

**Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Τμήμα Γεωγραφίας**

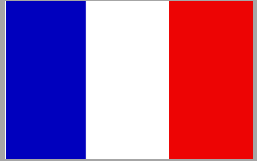
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΓΕΩ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Διδάσκων: Δρ. Σπύρος Αναγνώστου



ExxonMobil

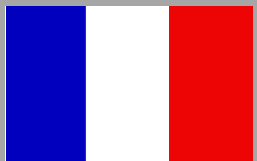
amazon





ExxonMobil

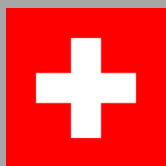
amazon



SIEMENS



HONDA



ROSNEFT

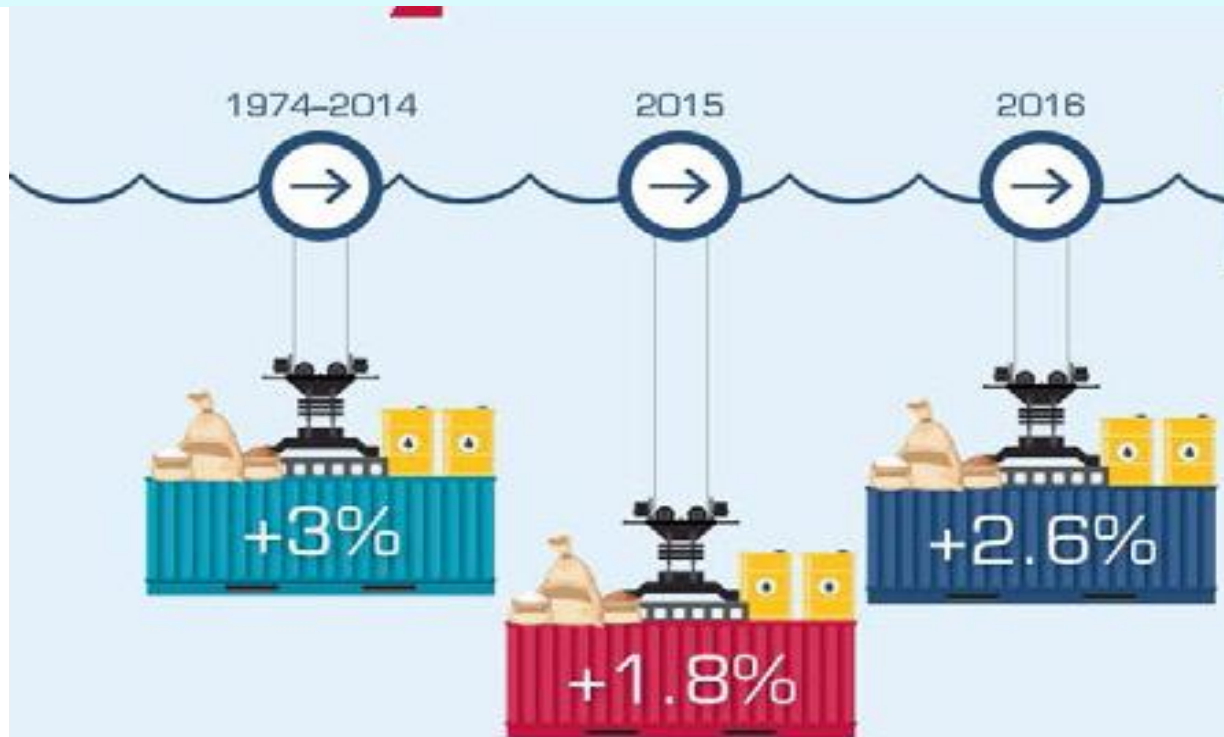


Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και στρατηγικότερους κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας ...

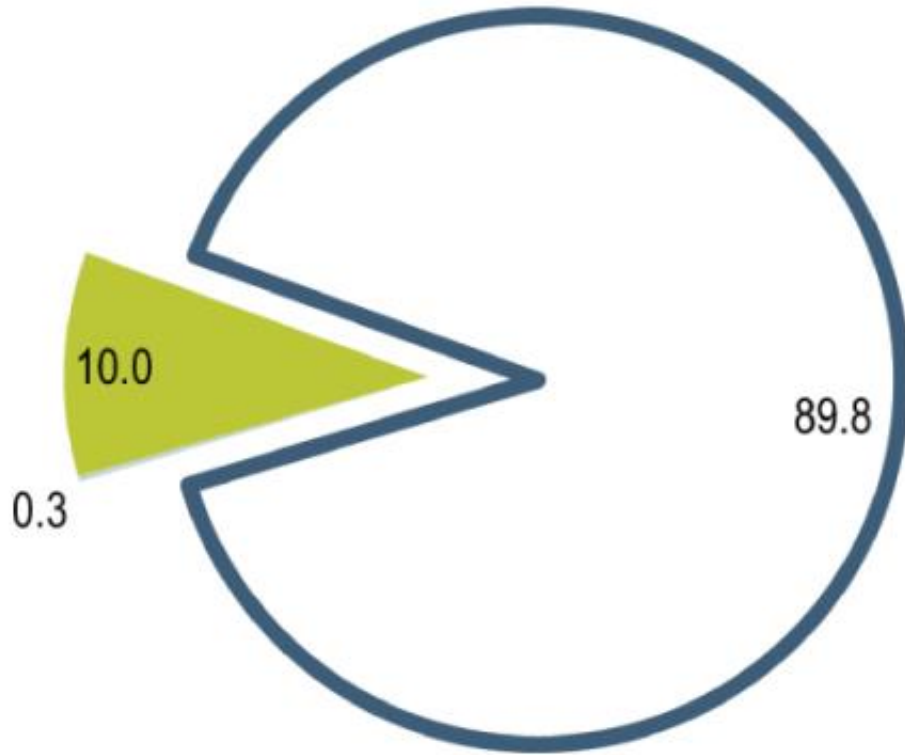
ΕΤΗΣΙΟΙ ΡΥΘΜΟΙ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2016



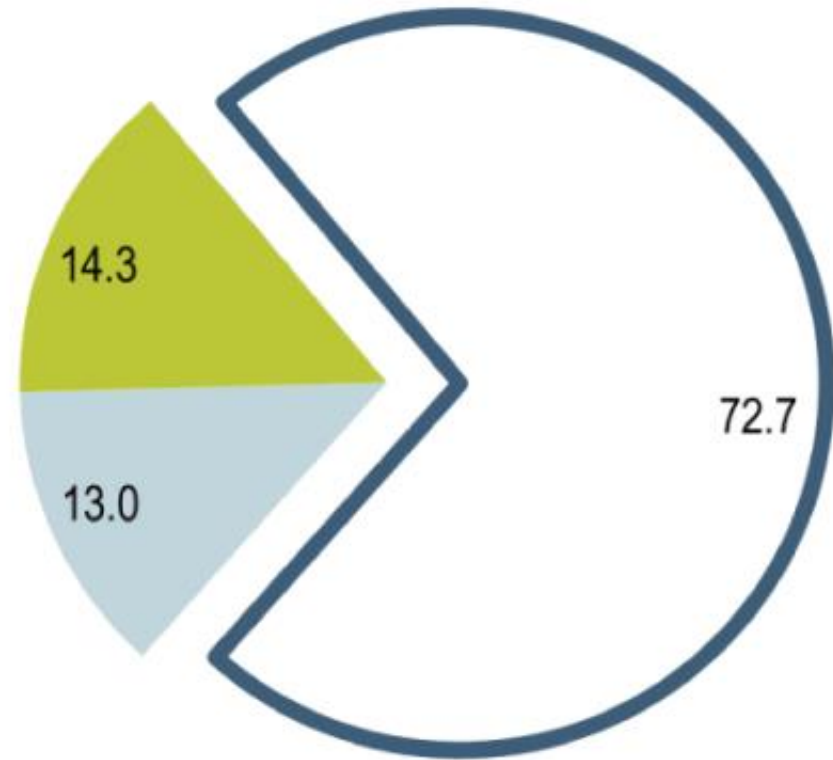
Το παγκόσμιο εμπόριο, σε **όγκο** και σε **αξία** αγαθών, **ανά τύπο μεταφοράς**, το 2008

Volume of World Trade



■ Seaborne ■ Airborne ■ Overland

Value of World Trade



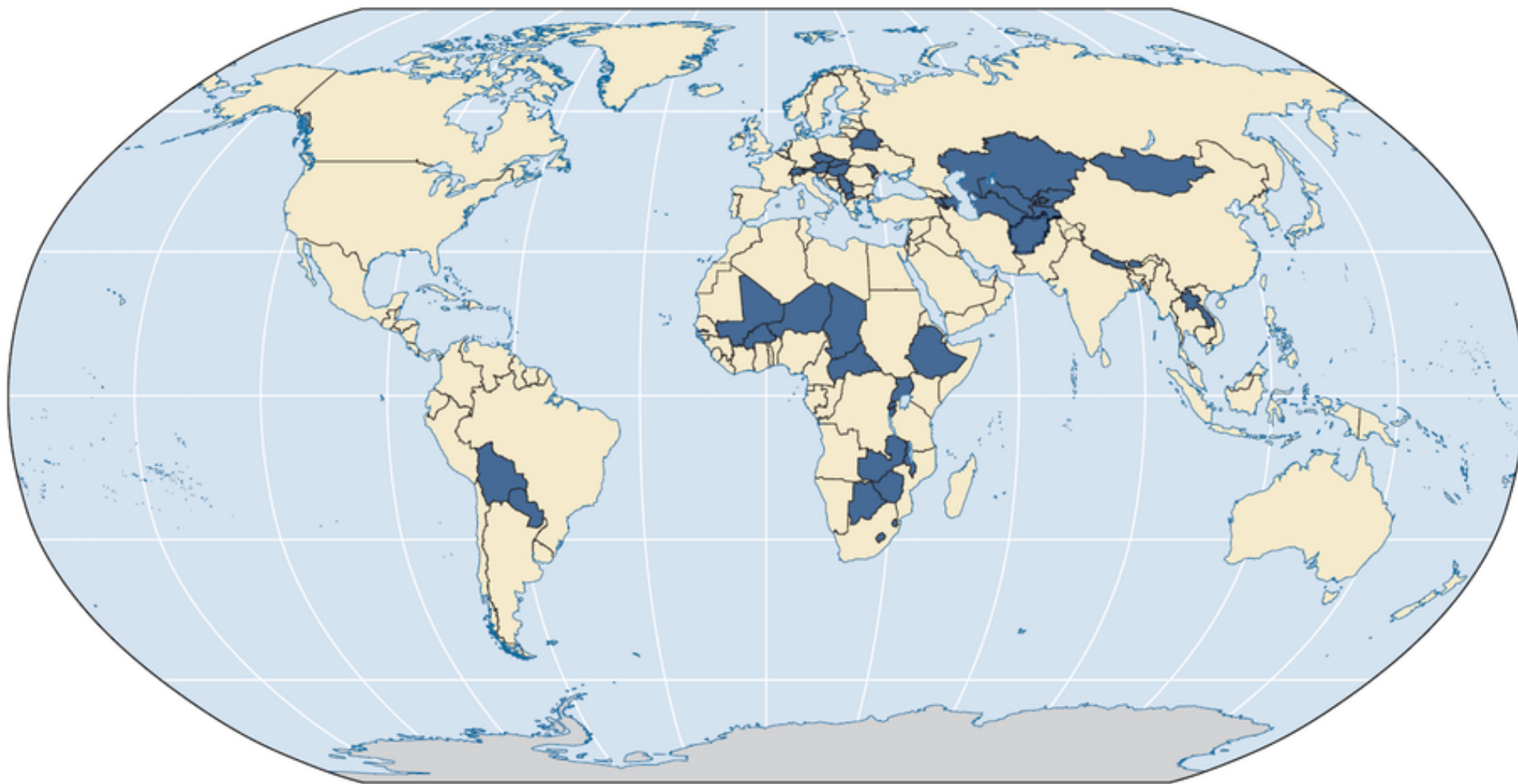
■ Seaborne ■ Airborne ■ Overland

→ ... παράλληλα ωστόσο,

ένας σημαντικός αριθμός Κρατών βρίσκονται **εκτός** του παγκόσμιου **θαλάσσιου εμπορίου** και της παγκόσμιας **ναυτιλίας ...**

Τα 44 **περίκλειστα κράτη** – “landlocked nations”
= σημαντικό γεωπολιτικό μειονέκτημα

Map 3.3 Forty-three countries do not have direct access to the coast



- → Από τα **15** φτωχότερα κράτη του κόσμου, τα **8** είναι **περίκλειστα ...**



15 Landlocked Countries of Europe





THE LAW OF THE SEA

Η Σύμβαση ΔΘ (UNCLOS 1982-1994) προβλέπει τις εξής δέσμες δικαιωμάτων για τα **περίκλειστα κράτη**:

→ δικαιώματα πρόσβασης στη θάλασσα, προκειμένου να ασκήσει τις ελευθερίες που έχει από το δίκαιο της θάλασσας, όπως το **δικαίωμα ναυσιπλοΐας**, καθώς και **δικαιώματα σύνδεσης (transit) με γειτονικά παράκτια κράτη** (άρθρα 124-132 Σύμβασης ΔΘ)

→ προτεραιότητα σε τυχόν αλιευτικό πλεόνασμα εντός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) γειτονικών παράκτιων κρατών (άρθρο 69)

Το **δικαίωμα πρόσβασης** έχει ως σκοπό την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν για όλα τα κράτη - περικόκλειστα ή μη - από τη Σύμβαση ΔΘ, και κυρίως αφορούν στις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας, ήτοι την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, αλιείας, εγκατάστασης τεχνητών νήσων, επιστημονικής έρευνας, κ.α.

(Προς αποφυγή οποιασδήποτε παρερμηνείας, οι εν λόγω ελευθερίες, π.χ. αλιείας ή τοποθέτησης τεχνητών νήσων, αφορούν στην ανοικτή θάλασσα και όχι στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους διέλευσης)

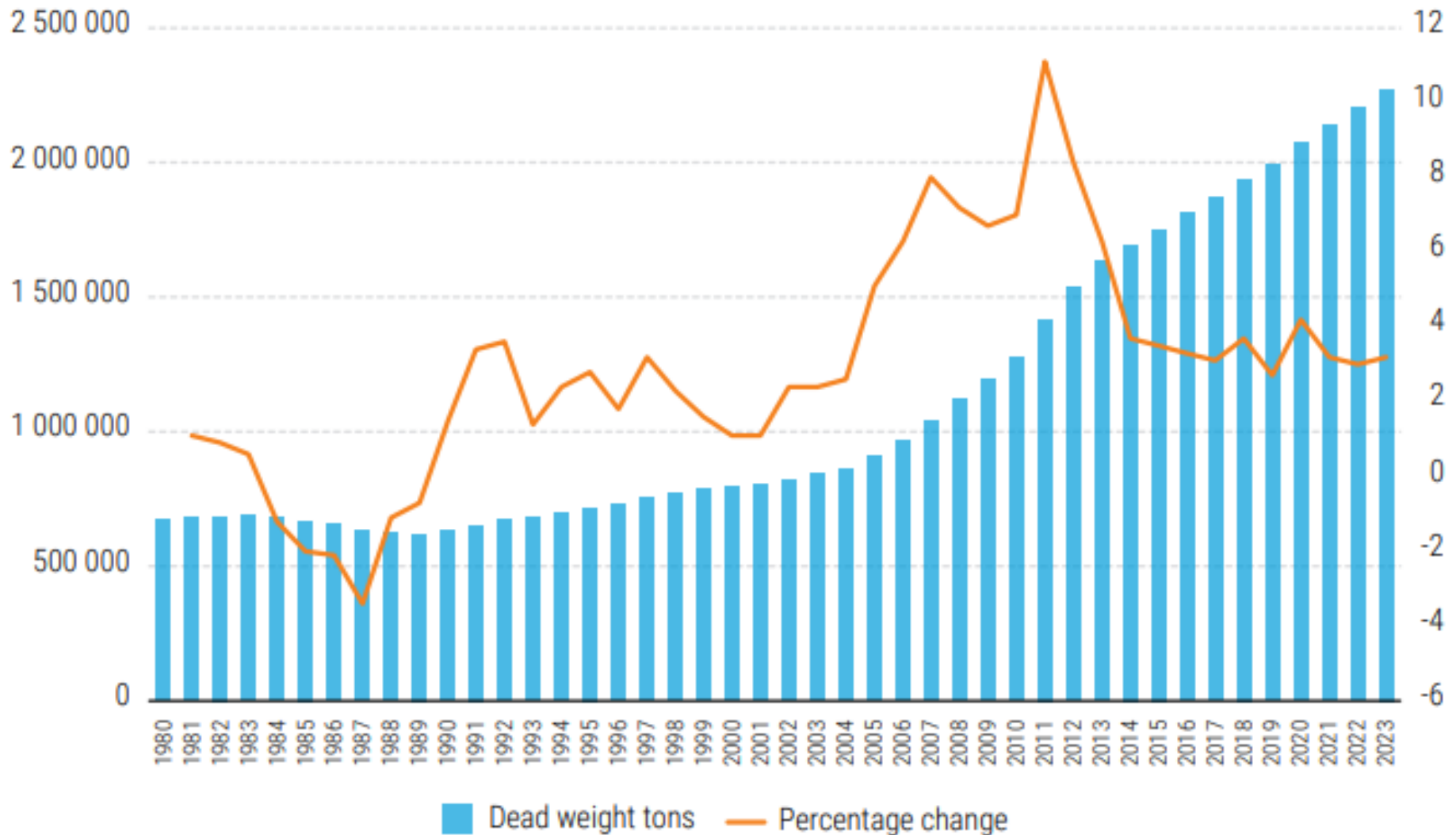
- Σύμφωνα με την ίδια αυτή διάταξη του άρθρου 125 (1) της Σύμβασης ΔΘ, τα **περίκλειστα κράτη** δεν απολαμβάνουν μόνο το **δικαίωμα πρόσβασης προς και από τη θάλασσα**, αλλά και την απαραίτητη για την άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης **ελευθερία διέλευσης εντός του εδάφους** των γειτονικών παράκτιων κρατών.
- Η ελευθερία αυτή, αποτελεί λογική συνέπεια του δικαιώματος πρόσβασης, καθώς τα περίκλειστα κράτη δεν θα μπορούσαν να ασκήσουν το εν λόγω δικαίωμα αν τους απαγορευόταν η διέλευση από το έδαφος του παράκτιου κράτους, τους λιμένες του οποίου χρησιμοποιούν για τους σκοπούς της Σύμβασης.

- Ο παγκόσμιος **Εμπορικός Στόλος**
αυξάνεται συνεχώς –αν και οι ρυθμοί
αύξησης γνωρίζουν διακυμάνσεις ...

Ετήσια αύξηση του παγκόσμιου στόλου

ΠΗΓΗ: UNCTAD

Figure 4 The world fleet, 1980–2023
(Thousand dead weight tons and annual percentage change)



→ διαφορετικοί στόλοι → τυπολογία

Οι βασικοί τύποι των εμπορικών πλοίων στην διεθνή ορολογία

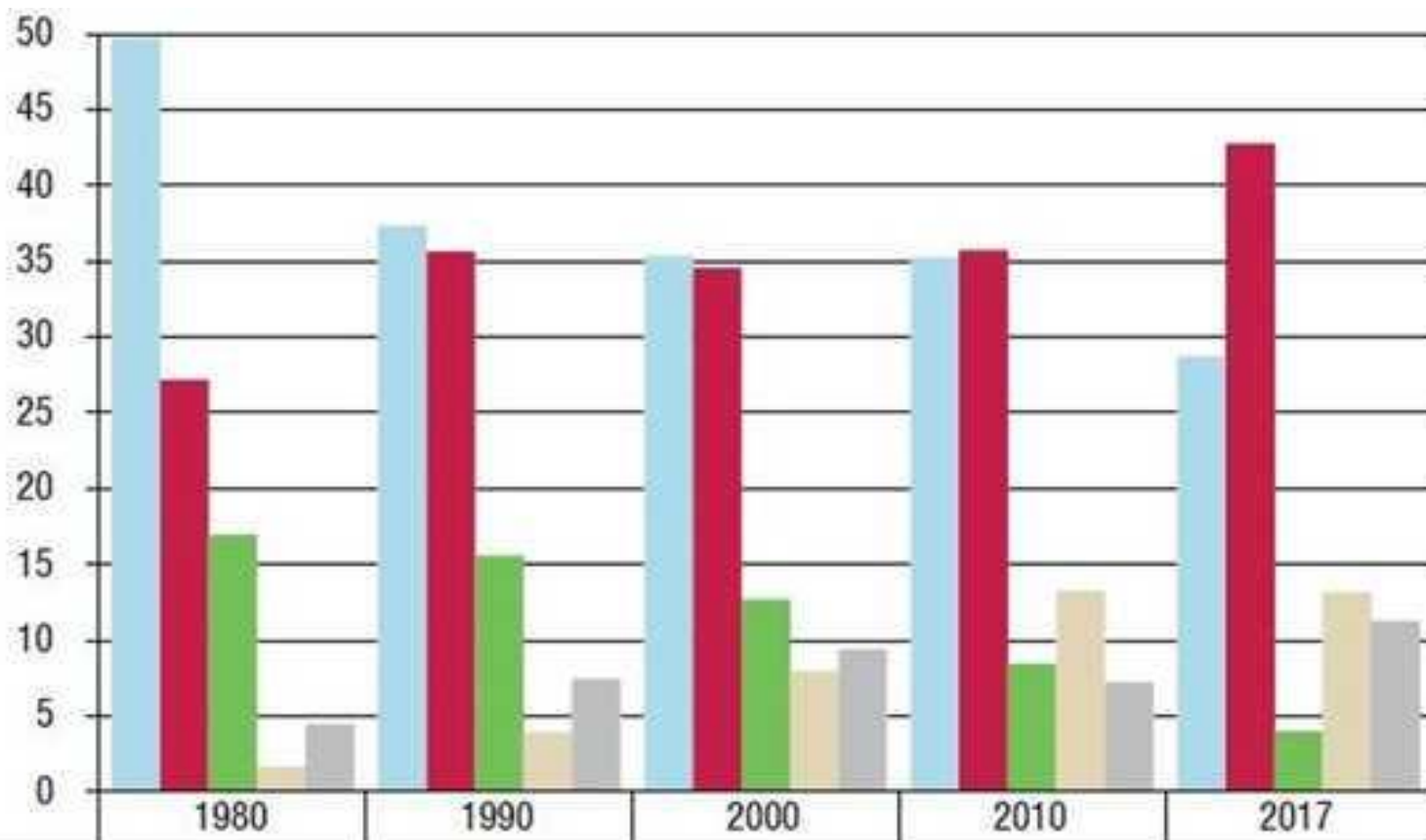
ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	BULK CARRIER	TANKER	LNG	CONTEINER SHIP	VESSEL
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου	Πλοίο μεταφοράς ορυκτών καυσίμων	Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου	Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	Πλοίο μεταφοράς επιβατών και αυτοκινήτων
ΠΘΑΝΟ ΦΟΡΤΙΟ	Σιτηρά, Κάρβουνο, Μινεράλη, Ζωοτροφές κλπ.	Πετρέλαιο, Βενζίνη, Κηροζίνη, κλπ.	Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο	Ηλεκτρικά είδη, εξαρτήματα βιομηχανίας, Τρόφιμα, Ρούχα, Ζώα κλπ.	Άνθρωποι, Αυτοκίνητα

πίνακας 1

ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	DWT	GT
ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	Μονάδα μέτρησης μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου σε τόνους.	Μονάδα μέτρησης μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου σε όγκο.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ (ως ποσοστό στο συνολικό τονάζ)

ΠΗΓΗ: UNCTAD

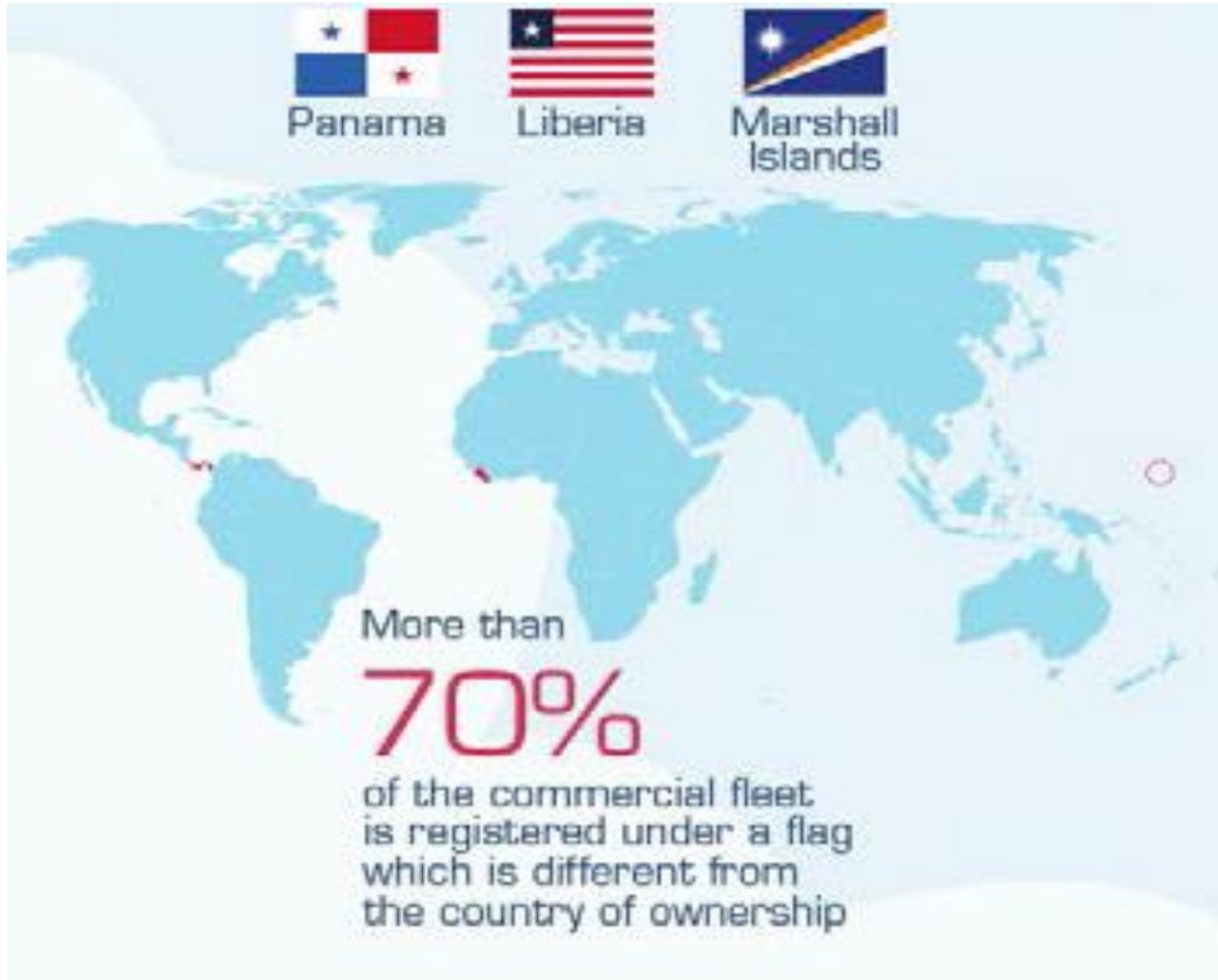


	1980	1990	2000	2010	2017
Oil tankers	49.7	37.4	35.4	35.3	28.7
Dry bulk carriers	27.2	35.6	34.6	35.8	42.8
General cargo ships	17.0	15.6	12.7	8.5	4.0
Container ships	1.6	3.9	8.0	13.3	13.2
Other	4.5	7.5	9.4	7.2	11.3

- → το σημαντικό γεγονός = η πλοιοκτησία
- → δευτερεύον = η «σημαία» (νηολόγιο)

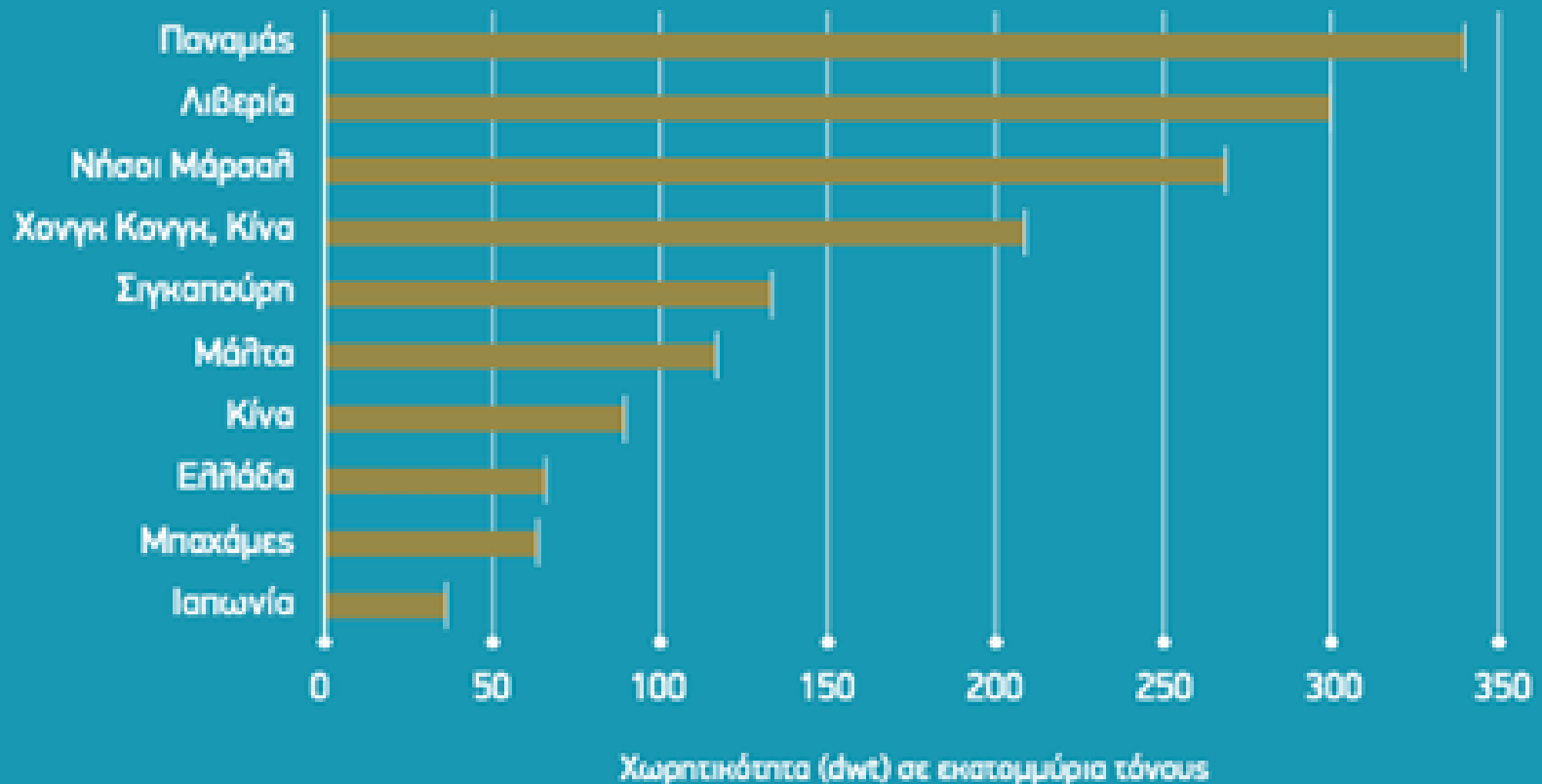
ΟΙ «ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ»:

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΟΡΟΣ ΓΙΑ ΜΙΚΡΑ ΚΡΑΤΗ ΤΟΥ
«ΤΡΙΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ»



ΣΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΟΙ «ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ»:

Οι 10 Μεγαλύτεροι Εμπορικοί Στόλοι Παγκοσμίως - Νηολόγια (σε dwt, πλοία >1.000 gt)



- Οι μεγάλες δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλίας, διατηρούν ένα σημαντικό μέρος του στόλου τους υπό σημαία ευκαιρίας ...

ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (όπως καταγραφόταν την 1η Ιανουαρίου του 2015)



ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ - 2017



Germany



China



Greece



Germany, China and Greece own

39%

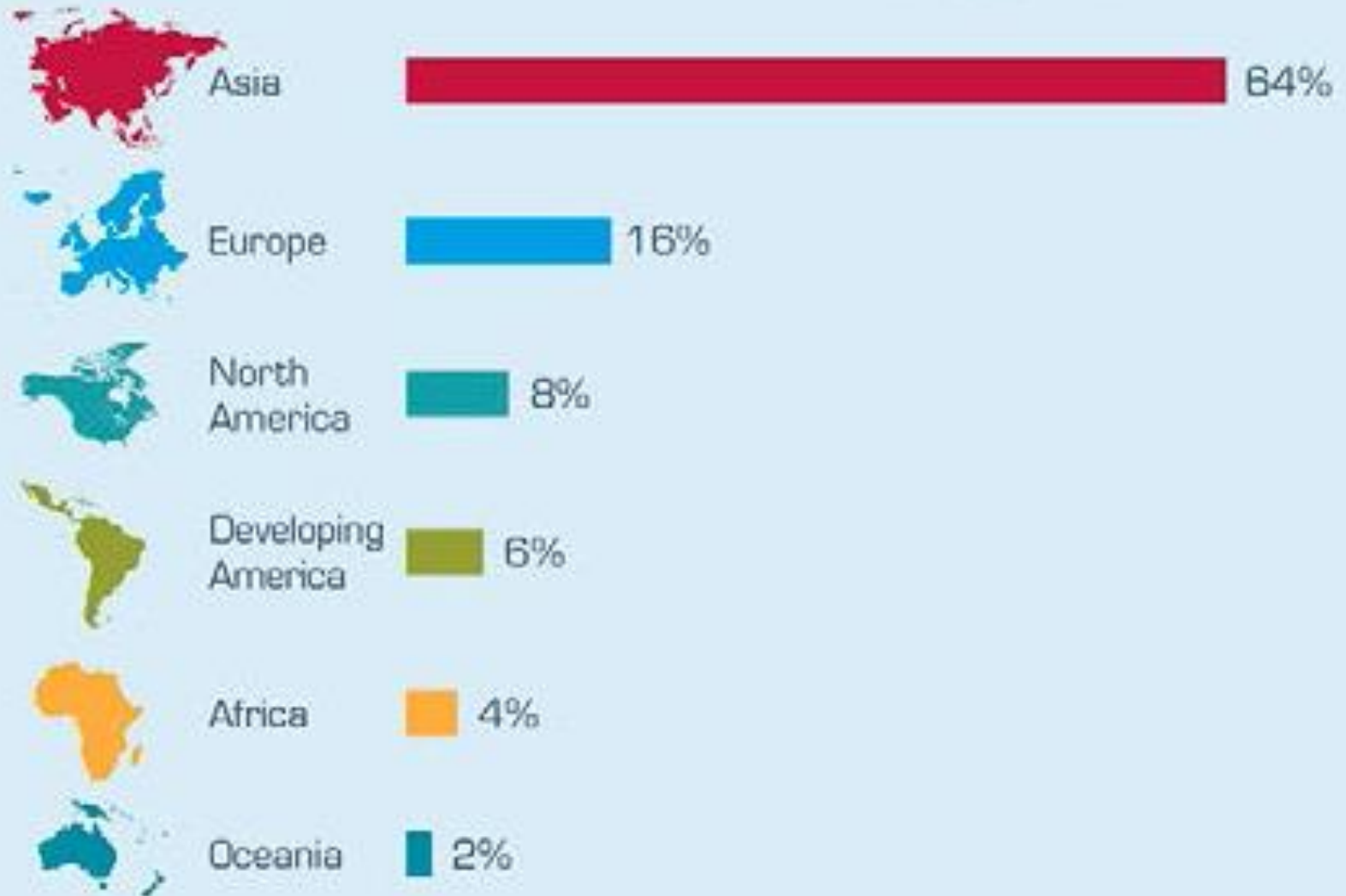
of the world container-carrying ship fleet

Τα μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων (containers):

→ **κυριαρχία της Ασίας**

– 2015

ΠΗΓΗ: UNCTAD



Μεγαλύτερα λιμάνια σε διακίνηση κοντέϊνερς – 2017

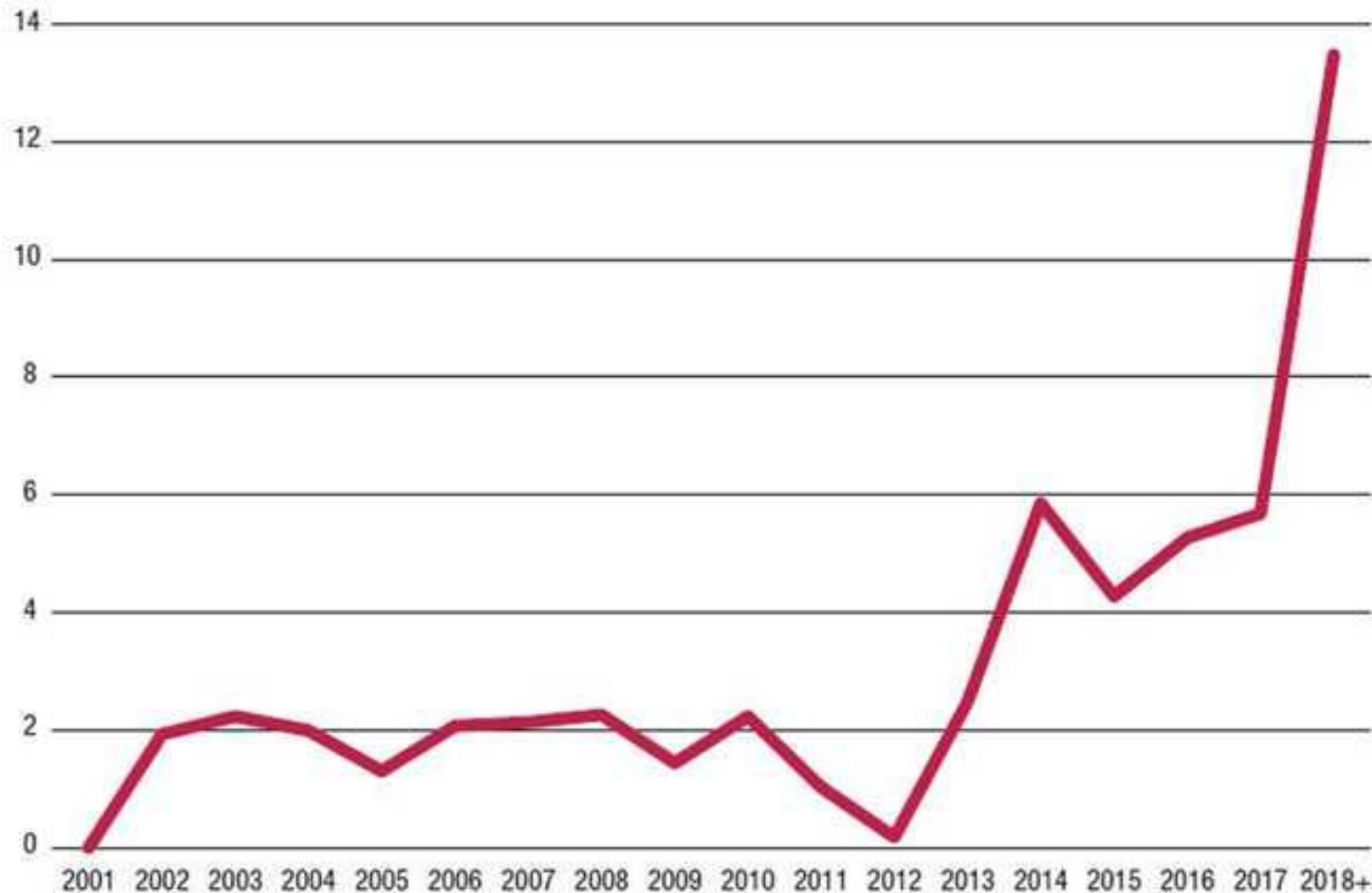
ΠΗΓΗ: LLOYDS



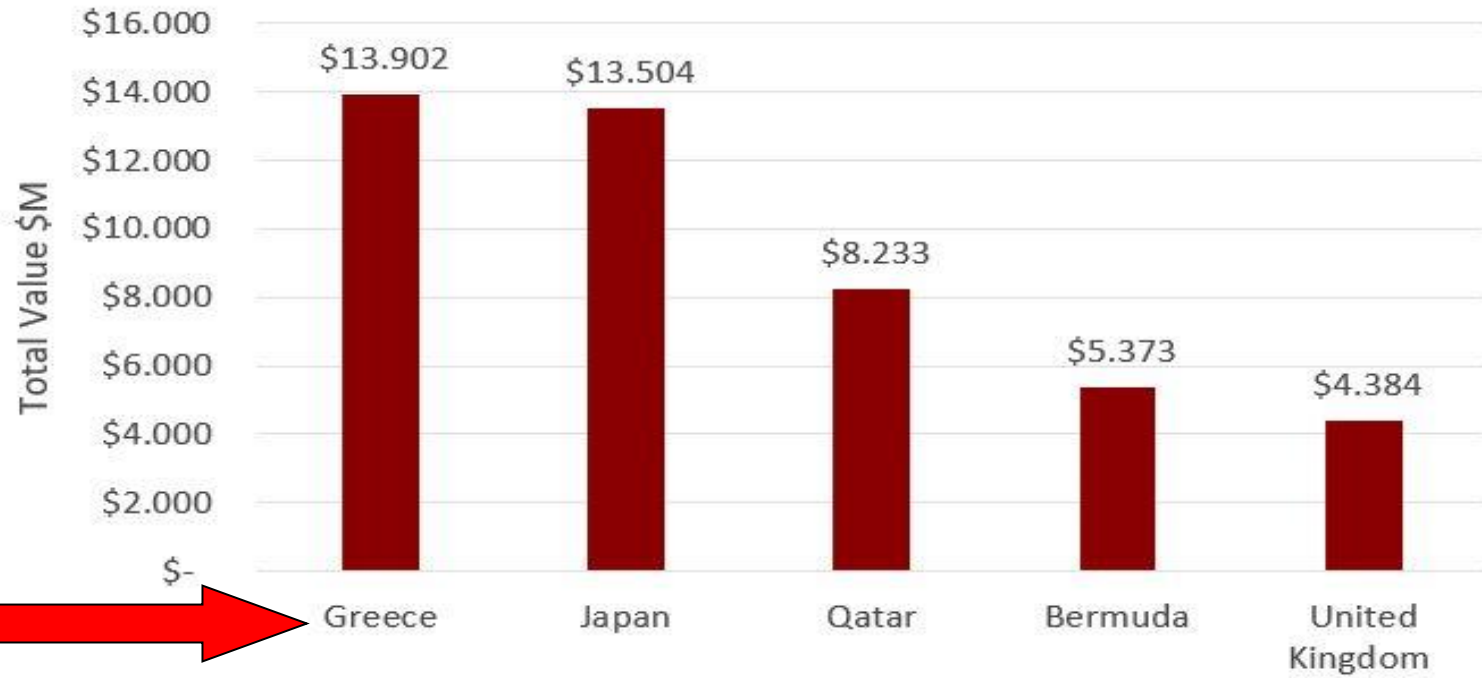
ΚΑΘΕΛΚΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

(μεταβολή ποσοστού ως προς το 2001)

ΠΗΓΗ: UNCTAD



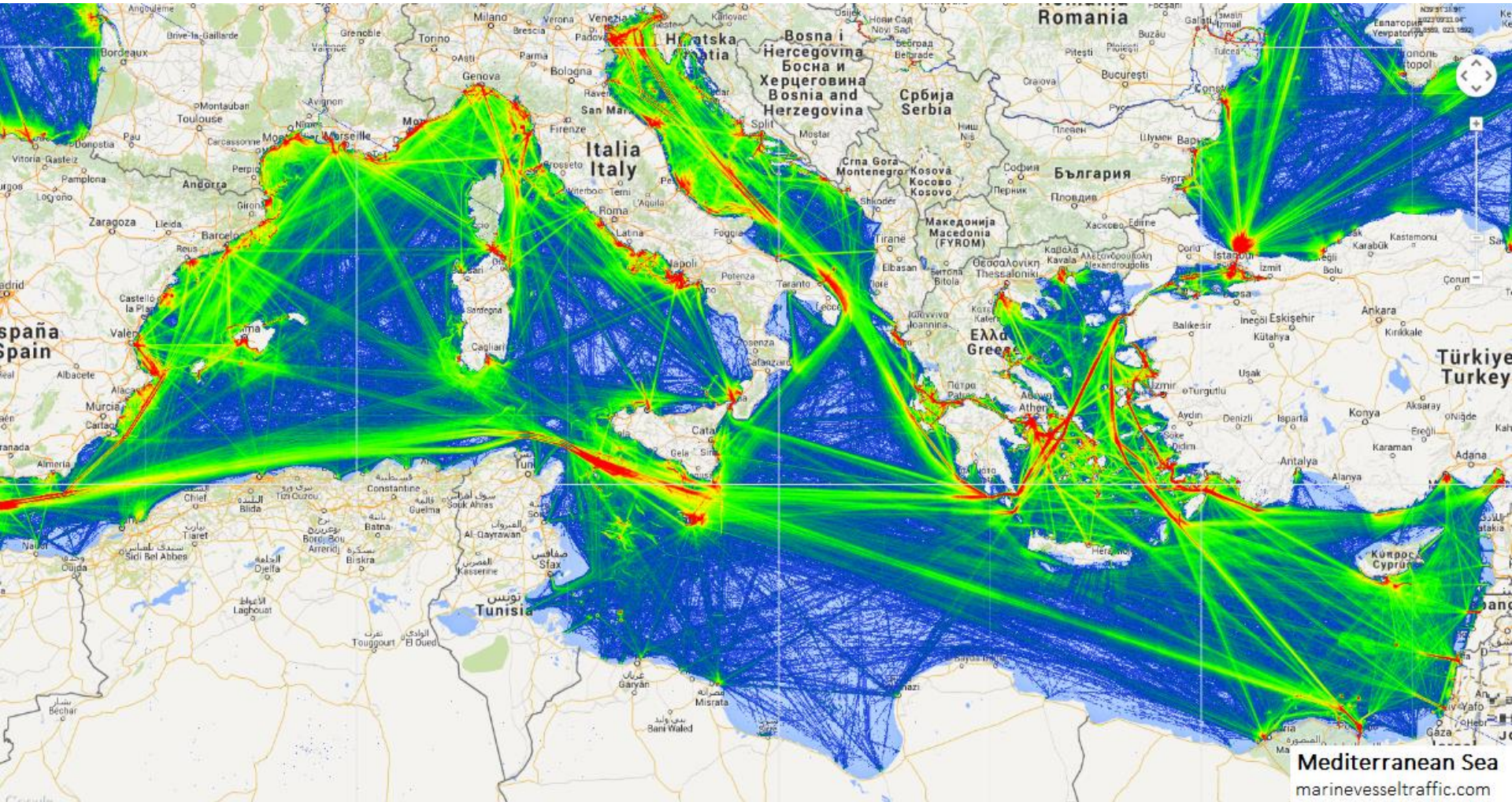
Top LNG Owner Countries by Value \$M



- **Μεσόγειος :**

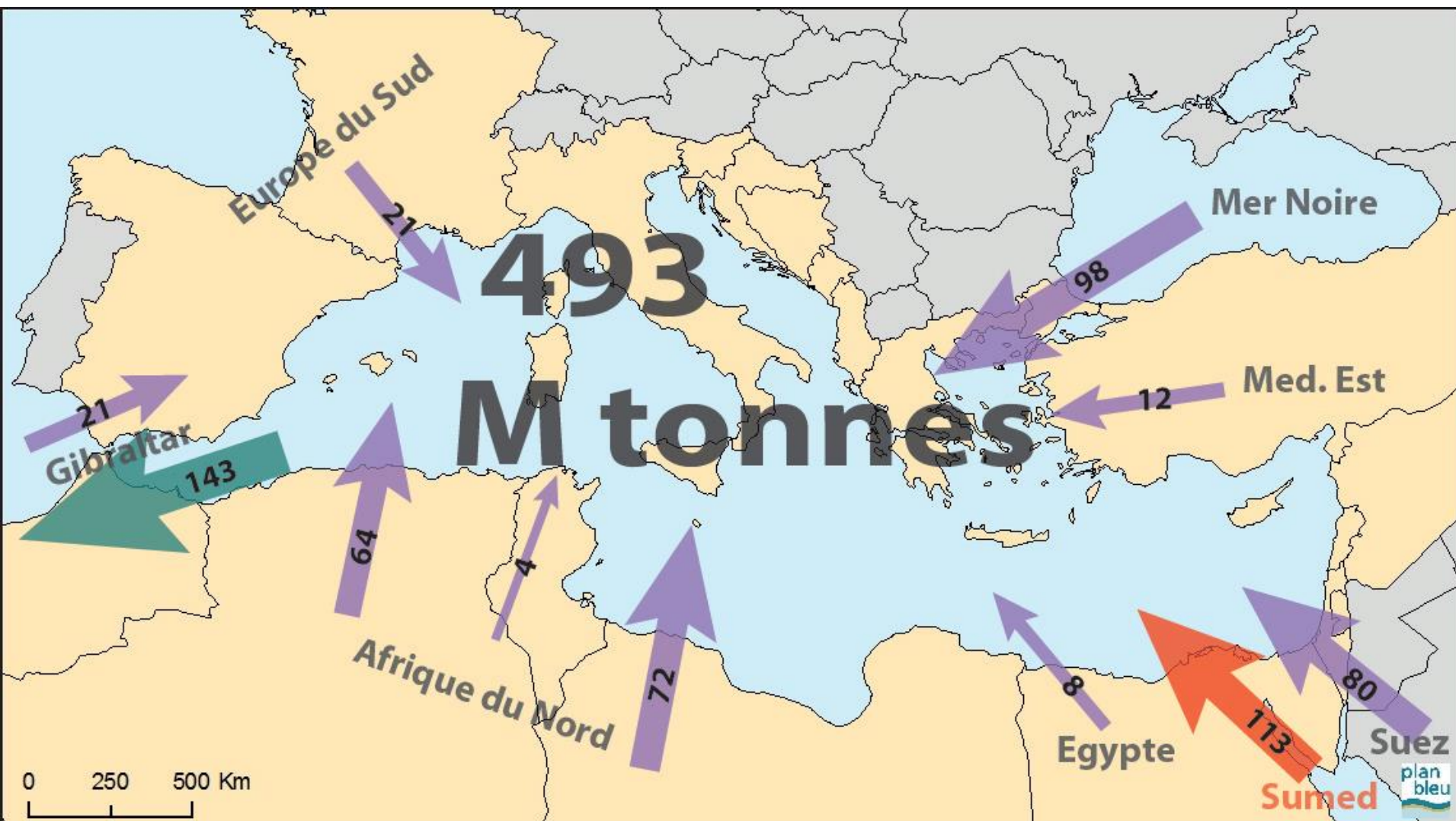
= μια ιδιαίτερη περίπτωση

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΡΟΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ



- Η **Μεσόγειος** εξασφαλίζει κυρίως **2** μεγάλες κατηγορίες μεταφορών:
- → την ανταλλαγή **βιομηχανικών προϊόντων** μεταξύ Ευρώπης και Ασίας
- → την τροφοδοσία της Ευρώπης με **ενεργειακές πρώτες ύλες**, (κατά βάση από τις χώρες του Κόλπου).
[24% του εμπορευματικού τονάζ αφορά τις ενεργειακές πρώτες ύλες]

Ροές πετρελαιοειδών στην Μεσόγειο (σε εκατ. τόνους, 2016)



- - Μεταξύ 1997 και 2016, η μεγαλύτερη αύξηση των ροών του θαλάσσιου εμπορίου στην Μεσόγειο :
 - > από 50 %
- Ιδιαίτερη αύξηση για τις ροές των πλοίων μεταφοράς **εμπορευματοκιβωτίων** (+71 %, στη διάρκεια της 20ετίας)
- Το μέσο μέγεθος των πλοίων της συγκεκριμένης κατηγορίας αυξήθηκε κατά 55 % την ίδια περίοδο.

- Στο σύνολο των διακινούμενων εμπορευμάτων, **οι ενδο-μεσογειακές ροές** αντιπροσωπεύουν μόνο **το 1/4** της διακίνησης.
- Οι ροές έχουν έναν ξεκάθαρο κυρίαρχο **άξονα Βορρά-Νότου**, με κυρίαρχη κατεύθυνση αυτήν από τον Νότο προς τον Βορρά (χάριν κυρίως των εξαγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου)



- **Η Ελληνική Ναυτιλία**

Share of world fleet in % owned by top 15 countries in 2021





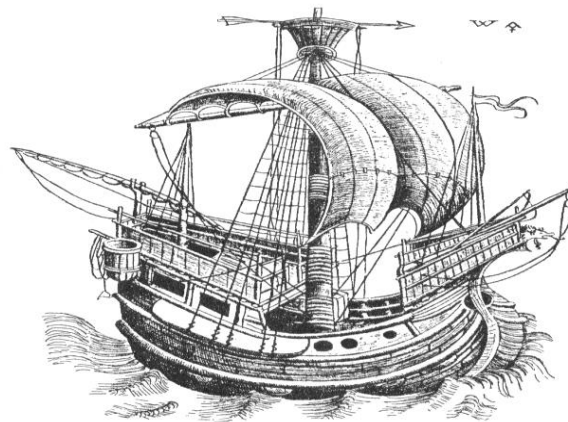
ΕΛΛΗΝΕΣ 17ος ΠΧ



ΚΙΝΕΖΟΙ 6ος ΠΧ

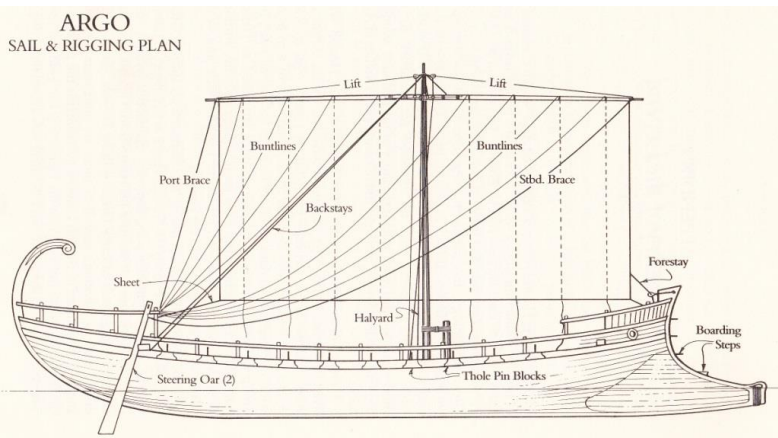
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ...

ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΟΙ 8ος ΜΧ >>> ΑΓΓΛΟΣΑΞΟΝΕΣ 12ος ΜΧ >>> ΙΑΠΩΝΕΣ 13ος ΜΧ





<<2η Χιλ. π.Χ.



<<1η Χιλ. π.Χ.

2η Χιλ. μ.Χ.>>



<<1η Χιλ. μ.Χ.

3η Χιλ. μ.Χ.>>





- Η ιστορία της **Ελληνικής ναυτιλίας** είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη των ελληνικών **εμπορικών οίκων της διασποράς** του 18ου και του 19ου αιώνα, που μετεξελίχθηκαν στις ναυτιλιακές πολυεθνικές επιχειρήσεις του 20ού αιώνα.
- Αποτελεί δηλαδή σε μεγάλο βαθμό προϊόν του ελληνικού **παροικιακού φαινομένου** του 18ου και του 19ου αιώνα.

- Στην αρχή του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, η Ελλάδα κατείχε την **9η** θέση της παγκόσμιας κατάταξης από πλευράς μεγέθους ποντοπόρου στόλου (δηλαδή πλοία άνω των 2.000 τόνων).
- Το εμπορικό ναυτικό της Ελλάδος αριθμούσε 334 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.500.700 τόνων.
- Από τα πλοία αυτά, 326 συνολικής χωρητικότητας 1.450.854 τόνων ήταν φορτηγά, καθιστώντας την Ελλάδα ως τον **7ο** στη σειρά μεγαλύτερο διαχειριστή φορτηγών πλοίων στον κόσμο.
- Συνολικά, οι Έλληνες ήλεγχαν το 3,5% των 9.161 πλοίων του παγκόσμιου στόλου και το 2,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας.



- Έναν χρόνο μετά το τέλος του Β'ΠΠ, γράφτηκαν στα ελληνικά νηολόγια **98** εμπορικά πλοία τύπου **Liberty**.
- Τα πλοία πουλήθηκαν από το αμερικανικό δημόσιο σε Έλληνες εφοπλιστές σύμφωνα με τον νόμο **Merchant Ship Sales Act του 1946**, που επέτρεψε την πώληση αμερικανικών πλοίων σε τρίτες χώρες με σκοπό να ενισχύσει τη μεταπολεμική ναυτιλιακή τους ανασυγκρότηση.
- Από τα ανωτέρω πλοία, 14 είχαν υψώσει ήδη την ελληνική σημαία πριν το τέλος του Πολέμου, ταξιδεύοντας υπό ειδικούς όρους δανεισμού (Lend-Lease Agreement).



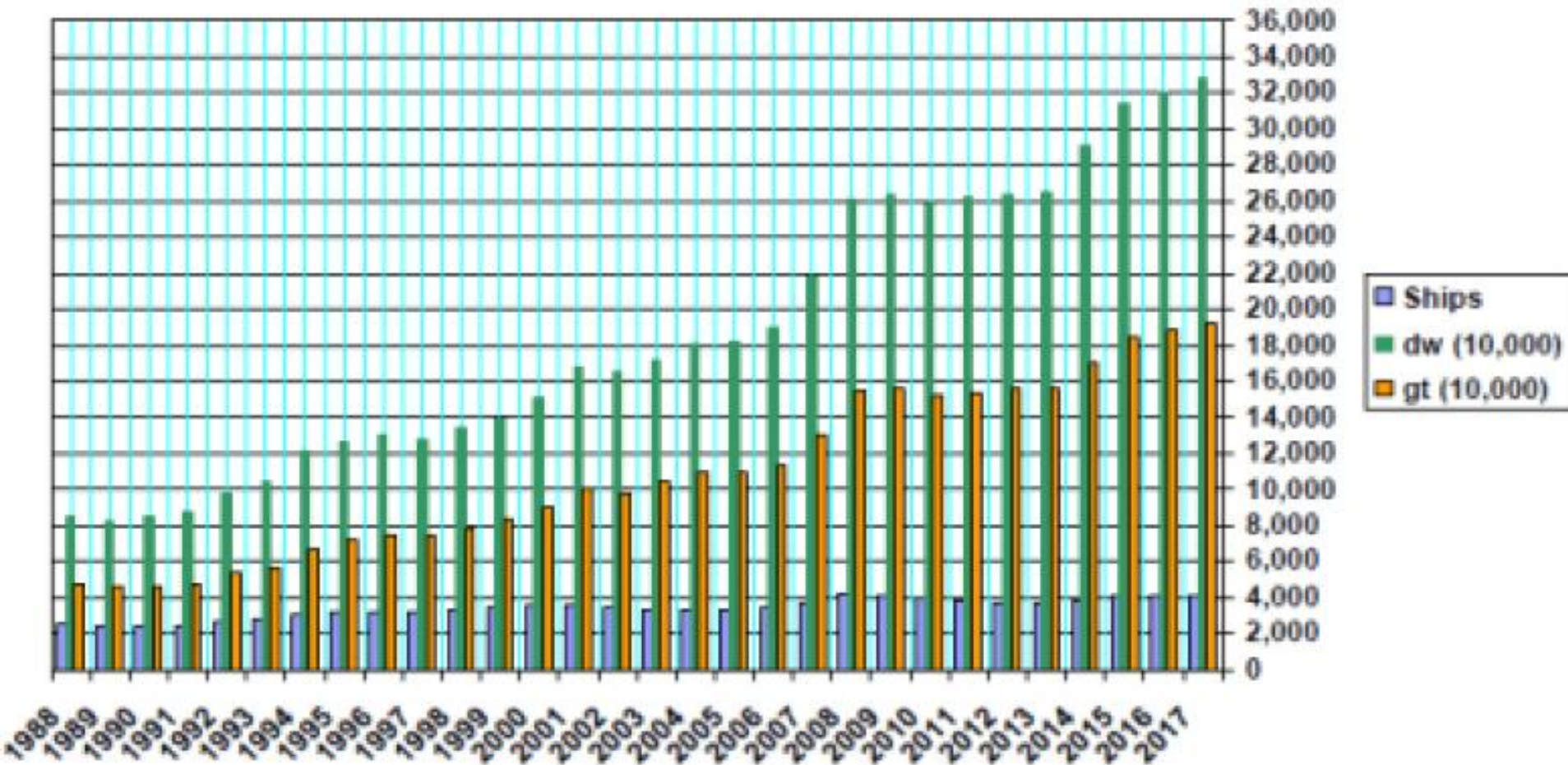
- Με την παραλαβή και των υπόλοιπων 84 πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες –κατόπιν ειδικής συμφωνίας για την αγορά τους, αντί 600.000 \$ το καθένα, με πληρωμή 25% του τιμήματος και το υπόλοιπο σε μακροχρόνιες δόσεις με χαμηλό επιτόκιο— έγινε ένα σημαντικό βήμα για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας.



- Τα **Liberty** είχαν κατασκευαστεί για να είναι «μιας χρήσεως»
- Μετέφεραν φορτίο 10.000 τόννων και ανέπτυσαν ταχύτητα μόλις 11 κόμβων
- Κατασκευάστηκαν 2.350, από τα οποία 400 χάθηκαν

Η εξέλιξη του Ελληνόκτητου Στόλου, 1988 - 2017

ΠΗΓΗ: ΕΕΕ



ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

DWT

GT

ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ

Μονάδα μέτρησης μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου σε τόνους.

Μονάδα μέτρησης μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου σε όγκο.

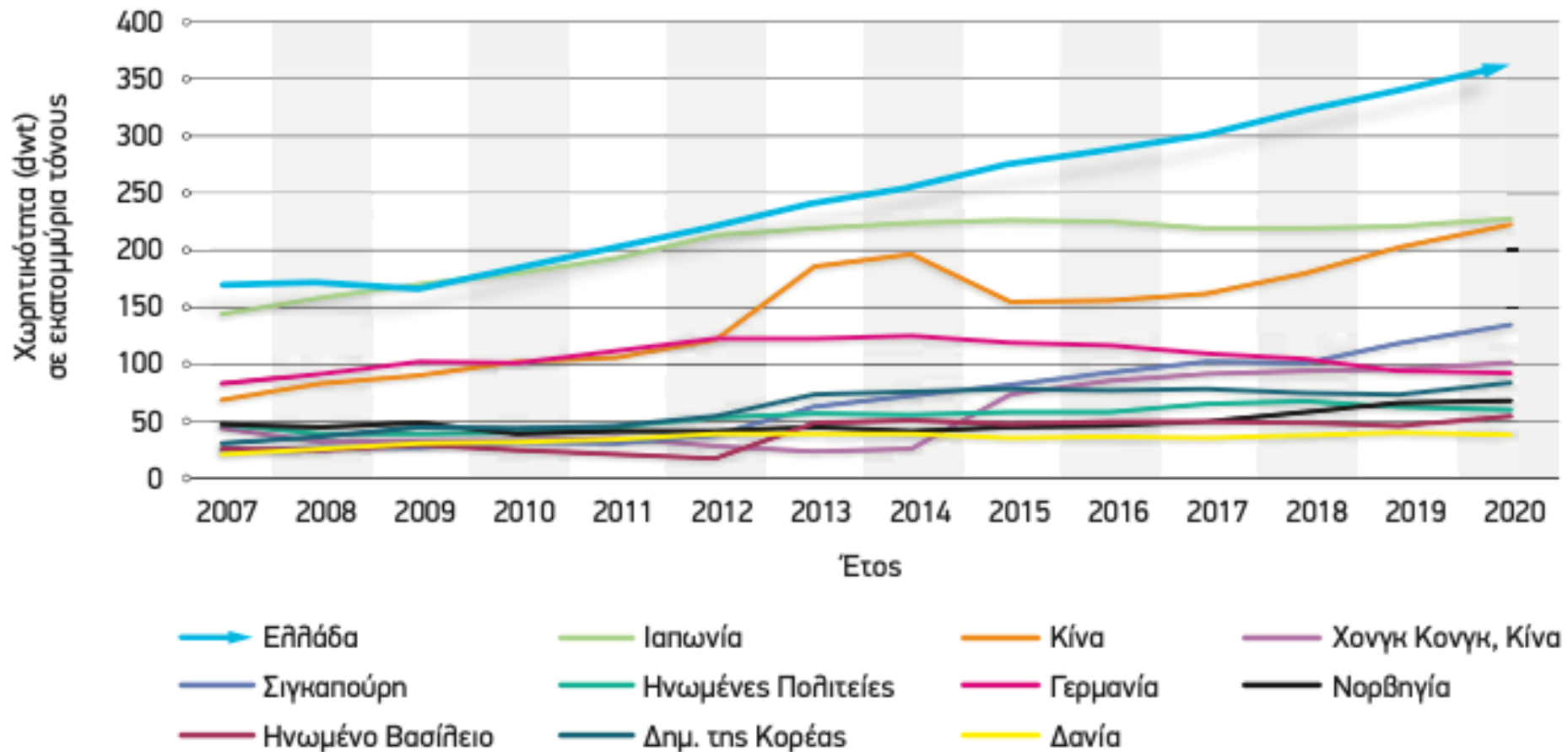
Και μετά την Κρίση ...



