλία, Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1983-1987», Αθήνα 1986.
7. ΚΕΠΕ, «Εμπορική Ναυτιλία, Πρόγραμμα αναπτύξεως 1976-1980».
8. ΚΕΠΕ, Ηρακλής Χαραλαμπίδης, «Ναυτιλία και Οικονομική ανάπτυξη».
9. ΚΕΠΕ, «Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1988-1992».
10. ΚΕΠΕ, « Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1982-1986».
11. ΚΕΠΕ, «Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα: Οικονομική ανάλυση και προβλέψεις για την πενταετία του προγράμματος αναπτύξεως 1976-1980».
12. Ελένη Α. Θανοπούλου, «Ελληνική και Διεθνής ναυτιλία», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1994.
13. Λάζαρος Θ. Χουμανίδης- Κωνσταντίνος Α. Ζώης, «Συνοπτική θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα (Γεγονότα και προβλήματα)», Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 1996.
14. Κιντής Α. Ανδρέας, «Στατιστικές και Οικονομικές Μέθοδοι»,GUTENBERG, Αθήνα 1994.
15. Χάλκος Γεώργιος Εμμ., «Στατιστική- Θεωρία, Εφαρμογές, και χρήση προγραμμάτων Η/Υ», Τυποθήτω Γιώργος Δάρδανος, Αθήνα 2000.
16. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος Α.Ε., Υπηρεσία Συναλλάγματος
17. Πηγές Internet
 - www.ssb.no/ (statistics Norway)
 - www.statistics.gr (ΕΣΥΕ- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος)

- www.egov.yen.gr (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)
- www.ETE.gr (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος)