



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΔΙ-ΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΔΠΜΣ «Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία»

Διπλωματική Εργασία

**«Επιπτώσεις στη Ναυτιλία και το Εμπόριο από τις
Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις και Μεταβολές στις
Διεθνείς Σχέσεις»**

**Σπυρίδων Μπιρμπάκος (ΜΝΣΝΔ 21035)
Παρασκευάς Χιωτέλλης (ΜΝΣΝΔ 21062)**

Επιβλέπων Καθηγητής: κ. Θοδωρής Πελαγίδης

**Πειραιάς
Μάρτιος 2023**

Ο Σπυρίδων Μπιρμπάκος του Χαριλάου και ο Παρασκευάς Χιωτέλλης του Παναγιώτη βεβαιώνουμε ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μας. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελούμε εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρος μας, μας αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΜΕΛΟΣ Α΄: κ. Θοδωρής Πελαγίδης

ΜΕΛΟΣ Β΄: κ. Γεώργιος Γαλάνης

ΜΕΛΟΣ Γ΄: κ. Διονύσιος Πολέμης

**Επιπτώσεις στη Ναυτιλία και το Εμπόριο από τις Γεωπολιτικές
Ανακατατάξεις και Μεταβολές στις Διεθνείς Σχέσεις**

Περιεχόμενα

Πρόλογος

Abstract

1^ο Κεφάλαιο – Εισαγωγή

- 1.1 **Ιστορική Αναδρομή στη Διεξαγωγή Εμπορίου στη Ναυτιλία**
- 1.2 **Σκοπός της Εργασίας**
- 1.3 **Αναβάθμιση Υφιστάμενης Γνώσης για το Εμπόριο στη Ναυτιλία**

2^ο Κεφάλαιο – Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις και Επιπτώσεις στη Ναυτιλία στον 21^ο Αιώνα

- 2.1 **Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις που έχουν συμβεί στον 21^ο Αιώνα και επηρεάζουν τη Διεξαγωγή Εμπορίου στη Ναυτιλία**
- 2.2 **Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις και διεξαγωγή εμπορίου στα διαφορετικά είδη πλοίων στις μέρες μας**
- 2.3 **Πως οι Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις Διαμορφώνουν τις Συνθήκες Εμπορίου στη Ναυτιλία**
- 2.4 **Στρατηγικές Διεθνοποίησης και πως επηρεάζουν τις Συνθήκες Διεξαγωγής Εμπορίου στη Ναυτιλία τα τελευταία χρόνια**
- 2.5 **Τα Λιμάνια ως παράγοντες Γεωπολιτικών Εξελίξεων και Επιρροής στο Διεθνές Εμπόριο**

3^ο Κεφάλαιο – Μεταβολές στις Διεθνείς Σχέσεις λόγω Γεωπολιτικών Εξελίξεων και Επιπτώσεις στη Ναυτιλία στον 21^ο Αιώνα

- 3.1 Ο Ρόλος των Διεθνών Σχέσεων στη Ναυτιλία μεταξύ των Κρατών και των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και ως προς τη Διεξαγωγή Εμπορίου**
- 3.2 Ο Ρόλος της Θαλάσσιας Συνδεσιμότητας στη διαμόρφωση πολιτικών Διεθνών Σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο**
- 3.3 Οι πόλεμοι που συμβαίνουν διεθνώς στις μέρες μας και επηρεάζουν τις Διεθνείς Σχέσεις και Γεωπολιτικές Εξελίξεις στη διεξαγωγή ναυτιλιακού εμπορίου**
- 3.4 Ξαφνικές εξελίξεις στο γεωπολιτικό τομέα μεταξύ των κρατών, οι οποίες διαμορφώνουν τις Διεθνείς Σχέσεις στο ναυτιλιακό τομέα**

4^ο Κεφάλαιο – Συμπεράσματα – Προτάσεις

Βιβλιογραφικές Πηγές

Πρόλογος

Καθώς ο κόσμος διασυνδέεται και τείνει προς την παγκοσμιοποίηση ολοένα και περισσότερο, η ναυτιλία και το εμπόριο έχουν καταστεί κρίσιμα στοιχεία της διεθνούς οικονομίας. Από τη διακίνηση αγαθών και πρώτων υλών έως τη μεταφορά ανθρώπων και πληροφοριών, η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει θεμελιώδη ρόλο στη διευκόλυνση του παγκόσμιου εμπορίου και στην οικονομική ανάπτυξη.

Ωστόσο, ο ναυτιλιακός κλάδος δεν είναι απρόσβλητος από τις πολιτικές και κοινωνικές δυνάμεις που διαμορφώνουν τις διεθνείς σχέσεις. Οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις και οι αλλαγές στο διεθνές τοπίο μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και το εμπόριο, επηρεάζοντας τα πάντα, από τις ναυτιλιακές διαδρομές και το κόστος μεταφοράς μέχρι τη δυναμική της αλυσίδας εφοδιασμού και την πρόσβαση στην αγορά.

Η παρούσα μελέτη επιδιώκει να διερευνήσει τις επιπτώσεις των γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των αλλαγών στις διεθνείς σχέσεις στη ναυτιλία και το εμπόριο, με ιδιαίτερη έμφαση στις εναλλακτικές ναυτιλιακές διαδρομές που προκύπτουν μπροστά σε κρίσεις όπως η κρίση του Σουέζ, η πειρατεία στη Σομαλία και η συνεχιζόμενη σύγκρουση μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας.

