

ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
1920-2020

Επιβλέπων Καθηγητής : Δημήτριος Ανωγιάτης - Πελέ

Κότσης Γεράσιμος- Νικόλαος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	3
Σκοπός- Μεθοδολογία	4
Εισαγωγή	5
Ιστορική αναδρομή	7
Ενότητα 1 Διεθνής ναυτιλιακή κίνηση 1920-1941	9
Ενότητα 1Α Συμμετοχή των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού	10
Ενότητα 1Β Κατανομή των δυο κατηγοριών πλοίων , ανεξαρτήτου σημαίας στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση	22
Ενότητα 1Γ Εμπορευματική κίνηση της χώρας μας εμπορικό ισοζύγιο	30
Ενότητα 1Δ Επιβατική κίνηση – Ετήσιες μεταβολές	35
Ενότητα 1Ε επιβατική και εμπορευματική κίνηση της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού	39
Ενότητα 2 Διεθνής ναυτιλιακή κίνηση 1947-1997	48
Ενότητα 2Α Συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση	49
Ενότητα 2Β Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων	56
Ενότητα 2ΓΑ Χωρητικότητα ελληνικής και ξένης εθνικότητας πλοίων	61
Ενότητα 2ΓΒ Χωρητικότητα ελληνικής και ξένης εθνικότητας	63
Ενότητα 2ΓΓ Συσχετίσεις μεταβλητών	65
Ενότητα 2Δ Συνολική εμπορευματική κίνηση	68
Ενότητα 2ΕΑ Ναυτιλιακή κίνηση από και προς τις Ηπείρους	73
Ενότητα 2ΕΒ Επιβατική κίνηση	83
Ενότητα 3 Διεθνής ναυτιλιακή κίνηση 2000-2020	87
Ενότητα 3Α Χωρητικότητα και συνολικός αριθμός πλοίων	88
Ενότητα 3Β Ετήσιες μεταβολές χωρητικότητας και αριθμού πλοίων	93
Ενότητα 3Γ Εμπορευματική κίνηση	98
Ενότητα 3ΔΑ Εμπορευματική κίνηση λιμένων της χώρας μας εισαγωγές	101
Ενότητα 3ΔΒ εμπορευματική κίνηση λιμένων της χώρας μας εξαγωγές	104
Ενότητα 3Ε Επιβατική κίνηση	108
Ενότητα 4 Το ανθρώπινο δυναμικό της εμπορικής ναυτιλίας	110
Ενότητα 5 Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις- Έλληνες εφοπλιστές	120
Αποτελέσματα -Συμπεράσματα	126 -131
Βασική και συμπληρωματική βιβλιογραφία	133

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Η χρονική περίοδος 1920-1941, χαρακτηρίζεται από την δύση της ιστιοφόρου ναυτιλίας και την αντικατάσταση των πλοίων αυτών από τα σύγχρονα ατμόπλοια και αργότερα ντιζελοκίνητα πλοία. Ωστόσο, η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό, πραγματοποιήθηκε στην χώρας μας, με ένα σχετικό αργό ρυθμό, αφού φαίνεται να καταγράφονται ιστιοφόρα πλοία από το 1930 έως το 1941, στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, κυρίως λόγω των γεωγραφικής θέσης της χώρας μας. Το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου πολέμου σηματοδοτεί και την προσπάθεια της χώρας μας να ανασυνταχτεί ναυτιλιακά. Έως το 1980, μια σειρά από οικονομικές συγκυρίες και ευνοϊκές πολιτικές στον τομέα της ναυτιλίας, αναπτύσσει τον ελληνικό εμπορικό στόλο και ευνοεί τον τομέα της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης από και προς την χώρας μας, με πλοία ελληνικής σημαίας. Από το 1980 και μετά, οι συνθήκες που δημιουργήθηκαν περιορίζουν την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, ενώ φαίνεται να διατηρείται αυξητική η ναυτιλιακή συνδιαλλαγή από πλοία ξένης εθνικότητας. Από το 2000, φαίνεται να ισχυροποιείται η χώρα μας στον τομέα της ναυτιλίας, γεγονός που αναπτύσσει περισσότερο και την ελληνική συμμετοχή στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Στο πέρασμα της εκατονταετίας, εντοπίζονται αυξητικές εμπορευματικές και επιβατικές τάσεις από και προς την χώρα μας, ενώ σε περιόδους μικρής συμμετοχής της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, καταγράφεται η ανάλογη αύξηση των πλοίων ξένης εθνικότητας, τα οποία συμπληρώνουν το έλλειμμα.

ΣΚΟΠΟΣ : Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε με σκοπό την ανάλυση και την ερμηνεία της ναυτιλιακής κίνησης της χώρας μας από και προς τις χώρες του εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 1920 έως το 2020. Βάσει της επεξεργασίας των στατιστικών πηγών, θα αποτυπωθεί η διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και του ανθρώπινου δυναμικού της, με ιδιαίτερη έμφαση στην συμμετοχή της χώρας μας στις διεθνείς θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές, αναδεικνύοντας έτσι, τις ευρύτερες διεθνείς σχέσεις της χώρας μας. Παράλληλα, θα καταγραφεί ο βαθμός της επίδρασης του οικονομικό- κοινωνικού περιβάλλοντος στον ελληνικό εμπορικό στόλο και στο ανθρώπινο δυναμικό καθώς και η συνεισφορά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο οικονομικό περιβάλλον της χώρας μας.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ : Βασική πηγή άντλησης των δεδομένων συνιστά η Στατιστική υπηρεσία, μέσω των δελτίων της ναυτιλιακής στατιστικής και των στατιστικών επετηρίδων, ενώ βασική πηγή ξενόγλωσσης άντλησης ναυτιλιακών δεδομένων, συνιστά το ηλεκτρονικό αρχείο της Lloyd's. Ειδικότερα, τα στατιστικά δελτία της εμπορικής ναυτιλίας μας παρέχουν πληροφορίες για την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, ενώ από τις στατιστικές επετηρίδες και το ηλεκτρονικό αρχείο της Lloyd's, αντλούνται στοιχεία για τον ελληνικό και διεθνή εμπορικό στόλο. Παράλληλα, το ηλεκτρονικό αρχείο της περιοδικής έκδοσης των Ναυτικών χρονικών χρησιμοποιήθηκε ως επικουρικό εργαλείο άντλησης στοιχείων του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολήθηκε στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Η ελληνική και ξενόγλωσση βιβλιογραφία και αρθρογραφία της εποχής, συμπληρώνουν την εν λόγω εργασία, ως δευτερογενείς πηγές. Η επεξεργασία των στατιστικών δεδομένων και η συνακόλουθη εξαγωγή συμπερασμάτων, πραγματοποιήθηκε με το στατιστικό πρόγραμμα s.p.s.s. (27), ενώ τα γραφικά δημιουργήθηκαν με το λογιστικό φύλλο excel.

Λέξεις Κλειδιά: Διεθνής Ναυτιλιακή Κίνηση, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Ναυτιλιακή Εμπορευματική και Επιβατική Κίνηση, Ατμόπλοια- Ιστιοφόρα, Χωρητικότητα Πλοίων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα εργασία θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας για το χρονικό διάστημα από το 1920 έως το 2020. Πρόκειται, για χρονικό διάστημα στο οποίο καταγράφονται ιστορικά γεγονότα τα οποία επηρέασαν σε διαφορετικό βαθμό τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες παγκόσμια, δημιουργώντας θετικές και άλλοτε αρνητικές εξελίξεις. Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία αλλά και η ελληνική, επηρεάστηκαν με διαφορετική ένταση, προκαλώντας κάθε φορά, τις ανάλογες επιπτώσεις στο πεδίο των διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών .

Η διαφορετική επίδραση των ιστορικών γεγονότων κατά την διάρκεια των ετών της εκατονταετίας και προκειμένου να αναδειχτούν τα κύρια σημεία της παρούσας εργασίας, κρίθηκε απαραίτητος ο επιμερισμός αυτού του χρονικού διαστήματος, σε τρεις χρονικές περιόδους. Η πρώτη χρονική περίοδος, περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα 1920- 1941, ενώ η δεύτερη χρονική περίοδος περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα 1947-1997. Τέλος, η τρίτη χρονική περίοδος, περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα 2000-2020. Έτσι, η διεθνής ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, αναλύεται ως προς τον αριθμό και την κατηγορία των πλοίων, την χωρητικότητά τους, την επιβατική και εμπορευματική κίνηση, το ανθρώπινο δυναμικό ενώ καταγράφονται οι κυριότερες χώρες (λιμάνια) με τις οποίες η χώρα μας, διαχρονικά πραγματοποιούσε εμπορικές συναλλαγές, επιμερισμένη στις τρεις παραπάνω χρονικές περιόδους.

Ειδικότερα, στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται και αναλύεται, η διεθνής ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, για το χρονικό διάστημα, 1920-1941. Πρόκειται, για χρονικό διάστημα μεταβολών τόσο κοινωνικό-οικονομικών όσο και τεχνολογικών. Το 1922, η χώρα μας βίωσε την Μικρασιατική καταστροφή, μεταβάλλοντας την μέχρι τότε επιβατική και εμπορευματική κίνηση σε συγκεκριμένα λιμάνια της περιοχής αυτής, ενώ το χρονικό διάστημα από το 1920 έως το 1929, θα χαρακτηριστεί από την έντονη επιβατική και εμπορευματική ροή, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η αντίστροφη εικόνα της επιβατικής κίνησης θα καταγραφεί από το 1929 και κατά την διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Παράλληλα, έστω και με καθυστέρηση λόγω ενδογενών και εξωγενών παραμέτρων, αποτυπώνεται η με αργό

ρυθμό αντικατάσταση των ιστιοφόρων πλοίων με τα σύγχρονα για την εποχή, ατμόπλοια και αργότερα, μηχανοκίνητα- ντιζελοκίνητα πλοία.

Στην δεύτερη ενότητα, παρουσιάζεται και αναλύεται το χρονικό διάστημα από το 1947 έως το 1997 και για ορισμένες ναυτιλιακές παραμέτρους, όπως η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων, για το χρονικό διάστημα από το 1961 έως το 1997, λόγω της έλλειψης επαρκών στατιστικών στοιχείων. Πρόκειται, για μια χρονική περίοδο, στο πρώτο μισό της οποίας, η ελληνική εμπορική ναυτιλία και οι διεθνείς συναλλαγές με ελληνικά πλοία, φαίνονται να παρουσιάζουν θετικές τάσεις, ενώ στο δεύτερο μισό και με διαφορετική ένταση, στις υπό εξέταση ναυτιλιακές παραμέτρους, παρατηρούμε μια εμφανή πτωτική τάση. Στην τρίτη ενότητα παρουσιάζεται η πλέον σύγχρονη πορεία της ναυτιλιακής κίνησης της χώρας μας από και προς τα λιμάνια του εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως το 2020. Πρόκειται για την χρονική περίοδο, όπου η χώρας μας βίωσε την κρίση χρέους η οποία επηρέασε τον ελληνικό εμπορικό στόλο και ακολούθως την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Παράλληλα, θα αποτυπωθεί και μια δομική αλλαγή στις εμπορευματικές συναλλαγές αφού όπως φαίνεται ο κύριος όγκος των εμπορευμάτων, συγκεντρώνεται στα πλησιέστερα στην πρωτεύουσα λιμάνια, ενώ στην τέταρτη ενότητα θα μας απασχολήσει το έμπυχο δυναμικό που έδωσε πνοή στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Στην πέμπτη ενότητα θα παρουσιάσουμε στοιχεία των εφοπλιστών, ενώ παράλληλα θα παρουσιαστούν στοιχεία για την συμμετοχή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Τέλος στην έκτη ενότητα θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

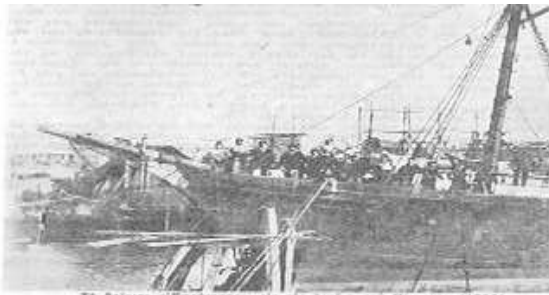
Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας των νεότερων χρόνων φαίνεται να έχει αφετηρία τον 16 αιώνα. Τότε πρωτοεμφανίστηκαν ελληνικά πλοία με τον παράλληλο σχηματισμό των κύριων ναυτικών κέντρων, όπως οι Σπέτσες, Ύδρα, Ψαρρά, Μεσολόγγι, Κάσος και Γαλαξίδι, το οποίο προϋπήρχε. Μια σειρά ιστορικών γεγονότων, μετατρέπει την Ύδρα, ως κύριο ναυτικό κέντρο της εποχής εκείνης. Η Ρωσσοτουρκική συμφωνία του Καϊνάρτσι δημιούργησε τις προϋποθέσεις ανάπτυξης των ελληνικών πλοίων στην περιοχή του Εύξεινου πόντου και όχι μόνο. Οι εμπορευματικές συναλλαγές των Υδραίων, έφθαναν στα λιμάνια της Σικελίας, της Γένοβας και του Λιβόρνου, ενώ μέσα σε λίγα χρόνια, όχι μόνο τα λιμάνια της Μεσογείου ήταν γνώριμα στα ελληνικά πλοία αλλά πέρασαν ακόμα και την άλλη άκρη του Ατλαντικού.¹ Περνώντας στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, σύμφωνα με την μελέτη της Τζερίνας Χαρλάυτη, η ανάπτυξη επιχειρηματικού δικτύου στις περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, οφείλεται στις διασκορπισμένες ελληνικές εμπορικές κοινότητες. Η ανάπτυξη αυτή συνιστά τον βασικό πυλώνα της δημιουργίας ενός εμποροναυτιλιακού δικτύου, το οποίο ως αφετηρία έχει περιοχή της Οθωμανικής αυτοκρατορίας.^{2 3} Έως τα τέλη του 1830 το ελληνικό ναυτικό δίκτυο είχε λάβει πλέον ένα ολοκληρωτικό σχήμα, συστατικό στοιχείο έτσι ώστε η ελληνική εμπορική ναυτιλία να έχει την πρωτιά έως τις αρχές του εικοστού αιώνα. Ο Ιωάννης Δραγούμης στο φυλλάδιο που εξέδωσε το 1856, με τίτλο « Πίναξ των εμπορικών πλοίων της Ελλάδος», αναφέρει πως ο ελληνικός εμπορικός στόλος την περίοδο αυτή αριθμούσε 1525 πλοία ιστιοφόρα, ενώ σύμφωνα με τον Γ. Δ Παπαμιχαλόπουλο, το 1857 υπήρχαν μόνο τρία ατμόπλοια ελληνικά, καθαρής συνολικής χωρητικότητας 570 τόνων. Ο μέσος όρος χωρητικότητας των πλοίων αυτών υπολογίζεται στους 100 περίπου τόνους, επομένως η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου συνολικά

¹ Ναυτικά χρονικά, τ.1 ,1931, σελ 9

² Τζερίνα Χαρλάυτη, εμπόριο και ναυτιλία τον 19^ο αιώνα- το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της διασποράς, σελ 69-74

³ Αναφερόμαστε στην Ύδρα

αριθμούσε του 160.000 τόνους περίπου⁴. Η εξέλιξη των ελληνικών ατμόπλοιων θα θεωρηθεί εκπληκτική αφού το 1915, δηλαδή κατά την διάρκεια πενήντα επτά ετών, η χώρα μας απέκτησε 475 ατμόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 893.650 τόνων. Πρόκειται για μια προσπάθεια, κυρίως, του καλούμενου ως «ιόνιου δικτύου», όπου έμποροι και εφοπλιστές των Ιόνιων νησιών πραγματοποίησαν την επιτυχημένη προσπάθεια μετάβασης από το ιστίο στον ατμό και από την δραστηριότητα εμπορίου–εφοπλισμού, σε μια καθαρή εφοπλιστική δραστηριότητα. Ωστόσο, λόγω των συγκυριών της εποχής εκείνης, ως συνέπεια του Α΄ παγκόσμιου πόλεμου, η χώρα μας χάνει σημαντικό αριθμό πλοίων, με αποτέλεσμα να αριθμεί το 1918, μόλις 115 ατμόπλοια. Από το τέλος του 1918 και μετά καταγράφεται η ανοδική πορεία του αριθμού των ατμόπλοιων για την Ελληνική εμπορική ναυτιλία.⁵



Χαρακτηριστικό ιστιοφόρο πλοίο της εποχής, Βρίκιον ή Μπρίκι (1864), με την ονομασία « Επτάνησος », στο λιμάνι του Πειραιά.

Πηγή : Ναυτικά χρονικά, τ2,1931, σελ.10

⁴ Ναυτικά χρονικά, τ.614/373, 1961, σελ. 52

⁵ Ναυτικά χρονικά, τ.1,1931, σελ 23

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζονται και αναλύονται τα στατιστικά δεδομένα που αφορούν την ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, με τις χώρες του εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 1920 έως και το 1941. Ειδικότερα, στην ενότητα 1Α, καταγράφεται η συμμετοχή των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό καθώς και η κατανομή αυτών, στις δυο κατηγορίες πλοίων της εποχής, ατμόπλοια και ιστιοφόρα. Στην ενότητα 1Β, παρουσιάζεται η κατανομή των δυο κατηγοριών πλοίων, ανεξαρτήτου σημαίας, στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, με το εξωτερικό. Στην ενότητα 1Γ, παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση της χώρας μας καθώς και το εμπορικό ισοζύγιο, ενώ στην ενότητα 1Δ, καταγράφεται η επιβατική κίνηση. Τέλος, στην ενότητα 1Ε, αποτυπώνονται ανά πενταετία, οι υψηλότερες τιμές εμπορευματικής και επιβατικής συναλλαγής της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού.



Στην φωτογραφία απεικονίζεται το νεότευκτο πλοίο Ηλίας Γ Κουλουκουντής, με υψωμένη την ελληνική σημαία.

Πηγή: Ναυτικά χρονικά, τ.179, 01-06-1938, σελ. 8

ΕΝΟΤΗΤΑ 1Α

Συμμετοχή των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό

Πίνακας 1Α

Διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής συμμετοχής⁶ στην ναυτιλία εξωτερικού , ως επί τοις εκατό της συνολικής, 1920-1941⁷

ΕΤΟΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ %	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ %
1920	46,26	76,25
1921	32,67	51,29
1922	33,63	42,2
1923	24,07	41,34
1924	27,37	30,14
1925	29,17	32,84
1926	30,22	31,06
1927	29,63	31,01
1928	28,02	32,15
1929	28,67	35,99
1930	28,04	61,49
1931	25,21	61,9
1932	21,21	59,39
1933	24,99	67,93
1934	26,58	65,84
1935	28,54	52,55
1936	30,38	75,53
1937	27,9	74,19
1938	24,16	81,2
1939	26,26	81,54
1940	44,54	96,19
1941	52,2	97,3

⁶ Με τον όρο ελληνική συμμετοχή νοούνται τα πλοία με ελληνική σημαία

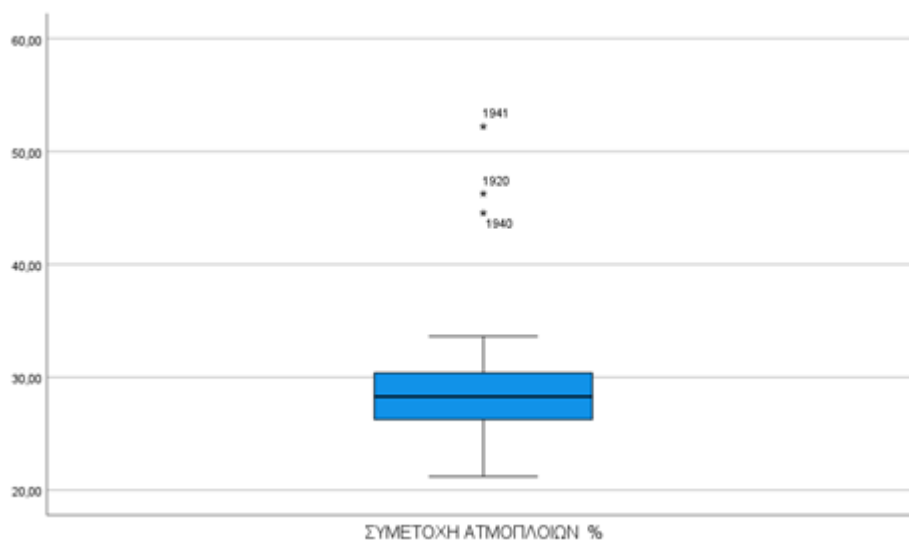
⁷ Ο πίνακας 1Α, αποτυπώνει την ποσοστιαία συμμετοχή των δυο κατηγοριών πλοίων με ελληνική σημαία στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού. Για παράδειγμα , το ποσοστό της τάξης του 97,30 % συμμετοχής των ιστιοφόρων στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, για το έτος 1941, καταγράφει , πως η μετακίνηση από και προς το εξωτερικό της χώρας για την συγκεκριμένη χρονική στιγμή, πραγματοποιήθηκε με ελληνικά ιστιοφόρα στο ποσοστό αυτό, επομένως, το υπόλοιπο 2,7%, της ναυτιλιακής κίνησης, πραγματοποιήθηκε με ιστιοφόρα ξένης σημαίας.

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941,
ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού για το χρονικό διάστημα 1920-1941, επιμερίζεται μεταξύ των δύο τύπων πλοίων της εποχής εκείνης, τα ιστιοφόρα και τα ατμόπλοια. Στον πίνακα 1Α, αποτυπώνονται τα ποσοστά της συμμετοχής των ατμόπλοιων και των ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού. Παρατηρούμε, πως η τάση των ατμόπλοιων παρουσιάζει μια σχετική διαχρονική σταθερότητα σε αντίθεση με την τάση των ιστιοφόρων, η οποία φαίνεται από το 1929 έως το τέλος της υπό εξέταση χρονικής περιόδου (1920-1941), να έχει μια διαρκή αύξηση. Ποιο συγκεκριμένα, η διαχρονική τάση του ποσοστού συμμετοχής των ατμόπλοιων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, κυμαίνεται μεταξύ 21,21% (1932) και 52,20% (1941), με μέσο όρο 30,44% και διάμεσο τιμή των παρατηρήσεων, 28,99%. Οι υψηλότερες τιμές εντοπίζονται στα έτη 1920, 1939, 1940 και 1941, ενώ η ελάχιστη στο έτος 1932. (γράφημα 1)

Γράφημα 1,

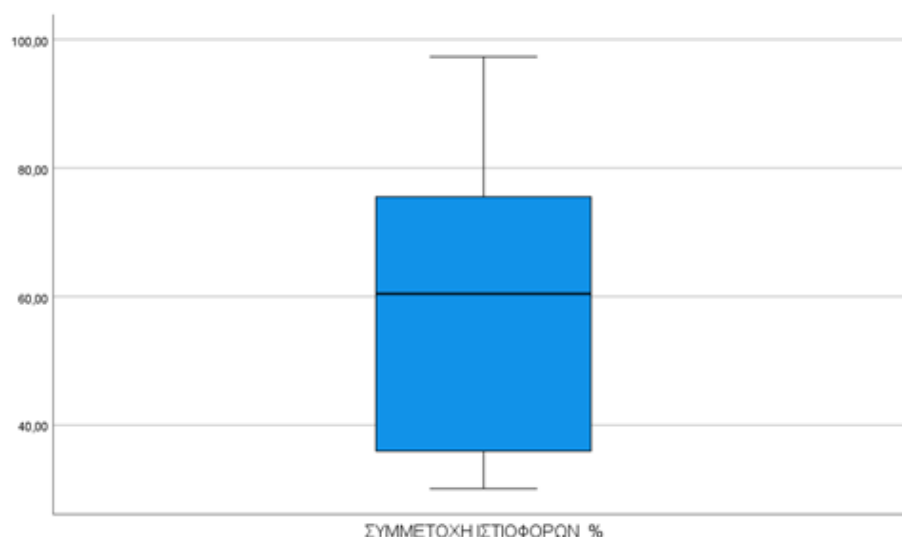
Θηκόγραμμα συμμετοχής ατμόπλοιων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941,
ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο γράφημα 2, αποτυπώνεται η συμμετοχή των ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, η οποία κυμαίνεται μεταξύ 30,14 % (1924) και 97,30% (1941), με μέσο όρο 58,15% και διάμεσο τιμή των παρατηρήσεων, 60,44%. Είναι εμφανές, πως η ποσοστιαία ελληνική συμμετοχή των ιστιοφόρων στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού σε όλη την διάρκεια του υπό εξέταση χρονικού διαστήματος (1920-1941), παρουσιάζει υψηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές των ατμόπλοιων. Από το έτος 1930 έως το 1941, οι ποσοστιαίες τιμές συμμετοχής των ιστιοφόρων, φαίνεται να τριπλασιάζονται σε σύγκριση με τις τιμές συμμετοχής των ατμόπλοιων, καταγράφοντας μέσο όρο 29,40% και 58,15%, αντιστοίχως, ενώ χαρακτηριστικό, είναι η καθολική σχεδόν συμμετοχή των ελληνικών ιστιοφόρων στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, κατά την περίοδο 1940 -1941.

Γράφημα 2,
Θηκόγραμμα, συμμετοχής ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941,
ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από το 1921, παρατηρείται μια σταδιακή μείωση του αριθμού των ιστιοφόρων πλοίων τόσο στην παγκόσμια ναυτιλία όσο και στην ελληνική. Στον πίνακα 1B, αποτυπώνονται τα στοιχεία των πλοίων της παγκόσμιας και της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, 100 κόρων και άνω, όπως αποτυπώνονται στα στατιστικά στοιχεία της Lloyd's. Σύμφωνα με τον Gerald Graham, η μετάβαση από το ιστιοφόρο στο σιδερένιο και ατσαλένιο ατμόπλοιο ολοκληρώθηκε μετά το 1890 και αυτό επειδή,

παρά το γεγονός της βιομηχανικής επανάστασης, το ιστιοφόρο πλοίο παρέμεινε στο προσκήνιο της διεθνούς ναυτιλίας, ως αποτέλεσμα, αφενός της ναυπηγικής βελτίωσης των ιστιοφόρων αφετέρου λόγω της μη άμεσης βιώσιμης παραγωγής αποδοτικών ατμομηχανών υψηλής πίεσης. Έτσι, τα μεγάλα ατσαλένια ιστιοφόρα έως 3000 τόνων εξακολουθούσαν την εργασία τους έως το 1920.⁸ Ανάλογη έως ένα βαθμό ήταν και η εξέλιξη για την χώρα μας. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των ιστιοφόρων της χώρας μας παρουσιάζει διαχρονική τάση μείωσης, έως το 1928, παρουσιάζοντας μια παρόμοια τάση με την παγκόσμια ναυτιλία. Είναι χαρακτηριστικό, πως ενώ για το έτος 1920, ο συνολικός αριθμός των ιστιοφόρων παγκόσμια, ήταν 4869 πλοία, το έτος 1940, ο αριθμός των πλοίων, μειώθηκε στα 1423, με παράλληλη μείωση της χωρητικότητας τους, που αγγίζει το 70%. Αντίθετη, τόσο για την παγκόσμια όσο και για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, ήταν η εξέλιξη του αριθμού αλλά και της χωρητικότητας των ατμόπλοιων –μηχανοκίνητων πλοίων, η οποία παρουσίασε αυξητικές τάσεις. Βάσει των στοιχείων του πίνακα 1B, θα σταθούμε στο γεγονός την διαχρονικής μείωσης των ιστιοφόρων πλοίων παγκόσμια, ιδιαίτερα στα πλοία 100 τόνων και άνω, έναντι των ατμόπλοιων και των σύγχρονων ντιζελοκίνητων εμπορικών πλοίων. Παρόλα αυτά, όπως έχει ήδη καταγραφεί, από το 1930 και μετά, η συμμετοχή των ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση φαίνεται να έχει διαχρονική ανοδική πορεία, ιδιαίτερα από το 1936 και μετά. Η συγκεκριμένη ιδιαιτερότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλιακής κίνησης με το εξωτερικό, παρά το γεγονός της σταδιακής μείωσης των ιστιοφόρων παγκοσμίως και την αντικατάστασή τους από ατμόπλοια και αργότερα από μηχανοκίνητα πλοία, ίσως να αποδίδεται στις συγκυρίες της εποχής εκείνης, προπολεμικές συγκρούσεις⁹. Έτσι θεωρητικά, ήταν επιβεβλημένη η ναυτιλιακή κίνηση διεθνών συναλλαγών με ιστιοφόρα πλοία ελληνικής σημαίας, κυρίως μικρής χωρητικότητας, ιδιαίτερα σε χώρες της Μεσογείου. Εξάλλου, είναι χαρακτηριστικό από τα στοιχεία του πίνακα 1A, πως για την χρονική περίοδο 1940-1941, ένα ποσοστό πάνω από το 50% (ατμόπλοιων) και 97% (ιστιοφόρων) που διακινήθηκαν από και προς τα λιμάνια της

⁸ Τζελίνα Χαρλάυτη, Ιστορία και Ναυτιλία, 16^{ος} – 20^{ος} αιώνας, Αλεξάνδρεια, 2000, σελ. 228

⁹ Τον Οκτώβριο του 1935, ξεκινά ο Β' Ιταλό -Αιθιοπικός πόλεμος, ο οποίος λήγει σύντομα, το 1936 ξεσπά ο Ισπανικός εμφύλιος, ενώ το 1938, η Γερμανία εξανάγκασε την Αυστρία σε συνθηκολόγηση. Το 1939, η Γερμανία καταλαμβάνει την Πολωνία, ενώ την ίδια περίοδο η Αγγλία και η Γαλλία κήρυξαν τον πόλεμο στην Γερμανία. Ruth Henig, The origin of second world war 1933-1939, Routledge, 1984 pp 10-13

χώρας μας , ήταν υπό ελληνική σημαία. Επομένως, τα ιστιοφόρα πλοία, ειδικότερα για το τέλος της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε στην συγκεκριμένη ενότητα (1940-1941), φαίνεται να είναι περισσότερο λειτουργικά και να εξυπηρετούν τις ανάγκες των διεθνών συναλλαγών της χώρας μας.

Πίνακας 1Β

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού και της χωρητικότητας πλοίων «ατμόπλοια- ιστιοφόρα» στην παγκόσμια και ελληνική ναυτιλία, 1920-1941

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	
1920-1921	205	290793	107	33003	ΕΛΛΑΔΑ
1920-1921	24386	48897407	4869	3021866	ΣΥΝΟΛΟ
1922-1923	361	657604	18	10523	ΕΛΛΑΔΑ
1922-1923	29255	61342952	4680	3022834	ΣΥΝΟΛΟ
1923-1924	391	747474	14	7987	ΕΛΛΑΔΑ
1923-1924	29246	62335373	4281	2830805	ΣΥΝΟΛΟ
1924-1925	396	756912	13	4298	ΕΛΛΑΔΑ
1924-1925	29024	6114140	3932	2500437	ΣΥΝΟΛΟ
1925-1926	448	894542	11	3336	ΕΛΛΑΔΑ
1925-1926	29005	6238376	3711	2261042	ΣΥΝΟΛΟ
1926-1927	457	926861	10	3083	ΕΛΛΑΔΑ
1926-1927	29092	62671937	3523	2112433	ΣΥΝΟΛΟ
1927-1928	367	1025730	10	3208	ΕΛΛΑΔΑ
1927-1928	28967	63267302	3083	1925608	ΣΥΝΟΛΟ
1928-1929	515	1187508			ΕΛΛΑΔΑ
1928-1929	29387	65159413	3201	1795246	ΣΥΝΟΛΟ
1929-1930	516	1266685			ΕΛΛΑΔΑ
1929-1930	29612	66407293	2870	1667219	ΣΥΝΟΛΟ
1930-1931	546	1380899			ΕΛΛΑΔΑ
1930-1931	26300	59927467	2717	1583840	ΣΥΝΟΛΟ
1931-1932	539	1397782			ΕΛΛΑΔΑ
1931-1932	29952	68722801	2392	1408239	ΣΥΝΟΛΟ
1932-1933	551	1470664			ΕΛΛΑΔΑ
1932-1933	29992	68368141	2315	1366169	ΣΥΝΟΛΟ
1933-1934	537	1417071			ΕΛΛΑΔΑ
1933-1934	29615	66627524	2185	1292661	ΣΥΝΟΛΟ
1934-1935	550	1507260			ΕΛΛΑΔΑ
1934-1935	28964	64375792	2033	1218820	ΣΥΝΟΛΟ
1935-1936	589	1711165			ΕΛΛΑΔΑ
1935-1936	29071	63723317	1098	1158655	ΣΥΝΟΛΟ
1936-1937	606	1800850			ΕΛΛΑΔΑ
1936-1937	29127	64004885	1726	1058758	ΣΥΝΟΛΟ
1937-1938	613	1855435			ΕΛΛΑΔΑ
1937-1938	29524	65271440	1659	1014584	ΣΥΝΟΛΟ
1938-1939	638	1889269			ΕΛΛΑΔΑ
1938-1939	29409	66870151	1581	976360	ΣΥΝΟΛΟ
1939-1940	607	1780666			ΕΛΛΑΔΑ
1939-1940	29763	68504432	1423	930227	ΣΥΝΟΛΟ

Πηγή: Στατιστικά δελτία Lloyd's,
1920- 1940, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 1Γ

Διαχρονική εξέλιξη των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλία εξωτερικού, ως επί τοις εκατό της συνολικής κίνησης της χώρας μας με το εξωτερικό, μέσος όρος- ετήσια μεταβολή, 1920-1941

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ %	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ %	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ %	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1920	46,26	76,25	61,26	
1921	32,67	51,29	41,98	-31,47%
1922	33,63	42,2	37,92	-9,68%
1923	24,07	41,34	32,71	-13,74%
1924	27,37	30,14	28,76	-12,08%
1925	29,17	32,84	31,01	7,82%
1926	30,22	31,06	30,64	-1,18%
1927	29,63	31,01	30,32	-1,04%
1928	28,02	32,15	30,09	-0,78%
1929	28,67	35,99	32,33	7,46%
1930	28,04	61,49	44,77	38,46%
1931	25,21	61,9	43,56	-2,70%
1932	21,21	59,39	40,30	-7,47%
1933	24,99	67,93	46,46	15,29%
1934	26,58	65,84	46,21	-0,54%
1935	28,54	52,55	40,55	-12,26%
1936	30,38	75,53	52,96	30,61%
1937	27,9	74,19	51,05	-3,61%
1938	24,16	81,2	52,68	3,20%
1939	26,26	81,54	53,90	2,32%
1940	44,54	96,19	70,37	30,55%
1941	52,2	97,3	74,75	6,23%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων.

Στον πίνακα 1Γ, αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη του μέσου όρου (%), των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού καθώς και η ετήσια μεταβολή. Σε όλη την υπό εξέταση χρονική περίοδο (1920-1941), παρατηρείται μια διαφορετική εικόνα στις δυο κατηγορίες πλοίων. Ειδικότερα, η διαχρονική εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής των ελληνικών ιστιοφόρων φαίνεται να διπλασιάζεται στο χρονικό διάστημα, 1930-1941, ενώ η ποσοστιαία συμμετοχή των ατμόπλοιων, παραμένει, με μικρές αυξομειώσεις, σταθερή. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η τελευταία στήλη του πίνακα, όπου αποτυπώνεται η επί τοις εκατό ετήσια μεταβολή του μέσου όρου και των δυο κατηγοριών πλοίων με ελληνική σημαία, στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού. Παρατηρούμε, πως για χρονικό διάστημα

πέντε ετών, 1920 -1924, η ετήσια μεταβολή των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, είναι πτωτική, ενώ έως το 1929, καταγράφει μικρές αυξομειώσεις. Για την χρονική περίοδο 1929- 1930, καταγράφεται μια εντυπωσιακή αύξηση των πλοίων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, της τάξης του 46%. Μια αύξηση, που οφείλεται κυρίως στην είσοδο των ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, στο δεύτερο μισό, του υπό εξέταση χρονικού διαστήματος . (1921-1941)

Πίνακας 2

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού ατμόπλοιων και ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλία εξωτερικού – ετήσιες μεταβολές, 1920-1941

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1920	2877		3609	
1921	2184	-24,09%	675	-81,30%
1922	1640	-24,91%	268	-60,30%
1923	1038	-36,71%	167	-37,69%
1924	1693	63,10%	165	-1,20%
1925	2008	18,61%	221	33,94%
1926	1910	-4,88%	164	-25,79%
1927	1903	-0,37%	190	15,85%
1928	1981	4,10%	171	-10,00%
1929	2162	9,14%	235	37,43%
1930	1918	-11,29%	463	97,02%
1931	1614	-15,85%	442	-4,54%
1932	1309	-18,90%	351	-20,59%
1933	1659	26,74%	500	42,45%
1934	1760	6,09%	370	-26,00%
1935	1943	10,40%	206	-44,32%
1936	1880	-3,24%	318	54,37%
1937	1750	-6,91%	345	8,49%
1938	1533	-12,40%	420	21,74%
1939	1415	-7,70%	442	5,24%
1940	889	-37,17%	591	33,71%
1941	83	-90,66%	72	-87,82%

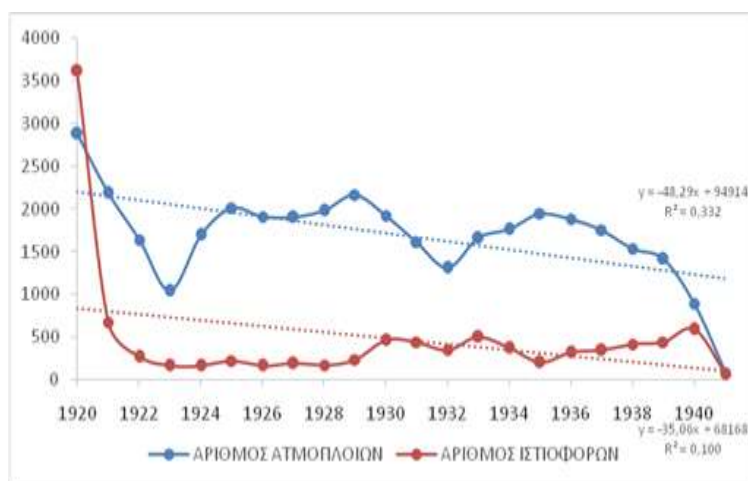
Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

Ο αριθμός των ατμόπλοιων με ελληνική σημαία που κινήθηκαν από και προς το εξωτερικό για το χρονικό διάστημα 1920-1941, εμφανίζεται κατά μέσο όρο 75%

υψηλότερος από τον αριθμό των ιστιοφόρων¹⁰. (γράφημα 3Α). Οι ετήσιες μεταβολές των ατμόπλοιων από το 1920 έως το 1923 ήταν πτωτικές, της τάξης του 28,5 %, αν και η δύναμη του ελληνικού ατμοπλοϊκού στόλου συνολικά, φαίνεται να καταγράφει ανοδική πορεία. Πτωτικές μεταβολές εντοπίζονται και την περίοδο από το 1930 έως το 1932 και από το 1938 έως το 1941, ενώ η μεγαλύτερη αύξηση εντοπίζεται το 1924. Οι ετήσιες μεταβολές του αριθμού των ιστιοφόρων παρουσιάζουν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα μεγαλύτερες ετήσιες διακυμάνσεις. Ειδικότερα, για το χρονικό διάστημα από το 1920 έως το 1923 , οι ετήσιες μεταβολές είναι πτωτικές, της τάξης του 59,6%, ενώ για το έτος 1936, η θετική αύξηση άγγιξε το 54,37%. Το ίδιο παρατηρείται για έτη 1930 και 1933 με ποσοστά ετήσιας αύξησης της τάξης , 97,92% και 42,45% αντιστοίχως. Επομένως, όπως αποτυπώνεται στο γράφημα 3Β, δεν φαίνεται να ακολουθούν οι δυο κατηγορίες πλοίων τις ίδιες ετήσιες μεταβολές, τόσο στην ένταση, όπως ήδη έχουμε καταγράψει αλλά ούτε και ως προς τα έτη.