- Δέκα χρόνια μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που πυροδότησε η κατάρρευση της Lehman Brothers, και παρά την ελληνική κρίση χρέους, αλλά και τις ιστορικά σφοδρές πιέσεις στις ναυλαγορές, η ελληνόκτητος ποντοπόρος ναυτιλία συνεχίζει να κυριαρχεί παγκοσμίως...
- ... με έναν στόλο που σήμερα είναι σχεδόν διπλάσιος σε μεταφορική δυναμικότητα από τότε...

Ο Παγκόσμιος Στόλος - Πλοιοκτησία, 2007-2020

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007-2020

China overtakes Greece as world's largest fleet owner



By Wang Xiang

🕒 19:21 UTC+8, 2023-08-13

China has surpassed Greece as the world's largest ship owner by gross tonnage, according to the latest data from Clarkson Research.

The report shows that China's shipping industry has grown rapidly since 2015, particularly in the dry bulk and container ship sectors.

Chinese ship owners hold a fleet of 249.2 million gross tons, a market share of 15.9 percent, with a fleet value of about US\$180 billion, slightly higher than Greece's 249 million GT, and a market share of 15.8 percent with a fleet value of around US\$163 billion.

Japan comes in third with 181 million gross tons, followed by South Korea and the United States.

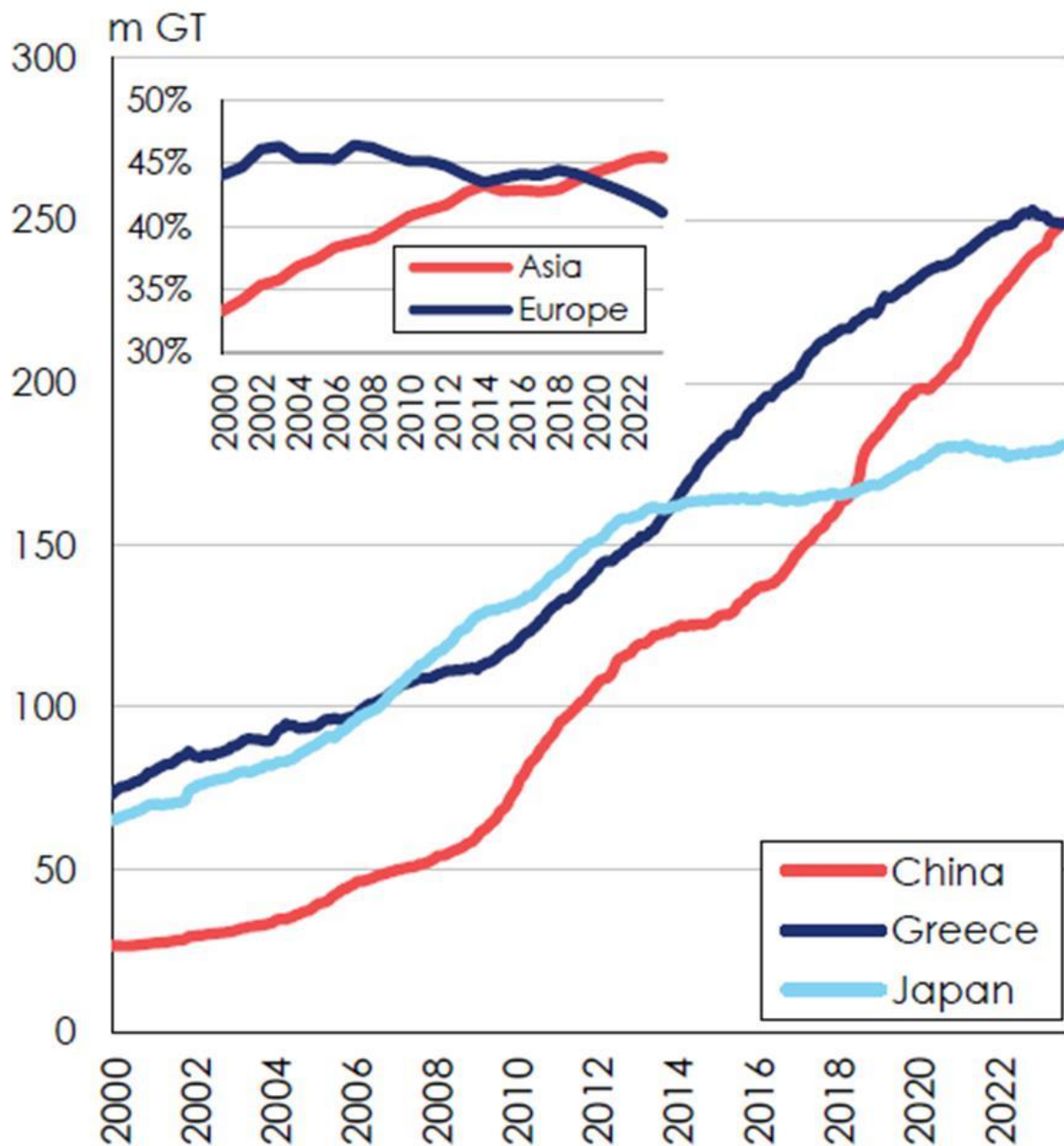
However, Greece still holds the largest share of deadweight tonnage (DWT) at 423 million, or 18 percent of the market, and remains a leader in the oil tanker and LNG transportation sectors.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Clarksons, ο κινεζικής ιδιοκτησίας στόλος όπως προσμετρείται σε όρους αθροιστικής χωρητικότητας (GT) ανέρχεται σε 249,2 εκατ. GT, ενώ ο στόλος ελληνικών συμφερόντων έχει συνολική χωρητικότητα 249 εκατ. GT. Η Ιαπωνία (181 εκατ. GT), η Νότια Κορέα (66 εκατ. GT) και οι ΗΠΑ (66 εκατ. GT) συμπληρώνουν την πρώτη πεντάδα, με βάση την κατάταξη του ναυλομεσιτικού οίκου.

Η Ελλάδα διατηρεί ακόμη την πρωτιά όταν ο στόλος μετρηθεί σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος, την πραγματική δηλαδή μεταφορική δυναμικότητα.

Η Ελλάδα διατηρεί ακόμη την πρωτιά όταν ο στόλος μετρηθεί σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος, την πραγματική δηλαδή μεταφορική δυναμικότητά του, σύμφωνα με στοιχεία της Clarksons Research αλλά και της S&P Global Market Intelligence.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, η ανέλιξη των Κινέζων στην πρώτη θέση παγκοσμίως, έστω και με ένα μάλλον ξεπερασμένο μέτρο υπολογισμού της χωρητικότητας (βλέπε παρακάτω), καταδεικνύει τη δυναμική της ανάπτυξης του κινεζικού στόλου.



Source : Clarksons Research



- Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΕ, ο στόλος ανέρχεται σε 4.746 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 365,45 εκατ. τόνων (dwt), που αντιπροσωπεύει το **19,89%** σε όρους χωρητικότητας dwt του συνολικού παγκόσμιου στόλου - και το **49,15%** του συνόλου του στόλου της Ε.Ε., **πριν την αποχώρηση της Βρετανίας**

ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ (ΤΥΠΟΙ) ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ - 2016



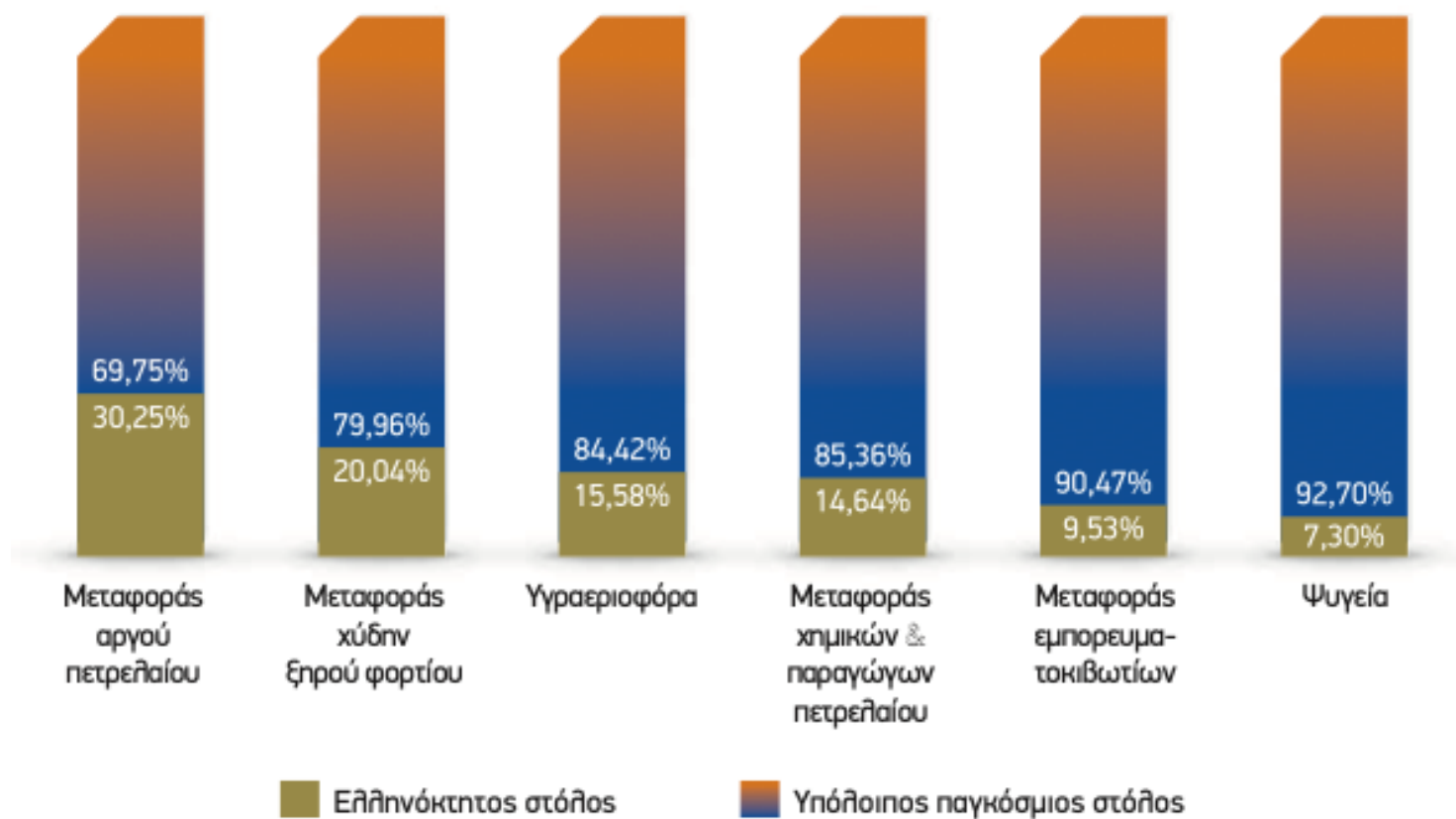
η θέση του Ελληνόκτητου στόλου σε επί μέρους τύπους πλοίων (2018)