Με την εξέταση των ιστορικών και σύγχρονων παραδειγμάτων γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των επιπτώσεών τους στη ναυτιλία και το εμπόριο, η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στην παροχή βαθύτερης κατανόησης της πολύπλοκης και δυναμικής σχέσης μεταξύ της διεθνούς πολιτικής και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Θα αναδείξει επίσης τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που προκύπτουν μπροστά στις γεωπολιτικές αλλαγές και θα παράσχει πληροφορίες σχετικά με τις στρατηγικές και τις πολιτικές που μπορούν να συμβάλουν στον μετριασμό των κινδύνων και στην αξιοποίηση των ευκαιριών σε αυτό το ταχέως εξελισσόμενο τοπίο.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, η παρούσα μελέτη θα επιδιώξει μια πληρέστερη εικόνα του αντίκτυπου των γεωπολιτικών ανακατατάξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Επιπλέον, θα επιδιώξει να προσδιορίσει πιθανούς τομείς εστίασης για μελλοντική πολιτική και στρατηγικό σχεδιασμό. Για παράδειγμα, θα διερευνήσει τα πιθανά οφέλη και τις προκλήσεις της ανάπτυξης νέων ναυτιλιακών διαδρομών που παρακάμπτουν τις γεωπολιτικές εστίες και μειώνουν τον κίνδυνο διαταραχών από συγκρούσεις ή αστάθεια.

Τελικά, η μελέτη αυτή επιδιώκει να παράσχει μια ολοκληρωμένη και διαφοροποιημένη κατανόηση της πολύπλοκης σχέσης μεταξύ γεωπολιτικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας. Με την εξέταση των ιστορικών και σύγχρονων παραδειγμάτων γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των επιπτώσεών τους στη ναυτιλία και το εμπόριο, η μελέτη αυτή θα συμβάλει στην ενημέρωση της πολιτικής και του στρατηγικού σχεδιασμού στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Καθώς ο κόσμος συνεχίζει να γίνεται όλο και πιο διασυνδεδεμένος και παγκοσμιοποιημένος, είναι πιο σημαντικό από ποτέ να κατανοήσουμε τη σχέση μεταξύ πολιτικής και οικονομίας και τον ρόλο που διαδραματίζουν η ναυτιλία και το εμπόριο στη διαμόρφωση της παγκόσμιας οικονομίας. Η μελέτη αυτή θα συμβάλει στη βαθύτερη κατανόηση αυτής της κρίσιμης σχέσης και θα βοηθήσει στην ενημέρωση για τις πολιτικές και τις στρατηγικές που θα διαμορφώσουν το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας τα επόμενα χρόνια.

Abstract

Geopolitical realignments and changes in international relations have significant and far-reaching impacts on various aspects of the global economy, including shipping and trade. Wars, conflicts, and crises have the potential to disrupt established trade routes and increase costs for shipping companies, leading to economic losses for businesses and consumers alike.

One major example is the ongoing conflict between Russia and Ukraine, which has disrupted shipping routes in the Black Sea and forced shipping companies to use longer, more circuitous routes to avoid the conflict zone. This has resulted in increased costs and longer shipping times for businesses, particularly those in Europe and Asia, and has highlighted the potential vulnerability of established trade routes to geopolitical events.

Similarly, piracy in the waters off Somalia and the Gulf of Aden in the late 2000s also forced shipping companies to alter their routes and incur additional costs. In this case, vessels traveling from Europe to Asia had to use alternative routes, such as around the Cape of Good Hope, resulting in longer travel times and increased fuel consumption. This highlighted the need for companies to have contingency plans in place for unexpected disruptions to established trade routes.

Furthermore, the Suez Crisis of 1956 demonstrated the vulnerability of shipping routes to geopolitical events. The closure of the Suez Canal due to political conflict forced shipping companies to use alternative routes, such as around the Cape of Good Hope, which added significant distances and costs to shipping routes. This crisis also demonstrated the importance of global cooperation in resolving geopolitical conflicts and preventing disruption to established trade routes.

In addition to physical disruptions to shipping routes, geopolitical realignments and changes in international relations can also impact trade agreements and tariffs, leading to changes in global supply chains and trade patterns. For example, the trade tensions between the United States and China in recent years have led to tariffs on certain goods, causing disruptions to supply chains and trade patterns. Furthermore, the COVID-19 pandemic has had significant impacts on global shipping and trade. The disruptions to supply chains caused by lockdowns and travel restrictions have resulted in delays and increased costs for shipping companies, as well as shortages of goods in certain markets. The pandemic has highlighted the need for businesses to have robust contingency plans in place to deal with unexpected disruptions to global trade and shipping.

In conclusion, the impact of geopolitical realignments and changes in international relations on global shipping and trade cannot be understated. Policymakers and businesses must be aware of the potential risks and vulnerabilities of established trade routes and supply chains and have contingency plans in place to mitigate the impacts of unexpected disruptions. By working together and promoting global cooperation, it is possible to minimize the economic losses caused by geopolitical events and ensure the continued smooth operation of global shipping and trade.

1^ο Κεφάλαιο – Εισαγωγή

1.1 Ιστορική Αναδρομή στη Διεξαγωγή Εμπορίου στη Ναυτιλία

Το εμπόριο, ως έννοια αναφέρεται ουσιαστικά στην πράξη ανταλλαγής αγαθών ή υπηρεσιών μεταξύ των ανθρώπων σε μια κοινωνία και είναι εξαιρετικά σημαντικό για τη σημερινή παγκόσμια κοινωνία (UNCTAD, 2019). Επιτελώντας ωστόσο σχετικά μια ιστορική αναδρομή, θα λέγαμε πως η ανάπτυξη του εμπορίου

συνδέεται με άλλα σημαντικά συστήματα της κοινωνίας, όπως οι μεταφορές, η οικονομία και η επικοινωνία (Wolf, 2004).