Γράφημα 3Α

Διαχρονική εξέλιξη μεταξύ αριθμού ατμόπλοιων και ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού

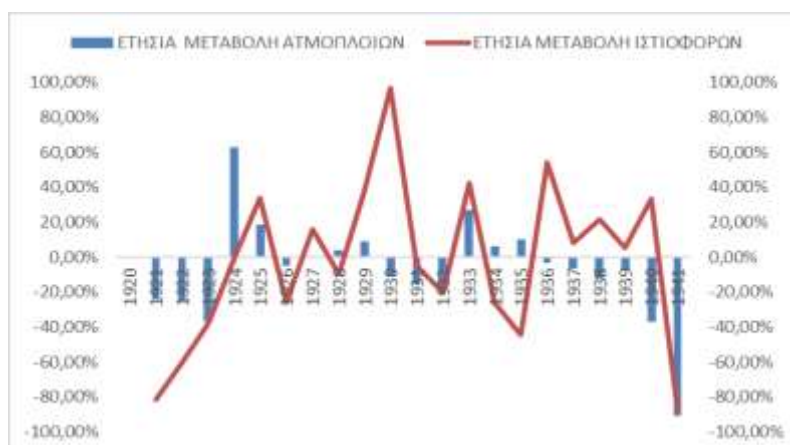


Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

¹⁰ Η πτωτική πορεία των ιστιοφόρων πλοίων ήδη αποτυπώνεται στην παγκοσμία ναυτιλιακή δύναμη, για τα πλοία 100 τόνων και άνω. Είναι χαρακτηριστικό πως για το έτος 1941 , ο παγκόσμιος στόλος των ιστιοφόρων παρουσίασε μείωση της τάξης του 70,77%, σε σχέση με το έτος, 1921. Για τον ελληνικό στόλο των ιστιοφόρων, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Lloyd's, παρουσιάζεται μείωση της τάξης του 1000%, μεταξύ των ετών 1920(107 πλοία) και 1928(10 πλοία).

Γράφημα 3B

Διαχρονική εξέλιξη ετήσιας μεταβολής ατμόπλοιων- ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

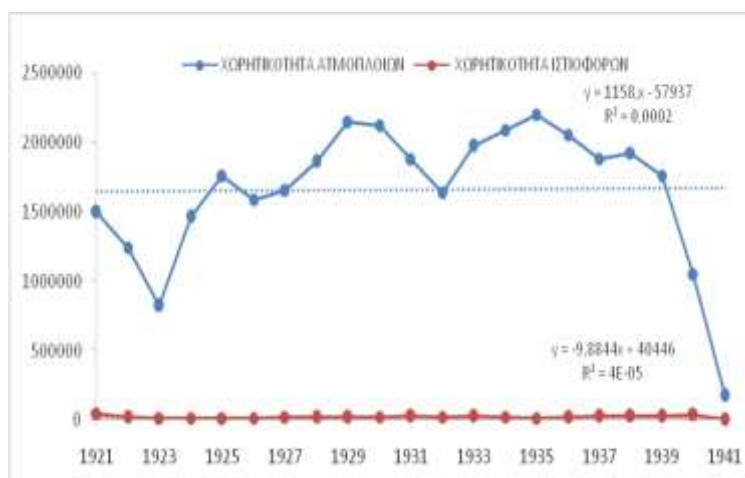
Ένα βασικό χαρακτηριστικό των ατμόπλοιων, εκτός των παραμέτρων της ναυσιπλοΐας¹¹, συνιστά η χωρητικότητα τους, η οποία φαίνεται να είναι αυξητική και σε πολύ μεγαλύτερες τιμές, σε σχέση με εκείνη των ιστιοφόρων, όπως αποτυπώνεται στο γράφημα 4. Έτσι, ο μεγαλύτερος όγκος χωρητικότητας για τα ατμόπλοια καταγράφεται το 1935 με 2.202.492 κ.κ.χ¹² και μέσο όρο 1.657.746 κ.κ.χ.. Οι αντίστοιχες μέγιστες τιμές των ιστιοφόρων καταγράφονται, για το 1921, με 47.825 κ.κ.χ και μέσο όρο 21.359 κ.κ.χ..

¹¹ Τα ατμόπλοια, υπερτερούσαν έναντι των ιστιοφόρων σε χωρητικότητα, ταχύτητα, ευελιξία.

¹² Κόροι καθαρής χωρητικότητας, πρόκειται για όρο που εξατομικεύει και χαρακτηρίζει τα πλοία, αφού συνιστά τον συνολικό εκμεταλλεύσιμο χώρο τόσο σε εμπορεύματα όσο και σε επιβάτες. Επίσης, συνιστά και μέτρο κόστους-τέλους, κατά την διέλευση διωρύγων και παραμονής φορτοεκφόρτωσης στους λιμένες. Παπατζανάκης Γ, Αλησαφάκη Α, Ηλιόπουλου Ε, , Μελέτη και εξοπλισμός πλοίου, 2020-2021, στο <http://mycourses.ntua.gr/courses/NAVAL1003/document/TONNAGE.pdf>

Γράφημα 4

Διαχρονική εξέλιξη χωρητικότητας μεταξύ ατμόπλοιων και ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

Στον πίνακα 3, αποτυπώνεται η ετήσια αναλογία χωρητικότητας ανά κατηγορία πλοίου. Είναι εμφανές πως η κατηγορία των ατμόπλοιων υπερτερούσε σε χωρητικότητα, έναντι των ιστιοφόρων, αν και οι δυο κατηγορίες πλοίων συγκεντρώνουν διαχρονικά αυξητικές τάσεις. Ειδικότερα, η αναλογία χωρητικότητας των ατμόπλοιων το 1921 (685,3 κόρους) αυξήθηκε κατά 67.22%, το έτος 1941 (2091,25 κόρους). Αντίστοιχη, αύξηση της αναλογίας της χωρητικότητας των ιστιοφόρων, δεν παρατηρείται και φαίνεται να διατηρείται μια διαχρονική σταθερότητα (γράφημα 4). Ιδιαίτερα συμπεράσματα σχετικά με την χωρητικότητα των δυο κατηγοριών πλοίων του χρονικού διαστήματος (1920-1941), προκύπτουν από την ερμηνεία της τρίτης στήλης του πίνακα 3. Σε αυτήν αποτυπώνεται ο λόγος μεταξύ χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων, ο οποίος κυμαίνεται, μεταξύ

της οκταπλάσιας διαφοράς , για το έτος 1927 και σχεδόν εικοσαπλάσιας διαφοράς, για το έτος, 1930. Πρόκειται για σαφή διαχρονική υπεροχή της χωρητικότητας των ατμόπλοιων με ελληνική σημαία έναντι των ιστιοφόρων. Μια υπεροχή η οποία συμβαδίζει τόσο με την δυναμική αύξηση του ελληνικού ατμοπλοϊκού στόλου που σημειώνει αύξηση (1941), της τάξης του 513,76%, συγκριτικά με το έτος 1920, όσο και με την παγκόσμια αύξηση των μηχανοκίνητων πλοίων. (πίνακας 1B)

Πίνακας 3

Διαχρονική εξέλιξη της αναλογίας χωρητικότητας ανά κατηγορία πλοίου¹³ – λόγος χωρητικότητας ατμόπλοιων – ιστιοφόρων , ελληνική σημαία

ΕΤΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ	ΛΟΓΟΣ
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
	ΑΝΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ	ΑΝΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ	ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ
1920	-	-	-
1921	685,3	70,85	9,67
1922	758,02	65,13	11,64
1923	792,66	94,12	8,42
1924	864,29	82,02	10,54
1925	877,4	61,26	14,32
1926	831,25	91,43	9,09
1927	871,84	109,01	8
1928	939,19	96,09	9,77
1929	994,36	75,07	13,25
1930	1.108,21	51,43	21,55
1931	1.166,08	56,79	20,53
1932	1.254,10	61,24	20,48
1933	1.190,57	56,74	20,98
1934	1.188,06	60,82	19,53
1935	1.133,55	61,02	18,58
1936	1.092,61	59,91	18,24
1937	1.074,65	72,49	14,82
1938	1.255,70	67,66	18,56
1939	1.245,47	58,5	21,29
1940	1.185,83	61,85	19,17
1941	2.091,25	27,19	76,9

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

¹³ Η αναλογία χωρητικότητας ανά κατηγορία πλοίων προέκυψε διαιρώντας την συνολική χωρητικότητα και τον αριθμό πλοίων στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, ανά έτος. Έτσι, αποτυπώνεται κατά προσέγγιση η εξέλιξη και η συνακόλουθη σύγκριση της χωρητικότητας των δυο τύπων πλοίων.

Κλείνοντας την ενότητα 1Α, θα σταθούμε στην σημαντική ποσοστιαία απόκλιση συμμετοχής των ιστιοφόρων με ελληνική σημαία στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με το εξωτερικό, ιδιαίτερα στο δεύτερο μισό του χρονικού διαστήματος 1920-1941. Ουσιαστικά, μεταξύ του χρονικού διαστήματος 1936-1941, η ναυτιλιακή συναλλαγή της χώρας μας με το εξωτερικό, σε ότι αφορά τα ιστιοφόρα, πραγματοποιούνταν σχεδόν αποκλειστικά από πλοία ελληνικής σημαίας, κάτι το οποίο θα μπορούσε να αποδοθεί σε προπολεμικές συγκρούσεις Ευρωπαϊκών χωρών αλλά και στην χρήση μικρής κυρίως χωρητικότητας ιστιοφόρων για κοντινές αποστάσεις, αν και ο αριθμός των ατμόπλοιων με ελληνική σημαία φαίνεται να είναι σε όλο το χρονικό διάστημα (1920-1941), υψηλότερος σε σχέση με τον αριθμό των ιστιοφόρων και να φθάνει σε αναλογία έως 1 προς 10. Στην διάρκεια του χρονικού διαστήματος, 1931 -1941 παρατηρείται αύξηση των πλοίων με ελληνική σημαία στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές της χώρας μας, της τάξης του 45 %. Οι ετήσιες μεταβολές και των δυο κατηγοριών πλοίων δεν παρουσιάζουν απόλυτη αντιστοιχία στις αυξομειώσεις, έτσι μια ετήσια ποσοστιαία αύξηση, στον αριθμό των ατμόπλοιων, δεν συνοδεύεται πάντα με αντίστοιχη και ανάλογη αύξηση, στον αριθμό των ιστιοφόρων πλοίων. Αυτό συνεπάγεται, πως οι εξωγενείς παράμετροι της εποχής, δεν επιδρούν στον ίδιο βαθμό για τις δυο κατηγορίες των πλοίων.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1Β

Κατανομή των δυο κατηγοριών πλοίων, ανεξαρτήτου σημαίας, στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση

Στην ενότητα 1Β, παρουσιάζεται μια γενικότερη εικόνα των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας που καταγράφονται στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με το εξωτερικό. (1920-1941)

Αρχικά στον πίνακα 4, αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας «κατάπλους», ανά κατηγορία, ως σύνολο, ενώ καταγράφεται και ο λόγος ατμόπλοιων – ιστιοφόρων. Είναι εμφανές, πως ο αριθμός των ατμόπλοιων ανεξαρτήτου σημαίας που έφθασαν στην χώρα μας, μεταξύ των ετών 1920 -1941, είναι πολύ υψηλότερος από τον αριθμό των ιστιοφόρων.

Πίνακας 4

Διαχρονική εξέλιξη ανά κατηγορία πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας «κατάπλους» – λόγος αριθμού ατμόπλοιων-ιστιοφόρων

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ
1920	2936	2600	5536	1,13
1921	4087	681	4768	6,00
1922	2581	333	2914	7,75
1923	2383	230	2613	10,36
1924	3105	306	3411	10,15
1925	3577	371	3948	9,64
1926	3260	307	3567	10,62
1927	3262	319	3581	10,23
1928	3584	367	3951	9,77
1929	3821	320	4141	11,94
1930	3448	398	3846	8,66
1931	3254	374	3628	8,70
1932	3134	306	3440	10,24
1933	3365	392	3757	8,58
1934	3341	310	3651	10,78
1935	3453	224	3677	15,42
1936	3154	286	3440	11,03
1937	3225	285	3510	11,32
1938	3257	328	3585	9,93
1939	2701	317	3018	8,52
1940	1056	395	1451	2,67
1941	114	30	144	3,80

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 4, από το έτος 1920 έως το έτος 1941, παρατηρείται μια σαφή διαφορά μεταξύ του αριθμού των δυο τύπων πλοίων, αφού φαίνεται πως ο αριθμός των ατμόπλοιων ανεξαρτήτου σημαίας που έφθασαν στην χώρα μας, είναι πολύ υψηλότερος από τον αριθμό των ιστιοφόρων. Έτσι, σε βάθος είκοσι ενός ετών, κατέπλευσαν 66.098 ατμόπλοια έναντι 9.479 ιστιοφόρων, με τον συνολικό αριθμό των πλοίων που κατέπλευσαν στην χώρα μας από χώρες του εξωτερικού, να ανέρχεται στα 75.777. (1920-1941) Ο μέσος όρος των ατμόπλοιων αγγίζει τα 3.004 πλοία, ενώ των ιστιοφόρων, μόλις τα 431 πλοία. Ο μέγιστος αριθμός ατμόπλοιων παρατηρείται το έτος 1921 (4.087 πλοία), ενώ με εξαίρεση το 1920, ο δεύτερος μεγαλύτερος αριθμός των ιστιοφόρων που κατέπλευσαν στην χώρα μας, εμφανίζεται το 1921 (681 πλοία). Η μεγαλύτερη αναλογία ατμόπλοιων – ιστιοφόρων εντοπίζεται το έτος 1935 με ένα ιστιοφόρο ανά 15 ατμόπλοια, ενώ η μικρότερη αναλογία ατμόπλοιων – ιστιοφόρων εντοπίζεται το 1920 με ένα ιστιοφόρο ανά σχεδόν ένα ατμόπλοιο, με τον μέσο όρο αναλογίας να αγγίζει, το ένα ιστιοφόρο ανά 9 ατμόπλοια.

Πίνακας 5

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού ανά κατηγορία πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας « απόπλους » – λόγος αριθμού ατμόπλοιων-ιστιοφόρων

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ
1920	3283	2133	5416	1,54
1921	3280	635	3915	5,17
1922	2296	302	2598	7,60
1923	2198	174	2372	12,63
1924	3081	242	3323	12,73
1925	3306	302	3608	10,95
1926	3060	221	3281	13,85
1927	3161	293	3454	10,79
1928	3487	260	3747	13,41
1929	3720	333	4053	11,17
1930	3393	385	3778	8,81
1931	3140	284	3424	11,06
1932	3040	344	3384	8,84
1933	3274	252	3526	12,99
1934	3281	242	3523	13,56
1935	3355	168	3523	19,97
1936	3054	135	3189	22,62
1937	3047	180	3227	16,93
1938	3088	188	3276	16,43
1939	2606	225	2831	11,58
1940	910	209	1119	4,35
1941	45	44	89	1,02

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων.

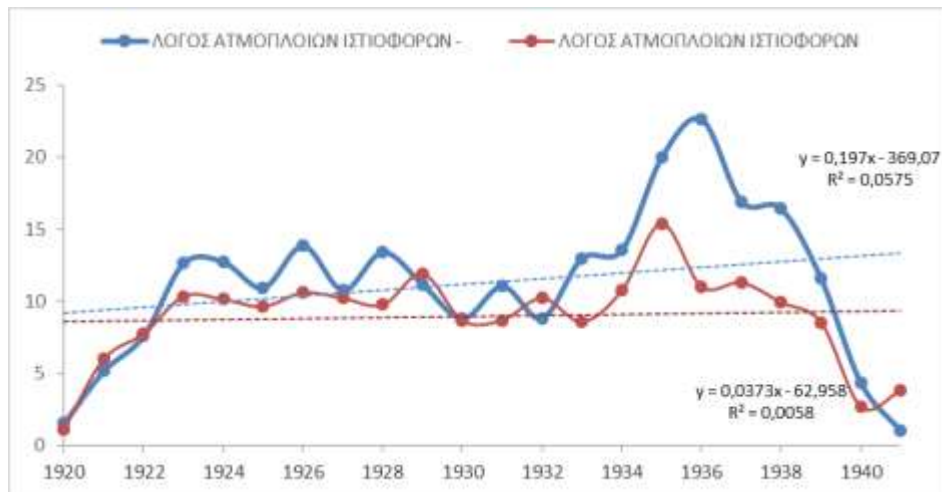
Η διαχρονική εξέλιξη των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας που απέπλευσαν από την χώρα μας, ανά κατηγορία και ως σύνολο, δεν φαίνεται να διαφοροποιείται σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με τον κατάπλου. Ειδικότερα, 63.105 ατμόπλοια απέπλευσαν από την χώρας μας για το χρονικό διάστημα 1920-1941 έναντι 7.551 ιστιοφόρων, με ένα συνολικό αριθμό πλοίων 70.656, καταγράφοντας δηλαδή ένα ποσοστό της τάξης του 7%, περίπου, μικρότερης ναυτιλιακής κίνησης σε σχέση με τον κατάπλου των πλοίων.

Στο γράφημα 4, αποτυπώνεται ο λόγος του αριθμού και των δυο κατηγοριών πλοίων, που κατέπλευσαν στην χώρας μας καθώς και αυτών που απέπλευσαν. Παρατηρούμε, πως η καμπύλη του λόγου αριθμού πλοίων που κατέπλευσαν στην χώρα μας παρουσιάζει υψηλότερες τιμές σε σχέση με την καμπύλη του λόγου αριθμού πλοίων που απέπλευσαν από την χώρα μας. Ωστόσο, σε ολόκληρη την διάρκεια του χρονικού διαστήματος, 1920-1941, φαίνεται να υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο καμπυλών. Ποιο συγκεκριμένα, από την ανάλυση της συσχέτισης ποσοτικών μεταβλητών του Pearson¹⁴ (πίνακας 6), διαπιστώνεται πως υπάρχει ισχυρή γραμμική συσχέτιση μεταξύ του λόγου αριθμού και των δυο κατηγοριών πλοίων, στον κατάπλου και τον απόπλου αυτών. Αυτό σημαίνει πως εξωγενείς παράμετροι της εποχής επηρεάζουν στον ίδιο βαθμό τόσο τις αφίξεις όσο και τις αναχωρήσεις των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας, στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με το εξωτερικό.

¹⁴ Το είδος και το μέγεθος της γραμμικής συσχέτισης δυο ποσοτικών μεταβλητών, που ακολουθούν την κανονική κατανομή, εκτιμάται με τον συντελεστή Pearson's. (Pearson's correlation coefficient). Η επεξεργασία των δεδομένων πραγματοποιήθηκε με τον στατιστικό πρόγραμμα, spss (27).

Γράφημα 4

Διαχρονική εξέλιξη λόγου αριθμού ατμόπλοιων και ιστιοφόρων ανεξαρτήτου σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με το εξωτερικό.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .

Πίνακας 6

Συσχέτιση μεταξύ λόγου αριθμού ατμόπλοιων και ιστιοφόρων , κατάπλους και απόπλους

Descriptive Statistics			
	Mean	Std. Deviation	N
ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ-ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	8,9200	3,23909	22
ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	11,2727	5,33333	22

Correlations			
		ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ-ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	,851**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	22	22
ΛΟΓΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	,851**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	22	22

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Στον πίνακα 7 αποτυπώνεται η εξέλιξη της αναλογίας χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων ανεξαρτήτου σημαίας καθώς και ο λόγος χωρητικότητας των δυο κατηγοριών πλοίων της εποχής. Η υπεροχή της αναλογίας ανά πλοίο χωρητικότητας των ατμόπλοιων, είναι εμφανής, με μέσο όρο 1678 κόρους, έναντι 81 κόρων των ιστιοφόρων, ενώ ο λόγος χωρητικότητας ατμόπλοιων – ιστιοφόρων αγγίζει κατά μέσο όρο, μια διαφορά, είκοσι τριπλάσια, υπέρ των ατμόπλοιων. Οι διαχρονικές μεταβολές στην αναλογία χωρητικότητας των ατμόπλοιων παρουσιάζουν θετικό πρόσημο (1920-1941), έχοντας αύξηση της τάξης του 86,04% (1941) σε σχέση με το έτος 1920. Σε ότι αφορά τις διαχρονικές μεταβολές της αναλογίας χωρητικότητας ανά ιστιοφόρο πλοίο, παρατηρούμε πως αυτές παρουσιάζουν σε όλη την διάρκεια του χρονικού διαστήματος μικρές αυξομειώσεις, ενώ εντοπίζεται η μέγιστη τιμή των 122,47 κόρων ανά ιστιοφόρο (1924) και η ελάχιστη 51,13 κόρων ανά ιστιοφόρο. (1941) Χαρακτηριστική, είναι η διαφορά μεταξύ της αναλογίας χωρητικότητας των δυο τύπων πλοίων, αφού για τα δυο παραπάνω έτη, αυτή αγγίζει το 91,43% (1924) και το 97,78% (1941), υπέρ των ατμόπλοιων.

Πίνακας 7

Διαχρονική εξέλιξη αναλογίας χωρητικότητας ανά κατηγορία πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας «κατάπλους»
– λόγος χωρητικότητας ατμόπλοιων-ιστιοφόρων

ΕΤΗ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ	ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ
1920	1239,78	23,87	51,92
1921	1240,1	99,5	12,46
1922	1355,82	116,84	11,6
1923	1529,23	95,6	15,99
1924	1428,69	122,47	11,66
1925	1468,82	112,29	13,07
1926	1464	91	16,08
1927	1487,62	106,91	13,91
1928	1549,47	78,5	19,73
1929	1646,23	97,04	16,96
1930	1717,41	76,63	22,41
1931	1814,37	77,59	23,38
1932	1819,3	83,43	21,8
1933	1827,8	68,12	26,83
1934	1843,81	67,24	27,42
1935	1800,74	71,4	25,21
1936	1849,16	63,61	29,06
1937	1823,44	79,02	23,07
1938	1921,75	75,65	25,4
1939	1917,3	73,32	26,14
1940	1868,14	60,3	30,94
1941	2305,51	51,13	45,08

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων.

Η ίδια εικόνα μεταξύ των ατμόπλοιων και ιστιοφόρων παραμένει και κατά την καταγραφή της χωρητικότητας στον απόπλου των πλοίων. Στον πίνακα 8, αποτυπώνεται η αναλογία χωρητικότητας ανά ατμόπλοιο με μέσο όρο, τους 1694 κόρους ανά ατμόπλοιο, έναντι 87 κόρων ανά ιστιοφόρο. Ο λόγος μεταξύ των δυο κατηγοριών πλοίων καταγράφει μια διαφορά υπέρ των ατμόπλοιων, έως και είκοσι έξι φορές, ωστόσο από την σύγκριση των στοιχείων της υπό εξέταση χρονικής περιόδου (1920-1941), συνάγεται, πως σημαντικές διαφορές στην χωρητικότητα μεταξύ κατάπλου και του απόπλου των δυο κατηγοριών πλοίων δεν παρατηρείται, όπως παρουσιάζεται στο γράφημα 5 και στον πίνακα 9. Ειδικότερα, στον πίνακα 9, παρατηρούμε από την ανάλυση της συσχέτισης ποσοτικών μεταβλητών του Pearson's, να καταγράφεται ισχυρή γραμμική συσχέτιση μεταξύ του λόγου χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων από και προς την χώρας μας, πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας. Βάσει αυτής της παραδοχής, ο βαθμός της επίδρασης εξωγενών – ενδογενών παραμέτρων στον λόγο χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων, παραμένει ο ίδιος, τόσο κατά τον απόπλου όσο και κατά τον κατάπλου των πλοίων.

Πίνακας 8

Διαχρονική εξέλιξη αναλογίας χωρητικότητας ανά κατηγορία πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας «απόπλους» – λόγος χωρητικότητας ατμόπλοιων-ιστιοφόρων

ΕΤΗ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ	ΛΟΓΟΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
1920	1191,14		32,63		36,5	
1921	1145,16		85,53		13,38	
1922	1371,46		87,17		15,73	
1923	1443,41		111,59		12,93	
1924	1458,78		109,51		13,32	
1925	1484,88		108,24		13,717	
1926	1476,31		95,45		15,46	
1927	1494,12		117,67		12,69	
1928	1552,74		101,45		15,3	
1929	1646,54		98,3		16,75	
1930	1756,27		71,97		24,4	
1931	1773,96		95,51		18,57	
1932	1953,18		74,14		26,34	
1933	1881,82		99,21		18,96	
1934	1877,81		86,11		21,8	
1935	1881,56		78,38		24	
1936	1918,69		83,9		22,86	
1937	1913,38		96,12		19,9	
1938	1943,7		92,14		21,09	
1939	1928,73		72,3		26,67	
1940	2022,7		75,08		26,94	
1941	2155,1		44,29		48,65	

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .
Γράφημα 5

Διαχρονική εξέλιξη λόγου χωρητικότητας μεταξύ ατμόπλοιων και ιστιοφόρων ανεξαρτήτου σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας με το εξωτερικό, κατάπλους απόπλους



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων .
Πίνακας 9

Συσχέτιση μεταξύ λόγου χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων , κατάπλους και απόπλους

	Mean	Std. Deviation	N
ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	21,1838	8,58882	22
ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	23,1919	10,17607	22

		ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	,895**
	Sig. (2-tailed)		< ,001
	N	22	22
ΛΟΓΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	,895**	1
	Sig. (2-tailed)	< ,001	
	N	22	22

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Συμπερασματικά στην παρούσα ενότητα διαπιστώσαμε πως ο αριθμός των ατμόπλοιων που κατέπλευσαν από τα λιμάνια του εξωτερικού προς την χώρα μας καθώς και αυτών που απέπλευσαν δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφορές. Οι διαφορές εντοπίζονται στην αναλογία του αριθμού των ατμόπλοιων -ιστιοφόρων (κατάπλους -απόπλους) η οποία κατά μέσο όρο κυμάνθηκε σε μια δωδεκαπλάσια διαφορά, υπέρ των ατμόπλοιων. Πρόκειται για μια αναμενόμενη εξέλιξη λόγω της σταδιακής παγκόσμιας αντικατάστασης των ιστιοφόρων πλοίων από πλοία

ατμοκίνητα και αργότερα ντιζελοκίνητα. Η ίδια ακριβώς εικόνα, καταγράφεται και για την χωρητικότητα των πλοίων που κινήθηκαν από και προς την χώρα μας. Ειδικότερα, δεν εντοπίζονται διαφορές μεταξύ κατάπλου – απόπλου των πλοίων, ενώ παρατηρείται μια σαφή διαφορά της χωρητικότητας των ατμόπλοιων, έναντι των ιστιοφόρων (είκοσι πενταπλάσια). Τέλος, τα αποτελέσματα των συσχετίσεων μεταξύ του λόγου του αριθμού των ατμόπλοιων και των ιστιοφόρων (κατάπλους- απόπλους) καθώς και μεταξύ του λόγου της χωρητικότητας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων, θεωρούνται σύμφωνα με το στατιστικό τεστ¹⁵, ισχυρά. Αυτό μεταφράζεται πως ο βαθμός της επίδρασης των παραμέτρων (ενδογενών- εξωγενών) στον συγκεκριμένο αριθμό πλοίων και της συγκεκριμένης χωρητικότητας, παραμένει ο ίδιος, τόσο κατά τον απόπλου όσο και κατά τον κατάπλου των πλοίων.

¹⁵ Το στατιστικό τεστ που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα εργασία (Pearson's correlation coefficient) για ποσοτικές μεταβλητές, μας παρουσιάζει τον βαθμό και το είδος της γραμμικής συσχέτισης δυο ποσοτικών μεταβλητών και ελέγχεται με το συντελεστή Pearson's. Χρησιμοποιώντας τον συντελεστή συσχέτισης Pearson's για ποσοτικές μεταβλητές και την τιμή P, θα κατανοήσουμε εάν δυο ποσοτικές στην προκειμένη περίπτωση μεταβλητές, σχετίζονται μεταξύ τους και εάν το τεστ θεωρηθεί στατιστικά σημαντικό. Στην περίπτωση που εντοπίζεται συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών, σημαίνει πως υπάρχει γραμμική συσχέτιση, δηλαδή συμμεταβάλλονται γραμμικά, οι δυο οι περισσότερες μεταβλητές (πολλαπλή παλινδρόμηση). Υπό μιας οπτικής γραφικής αποτύπωσης, το νέφος των σημείων (x,y), των μεταβλητών, στην περίπτωση της γραμμικής συσχέτισης, συγκεντρώνονται γύρω από μια ευθεία γραμμή (ευθεία γραμμικής παλινδρόμησης). Η απουσία γραμμικής συσχέτισης μεταξύ δυο ποσοτικών μεταβλητών, δεν σημαίνει και απουσία διαφορετικής συσχέτισης, μη γραμμικής για παράδειγμα. Περισσότερα στο : Thomas cleff, pp 352-388

ΕΝΟΤΗΤΑ 1Γ

Εμπορευματική ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας – Εμπορικό ισοζύγιο

Στην ενότητα 1Γ, αποτυπώνεται η συνολική ναυτιλιακή εμπορευματική συναλλαγή της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 1920-1941. Παράλληλα, πραγματοποιείται ο επιμερισμός των εμπορευμάτων μεταξύ των δυο τύπων πλοίων και καταγράφεται το εμπορικό ναυτιλιακό ισοζύγιο.

Πίνακας 10Α

Διαχρονική εξέλιξη εμπορευματικής διακίνησης και κατανομή αυτής μεταξύ ατμόπλοιων και ιστιοφόρων ανεξαρτήτου σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας με το εξωτερικό, κατάπλους απόπλους, «τόνους»

	ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΠΟΠΛΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΠΟΠΛΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΤΗ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ
1920				
1921	1286717	47282	375801	19472
1922	1287717	23468	252450	10074
1923	1435789	13812	167727	6515
1924	1732904	31831	297884	10287
1925	1724039	41029	236942	7130
1926	1478004	19137	282287	14029
1927	1724470	27482	269911	19810
1928	1739096	25451	301846	17452
1929	2091887	25010	350509	18462
1930	1722668	19918	321579	15282
1931	1713115	20947	348688	14578
1932	1621985	15719	409835	16489
1933	1478222	21701	598487	18980
1934	1528791	14288	636798	14844
1935	1907892	11892	667190	10535
1936	1875652	20853	699767	7374
1937	2222094	26440	844640	8111
1938	1951912	32726	766179	7955
1939	1811440	25152	599521	6717
1940	1155702	34396	254582	5253
1941	486644	1773	21320	510
ΣΥΝΟΛΟ	33976740	500307	8703943	249859

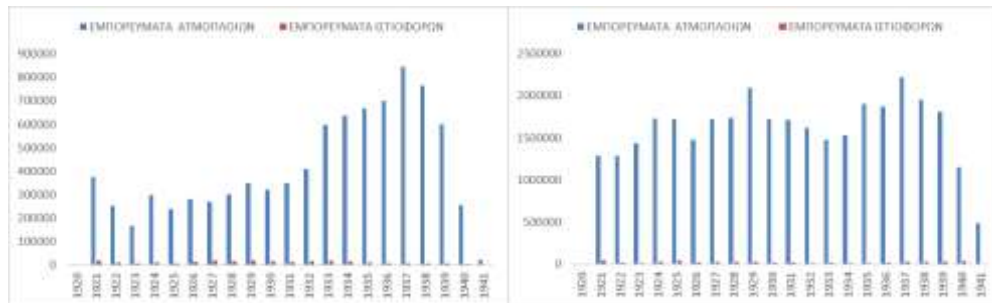
Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Έχοντας ήδη σημειώσει σε προηγούμενη ενότητα πως η χωρητικότητα των ατμόπλοιων υπερτερούσε έναντι των ιστιοφόρων πλοίων, παρατηρούμε στον πίνακα 10Α, την διαφορά της εμπορευματικής ικανότητας που είναι αποτέλεσμα της μεταφορικής ικανότητας των δυο τύπων πλοίων της εποχής. Πιο συγκεκριμένα, οι εισαγωγές των εμπορευμάτων, προερχόμενες από ατμόπλοια, αγγίζουν κατά μέσο όρο, ένα ποσοστό της τάξης του 98,50% της συνολικής διακίνησης (1920-1941). Οι

εξαγωγές των εμπορευμάτων ακολουθούν σχεδόν την ίδια τάση και αγγίζουν κατά μέσο όρο, ένα ποσοστό της τάξης του 96,60%, της συνολικής διακίνησης, υπέρ των ατμόπλοιων. Επειδή χρησιμοποιήθηκε η μέση τιμή, αξίζει να σημειωθεί πως από το 1921 έως το 1941, η διακύμανση της εμπορευματικής διακίνησης των ατμόπλοιων δεν πέφτει κάτω από το 97% της συνολικής, στις εισαγωγές, ενώ στις εξαγωγές παρουσίαζε μια μικρή μείωση(1921-1930), της τάξης του 95% υπέρ των ατμόπλοιων της συνολικής διακίνησης, που οφειλόταν κυρίως στην χρήση των ιστιοφόρων, για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σε κοντινές αποστάσεις¹⁶. (γραφήματα 6Α,6Β)

Γραφήματα 6Α, 6Β

Εξέλιξη εμπορευματικής κίνησης μεταξύ ατμόπλοιων και ιστιοφόρων πλοίων (εισαγωγές – εξαγωγές)



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

¹⁶ Στην ενότητα ΙΔ αποτυπώνεται η ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Εκεί διαπιστώνεται πως οι κοντινότερες αποστάσεις ,πχ Τουρκία ή και Δωδεκάνησα , καλύπτονταν με πλοία μικρής χωρητικότητας ιστιοφόρα. (Δελτία ναυτιλιακής κίνησης, Στατιστική Υπηρεσία, τόμοι 1921-1922)

Πίνακας 10Α

Διαχρονική εξέλιξη συνολικής εμπορευματικής διακίνησης ανεξαρτήτου σημαίας πλοίων στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας με το εξωτερικό, κατάπλους και απόπλους, «τόνους»

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ (2011)
1920					
1921	1333999	395273	1729272	-938726	3.057
1922	1311185	262524	1573709	-1048661	3.129
1923	1449601	174242	1623843	-1275359	3.169
1924	1764735	308171	2072906	-1456564	3.279
1925	1765068	244072	2009140	-1520996	3.411
1926	1497141	296316	1793457	-1200825	3.475
1927	1751952	289721	2041673	-1462231	3.539
1928	1764547	319298	2083845	-1445249	3.561
1929	2116897	368971	2485868	-1747926	3.733
1930	1742586	336861	2079447	-1405725	3.599
1931	1734062	363266	2097328	-1370796	3.402
1932	1637704	426324	2064028	-1211380	3.649
1933	1499923	617467	2117390	-882456	3.818
1934	1543079	651642	2194721	-891437	3.854
1935	1919784	677725	2597509	-1242059	3.953
1936	1896505	707141	2603646	-1189364	3.913
1937	2248534	852751	3101285	-1395783	4.414
1938	1984638	774134	2758772	-1210504	4.267
1939	1836592	606238	2442830	-1230354	4.205
1940	1190098	259835	1449933	-930263	3.543
1941	488417	21830	510247	-466587	2.987

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παρατηρούμε, πως για όλο το χρονικό διάστημα το σύνολο των εισαγωγών είναι κατά μέσο όρο πενταπλάσιο του συνόλου των εξαγωγών. Οι εισαγωγές εμπορευμάτων παρουσιάζουν αυξητική τάση από το έτος 1924 έως και το 1938, ενώ οι εξαγωγές παρουσιάζουν αυξητική τάση στο χρονικό διάστημα, μεταξύ 1931 έως 1939. Εξάιρεση αποτελούν τα έτη 1940-1941 , που παρουσιάζεται πτωτική πορεία της εμπορευματικής συναλλαγής, ως αιτία του Β' παγκοσμίου πολέμου. Από την στατιστική ανάλυση των εισαγωγών – εξαγωγών, προκύπτει σημαντική συσχέτιση, τόσο με το κατά κεφαλήν εισόδημα της χώρας μας, σε τιμές δολαρίων του 2011 , όσο και μεταξύ των διαχρονικών τάσεων τους. Ειδικότερα, ο πίνακας συσχέτισης του Pearson's λαμβάνει τιμή 0,710 με στατιστική σημαντικότητα μικρότερη του 0,01 που αποτυπώνει πως ο αριθμός της εμπορευματικής ναυτιλιακής διακίνησης (εισαγωγές) επηρεάζεται από το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας μας. Οι εξαγωγές των εμπορευμάτων παρουσιάζουν μεγαλύτερου βαθμού συσχέτιση με το ΑΕΠ, αφού η τιμή συσχέτισης Pearson's , λαμβάνει τιμή 0,888 με στατιστική σημαντικότητα μικρότερη του 0,01. Αντίθετα, δεν παρατηρείται συσχέτιση μεταξύ της αύξησης του

πληθυσμού της χώρας μας με την συνολική εμπορευματική διακίνηση, ενώ μεταξύ του αριθμού των εισαγωγών και των εξαγωγών παρατηρείται σημαντική συσχέτιση αφού ο συντελεστής συσχέτισης του Pearson λαμβάνει τιμή 0,655 με στατιστική σημαντικότητα 0,01.