- **1η θέση σε bulkers και τάνκερ,**
- **2η σε LNG,**
- **3η σε containerships**

Τι αντιπροσωπεύει, ανά τύπο πλοίου, το 2021 →

Ποσοστό Ελληνόκτητου Στόλου σε Σχέση με τον Παγκόσμιο Στόλο ανά Τύπο Πλοίου

(σε dwt, πλοία > 1.000 gt)



Η συνεισφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

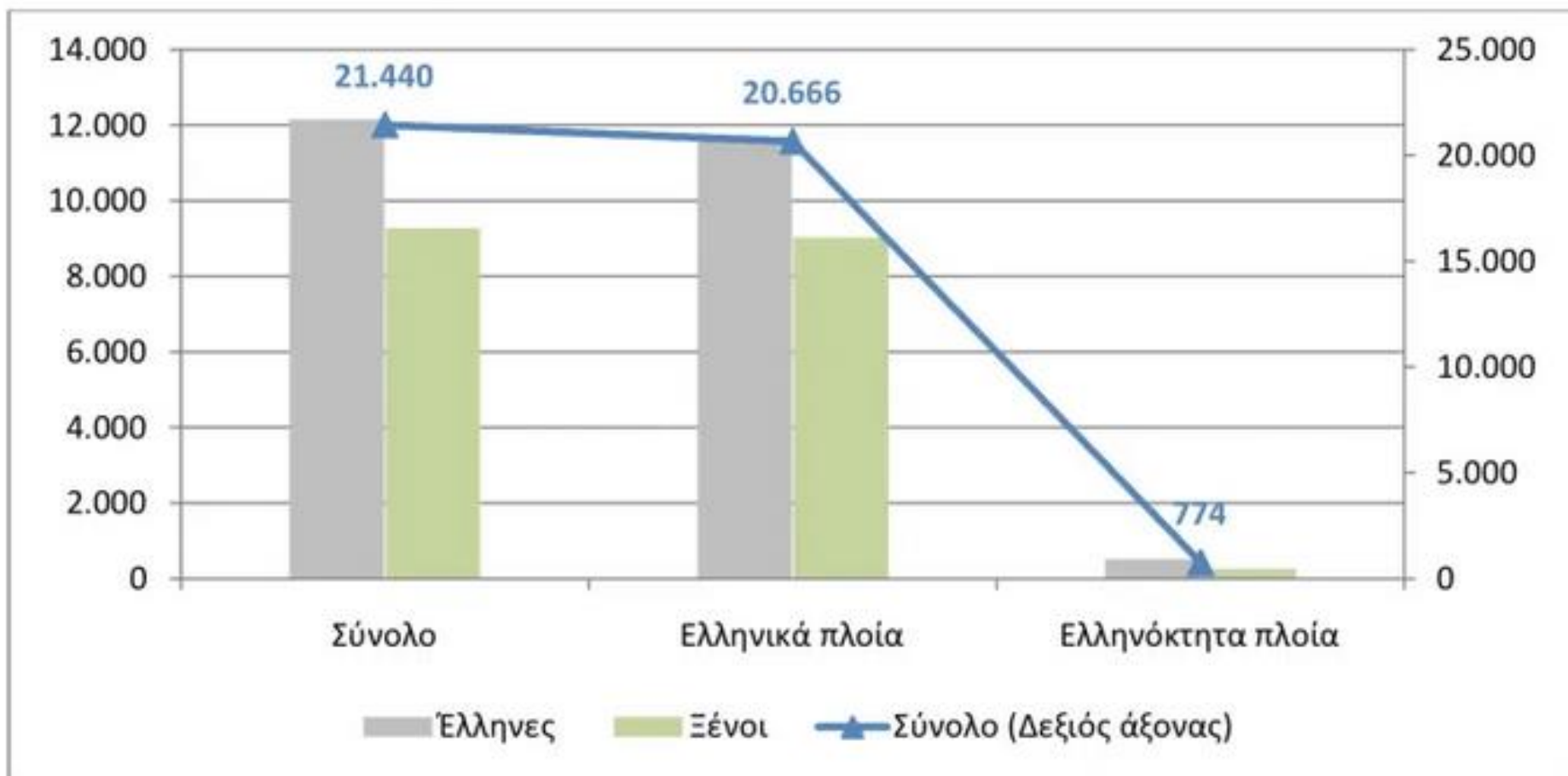
ΠΗΓΗ: IOBE

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

- Η συνεισφορά της Ναυτιλίας στο Ελληνικό **ΑΕΠ** υπερβαίνει το **7%**,
- ενώ ο ναυτιλιακός κλάδος καλύπτει το **3,5%** της συνολικής **απασχόλησης** της χώρας

Πολύ μεγάλο ποσοστό των πληρωμάτων είναι ξένοι, ωστόσο, αυτό **δεν** αφορά τις θέσεις των Αξιωματικών...

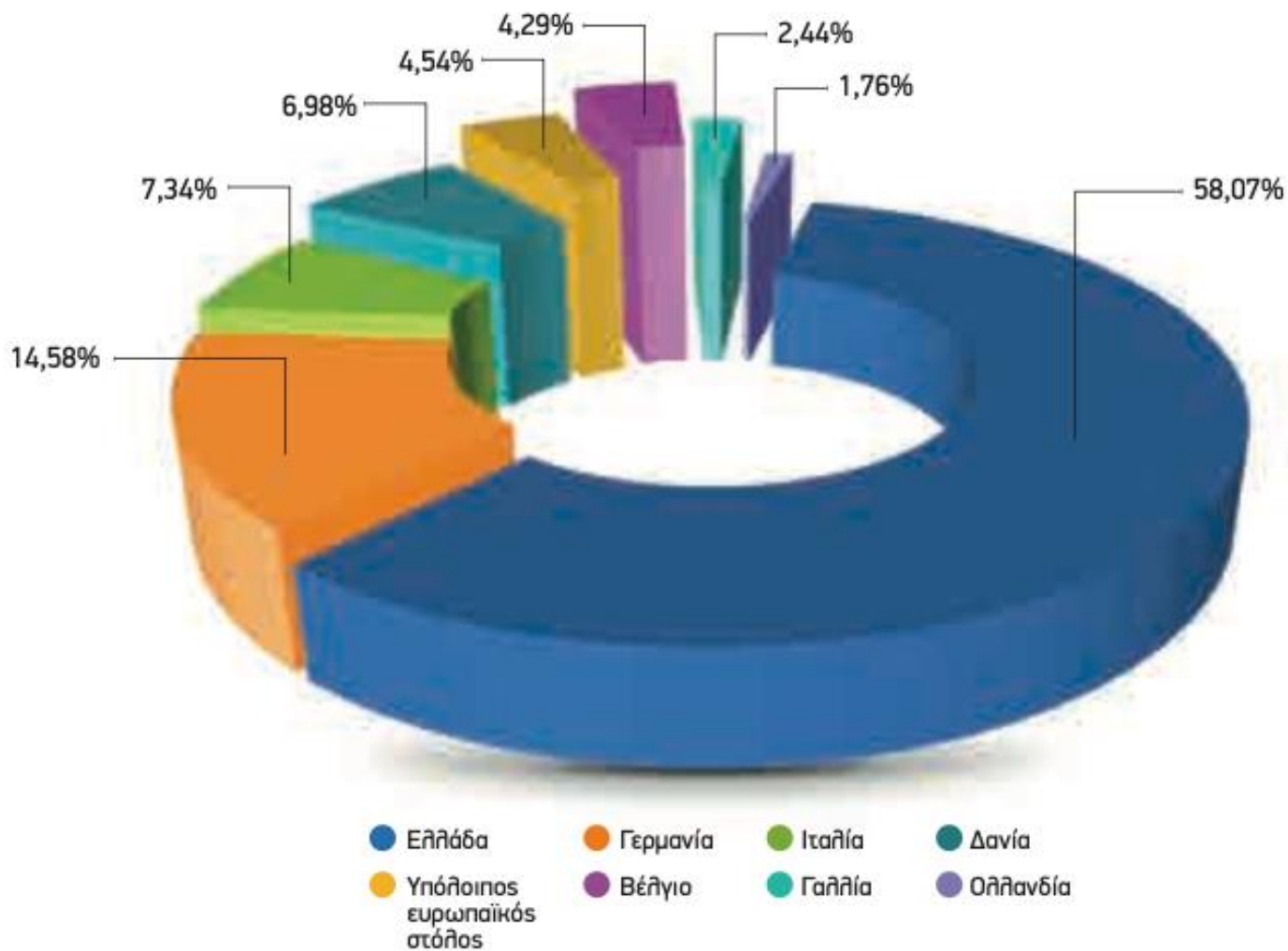
Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, 100 ΚΟΧ και άνω, την 20^η Σεπτεμβρίου 2016



Θέση στην Κοινοτική Ναυτιλία

Ο Ευρωπαϊκός Κοινοτικός Στόλος - Πλοιοκτησία

(σε dwt, πλοία >1.000 gt)



- Ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει **στρατηγικό ρόλο** στην μεταφορά των προϊόντων και της ενέργειας, παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη Ναυτιλία για τη μεταφορά του **75%** του διεθνούς της εμπορίου.