Το εμπόριο επί της ουσίας, ξεκίνησε για πρώτη φορά γύρω στο 3.000 π.Χ. στην Αρχαία Μεσοποταμία και στην *κοιλιάδα του Ινδού*. Διαφορετικά προϊόντα, όπως μπαχαρικά, μέταλλα και ύφασμα, διακινούνταν μεταξύ των ανθρώπων. Οι πόλεις που είχαν περισσότερα αγαθά για εμπόριο, κατάφεραν και αναπτύχθηκαν και έγιναν πλούσιες. Όταν οι πολιτισμοί έγιναν μεγαλύτεροι, υπήρχαν περισσότεροι άνθρωποι που χρειάζονταν περισσότερους πόρους. Αυτός ήταν ένας λόγος για τον οποίο άρχισε άλλωστε να αναπτύσσεται το εμπόριο (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Βέβαια, το εμπόριο μεταξύ των αρχαίων πόλεων συνέδεε διαφορετικές ομάδες ανθρώπων επειδή εμπορεύονταν διαφορετικά αγαθά ανάλογα με τους φυσικούς πόρους της γεωγραφίας του πολιτισμού. Η ανάπτυξη του εμπορίου επηρεάζει επίσης τα συστήματα επικοινωνίας, χρήματος, μεταφορών και πολιτισμού διεθνώς έως και τις μέρες μας (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Οι Έλληνες για παράδειγμα, εμπορεύονταν κυρίως αγγεία, κοσμήματα, κρασί, ελαιόλαδο και γυάλινα κύπελλα. Ιδέες και συστήματα, όπως οι μέθοδοι γεωργίας, ανταλλάσσονταν επίσης και διαδόθηκαν σε διαφορετικές ομάδες ανθρώπων ακόμη και πριν η Ελλάδα γίνει ένας ισχυρός πολιτισμός (UNCTAD, 2019). Στο πλαίσιο αυτό, το 130 π.Χ. ο Δρόμος του Μεταξιού *δημιουργήθηκε* ως εμπορικός δρόμος 5.000 μιλίων που ένωνε την Κίνα, την Ινδία, τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και την Περσία. Εκείνη την εποχή τα άλογα χρησιμοποιούνταν για την όποια μεταφορά για να ταξιδέψουν και να μεταφέρουν εμπορεύματα σε μεγάλες αποστάσεις. Πολλά νέα υλικά ανταλλάχθηκαν και εισήχθησαν λόγω του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών. Για παράδειγμα, οι Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν το κινέζικο μετάξι, την πυρίτιδα και το χαρτί. Αυτό επηρέασε την κοινωνία επειδή η κουλτούρα των λαών αναπτύχθηκε με την προσθήκη αυτών των αγαθών και την επικοινωνία πληροφοριών μεταξύ των κοινωνιών (Wolf, 2004).

Κατά την *Εποχή της Εξερεύνησης*, πολλοί διαφορετικοί Ευρωπαίοι εξερευνητές άρχισαν να πλέουν σε όλο τον κόσμο, αναζητώντας «νέα» εδάφη. Άνθρωποι όπως ο Χριστόφορος Κολόμβος «ανακάλυψαν» ότι υπήρχαν άλλοι

πολιτισμοί, πέρα από τον Ατλαντικό Ωκεανό. Αυτή η περιοχή έγινε γνωστή ως η σημερινή χώρα της Αμερικής. Η *Εποχή της Εξερεύνησης* είχε πολλές συνέπειες για την κοινωνία. Ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις ήταν η εξάπλωση ασθενειών καθώς και οι αυξημένες συγκρούσεις καθώς οι Ευρωπαίοι άρχισαν να κατακτούν και να αποικίζουν.

Μια θετική επίδραση της *Εποχής της Εξερεύνησης*, ήταν η επέκταση των εμπορικών οδών. Νέα αγαθά διακινούνταν μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής, γεγονός που ανέπτυξε την οικονομία των ευρωπαϊκών χωρών. Από τα πλοία της Καραϊβικής έφεραν τροπικά φρούτα, ζάχαρη, καπνό και σοκολάτα πίσω στην Ευρώπη. Οι νέες εμπορικές διαδρομές επηρέασαν επίσης την κοινωνία, επειδή επέτρεψαν την ανταλλαγή και την ανάπτυξη ιδεών και πολιτισμών.

Επίσης, η δημιουργία της *Διώρυγας του Σουέζ* έκανε τις συναλλαγές μεταξύ ευρωπαϊκών, αφρικανικών και ασιατικών χωρών ταχύτερες και πιο αποτελεσματικές. Αυτό επηρέασε την κοινωνία, επειδή περισσότερα εμπορεύματα μπορούσαν να διακινηθούν μεταξύ των χωρών σε λιγότερο χρόνο. Η διώρυγα του Σουέζ κατασκευάστηκε με τα πιο σύγχρονα μηχανήματα της εποχής. Η πλωτή οδός εκτείνεται σε μήκος εκατόν ένα (101) μιλίων και άλλαξε τη διεθνή ναυτιλία επιτρέποντας στα σκάφη να παρακάμπτουν την επικίνδυνη και μεγάλη διαδρομή γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής.