Πίνακας 10B

Συσχέτιση συνόλου εμπορευματικής κίνησης και κατακεφαλής ΑΕΠ

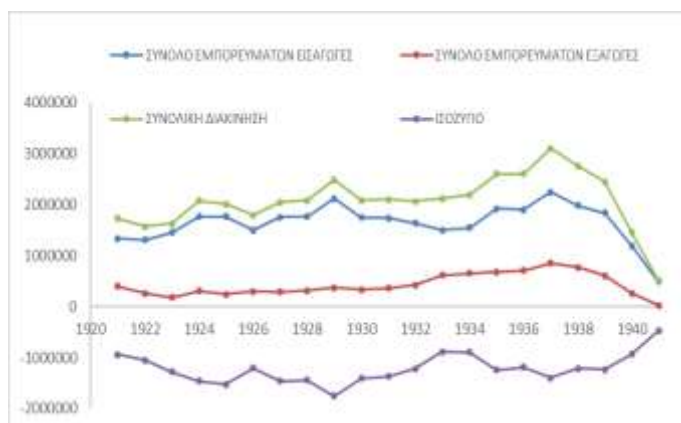
Correlations					
		ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗ ΑΕΠ (2011)
ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	Pearson Correlation	1	,655**	-,813**	,710**
	Sig. (2-tailed)		,001	<,001	<,001
	N	21	21	21	21
ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΕΣ	Pearson Correlation	,655**	1	-,092	,888**
	Sig. (2-tailed)	,001		,692	<,001
	N	21	21	21	21
ΙΣΟΖΥΓΙΟ	Pearson Correlation	-,813**	-,092	1	-,250
	Sig. (2-tailed)	<,001	,692		,274
	N	21	21	21	21
ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗ ΑΕΠ (2011)	Pearson Correlation	,710**	,888**	-,250	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	,274	
	N	21	21	21	22

** .Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Γράφημα 6

Διαχρονική εξέλιξη συνολικής εμπορευματικής διακίνησης ανεξαρτήτου σημαίας πλοίων στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας με το εξωτερικό, κατάπλους και απόπλους.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Κλείνοντας την ενότητα της εμπορευματικής διακίνησης για το χρονικό διάστημα 1920-1947, θα σταθούμε στην υψηλή, σχεδόν καθολική συμμετοχή των ατμόπλοιων στην διεθνή εμπορευματική διακίνηση. Αυτό οφείλεται κυρίως στην δυναμικότητα/χωρητικότητα των ατμόπλοιων έναντι των ιστιοφόρων. Το ισοζύγιο των εμπορευμάτων (εισαγωγές-εξαγωγές) παραμένει σε όλη την διάρκεια του χρονικού διαστήματος, αρνητικό, με τάσεις μικρής μείωσης για τα χρονικά διαστήματα, 1933-1934 και 1940-1941. Οι εξαγωγές των εμπορευμάτων παρουσιάζουν, θετική αύξηση, ειδικά από το 1930 και μετά, ενώ οι εισαγωγές, παραμένουν σε γενικές γραμμές σταθερές. Σε ότι αφορά την ύπαρξη σύνδεσης των εμπορευμάτων και του ΑΕΠ του χρονικού διαστήματος (1920-1941), παρατηρούμε πως το ΑΕΠ επιδρά θετικά στην αύξηση τόσο των εισαγωγών όσο και των εξαγωγών, παράλληλα δεν φαίνεται η πληθυσμιακή μεταβολή να επιδρά στο σύνολο της εμπορευματικής διακίνησης. Σε ότι αφορά το αποτέλεσμα της συσχέτισης μεταξύ ΑΕΠ και εισαγωγών και εξαγωγών, θα σημειώσουμε πως συνιστά μια λογική απόληξη, αφού συνήθως στα πλαίσια του οικονομικού περιβάλλοντος αυτές οι τρεις μεταβλητές, συμμεταβάλλονται. Παράλληλα θα θεωρούνταν λογικός ένας ισχυρισμός πως μια πληθυσμιακή μεταβολή θα προκαλούσε μεταβολή στις εισαγωγές- εξαγωγές εμπορευμάτων , χαρακτηριστικό το οποίο στην προκειμένη περίπτωση δεν εντοπίζεται. Στο σημείο αυτό θα σημειωθεί πως δεν εντοπίσαμε γραμμική συσχέτιση συμμεταβολής κάτι το οποίο δεν αποκλείει άλλου είδους συσχέτισης, μη γραμμικής.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1Δ

Επιβατική κίνηση – Ετήσιες μεταβολές

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση καθώς και οι ετήσιες μεταβολές που παρατηρήθηκαν μεταξύ των δυο κατηγοριών πλοίων .

Πίνακας 11Α

Διαχρονική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και επιμερισμός αυτής μεταξύ ατμόπλοιων ιστοφόρων « επιβίβαση».

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
1920	0	0	0
1921	43182	48	43230
1922	25326	95	25421
1923	41920	30	41950
1924	108136	5	108141
1925	35313	2	35315
1926	31763	9	31772
1927	40027	0	40027
1928	45019	1	45020
1929	48086	0	48086
1930	50235	0	50235
1931	47720	4	47724
1932	46424	0	46424
1933	48558	0	48558
1934	51876	0	51876
1935	51903	0	51903
1936	55014	0	55014
1937	76864	13	76877
1938	69682	1	69683
1939	53365	0	53365
1940	12019	3	12022
1941	1	0	1

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1920- 1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 11Β

Διαχρονική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και επιμερισμός αυτής μεταξύ ατμόπλοιων ιστιοφόρων « αποβίβαση»

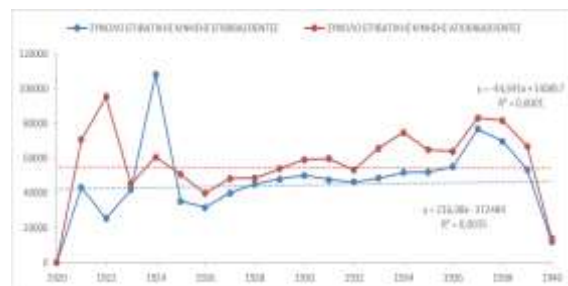
ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
1920	0	0	0
1921	70476	105	70581
1922	95012	224	95236
1923	45117	214	45331
1924	60670	60	60730
1925	50674	40	50714
1926	39717	49	39766
1927	48400	21	48421
1928	48537	3	48540
1929	54021	1	54022
1930	59267	20	59287
1931	59808	1	59809
1932	53251	9	53260
1933	65685	3	65688
1934	74559	242	74801
1935	64801	70	64871
1936	63928	101	64029
1937	83173	21	83194
1938	81679	4	81683
1939	66933	0	66933
1940	13744	0	13744
1941	169	0	169

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η σταδιακή μείωση της επιβατικής κίνησης των ιστιοφόρων και η καθολική σχεδόν συγκέντρωση αυτής στα ατμόπλοια, χαρακτηρίζουν το χρονικό διάστημα (1920-1941). Επομένως, είναι προφανείς η προτίμηση των επιβατών στα νεότερα και πιο γρήγορα ατμόπλοια έναντι των ιστιοφόρων. Είναι χαρακτηριστική, η καταγραφή της επιβατικής κίνησης για το έτος 1921, προς την Σμύρνη, όπου τα ατμόπλοια συγκέντρωσαν το 100% της συνολικής επιβατικής κίνησης. (16.189 επιβάτες)

Γράφημα 7

Διαχρονική εξέλιξη της συνολικής επιβατικής κίνησης (επιβιβασθέντες- αποβιβασθέντες), 1920-1941



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Από το 1926 έως και το 1941 η τάση της επιβατικής κίνησης από και προς τις χώρες του εξωτερικού παρουσιάζει ομοιότητες με αυξημένη την κίνηση των αποβιβασθέντων έναντι των επιβιβασθέντων επιβατών. (γράφημα7) Διαφοροποίηση, εντοπίζεται μεταξύ των ετών 1922-1924 που χαρακτηρίζεται από την έντονη εισροή επιβατών στην χώρας μας, προφανώς και λόγω της Μικρασιατικής καταστροφής, αφού η μέγιστη τιμή εντοπίζεται το 1922, με 95.012 επιβάτες . Παράλληλα το 1924, παρατηρείται έντονη επιβατική ροή προς τις χώρες του εξωτερικού η οποία λαμβάνει μέγιστη τιμή, τους 108.136 επιβάτες. Παρά τον εντοπισμό αυτών των δυο ακραίων τιμών, σε γενικές γραμμές η επιβατική κίνηση, δεν παρουσιάζει υψηλές τάσεις διαφοροποίησης στο σύνολό της (αποβιβασθέντες-επιβιβασθέντες). Αυτή η διαπίστωση, ενισχύεται και από την μετρίου βαθμού γραμμική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών. Στον πίνακα 11Γ, καταγράφεται ο μέτριος βαθμός γραμμική συσχέτισης της συνολικής επιβατικής κίνησης κατά των κατάπλου και των απόπλου των πλοίων. Ο συντελεστής συσχέτισης Person's, λαμβάνει τιμή 0.592 με $P=0.005$.

Πίνακας 11Γ

Συσχέτιση συνόλου επιβατών , απόπλους- κατάπλους

Correlations		ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.592**
	Sig. (2-tailed)		.005
	N	21	21
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.592**	1
	Sig. (2-tailed)	.005	
	N	21	21

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Στατιστική επεξεργασία στοιχείων, spss (27)

Ολοκληρώνουμε την ενότητα της επιβατικής κίνησης για το χρονικό διάστημα 1920-1941, με το συμπέρασμα πως το σύνολο της επιβατικής κίνησης συγκεντρώνεται στα ατμόπλοια. Τα ιστιοφόρα πλοία συγκεντρώνουν ένα πολύ μικρό ποσοστό της εμπορευματικής κίνησης και αυτό εντοπίζεται κυρίως στους επιβάτες που έφθασαν στην χώρα μας, από τις χώρες του εξωτερικού. Το χρονικό διάστημα 1922-1924 , παρατηρείται έντονη επιβατική κινητικότητα προς την χώρας μας, αποδιδόμενη κυρίως στην μετακίνηση- ανταλλαγή των πληθυσμών, της συνθήκης της Λωζάνης, ενώ έντονη θα χαρακτηριστεί και η μετακίνηση επιβατών, προς τις χώρες του εξωτερικού. Τέλος, μεταξύ του αριθμού των επιβατών που αποβιβάστηκαν ή και

αποβιβάστηκαν στην χώρα μας, εντοπίζεται μετρίου βαθμού συσχέτιση, αναδεικνύοντας πως οι εξωγενείς κυρίως παράμετροι της επιβατικής κίνησης, παρουσίασαν μετρίου βαθμού επίδρασης, τόσο στην αποβίβαση , όσο και στην επιβίβαση των επιβατών από / προς την χώρα μας.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1Ε:

Επιβατική και εμπορευματική κίνηση της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού

Στην παρούσα ενότητα θα αναλύσουμε για τα έτη 1921, 1925, 1930, 1935 και 1940 την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας τις χώρες του εξωτερικού που παρουσίασαν τις υψηλότερες τιμές. Ειδικότερα για το έτος, 1921, από και προς την Τουρκία, διακινήθηκαν 3142 πλοία, ενώ ακολουθούν, η Ιταλία (1549), η Αίγυπτος (627), η Αγγλία (508) και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, με 376 πλοία. Στην επιβατική κίνηση, η Τουρκία¹⁷, παρουσιάζει την υψηλότερη τιμή, με 55.918 επιβάτες, ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες και οι Αίγυπτος, καταγράφουν 25.215 και 8.756 επιβάτες, αντιστοίχως.

Πίνακας 12Α

Αποτύπωση συνόλου πλοίων-εμπορευμάτων και επιβατών (ανά χώρα) - επιμερισμός εμπορευμάτων ανά πλοίο, έτος 1921.

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΑΓΓΛΙΑ	508	326677	643,06	123,00
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	627	103493	165,06	11.752,00
ΒΕΛΓΙΟ	62	25056	404,13	15,00
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	41	11750	286,59	526,00
ΓΑΛΛΙΑ	187	37091	198,35	5.360,00
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	213	44490	208,87	15,00
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	376	518722	1.379,58	25.215,00
ΙΤΑΛΙΑ	1549	251495	162,36	8.756,00
ΚΑΝΑΔΑ	14	33372	2.383,71	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	150	35389	235,93	47,00
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	269	9143	33,99	913,00
ΡΩΣΙΑ	2	196	98,00	-
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	153	17025	111,27	93,00
ΤΟΥΡΚΙΑ	3142	150598	47,93	55.918,00
ΤΥΝΗΣΙΑ	8	939	117,38	2,00

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

¹⁷ Τα στατιστικά στοιχεία του έτους 1921 για την Τουρκία, επιμερίζουν την εμπορευματική και επιβατική κίνηση, στην κατεχόμενη Τουρκία από την Αγγλία, την Ιταλία, την Ελλάδα και την λοιπή Ασιατική Τουρκία. Για λόγους σύγκρισης των στοιχείων μεταξύ των ετών, του υπό εξέταση χρονικού διαστήματος (1920-1940), επιλέχθηκε η άθροιση των στατιστικών στοιχείων, με την σημείωση πως το μεγαλύτερος μέρος της συναλλαγής (80%), αφορά την ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας προς το κατεχόμενο από την Ελλάδα τμήμα της Τουρκίας και ιδιαίτερα την γεωγραφική περιοχή της Μικράς Ασίας.

Πίνακας 12B

Καταγραφή μεταφορικής ικανότητας (τόνος ανά ναυτικό μίλι), 1921

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ	ΤΟΝΟΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΑΓΓΛΙΑ	326677	2.622,00	124,59
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	103493	512,00	202,13
ΒΕΛΓΙΟ	25056	2.827,00	8,86
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	11750	531,00	22,13
ΓΑΛΛΙΑ	37091	2.423,00	15,31
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	44490	3.502,00	12,70
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	518722	4.687,00	110,67
ΙΤΑΛΙΑ	251495	839,00	299,76
ΚΑΝΑΔΑ	33372	4.195,00	7,96
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	35389	2.870,00	12,33
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	9143	548,00	16,68
ΡΩΣΙΑ	196	4.084,00	0,05
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	17025	531,00	32,06
ΤΟΥΡΚΙΑ	150598	552,00	272,82
ΤΥΝΗΣΙΑ	939	761,00	1,23

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στην συνολική κίνηση των εμπορευμάτων, όπως παρατηρούμε στον πίνακα, οι Ηνωμένες Πολιτείες παρουσιάζουν μια συνολική συναλλαγή με την χώρας μας, της τάξης των 518.722 τόνων εμπορευμάτων, ενώ δεύτερη έρχεται η Αγγλία, με 326.677 τόνους. Στην τρίτη θέση έρχεται η Ιταλία, με 251.495 τόνους και ακολουθεί η Τουρκία, με 32.847 τόνους εμπορευμάτων. Στην τρίτη στήλη του πίνακα, αποτυπώνεται ο λόγος της συνολικής διακίνησης των εμπορευμάτων προς την απόσταση σε ναυτικά μίλια των μεγαλύτερων λιμανιών¹⁸, με τα οποία ο Πειραιάς είχε ναυτιλιακή κίνηση. Υψηλότερη τιμή συνιστά ουσιαστικά και μικρότερο κόστος στην ναυτιλιακή κίνηση, αφού μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων, δεδομένης της απόστασης, μεταφέρεται. Έτσι, η Ιταλία καταγράφει την υψηλότερη τιμή και ακολουθούν η Τουρκία, η Αίγυπτος, η Αγγλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες.

¹⁸ Οι αποστάσεις υπολογίστηκαν βάσει γεωγραφικού συστήματος και αφορά το λιμάνι του Πειραιά και το μεγαλύτερο σε κίνηση λιμάνι της χώρας του εξωτερικού, εκείνης της χρονικής περιόδου.

Για το έτος 1925 οι χώρες που κατέγραψαν την μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση με την Ελλάδα, είναι η Ιταλία με 1553 πλοία, η Τουρκία (1200), η Ρουμανία (853) , η Αίγυπτος (576), η Γαλλία (434) και η Ρωσία με 328 πλοία . Σε σύγκριση με το έτος 1921, παρατηρείται μια μείωση, στον αριθμό της ναυτιλιακής κίνησης με τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Τουρκία¹⁹ και την εμφάνιση χωρών, όπως η Ρουμανία, η Γαλλία και ιδιαίτερα η Ρωσία που παρουσίασαν αύξηση. Η επιβατική κίνηση φαίνεται να διαφοροποιείται σε σχέση με το 1921, αφού μειώσεις καταγράφονται στις κίνηση των Ηνωμένων Πολιτειών , της Τουρκίας , της Αιγύπτου που φθάνουν στο 50%, ενώ αυξήσεις παρατηρούνται στην Ρωσία, την Ιταλία και κυρίως στην Γαλλία.

Πίνακας 13Α

Αποτύπωση συνόλου πλοίων-εμπορευμάτων και επιβατών (ανά χώρα) - επιμερισμός εμπορευμάτων ανά πλοίο, έτος 1925

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΑΓΓΛΙΑ	504	637591	1.265,06	260
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	576	40436	70,20	16365
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	10	22223	2.222,30	
ΒΕΛΓΙΟ	35	55566	1.587,60	388
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	135	16103	119,28	1857
ΓΑΛΛΙΑ	434	110831	255,37	13392
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	218	51319	235,41	171
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	215	194852	906,29	6832
ΙΤΑΛΙΑ	1553	114488	73,72	9698
ΚΑΝΑΔΑΣ	18	48770	2.709,44	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	118	95448	808,88	5
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	853	303343	355,62	5418
ΡΩΣΙΑ	328	110651	337,35	2173
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	138	44192	320,23	173
ΤΟΥΡΚΙΑ	1200	43549	36,29	17720
ΤΥΝΗΣΙΑ	36	27045	751,25	9

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

¹⁹ Η μείωση στον αριθμό της ναυτιλιακής κίνησης με την Τουρκία θα μπορούσε να αποδοθεί στην Μικρασιατική καταστροφή και την ακόλουθη απώλεια εδαφών.

Πίνακας 13B

Καταγραφή μεταφορικής ικανότητας (τόνος ανά ναυτικό μίλι), 1925

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ	ΤΟΝΟΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΑΓΓΛΙΑ	637591	2.622,00	243,17
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	40436	512,00	78,98
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	22223	6.770,00	3,28
ΒΕΛΓΙΟ	55566	2.827,00	19,66
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	16103	531,00	30,33
ΓΑΛΛΙΑ	110831	2.423,00	45,74
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	51319	3.502,00	14,65
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	194852	4.687,00	41,57
ΙΤΑΛΙΑ	114488	839,00	136,46
ΚΑΝΑΔΑΣ	48770	4.195,00	11,63
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	95448	2.870,00	33,26
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	303343	548,00	553,55
ΡΩΣΙΑ	110651	4.084,00	27,09
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	44192	531,00	83,22
ΤΟΥΡΚΙΑ	43549	552,00	78,89
ΤΥΝΗΣΙΑ	27045	761,00	35,54

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941,
 ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στις εμπορευματικές συναλλαγές του έτους 1925 παρατηρούνται αξιοσημείωτες μεταβολές συγκριτικά με το έτος 1921. Ειδικότερα, χώρες που κατέγραφαν υψηλές εμπορευματικές τιμές, όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος και η Ιταλία φαίνεται να χάνουν σημαντικό έδαφος, ενώ η Αγγλία σχεδόν διπλασιάζει το σύνολο της εμπορευματικής της κίνησης με την χώρας μας. Επίσης, αναπτύσσεται ένα δίκτυο εμπορευματικής συναλλαγής με την Ρωσία, την Ρουμανία, την Γαλλία, ακόμα και με την Αργεντινή, μια χώρα με απόσταση από τον Πειραιά, 6770 μιλίων και με συνολική εμπορευματική συναλλαγή, 22223 τόνων και με την μικρότερη αναλογία εμπορεύματος ανά μίλι, χαρακτηριστικό ενός πολύ υψηλού κόστους μεταφοράς²⁰. Χαρακτηριστικό γνώρισμα των τριών περισσότερο απομακρυσμένων χωρών, της Αργεντινής, των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και του Καναδά, συνιστά η μεγάλη εμπορευματική δυνατότητα, 3000 τόνους κατά μέσο όρο εμπορεύματος ανά πλοίο. Λόγω της απόστασης και του υψηλού κόστους μεταφοράς, τρεις τόνους ανά ναυτικό

²⁰ Από το λιμάνι του Πειραιά προς τα μεγαλύτερα και συχνότερα προσεγγίσιμα λιμάνια των άλλων χωρών υπολογίστηκε αρχικά η απόσταση σε ναυτικά μίλια. Ένα μέρος του κόστους του ταξιδιού υπολογίζεται από τον λόγο, τόνου εμπορεύματος και ναυτικών μιλίων. Έτσι, όσο μικρότερη η ποσότητα του μεταφερόμενου εμπορεύματος και η απόσταση μεταξύ δυο γεωγραφικών περιοχών, τόσο μεγαλύτερο και το κόστος μεταφοράς.

μίλι για την Αργεντινή και έντεκα για τον Καναδά , ήταν λογικό να χρησιμοποιηθούν πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Συμπερασματικά, για το έτος 1925, θα σταθούμε στην επίδραση της Μικρασιατικής καταστροφής, τρία χρόνια μετά . Η Τουρκία χάνει σημαντικό έδαφος, χαρακτηριστικό αναμενόμενο και λόγω των χαμένων εδαφών, αφού ένα μεγάλο μέρος, ιδιαίτερα της επιβατικής κίνησης, καταγράφονταν, στο κατεχόμενο τμήμα της Τουρκίας από την Ελλάδα. Παράλληλα, με εξαίρεση την Αγγλία, φαίνεται πως η χώρα μας, αναζητά άλλες χώρες της Ευρώπης για τις εμπορευματικές συναλλαγές της, όπως, η Γαλλία και η Ρωσία, ενώ καταγράφεται και μια τάση συσχέτισης εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης.

Για το έτος 1930 οι χώρες που συναλλάσσονται με την Ελλάδα παραμένουν αμετάβλητες, με πρώτη θέση την Ιταλία(1575) πλοία και ακολουθεί η Τουρκία(1371), η Αίγυπτος (808), Ρουμανία(578), Ρωσία(503), Γαλλία(427) και Αγγλία, με 405 πλοία, ενώ εντυπωσιακή είναι η καταγραφή της επιβατικής κίνησης με την Βουλγαρία (41773). Οι εμπορευματικές συναλλαγές αλλά και το σύνολο της επιβατικής κίνησης με την Τουρκία , μετά την Μικρασιατική καταστροφή που μειώθηκαν σημαντικά, φαίνεται να σταθεροποιήθηκαν σε ένα επίπεδο αρκετό υψηλό.²¹

²¹ Οι εμπορικές συναλλαγές με την Τουρκία είχαν καθοριστεί με την συνθήκη Σκουζέ-Rifat το 1903 και αργότερα το 1923, με την συνθήκη της Λωζάνης. Το γεγονός της διατήρησης ενός υψηλού βαθμού εμπορευματικής συναλλαγής ίσως και να οφείλεται στο ότι και οι δυο χώρες ήταν γεωργικές , κατά συνέπεια η επίτευξη καλύτερων τιμών προς τις χώρες της Ευρώπης, επιτυγχάνονταν μέσω της συνεργασίας και όχι τον ανταγωνισμό. Περισσότερα, στην « εμπορική συμφωνία υπουργών Μιχαλόπουλου και Ru tu, 30-10-1930

Πίνακας 14Α

Αποτύπωση συνόλου πλοίων-εμπορευμάτων και επιβατών (ανά χώρα) - επιμερισμός εμπορευμάτων ανά πλοίο, έτος 1930

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΑΓΓΛΙΑ	405	543002	1.340,75	308
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	808	64194	79,45	22832
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	13	22571	1.736,23	226
ΒΕΛΓΙΟ	47	70432	1.498,55	
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	184	24101	130,98	41773
ΓΑΛΛΙΑ	427	70600	165,34	19074
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	225	101393	450,64	353
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	225	149361	663,83	8998
ΙΤΑΛΙΑ	1575	98875	62,78	14126
ΚΑΝΑΔΑΣ	33	104592	3.169,45	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	74	77446	1.046,57	3
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	578	153599	265,74	2528
ΡΩΣΙΑ	503	315435	627,11	2538
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	197	31918	162,02	785
ΤΟΥΡΚΙΑ	1371	124685	90,94	16326
ΤΥΝΗΣΙΑ	14	25248	1.803,43	5

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 14Β

Καταγραφή μεταφορικής ικανότητας (τόνος ανά ναυτικό μίλι), 1930

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ	ΤΟΝΟΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΑΓΓΛΙΑ	543002	2.622,00	207,09
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	64194	512,00	125,38
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	22571	6.770,00	3,33
ΒΕΛΓΙΟ	70432	2.827,00	24,91
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	24101	531,00	45,39
ΓΑΛΛΙΑ	70600	2.423,00	29,14
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	101393	3.502,00	28,95
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	149361	4.687,00	31,87
ΙΤΑΛΙΑ	98875	839,00	117,85
ΚΑΝΑΔΑΣ	104592	4.195,00	24,93
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	77446	2.870,00	26,98
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	153599	548,00	280,29
ΡΩΣΙΑ	315435	4.084,00	77,24
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	31918	531,00	60,11
ΤΟΥΡΚΙΑ	124685	552,00	225,88
ΤΥΝΗΣΙΑ	25248	761,00	33,18

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Για το έτος 1935, πέντε χρόνια μετά την οικονομική κρίση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, φαίνεται πως το σύνολο της εμπορευματικής διακίνησης να παραμένει σε χαμηλά επίπεδα (76648 τόνους) και (7003 επιβάτες). Η Ρωσία, διατηρεί σε σχέση με το 1930, υψηλά επίπεδα εμπορευματικής κίνησης με την χώρα μας (355158 τόνους), ενώ η Γαλλία και η Γερμανία καταγράφουν υψηλά επίπεδα επιβατών (10919) και εμπορευμάτων (395291 τόνους), αντιστοίχως.

Πίνακας 15Α

Αποτύπωση συνόλου πλοίων-εμπορευμάτων και επιβατών (ανά χώρα) - επιμερισμός εμπορευμάτων ανά πλοίο, έτος 1935

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΑΓΓΛΙΑ	317	265265	836,80	1.957,00
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	854	70936	83,06	28.313,00
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	50	196395	3.927,90	107,00
ΒΕΛΓΙΟ	79	162098	2.051,87	25,00
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	74	2132	28,81	182,00
ΓΑΛΛΙΑ	260	44983	173,01	10.919,00
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	276	395291	1.432,21	28,00
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	140	76648	547,49	7.003,00
ΙΤΑΛΙΑ	1339	96864	72,34	21.826,00
ΚΑΝΑΔΑΣ	12	10767	897,25	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	128	235958	1.843,42	26,00
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	862	265554	308,07	5.008,00
ΡΩΣΙΑ	383	355158	927,31	516,00
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ				
ΤΟΥΡΚΙΑ	1107	106241	95,97	20.936,00
ΤΥΝΗΣΙΑ	25	41425	1.657,00	13,00

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 15Β

Καταγραφή μεταφορικής ικανότητας (τόνος ανά ναυτικό μίλι), 1935

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ	ΤΟΝΟΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΑΓΓΛΙΑ	265265	2.622	101,17
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	70936	512	138,55
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	196395	6.770	29,01
ΒΕΛΓΙΟ	162098	2.827	57,34
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	2132	531	4,02
ΓΑΛΛΙΑ	44983	2.423	18,57
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	395291	3.502	112,88
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	76648	4.687	16,35
ΙΤΑΛΙΑ	96864	839	115,45
ΚΑΝΑΔΑΣ	10767	4.195	2,57
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	235958	2.870	82,22
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	265554	548	484,59
ΡΩΣΙΑ	355158	4.084	86,96
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ		531	
ΤΟΥΡΚΙΑ	106241	552	192,47
ΤΥΝΗΣΙΑ	41425	761	54,43

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ο Β' παγκόσμιος πόλεμος ήδη είχε ξεσπάσει στην Ευρώπη και αυτό αποτυπώνεται κυρίως στο σύνολο της επιβατικής κίνησης, με 22.162 επιβάτες, για το έτος 1940. Παρατηρείται μια σημαντική μείωση της επιβατικής κίνησης, της τάξης του 80% (1921), 70%(1925), 83%(1930). Η εμπορευματική κίνηση η οποία διατηρεί για τα έτη, 1925,1930, 1935 σταθερή τιμή, περίπου 2.000.000 τόνους, το 1940 δεν ξεπερνά 1.310.000 τόνους. Χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου έτους, συνιστά η είσοδος της ναυτιλιακής εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης με την Αυστραλία. Μάλιστα, με ένα αρκετό υψηλό κόστος μεταφοράς (11,77 τόνους/ μίλι) με μέσο όρο έτους , τους 79,25 (τόνους/ μίλι), διακινήθηκαν 95.280 (τόνοι εμπορευμάτων), με πλοία μεγάλης χωρητικότητας, 7940 (τόνους/ πλοίο).

Πίνακας 16Α

Αποτύπωση συνόλου πλοίων-εμπορευμάτων και επιβατών (ανά χώρα) - επιμερισμός εμπορευμάτων ανά πλοίο, έτος 1940

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΑΓΓΛΙΑ	160	300369	1.877	23,00
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	234	160671	687	5.585,00
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	11	6730	612	-
ΒΕΛΓΙΟ	12	20686	1.724	4,00
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	56	48295	862	6,00
ΓΑΛΛΙΑ	108	58761	544	4.412,00
ΓΕΡΜΑΝΙΑ				
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	119	102117	858	2.091,00
ΙΤΑΛΙΑ	349	49668	142	1.467,00
ΚΑΝΑΔΑΣ	13	802	62	234,00
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	27	29639	1.098	-
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	381	261268	686	1.847,00
ΡΩΣΙΑ	58	62375	1.075	3.023,00
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	114	16375	144	25,00
ΤΟΥΡΚΙΑ	736	86279	117	3.420,00
ΤΥΝΗΣΙΑ	8	9843	1.230	1,00
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	12	95280	7.940	24,00

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 16Β

Καταγραφή μεταφορικής ικανότητας (τόνος ανά ναυτικό μίλι), 1940

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ	ΤΟΝΟΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ
ΑΓΓΛΙΑ	300369	2.622	114,56
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	160671	512	313,81
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	6730	6.770	0,99
ΒΕΛΓΙΟ	20686	2.827	7,32
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	48295	531	90,95
ΓΑΛΛΙΑ	58761	2.423	24,25
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		3.502	
ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	102117	4.687	21,79
ΙΤΑΛΙΑ	49668	839	59,20
ΚΑΝΑΔΑΣ	802	4.195	0,19
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	29639	2.870	10,33
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	261268	548	476,77
ΡΩΣΙΑ	62375	4.084	15,27
ΠΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	16375	531	30,84
ΤΟΥΡΚΙΑ	86279	552	156,30
ΤΥΝΗΣΙΑ	9843	761	12,93
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	95280	8.092	11,77

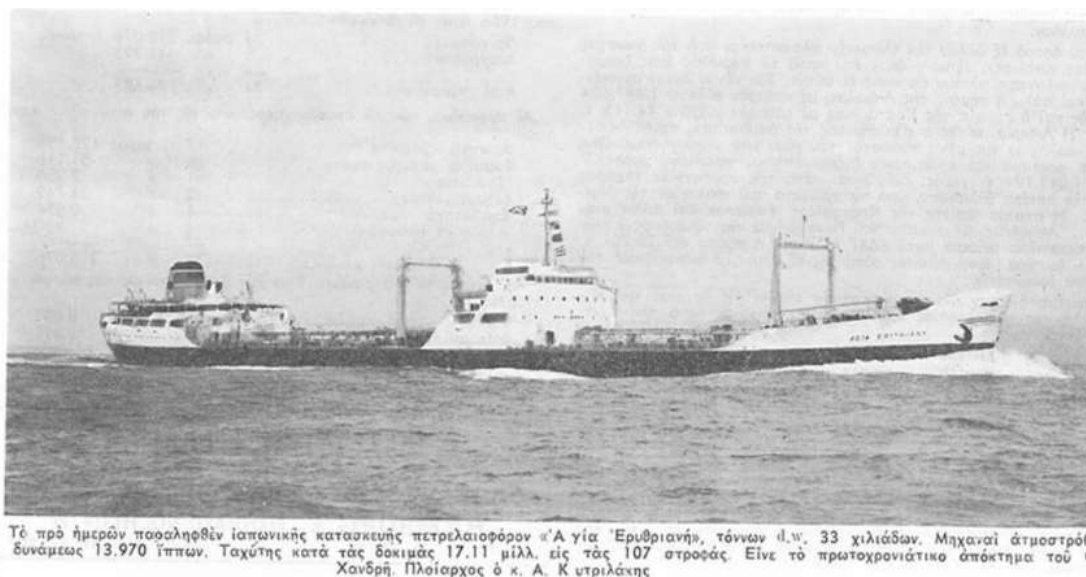
Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1920-1941, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Συμπερασματικά, θα σημειώσουμε πως από την αρχή της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε (1921) έως και τέλος (1941), ιστορικά έκαναν την εμφάνισή τους γεγονότα που επηρέασαν σε μικρό ή μεγάλο βαθμό την ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας από και προς τις χώρες του εξωτερικού. Ένας υψηλός αριθμός επιβατικής κίνησης (25.215) προς τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, φαίνεται να περιορίζεται αρκετά, ιδίως στην περίοδο της οικονομικής κρίσης του 1929²²(8.918 επιβάτες για το έτος 1930). Η Μικρασιατική καταστροφή δεν φαίνεται να επηρέασε σημαντικά την εμπορευματική και επιβατική κίνηση με την Τουρκία, αυτό έγινε μόνο στο βαθμό της προ υπάρχουσας κίνησης των χαμένων εδαφών, ενώ φαίνεται να διατηρείται μια σταθερά υψηλή εμπορευματική συναλλαγή μεταξύ των δυο χωρών, μετά την ανταλλαγή των πληθυσμών. Προφανώς, θεωρήθηκε ωφέλιμη μια πολιτική συνεργασίας παρά ανταγωνισμού, αυτό καταδεικνύει και η συμφωνία εμπορικής συνεργασίας, Μιχαλόπουλου – Ru tu. Από το 1930 και μετά φαίνεται να χάνουν έδαφος στην εμπορευματική κίνηση, χώρες, όπως η Ιταλία και η Αγγλία, ενώ διατηρούν και παράλληλα αυξάνουν της κίνησή τους, χώρες όπως η Ρωσία και η Γαλλία. Κύριο χαρακτηριστικό του χρονικού διαστήματος 1921-1940, συνιστά η προοδευτική είσοδος χωρών στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, όπως η Ρωσία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία. Οι πιο απομακρυσμένες περιοχές με τις οποίες η χώρα μας πραγματοποίησε εμπορευματικές συναλλαγές κυρίως, εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και του Καναδά, ήταν η Αργεντινή και από το 1940, η Αυστραλία, με απόσταση από το λιμάνι του Πειραιά, 8092 ναυτικών μιλίων. Μάλιστα με ένα κόστος υψηλό αλλά με πλοία μεγάλης χωρητικότητας πραγματοποιούσαν ταξίδια ακόμα και ελληνικά ατμόπλοια.

²² Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής είχε ραγδαία πτώση και μόνο μετά τα μέσα του 1933, φαίνεται να ανακάμπτει και να φθάνει σε επίπεδο προ κρίσης, το 1937.(W. Arthur Lewis pp 143-169)

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε την ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, με τις χώρες του εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 1947 έως το 1997. Ειδικότερα, στην ενότητα 2Α, παρουσιάζεται η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση (1961-1997). Η διαχρονική εξέλιξη του συνολικού αριθμού των πλοίων που κινήθηκαν από και προς την χώρας, μας παρουσιάζεται στην ενότητα 2Β, ενώ η χωρητικότητα τόσο των ελληνικών όσο και των πλοίων ξένης εθνικότητας που κατέπλευσαν/ απέπλευσαν προς/ από την χώρα μας θα αναλυθεί στην ενότητα 2Γ. Στην ενότητα 2Δ, θα παρουσιάσουμε την συνολική ναυτιλιακή εμπορευματική κίνηση της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού, ενώ η επιβατική κίνηση αναλύεται στην ενότητα 2ΕΒ. Για τα έτη από το 1975-1990, ανά πενταετία, θα καταγραφεί η ναυτιλιακή κίνηση της χώρας από/ προς τις Ηπείρους. Τέλος, στην ενότητα 2ΓΓ, θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε τις συσχετίσεις που καταγράφονται μεταξύ των υπό εξέταση μεταβλητών.



Στην φωτογραφία απεικονίζεται το πετρελαιοφόρο «Αγία Ερυθριανή» 33.000 DWT, του Οίκου Χανδρή. Πηγή : Ναυτικά χρονικά, τ 639/452, 15-04-1964, σελ.175

ΕΝΟΤΗΤΑ 2Α

Συμμετοχή της Ελληνικής σημαίας στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση

Η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με το εξωτερικό για το χρονικό διάστημα από το 1961 έως το 1997, αποτυπώνεται στον πίνακα 17. Για χρονικό διάστημα είκοσι ετών (1961-1981), φαίνεται να παραμένει σταθερό το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού, το οποίο αγγίζει κατά μέσο όρο το 41%, ενώ για το χρονικό διάστημα (1982-1997), το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής, μειώθηκε και προσέγγισε κατά μέσο όρο το 25%. Που οφείλεται αυτή η διαφοροποίηση που επιμερίζει ουσιαστικά ένα χρονικό διάστημα 37 ετών, σε ότι αφορά την συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, με τις χώρες του εξωτερικού; Γνωρίζουμε, πως δυναμική του ελληνικού εμπορικού στόλου τμηματικά από το 1961 έως και το 1980 παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, οι οποίες προσεγγίζουν το 200%. Ο αριθμός των πλοίων, άνω των 100 κόντων, αυξήθηκε από 1012 πλοία (1961) στα 4891 (1980), σύμφωνα με τα στοιχεία της Lloyd's²³. Παράλληλα, από το 1974 έως το 1979, τα πλοία με ελληνική σημαία αυξήθηκαν σε ποσοστό της τάξης του 30% και ο αριθμός για το ίδιο χρονικό διάστημα των ελληνόκτητων πλοίων με ξένη σημαία παρουσιάζει μείωση της τάξης του 50%, η οποία συνεχίζει και στα επόμενα έτη. Επομένως, η αύξηση της ελληνικής συμμετοχής στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, δικαιολογείται από την αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου, τουλάχιστον για την περίοδο, 1961-1980 (γράφημα 8Α). Από το 1981 έως το 1997, φαίνεται πως η ελληνική συμμετοχή στον συνολικό αριθμό πλοίων που διακινήθηκαν στην διεθνή ναυτιλία αρχίζει σταδιακά να μειώνεται και να φθάνει το 18% (1997). (πίνακας 12)

²³ Τα αρχεία καταγραφής του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων για την υπό εξέταση χρονική περίοδο, είναι ανακτήσιμα στην ιστοσελίδα : www.hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online

Πίνακας 17

Διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής συμμετοχής , ως επί τοις εκατό της συνολικής διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης , 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟΝ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ
1961	32 %
1962	35 %
1963	37 %
1964	39 %
1965	41 %
1966	43 %
1967	42 %
1968	41 %
1969	42 %
1970	42 %
1971	41 %
1972	47 %
1973	45 %
1974	45 %
1975	45 %
1976	44 %
1977	42 %
1978	38 %
1979	39 %
1980	39 %
1981	40 %
1982	39 %
1983	33 %
1984	33 %
1985	25 %
1986	23 %
1987	20 %
1988	22 %
1989	23 %
1990	24 %
1991	21 %
1992	23 %
1993	20 %
1994	19 %
1995	21 %
1996	17 %
1997	18 %

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

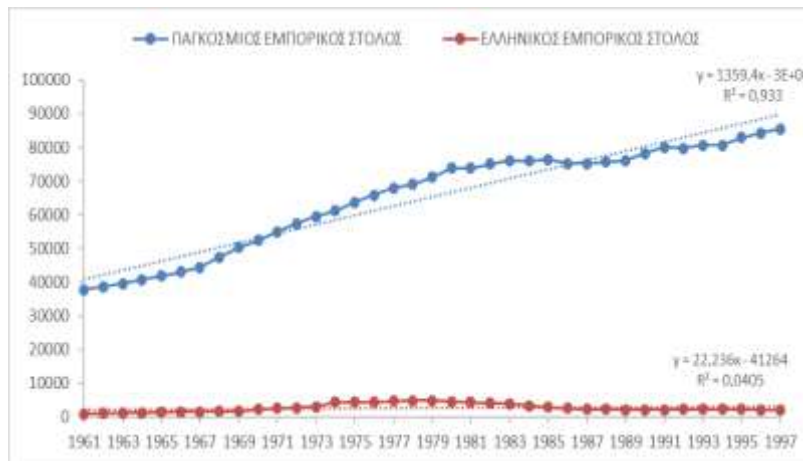
Ο ελληνικός εμπορικός παρουσιάζει από το 1961 έως το 1980 αυξητικές τάσεις²⁴, με μέγιστη τιμή τα 4.891 πλοία, εκ των οποίων, τα 4.199 πλοία, ήταν υπό ελληνική σημαία. Από το 1983 έως το 1997, ο αριθμός του ελληνικού εμπορικού στόλου παρουσιάζει διαχρονικά πτωτικές τάσεις, με αποτέλεσμα να έχει μια δυναμική 1.927 πλοίων (1997). Η συγκεκριμένη μείωση του ελληνικού εμπορικού στόλου εξηγεί σε ένα βαθμό την παράλληλη μείωση των πλοίων με ελληνική σημαία στην διεθνή

²⁴ Το χρονικό διάστημα 1980-1982, θεωρείται διάστημα σταθερότητας για την τάση του ελληνικού εμπορικού στόλου.

ναυτιλιακή κίνηση. Η εύρεση των αιτιών της μείωσης των πλοίων με ελληνική σημαία στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ίσως δημιουργεί μεταξύ άλλων και σκέψεις μεταφοράς ελληνόκτητων πλοίων, υπό ξένη σημαία. Ωστόσο, από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει, πως η μείωση του ελληνικού εμπορικού στόλου προκαλεί και την αντίστοιχη μείωση των ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένη σημαία. Συνεπώς, το οποίο ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένη σημαία, δεν θα μπορούσε να επιδράσει σε μεγάλο βαθμό, αναζητώντας έτσι τις αιτίες σε άλλες παραμέτρους.²⁵ (πίνακας 18)

Γράφημα 8Α

Διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού και παγκόσμιου εμπορικού στόλου



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων, στατιστικά στοιχεία Lloyd's.

²⁵ Η αναζήτηση των αιτιών της μείωσης του ελληνικού εμπορικού στόλου στην προαναφερθείσα χρονική διάρκεια και η συνακόλουθη μείωση της συμμετοχής των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, είναι πολυπαραγοντική. Ο λόγος, είναι η διαφορετική κάθε φορά αντίδραση τόσο της ελληνικής όσο και της παγκόσμιας ναυτιλιακής κίνησης στις μεταβολές θετικές/ αρνητικές του οικονομικού περιβάλλοντος. Έτσι, ενώ η πετρελαϊκή κρίση του 1973, φαίνεται να αποσυμπιέζεται και να μην επιδρά σε μεγάλο βαθμό στην ελληνική εμπορική ναυτιλία και κυρίως τις ελληνικές διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, δεν συμβαίνει το ίδιο, με την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση του 1979 αλλά και με την γενική αστάθεια του 1980 και του 1983. Η εικόνα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αποτυπώνεται χαρακτηριστικά στα ποσοστά του παροπλισμού των ελληνικών πλοίων, μεταξύ των ετών 1976(5,9%), 1983(29,1%) και 1986(13,1%). Περισσότερα στο : Θανοπούλου Ελένη, Ελληνική και διεθνής ναυτιλία-αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στην ναυτιλία, η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου, εκ. Παπαζήση, 1994

Πίνακας 18

Εξέλιξη πλοίων με ελληνική σημαία και ελληνοκτητων με ξένη σημαία

ΕΤΟΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ (ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ)	ΣΥΝΟΛΟ
1974	3095	1328	4423
1975	3132	1219	4351
1976	3321	1107	4428
1977	3750	994	4744
1978	4008	883	4891
1979	4199	692	4891
1980	3972	545	4517
1981	3932	470	4402
1982	3688	440	4128
1983	3490	440	3930
1984	3057	360	3417
1985	2586	324	2910
1986	2312	302	2614
1987	2089	230	2319
1988	2043	217	2260
1989	2010	176	2186
1990	2031	158	2189
1991	2062	146	2208
1992	2095	143	2238
1993	2166	140	2306
1994	2149	131	2280
1995	2128	129	2257
1996	2013	126	2139
1997	1927	146	2073

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997,
 ίδια επεξεργασία στοιχείων

Σε αυτό το σημείο ας σημειώσουμε, πως συγκριτικά με το χρονικό διάστημα 1921 - 1941, καταγράφεται τάση συνεχόμενης μείωσης της ελληνικής συμμετοχής στην ναυτιλιακή κίνηση με το εξωτερικό, η οποία φθάνει για το έτος 1997, το 18%, δηλαδή μια μείωση της τάξης του 350% , σε σχέση με το έτος 1939.

Η διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής συμμετοχής στην συνολική χωρητικότητα, από το 1972 έως το 1984, φαίνεται να διατηρείται σχεδόν σταθερή και να λαμβάνει τιμή στο 40 % της συνολικής, ενώ από το έτος 1982 έως και το 1997, καταγράφεται μια σταθερή τάση μείωσης της χωρητικότητας των πλοίων με ελληνική σημαία, η οποία φθάνει έως και το 24%, ιδιαίτερα στο χρονικό διάστημα 1990 έως 1997. (πίνακας 19)

Πίνακας 19

Διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής συμμετοχής στην συνολική χωρητικότητα , ως επί τοις εκατό της συνολικής διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης , 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ
1961	26%
1962	29%
1963	31%
1964	34%
1965	38%
1966	41%
1967	35%
1968	33%
1969	36%
1970	36%
1971	37%
1972	42%
1973	43%
1974	35%
1975	41%
1976	40%
1977	37%
1978	39%
1979	43%
1980	43%
1981	55%
1982	43%
1983	40%
1984	43%
1985	36%
1986	34%
1987	32%
1988	33%
1989	37%
1990	41%
1991	27%
1992	39%
1993	28%
1994	27%
1995	31%
1996	24%
1997	24%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου παρουσιάζει μια σταδιακή αύξηση, από 5.439.000 τόρους (1961) σε 50.102.000(1980). Έτσι, σε μια περίοδο 19 ετών, η χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, παρουσίασε αύξηση της τάξης του 821,26%. Επομένως, δεδομένης της αύξησης του ελληνικού εμπορικού στόλου σε χωρητικότητα, δικαιολογείται ένα σχετικό υψηλό ποσοστό συμμετοχής των πλοίων με ελληνική σημαία στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, για το χρονικό διάστημα 1961 έως το 1990. Είναι χαρακτηριστικό, πως ενώ ο ελληνικός εμπορικός στόλος με αφετηρία το έτος 1979, έχανε σταδιακά την δυναμική

του σε αριθμό πλοίων, δεν συμβαίνει στον ίδιο βαθμό χρονικά, η αντίστοιχη μείωση στην χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου.

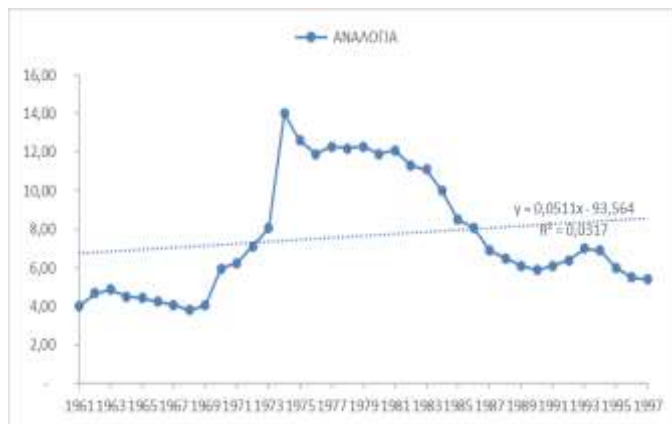
Στο γράφημα 8B, παρατηρούμε την διαχρονική εξέλιξη της χωρητικότητας των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου, ως αναλογίας της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων. Φαίνεται, πως για το χρονικό διάστημα 1969-1974, η αναλογία της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου, να αυξάνεται και να παρουσιάζει μέγιστες τιμές στην δεκαετία, 1974-1984, να έχει κάμψη έως το 1992 και προσπάθεια μικρής ανάκαμψης για το 1993, για να επανέλθει σε χαμηλά επίπεδα της τάξης του 5 % (1997). Βάσει των παραπάνω, θεωρείται πως η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων δεν επηρεάστηκε άμεσα από την μείωση της δυναμικής του ελληνικού εμπορικού στόλου και για το λόγο αυτό δεν παρατηρήθηκε η απότομη μείωση της ελληνικής συμμετοχής, σε ότι αφορά την επι τοις εκατό χωρητικότητα της, στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Στο γράφημα 8Γ, αποτυπώνεται η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων επί του συνόλου της χωρητικότητας των πλοίων που διακινήθηκαν από και προς την χώρα μας, για το χρονικό διάστημα 1961-1997 (διεθνή ναυτιλιακή κίνηση). Αν και η καμπύλη της αναλογίας της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων επι των ξένων, παρουσιάζει ετήσιες διακυμάνσεις, μπορεί να ερμηνεύσει στο σύνολό της, την μείωση της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, ως αποτέλεσμα μιας γενικότερης μείωσης της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου και μιας αντίστοιχης ανάκαμψης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (ως προς την χωρητικότητα). Δηλαδή, αν και η χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου παρουσίασε τάσεις μείωσης από το 1985 και μετά, η χώρας μας προσπάθησε να διατηρήσει ένα ικανοποιητικό βαθμό συμμετοχής στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση με έντονες ετήσιες αυξομειώσεις.

Συμπερασματικά, θα σημειωθεί πως η μείωση του αριθμού του ελληνικού εμπορικού στόλου, επηρέασε αρνητικά και την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, ιδιαίτερα το δεύτερο μισό της υπό εξέταση χρονικής περιόδου, αφού φαίνεται πως ένα σεβαστό μέρος της δυναμικής του εμπορικού στόλου, κινούνταν στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Το γεγονός της σταδιακής και όχι απότομης μείωσης της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου, μπορεί να εξηγηθεί ως αποτέλεσμα, πρωτίστως, της μείωσης του αριθμού των πλοίων της χώρας μας,

(παροπλισμός και διάλυση ακόμα και μικρής ηλικίας πλοίων) λόγω των οικονομικών συνθηκών που δημιουργήθηκαν αλλά ενδεχόμενα και ίσως, λόγω μιας πολιτικής των Ελλήνων εφοπλιστών της εποχής, να διατηρήσουν εν ενεργεία πλοία μεγάλης χωρητικότητας.

Γράφημα 8Β

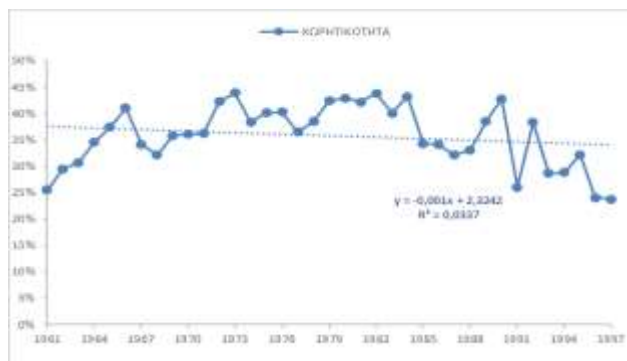
Διαχρονική εξέλιξη της χωρητικότητας των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου ως αναλογία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γράφημα 8Γ

Διαχρονική εξέλιξη της χωρητικότητας των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου ως αναλογία του επι της συνολικής χωρητικότητας πλοίων στην ναυτιλιακή κίνηση από / προς την χώρα μας .



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

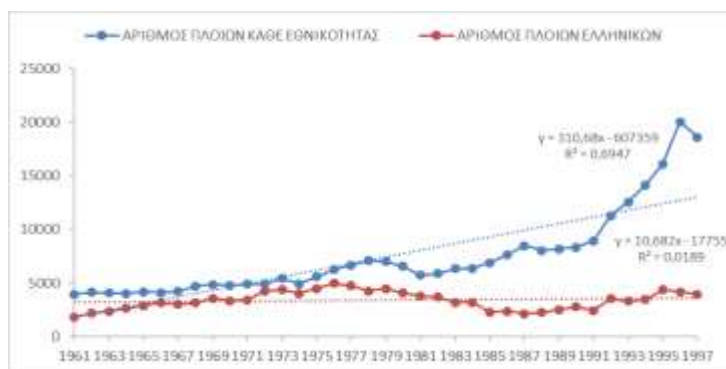
ΕΝΟΤΗΤΑ 2Β

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων

Ο βαθμός της μείωσης του αριθμού κυρίως και σε ένα βαθμό της χωρητικότητας των πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 1961-1997, αποτυπώθηκε στην ενότητα 2Α. Στην παρούσα ενότητα, θα καταγράψουμε την διαχρονική εξέλιξη του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων, ανεξαρτήτου σημαίας, που κατέπλευσαν/ απέπλευσαν προς/ από τα λιμάνια της χώρας μας, ενώ παράλληλα, θα αποτυπωθεί και η αναλογία των ελληνικών πλοίων. Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων στην ναυτιλιακή κίνηση εξωτερικού (κατάπλους), φαίνεται να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, σε σχέση με τον αντίστοιχο των ξένων πλοίων, ιδιαίτερα μετά το έτος 1983. (γράφημα 9Α)

Γράφημα 9Α

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας και ελληνικών «κατάπλους», 1961-1997



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αυτή η παραδοχή ενισχύεται και από την αναλογία μεταξύ ξένων και ελληνικών πλοίων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 14, παρατηρείται μείωση της αναλογίας των πλοίων με ελληνική σημαία. Έτσι, ενώ για το έτος 1962, η αναλογία ελληνικών / ξένων πλοίων, ήταν 1 προς 1,88 πλοία, για το έτος 1997, η αναλογία αυξήθηκε στα 1 προς 4,68 πλοία. Επομένως, παρατηρείται μια σταδιακή μείωση των πλοίων με ελληνική σημαία που κινήθηκαν στην ναυτιλιακή κίνηση του εξωτερικού

(κατάπλους). Μείωση, που ωστόσο καλύφτηκε από πλοία σημαίας κρατών εξωτερικού, αφού όπως φαίνεται διαχρονικά, ο συνολικός τους αριθμός, αυξήθηκε κατά 370,26 %.

Πίνακας 14

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας – αναλογία ελληνικών πλοίων επί του συνόλου «κατάπλους», στην ναυτιλιακή κίνηση της Ελλάδας με το εξωτερικό, 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
1961	3961	1857	5818	2,13
1962	4155	2205	6360	1,88
1963	4063	2361	6424	1,72
1964	4051	2648	6699	1,53
1965	4187	2914	7101	1,44
1966	4135	3167	7302	1,31
1967	4227	3022	7249	1,40
1968	4736	3161	7897	1,50
1969	4864	3578	8442	1,36
1970	4784	3369	8153	1,42
1971	4915	3433	8348	1,43
1972	4901	4285	9186	1,14
1973	5436	4398	9834	1,24
1974	4945	4052	8997	1,22
1975	5598	4476	10074	1,25
1976	6279	4972	11251	1,26
1977	6690	4757	11447	1,41
1978	7099	4272	11371	1,66
1979	7036	4477	11513	1,57
1980	6564	4089	10653	1,61
1981	5727	3797	9524	1,51
1982	5896	3700	9596	1,59
1983	6330	3214	9544	1,97
1984	6397	3204	9601	2,00
1985	6923	2304	9227	3,00
1986	7642	2368	10010	3,23
1987	8484	2143	10627	3,96
1988	8043	2277	10320	3,53
1989	8195	2533	10728	3,24
1990	8349	2790	11139	2,99
1991	8939	2449	11388	3,65
1992	11291	3548	14839	3,18
1993	12561	3321	15882	3,78
1994	14149	3479	17628	4,07
1995	16077	4387	20464	3,66
1996	20056	4205	24261	4,77
1997	18627	3983	22610	4,68

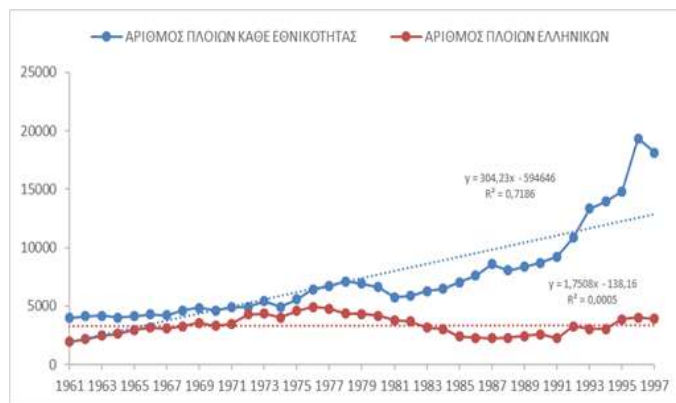
Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αλλά και διαχρονική εξέλιξη του συνολικού αριθμού των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας (απόπλους), παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, έως το 1997. Πιο συγκεκριμένα, σε χρονικό διάστημα τριάντα έξι ετών, ο συνολικός αριθμός των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας που απέπλευσαν από την χώρα μας, αυξήθηκε κατά 268%. Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων εμφανίζει αυξητική τάση έως το 1979 και από εκείνη την χρονιά και έως το 1992, καταγράφει πτωτικές τάσεις. Ανοδική πορεία φαίνεται να καταγράφεται από το 1992 έως το 1997 με 3.914 πλοία. Επομένως, η εικόνα μεταξύ

των ελληνικών και ξένων πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση (απόπλους), φαίνεται να μην διαφοροποιείται με την εικόνα που αποτυπώθηκε στον κατάπλου των πλοίων από τα λιμάνια του εξωτερικού προς την χώρα μας και να εμφανίζει ομοιότητες (πίνακας 15). Στο γράφημα 9B, αποτυπώνονται οι καμπύλες του αριθμού των πλοίων (ανεξαρτήτου σημαίας / ελληνικών). Σε αυτό φαίνεται η συνεχόμενη αυξητική τάση του αριθμού των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας καθώς η μεγάλη απόκλιση μεταξύ των δυο καμπυλών, ιδιαίτερα από το έτος 1977 και έως το 1997. Σε όλο το χρονικό διάστημα ο αριθμός των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας, καταγράφει υψηλότερες τιμές σε σχέση με τον αριθμό των ελληνικών πλοίων, παρουσιάζοντας την ίδια συμπεριφορά με το γράφημα 9Α (κατάπλους πλοίων). Αυτό συνεπάγεται πως δεν υπήρξε διαφοροποίηση στην πολιτική της διεθνούς ναυτιλίας, αφού οι οποιεσδήποτε παράμετροι μείωσης των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, επέδρασε στον ίδιο βαθμό, τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου των πλοίων.

Γράφημα 9B

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας «απόπλους», 1961-1997



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Παράλληλα, η αναλογία των ελληνικών πλοίων έναντι των ξένων, διαχρονικά έως το 1997, αυξάνει υπέρ των ξένων. Πιο συγκεκριμένα, η αναλογία για το 1962 ήταν, 1 προς 1,91 πλοία και το 1997 αυξήθηκε σε 1 προς 4,63, υπέρ των πλοίων άλλης εθνικότητας. Δεδομένου πως παρόμοια αναλογία ξένων/ ελληνικών πλοίων καταγράφηκε κατά τον κατάπλου των πλοίων, ισχυροποιείται ακόμα περισσότερο η

ανωτέρω παραδοχή, περί ίδιου βαθμού επίδρασης κατά τον κατάπλου/ απόπλου των πλοίων .

Πίνακας 15

Διαχρονική εξέλιξη αριθμού πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας – αναλογία ελληνικών πλοίων επι συνόλου «απόπλους» , στην ναυτιλιακή κίνηση της Ελλάδας με το εξωτερικό, 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ
1961	3974	1938	5912	2,05
1962	4135	2168	6303	1,91
1963	4159	2460	6619	1,69
1964	4029	2619	6648	1,54
1965	4133	2973	7106	1,39
1966	4291	3134	7425	1,37
1967	4196	3086	7282	1,36
1968	4611	3272	7883	1,41
1969	4845	3578	8423	1,35
1970	4614	3311	7925	1,39
1971	4900	3504	8404	1,40
1972	4929	4272	9201	1,15
1973	5409	4359	9768	1,24
1974	4928	4027	8955	1,22
1975	5566	4580	10146	1,22
1976	6440	4926	11366	1,31
1977	6693	4787	11480	1,40
1978	7101	4358	11459	1,63
1979	6916	4332	11248	1,60
1980	6613	4164	10777	1,59
1981	5751	3808	9559	1,51
1982	5871	3677	9548	1,60
1983	6295	3133	9428	2,01
1984	6484	3045	9529	2,13
1985	7040	2404	9444	2,93
1986	7605	2274	9879	3,34
1987	8583	2254	10837	3,81
1988	8049	2264	10313	3,56
1989	8369	2420	10789	3,46
1990	8691	2574	11265	3,38
1991	9231	2256	11487	4,09
1992	10865	3250	14115	3,34
1993	13359	3031	16390	4,41
1994	13939	3056	16995	4,56
1995	14813	3865	18678	3,83
1996	19355	4016	23371	4,82
1997	18125	3914	22039	4,63

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Κλείνοντας την ενότητα θα επισημάνουμε πως η αναλογία των ελληνικών έναντι των ξένων πλοίων, μειώνεται από 1/1,88 σε 1/ 4,68 στον κατάπλου των πλοίων και 1/1,91 σε 1/ 4,63 στον απόπλου. Η σταδιακή μείωση της ελληνικής συμμετοχής εντοπίζεται τόσο στον απόπλου, όσο και στον κατάπλου των πλοίων, διατηρώντας την παραδοχή πως οι ίδιοι παράμετροι επιδρούν στον ίδιο βαθμό την ναυτιλιακή κίνηση. Τέλος, θα σημειώσουμε πως η συνολική ναυτιλιακή κίνηση των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας, ιδιαίτερα από το 1987 και μετά παρουσιάζει αυξητικές τάσεις και συνιστά την βασική αιτία ανοίγματος της διαφοράς μεταξύ των ελληνικών και της ξένης εθνικότητας πλοίων, τόσο στον κατάπλου όσο και στον απόπλου, αφού το

μεγαλύτερο τμήμα της ναυτιλιακής διακίνησης πραγματοποιούνταν με πλοία ξένης εθνικότητας.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2Γ

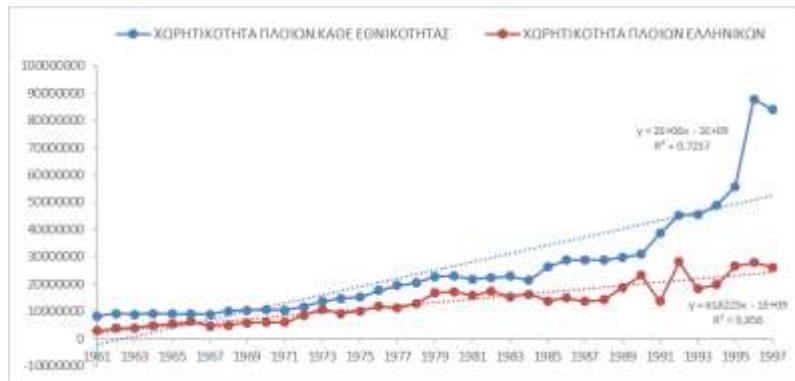
ΕΝΟΤΗΤΑ 2ΓΑ

Χωρητικότητα Ελληνικής και ξένης εθνικότητας πλοίων (κατάπλους)

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η χωρητικότητα των πλοίων, ελληνικών και ξένων (κατάπλους) που κινήθηκαν προς την χώρα μας από χώρες του εξωτερικού (1961-1997). Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων (ελληνικών και ξένων) που διακινήθηκαν, παρουσιάζει διαχρονικά αυξητικές τάσεις (πίνακας 16Α). Όπως παρατηρούμε στο γράφημα 10Α, διαχρονικά η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα από τα πλοία ξένης εθνικότητας. Ειδικότερα, από το 1961 έως το 1982, η ελληνική συμμετοχή στην χωρητικότητα πλοίων, παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, ενώ έως το 1997 καταγράφει αυξομειώσεις. Στην χρονική περίοδο των αυξομειώσεων, η χωρητικότητα των πλοίων ξένης εθνικότητας, παρουσίασε τις υψηλότερες διαχρονικά αυξήσεις. Πιο συγκεκριμένα, ενώ μεταξύ 1990 και 1991, η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων παρουσιάζει σημείο καμπής, με ελάχιστη τιμή 13.612.309 κ.κ.χ (1991), η αντίστοιχη τιμή για την χωρητικότητα πλοίων ξένης εθνικότητας είναι 38.614.785 κ.κ.χ (1991). Το 1992 η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων, ανακάμπτει με 28.177.945 κ.κ.χ , έναντι 45.231.877 κ.κ.χ των πλοίων ξένης εθνικότητας. Η διαπίστωση σχετικά με την χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων, όπως σημειώθηκε στην πρώτη ενότητα, είναι πως η επίδραση της μείωσης του ελληνικού εμπορικού στόλου, ήταν περισσότερο αργή και σε μικρότερο βαθμό, στην χωρητικότητα. Φαίνεται, τουλάχιστον για τον κατάπλου των πλοίων, πως αν και η καμπύλη της χωρητικότητας των πλοίων ξένης εθνικότητας κινήθηκε σε υψηλότερα επίπεδα, η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων, διατηρήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα με μέσο όρο αναλογίας 1,91.(1980-1997)

Γράφημα 10Α

Διαχρονική εξέλιξη χωρητικότητας πλοίων ελληνικής και ξένης εθνικότητας «κατάπλους», 1961-1997



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 16Α

Διαχρονική εξέλιξη χωρητικότητας πλοίων ελληνικών και ξένης εθνικότητας «κατάπλους», 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
1961	8207713	2806267	11013980	2,92
1962	9148790	3834832	12983622	2,39
1963	8837519	3914992	12752511	2,26
1964	9153943	4844787	13998730	1,89
1965	9003671	5393029	14396700	1,67
1966	9054892	6313872	15368764	1,43
1967	8909791	4633889	13543680	1,92
1968	10167885	4814051	14981936	2,11
1969	10507396	5867783	16375179	1,79
1970	10624896	6008145	16633041	1,77
1971	10392096	5909709	16301805	1,76
1972	11706364	8582655	20289019	1,36
1973	13632572	10687106	24319678	1,28
1974	14709328	9165713	23875041	1,60
1975	15154516	10176050	25330566	1,49
1976	17629274	11889923	29519197	1,48
1977	19495483	11210275	30705758	1,74
1978	20502245	12836508	33338753	1,60
1979	22817252	16830504	39647756	1,36
1980	22934668	17265992	40200660	1,33
1981	21787115	15896724	37683839	1,37
1982	22247311	17376751	39624062	1,28
1983	22885080	15311166	38196246	1,49
1984	21355090	16285694	37640784	1,31
1985	26276283	13757787	40034070	1,91
1986	28777824	14888826	43666650	1,93
1987	28935849	13737562	42673411	2,11
1988	28856837	14313195	43170032	2,02
1989	29916575	18754156	48670731	1,60
1990	30976315	23195116	54171431	1,34
1991	38614785	13612309	52227094	2,84
1992	45231877	28177945	73409822	1,61
1993	45452562	18314052	63766614	2,48
1994	48958520	19826016	68784536	2,47
1995	55780602	26571555	82352157	2,10
1996	87867346	27867613	115734959	3,15
1997	83993285	26230167	110223452	3,20

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

ΕΝΟΤΗΤΑ 2ΓΒ

Χωρητικότητα Ελληνικής και ξένης εθνικότητας πλοίων (απόπλους)

Στην παρούσα ενότητα θα μας απασχολήσει η καταγραφή της χωρητικότητας των πλοίων ελληνικής και ξένης εθνικότητας που απέπλευσαν από την χώρας μας, για το χρονικό διάστημα (1961-1997). Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων που απέπλευσαν από την χώρα μας παρουσιάζει διαχρονική τάση αύξησης, με την χωρητικότητα των πλοίων ξένης εθνικότητας να καταγράφει σε όλο το χρονικό διάστημα, υψηλότερες τιμές σε σχέση με την χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων. Αρχικά και οι δυο καμπύλες στο γράφημα 10B, ακολουθούν την ίδια τάση, μέχρι το 1984. Αυτό σημαίνει πως έως το 1984, η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων και των ξένων, αφενός παρουσίαζαν αυξητικές τάσεις, αφετέρου η απόκλιση μεταξύ τους είναι πολύ μικρή, αν και υπέρ της χωρητικότητας των πλοίων ξένης εθνικότητας. Η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων παρουσιάζει μικρές αυξητικές τάσεις, τουλάχιστον έως το 1989, ενώ από το 1990 έως και το 1997, εντοπίζονται αυξομειώσεις. Ειδικότερα, η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων για το έτος 1961 λαμβάνει τιμή τους 3.065.661 κ.κ.χ, το έτος 1984, η τιμή αυξήθηκε κατά 444%(1,666,9647) κ.κ.χ., ενώ η αύξηση από το 1984 έως το 1997, περιορίστηκε στο 49%. Η αντίστοιχη ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας των πλοίων ξένης εθνικότητας, αποτυπώνει μια αύξηση για το χρονικό διάστημα (1961-1984), της τάξης του 168%, ενώ από το 1984 έως το 1997 η αύξηση άγγιξε το 252%, παράλληλα, η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων καταγράφει έναν μέσο όρο του 2,02. (1980-1997)

Γράφημα 10B

Διαχρονική εξέλιξη χωρητικότητας πλοίων ελληνικής και ξένης εθνικότητας «απόπλους», 1961-1997



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997,
ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 16B

Διαχρονική εξέλιξη χωρητικότητας πλοίων ελληνικών και ξένης εθνικότητας «απόπλους», 1961-1997

ΕΤΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
1961	8404536	3065661	11470197	2,74
1962	8973525	3680410	12653935	2,44
1963	9261611	4083448	13345059	2,27
1964	9215065	4747224	13962289	1,94
1965	9030456	5493536	14523992	1,64
1966	8786902	6208577	14995479	1,42
1967	8823598	4762265	13585863	1,85
1968	10088259	5010142	15098401	2,01
1969	10426036	5775746	16201782	1,81
1970	10199427	5833405	16032832	1,75
1971	10232839	5977256	16210095	1,71
1972	12132050	8646088	20778138	1,40
1973	13757373	10349741	24107114	1,33
1974	18842354	8979238	27821592	2,10
1975	14836270	10724147	25560417	1,38
1976	18380013	12413722	30793735	1,48
1977	19456944	11757904	31214848	1,65
1978	20535075	13509865	34044940	1,52
1979	22752669	17591686	40344355	1,29
1980	23330664	17341159	40671823	1,35
1981	21699397	16119116	37818513	1,35
1982	22466442	17021620	39488062	1,32
1983	23192714	15745537	38938251	1,47
1984	22559487	16669647	39229134	1,35
1985	27338615	16119373	43457988	1,70
1986	30441329	16161794	46603123	1,88
1987	34055791	15875731	49931522	2,15
1988	31848560	15918763	47767323	2,00
1989	33057100	18979492	52036592	1,74
1990	34265637	22040223	56305860	1,55
1991	37630214	15260369	52890583	2,47
1992	38573533	25462783	64036316	1,51
1993	42969637	15554654	58524291	2,76
1994	47214524	16579574	63794098	2,85
1995	53547977	22568732	76116709	2,37
1996	80384242	24645494	105029736	3,26
1997	79345623	24853009	104198632	3,19

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Τα συμπεράσματα για την χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων / έναντι των πλοίων ξένης εθνικότητας δεν διαφοροποιούν την εικόνα που καταγράψαμε για τον αριθμό των πλοίων. Έτσι, η χωρητικότητα των πλοίων που συνολικά κατέπλευσαν/ απέπλευσαν προς / από τα λιμάνια της χώρας μας, διαχρονικά παρουσίασε αυξητικές τάσεις. Σε ότι αφορά την χωρητικότητα των πλοίων ελληνικής εθνικότητας, θα παρατηρήσουμε μια περισσότερο ανελαστική πτώση, έναντι της πτώσης του αριθμού των πλοίων, ενώ δεν εντοπίζεται διαφοροποίηση μεταξύ του κατάπλου / απόπλου, γεγονός που ενισχύει την παραδοχή του ίδιου βαθμού επίδρασης των ενδογενών/ εξωγενών παραμέτρων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2ΓΓ

Συσχετίσεις μεταβλητών

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιάσουμε τις συσχετίσεις που καταγράφονται μεταξύ των μεταβλητών²⁶ κατά των κατάπλου και τον απόπλου των πλοίων .

Στον πίνακα 17Α, παρουσιάζεται ο συντελεστής συσχέτισης Pearson's και η τιμή P για τις μεταβλητές (αριθμός πλοίων ελληνικών και ξένων). Από τα στοιχεία, προκύπτει πως διαχρονικά το σύνολο των ελληνικών και των ξένων πλοίων που απέπλευσαν από τα λιμάνια της χώρας μας, προς τις χώρες του εξωτερικού, δεν παρουσιάζουν συσχέτιση μεταξύ τους ($P=0.572>0.01$), ενώ το ίδιο ακριβώς παρατηρούμε και στον κατάπλου των πλοίων. Το αποτέλεσμα αυτό συνηγορεί προς μια συνθήκη, απουσίας γραμμικής συσχέτισης, μεταξύ του αριθμού των ξένων και των ελληνικών πλοίων. Πρακτικά, αυτό μεταφράζεται, πως ο αριθμός των ελληνικών πλοίων και των πλοίων ξένης εθνικότητας, κατά τον απόπλου/ κατάπλου από/ προς τα λιμάνια της χώρας μας προς/από τα λιμάνια του εξωτερικού, δεν συμμεταβάλλονται , τουλάχιστον γραμμικά.

Πίνακας 17Α

Συσχέτιση αριθμού πλοίων

Correlations			
		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΞΕΝΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	Pearson Correlation	1	.098
	Sig. (2-tailed)		.572
	N	37	37
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΞΕΝΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	Pearson Correlation	.098	1
	Sig. (2-tailed)	.572	
	N	37	37

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Η χωρητικότητα των ελληνικών και ξένων πλοίων κατά τον κατάπλου και τον απόπλου παρουσιάζει συσχέτιση. Ειδικότερα στους πίνακες 18Α και 18Β παρουσιάζεται ο συντελεστής συσχέτισης Pearson's και η τιμή P για τις μεταβλητές

²⁶ Στην ενότητα 2ΓΑ , βάσει των στατιστικών δεδομένων και της τάσης των γραφικών παραστάσεων καταλήξαμε σε συμπεράσματα. Μέσω του στατιστικού προγράμματος S.P.S.S (27) και θέτοντας ως μεταβλητές τις ναυτιλιακές παραμέτρους, αριθμού πλοίων (ελληνικών και ξένων), χωρητικότητας πλοίων (ελληνικών και ξένων), αναλογία ελληνικών πλοίων, κατά τον κατάπλου / απόπλου, αλλά και σε συνδυασμό αυτών, θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε την ύπαρξη και τον βαθμό συσχέτισης αυτών.

(χωρητικότητα ελληνικών και ξένων πλοίων) κατά τον απόπλου και κατάπλου των πλοίων. Από τα στοιχεία, προκύπτει πως και τα δυο τεστ είναι στατιστικά σημαντικά με $P < 0.01$ και στις δυο περιπτώσεις, επομένως υπάρχει ισχυρή συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών. Αυτό πρακτικά μεταφράζεται στην παραδοχή, πως αν και ο αριθμός των ελληνικών πλοίων μειώνεται σταδιακά σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων ξένης εθνικότητας, αυτό δεν φαίνεται να επιδρά σε μεγάλο βαθμό την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, σε ότι αφορά την χωρητικότητα, αφού εντοπίζεται έντονη συμμεταβολή, ειδικά κατά τον κατάπλου των πλοίων. Η συγκεκριμένη απόληξη ταυτίζεται με την παραδοχή των παραγράφων περί ύπαρξης ενός μεγαλύτερου βαθμού ανελαστικότητας της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων, έναντι του αριθμού των ελληνικών πλοίων.

Πίνακας 18Α

Συσχέτιση χωρητικότητας πλοίων

Correlations			
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.700**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	37	37
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.700**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	37	37

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πίνακας 18Β

Correlations			
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.861**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	37	37
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.861**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	37	37

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Στον πίνακα 19, αποτυπώνεται η αναλογία, μόνο των ελληνικών πλοίων, τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου αυτών. Το τεστ και σε αυτήν την περίπτωση είναι στατιστικά σημαντικό αφού το $p < 0.01$, που πρακτικά δεν διαφοροποιεί την

αναλογία των ελληνικών πλοίων, μεταξύ του κατάπλου και του απόπλου. Αυτό μεταφράζεται στην ύπαρξη μιας σταθερής πολιτικής που διατήρησε αμετάβλητη την αναλογία των ελληνικών πλοίων κατά την διακίνησή τους από και προς τα λιμάνια του εξωτερικού.

Πίνακας 19

Συσχέτιση αναλογίας πλοίων

Correlations			
		ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.992**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	37	37
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.992**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	37	37

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Στους πίνακες 20Α και 20Β πραγματοποιήσαμε το στατιστικό τεστ, μεταξύ των ελληνικών πλοίων (κατάπλου/απόπλου) και στην συνέχεια, μεταξύ των πλοίων ξένης εθνικότητας, σε ότι αφορά την χωρητικότητα αυτών. Βάσει των αποτελεσμάτων, προκύπτει η στατιστική σημαντικότητα των υπό εξέταση μεταβλητών ($P < 0.01$). Επομένως, δεν παρατηρείται διαφοροποίηση μεταξύ της χωρητικότητας των πλοίων (ελληνικών και ξένων) κατά τον κατάπλου και απόπλου αυτών. Από το στατιστικό αυτό αποτέλεσμα, συνάγεται το συμπέρασμα, της ύπαρξης μιας πολιτικής, του ίδιου βαθμού, αναφερόμενοι στην χωρητικότητα, των πλοίων (ελληνικών/ξένων) κατά τον (κατάπλου/απόπλου).

Πίνακας 20 Α, 20Β

Συσχέτιση χωρητικότητας πλοίων

Correlations			
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.994**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	37	37
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.994**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	37	37

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

ΕΝΟΤΗΤΑ 2Δ

Συνολική εμπορευματική κίνηση

Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζεται η συνολική εμπορευματική ναυτιλιακή κίνηση της χώρας με τις χώρες του εξωτερικού. Σε όλη την διάρκεια του χρονικού διαστήματος (1947- 1997), σε γενικές γραμμές, παρατηρείται ανοδική τάση, τόσο των εισαγωγών όσο και των εξαγωγών. Οι δείκτης τιμών των εισαγωγών με έτος βάσης το 1970, παρουσιάζει μια συνεχόμενη αυξητική τάση η οποία μετά από 10 έτη λαμβάνει τιμή 275,63. Από το 1980 έως και το 1996, φαίνεται να εντοπίζονται μικρές αυξομειώσεις, με τον δείκτη τιμών να λαμβάνει τιμή 278,37 (1996). Ο δείκτης τιμών των εξαγωγών με το ίδιο έτος βάσης (1997), παρουσιάζει ραγδαία αύξηση σε σχέση με το 1947. Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης τιμών των εξαγωγών που το 1947 ήταν (ΔΤ 0,24), το 1975 προσέγγισε την τιμή 400. Η αύξηση του δείκτη τιμών των εξαγωγών συνεχίστηκε με μικρές αυξομειώσεις, λαμβάνοντας την μέγιστη τιμή, το έτος 1989 (ΔΤ 583,11). Αυτό μεταφράζεται σε μια ανοδική πορεία παραγωγής και διάθεσης προϊόντων σε χώρες του εξωτερικού, μέσω του θαλάσσιου εμπορίου. Ακόμα και αν παρατηρήσουμε την ανά δεκαετία εξέλιξη του δείκτη τιμών, θα διαπιστώσουμε μια ραγδαία αύξηση, ειδικότερα των εξαγωγών.