Αντίστοιχα, από το 1501, όταν ο Ισπανός εξερευνητής Rodrigo de Bastidas έφτασε στις ακτές της Καραϊβικής, ο Παναμάς απέκτησε ρόλο, ως σημαντικό λιμάνι εμπορίου. Το Portobelo, Colon ήταν το κύριο λιμάνι, το οποίο ήταν ένα κέντρο εμπορίου για το ασήμι, χρυσό, ζώα, δέρμα, κακάο και τρόφιμα. Ο Παναμάς ήταν τόσο σημαντικό λιμάνι εμπορίου, που η Ισπανία είχε την ιδέα να δημιουργήσει ένα κανάλι μέσω της χώρας το 1520. Έτσι, ο Ισπανός βασιλιάς έστειλε μια ομάδα αποστολής με τα πόδια μέσω του Darien, παρόλο που ήταν ένα εξαιρετικά επικίνδυνο εγχείρημα. Εν τέλει, το σχέδιο εγκαταλείφθηκε λόγω της επικινδυνότητάς του (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Επιπλέον, με την έναρξη της περιόδου «Καλιφόρνιας Gold Rush», μια ιδιωτική εταιρεία από τις ΗΠΑ, άνοιξε το πρώτο σιδηροδρομικό σύστημα του Παναμά. Αυτό προκάλεσε μια μεταμόρφωση στον τρόπο με τον οποίο τα αγαθά

μεταφέρονταν στον ισθμό του Παναμά. Το τρένο ήταν σε θέση να μεταφέρει περισσότερα εμπορεύματα με ταχύτερο ρυθμό. Πολύς χρυσός που εξορύχθηκε στην Καλιφόρνια, μεταφέρθηκε μέσω του Παναμά με αυτόν τον τρόπο σε όλο τον κόσμο.

Ωστόσο, αποτελεί γεγονός στις μέρες μας, πως η προώθηση του διεθνούς εμπορίου, εντάσσεται στο πλαίσιο των ευρύτερων στόχων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για συνεργασία και ανάπτυξη, όπως ο αγώνας για την καταπολέμηση της φτώχειας, η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ιδίως η προοδευτική ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στην παγκόσμια οικονομία και την διεξαγωγή εμπορίου (Kristjanpoller, Olson, 2014).

Το εμπόριο μπορεί ουσιαστικά να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στη δημιουργία του πλούτου και κατά συνέπεια στην ανάπτυξη των κρατών. Η έννοια του διεθνούς εμπορίου χρησιμοποιείται γενικά σε διάφορες εμπορικές συναλλαγές οι οποίες ενισχύουν την οικονομική θέση παραγωγών και ιδιοκτητών μιας μικρής κλίμακας ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα τεθούν στο περιθώριο της παγκόσμιας οικονομίας. Στηρίζεται σε δύο βασικούς πυλώνες / προϋποθέσεις (Mousumi, Sharad, 2016):

- Την εξασφάλιση ότι οι παραγωγοί, συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων, επωφελούνται κατά ένα εύλογο μέρος από το συνολικό κέρδος.
- Τη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών (ιδίως των υπαλλήλων λόγω έλλειψης αναπτυγμένων δομών των κοινωνικών υπηρεσιών) και της εκπροσώπησης των υπαλλήλων στην εργασία (συνδικαλιστική εκπροσώπηση για παράδειγμα) κ.λπ.

Αυτή η συγκεκριμένη έννοια έχει ως στόχο την ανάπτυξη του εμπορίου και των επιχειρήσεων σε μακροπρόθεσμη βάση. Η συμμετοχή σε πρωτοβουλίες σχετικές με το θεμιτό εμπόριο πραγματοποιείται σε εθελοντική βάση τόσο για τους πωλητές όσο και για τους καταναλωτές αντίστοιχα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια του «διεθνούς εμπορίου» σχετίζεται άμεσα με τις έννοιες του θεμιτού και ηθικού εμπορίου, όπου το ηθικό εμπόριο αφορά πρωτίστως τους τρόπους λειτουργίας των επιχειρήσεων που βρίσκονται μέσα στη χώρα (Gokcekus et al, 2012).

Τα εμπορεύματα του διεθνούς εμπορίου τίθενται πάντα στη διάθεση των καταναλωτών στο πλαίσιο των ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Η πρακτική υλοποίηση του

διεθνούς εμπορίου εξελίχθηκε σημαντικά με την πάροδο των ετών και από χώρα σε χώρα. Η έννοια του διεθνούς εμπορίου αναπτύχθηκε αρχικά από μη κυβερνητικές οργανώσεις. Η φιλοσοφία του βασίζεται σε συγκεκριμένες αρχές και εφαρμόστηκε αρχικά από εμπορικές, μη συμβατικές οργανώσεις οι οποίες ιδρύθηκαν από εκκλησίες, φιλανθρωπικές ομάδες κ.λ.π.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, αποτελεί έναν ακόμα πυλώνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βασική αρχή της ελεύθερης αγοράς. Πριν την δημιουργία της Ένωσης, η μεταφορά εμπορευμάτων από τη μία χώρα στην άλλη αποτελούσε μία πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία, ενώ με τη δημιουργία της ελεύθερης αγοράς καταργούνται μέσα στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης όλοι οι φραγμοί που έχουν τεθεί από τις χώρες για ελεύθερη είσοδο αλλοδαπών προϊόντων στην επικράτειά τους, με σκοπό κυρίως τη προστασία των δικών τους (Mousumi, Sharad, 2016).