Πίνακας 21

Εξέλιξη δείκτη τιμών εμπορευματικής κίνησης, 1947-1997

ΕΤΟΣ	ΔΤ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ 1970	ΔΤ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ 1970
1947	11,37	0,24
1948	14,27	0,31
1949	15,37	3,62
1950	16,30	3,64
1951	18,61	8,21
1952	15,45	14,78
1953	15,60	13,53
1954	18,17	13,80
1955	20,48	18,40
1956	22,36	19,02
1957	24,33	34,46
1958	25,90	39,61
1959	24,41	37,43
1960	23,67	49,30
1961	30,58	37,94
1962	34,13	38,47
1963	39,10	40,02
1964	44,11	40,70
1965	73,64	62,11
1966	85,89	81,46
1967	76,35	88,35
1968	78,16	90,04
1969	91,84	99,61
1970	100,00	100,00
1971	111,39	110,09
1972	148,23	154,83
1973	209,37	223,39
1974	191,17	321,20
1975	173,38	399,35
1976	189,72	354,83
1977	170,61	370,23
1978	201,61	407,35
1979	273,82	486,54
1980	275,63	546,01
1981	224,33	578,21
1982	219,83	520,40
1983	212,87	495,27
1984	229,18	501,78
1985	188,37	472,78
1986	208,31	495,48
1987	242,76	534,78
1988	232,60	551,72
1989	234,77	583,11
1990	249,13	487,86
1991	265,43	449,49
1992	273,08	458,31
1993	169,61	324,55
1994	226,39	411,28
1995	230,06	472,16
1996	278,37	467,50
1997	271,43	398,80

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 22

Διαχρονική εξέλιξη εισαγωγών – εξαγωγών 1947-1997

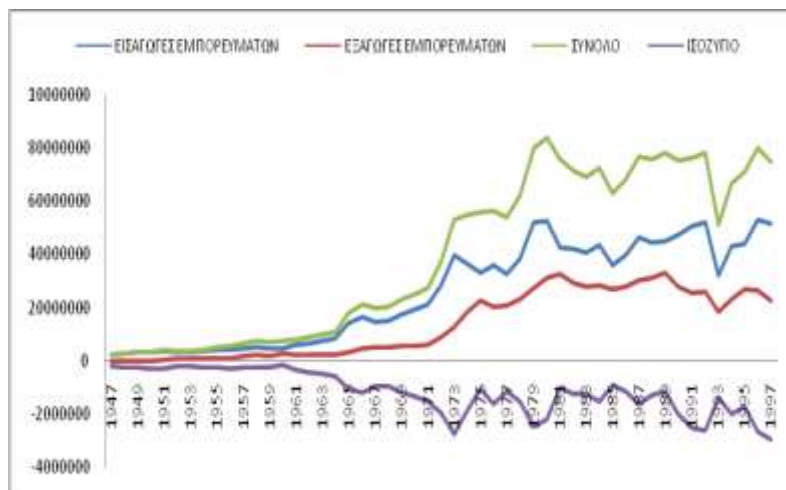
ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ (2011)
1947	2174000	13400	2187400	-2160600	2419
1948	2728000	17500	2745500	-2710500	2468
1949	2939000	206000	3145000	-2733000	2564
1950	3116000	207000	3323000	-2909000	2628
1951	3558000	467000	4025000	-3091000	2830
1952	2954000	841000	3795000	-2113000	2816
1953	2983000	770000	3753000	-2213000	3334
1954	3474000	785000	4259000	-2689000	3316
1955	3915000	1047000	4962000	-2868000	3576
1956	4276000	1082000	5358000	-3194000	3845
1957	4651000	1961000	6612000	-2690000	4085
1958	4953000	2254000	7207000	-2699000	4277
1959	4667000	2130000	6797000	-2537000	4389
1960	4525000	2805413	7330413	-1719587	4490
1961	5847000	2159000	8006000	-3688000	4876
1962	6526000	2189000	8715000	-4337000	4960
1963	7476000	2277000	9753000	-5199000	5504
1964	8433000	2316000	10749000	-6117000	5818
1965	14080000	3534000	17614000	-10546000	6353
1966	16423000	4635000	21058000	-11788000	6793
1967	14599000	5027000	19626000	-9572000	7064
1968	14944000	5123000	20067000	-9821000	7496
1969	17559000	5668000	23227000	-11891000	8222
1970	19120000	5690000	24810000	-13430000	8925
1971	21297000	6264000	27561000	-15033000	9562
1972	28342000	8810000	37152000	-19532000	10690
1973	40031000	12711000	52742000	-27320000	10956
1974	36552000	18276000	54828000	-18276000	10504
1975	33151000	22723000	55874000	-10428000	11074
1976	36274000	20190000	56464000	-16084000	11548
1977	32621000	21066000	53687000	-11555000	11602
1978	38547000	23178000	61725000	-15369000	12189
1979	52355000	27684000	80039000	-24671000	12269
1980	52700000	31068000	83768000	-21632000	12461
1981	42892000	32900000	75792000	-9992000	12575
1982	42032000	29611000	71643000	-12421000	12391
1983	40700000	28181000	68881000	-12519000	12376
1984	43819000	28551000	72370000	-15268000	12661
1985	36016000	26901000	62917000	-9115000	13302
1986	39829000	28193000	68022000	-11636000	14123
1987	46416000	30429000	76845000	-15987000	14270
1988	44474000	31393000	75867000	-13081000	15302
1989	44888000	33179000	78067000	-11709000	16024
1990	47633000	27759000	75392000	-19874000	16012
1991	50751000	25576000	76327000	-25175000	17074
1992	52212000	26078000	78290000	-26134000	17076
1993	32429113	18467120	50896233	-13961993	17392
1994	43285000	23402000	66687000	-19883000	18286
1995	43987000	26866000	70853000	-17121000	18923
1996	53225000	26601000	79826000	-26624000	19292
1997	51897000	22692000	74589000	-29205000	20877

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο γράφημα 11, παρατηρούμε την διαχρονική εξέλιξη (εισαγωγών – εξαγωγών) για το χρονικό διάστημα 1947-1997. Σε όλο το χρονικό διάστημα αποτυπώνεται σχεδόν θετική τάση. Αρνητική τάση σε όλο το διάστημα παρουσιάζει το ισοζύγιο, αρχικά σε μικρό βαθμό, 2.160.600 τόνους (1947) και στην συνέχεια 29.205.000 τόνους(1997). (πίνακας 22)

Γράφημα 11

Εξέλιξη τάσης εισαγωγών- εξαγωγών



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Οι εισαγωγές των εμπορευμάτων φαίνεται να επηρεάζονται από το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (2011 τιμές), αφού ακολουθούν την ίδια τάση. Το τεστ των δυο αυτών μεταβλητών είναι στατιστικά σημαντικό $P < 0.01$, ενώ η τιμή Pearson's, 0.845, δείχνει την ισχυρή συσχέτισή τους. Το ίδιο αποτέλεσμα στατιστικής σημαντικότητας αποτυπώνεται και μεταξύ των εξαγωγών και του κατά κεφαλή εισοδήματος καθώς και μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών. Συμπερασματικά, τόσο οι εξαγωγές όσο και οι εισαγωγές παρουσιάζουν ισχυρή συσχέτιση, ενώ και οι δυο αυτές μεταβλητές σχετίζονται θετικά με την αύξηση του ΑΕΠ. (πίνακας 23)

Πίνακας 23

Γραμμική συσχέτιση μεταξύ εισαγωγών- εξαγωγών εμπορευμάτων – ισοζυγίου και ΑΕΠ

		Correlations			
		ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗ Ν ΑΕΠ (2011)
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	Pearson Correlation	1	,952**	-,881**	,939**
	Sig. (2-tailed)		<,001	<,001	<,001
	N	51	51	51	51
ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	Pearson Correlation	,952**	1	-,693**	,883**
	Sig. (2-tailed)	<,001		<,001	<,001
	N	51	51	51	51
ΙΣΟΖΥΓΙΟ	Pearson Correlation	-,881**	-,693**	1	-,845**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001		<,001
	N	51	51	51	51
ΚΑΤΑΚΕΦΑΛΗ ΑΕΠ (2011)	Pearson Correlation	,939**	,883**	-,845**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	
	N	51	51	51	51

Table Caption

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

ΕΝΟΤΗΤΑ 2ΕΑ

Ναυτιλιακή κίνηση από και προς τις Ηπείρους

Στην παρούσα ενότητα θα αναλύσουμε για τα έτη 1970, 1975, 1980, 1985, 1990 και 1995 την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, με τις χώρες του εξωτερικού (ανά Ήπειρο). Η συνολική διακίνηση επιμερίζεται στον αριθμό των πλοίων (κατάπλους και απόπλους) και επικεντρώνεται στην συμμετοχή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από και προς τις χώρες του εξωτερικού.

Ειδικότερα, για το έτος 1970, παρατηρούμε πως υπάρχει μια μικρού βαθμού διαφοροποίηση μεταξύ της αναλογίας των ελληνικών πλοίων, ανάλογα με τον απόπλου και τον κατάπλου αυτών. Πιο συγκεκριμένα, ο συνολικός μέσος όρος της αναλογίας των ελληνικών πλοίων κατά τον απόπλου είναι 47.90% έναντι 44% κατά τον κατάπλου, επι της συνολικής ναυτιλιακής κίνησης. Σε σειρά κατάταξης, οι χώρες της Ευρώπης συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων (6.109, απόπλους), ενώ στην δεύτερη θέση έρχονται οι χώρες της Δυτικής Ασίας (1.077, απόπλους) και ακολουθούν η Βόρεια Αφρική (925, απόπλους) και η Βόρεια Αμερική (210, απόπλους). Ο αριθμός των πλοίων ελληνικής εθνικότητας, φαίνεται να ακολουθεί ανάλογη εικόνα (σε μικρότερο βαθμό), ως προς τις χώρες (προέλευσης /υποδοχής), συγκριτικά με τα πλοία ξένης εθνικότητας. Έτσι, οι χώρες της Ευρώπης επι συνολικής διακίνησης 6066 πλοίων (κατάπλους), τα 2303 πλοία είναι ελληνικής εθνικότητας (κατάπλους), συγκεντρώνοντας δηλαδή ένα ποσοστό συμμετοχής της τάξης του 38%. Ανάλογα, οι χώρες με χαμηλή ναυτιλιακή κίνηση, όπως εκείνες της Νότιας Ασίας, συγκεντρώνουν, επι συνόλου 4 πλοίων (κατάπλους), μηδενικό ποσοστό πλοίου ελληνικής συμμετοχής από την συγκεκριμένη Ήπειρο. Αυτό μεταφράζεται σε μια ενιαία ναυτιλιακή πολιτική εμπορικών συναλλαγών, που συνίσταται σε μια καθορισμένη αναλογία ελληνικών / ξένων πλοίων, στις χώρες με την υψηλότερη συναλλαγή, όπως οι χώρες της Ευρώπης. Επομένως, η μεγαλύτερη αναλογία συμμετοχής των ελληνικών πλοίων συγκεντρώνεται σε προορισμούς με την υψηλότερη ναυτιλιακή κίνηση. Σε ότι αφορά τους κατάπλους / απόπλους των πλοίων, δεν παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση, τουλάχιστον ως προς τις χώρες με τους υψηλότερους συναλλακτικούς δείκτες.

Πίνακας 24Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους» 1970

ΗΠΕΙΡΟΣ/ 1970 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	347	60	17,3%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	88	54	61,4%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	856	412	48,1%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	4		0,0%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	37	6	16,2%
ΩΚΕΑΝΙΑ	9	2	22,2%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	1.170	582	49,7%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	61	41	67,2%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	13	1	7,7%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	12	8	66,7%
ΕΥΡΩΠΗ	6.066	2.303	38,0%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	788	347	44,0%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 24Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο «απόπλους» 1970

ΗΠΕΙΡΟΣ /1970 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	210	63	30,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	23	15	65,2%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.077	486	45,1%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	3	1	33,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	39		0,0%
ΩΚΕΑΝΙΑ	8	2	25,0%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	925	619	66,9%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	26	19	73,1%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	4	2	50,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	7	6	85,7%
ΕΥΡΩΠΗ	6.109	2.458	40,2%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	766	367	47,9%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Για το έτος 1975, παρατηρείται πως οι χώρες της Ευρώπης, Δυτικής Ασίας και της Βόρειας Αφρικής, συγκεντρώνουν, συνολικά, τις υψηλότερες τιμές ναυτιλιακής κίνησης (κατάπλους/απόπλους). Τα υψηλότερα κατά μέσο όρο ποσοστά της ελληνικής συμμετοχής, εντοπίζονται, τόσο για τις χώρες που καταγράφεται υψηλή ναυτιλιακή κίνηση, όπως αυτές της Δυτικής Ασίας, με 49 % και 53,9% συμμετοχή επί του συνόλου (απόπλους/κατάπλους, αντιστοίχως), όσο και για τις χώρες με χαμηλή ναυτιλιακή κίνηση, όπως αυτές της Νότιας Αφρικής. Ειδικότερα, για αυτές τις χώρες παρατηρείται αναλογία συμμετοχής των ελληνικών πλοίων, της τάξης του 50% επι της συνολικής διακίνησης (απόπλους) και 60,9% επι της συνολικής διακίνησης (κατάπλους). Ο μέσος όρος κατά τον κατάπλου των ελληνικών πλοίων αγγίζει, ένα

ποσοστό της τάξης του 49%, ενώ κατά τον απόπλου το ποσοστό αυτό προσεγγίζει το 41,60%, επί του συνόλου. Παρατηρούμε, πως τα ποσοστά της ελληνικής συμμετοχής, είναι αυξημένα σε σύγκριση με τα ποσοστά της περασμένης πενταετίας (1970), σε ότι αφορά τον κατάπλου των πλοίων. Λόγω της μικρής μείωσης του ποσοστού της ελληνικής συμμετοχής κατά τον απόπλου, συγκριτικά με το έτος 1970, φαίνεται, πως ένα μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού στόλου, κινήθηκε αφενός προς τα ελληνικά λιμάνια, αφετέρου, καταγράφεται και μια υψηλότερη ποσοστιαία ναυτιλιακή διακίνηση, από και προς τις χώρες, με καταγεγραμμένη χαμηλή ναυτιλιακή συναλλαγή.

Πίνακας 25Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους» 1975

ΗΠΕΙΡΟΣ/1975 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	308	89	28,9%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	41	23	56,1%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.202	648	53,9%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	48	1	2,1%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	113	12	10,6%
ΩΚΕΑΝΙΑ	36	2	5,6%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	2.550	1.741	68,3%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	136	78	57,4%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	4		0,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	23	14	60,9%
ΕΥΡΩΠΗ	5.578	1.868	33,5%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	913	448	49,0%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 25Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « απόπλους» 1975

ΗΠΕΙΡΟΣ/ 1975 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	217	57	26,3%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	10	3	30,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.560	764	49,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	18	3	16,7%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	29	1	3,4%
ΩΚΕΑΝΙΑ	5		0,0%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	2.686	1.082	40,3%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	187	97	51,9%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	6	3	50,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	10	5	50,0%
ΕΥΡΩΠΗ	5.478	1.845	33,7%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	928	386	41,6%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Οι χώρες της Ευρώπης, Δυτικής Ασίας και τις Βόρειας Αφρικής για μια δεκαετία (1970-1980) συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά της συνολικής ναυτιλιακής διακίνησης. Για το έτος 1980, ο μέσος όρος της αναλογίας των ελληνικών πλοίων κατά τον κατάπλου/ απόπλου,

των πλοίων, φαίνεται να έχει τάση μείωσης, τόσο επι συνόλου, όσο και στις χώρες με τα υψηλότερα επίπεδα ναυτιλιακής διακίνησης, σε σύγκριση με την περασμένη (1975) πενταετία.

Πίνακας 26Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους »,1980

ΗΠΕΙΡΟΣ/1980 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	279	133	47,7%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	34	18	52,9%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.940	883	45,5%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	37	7	18,9%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	104	18	17,3%
ΩΚΕΑΝΙΑ	12		0,0%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	1.625	763	47,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	104	54	51,9%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	48	15	31,3%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	19		0,0%
ΕΥΡΩΠΗ	6.420	2.195	34,2%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	966	454	47,0%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 26Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « απόπλους »,1980

ΗΠΕΙΡΟΣ /1980 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	221	104	47,1%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	31	24	77,4%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	2.165	896	41,4%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	64	28	43,8%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	35	6	17,1%
ΩΚΕΑΝΙΑ	3	1	33,3%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	1.680	797	47,4%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	136	58	42,6%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	38	14	36,8%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	9	2	22,2%
ΕΥΡΩΠΗ	6.363	2.229	35,0%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	977	378	38,7%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Μετά από μια δεκαπενταετία ικανοποιητικής συμμετοχής την ελληνικού στόλου στην συνολική ναυτιλιακή κίνηση, φαίνεται να παρουσιάζει, για το έτος 1985, μια σημαντική πτώση της τάξης του 47% περίπου (κατάπλους/ απόπλους). Επηρεάζονται, κυρίως οι χώρες με χαμηλά ποσοστά ναυτιλιακής διακίνησης αλλά και οι χώρες που ανέκαθεν παρουσίαζαν υψηλά ποσοστά. Ειδικότερα, η μεγαλύτερη πτώση εντοπίζεται στην Βόρεια Αφρική και την Δυτική Ασία (κατάπλους/απόπλους). Η συγκεκριμένη πτώση έχει εντοπιστεί και σε προηγούμενη ενότητα και οφείλεται στην γενικότερη απομάκρυνση των πλοίων ελληνικής εθνικότητας από την ενεργό ναυτιλιακή δράση.

Πίνακας 27Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους » 1985

ΗΠΕΙΡΟΣ/1985 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	138	43	31,2%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	28	12	42,9%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.543	297	19,2%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	22	3	13,6%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	54	5	9,3%
ΩΚΕΑΝΙΑ	23	4	17,4%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	907	309	34,1%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	72	42	58,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	32	3	9,4%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	21	7	33,3%
ΕΥΡΩΠΗ	6.276	1.616	25,7%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	829	213	25,7%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 27Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « απόπλους » 1985

ΗΠΕΙΡΟΣ /1985 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	194	48	24,7%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	20	7	35,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.742	301	17,3%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	29	3	10,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	53	6	11,3%
ΩΚΕΑΝΙΑ	15	1	6,7%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	1.077	355	33,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	84	31	36,9%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	46	3	6,5%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	9	3	33,3%
ΕΥΡΩΠΗ	6.112	1.618	26,5%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	853	216	25,3%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η εικόνα του έτους 1990, βρίσκει την αναλογία της συμμετοχής των ελληνικών πλοίων ακόμα περισσότερη μειούμενη , με τον απόπλου, να παρουσιάζει την μεγαλύτερη πτώση που αγγίζει το 22,90%, έναντι 47,90%(1970) και 38,70%(1980). Ο κατάπλους των ελληνικών πλοίων, φαίνεται, να έχει συνολικά (1970-1990) μείωση, παρόλα αυτά από το 1990 , φαίνεται να εντοπίζεται μια μικρή αύξηση της τάξης του 16%. Κύριο χαρακτηριστικό του έτους (1990), συνιστά το γεγονός της αυξημένης συνολικής ναυτιλιακής διακίνησης , όλης της εικοσαετίας (1970-1990), με τις χώρες που κατείχαν τις πρώτες θέσεις συνολικής

διακίνησης, να τις διατηρούν, αναδεικνύοντας την Ευρώπη, την Δυτική Ασία και την Βόρεια Αφρική, ως τις δημοφιλέστερες συναλλακτικά Ηπείρους με την χώρα μας.

Πίνακας 28Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους »1990

ΗΠΕΙΡΟΣ/1990 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	153	25	16,3%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	29	10	34,5%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.342	538	40,1%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	71	2	2,8%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	38		0,0%
ΩΚΕΑΝΙΑ	17	1	5,9%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	737	148	20,1%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	50	27	54,0%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	27		0,0%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	15	7	46,7%
ΕΥΡΩΠΗ	8.616	1.975	22,9%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1.009	304	30,1%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 28Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « απόπλους »1990

ΗΠΕΙΡΟΣ/ 1990 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	220	21	9,5%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	26	13	50,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.424	366	25,7%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	72	4	5,6%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	45	2	4,4%
ΩΚΕΑΝΙΑ	14	3	21,4%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	854	198	23,2%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	72	15	20,8%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	13	2	15,4%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	13	4	30,8%
ΕΥΡΩΠΗ	8.494	1.943	22,9%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1.022	234	22,9%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το έτος 1995, χαρακτηρίζεται από μια περαιτέρω συνολική ναυτιλιακή διακίνηση, την οποία απορρόφησαν κυρίως οι χώρες της Ευρώπης, ενδεχόμενα, λόγω πολιτικών της Ευρωπαϊκής ένωσης, αφού παρουσιάζεται ο διπλασιασμός της ναυτιλιακής συναλλαγής σε σχέση με το έτος 1990. Συναλλαγή η οποία πραγματοποιήθηκε από πλοία ξένης εθνικότητας σε ποσοστό

80 % (κατάπλους) και 75% (απόπλους), αναδεικνύοντας έτσι, την περαιτέρω μείωση της ελληνικής ναυτιλιακής κίνησης.

Πίνακας 29Α

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « κατάπλους »1995

ΗΠΕΙΡΟΣ/1995 ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	143	11	7,7%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	43	7	16,3%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.365	292	21,4%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	23	1	4,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	13	1	7,7%
ΩΚΕΑΝΙΑ	1	-	0,0%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	1.125	242	21,5%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	48	17	35,4%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	21	2	9,5%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	14	6	42,9%
ΕΥΡΩΠΗ	17.570	3.804	21,7%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1.851	398	21,5%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 28Β

Κατανομή ναυτιλιακής κίνησης ανά Ήπειρο « απόπλους »1995

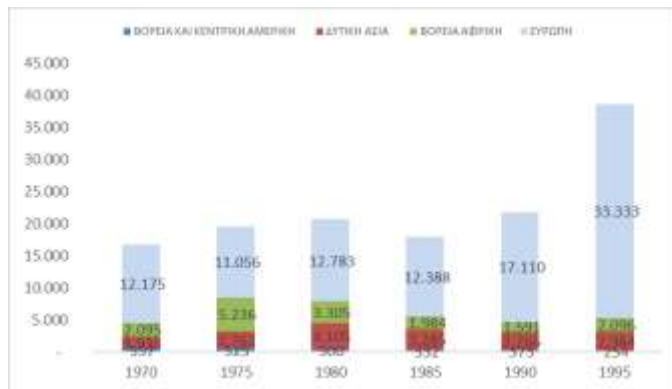
ΗΠΕΙΡΟΣ /1995 ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΠΛΟΙΑ ΑΝ. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	111	19	17,1%
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	57	25	43,9%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.619	266	16,4%
ΝΟΤΙΑ ΑΣΙΑ	36	3	8,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ	12	3	25,0%
ΩΚΕΑΝΙΑ	5	-	0,0%
ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	971	271	27,9%
ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	32	2	6,3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	18	1	5,6%
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	7	-	0,0%
ΕΥΡΩΠΗ	15.763	3.270	20,7%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1.694	429	25,3%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στα γράφημα 12, αποτυπώνονται οι χώρες με τις υψηλότερες τιμές αριθμού πλοίων (κατάπλους /απόπλους) για το χρονικό διάστημα 1970-1995. Οι χώρες της Ευρώπης έρχονται πρώτες, διαχρονικά και ακολουθούν η Βόρεια Αφρική, η Δυτική Ασία και τέλος η Βόρεια και κεντρική Αμερική.

Γράφημα 12

Αποτύπωση χωρών με τις υψηλότερες συγκεντρώσεις αριθμού πλοίων « κατάπλους/ απόπλους»

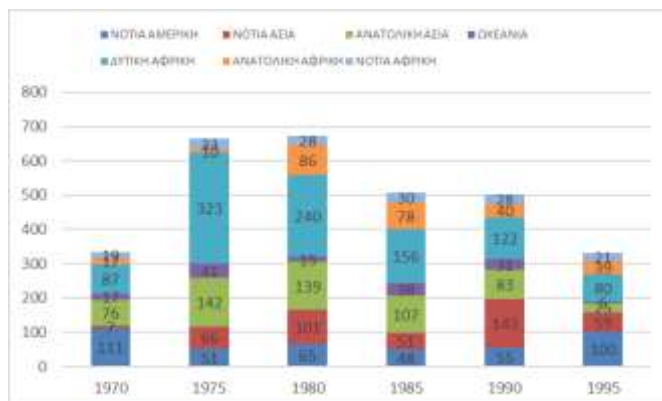


Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Αντίθετα, οι χώρες του Νότιου Ημισφαιρίου, ουσιαστικά οι πιο απομακρυσμένες, συγκεντρώνουν, τον χαμηλότερο αριθμό πλοίων, με την Δυτική Αφρική, την Νότια Αμερική και την Ανατολική Ασία, να καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις, ενώ ακολουθούν οι χώρες της Νότιας Αφρικής και της Ωκεανίας.(γράφημα 13)

Γράφημα 13

Αποτύπωση χωρών με τις χαμηλότερες συγκεντρώσεις αριθμού πλοίων « κατάπλους/ απόπλους»

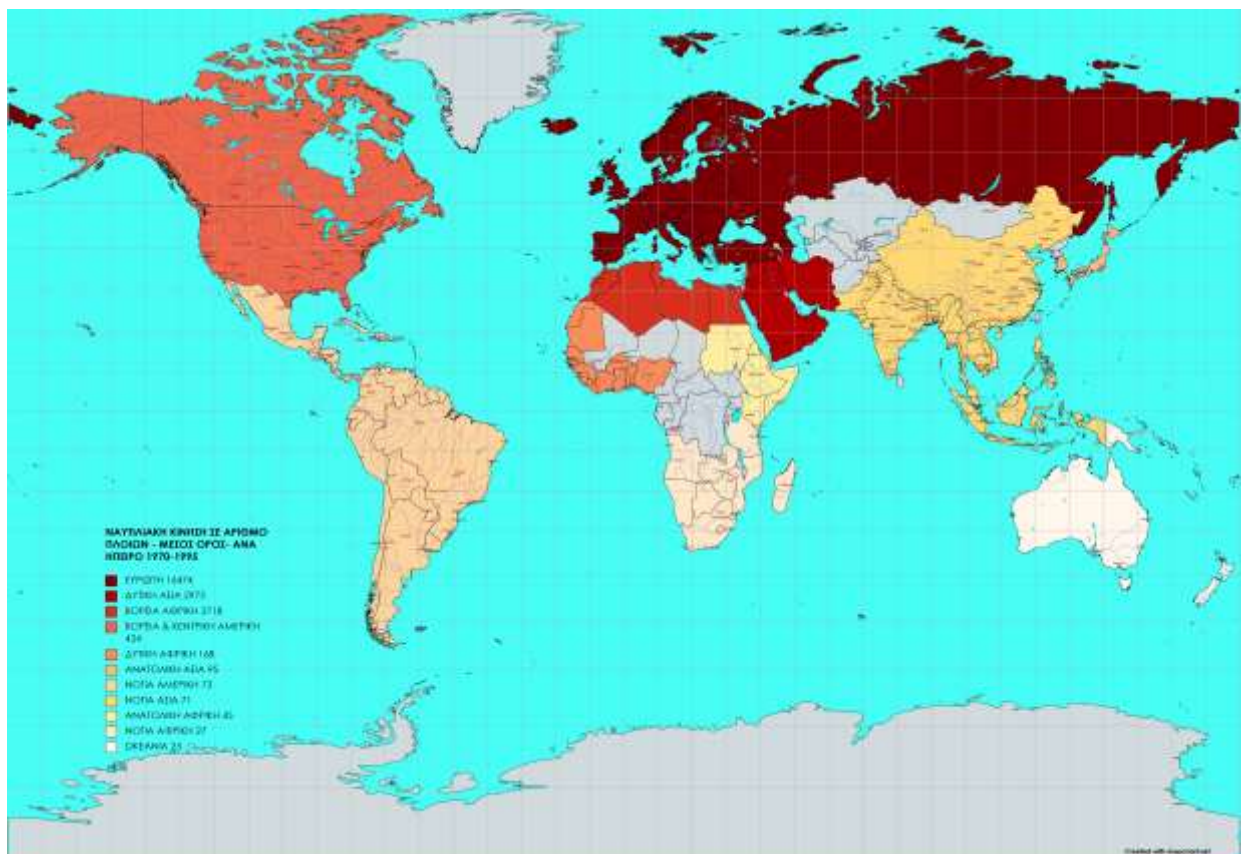


Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο γράφημα (χάρτης) που ακολουθεί αποτυπώνεται η ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού ανά Ήπειρο (μέσος όρος 1970-1995). Τα πιο έντονα χρώματα παρουσιάζουν υψηλότερη ναυτιλιακή διακίνηση, ενώ τα λιγότερο έντονα αποτυπώνουν την χαμηλότερη. Έτσι, οι χώρες της Ευρώπης (μέσος όρος 25 ετίας) , παρουσιάζουν την υψηλότερη ναυτιλιακή διακίνηση, ενώ οι χώρες της Νότιας Αμερικής και της Ωκεανίας, την χαμηλότερη. Από τις παρατηρήσεις, δεν θα ήταν άτοπη η παραδοχή, πως η απόσταση (ναυτικά μίλια) και το ανάλογο κόστος της ναυτιλιακής διακίνησης, ίσως να συνιστά και παράμετρο, που η χώρα μας συναλλάσσονταν ναυτιλιακά με τις κοντινότερες γεωγραφικά χώρες. Μάλιστα, όσο αυξάνεται η απόσταση γεωγραφικά τόσο μειώνεται η ναυτιλιακή κίνηση σε αριθμό πλοίων.

Γράφημα14

Χάρτης αποτύπωσης της ναυτιλιακής κίνησης της χώρας με τις χώρες του εξωτερικού ανά Ήπειρο (Μέσος όρος 1970-1975)



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Κλείνοντας την ενότητα της ναυτιλιακής κίνησης της χώρας μας προς τις χώρες του εξωτερικού, καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως σχεδόν διαχρονικά (1970-1995), οι χώρες της Ευρώπης συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της συναλλαγής. Ναυτιλιακή συναλλαγή η οποία παρουσιάζει αυξητικές τάσεις της τάξης του 365% στην διάρκεια μιας εικοσιπενταετίας. Αυτό ίσως να οφείλεται στο γεγονός της εφαρμογής Ευρωπαϊκών πολιτικών που καθορίζουν συγκεκριμένες εμπορευματικές συναλλαγές μεταξύ των χωρών της Ευρώπης, ενώ η απόσταση της χώρας μας από τις χώρες της Ευρώπης, στο σύνολό τους, συνιστά ουσιαστικό κίνητρο εμπορικών συναλλαγών, λόγω χαμηλού μεταφορικού κόστους. Στον τομέα της αναλογίας του ελληνικού εμπορικού στόλου επί της συνολικής ναυτιλιακής διακίνησης, εντοπίζονται αυξομειώσεις στο υπό εξέταση χρονικό διάστημα (1970-1995). Αυτές καταγράφονται κυρίως μετά το 1980, ως αποτέλεσμα της γενικότερης αστάθειας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, ενώ φαίνεται πως οι περισσότερες απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές, όπως η Ωκεανία, Ανατολική Ασία και λιγότερο η Βόρεια και Νότια Αμερική, να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες πτωτικές τάσεις. Έτσι, αναδεικνύεται η επιλογή μιας φθηνότερης ναυτιλιακής διακίνησης σε περιόδους αστάθειας και κρίσης .

ΕΝΟΤΗΤΑ 2ΕΒ

Επιβατική κίνηση

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιάσουμε την επιβατική κίνηση κατά το χρονικό διάστημα 1965 έως το 1998. (πίνακας 29)

Πίνακας 29Α

Εξέλιξη επιβατικής κίνησης – ετήσια μεταβολή « 1965-1997»

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1965	382000	329000	711000	
1966	413000	382000	795000	12%
1967	294000	289000	583000	-27%
1968	313000	275000	588000	1%
1969	416000	328000	744000	27%
1970	410000	327000	737000	-1%
1971	392000	388000	780000	6%
1972	453000	430000	883000	13%
1973	451000	460000	911000	3%
1974	332000	379000	711000	-22%
1975	488000	485000	973000	37%
1976	566000	549000	1115000	15%
1977	620000	609000	1229000	10%
1978	735000	720000	1455000	18%
1979	761000	739000	1500000	3%
1980	756000	747000	1503000	0%
1981	903000	894000	1797000	20%
1982	921000	931000	1852000	3%
1983	939000	969000	1908000	3%
1984	925000	914000	1839000	-4%
1985	1056000	1586000	2642000	44%
1986	978000	1003000	1981000	-25%
1987	984000	1011000	1995000	1%
1988	1165000	1197000	2362000	18%
1989	1237000	1338000	2575000	9%
1990	1351000	1438000	2789000	8%
1991	1487990	1635523	3123513	12%
1992	1624978	1803046	3428024	10%
1993	1650412	1800169	3450581	1%
1994	1558000	1664000	3222000	-7%
1995	1804000	1710000	3514000	9%
1996	1896000	2145000	4041000	15%
1997	1846000	1953000	3799000	-6%
1998	1922000	2091000	4013000	6%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η διαχρονική εξέλιξη της συνολικής επιβατικής κίνησης παρουσιάζει σχεδόν σε όλο το χρονικό διάστημα ετήσια αύξηση. Ειδικότερα, οι υψηλότερες αυξήσεις, εντοπίζονται, τα έτη 1975(37%), 1981(20%), 1985(44%) και το 1988 (18%), ενώ οι υψηλότερες μειώσεις, εντοπίζονται το 1967(27%), 1974(22%), ενδεχόμενα λόγω της πολιτικών εξελίξεων στην χώρα, κατά την χρονική περίοδο (1967-1974) και το 1986 (25%). (γράφημα 15)

Γράφημα 15

Εξέλιξη τάσης επιβίβασης- αποβίβασης , 1961-1997



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στις συγκεκριμένες αυξομειώσεις, καταγράφεται μια παράλληλη αύξηση/μείωση τόσο στις αφίξεις όσο και στις αναχωρήσεις των επιβατών, επομένως φαίνεται να διατηρείται μια σταθερότητα στα ποσοστά των προσαυξήσεων στις αφίξεις/ αναχωρήσεις επιβατών. Έτσι, μείωση της τάξης του 28,81% (1967) στις αναχωρήσεις επιβατών, συνοδεύτηκε με μείωση 24,35% (1967) στις αφίξεις επιβατών. Η μεγαλύτερη αύξηση στις αφίξεις επιβατών εντοπίζεται το 1985 (1.586.000) της τάξης του 73,52% σε σχέση με το 1984. (γράφημα 16 και πίνακας 30)

Η εντοπισμένη σταθερότητα μεταξύ του αριθμού των επιβατών (αφίξη- αναχώρηση), αποτυπώνεται και στο στατιστικό τεστ της συσχέτισης των δυο μεταβλητών. (επιβίβαση /αποβίβαση). Ειδικότερα, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του πίνακα 29B, προκύπτει ο βαθμός της ισχυρής συσχέτισης με συντελεστή Pearson's 0,979 και στατιστική σημαντικότητα $P < 0,01$. Επομένως, επιβεβαιώνεται ο ισχυρισμός της μη

ύπαρξης διαφορών μεταξύ εισροών/εκροών των επιβατών για το χρονικό διάστημα 1965-1997.

Πίνακας 29B

Συσχέτιση επιβατικής κίνησης , 1965-1997

Correlations			
		ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ
ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	Pearson Correlation	1	,979**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	33	33
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	Pearson Correlation	,979**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	33	33

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Πίνακας 30

Διαχρονική εξέλιξη της μεταβολής επιβίβασης- αποβίβασης



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 30

Εξέλιξη επιβίβασης – αποβίβασης σε έτος βάσης «1980»

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ 1980	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ 1980
1965		50,53		44,04
1966	8,12%	45,74	16,11%	51,14
1967	-28,81%	31,92	-24,35%	38,69
1968	6,46%	33,33	-4,84%	36,81
1969	32,91%	44,97	19,27%	43,91
1970	-1,44%	38,83	-0,30%	43,78
1971	-4,39%	40,08	18,65%	51,94
1972	15,56%	46,04	10,82%	57,56
1973	-0,44%	38,71	6,98%	61,58
1974	-26,39%	26,84	-17,61%	50,74
1975	46,99%	36,12	27,97%	64,93
1976	15,98%	38,04	13,20%	73,49
1977	9,54%	38,15	10,93%	81,53
1978	18,55%	44,53	18,23%	96,39
1979	3,54%	48,84	2,64%	98,93
1980	-0,66%	100,00	1,08%	100,00
1981	19,44%	236,39	19,68%	119,68
1982	1,99%	223,00	4,14%	119,68
1983	1,95%	319,39	4,08%	129,72
1984	-1,49%	295,53	-5,68%	122,36
1985	14,16%	253,85	73,52%	212,32
1986	-7,39%	238,54	-36,76%	134,27
1987	0,61%	251,02	0,80%	135,34
1988	18,39%	257,17	18,40%	160,24
1989	6,18%	274,28	11,78%	179,12
1990	9,22%	406,93	7,47%	192,50
1991	10,14%	304,92	13,74%	218,95
1992	9,21%	287,10	10,24%	241,37
1993	1,57%	266,20	-0,16%	240,99
1994	-5,60%	211,97	-7,56%	222,76
1995	15,79%	237,06	2,76%	228,92
1996	5,10%	250,79	25,44%	287,15
1997	-2,64%	204,43	-8,95%	261,45
1998	4,12%	208,69	7,07%	279,92

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
1961-1997, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Χαρακτηριστικό της συνολικής επιβατικής διακίνησης για το χρονικό διάστημα 1965-1997 είναι αφενός η αυξητική τάση της αφετέρου η ύπαρξη συμμεταβολής μεταξύ αποβίβασθέντων και επιβίβασθέντων επιβατών. Παράλληλα αποτυπώνεται η πτώση της συνολικής επιβατικής κίνησης, κυρίως τα έτη 1967, που είναι περισσότερο εμφανής το 1974, ως αιτία των πολιτικών εξελίξεων της χώρας μας εκείνης της εποχής.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Στην παρούσα ενότητα, θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας για το χρονικό διάστημα από το 2000 έως το 2020. Στην πρώτη ενότητα, 3Α, θα καταγραφεί ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων που διακινήθηκαν από και προς την χώρα μας, με διαχωρισμό των πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας. Στην ενότητα 3Β, αποτυπώνονται οι ετήσιες μεταβολές της χωρητικότητας και του συνολικού αριθμού των πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας. Η εμπορευματική κίνηση και το εμπορικό ναυτιλιακό ισοζύγιο παρουσιάζονται στην ενότητα 3Γ, ενώ στην ενότητα 3Δ, επιμερίζεται η εμπορευματική κίνηση στα κυριότερα λιμάνια της χώρας. Τέλος, η επιβατική κίνηση αποτυπώνεται στην ενότητα 3Ε.



Στην φωτογραφία απεικονίζεται το νεότευκτο πλοίο, Bulk Carrier, « Maran Fidelity», 210.000 t dwt, ελληνικής σημαίας, κατασκευής, 2020.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3Α

Χωρητικότητα και συνολικός αριθμός πλοίων

Στην παρούσα ενότητα θα καταγράψουμε τον αριθμό και την χωρητικότητα των πλοίων κατάπλους/απόπλους που διακινήθηκαν προς/από την χώρα μας, με διαχωρισμό ελληνικής/ ξένης σημαίας, για το χρονικό διάστημα 2009-2020.

Πίνακας 31

Αναλογία αριθμού πλοίων ελληνικών και χωρητικότητας ως επι τοις εκατό της συνολικής κίνησης « κατάπλους»

	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ %	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ %
2009	22,5	26,63
2010	19,5	22,2
2011	17,5	17,78
2012	14,5	13,47
2013	11,6	11,86
2014	10,0	12,48
2015	9,7	15,52
2016	12,0	17,71
2017	12,5	19,39
2018	13,0	17,92
2019	11,4	17,77
2020	9,0	18,61
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	13,6	17,61

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2000-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα 31, αποτυπώνεται η αναλογία του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας αυτών, στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας (κατάπλους), για το χρονικό διάστημα 2000-2020. Ειδικότερα, η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, με εξαίρεση το έτος 2012, καταγράφει υψηλότερες τιμές σε σχέση με την αναλογία του αριθμού των ελληνικών πλοίων. Αυτό μεταφράζεται πως τα ελληνικά πλοία, αν και δεν διατηρούσαν υψηλό ποσοστό επι της συνολικής συμμετοχής, ωστόσο, στην χωρητικότητα της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης προσέγγιζαν σχεδόν το 1/4 της συνολικής (2009). Ο μέσος όρος της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων (κατάπλους) αγγίζει το 17,61% (2009-2020), ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος του αριθμού των ελληνικών πλοίων αγγίζει το 13,60%. (γράφημα 17)

Γράφημα 17

Αναλογία αριθμού πλοίων ελληνικών « κατάπλους»



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2000-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Ωστόσο, φαίνεται να υπάρχει συσχέτιση μεταξύ, της αναλογίας (%) του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας αυτών (κατάπλους). Ποιο συγκεκριμένα, ο συντελεστής συσχέτισης μεταξύ των δυο μεταβλητών (αριθμού πλοίων /χωρητικότητας), λαμβάνει τιμή 0,712 με $P=0,009<0,01$ (ισχυρή συσχέτιση). (πίνακας 32)

Πίνακας 32

Συσχέτιση αναλογίας αριθμού πλοίων και χωρητικότητας « κατάπλους »

Correlations			
	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΕΝ ΤΟΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝ ΤΟΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝ ΤΟΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	1 0 12	1 0.008 12
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝ ΤΟΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	0.712** 0.009 12	1 1 12

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Πίνακας 33

Αναλογία αριθμού πλοίων ελληνικών και χωρητικότητας ως επι τοις εκατό της συνολικής κίνησης «απόπλους»

ΕΤΟΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ %	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ %
2009	22,1	25,16
2010	20,0	21,46
2011	17,8	17,77
2012	14,9	13,54
2013	12,2	11,83
2014	10,6	12,9
2015	9,9	15,8
2016	14,9	17,13
2017	12,8	18,46
2018	13,5	17,7
2019	11,6	16,9
2020	9,0	17,6
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	14,1	17,20

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2000-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα 33, αποτυπώνεται η αναλογία του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας αυτών, στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας (απόπλους) για το χρονικό διάστημα 2009-2020. Παρατηρούμε, πως η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων παρουσιάζει υψηλότερες τιμές σε σχέση με τον αριθμό των ελληνικών πλοίων που απέπλευσαν από τα λιμάνια της χώρας μας.

Γράφημα 18

Εξέλιξη τάσης αναλογίας αριθμού πλοίων και χωρητικότητας



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2000-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο γράφημα 18 και έως το έτος 2013, καταγράφεται πτώση της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων αλλά και του αριθμού αυτών (απόπλους). Από το 2013 και μετά, η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων συνεχίζει ανοδικά, αγγίζοντας το 17,6% (2020). Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων, φαίνεται να συνεχίζει πτωτικά (έως 2015), δηλαδή, παρατηρείται μια περισσότερο αργή αντίδραση ανάκαμψης του αριθμού των ελληνικών πλοίων, έναντι της χωρητικότητας .

Ο μέσος όρος (2009-2020) αγγίζει το 14,10% (αριθμός πλοίων) και 17,20% (χωρητικότητα) της συνολικής ναυτιλιακής κίνησης από τα λιμάνια της χώρας μας. Η ίδια ακριβώς τάση αποτυπώθηκε και κατά τον κατάπλου των πλοίων, χαρακτηριστικό που αποτυπώνεται και στον πίνακα 34, σύμφωνα με τον οποίο, ο συντελεστής συσχέτισης μεταξύ των δυο μεταβλητών (αριθμού πλοίων/χωρητικότητας), να λαμβάνει τιμή 0,709 με $P=0,010<0,01$ (έντονη συσχέτιση). Επομένως, φαίνεται και στον απόπλου, να υπάρχει συσχέτιση μεταξύ, της αναλογίας (%) του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας αυτών.

Πίνακας 34

Συσχέτιση αναλογίας αριθμού πλοίων και χωρητικότητας « απόπλους »

Correlations			
	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝΝΗΜΗΣΙΑ ΕΠΙ ΤΩΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝΝΗΜΗΣΙΑ ΕΠΙ ΤΩΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝΝΗΜΗΣΙΑ ΕΠΙ ΤΩΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	1 .709** 12	.709** .218 12
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝΝΗΜΗΣΙΑ ΕΠΙ ΤΩΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	.709** .218 12	1 .218 12

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Τέλος, οι πίνακες 35Α και 35Β, αποτυπώνουν την συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των ελληνικών πλοίων (απόπλους/ κατάπλους) και της χωρητικότητας αυτών. Οι συντελεστές Pearson's, δείχνουν ότι υπάρχει ισχυρή συσχέτιση μεταξύ αυτών των μεταβλητών, γεγονός που δείχνει πως για την ελληνική εμπορική ναυτιλία (2009-

2020), δεν εντοπίζονται διαφορές μεταξύ των πλοίων που κινήθηκαν από λιμάνια του εξωτερικού προς την χώρα μας και το αντίστροφο. Επομένως, τα ελληνικά πλοία διατήρησαν μια σταθερή αναλογία συμμετοχής κατά τον κατάπλου/ απόπλου αυτών στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση.

Πίνακας 34

Συσχέτιση αναλογίας αριθμού πλοίων και χωρητικότητας « κατάπλους / απόπλους»

Correlations				Correlations			
		ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ			ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗ ΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗ ΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.982**	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	1	.996**
	Sig. (2-tailed)		<.001		Sig. (2-tailed)		<.001
	N	12	12		N	12	12
ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.982**	1	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ	Pearson Correlation	.996**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001			Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	12	12		N	12	12

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

Συμπερασματικά, θα σταθούμε στην μικρή αναλογία της συμμετοχής του αριθμού των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 2009-2020. Η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων, φαίνεται λίγο πιο αυξημένη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ωστόσο παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, ενώ εντοπίζεται ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας τόσο στον κατάπλου όσο και στον απόπλου αυτών. Ουσιαστικά, αυτό μεταφράζεται στην παραδοχή του μη εντοπισμού διαφορετικών επιλογών/τακτικών της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον αριθμό / χωρητικότητα των πλοίων που διακινήθηκαν διεθνώς από και προς τα λιμάνια του εξωτερικού.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3Β

Ετήσιες μεταβολές χωρητικότητας και αριθμού πλοίων

Στο γράφημα 19, αποτυπώνονται οι ετήσιες μεταβολές της χωρητικότητας και του συνολικού αριθμού των πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας. Είναι εμφανές πως η καμπύλη της χωρητικότητας των πλοίων παρουσιάζει διαφορετική αντίδραση στις αντίστοιχες μεταβολές του αριθμού των πλοίων. Ειδικότερα, από το 2012 έως το 2016, παρατηρείται μια μείωση της τάξης του -3% στον αριθμό των πλοίων, ενώ η αντίστοιχη μεταβολή της χωρητικότητας λαμβάνει μέγιστη τιμή -28% (2014). Φαίνεται δηλαδή πως η καμπύλη της χωρητικότητας είναι περισσότερο ελαστική στις μεταβολές των πλοίων, μια μικρή μεταβολή στον αριθμό των πλοίων (θετική/ αρνητική) προκαλεί μια (θετική/ αρνητική) μεταβολή μεγαλύτερης όμως έντασης, στην χωρητικότητα των πλοίων. Παρόμοια αντίδραση εντοπίστηκε και στην χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων αναλογικά με τον αριθμό αυτών. Φαίνεται, πως για το σύνολο της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης της χώρας μας, για το χρονικό διάστημα 2009-2020 ακολουθήθηκε μια σταθερή ναυτιλιακή πολιτική χωρητικότητας και αριθμού πλοίων ανεξαρτήτου εθνικότητας.

Γράφημα 19

Διαχρονική εξέλιξη μεταβολής του αριθμού των πλοίων και της χωρητικότητας



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 35

Εξέλιξη συνολικού αριθμού πλοίων και χωρητικότητας- αναλογία χωρητικότητας ανά πλοίο

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ
2009	24474	214423231	8.761,27
2010	24964	210097502	8.416,02
2011	23598	213374360	9.042,05
2012	23050	227148262	9.854,59
2013	22293	194485071	8.724,04
2014	21544	139924211	6.494,81
2015	20619	117541441	5.700,64
2016	19396	117715607	6.069,07
2017	22723	118370631	5.209,29
2018	24584	118467376	4.818,88
2019	25112	114962570	4.577,99
2020	19704	112599533	5.714,55

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η συνολική αποτύπωση του αριθμού των πλοίων που διακινήθηκαν από και προς την χώρας μας καθώς και η χωρητικότητά τους καταγράφεται στον πίνακα 35. Χαρακτηριστικό είναι πως από το 2009 έως το 2020, η χωρητικότητα των πλοίων που διακινήθηκαν από και προς την χώρας μας μειώθηκε κατά 47% (2020), ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των πλοίων μειώθηκε κατά 19,1% (2020). Ο μέσος όρος των πλοίων αγγίζει 22671 (2009-2020), ενώ ο μέσος όρος της χωρητικότητας αυτών είναι 158.259.150 (2009-2020). Η τρίτη στήλη του πίνακα αποτυπώνει την σταδιακή μείωση της αναλογίας της χωρητικότητας ανά πλοίο η οποία φθάνει το 34,75% (2020) σε σχέση με το 2009. Αυτό πρακτικά μεταφράζεται είτε σε μια μείωση της εμπορευματικής δυναμικότητας των πλοίων που μετακινήθηκαν ή ακόμα και σε μια καλύτερη κατανομή των εμπορευμάτων, έτσι ώστε μεγαλύτερη ποσότητα εμπορευμάτων να κατανέμεται καλύτερα και να καταλαμβάνει έτσι μικρότερο χώρο στα σύγχρονα πλοία.

Πίνακας 36

Διαχρονική εξέλιξη και επιμερισμός των πλοίων σε ελληνική και ξένη εθνικότητα, 2009-2020

ΕΤΟΣ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2.020	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
I. Κατάπλοι πλοίων	7.825	8.418	9.020	9.872	8.727	7.159	5.591	5.457	5.190	4.798	4.546	5.652	6.855
α) Υπό ελληνική σημαία	9.269	9.566	9.155	9.190	8.918	8.917	8.916	8.055	7.995	6.572	7.096	11.677	8.777
Έμφορτα	10.183	10.176	9.908	9.204	9.140	9.361	9.582	8.736	8.266	6.658	7.053	12.361	9.219
Κενά φορτίου	4.688	6.407	5.515	9.114	7.468	5.608	3.749	3.091	5.026	5.361	8.189	3.019	5.603
β) Υπό ξένη σημαία	7.406	8.143	8.992	9.988	8.702	6.968	5.233	5.103	4.787	4.531	4.218	5.056	6.594
Έμφορτα	6.311	7.589	7.733	9.097	7.895	6.779	5.663	5.416	4.802	4.389	4.037	5.099	6.234
Κενά φορτίου	9.333	9.219	11.615	11.889	10.882	7.353	3.825	4.085	4.719	5.260	5.261	4.875	7.360
II Απόπλοι πλοίων	7.784	8.414	9.064	9.837	8.721	7.269	5.816	6.869	5.229	4.840	4.611	5.779	7.019
α) Υπό ελληνική σημαία	8.850	9.275	9.009	8.893	8.453	8.886	9.319	7.906	7.571	6.334	6.732	11.314	8.545
Έμφορτα	8.549	8.914	8.957	8.346	8.207	8.407	8.608	6.743	6.402	5.593	6.230	10.200	7.930
Κενά φορτίου	10.948	11.568	9.374	12.097	10.315	12.415	14.515	19.978	19.590	18.240	14.655	22.800	14.708
β) Υπό ξένη σημαία	7.481	8.211	9.076	10.003	8.758	7.095	5.433	6.687	4.887	4.607	4.332	5.232	6.817
Έμφορτα	6.054	7.094	7.148	8.501	7.206	6.152	5.098	6.193	4.447	4.106	3.625	4.663	5.857
Κενά φορτίου	9.139	9.777	12.062	12.864	12.915	9.840	6.766	8.732	6.721	6.812	7.319	7.184	9.178

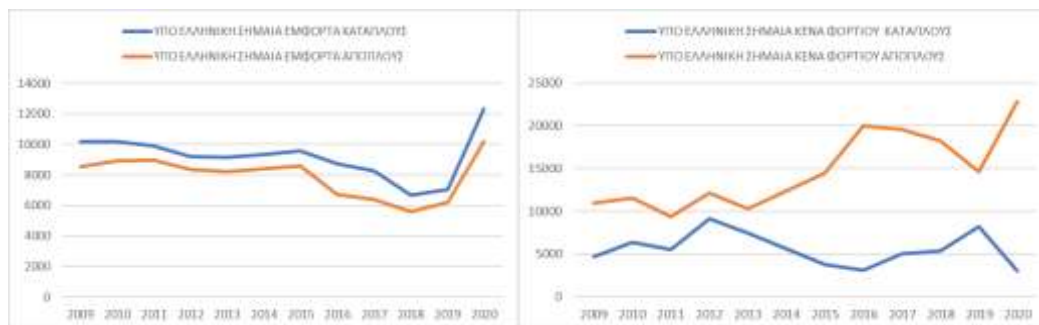
Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Η αποτύπωση της αναλογίας της χωρητικότητας ανά κατηγορία, δεδομένης της καταγραφής της στην προηγούμενη παράγραφο, αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον για περαιτέρω ανάλυση. Στον πίνακα 36, αποτυπώνεται για την κάθε κατηγορία (πλοία ελληνικά/ξένα -έμφορτα/άφορτα), η αναλογία της χωρητικότητας ανά πλοίο και ανά κατηγορία.

Στα γραφήματα 20Α και 20Β καταγράφονται οι καμπύλες της αναλογίας χωρητικότητας ανά πλοίο (έμφορτα και κενά φορτίου με ελληνική σημαία) κατά τον κατάπλου και τον απόπλου. Ειδικότερα, η αναλογία χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων που κατέπλευσαν στην χώρα μας, παρουσιάζει υψηλότερες τιμές, αναλογικά με εκείνα που απέπλευσαν (έμφορτα). Η αναλογία χωρητικότητας ανά πλοίο με ελληνική σημαία (κενά φορτίου), που απέπλευσαν από την χώρα μας, παρουσιάζουν υψηλότερες τιμές, αναλογικά με εκείνα που κατέπλευσαν. Συμπερασματικά, τα μεγαλύτερα σε αναλογία χωρητικότητας πλοία με ελληνική σημαία κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια, προερχόμενα από το εξωτερικό, ενώ στα άφορτα με ελληνική σημαία πλοία, τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα, απέπλευσαν προς τα λιμάνια του εξωτερικού (2009-2020).

Γραφήματα (20Α, 20Β)

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των ελληνικών πλοίων –έμφορτα, κενά φορτίου



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στα γραφήματα 21Α και 21Β καταγράφονται οι καμπύλες της αναλογίας χωρητικότητας ανά πλοίο (έμφορτα και κενά φορτίου με ξένη σημαία) κατά τον κατάπλου και τον απόπλου. Ειδικότερα, η αναλογία χωρητικότητας των ξένων πλοίων που απέπλευσαν από την χώρα μας, παρουσιάζουν υψηλότερες τιμές, αναλογικά με εκείνα που κατέπλευσαν (κενά φορτίου). Η αναλογία χωρητικότητας ανά πλοίο με ξένη σημαία (έμφορτα), που κατέπλευσαν στην χώρα μας, παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές, υψηλότερες τιμές, αναλογικά με εκείνα που απέπλευσαν. Συμπερασματικά, τα μεγαλύτερα σε αναλογία χωρητικότητας πλοία ξένης σημαίας κατέπλευσαν στην χώρας μας, ενώ τα μεγαλύτερα σε αναλογία χωρητικότητας πλοία με ξένη σημαία (κενά φορτίου) απέπλευσαν προς τα λιμάνια του εξωτερικού.

Γραφήματα (21Α, 21Β)

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των ξένων πλοίων –έμπορτα, κενά φορτίου

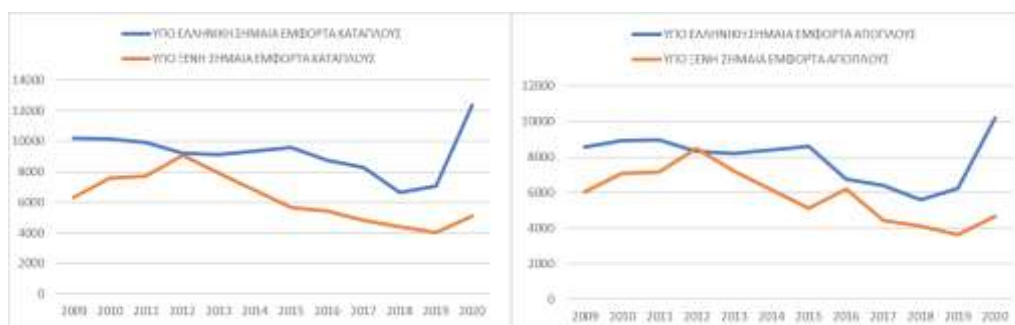


Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στα γραφήματα 22Α και 22Β καταγράφονται οι καμπύλες της αναλογίας χωρητικότητας ανά πλοίο (έμπορτα με ελληνική και ξένη σημαία) κατά τον κατάπλου και τον απόπλου. Η πτωτική πορεία της χωρητικότητας ανά πλοίο με ξένη σημαία τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου από τα ελληνικά λιμάνια, φαίνεται να διαρκεί από το 2011 έως το 2019, με μικρή ανάκαμψη το 2020. Αντίθετα, η αναλογία χωρητικότητας των πλοίων με ελληνική σημαία παρουσιάζει υψηλότερες τιμές, με μέγιστη τιμή το έτος 2020 (12361- κατάπλους). Η ίδια ακριβώς εικόνα καταγράφεται και στα έμπορτα πλοία με ελληνική και ξένη σημαία. Έτσι, η αναλογία χωρητικότητας ανά πλοίο με ελληνική σημαία παρουσιάζει υψηλότερες τιμές σε σχέση με εκείνα της ξένης σημαίας.

Γραφήματα (22Α, 22Β)

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των ελληνικών και ξένης εθνικότητας πλοίων –έμπορτα, κενά φορτίου



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

ΕΝΟΤΗΤΑ 3Γ

Εμπορευματική κίνηση

Στον πίνακα 37, αποτυπώνεται η εμπορευματική κίνηση της χώρας μας καθώς και το εμπορικό ισοζύγιο. Εκκινώντας την ανάλυση των δεδομένων, παρατηρούμε πως για το χρονικό διάστημα 2001–2020, το εμπορικό ισοζύγιο (ναυτιλίας) είναι αρνητικό. Ωστόσο, σε όλη την χρονική διάρκεια (2001-2020), παρουσιάζει παράλληλα, διακυμάνσεις. Πιο συγκεκριμένα, για τα έτη 2008-2009 και για το χρονικό διάστημα 2011-2013, παρατηρείται μείωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ ειδικότερα, για το έτος 2013, εντοπίζεται η μεγαλύτερη ετήσια μεταβολή της τάξης του -28% (2001-2020). Αυτό οφείλεται, αφενός σε μια αύξηση των εξαγωγών από το έτος 2013, αφετέρου σε μια τάση για μικρή ποσοστιαία αύξηση των εισαγωγών. (γραφήματα 23Α,23Β)

Πίνακας 37

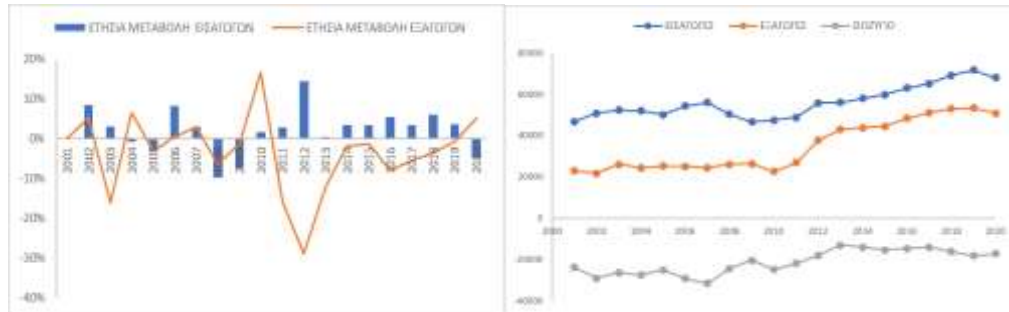
Αποτύπωση εισαγωγών – εξαγωγών , ισοζυγίου και ετήσιας μεταβολής (χιλ. τόνους)

ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΤ. ΜΕΤ. ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΕΤ. ΜΕΤ. ΕΞΑΓΩΓΩΝ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2001	46902		22977		-23925	
2002	50861	8%	21806	-5%	-29055	21%
2003	52350	3%	26025	19%	-26325	-9%
2004	51938	-1%	24448	-6%	-27490	4%
2005	50235	-3%	25231	3%	-25004	-9%
2006	54342	8%	25086	-1%	-29256	17%
2007	55960	3%	24362	-3%	-31598	8%
2008	50416	-10%	26030	7%	-24386	-23%
2009	46714	-7%	26367	1%	-20347	-17%
2010	47411	1%	22595	-14%	-24816	22%
2011	48769	3%	26886	19%	-21883	-12%
2012	55786	14%	37848	41%	-17938	-18%
2013	56016	0%	43047	14%	-12969	-28%
2014	57950	3%	43900	2%	-14050	8%
2015	59878	3%	44500	1%	-15378	9%
2016	63100	5%	48363	9%	-14737	-4%
2017	65282	3%	51222	6%	-14060	-5%
2018	69180	6%	53049	4%	-16131	15%
2019	71644	4%	53426	1%	-18218	13%
2020	68045	-5%	50823	-5%	-17222	-5%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γραφήματα (23Α, 23Β)

Διαχρονική εξέλιξη της μεταβολής εισαγωγών- εξαγωγών και τάσεις



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Οι εισαγωγές σε όλο το χρονικό διάστημα (2001-2020), καταγράφουν υψηλότερες τιμές σε σχέση με τις εξαγωγές, ενώ φαίνεται να υπάρχει μεταξύ τους συσχέτιση. (γράφημα 23B) Πράγματι, ο πίνακας 38Α, αποτυπώνει την υψηλή συσχέτιση μεταξύ εισαγωγών – εξαγωγών με τον συντελεστή Pearson's να λαμβάνει τιμή 0,919 και $p < 0,001$. Αντίθετα, δεν εντοπίζεται συσχέτιση των ετήσιων μεταβολών μεταξύ εισαγωγών/εξαγωγών. (πίνακας 38Β, γράφημα 23B)

Στην προηγούμενη παράγραφο εντοπίσαμε τα έτη που καταγράφηκε μια αύξηση των εξαγωγών και ταυτόχρονη μείωση του εμπορικού ισοζυγίου. Τα έτη αυτά εντοπίζονται στην χρονική διάρκεια της ελληνικής χρηματοπιστωτικής κρίσης, επομένως η σκέψη πιθανής συσχέτισης της τότε οικονομικής συγκυρίας και της αύξησης των εξαγωγών να είχε βάση²⁷. Ωστόσο, σύμφωνα με την ανάλυση της γραμμικής συσχέτισης του

²⁷ Με την θεώρηση πως χαμένες θέσεις απασχόλησης λόγω της οικονομικής συγκυρίας από τον δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής, έστρεψαν ένα μέρος του πληθυσμού στον πρωτογενή τομέα παραγωγής με αντίστοιχη αύξηση παραγωγής και εξαγωγών προϊόντων

Pearson's δεν εντοπίζεται γραμμική συσχέτιση της εξέλιξης του δημόσιου χρέους και του ΑΕΠ της χώρας μας με την αύξηση των εξαγωγών²⁸.

Πίνακας 38Α, 38Β

Συσχέτιση εισαγωγών- εξαγωγών και ετήσιας μεταβολής αυτών

Correlations			
		ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	Pearson Correlation	1	,919**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	20	20
ΕΞΑΓΩΓΕΣ	Pearson Correlation	,919**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	20	20
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Correlations			
		ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΞΑΓΩΓΩΝ
ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ	Pearson Correlation	1	,380
	Sig. (2-tailed)		,108
	N	19	19
ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΞΑΓΩΓΩΝ	Pearson Correlation	,380	1
	Sig. (2-tailed)	,108	
	N	19	19

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων, μέσω spss(27)

²⁸ Το γεγονός πως δυο μεταβλητές δεν συσχετίζονται μεταξύ τους, δεν αποκλείει την απουσία κάποιας μορφής συσχέτισης ακριβώς, παρά μόνο την απουσία ύπαρξης γραμμικής συσχέτισης. Επομένως, η απουσία γραμμικής συσχέτισης των υπό εξέταση τριών μεταβλητών, δεν συνεπάγεται απουσία άλλης πιθανής συσχέτισης μη γραμμικής.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3ΔΑ

Εμπορευματική κίνηση λιμανιών της Χώρας (Εισαγωγές)

Στον πίνακα 39Α, παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση των λιμανιών της χώρας μας (εισαγωγές από τα λιμάνια του εξωτερικού).Οι υψηλότερες τιμές (αθροιστικά 2001-2006) εμπορευμάτων εντοπίζονται, στην Θεσσαλονίκη (5.547.8000 τόνους) και ακολουθούν ο Πειραιάς (5.331.2000) και τα Μέγαρα(46.526.000), ενώ οι χαμηλότερες τιμές εισαγωγών, εντοπίζονται στο Ρίο (990.000), την Ιτέα(130.000) και την Μήλο (212.000). Φαίνεται, πως ο κύριος όγκος μεταφοράς των εμπορευμάτων από το εξωτερικό προς την χώρα μας, έφθανε στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά και των Μεγάρων (2001-2006). Σε ότι αφορά τις μεταβολές στην εμπορευματική κίνηση των λιμανιών (εισαγωγές), την μεγαλύτερη αύξηση (2006) σε σχέση με το 2001, την κατέγραψε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με ποσοστό 30%, για να ακολουθήσουν, οι Άγιοι Θεόδωροι (34%) τα Μέγαρα (26%) και τέλος το λιμάνι του Πειραιά (20%). Την μεγαλύτερη πτώση για το ίδιο χρονικό διάστημα, καταγράφεται στα λιμάνια της Ιτέας (με μηδενικές εισαγωγές εμπορευμάτων, 2005-2006) και ακολουθούν το Ρίο (-95%), τα Αντίκυρα (-53%), η Χαλκίδα (-35%) και ο Βόλος(-34%). Φαίνεται , πως σε βάθος εξαιτίας, τα περιφερειακά λιμάνια, θυσίασαν την δυναμικότητά τους προς όφελος των μεγάλων λιμανιών της χώρας , τα οποία μετατράπηκαν σε περισσότερο συγκεντρωτικά.

Πίνακας 39Α

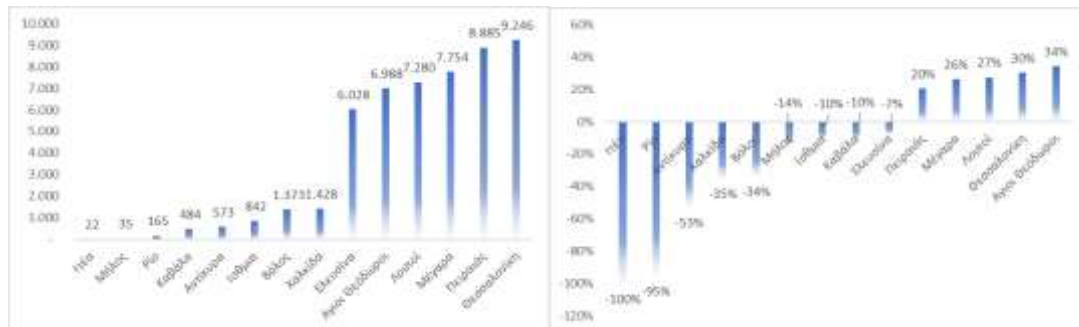
Εισαγωγές εμπορευμάτων και καταμερισμός στα λιμάνια της χώρας , « χιλ. τόνους»

	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2001-2006 ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ							
Άγιοι Θεόδωροι	6.370	6.654	6.420	6.626	7.300	8.560	34%
Αντίκυρα	786	675	581	498	529	371	-53%
Βόλος	1.205	1.464	1.562	1.803	1.406	798	-34%
Ελευσίνα	6.030	7.130	6.844	5.723	4.835	5.605	-7%
Θεσσαλονίκη	7.996	8.681	8.777	9.775	9.830	10.419	30%
Ισθμία	799	1.703	649	598	582	719	-10%
Ιτέα	48	2	9	71	0	0	-100%
Καβάλα	467	553	481	473	510	421	-10%
Μέγαρα	6.991	7.083	7.123	8.069	8.430	8.830	26%
Μήλος	35	30	39	36	42	30	-14%
Πειραιάς	7.431	8.726	9.877	9.647	8.681	8.950	20%
Ρίο	246	198	229	169	136	12	-95%
Χαλκίδα	1.919	1.482	1.377	1.370	1.174	1.247	-35%
Λουτοί	6.579	6.480	8.382	7.080	6.780	8.380	27%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γραφήματα (24Α, 24Β)

Εισαγωγές εμπορευμάτων (χιλ. τόνους) στα λιμάνια της χώρας – Μεταβολή στην εμπορευματική κίνηση.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα 39B παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση των λιμανιών της χώρας μας (εξαγωγές προς τα λιμάνια του εξωτερικού). Οι υψηλότερες τιμές (αθροιστικά 2001-2006) εμπορευμάτων εντοπίζονται, στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο δέχτηκε μια αύξηση εξαετίας της τάξης του 61%(2006) σε σχέση με το 2001. Ακολουθούν το λιμάνι των Αγίων Θεοδώρων με συνολική διακίνηση (1.512.3000 τόνους) εμπορευμάτων και αύξηση εξαετίας της τάξης του 66%, ενώ η Θεσσαλονίκη (37%), είναι η μοναδική περιοχή της Βόρειας Ελλάδας που δέχτηκε θετική εμπορευματική εξαγωγική αύξηση. Τα λιμάνια του Βόλου και της Καβάλας δέχτηκαν μείωση της τάξης του -16% και -14%, αντιστοίχως, ενώ η Μήλος με συνολικό εξαγωγικό δυναμικό (969.5000 τόνων) εμπορευμάτων δέχτηκε μείωση της τάξης του 8%. Η εικόνα στα λιμάνια της εμπορευματικής κίνησης των εξαγωγών παραμένει σχεδόν η ίδια με εκείνη των εισαγωγών αφού ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο όγκο της διακίνησης.

Πίνακας 39B

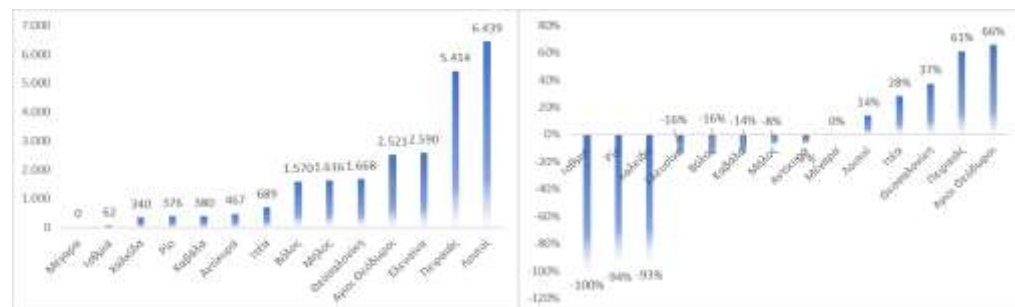
Εξαγωγές εμπορευμάτων και καταμερισμός στα λιμάνια της χώρας,, « χιλ. τόνους»

	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2001-2006 ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΕΞΑΓΩΓΕΣ							
Αγιοι Θεόδωροι	2.127	1.996	2.425	2.252	2.799	3.524	66%
Αντίκυρα	478	541	421	477	439	445	-7%
Βόλος	1.662	1.404	1.535	1.545	1.876	1.400	-16%
Ελευσίνα	3.050	1.926	2.640	2.531	2.824	2.567	-16%
Θεσσαλονίκη	1.335	1.653	1.533	1.709	1.944	1.833	37%
Ισθμία	0	66	78	61	59	110	-100%
Ιτέα	516	793	734	424	1.006	662	28%
Καβάλα	462	335	371	361	357	396	-14%
Μέγαρα	0	0	0	0	0	0	0%
Μήλος	1.799	1.384	1.556	1.611	1.681	1.664	-8%
Πειραιάς	3.565	5.566	6.360	5.851	5.402	5.741	61%
Ρίο	617	312	392	393	503	39	-94%
Χαλκίδα	1.572	138	54	73	83	117	-93%
Λουτοί	5.794	5.692	7.926	7.160	5.475	6.588	14%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γραφήματα (25A, 25B)

Εξαγωγές εμπορευμάτων (χιλ. τόνους) στα λιμάνια της χώρας – Μεταβολή στην εμπορευματική κίνηση.



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

ΕΝΟΤΗΤΑ 3ΔΒ

Εμπορευματική κίνηση λιμανιών της Χώρας (Εξαγωγές)

Στον πίνακα 39Α΄, παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση των λιμανιών της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 2011-2020 (εισαγωγές από τα λιμάνια του εξωτερικού). Οι γεωγραφικές περιοχές που συγκεντρώνουν τον υψηλότερο εμπορευματικό όγκο, εντοπίζονται στο λιμάνι του Πειραιά, των Αντικύρων, της Ελευσίνας, των Μεγάρων και του Ρίου. Η εμπορευματική κίνηση αυτών των λιμανιών στο χρονικό διάστημα (2011-2020), φαίνεται να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Ειδικότερα, το λιμάνι του Ρίου, παρουσιάζει αύξηση στην εισαγωγική εμπορευματική κίνηση, της τάξης του 12681% για το έτος 2020, με 6.135.000 τόνους εμπορευμάτων, έναντι 48.000 τόνων (2011). Χαρακτηριστικό γνώρισμα της χρονικής περιόδου, είναι η μείωση της εμπορευματικής διακίνησης (εισαγωγές), στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η παράλληλη αύξηση της εμπορευματικής κίνησης κατά 9524%, στο λιμάνι της Μήλου. Σε σχέση με το χρονικό διάστημα (2001-2006), εντοπίζεται, αύξηση, κυρίως των περιφερειακών λιμανιών που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την πρωτεύουσα, όπως του Ρίου, των Αντικύρων, της Μήλου και των Ισθμίων ενώ, παρά την θετική της τάση για το χρονικό διάστημα (2011-2020), εντοπίζεται μια συνολική μείωση της εμπορευματικής κίνησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Τέλος, το λιμάνι της Μήλου, φαίνεται να μετατρέπεται σε κεντρικό μεταφορικό εισαγωγικό κόμβο με 3.561.000 τόνους για το 2020, έναντι 30.000 τόνων (2001).

Πίνακας 39 Α΄
Εισαγωγές εμπορευμάτων και καταμερισμός στα λιμάνια της χώρας, « χιλ. τόνους»

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ/ ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2011-2020
Άγιοι Θεόδωροι	10629	11582	11524	12388	12651	11507	13072	10697	10611	9986	-6%
Αντίκυρα	665	624	553	581	630	566	624	4206	3893	3536	432%
Βόλος	270	333	304	282	305	480	458	524	645	767	184%
Ελευσίνα	3871	3665	4253	4342	4185	5453	5157	3368	3628	2388	-38%
Θεσσαλονίκη	7737	7959	5846	6789	7759	5849	7184	5879	6655	7183	-7%
Ισθμία	535	508	535	544	497	497	511	2359	2578	2674	400%
Ιτέα	4	0	2	2	7	86	0	131	125	112	2700%
Καβάλα	415	224	249	298	494	419	440	420	465	534	29%
Μέγαρα	6238	8840	8883	9224	9287	7685	9751	8102	8640	8470	36%
Μήλος	37	36	62	43	103	284	27	2536	2902	3561	9524%
Πειραιάς	10157	15750	17876	18354	16781	17858	19963	17400	19470	17288	70%
Ρίο	48	148	104	100	199	291	0	5085	5982	6135	12681%
Χαλκίδα	858	752	725	695	609	579	796	522	511	532	-38%
Λοιποί	7305	5365	5100	6236	6343	6490	7299	6109	5539	4879	-33%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού,
2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα 39B', παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση των λιμανιών της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 2011-2020 (εξαγωγές προς τα λιμάνια του εξωτερικού). Οι γεωγραφικές περιοχές που συγκεντρώνουν τον υψηλότερο εμπορευματικό όγκο, εντοπίζονται στα λιμάνια, της Ελευσίνας, της Καβάλας και του Πειραιά, ενώ φαίνεται πως τα λοιπά λιμάνια, μετά από μια περίοδο μικρής εμπορευματικής εξαγωγικής διακίνησης, έως το 2011, παρουσίασαν αύξηση της κίνησής, της τάξης του 14021%. Οι γεωγραφικές περιοχές που παρουσίασαν μείωση είναι η Χαλκίδα, το Ρίο, τα Ίσθμια, τα Μέγαρα και τα Αντίκυρα, ενώ το λιμάνι της Μήλου, παρουσίασε μείωση στις εξαγωγές, της τάξης του 29% για το χρονικό διάστημα 2011-2020, ενώ από το 2001 οι εξαγωγές μειώθηκαν στην μισή εμπορευματική κίνηση. Πιο συγκεκριμένα για το έτος 2001 καταγράφηκαν 1.799.900 τόνοι εμπορευμάτων σε σχέση με 993.000 τόνους το 2020.

Πίνακας 39 Β'

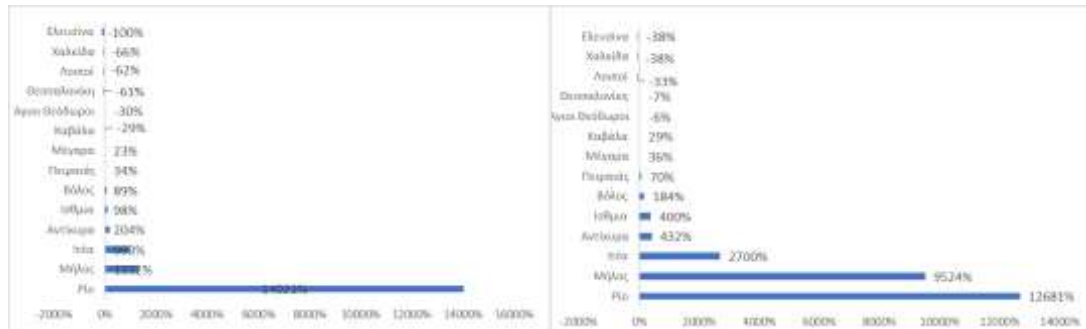
Εξαγωγές εμπορευμάτων και καταμερισμός στα λιμάνια της χώρας, « χιλ. τόνους»

ΕΞΑΓΩΓΕΣ / ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	METABΟΛΗ 2011-2020
Άγιοι Θεόδωροι	5241	6778	7386	7910	8311	8505	9766	7395	7137	7024	34%
Αντίκυρα	5670	563	561	585	658	623	645	2872	2835	2180	-62%
Βόλος	588	1013	1275	1008	1058	1280	1033	837	1043	726	23%
Ελευσίνα	450	4829	6260	7235	7185	8896	8056	7532	6558	6446	1332%
Θεσσαλονίκη	2331	2620	2601	2977	2238	2508	2962	4122	3633	4626	98%
Ίσθμια	2168	115	128	112	111	124	133	698	717	739	-66%
Ιτέα	100	233	179	258	416	474	48	373	311	189	89%
Καβάλα	190	448	674	649	840	759	928	827	812	578	204%
Μέγαρα	451	5	0	0	0	0	0	83	122	176	-61%
Μήλος	0	1398	1232	1176	1240	1251	1376	1246	1158	993	-29%
Πειραιάς	1478	14088	16374	17258	15570	16385	18498	16473	18049	16153	993%
Ρίο	8088	648	695	700	715	722	31	4744	5451	5627	-30%
Χαλκίδα	93	20	9	10	18	6	2	15	0	0	-100%
Λοιποί	38	5090	5673	6361	6254	6627	7344	6192	5600	5366	14021%

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Γραφήματα (25Α', 25Β')

Μεταβολή εμπορευματικής διακίνησης λιμανιών (20011-2020)- Εξαγωγές – Εισαγωγές



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Το εμπορικό ναυτιλιακό ισοζύγιο²⁹ από το 2001 έως το 2020, αποτυπώνει το θετικό ή το αρνητικό πρόσημο των λιμανιών της χώρας μας. Έτσι, τα λιμάνια των Μεγάρων, των Αγίων Θεοδώρων, της Θεσσαλονίκης, των Αντικύρων και του Πειραιά, συνιστούν, τα κύρια κέντρα εισαγωγών εμπορευμάτων. Αντίθετα, η Ελευσίνα, η Καβάλα και η Ιτέα, συνιστούν, τα κύρια κέντρα εξαγωγών εμπορευμάτων.