Ως προϊόντα που προέρχονται από τα κράτη μέλη θεωρούνται εκείνα που έχουν κατασκευαστεί είτε σε ένα κράτος μέλος, είτε σε δύο ή περισσότερες χώρες, εφόσον όμως η τελική επεξεργασία έγινε σε κράτος μέλος (Gokcekus al, 2012). Ωστόσο, για να υλοποιηθεί η ελεύθερη διακίνηση των προϊόντων, ήταν απαραίτητο να δημιουργηθεί η απαραίτητη υποδομή και η δημιουργία της τελωνειακής ένωσης αποτέλεσε το σταθμό για την αφετηρία της ελεύθερης διακίνησης των προϊόντων. Η τελωνειακή ένωση αποτελεί ενιαίο τελωνιακό έδαφος της Κοινότητας χωρίς εσωτερικούς δασμούς και με κοινό εξωτερικό δασμολόγιο, που δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των τελωνιακών εδαφών των κρατών μελών.

Η περίπτωση της ελεύθερης αγοράς, καλύπτει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ελεύθερη εγκατάσταση των επιχειρήσεων. Στην παροχή υπηρεσιών θα πρέπει απαραίτητα να εμπλέκονται δύο κράτη, ανεξάρτητα εάν δεν απαιτηθεί φυσική μετακίνηση αυτού που παρέχει την υπηρεσία στο κράτος του αποδέκτη (Quang, 2014). Παράλληλα με την παροχή υπηρεσιών, προστατεύεται και η ελεύθερη εγκατάσταση η οποία συνήθως αφορά τη μόνιμη ή έστω για απεριόριστο χρονικό διάστημα εγκατάσταση προσώπου που ασκεί μη μισθωτές δραστηριότητες στο κράτος που εγκαθίστανται, κατά τρόπο συνεχή και σταθερό. Αντίθετα αν η εγκατάσταση είναι προσωρινή πρόκειται για παροχή υπηρεσιών (Quang, 2014).

Το σημαντικότερο στοιχείο της ελευθερίας παροχής των υπηρεσιών είναι ότι ο ευρωπαίος πολίτης που παρέχει τις υπηρεσίες του σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό της εθνικότητάς του, έχει το δικαίωμα να μην αντιμετωπίζει καμία διαφορετική μεταχείριση από τους πολίτες του κράτους αποδέκτη, ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις για την παροχή υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στα πλαίσια της Κοινότητας συνεπάγεται την κατάργηση κάθε διάκρισης λόγω ιθαγένειας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας. Σε αυτό το σημείο είναι ωφέλιμο να αναφέρουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων για την ελεύθερη κυκλοφορία τους (Gokcekus al, 2012):

- Να διακινούνται ελεύθερα στα κράτη μέλη για την παροχή υπηρεσιών.
- Να αποδέχονται κάθε πραγματική προσφορά εργασίας.
- Να διαμένουν σε ένα από τα κράτη μέλη με σκοπό να ασκούν ορισμένη εργασία σύμφωνα με τις διατάξεις που διέπουν την απασχόληση και των υπηκόων του κράτους αυτού
- Να παραμένουν στην επικράτεια του κράτους μέλους και μετά την άσκηση σε αυτό, ορισμένης εργασίας, με τους όρους που περιέχονται σε Κανονισμούς της Επιτροπής.

1.2 Σκοπός της Εργασίας

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η ανάλυση των δεδομένων που αναφέρονται στις γεωπολιτικές ανακατατάξεις και συμβάλλουν στις μεταβολές στις διεθνείς σχέσεις και οι οποίες επηρεάζουν τη ναυτιλία και το εμπόριο.

1.3 Αναβάθμιση Υφιστάμενης Γνώσης για το Εμπόριο στη Ναυτιλία

Αποτελεί γεγονός στις μέρες μας πως ο ναυτιλιακός κλάδος χαρακτηρίζεται ως μια παγκόσμια βιομηχανία που έχει αναπτυχθεί με σκοπό την προώθηση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της σύνδεσης πηγών προσφοράς και ζήτησης για εμπορεύματα όπως πρώτες ύλες, βιομηχανικά προϊόντα και τελικά προϊόντα, καθώς και μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και ζώων μεταξύ λιμένων στις διάφορες χώρες (Γραμμένος, 2010).

Από τότε που τα πρώτα φορτία μετακινήθηκαν δια θαλάσσης πριν από περισσότερα από 5.000 χρόνια στην περιοχή της Μεσοποταμίας, η ναυτιλία βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της παγκόσμιας ανάπτυξης και έκτοτε αλλάζει συνεχώς. Αναπτύχθηκε παράλληλα με την παγκόσμια οικονομία, εξερευνώντας και εκμεταλλευόμενη την ροή του εμπορίου. Όπως υποδηλώνει το όνομα, τα πλοία είναι τα κύρια περιουσιακά στοιχεία του κλάδου και οι φυσικοί κινητοί περιουσιακοί πόροι. Οι διεθνείς σημαίες επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να επιλέγουν τη νομική τους δικαιοδοσία και το φορολογικό και οικονομικό τους περιβάλλον. Το θαλάσσιο εμπόριο είναι επίσης πολύ ανταγωνιστικό και πολλά τμήματα του κλάδου εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού που αναπτύχθηκε από τους κλασικούς οικονομολόγους του δέκατου όγδοου αιώνα (Stopford, 2009).