Πίνακας 39Β''

Αποτύπωση ναυτιλιακού ισοζυγίου εμπορευματικής κίνησης ανά λιμάνι, 2001-2020

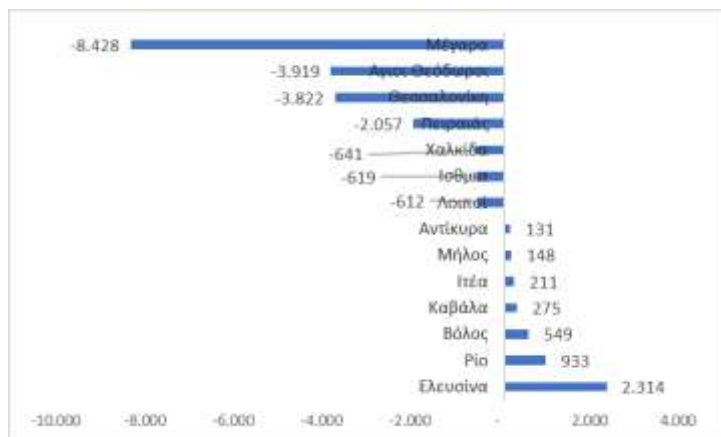
ΙΣΟΖΥΓΙΟ / ΕΤΟΣ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Άγιοι Θεόδωροι	-5.388	-4.804	-4.138	-4.478	-4.340	-3.002	-3.306	-3.302	-3.474	-2.962
Αντίκυρα	5.005	-61	8	4	28	57	21	-1.334	-1.058	-1.356
Βόλος	318	680	971	726	753	800	575	313	398	-41
Ελευσίνα	-3.421	1.164	2.007	2.893	3.000	3.443	2.899	4.164	2.930	4.058
Θεσσαλονίκη	-5.406	-5.339	-3.245	-3.812	-5.521	-3.341	-4.222	-1.757	-3.022	-2.557
Ισθμία	1.633	-393	-407	-432	-386	-373	-378	-1.661	-1.861	-1.935
Ιτέα	96	233	177	256	409	388	48	242	186	77
Καβάλα	-225	224	425	351	346	340	488	407	347	44
Μέγαρα	-5.787	-8.835	-8.883	-9.224	-9.287	-7.685	-9.751	-8.019	-8.518	-8.294
Μήλος	-37	1.362	1.170	1.133	1.137	967	1.349	-1.290	-1.744	-2.568
Πειραιάς	-8.679	-1.662	-1.502	-1.096	-1.211	-1.473	-1.465	-927	-1.421	-1.135
Ρίο	8.040	500	591	600	516	431	31	-341	-531	-508
Χαλκίδα	-765	-732	-716	-685	-591	-573	-794	-507	-511	-532
Λοιποί	-7.267	-275	573	125	-89	137	45	83	61	487

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

²⁹ Στον πίνακα αφαιρέθηκε ανά έτος και για κάθε λιμάνι, το σύνολο των εξαγωγών από το σύνολο των εισαγωγών. Με τον τρόπο αυτό εντοπίζονται τα λιμάνια που είναι κύρια εισαγωγικά ή εξαγωγικά κέντρα, κατά μέσο όρο.

Γράφημα 25Α΄

Μέσος όρος εμπορικού ισοζυγίου λιμανιών (εξαγωγές – εισαγωγές) , 2011-2020



Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Κλείνοντας την ενότητα, θα σταθούμε στην ύπαρξη διαχρονικής διαφοροποίησης της εμπορευματικής κίνησης των λιμανιών της χώρας μας μεταξύ των χρονικών διαστημάτων 2001-2006 και 2011-2020. Μια πρώτη διαφοροποίηση συνίσταται στην μετακίνηση της ζώνης των εισαγωγών κυρίως, σε κέντρα τα οποία βρίσκονται στην περιοχή της πρωτεύουσας. Έτσι, τα λιμάνια του Πειραιά, του Ρίου, των Αντικύρων και των Μεγάρων, δέχονται την μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση των εισαγωγών. Τα περιφερειακά λιμάνια, όπως της Θεσσαλονίκης και του Βόλου, χάνουν εμπορευματική δυναμικότητα, τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές. Μια εμπορευματική δυναμικότητα η οποία φαίνεται μειωμένη, όχι τόσο στο χρονικό διάστημα 2011-2020 αλλά σε σύγκριση του διαστήματος 2001-2006. Τέλος, θα σταθούμε στην εντυπωσιακή άνοδο των εισαγωγών του λιμανιού του Ρίου και σε μια μεταβολή, από κύριο εξαγωγικό κέντρο του χρονικού διαστήματος 2001-2006, σε κύριο εισαγωγικό.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3Ε

Επιβατική κίνηση

Την επιβατική κίνηση του εξωτερικού φαίνεται να συγκεντρώνουν οι περιοχές της Ηγουμενίτσας, της Κέρκυρας και της Πάτρας. Πιο συγκεκριμένα, για το χρονικό διάστημα 2001-2007, αποβιβάστηκαν στα λιμάνια της χώρας μας 13.911.400 επιβάτες, ενώ αποβιβάστηκαν 12.575.700 στα λιμάνια της χώρας μας. Ο κύριος επιβατικός όγκος φαίνεται να συγκεντρώνεται στην Ηγουμενίτσα και την Πάτρα, ενώ δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ αποβιβασθέντων / επιβιβασθέντων. Η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση εντοπίζεται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας με μέσο επταετίας (567.140 επιβάτες /αποβίβαση) και ακολουθούν το λιμάνι της Πάτρας και της Κέρκυρας.

Πίνακας 40

Επιβατική κίνηση εξωτερικού « Χιλ. επιβάτες»

Λιμένες/ Αποβίβαση	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Μέσος Όρος
Σύνολο	1514	1505	1471	1236	1321	1402	1289	1.391,14
Ηγουμενίτσα	648	626	610	474	510	547	555	567,14
Κέρκυρα	161	169	182	149	154	158	120	156,14
Πάτρα	670	687	648	588	637	676	594	642,86
Λοιποί	35	23	31	25	0	0	20	19,14
Λιμένες / Επιβίβαση	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	Μέσος Όρος
Σύνολο	1.375	1.363	1.311	1.111	1.209	1.224	1.210	1.257,57
Ηγουμενίτσα	547	527	486	394	433	435	469	470,14
Κέρκυρα	153	145	166	139	144	152	113	144,57
Πάτρα	645	668	626	552	611	613	608	617,57
Λοιποί	30	23	33	26	21	24	20	25,29

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Για το χρονικό διάστημα 2011-2020, παρατηρείται αμετάβλητη εικόνα στον αριθμό των αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών, σε ότι αφορά τα λιμάνια . Έτσι, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας, συνεχίζουν να είναι οι κύριοι πυλώνες εισόδου και εξόδου της χώρας μας, ενώ το λιμάνι της Κέρκυρας, συγκεντρώνει το 11% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Ο μέσος όρος της συνολικής επιβατικής

κίνησης κατά την αποβίβαση, αγγίζει τους 767.098 επιβάτες και 738.383 κατά την επιβίβαση (2011-2020). Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσιάζει την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση που αγγίζει το 50% της συνολικής . Η επιβατική κίνηση κατά την περίοδο 2001-2006 είναι υψηλότερη σε σχέση με την κίνηση του χρονικού διαστήματος 2011-2020, γεγονός που ενισχύει την παραδοχή, ενός σταδιακού περιορισμού της ναυτιλιακής διακίνησης των επιβατών, στις γραμμές του εξωτερικού Πάτρας- Ηγουμενίτσας- Ιταλίας και στην θερινή κρουαζιέρα, ενώ πακέτα προσφορών σε φθηνά αεροπορικά εισιτήρια και οι συχνές αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ χωρών , έλκουν όλο και περισσότερο επιβατικό κοινό. Τέλος, κλείνοντας την ενότητα, θα σταθούμε στο έτος 2020, στο οποίο παρουσιάζεται σημαντική πτώση της επιβατικής κίνησης, λόγω των περιορισμών των μετακινήσεων, εξαιτίας της πανδημίας.

Πίνακας 41

Επιβατική κίνηση εξωτερικού « επιβάτες»

Λιμένες Αποβίβαση	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	Μέσος Όρος
Σύνολο	893.993	732.515	763.896	856.277	624.261	764.583	859.930	922.586	911.111	341.825	767.098
Ηγουμενίτσα	504.729	388.570	394.744	495.082	360.549	431.586	475.750	499.532	501.103	218.245	426.989
Κέρκυρα	110.305	50.132	52.715	69.371	22.131	94.180	131.465	177.959	175.928	13.571	89.776
Πάτρα	363.659	277.306	291.536	266.038	240.890	235.353	243.387	238.228	230.861	109.132	249.639
Λοιποί	84.700	16.507	24.271	5.737	691	3.464	9.328	6.867	3.219	877	15.566
Λιμένες Επιβίβαση	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Μέσος Όρος
Σύνολο	965548	707323	731839	719581	573617	762652	840017	885072	881973	316208	738.383
Ηγουμενίτσα	491764	373067	326818	349942,5	319914	404980	443222	455847	455607	194932	381.609
Κέρκυρα	100702	56557	53187	54872	21507	92454	130638	171805	171557	10796	86.408
Πάτρα	322586	260352	267940	264146	231476	261960	257338	251355	251334	109633	247.812
Λοιποί	50496	17347	83894	50620,5	720	3258	8819	6065	3475	847	22.554

Πηγή: Στατιστικά δελτία ναυτιλιακής κίνησης εξωτερικού, 2009-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Το ανθρώπινο δυναμικό της Εμπορικής Ναυτιλίας

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε το έμψυχο δυναμικό της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Πραγματοποιώντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή και σύμφωνα με τα στοιχεία που μας παραθέτει ο Κ. Αντωνόπουλος³⁰, η χώρα μας κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, διέθετε δύναμη 37.526 ναυτικών, κάθε ειδικότητας (1764). Η πλειοψηφία των ναυτικών προέρχονταν από τα νησιά σε αριθμό 21.000 άτομα και το υπόλοιπο δυναμικό προέρχονταν από τις Ηπειρωτικές περιοχές της χώρας μας και της Μικράς Ασίας, ενώ σε καταμέτρηση των ναυτικών που πραγματοποιήθηκε το 1813, η συνολική δύναμή τους παρουσίασε πτωτική τάση, φθάνοντας στους 17.405. Η επόμενη απογραφή, αποτυπώνει 25.566 εν ενεργεία ναυτικούς για το έτος 1852, ενώ για το έτος 1853, οι άνεργοι ναυτικοί αριθμούσαν 27.372 άτομα. Η πρώτη επίσημη και πλέον των νεότερων χρόνων απογραφή του Κ. Αντωνόπουλου για λογαριασμό του Ν.Α.Τ³¹, αποτυπώνει επίσημα τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών, έχοντας ως βάση την συμπλήρωση ατομικών δελτίων απογραφής. Διεξάγεται, από τον Ιούνιο του 1959 έως τον Σεπτέμβριο του 1960, καταγράφοντας 71.000 περίπου ναυτικούς. Από τον συνολικό αριθμό, ένα δυναμικό της τάξης των 31.821 ναυτικών υπηρετούν στα πλοία, ενώ οι 32.348 ναυτικοί καταχωρήθηκαν, ως άνεργοι, δηλαδή λίγο περισσότερο από το 50% του συνολικού δυναμικού. Η συγκεκριμένη απογραφή συνιστά μια πρώτη προσπάθεια ακριβούς καταχώρησης του ναυτιλιακού ανθρώπινου δυναμικού της χώρας μας και συντάχθηκε βάσει των ατομικών δελτίων απογραφής. Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η ποσοστιαία συμμετοχή του ανθρώπινου ναυτιλιακού δυναμικού. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ενεργών ναυτικών αλλά και των ανέργων, συγκεντρώνεται στα κατώτερα πληρώματα. Ειδικότερα, από τον συνολικό αριθμό των ανέργων ναυτικών φαίνεται να πλήττονται περισσότερο τα κατώτερα πληρώματα σε ποσοστό 81,90%. Οι αξιωματικοί άνευ διπλώματος συγκεντρώνουν ένα ποσοστό της τάξης του 2,8%

³⁰ Κ. Αντωνόπουλος, Ναυτικά χρονικά, τ 614/373 ,01-01-1961, σελ 51-52

³¹ Κ. Αντωνόπουλος, Ναυτικά χρονικά, τ 614/373 ,01-01-1961, σελ 53-54

στους εν ενεργεία , ενώ οι εν ενεργεία αξιωματικοί πάσης φύσεως συγκεντρώνουν ένα ποσοστό της τάξης του 17%.

Πίνακας 42

Απογραφή ανθρώπινου δυναμικού ναυτιλίας ανά κατηγορία ναυτολόγησης

Απογραφή 1959-1960	Ενεργοί	Ενεργοί	Άνεργοι	Άνεργοι	Σύνολο
Αξιωματικοί πάσης φύσεως	17,0%	5415	8,5%	2754	8160
Δόκιμοι πάσης φύσεως	7,6%	2404	8,7%	2827	5231
Αξιωματικοί άνευ διπλώματος	2,8%	889	0,9%	292	1181
Κατώτερα πληρώματα	72,6%	23113	81,9%	26484	49598
Δελτία μη επεξεργασμένα					2190
Ναυτικοί διαφυγόντες την απογραφή					4500
Σύνολο		31821		32357	70860

Πηγή: Κ. Αντωνόπουλος, Ναυτικά χρονικά, τ 614/373 ,01-01-1961, σελ 52

Με την παραδοχή πως οι ανώτεροι αξιωματικοί της εμπορικής ναυτιλίας συνιστούν την κινητήριο δύναμη του έμψυχου δυναμικού, χαρακτηρίζεται ως ενδιαφέρουσα η κατανομή των απογραφέντων αξιωματικών. Ειδικότερα, παρατηρούμε πως κατά την διάρκεια 17 μηνών και πιο συγκεκριμένα από τον 06/1959 έως 11/1960, όλες οι ειδικότητες των ανώτερων αξιωματικών, σχεδόν, παρουσίασαν αύξηση. Έτσι, οι μηχανικοί εσωτερικής καύσης, παρουσίασαν μια αύξηση της τάξης του 73%, ενώ η ειδικότητα των μηχανικών ατμού παρουσίασε μια άνοδο της τάξης του 13,5%. (πίνακας 43) Πρόκειται για μια εντυπωσιακή αύξηση για τη ειδικότητα των μηχανικών εσωτερικής καύσης, δεδομένης και της μελλοντικής αντικατάστασης του ατμού με ντιζελοκίνητες μηχανές. Στο σημείο αυτό, φαίνεται και η πρόβλεψη των στελεχών της εμπορικής ναυτιλίας, Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, παραγωγικών ναυτικών σχολών αλλά και εφοπλιστών, για μια μελλοντική στροφή στη σύγχρονη ναυσιπλοΐα.

Πίνακας 43

Κατανομή απογραφέντων Ελλήνων αξιωματικών κατά το 11/1960

Ειδικότητες/ Δίπλωμα	A	B	Γ	Σύνολο
Πλοίαρχοι	1352	1073	1479	3904
Μηχανικοί ατμού	1000	863	2316	4179
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ	103	141	633	877
Ραδιοτηλεγραφετές	388	384		772
Οικονομικοί	49	36		85
Φροντιστές	54			54
Σύνολο	2946	2497	4428	9871

Πηγή: Κ. Αντωνόπουλος, Ναυτικά χρονικά, τ 614/373 ,01-01-1961, σελ 53

Πίνακας 44

Κατανομή απογραφέντων Ελλήνων αξιωματικών κατά 06/1959

Ειδικότητες -Βαθμοί	Αριθμός Απογραφέντων	Σύνολο Ειδικοτήτων
Πλοίαρχοι Α	1192	
Πλοίαρχοι Β	856	
Πλοίαρχοι Γ	1086	3134
Μηχανικοί Ατμού Α	923	
Μηχανικοί Ατμού Β	694	
Μηχανικοί Ατμού Γ	2012	3629
Μ.Ε.Κ Α	66	
Μ.Ε.Κ Β	84	
Μ.Ε.Κ Γ	360	510
Οικονομικοί Α	52	
Οικονομικοί Β	23	75
Ραδιοτηλεγραφετές Α	385	
Ραδιοτηλεγραφετές Β	293	678
Φροντιστές	161	161
Σύνολο	8187	8187

Πηγή: Κ. Αντωνόπουλος, Ναυτικά χρονικά, τ 614/373 ,01-01-1961, σελ 53

Στον πίνακα 44, αποτυπώνεται η εξέλιξη ανά ειδικότητες των Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε πλοία με Ελληνική σημαία καθώς και σε πλοία ελληνόκτητα με ξένη σημαία, για το χρονικό διάστημα 2000-2018. Σημειώνεται, πως το ποσοστό των ξένων ναυτικών κατά μέσο όρο αγγίζει το 38,4%, στα πλοία με ελληνική σημαία ενώ για τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, αποτυπώνεται μια αύξηση σε αυτό το ποσοστό, αγγίζοντας το 60,60%. Από τα στοιχεία του πίνακα 46, προκύπτει πως η επί τοις εκατό κατά μέσο όρο συμμετοχή – σύνθεση των Ελλήνων και ξένων ναυτικών για την χρονική περίοδο, από το 1978 έως το 1998, διαφοροποιείται, σε σχέση με το χρονικό διάστημα 2000-2020. Ειδικότερα, το ποσοστό των ξένων ναυτικών στα πλοία με ελληνική σημαία αγγίζει ένα ποσοστό της τάξης του 28,8% , ενώ το ποσοστό των ξένων ναυτικών, στα πλοία με ξένη σημαία, αγγίζει το 71,3%. Πρόκειται, για μια διαφοροποίηση που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην

διεθνοποίηση και το ακόλουθο άνοιγμα των αγορών. Και στις δυο περιπτώσεις, η πλειοψηφία των ξένων ανώτερων αξιωματικών, φαίνεται να αναλαμβάνει θέσεις ειδικότητας, ανθυποπλοίαρχου και τρίτου μηχανικού, ενώ στις θέσεις των πλοίαρχων και των αξιωματικών μηχανής Α και Β, στην συντριπτική τους πλειοψηφία απασχολούνται Έλληνες ναυτικοί. Επομένως, οι Έλληνες ναυτικοί παραμένουν περισσότερο αξιόπιστοι και επιλέγονται για την ανάληψη θέσεων ευθύνης στα πλοία. Οι σημαντικές ετήσιες μεταβολές εντοπίζονται στην ειδικότητα των τηλεγραφητών, ειδικότητα η οποία σταδιακά αντικαταστάθηκε από τα νέα ηλεκτρονικά συστήματα τηλεπικοινωνιών, με αποτέλεσμα της σταδιακή τους μείωση και στην ειδικότητα των οικονομικών αξιωματικών. Οι υπόλοιπες βασικές ειδικότητες, φαίνεται να παραμένουν σχεδόν αμετάβλητες, ενώ σταδιακά εντοπίζεται και η παρουσία του γυναικείου φύλου, ως πλήρωμα πλοίων, στο βαθμό «ανθυποπλοίαρχου», στην πλειοψηφία τους.

Πίνακας 45

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου σε ελληνικά και σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, στις ανώτερες ειδικότητες.

Έτος	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Πλοίαρχοι (1)	1200	1.237	1.275	1.241	1.318	1.005	1.158	1.168	1104	1.069
Υπαρχοι	127	129	131	109	98	94	80	94	90	74
Υποπλοίαρχοι	945	970	992	915	1.017	792	952	962	831	818
Ανθυποπλοίαρχοι	1372	1.430	1.549	1.398	1.671	1.370	1.665	1.688	1607	1.467
Μηχανικοί Α΄	1171	1.216	1.252	1.194	1.264	957	1.084	1.103	1032	985
Μηχανικοί Α΄ και Β΄	89	82	80	68	53	37	27	28	33	24
Μηχανικοί Β΄	914	860	945	834	885	738	845	874	793	770
Μηχανικοί Γ΄	1281	1.280	1.340	1.204	1.385	1.089	1.292	1.294	1165	1.102
Ραδιοτηλεγραφητές (Α΄, Β΄)	110	90	80	16	10	4	1	4	3	1
Οικ αξιωματικοί (Α΄, Β΄)	338	369	410	320	275	188	177	159	73	40
Φροντιστές	79	119	196	81	75	48	27	29	90	75
Σύνολο	7626	7.782	8.250	7.380	8.051	6.322	7.308	7.403	6821	6.425

Πηγή: Στατιστικά δελτία εμπορικής ναυτιλίας, 2000-2018, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Πίνακας 46

Διαχρονική εξέλιξη των πληρωμάτων 1978-2020

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ- ΞΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΙ %	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ- ΞΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΙ %
1978	32,7	67,8
1980	35,2	64,6
1982	22,8	77,1
1984	17,7	82,8
1986	14,5	85,6
1988	23,1	76,8
1990	27,4	72,6
1992	35,2	64,8
1994	33,9	66,1
1996	34,8	65,2
1998	39,1	60,9
2000	29,4	75,1
2002	28,8	87,9
2004	32,2	80,6
2006	31,4	82,7
2008	39,2	63,7
2010	40,3	40,1
2012	43,4	37,1
2014	44,6	46,5
2016	44,2	47,5
2018	44,8	55,2
2020	44,5	49,7

Πηγή: Στατιστικά δελτία εμπορικής ναυτιλίας ,1978-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Δεδομένου πως στην Στατιστική Υπηρεσία καταχωρούνται στοιχεία του ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού στα δελτία εμπορικής ναυτιλίας από το έτος 1960, εντοπίζεται κενό για τα πρότερα έτη. Έτσι, σε ότι αφορά την κατανομή των ελληνικών πληρωμάτων, ανά ανώτερο και κατώτερο πλήρωμα, από τα δελτία εμπορικής ναυτιλίας της Στατιστικής Υπηρεσίας, προκύπτει, πως ο συνολικός αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία με ελληνική σημαία, παρουσίασε αύξηση 109,27 %, για χρονικό διάστημα δεκατεσσάρων ετών, ενώ η ειδικότητα των πλοιάρχων και των ανώτερων αξιωματικών παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 230,57% και 117,83% αντιστοίχως, για το ίδιο χρονικό διάστημα. Το κατώτερο πλήρωμα, παρουσίασε αύξηση ενός ποσοστού που 106,03%. Επί του συνολικού αριθμού πληρωμάτων, ανά έτος, είναι εμφανές πως το κατώτερο πλήρωμα συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής και ακολουθεί το ανώτερο πλήρωμα. Ο πίνακας που παρουσιάζει τα στοιχεία των Ελλήνων ναυτικών από το 1962 έως το 1976, είναι σύμφωνος, με τα στοιχεία της αύξησης της ναυτιλιακής κίνησης της περιόδου που παρουσιάστηκαν στις προηγούμενες ενότητες και καταδεικνύουν την άνοδο της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Πίνακας 47

Έλληνες ναυτικοί απασχολούμενοι σε πλοία υπό Ελληνική σημαία κατά τρεις μεγάλες κατηγορίες ειδικοτήτων

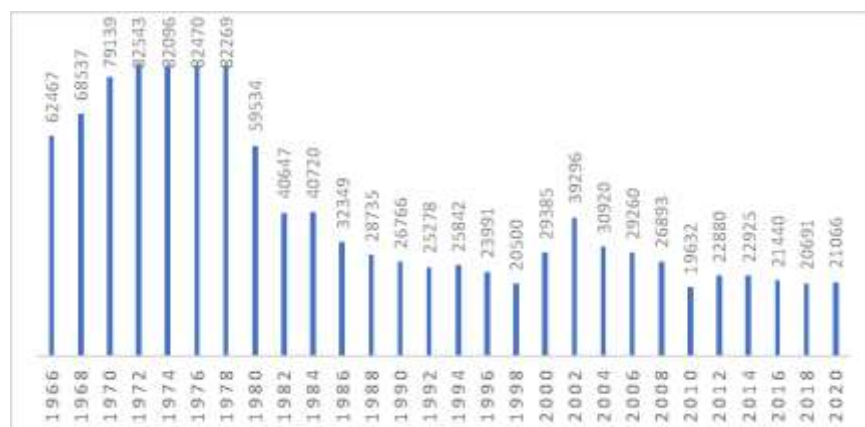
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	ΑΝΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ	ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ
1962	26740	628	5288	19266
1964	32959	822	6480	23919
1966	36547	899	6687	26850
1968	39544	1034	7327	28803
1970	47202	1373	9129	33738
1972	51257	1555	10752	35889
1974	53110	1957	12030	36196
1976	55959	2076	11519	39693
Μεταβολή 1962-1974	109,27%	230,57%	117,83%	106,03%

Πηγή : Εθνική στατιστική υπηρεσία, 1974-1977, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στο γράφημα που ακολουθεί αποτυπώνεται η εξέλιξη του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία με Ελληνική και πλοία με ξένη σημαία. Σύμφωνα με τα στοιχεία από το 1966 έως το 1978 , το ναυτιλιακό δυναμικό της χώρας μας παρουσίασε θετικό πρόσημο, ως ακολουθία μιας περιόδου ανάπτυξης για την Ελληνική εμπορική ναυτιλία. Από το 1980 και μετά αρχίζει η σταδιακή πτώση των απασχολούμενων ναυτικών, παρουσιάζοντας τάσεις σταθεροποίησης από το έτος 2014 και μετά, αγγίζοντας μόλις τους 21066 ναυτικούς, για το έτος 2020.

Γράφημα 26

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με Ελληνική και ξένη σημαία



Πηγή : Εθνική στατιστική υπηρεσία, 1966-2020, ίδια επεξεργασία στοιχείων

Βάσει των στοιχείων του πίνακα 48 και ειδικότερα των δυο πρώτων στηλών στις οποίες πραγματοποιείται η αναφορά στην τοποθεσία γέννησης και στον τόπο διαμονής των ανώτερων Ελλήνων αξιωματικών, παρατηρείτε μια σαφή επικράτηση της Χίου σε ότι αφορά την προσφορά του ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού των νησιών. Η Άνδρος, ακολουθεί σε ποσοστό 6,6 % και της Σύρου 4,6%, ενώ τα νησιά της Καλύμνου, της Μήλου και της Καρύστου, συγκεντρώνουν ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 1,3 -1,6%. Ποσοστό της τάξης του 5,4% , φαίνεται να προέρχεται από το εξωτερικό και ειδικότερα από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας. Η περιφέρεια της Πρωτεύουσας, συγκεντρώνει το υψηλότερο ποσοστό προσφοράς του ανθρώπινου δυναμικού που προσεγγίζει το 30,5%. Ποσοστό της τάξης του 71,7% της προσφοράς των ανώτερων αξιωματικών στο δυναμικό της εμπορικής ναυτιλίας, φαίνεται να έχει μόνιμη κατοικία την περιοχή της πρωτεύουσας, καταδεικνύοντας το μεταναστευτικό κύμα των κατοίκων της επαρχίας προς το μεγάλο αστικό κέντρο της Αττικής. Ακολουθούν το νησί της Χίου με ποσοστό 8,3%, της Άνδρου και της Σύρου με ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 3,5% και 2,1 %, αντιστοίχως. Οι υπόλοιπες νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας, συγκεντρώνουν ποσοστά συμμετοχής γύρω στο 0,5%.

Συγκρίνοντας την προσφορά των ανώτερων αξιωματικών στο δυναμικό της εμπορικής ναυτιλίας, αναφορικά με τον τόπο γέννησης και τον τόπο κατοικίας αυτών, φαίνεται πως το αστικό κέντρο της Αττικής, θεωρήθηκε ως την περισσότερο ελκυστική περιοχή για την εύρεση ναυτικής και όχι μόνο εργασίας της εποχής εκείνης. Η Αττική σε ποσοστό της τάξης του 14,8% φαίνεται να συνιστά την γεωγραφική περιοχή με την υψηλότερη τιμή συμμετοχής των κατώτερων πληρωμάτων στο ανθρώπινο δυναμικό του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού , σε ότι αφορά τον τόπο γέννησης αυτών. Ακολουθούν, η Χίος με ποσοστό 10,1% και τα νησιά, Άνδρος, Κάλυμνος και Κέρκυρα, με ποσοστά συμμετοχής που κυμαίνονται μεταξύ 5,1 % και 2,6%. Τα υπόλοιπα νησιά μας συγκεντρώνουν ποσοστά από 2% έως 1%. Οι υπόλοιπες περιοχές της χώρας μας, συγκεντρώνουν ποσοστά της τάξης του 0,4% -0,2%.

Η μόνιμη κατοικία των ναυτικών των κατωτέρων πληρωμάτων εντοπίζεται σε ποσοστό της τάξης του 34,5% στην Αττική και ακολουθούν, η Χίος με 9,9%, η Άνδρος με 4,4%, η Κάλυμνος με 2,9%, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές συγκεντρώνουν τιμές μεταξύ 0,1% έως 1,8%. Τα μικρότερα ποσοστά εντοπίζονται, την Αρκαδία, την Μήλο και την Μεσσηνία με τιμές που κυμαίνονται μεταξύ του 0,07%-0,04%.

Συμπερασματικά φαίνεται πως η Αττική συγκεντρώνει τις υψηλότερες τιμές τόσο της προσφοράς των αξιωματικών όσο και της προσφοράς των κατώτερων πληρωμάτων στο ανθρώπινο δυναμικό της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Παράλληλα, τα νησιά με ιστορία στην εμπορική ναυτιλία αλλά και σε εφοπλιστικό κεφάλαιο, όπως η Χίος, η Άνδρος και η Σύρος, φαίνεται να προμηθεύουν ανθρώπινο ναυτικό δυναμικό, κυρίως αξιωματικούς σε μεγαλύτερο βαθμό καθώς και κατώτερα πληρώματα, σε μικρότερο βαθμό. Συζητώντας περισσότερα τα αποτελέσματα, θα σταθούμε σε δυο βασικά χαρακτηριστικά της εποχής. Το πρώτο συνίσταται στα στοιχεία της απογραφής του 1961, όπου αποτυπώνεται σημαντική μεταναστευτική εισροή από την επαρχία στην περιοχή της Αττικής κατά την διάρκεια 1954-1960. Ειδικότερα, το 30% της μετανάστευσης προς την Αττική, φαίνεται να προέρχεται από την περιοχή της Πελοποννήσου, σε ποσοστό 13,2% από τα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη σε ποσοστό 8%, ενώ ο Ηπειρωτικός κορμός της Ελλάδας, Ήπειρος και Μακεδονία, συγκεντρώνουν ποσοστό της τάξης του 7%. Έτσι, τα αποτυπωμένα στην απογραφή ποσοστά δικαιολογούν σε ένα βαθμό τα υψηλότερα ποσοστά προσφοράς ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού στην περιοχή της Αττικής. Το δεύτερο στοιχείο της συζήτησης των αποτελεσμάτων, συνίσταται στα υψηλά ποσοστά συμμετοχής, κυρίως των αξιωματικών, από τα νησιά με μακρόχρονη ναυτική παράδοση, όπως η Χίος και η Σύρος. Φαίνεται, πως αυτά τα δυο νησιά σε υψηλότερο ποσοστό καθώς και άλλα σε μικρότερο ποσοστό, να διατηρούν ένα υψηλό δυναμικό προσφοράς στην εμπορική ναυτιλία. Ίσως και να υφίσταται μια προτίμηση των εφοπλιστών για την στελέχωση των πλοίων τους με προσωπικό από περιοχές με ναυτική παράδοση, μην ξεχνώντας πως και οι ίδιοι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων ήταν νησιώτες, γόννοι ναυτικών οικογενειών. Τέλος, αξ σημειωθεί πως για τα νεότερα χρόνια και ειδικότερα από το 2000-2020, δεν φαίνεται να διαφοροποιείται σε σημαντικό βαθμό το σκηνικό της προσφοράς των ναυτικών ανά γεωγραφική περιοχή, με την περιφέρεια της Αττικής να συγκεντρώνει τα υψηλότερα ποσοστά. Παράλληλα, επειδή στις νεότερες απογραφές

συγκεντρώνονται ανά γεωγραφικά διαμερίσματα τα στοιχεία προσφοράς του ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού, φαίνεται πως αυτή, βρίσκεται διάσπαρτη σε όλη την χώρα, με τα νησιά του Αιγαίου, να έρχονται δεύτερα σε ποσοστά μετά την Αττική και την περιοχή της Ηπείρου, στην τελευταία θέση.

Πίνακας 48³²

Κατανομή των ανώτατων και κατώτατων πληρωμάτων κατά γεωγραφικές περιοχές γέννησης και μόνιμης κατοικίας

Επαρχίες	Γεννηθέντες Αν. Πλήρωμα %	Μόνιμη κατοικία %	Γεννηθέντες Κατ. Πλήρωμα %	Μόνιμη κατοικία %
Αττική	1,4	0,4	1,3	1,2
Περ. τριών Διοικ. Πρωτεύουσας	30,4	71,7	14,8	34,5
Αίγινα	0,7	0,3	1,7	1,3
Άνδρος	6,6	3,5	5,1	4,4
Βόλος	0,9	0,3	1,5	1,5
Γύθειο	0,3	0,02	0,3	0,1
Ερμιονίδα / Σπέτσες	0,4	0,1	1,5	1,1
Επίδ. Λιμνής / Λακωνία	0,5	0,1	2,7	1,8
Εύβοιας	0,9	0,5	0,8	0,6
Ηλείας	0,5	0,1	0,4	0,1
Θεσσαλονίκη	0,6	0,3	0,9	1,4
Θήρα	1,9	0,3	1,6	0,7
Ιθάκη	1	0,4	1,5	1,3
Ικαρία	0,5	0,1	1,9	1,5
Κυνουρία / Αρκαδία	0,3	0,04	0,6	0,6
Κάλυμνος	0,2	0,1	3,2	2,9
Κάρπαθος	0,6	0,1	0,6	0,6
Κάρυστος	1,5	0,7	1,8	1,5
Κέρκυρα	0,7	0,2	2	1,6
Κραναία	2	0,7	2,6	1,8
Κόρινθος	0,6	0,3	0,6	0,5
Κέας	0,6	0,1	0,4	0,1
Καλαμάτα	0,8	0,1	0,6	0,3
Κυδωνίας/ Χανίων	0,4	0,1	0,5	0,4
Μαντινείας/ Αρκαδία	0,4	0,03	0,2	0,04
Μέγαρα	2,5	1,5	1,9	1,8
Μήλος	1,3	0,3	1,2	0,07
Μυτιλήνη	0,4	0,1	0,9	0,9
Μεσσήνη	0,3	0,04	0,2	0,07
Οιτύλου	0,5	0,02	0,3	0,04
Πάτρα	0,8	0,3	0,6	0,6
Πάλης	0,3	0,04	0,8	0,5
Πάρου	0,4	0,1	1	0,7
Ηλείας	0,3	0,04	0,4	0,4
Παρνασσίδος	1,3	0,2	0,4	0,4
Ρόδου	0,4	0,2	1,9	1,7
Σάμης	0,6	0,1	1,3	0,7
Σύρου	4,6	2,1	3,1	2,3
Σκόπελου	0,6	0,3	1,9	1,7
Σάμου	0,6	0,1	1,5	0,9
Τροιζηνίας	0,9	0,2	1,1	0,9
Τεμένους	0,3	0,1	0,4	0,3
Τήνου	0,3	0,2	0,7	0,6
Υδρας	1,6	0,5	1,2	0,7
Φθιώτιδα	0,3	0,1	0,2	0,1
Χαλκίδα	1	0,5	1,8	1,8
Χίου	13,5	8,3	10,1	9,9
Σίφνου	0,5	0,2	0,4	0,3
Λοιπές Επαρχίες	6,6	1,4	16,3	10,8
Εξωτερικό	5,4	2,4	1,3	

Πηγή: Η επεξεργασία της απογραφής- Η κατά περιοχές και ηλικίας κατανομή, συμπερασμάτων συνέχεια, Ναυτικά χρονικά 625/384,15-06-1961, σελ. 13-15

Η πρωτεύουσα της Ερμιονίδος, ήταν οι Σπέτσες, που από το 1948 και μετά άνηκε στην περιοχή της Αττικής. Η Λακωνία στην περίοδο της απογραφής, επιμεριζόταν στις επαρχίες Επιδάουρου- Λιμνής, Γυθείου, Οιτύλου και Λακαϊδαίμονος. Η Κεφαλονιά, επιμεριζόταν στις επαρχίες Κραναίας, Πάλης, Ιθάκης και Σάμης.

Στον πίνακα που ακολουθεί, αποτυπώνονται τα αποτελέσματα της στατιστικής επεξεργασίας των στοιχείων του πίνακα 48. Σύμφωνα με αυτά, σε όλες τις υπό εξέταση μεταβλητές παρατηρείται ισχυρού βαθμού συσχέτιση. Ειδικότερα, ο τύπος της μόνιμης κατοικίας των αξιωματικών φαίνεται να συµμεταβάλλεται γραμμικά με τον τόπο της μόνιμης κατοικίας των κατώτερων πληρωμάτων, σε ισχυρό βαθμό με συντελεστή Pearson's που λαμβάνει τιμή 0,948. Αντιστοίχως, ο τύπος γέννησης των αξιωματικών φαίνεται να συµμεταβάλλεται γραμμικά με τον τόπο γέννησης των κατώτερων πληρωμάτων σε ισχυρό βαθμό, με τον συντελεστή Pearson's να λαμβάνει τιμή 0,803. Επομένως, ο τύπος διαμονής και ο τύπος γέννησης των πληρωμάτων, κατά την απογραφή του 1959, δεν φαίνεται να διαφοροποιεί το εκπαιδευτικό τους επίπεδο. Έτσι, δεν θα ήταν δυνατή μια γεωγραφική απόδοση, ως αιτία του διαφορετικού εκπαιδευτικού επιπέδου και να διακρίνει γεωγραφικά τους ανώτερους αξιωματικούς από τα κατώτερα πληρώματα.

Πίνακας 49

Συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών της μόνιμης κατοικίας αξιωματικών/ κατ. πληρωμάτων και τύπου γέννησης αξιωματικών / κατ. Πληρωμάτων .

Correlations					
		Μόνιμη κατοικία % Αν. Πλ	Μόνιμη κατοικία % κατ. Πλ	Γεννηθέντες Αν. Πλήρωμα %	Γεννηθέντες Κατ. Πλήρωμα %
Μόνιμη κατοικία % Αν. Πλ	Pearson Correlation	1	,948**	,926**	,635**
	Sig. (2-tailed)		<,001	<,001	<,001
	N	50	49	50	50
Μόνιμη κατοικία % κατ. Πλ	Pearson Correlation	,948**	1	,970**	,845**
	Sig. (2-tailed)	<,001		<,001	<,001
	N	49	49	49	49
Γεννηθέντες Αν. Πλήρωμα %	Pearson Correlation	,926**	,970**	1	,803**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001		<,001
	N	50	49	50	50
Γεννηθέντες Κατ. Πλήρωμα %	Pearson Correlation	,635**	,845**	,803**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	
	N	50	49	50	50

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Πηγή: Στατιστική επεξεργασία πίνακα 48, με spss.

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις- Έλληνες Εφοπλιστές

Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ακόμα και στην περίοδο του 19^{ου} αιώνα, βασίζεται σε σωστές επιχειρηματικές αποφάσεις, που αρχικά δημιούργησαν ένα δίκτυο επικοινωνίας, ιδιαίτερα με τις χώρες της Μεσογείου. Αυτό το δίκτυο της επικοινωνίας, αρχικά στα πλαίσια των Ελλήνων της διασποράς και αργότερα με την ίδρυση ναυτιλιακών γραφείων σε χώρες του εξωτερικού, προσέφερε κυρίως, την άμεση αντίδραση των ελλήνων εφοπλιστών σε περιόδους κρίσης. Έτσι, στην περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 1929, ενώ μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως η Μεγάλη Βρετανία, κατέγραφε αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης, η ελληνική εμπορική ναυτιλία παρουσίασε αυξητικές τάσεις που οφειλόταν, κυρίως σε μια αντικυκλική πολιτική, αγοράς πλοίων σε χαμηλή τιμή σε περιόδους κρίσης και πώλησης αυτών σε πολύ υψηλότερη τιμή σε περιόδους ανόδου. Αργότερα, στις δεκαετίες του 1960-1970, η ελληνική ναυτιλία σημείωνε διαρκή ανοδική τάση, οφειλόμενη στις επιλογές κατασκευής νεότευκτων πλοίων, κυρίως τάνκερ, για την μεταφορά πετρελαίου, κυρίως από τις αραβικές χώρες προς την Ευρώπη. Ακόμα και η προτίμηση της επιλογής ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία και στις επιχειρήσεις από την ίδια γεωγραφική περιοχή, ίσως και να συνιστούσε μια πρακτική για καλύτερη και αποδοτικότερη προάσπιση των συμφερόντων.

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών. Σύμφωνα με τα στοιχεία, η διαχρονική εξέλιξη των ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζει αυξητική τάση έως το έτος 2009. Η χρηματοπιστωτική κρίση που αντιμετώπισε η χώρα μας, φαίνεται να επηρέασε και αυτή σε ένα μικρό βαθμό την διαχρονική τάση αύξησή τους. Ειδικότερα, η υψηλότερες μειώσεις στον αριθμό των ναυτιλιακών εταιριών κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης της χώρας μας, εντοπίζονται στα έτη 2012 και 2017 με (-6%).

Πίνακας 50

Διαχρονική εξέλιξη Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

ΕΤΟΣ	Αρ. Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	Ετήσια μεταβολή
1998	926	
1999	754	-19%
2000	835	11%
2001	785	-6%
2002	749	-5%
2003	729	-3%
2004	733	1%
2005	690	-6%
2006	693	0%
2007	725	5%
2008	758	5%
2009	773	2%
2010	758	-2%
2011	762	1%
2012	718	-6%
2013	690	-4%
2014	668	-3%
2015	648	-3%
2016	638	-2%
2017	597	-6%
2018	588	-2%

Πηγή: Petrofin research, 2019, ανακτημένο από :<https://www.petrofin.gr/wp-content/uploads/2021/01/1stPart-2019-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf>

Σε ότι αφορά το μέγεθος των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ως προς την διαχείριση του αριθμού των πλοίων, καταγράφεται μια διαχρονική τάση αύξησης του ποσοστού επί τοις εκατό των πλοίων που αυτές διαχειρίζονταν. Ειδικότερα, γι το έτος 1998, το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων φαίνεται να διαχειρίζεται, ένα έως δυο πλοία (52,16%) και ακολουθούν οι ναυτιλιακές με τρία έως τέσσερα πλοία (21,17%), ενώ στις τελευταίες θέσεις, καταγράφονται οι ναυτιλιακές με δέκα έξι έως εικοσιτέσσερα πλοία (1,19%) , ενώ με ποσοστό 2,05%, εντοπίζονται οι ναυτιλιακές που διαχειρίζονται από εικοσιπέντε πλοία και άνω. Η εικόνα της αναλογίας διαχείρισης του αριθμού των πλοίων διαχρονικά μεταβάλλεται, έτσι για μια χρονική περίοδο είκοσι ετών (1988-2018), οι εταιρίες που διαχειρίζονται από πέντε πλοία και άνω παρουσιάζουν μια σταδιακή αύξηση, αύξηση η οποία εντοπίζεται σε υψηλότερο βαθμό στις εταιρίες που διαχειρίζονται μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Στο γράφημα 27, αποτυπώνεται η επί τοις εκατό αναλογία του μέσου όρου

των ελληνικών επιχειρήσεων, αναλογικά του αριθμού των πλοίων τους, επιμερισμένη σε δυο χρονικά διαστήματα, (1998-2007) και (2008-2018). Σε αυτό, είναι εμφανής η αύξηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που διαχειρίζονται μεγαλύτερο αριθμό πλοίων.

Πίνακας 51

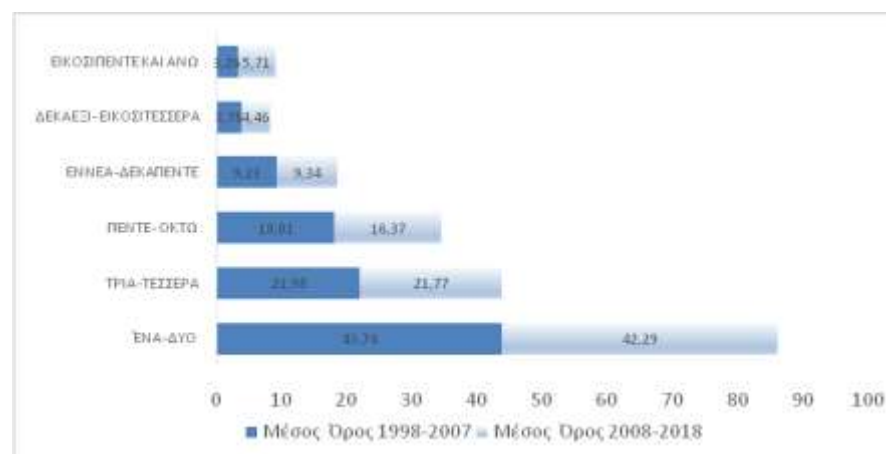
Διαχρονική εξέλιξη ελληνικών επιχειρήσεων αναλογικά του αριθμού των πλοίων τους

ΕΤΟΣ	ΈΝΑ-ΔΥΟ	ΤΡΙΑ-ΤΕΣΣΕΡΑ	ΠΕΝΤΕ- ΟΚΤΩ	ΕΝΝΕΑ-ΔΕΚΑΠΕΝΤΕ	ΔΕΚΑΕΞΙ- ΕΙΚΟΣΙΤΕΣΣΕΡΑ	ΕΙΚΟΣΙΠΕΝΤΕ ΚΑΙ ΑΝΩ
1998	52,16	21,17	16,09	7,34	1,19	2,05
1999	43,1	22	18,9	10,1	3,4	2,5
2000	45	22,6	16,8	10,2	2,6	2,8
2001	44,45	22	17	10,45	3,7	2,4
2002	42,45	22,69	17,08	11,21	3,37	3,2
2003	42,24	21,66	18,92	9,45	4,25	3,48
2004	42,43	21,14	19,24	8,06	4,9	4,23
2005	41,73	22,75	18,99	7,54	5,22	3,77
2006	41,55	21,07	19,77	9,24	4,33	4,14
2007	42,34	22,76	17,38	8,69	4,83	4
2008	44,85	20,98	16,49	9,23	4,22	4,22
2009	44,37	20,83	15,91	10,35	4,53	4,01
2010	44,85	22,55	13,6	10,55	4,35	4,1
2011	45,93	21,66	14,57	8,53	4,85	4,46
2012	43,4	23,2	15,7	7,5	5,1	4,8
2013	42,75	22,32	16,95	8,69	4,2	5,07
2014	41,02	24,85	16,02	8,23	3,89	5,99
2015	40,43	23,76	16,97	7,87	4,62	6,32
2016	41,54	20,22	17,08	9,87	4,08	7,21
2017	39,03	20,1	18,09	10,05	4,36	8,38
2018	37,07	19,05	18,71	11,9	4,93	8,33

Πηγή: Petrofin Research, 2019, ανακτημένο από : <https://www.petrofin.gr/wp-content/uploads/2021/01/1stPart-2019-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf>

Γράφημα 27

Διαχρονική αποτύπωση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων , αναλογικά του αριθμού των πλοίων τους.



Πηγή: Στοιχεία , Petrofin research, 2019, ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα 52, αποτυπώνεται η ετήσια μεταβολή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της χώρας μας για το χρονικό διάστημα 1998-2018. Σε αυτόν παρατηρούμε πως οι μεγαλύτερες διακυμάνσεις, εντοπίζονται στις ναυτιλιακές με σύνολο διοικούμενων πλοίων από εννέα έως δεκαπέντε. Η συγκεκριμένη κατηγορία φαίνεται πως μεταξύ των χρονικών διαστημάτων 2003-2005 και 2010-2013 να παρουσιάζουν την μεγαλύτερη πτωτική τάση που αγγίζει ένα ποσοστό της τάξης του 250%. Αντίθετα, οι κατηγορίες των ναυτιλιακών εταιριών που διαχειρίζονται από ένα έως οκτώ , πλοία φαίνεται να παρουσιάζουν μικρή μείωση. Την μεγαλύτερη αύξηση καταγράφουν οι ναυτιλιακές με αριθμό πλοίων (16-24), ενώ η εντυπωσιακή αύξηση σε περίοδο είκοσι ετών, εντοπίζεται στις ναυτιλιακές που διαχειρίζονται από 25 πλοία και άνω. Τέλος, ενδιαφέρουσα είναι και η αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής κρίσης της χώρας μας από τις ναυτιλιακές. Φαίνεται, πως τις μεγαλύτερες απώλειες αντιμετώπισαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με αριθμό πλοίων 9-15.

Πίνακας 52

Διαχρονική ετήσια μεταβολή των επιχειρήσεων αναλογικά του αριθμού πλοίων

ΕΤΟΣ/ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΈΝΑ -ΔΥΟ	ΤΡΙΑ-ΤΕΣΣΕΡΑ	ΠΕΝΤΕ- ΟΚΤΩ	ΕΝΝΕΑ-ΔΕΚΑΠΕΝΤΕ	ΔΕΚΑΕΞΙ- ΕΙΚΟΣΙΤΕΣΣΕΡΑ	ΕΙΚΟΣΙΠΕΝΤΕ ΚΑΙ ΑΝΩ
1998						
1999	-17%	4%	17%	38%	186%	22%
2000	4%	3%	-11%	-90%	-24%	12%
2001	-1%	-3%	1%	-75%	42%	-14%
2002	-4%	3%	0%	-24%	-9%	33%
2003	0%	-5%	11%	-276%	26%	9%
2004	0%	-2%	2%	-239%	15%	22%
2005	-2%	8%	-1%	-152%	7%	-11%
2006	0%	-7%	4%	70%	-17%	10%
2007	2%	8%	-12%	-155%	12%	-3%
2008	6%	-8%	-5%	-46%	-13%	5%
2009	-1%	-1%	-4%	12%	7%	-5%
2010	1%	8%	-15%	-80%	-4%	2%
2011	2%	-4%	7%	-302%	11%	9%
2012	-6%	7%	8%	-203%	5%	8%
2013	-1%	-4%	8%	19%	-18%	6%
2014	-4%	11%	-5%	-146%	-7%	18%
2015	-1%	-4%	6%	-136%	19%	6%
2016	3%	-15%	1%	100%	-12%	14%
2017	-6%	-1%	6%	-82%	7%	16%
2018	-5%	-5%	3%	85%	13%	-1%

Πηγή: Petrofin Research, 2019, <https://www.petrofin.gr/wp-content/uploads/2021/01/1stPart-2019-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf> ανακτημένο από :ίδια επεξεργασία στοιχείων

Στον πίνακα που ακολουθεί, πραγματοποιήσαμε την επεξεργασία των μεταβλητών της μεταβολής του ΑΕΠ% και του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επειδή πρόκειται για χρονοσειρές και θέλουμε να σταθούμε σε μια γενική διαπίστωση

θετικής, αρνητικής ή ουδέτερης στατιστικής συσχέτισης, προτιμήθηκε το τεστ, Durbin– Watson , έτσι ώστε να διαπιστωθεί η ύπαρξη αυτοσυσχέτισης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του πίνακα 53Α, επειδή το τεστ λαμβάνει τιμή 0,435, δεχόμαστε την θετική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών . Τούτο σημαίνει πως η μεταβολή του ΑΕΠ %, επιδρά θετικά στον αριθμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πίνακας 53Α

Μεταβολή ΑΕΠ% και Αρ. Ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.081 ^a	.007	-.046	78,836	.007	.126	1	19	.727	.435

a. Predictors: (Constant), Μεταβολή ΑΕΠ %
b. Dependent Variable: Αρ. Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Πηγή: Στατιστική επεξεργασία μεταβλητών, με spss 27.

Στον πίνακα 53Β, εφαρμόσαμε το ίδιο τεστ, προκειμένου να διαπιστωθεί ο βαθμός αυτοσυσχέτισης μεταξύ του ΑΕΠ δις.\$ και του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα και σε αυτές τις δυο μεταβλητές εντοπίζεται θετική συσχέτιση. Επομένως, ανοδική πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος προκαλεί ανοδική πορεία του ΑΕΠ, βάσει μιας σχέσης θετικής αλληλεπίδρασης.

Πίνακας 53Β

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.957 ^a	.916	.914	893,757	.916	455,904	1	42	<.001	.715

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ Δις.\$
b. Dependent Variable: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Πηγή: Στατιστική επεξεργασία μεταβλητών, με spss 27.

Τέλος, στον πίνακα 53Γ, αποτυπώνεται η θετική συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ και του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το τεστ Durbin– Watson, λαμβάνει τιμή ίση με 0,444.

Πίνακας 53Γ

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,153 ^a	,024	-,028	78,160	,444

a. Predictors: (Constant), ΑΕΠ

b. Dependent Variable: Αρ. Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Πηγή: Στατιστική επεξεργασία μεταβλητών, με spss 27.

Κλείνοντας την παρούσα ενότητα, θα σταθούμε στις επιλογές των Ελλήνων εφοπλιστών που εκκινά από τον σχηματισμό ενός δικτύου ναυτιλιακής εμπορικής συναλλαγής με τους Έλληνες της διασποράς. Τα τελευταία χρόνια, μια σειρά επιλογών των Ελλήνων εφοπλιστών, όπως η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή και η αγορά πλοίων σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, κατατάσσουν την χώρα μας, ως την πρώτη, υπό ελληνική πλοιοκτησία μεταφορική ικανότητα, αφού κατέχει στόλο με χωρητικότητα ίση με το 17% της παγκόσμιας. Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι εξίσου σημαντική, όχι μόνο στον τομέα της απασχόλησης του προσωπικού της αλλά και της θετικής συσχέτισης που εντοπίζεται μεταξύ ναυτιλιακού συναλλάγματος και του ΑΕΠ της χώρας μας.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1920-1941:

Πρόκειται για χρονικό διάστημα στο οποίο εντοπίζεται μια πληθώρα ιστορικών γεγονότων που επηρέασαν θετικά ή αρνητικά και την ελληνική διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Ο αριθμός των πλοίων και της χωρητικότητας αυτών αυξάνεται τόσο για την παγκόσμια ναυτιλία όσο και για την Ελληνική, με τις ανάλογες εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση από και προς την χώρα μας. Η σταδιακή επικράτηση των ατμόπλοιων, μεταβάλλει και την αναλογία του αριθμού των ιστιοφόρων / ατμόπλοιων, η οποία κυμαίνεται κατά μέσο όρο, σε μια δωδεκαπλάσια διαφορά υπέρ των ατμόπλοιων. Η χώρα μας, αν και με αργό ρυθμό, προχώρησε στην αντικατάστασή τους, ωστόσο, λόγω της γεωγραφικής της θέσης αλλά και προπολεμικών συγκρούσεων σε χώρες της Ευρώπης, φαίνεται να διατηρεί, έναν ικανοποιητικό αριθμό ιστιοφόρων πλοίων, κυρίως μικρής χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά φαίνεται να εξυπηρετούσαν, κοντινές περιοχές, εκτός ελληνικής επικράτειας, κυρίως προς τα Δωδεκάνησα, τα οποία δεν είχαν ενωθεί με την Ελλάδα αλλά και προς τα παράλια της Τουρκίας. Η Μικρασιατική καταστροφή, δεν φαίνεται, να επηρέασε την ναυτιλιακή εμπορευματική κίνηση της χώρας μας από και προς την Τουρκία, με εξαίρεση την επιβατική, κυρίως κίνηση, αφού προφανώς επιλέχτηκε, μια συνθήκη σύμπραξης και όχι ανταγωνισμού προϊόντων, μεταξύ των δυο γειτονικών χωρών. Μεταξύ κατάπλου και απόπλου των πλοίων ανεξαρτήτου σημαίας, δεν παρατηρείται διαφοροποίηση στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας. Αυτό μεταφράζεται, πως ο βαθμός της επίδρασης των παραμέτρων (ενδογενών-εξωγενών) στον συγκεκριμένο αριθμό πλοίων και της συγκεκριμένης χωρητικότητας, παραμένει ο ίδιος, τόσο κατά τον απόπλου όσο και κατά τον κατάπλου των πλοίων. Παράλληλα, εντοπίζεται μια σαφή έως και είκοσι πενταπλάσια διαφορά της χωρητικότητας, υπέρ των ατμόπλοιων, έναντι των ιστιοφόρων πλοίων. Το ισοζύγιο των εμπορευμάτων παραμένει αρνητικό σε όλη την χρονική περίοδο, ενώ η τάση των εξαγωγών παρουσιάζει θετική αύξηση, από το 1930 και μετά. Το ΑΕΠ της περιόδου φαίνεται να συσχετίζεται με τον συνολικό αριθμό της εμπορευματικής διακίνησης, χαρακτηριστικό που συνεπάγεται την συμμεταβολή των δυο μεταβλητών, ενώ το ίδιο ακριβώς αποτυπώνεται μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών. Σε ότι αφορά την ναυτιλιακή συναλλαγή μεταξύ της Ελλάδας και των υπόλοιπων γεωγραφικών

περιοχών , φαίνεται, από το 1930 και μετά, να χάνουν έδαφος στην εμπορευματική κίνηση, χώρες, όπως η Ιταλία και η Αγγλία, ενώ διατηρούν και παράλληλα αυξάνουν της κίνησή τους, χώρες όπως η Ρωσία και η Γαλλία. Επομένως, κύριο χαρακτηριστικό του χρονικού διαστήματος 1921-1940, συνιστά η προοδευτική είσοδος χωρών στην ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας, όπως η Ρωσία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία. Οι πιο απομακρυσμένες περιοχές με τις οποίες η χώρα μας πραγματοποίησε εμπορευματικές συναλλαγές κυρίως, εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, που έως το 1930, δέχτηκε υψηλό ποσοστό επιβατικής κίνησης, λόγω μετανάστευσης και του Καναδά, ήταν η Αργεντινή και από το 1940, η Αυστραλία, με απόσταση από το λιμάνι του Πειραιά, 8092 ναυτικών μιλίων. Μάλιστα με ένα κόστος υψηλό αλλά με πλοία μεγάλης χωρητικότητας πραγματοποιούσαν ταξίδια ακόμα και ελληνικά ατμόπλοια.

1947-1997:

Το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα θα θεωρηθεί ως περίοδος ανασυγκρότησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Μια σειρά από συγκυρίες, όπως κρατικές παρεμβάσεις για την ανασυγκρότησή της, ενδεικτικά αναφέρουμε την αγορά των *liberties* από την Αμερική μέσω χρηματικής στήριξης των εφοπλιστών από την Ελληνική κυβέρνηση, αυξάνουν το μέγεθος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και κατ' επέκταση την ελληνική συμμετοχή στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, τουλάχιστον για το πρώτο μισό. Η κρίση του Σουέζ και η πρώτη πετρελαϊκή κρίση δεν φαίνεται να επηρέασε σημαντικά την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας. Η μείωση του ελληνικού εμπορικού στόλου από το 1980 και μετά, περιορίζει την θέση της, στην διεθνή ναυτιλία. Ωστόσο, αν και ο αριθμός των πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, μειώνεται με συγκεκριμένο ρυθμό, δεν αποτυπώνεται η ίδια εξέλιξη και στην χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων. Επομένως, η χωρητικότητα των πλοίων ελληνικής εθνικότητας, παρουσιάζουν μια πτώση που θα την χαρακτηρίζαμε ως ανελαστική, σε σχέση με την πτώση του αριθμού των πλοίων. Παράλληλα, δεν εντοπίζεται διαφοροποίηση μεταξύ του κατάπλου / απόπλου, γεγονός που ενισχύει την παραδοχή του ίδιου βαθμού επίδρασης των ενδογενών/ εξωγενών παραμέτρων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Ιδιαίτερα, σε ότι αφορά την

αναλογία συμμετοχής του ελληνικού εμπορικού στόλου, φαίνεται να διατηρείται σταθερή τόσο κατά τον κατάπλου όσο και κατά τον απόπλου των πλοίων, ενισχύοντας την παραδοχή, μιας ίδιας ναυτιλιακής πολιτικής. Το σύνολο της εμπορευματικής διακίνησης από και προς την χώρα μας παρουσιάζει από το 1947 έως το 1997 αυξητική τάση με τις εισαγωγές των εμπορευμάτων να καταγράφουν υψηλότερες τιμές σε σχέση με τις εξαγωγές, δημιουργώντας έτσι ένα αρνητικό διαχρονικό εμπορευματικό ισοζύγιο. Οι εξαγωγές των εμπορευμάτων παρουσιάζουν διαχρονικά αυξητικές τάσεις και φαίνεται να επηρεάζεται από τον κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Υπό αυτήν την οπτική το κατά κεφαλήν ΑΕΠ συµμεταβάλλεται με τις εξαγωγές αλλά και με τις εισαγωγές, ενώ παρατηρείται και έντονη συσχέτιση μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών. Οι χώρες της Ευρώπης συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της εμπορευματικής συναλλαγής, παρουσιάζοντας αυξητικές τάσεις, της τάξης του 365% στην διάρκεια μιας εικοσιπενταετίας. Αυτό ίσως να οφείλεται στο γεγονός της εφαρμογής Ευρωπαϊκών πολιτικών που καθορίζουν συγκεκριμένες εμπορευματικές συναλλαγές μεταξύ των χωρών της Ευρώπης, ενώ η απόσταση της χώρας μας από τις χώρες της Ευρώπης, στο σύνολό τους, συνιστά ουσιαστικό κίνητρο εμπορικών συναλλαγών, λόγω χαμηλού μεταφορικού κόστους. Μετά το 1980 και δεδομένης της γενικότερης αστάθειας που αντιμετώπισε η ελληνική εμπορική ναυτιλία, φαίνεται να επηρεάζονται τοις πλείστοις απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές, όπως η Ωκεανία, Ανατολική Ασία και λιγότερο η Βόρεια και Νότια Αμερική, αφού σε αυτές εντοπίζονται οι μεγαλύτερες πτωτικές τάσεις, αναδεικνύοντας έτσι την επιλογή μιας φθηνότερης ναυτιλιακής διακίνησης σε περιόδους αστάθειας και κρίσης. Τέλος η συνολική επιβατική διακίνηση για το χρονικό διάστημα 1965-1997 παρουσιάζει αφενός αυξητική τάση αφετέρου εντοπίζεται η ύπαρξη συµμεταβολής μεταξύ αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών. Αυτό μεταφράζεται σε μια παράλληλη αυξομείωση της επιβατικής κίνησης από και προς τα λιμάνια της χώρας μας και στην σκέψη μιας κοινής αλληλεπίδρασης σε ενδογενείς και εξωγενείς παραμέτρους. Κλείνοντας την χρονική περίοδο θα σταθούμε στην εμφανή πτώση της συνολικής επιβατικής κίνησης, κυρίως τα έτη 1967 και περισσότερο το 1974, ως αιτία των πολιτικών εξελίξεων της χώρας μας εκείνης της εποχής.

2000-2020 :

Πρόκειται για μια χρονική περίοδο η οποία αφορά την πλέον σύγχρονη ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και κατ' επέκταση της ναυτιλιακής κίνησης της χώρας μας με τις χώρες του εξωτερικού. Χρονική περίοδος, μέρος της οποίας χαρακτηρίζεται από την κρίση χρέους της χώρας μας και τα επακόλουθα μέτρα λιτότητας , με αφετηρία το 2009. Από το έτος 2009 έως 2020, εντοπίζεται η μικρή αναλογία της συμμετοχής του αριθμού των ελληνικών πλοίων στην διεθνή ναυτιλιακή κίνηση της χώρας μας . Η αναλογία της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων, φαίνεται λίγο πιο αυξημένη σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων, ωστόσο παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, ενώ εντοπίζεται ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των ελληνικών πλοίων και της χωρητικότητας τόσο στον κατάπλου όσο και στον απόπλου αυτών. Ουσιαστικά αυτό σημαίνει πως δεν εντοπίζονται διαφορετικές επιλογές της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον αριθμό / χωρητικότητα των πλοίων που διακινήθηκαν διεθνώς από και προς τα λιμάνια του εξωτερικού, μια τακτική η οποία εντοπίζεται και στις δυο προηγούμενες χρονικές περιόδους. Σε ότι αφορά την εισαγωγική εμπορευματική κίνηση, αυτή φαίνεται ελαφρά μεταβαλλόμενη , της τάξης του -7 με -9 % και αυτό στην χρονική περίοδο 2009-2010, ενώ οι εξαγωγές μεταξύ του 2009-2010, παρουσίασαν μείωση της τάξης του -14%. Επομένως, η οικονομική συγκυρία φαίνεται να επιδρά στην ναυτιλιακή κίνηση των εμπορευμάτων από και προς την χώρας μας με πλοία ανεξαρτήτου σημαίας. Από το 2013 και μετά, ειδικά στον τομέα των εξαγωγών, παρατηρείται, εντυπωσιακή αύξηση , της τάξης του 40% (2012) και 13% (2013). Παρόλα αυτά σύμφωνα με τα στατιστικά αποτελέσματα των μεταβλητών , εισαγωγές, εξαγωγές, κατά κεφαλήν ΑΕΠ καθώς και των ετησίων μεταβολών των μεταβλητών αυτών, δεν εντοπίζεται γραμμική συσχέτιση, παρά μόνο η συμμεταβολή μεταξύ των εξαγωγών και των εισαγωγών. Βέβαια , όπως έχει ήδη σημειωθεί η απουσία γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών, δεν μεταφράζεται σε απουσία άλλου είδους συσχέτισης. Κλείνοντας θα σταθούμε στην ύπαρξη διαχρονικής διαφοροποίησης της εμπορευματικής κίνησης των λιμανιών της χώρας μας μεταξύ των χρονικών διαστημάτων 2001-2006 και 2011-2020. Μια πρώτη διαφοροποίηση συνίσταται στην μετακίνηση της ζώνης των εισαγωγών κυρίως, σε κέντρα τα οποία βρίσκονται στην περιοχή της πρωτεύουσας. Έτσι, τα λιμάνια του Πειραιά, του Ρίου, των Αντικύρων και των Μεγάρων, δέχονται την μεγαλύτερη

εμπορευματική κίνηση των εισαγωγών. Τα περιφερειακά λιμάνια, όπως της Θεσσαλονίκης και του Βόλου, χάνουν εμπορευματική δυναμικότητα, τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές. Μια εμπορευματική δυναμικότητα η οποία φαίνεται μειωμένη, όχι τόσο στο χρονικό διάστημα 2011-2020 αλλά σε σύγκριση του διαστήματος 2001-2006. Τέλος, θα σταθούμε στην εντυπωσιακή άνοδο των εισαγωγών του λιμανιού του Ρίου και σε μια μεταβολή, από κύριο εξαγωγικό κέντρο του χρονικού διαστήματος 2001-2006, σε κύριο εισαγωγικό καθώς και στο λιμάνι της Μήλου το οποίο από κύριο εξαγωγικό κέντρο μετατρέπεται σε κέντρο εισαγωγών-εξαγωγών. Σε ότι αφορά την επιβατική κίνηση, κατά την περίοδο 2001-2006, φαίνεται να είναι υψηλότερη σε σχέση με την κίνηση του χρονικού διαστήματος 2011-2020, γεγονός που ενισχύει την παραδοχή, ενός σταδιακού περιορισμού της ναυτιλιακής διακίνησης των επιβατών, στις γραμμές του εξωτερικού Πάτρας-Ηγουμενίτσας- Ιταλίας και στην θερινή κρουαζιέρα, ενώ πακέτα προσφορών σε φθηνά αεροπορικά εισιτήρια και οι συχνές αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ χωρών , έλκουν όλο και περισσότερο επιβατικό κοινό. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, συνιστά το πρώτο λιμάνι εισόδου επιβατών εξωτερικού της χώρας μας και ακολουθούν, η Πάτρα και η Κέρκυρα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσω των διεθνών ναυτιλιακών εμπορικών συναλλαγών της χώρας μας, αναδεικνύεται, η διαχρονική εξέλιξη του ανθρώπινου δυναμικού της αλλά και των εφοπλιστικών επιλογών για μια χρονική διάρκεια εκατό ετών. Το γεγονός πως η εμπορική ναυτιλία της χώρας μας κατάφερε να έχει στο μεγαλύτερο τμήμα του υπό εξέταση χρονικού διαστήματος, αφενός ανοδική πορεία και αφετέρου σε περιόδους ύφεσης να έχει την ικανότητα μιας γρήγορης ανάκαμψης έτσι ώστε να μην παρουσιάζει τις αντίστοιχες απώλειες άλλων ναυτικών κρατών, οφείλεται καθαρά στις εφοπλιστικές επιλογές. Αυτές εκκινούν πολύ πριν το 1920 και συνίστανται στην δημιουργία ενός δικτύου εμπορικών συναλλαγών, πρωταρχικά με την ομογένεια και αργότερα με ξένες επιχειρήσεις. Σε γενικές γραμμές θα υιοθετήσουμε την παραδοχή πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία, ιδιαίτερα εκείνη του εξωτερικού, ήταν στοχευόμενη στην αποκόμιση της μέγιστης ωφέλειας. Αυτό το εντοπίσαμε σε μια στροφή των ναυτιλιακών εμπορευματικών συναλλαγών στην δεκαετία του 1930 με είσοδο νέων χωρών, όπως της Ρωσίας και της Γαλλίας, ενώ δεν θα παραλείψουμε την μεταφορά μεταναστών προς την Αμερική με τα ελληνικά υπερωκεάνια και την εμπορευματική γραμμή προς την Αργεντινή και την Αυστραλία. Με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, οι εφοπλιστές αγόρασαν στην δεκαετία του 1950, περί τα εκατό τύπου “ Liberty ” πλοία, με σκοπό την εκ νέου είσοδο της Ελλάδας, στο προσκήνιο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το χρονικό διάστημα από το 1960 έως το 1980 θα χαρακτηριστεί ως μια περίοδος ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και του προσωπικού της, αφού μια σειρά από ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες και διευκολύνσεις επέτρεψαν την αύξηση του αριθμού των πλοίων που κινούνταν διεθνώς υπό την ελληνική σημαία. Η καλούμενη ως αντικυκλική πολιτική των εφοπλιστών της χώρας μας, μια πολιτική που είχε την βάση της στην αγορά πλοίων σε χαμηλό κόστος σε περιόδους ύφεσης και της χρήσης αυτών σε περιόδους οικονομικής ανόδου, συνέβαλε στην αντιμετώπιση των κρίσεων του 1973 και 1979. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, ακόμα και στην περίοδο της χρηματοπιστωτικής κρίσης της χώρας μας, το 2009, κατόρθωσε να παρουσιάσει ένα υψηλό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, συνεισφέροντας στην ελληνική οικονομία. Σε όλο σχεδόν το χρονικό διάστημα των εκατό ετών, εντοπίζεται η θετική συσχέτιση μεταξύ εμπορικής ναυτιλίας και ΑΕΠ της χώρας μας, αναδεικνύοντας την θέση του Ιστορικού μελετητή

Alfred Mahan³³, ο οποίος θεωρούσε την στρατηγική σημασία της ναυτικής δύναμης, ως μέσο εδραίωσης μια εθνικής και διπλωματικής ισχύος ή με μια διατύπωση του Περικλή αποτυπωμένη στον Θουκυδίδη, **«Μέγα γὰρ τὸ τῆς θαλάσσης κράτος»**.

³³ Σύμφωνα με τον Mahan, η μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης είναι η συμφερότερη οδός. Στο, Σιουσούρας Π- Καρκαζής Ι, Γεωπολιτική και Παγκοσμιοποίηση, 2005, σελ. 6

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΑΣΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας (1920-1997) : ΕΛΣΤΑΤ, www.statistics.gr
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1920) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1921
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1921) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1924
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1922) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1925
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1923) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1926
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1924) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1927
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1925) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1928
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1926) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1928
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1927) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1929
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1928) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1929
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1929) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1930
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1930) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1931
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1931) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1932
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1932) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1933
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1933) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1934
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1934) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1936
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1935) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1936
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1936) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1937
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1937) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1938
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1938) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1939
Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1939) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1936

Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1940) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1940

Δελτίο ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας (1941) , μετά του Εξωτερικού, Αθήνα, 1946

Τριμηνιαίο στατιστικό δελτίο (1959), Αθήνα, 1960

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1960), Αθήνα, 1961

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1961), Αθήνα, 1962

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1962), Αθήνα, 1963

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1963), Αθήνα, 1964

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1964), Αθήνα, 1965

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1965), Αθήνα, 1966

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1966), Αθήνα, 1967

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1967), Αθήνα, 1968

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1968), Αθήνα, 1969

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1969), Αθήνα, 1970

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1970), Αθήνα, 1972

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1971), Αθήνα, 1972

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1972), Αθήνα, 1973

Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, (1973), Αθήνα, 1974

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1974), Αθήνα, 1976

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1975), Αθήνα, 1977

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1976), Αθήνα, 1978

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1977), Αθήνα, 1979

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1978), Αθήνα, 1980

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1979), Αθήνα, 1982

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1980), Αθήνα, 1984

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1981), Αθήνα, 1985

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1982), Αθήνα, 1985

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1983), Αθήνα, 1986

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1984), Αθήνα, 1988

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1985), Αθήνα, 1991

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1986), Αθήνα, 1991

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1987), Αθήνα, 1992

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1988), Αθήνα, 1994

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1989), Αθήνα, 1995

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1990), Αθήνα, 1995

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1991), Αθήνα, 1976

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1992), Αθήνα, 1976

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1993), Αθήνα, 1976

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1994), Αθήνα, 1998

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1995), Αθήνα, 1999

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1996), Αθήνα, 2000

Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, (1997), Αθήνα, 2001

2. Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδας (1930-2009- Εμπορική Ναυτιλία-Εμπόριο)
3. Στατιστικά στοιχεία εμπορικής ναυτιλίας (2000-2020): www.statistics.gr

4. Στατιστικά στοιχεία (1900-2000):Lloyd's register foundation,
www.her.lrfoundation.org.uk/archives-library/

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ

(ΕΛΛΗΝΙΚΗ- ΞΕΝΗ)

5. Αντωνόπουλος Κ., «Από του Ιστίου εις τον Ατμόν», Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 1964
6. Αντωνόπουλος Κ., «Η Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική», Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 1976
7. Αντωνόπουλος Κ., «1914-1939», Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 1965
8. Αποστολάκης Ι, Σταμούλη Μ.Α, Ασκήσεις υπολογιστικής στατιστικής, Παπαζήσης, Αθήνα, 2017
9. Γεωργαντόπουλος Ελ, ναυτιλιακή οικονομία (Διεθνείς Θαλάσσιαι μεταφοραί, Ι. Λίοντη, Πειραιεύς, 1959
10. Θανοπούλου Ε., Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία. Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου (Παπαζήσης, 1994)
11. Καρδάσης Β., Από του Ιστίου εις τον Ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1858-1914, (Μ.Τ.Ι.Ε., 1993).
12. , Παπατζανάκης Γ, Αλησαφάκη Α, Ηλιόπουλου Ε, Μελέτη και εξοπλισμός πλοίου,2020-2021
<http://mycourses.ntua.gr/courses/NAVAL1003/document/TONNAGE.pdf>
13. Σπάθη Σοφία κ.α, Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, κεπε, Αθήνα, 2010
14. Σιουσουρας Π- Καρκαζής Ι, Γεωπολιτική και Παγκοσμιοποίηση
15. Χαρλαύτη Τζ. (επιμ.), Ιστορία και Ναυτιλία, 16^{ος} – 20^{ος} αιώνας (Αλεξάνδρεια, 2000)
16. Χαρλαύτη Τζ., Ιστορία του Ελληνόκτητου Στόλου στο 19^ο και 20^ο αιώνα (Νεφέλη, 2001)

17. Χλωμούδης Κ., «Η δύση της ιστιοφόρου ελληνικής ναυτιλίας 1910-1939», *Επιστημονική Επετηρίδα της Α.Β.Σ.Θ.*, τόμος Χ, 1989
18. Χλωμούδης Κ, Η ελληνική εμπορική ναυτιλία 1910-1939, συνύπαρξη διαφορετικών τρόπων παραγωγής, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη, 1991
19. Χολέβας Ιωάννης, ναυτιλιακή επιχείρησης και ναυτιλιακή πολιτική, Θεσσαλονίκη, 1971, ανακτημένο από [www. Dspace.lib.uom.gr](http://www.Dspace.lib.uom.gr)
20. Foster J, Understanding and using advance statistics, Sage Publication, London, 2006
21. Jean-Paul Rodrigue, The geography of transport system, New York, 2020
22. Rawlings, applied regression analysis: A research tool, Springer, New York, 2001
23. Thomas cleff, applied statistics and multivariate data analysis for business and economics, a modern approach using spss, Stata and excel, springer, 2019.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

24. www.sea-distances.org « Ιστοσελίδα Υπολογισμού Θαλάσσιων Αποστάσεων»
25. www.ugs.gr «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών»
26. www.naftikachronika.gr « Περιοδική έκδοση ναυτιλιακών θεμάτων»
27. www.isalos.net « Ιστοσελίδα ναυτιλιακών θεμάτων»
28. www.bankofgreece.gr « Τράπεζα της Ελλάδας»
29. www.unctad.org « Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη»
30. www.oecd.com « ΟΟΣΑ»
31. www.worldbank.org « Παγκόσμια Τράπεζα»
32. www.ynanp.gr « Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας»
33. <https://www.petrofin.gr/wp-content/uploads/2021/01/1stPart-2019-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf>
34. www.hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online