Η ιδέα ότι η ναυτιλία είναι μια κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, δεν είναι κάτι νέο στην οικονομική ιστορία. Ο Άνταμ Σμιθ διέκρινε τη ναυτιλία ως το σκαλοπάτι για την οικονομική ανάπτυξη και υποστήριξε ότι, σε μια καπιταλιστική κοινωνία, η κύρια οικονομική δύναμη είναι ο καταμερισμός της εργασίας και η έκταση του οποίου πρόκειται να εφαρμοστεί εξαρτάται από το μέγεθος της αγοράς. Ο Smith διέκρινε τη ναυτιλία ως πηγή φθηνού μεταφορικού μέσου που μπορεί να διευρύνει την τεχνογνωσία της αγοράς, προσφέροντας μεταφορές ακόμη και για καθημερινά προϊόντα σε τιμές πολύ χαμηλότερες από αυτές που θα μπορούσαν να επιτευχθούν με άλλα μέσα.

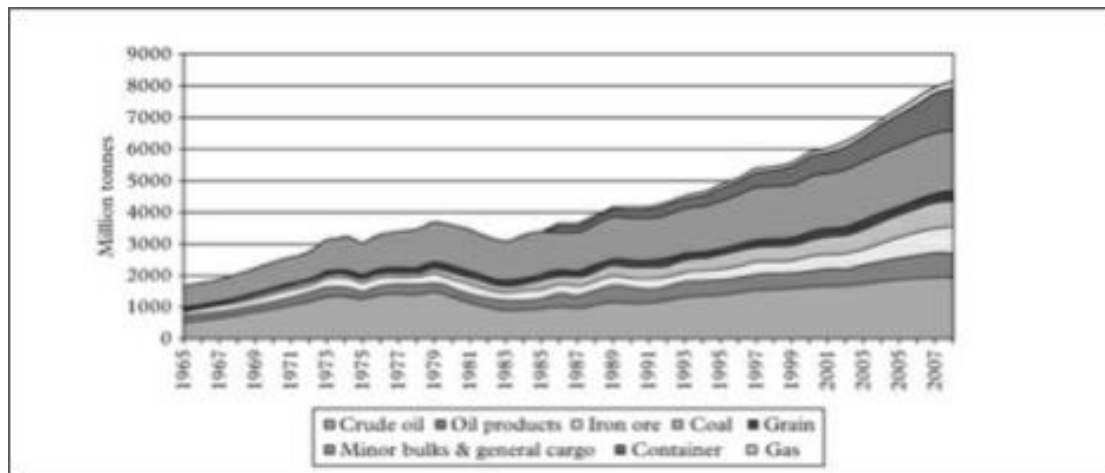
Εκτός από τους οικονομικούς παράγοντες όμως, έχει παρατηρηθεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία επηρεάζεται έντονα και από πολιτικούς / διεθνείς παράγοντες και συμβάντα όπως για παράδειγμα, το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ στις δεκαετίες του 1950 και του 1960. Επομένως, δεν θα ήταν συνετό να αγνοήσουμε την διεθνής πολιτική πτυχή της ναυτιλιακής αγοράς ή να υποτιμήσουμε την παγκόσμια στρατηγική σημασία της. Δεδομένου ότι η ναυτιλία και το εμπόριο συνδέονται στενά, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τον περασμένο αιώνα οδήγησε στην επέκταση του ναυτιλιακού τομέα και των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων και αγορών, όπως η ναυπηγική, η ασφάλιση, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση και οι επενδύσεις. Υπολογίζεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεισφέρει περισσότερο από το 75% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου σε εμπορεύματα και βιομηχανικά προϊόντα. Έτσι, το

θαλάσσιο εμπόριο βρίσκεται, κατά μία έννοια, στην κορυφή της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας (Alizadeh & Nomikos, 2009).

Ο συνολικός όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, έχει αυξηθεί εντυπωσιακά κατά τη διάρκεια των τελευταίων 50 ετών και αυτή η επέκταση μπορεί να αποδοθεί σε πολλούς παράγοντες. Πρώτον, η ανακάλυψη νέων πηγών πρώτων υλών σε όλο τον κόσμο, καθώς και η ανάπτυξη νέων πηγών ζήτησης, επιτάχυνε μια μεγάλη αλλαγή στο πρότυπο του διεθνούς εμπορίου. Δεύτερον, η πρόοδος στον σχεδιασμό και τη ναυπήγηση πλοίων οδήγησε στην κατασκευή νέου τύπου πλοίων για τη μεταφορά συγκεκριμένων εμπορευμάτων για οικονομική μεταφορά. Τέλος, η απελευθέρωση στους νόμους σχετικά με το διεθνές εμπόριο επέτρεψε στις εταιρείες να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε νέες τοποθεσίες και να μεταφέρουν τα τελικά προϊόντα τους στην αγορά τερματικών (Storford, 2009).

Ειδικότερα, το συνολικό θαλάσσιο εμπόριο εμπορευμάτων ανήλθε σε περίπου 8.128 εκατομμύρια μετρικούς τόνους (mmt) το 2008. Το Διάγραμμα «1» ακολούθως, απεικονίζει την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου σε βασικά προϊόντα ξηρού και υγρού χύδην από το 1965 έως το 2008. Είναι προφανές ότι η ποσότητα του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου αυξήθηκε από 1.750 εκατομμύρια σε περισσότερους από 8.226 εκατομμύρια τόνους κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, αποτελώντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 3,5%.

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο διακινήθηκαν κυρίως ξηρά εμπορεύματα χύδην με εκτιμώμενη ποσότητα 3.065 mmt, ακολουθούμενα από υγρά προϊόντα χύδην, 2.950 mmt και άλλα ξηρά φορτία και βιομηχανικά προϊόντα, 2.114 mmt. Στην πραγματικότητα, στο τέλος του 2009, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου ξηρού χύδην φορτίου 418 εκατομμυρίων τόνων αποτελούσε το 34,7% του συνολικού παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου και ο αριθμός των πλοίων ξηρού φορτίου ξεπέρασε τα 7.300. Επιπλέον, οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν η κινητήρια δύναμη για πιο προηγμένα σχέδια πλοίων, με πρόθεση όχι μόνο να αναπτύξει τις οικονομίες κλίμακας, αλλά και να καλύψει συγκεκριμένες απαιτήσεις φορτίου και εμπορικών οδών (Alizadeh & Nomikos, 2009).



Διάγραμμα «1»: Πρότυπο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου βασικών εμπορευμάτων. Τα δεδομένα θαλάσσιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων και φυσικού αερίου είναι διαθέσιμα από το 1986 (Πηγή: Clarkson's SIN).

Ωστόσο, καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις μέρες μας είναι πιο παγκοσμιοποιημένες και οι πρόσφατα βιομηχανοποιημένες χώρες έχουν πάρει τη θέση τους μαζί με τις άλλες χώρες του ΟΟΣΑ, η ναυτιλία παρέχει το όχημα για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Οι δυσκολίες του ναυτιλιακού κλάδου, που πιο πρόσφατα κορυφώθηκε με την κρίση της νοτιοκορεατικής Hanjin Shipping, καταδεικνύουν την αναντιστοιχία των φιλοδοξιών και του κλάδου. Αυτή υποτίθεται ότι ήταν η εποχή του εξαιρετικά μεγάλου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Για παράδειγμα σημειώνεται πως στις 31 Αυγούστου 2016, 66 πλοία και το φορτίο τους, αξίας 14,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων, έμειναν αποκλεισμένα στη θάλασσα, λόγω της κατάρρευσης της Hanjin Shipping, της έβδομης μεγαλύτερης ναυτιλιακής εταιρείας στον κόσμο. Πολλά λιμάνια αρνήθηκαν να επιτρέψουν σε αυτά τα πλοία να ελλιμενιστούν επειδή φοβούνταν ότι δεν θα πλήρωναν για την εκφόρτωση και οι διανομείς, και μέσω αυτών, οι πελάτες, ανησυχούσαν για τη μη παραλαβή των προϊόντων που παραγγέλθηκαν ενόψει της περιόδου των τότε Χριστουγέννων. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της εταιρείας, της κυβέρνησης της Νότιας Κορέας και των λιμανιών κατέληξαν σε συμφωνία για τη συγκέντρωση των απαραίτητων οικονομικών πόρων για να διασφαλιστεί τουλάχιστον η εκφόρτωση.

Βέβαια, το παραπάνω γεγονός, ήταν δυνατό να χρησιμεύσει ως κάτι σαν προειδοποίηση για ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η εν λόγω κατάσταση προκάλεσε ένα σοβαρό δίλημμα, αφού η κυβέρνηση δεν μπορούσε να αφήσει τους γίγαντες ναυτιλιακών εταιρειών όπως η Hanjin και άλλους, καθώς και τους ναυπηγούς

που δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τους Κινέζους ανταγωνιστές να χρεοκοπήσουν και οι εργαζόμενοί τους να μείνουν άνεργοι. Ωστόσο, η πρακτική των εταιρειών να διαχειρίζονται τις απαιτήσεις τους με τόσο αμελή και συχνά ανεύθυνο τρόπο και να περιμένουν από το κράτος να τους βγάλει από τα προβλήματα, έπρεπε να τερματιστεί. Η Hanjin δεν ήταν η μόνη εταιρεία που αντιμετώπισε δυσκολίες. Πολλές ιαπωνικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των Mitsui OSK Lines, NYK Line και Kawasaki Kisen Kasiha ενθαρρύνθηκαν από τους επενδυτές να συγχωνευθούν (Ma, 2010).

Εν συνεχεία, το 2017, ήταν η πρώτη φορά που το παγκόσμιο ΑΕΠ είχε αυξηθεί ταχύτερα από το εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια (που αντιστοιχεί στα 2/3 του θαλάσσιου εμπορίου), με εξαίρεση την κρίση του 2009, όπου οι παραγγελίες πλοίων και οι ικανότητες φόρτωσης τους δεν είναι σε θέση να ανταποκριθούν ευέλικτα στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις. Με την αναδιάρθρωση της κινεζικής οικονομίας, η ικανότητα απορρόφησης πρώτων υλών μειώθηκε, γεγονός που μειώνει τον αριθμό των παραγγελιών για νέα πλοία καθώς και τη ζήτηση για προϊόντα προς αποστολή όπου μια σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα είχε δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια με υψηλά επίπεδα χρέους. Συνεπαγωγικά, οι τράπεζες έτειναν να περιμένουν και να δουν εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να επιβιώσουν μέχρι να ανακάμψει η ναυτιλιακή αγορά.

Επιπλέον, υπήρχαν πολλά αποκαλούμενα «πλοία φαντάσματα», τα οποία μπορούσαν να αποπληρώσουν τους τόκους για τα χρέη τους, αλλά δεν είχαν καμία ελπίδα να αποπληρώσουν το κεφάλαιο. Οι εταιρείες δίσταζαν λοιπόν να αφαιρέσουν την πλεονάζουσα χωρητικότητα, πλοία, εμπορευματοκιβώτια από την αγορά. Στο χρονικό αυτό διάστημα επίσης μειώθηκαν κατακόρυφα και οι αξίες των πλοίων, όπως επίσης η δέσμευση για την ελευθέρωση του θαλάσσιου εμπορίου και οι πολυεθνικές εταιρείες προσπαθούσαν να τοποθετήσουν την παραγωγή τους και τα εργοστάσιά τους όσο το δυνατόν πιο κοντά στις τοπικές αγορές.

Βέβαια σημειώνεται πως από την καθιέρωση της σύγχρονης ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων το 1956, ο κλάδος έχει αναπτυχθεί σταδιακά, εκτός από κάποιες πτωτικές τάσεις που διήρκεσαν μόνο για ένα ή δύο χρόνια. Οι εταιρείες σε *κυκλικές βιομηχανίες*, ισχυρίζονται οι Financial Times, επενδύουν σε μεγάλο βαθμό κοντά στην κορυφή του ανωτέρω κύκλου, προσπαθώντας να επιτύχουν όσο το

δυνατόν υψηλότερα κέρδη και να νικήσουν τους ανταγωνιστές. Στη συνέχεια, μια ύφεση παρουσιάζεται. Συνεπώς, μακροπρόθεσμα προκαλείται μια σοβαρή ζημιά σε ακόμη μεγαλύτερες εταιρείες καθώς και σε μικρότερες και ασθενέστερες. Για παράδειγμα, στις αρχές του 2016, ο Baltic Dry Index, ο δείκτης της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, έφτασε στο χαμηλότερο επίπεδο από τότε που ξεκίνησαν τα ρεκόρ το 1985 και δεν αναμένεται σημαντική αύξηση για αρκετό καιρό (Ma, 2010).

Βέβαια ένας από τους λόγους για την διαμόρφωση της κατάστασης η οποία πλέον επιδεινώνεται, είναι η επιβράδυνση της ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, η αναδιάρθρωση της κινεζικής οικονομίας καθώς και το πολιτικό κλίμα γύρω από τις πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες. Επιπλέον, οι ναυτιλιακές εταιρείες αναπτύχθηκαν ταχύτερα από ό,τι δύνατο να ικανοποιήσει ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης. Το μέσο μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί κατά 90% τις δύο τελευταίες δεκαετίες και η συνολική χωρητικότητα του στόλου το 2015 ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερη από εκείνη του 2000. Η ναυπηγική βιομηχανία έχει επιταχυνθεί από το 2007, σύμφωνα με μελέτη του ΟΟΣΑ. Κατασκευάζονται όλο και μεγαλύτερα πλοία αλλά σε συνδυασμό με την ασθενή ζήτηση, δημιούργησαν πλεονάζουσα χωρητικότητα έως και 30%.

Στο πλαίσιο αυτό, η πλεονάζουσα χωρητικότητα οδήγησε τις τιμές σε μείωση, η οποία διπλασιάστηκε με την πτώση της αξίας των πλοίων, επομένως ακόμη και η διάλυσή τους δεν μπορούσε να δημιουργήσει τέτοιο κεφάλαιο που θα εξασφάλιζε την αποπληρωμή των χρεών. Για παράδειγμα, ένα πλοίο Capesize ηλικίας πέντε ετών – επειδή είναι πολύ μεγάλο για το κανάλι του Παναμά και πρέπει να πλεύσει γύρω από το Capes Horn – πωλήθηκε για 19\$ (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

2^ο Κεφάλαιο – Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις και Επιπτώσεις στη Ναυτιλία στον 21^ο Αιώνα

2.1 Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις που έχουν συμβεί στον 21^ο Αιώνα και επηρεάζουν τη διεξαγωγή εμπορίου στη ναυτιλία

Αποτελεί γεγονός πως η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει πληγεί από πολλά γεωπολιτικά εμπόδια. Η εμπορική σύγκρουση μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας, είναι πλέον εμφανής. Το εμπόριο δεν μπορεί να μείνει ανεπηρέαστο από τις ευρύτερες γεωπολιτικές εξελίξεις, καθώς οι συγκρούσεις διαχέονται έμμεσα ή άμεσα στις εμπορευματικές ροές. Αύξηση του προστατευτισμού, που συνδέεται με γεωπολιτικές αλλαγές, θα μπορούσε να συμβάλει θετικά στο διεθνές εμπόριο και να επηρεάσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι κυβερνήσεις από μόνες τους δεν μπορούν να διαχειριστούν την κατάσταση και να δημιουργήσουν συνθήκες εμπορίου που ενθαρρύνουν τη βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (Ma, 2010).

Η τεχνολογία επί των πλοίων επίσης, απλοποιεί τις διαδικασίες αλλά και αυξάνει την αποτελεσματικότητα. Η βιομηχανία κινείται προς έναν ψηφιοποιημένο κόσμο που βασίζεται στα δεδομένα, με πρόκληση να βρει τις κατάλληλες μακροπρόθεσμες τεχνολογίες και να τις συνδέσει με πλοία στη θάλασσα με αποτελεσματικό τρόπο. Οι βιομηχανίες σε όλο το φάσμα συμβιβάζονται με τις θεμελιώδεις αλλαγές που οι τεχνολογικές εξελίξεις σε τομείς όπως η Τεχνητή Νοημοσύνη (AI), η Ρομποτική, ο Αυτοματισμός, τα Έξυπνα Πλοία, τα Αυτόνομα πλοία, θα έχουν τις ευκαιρίες που προωθούν (UNCTAD, 2019).

Οι τεχνολογικές εξελίξεις όπως τα αυτόνομα και τα έξυπνα πλοία μετατρέπουν τα όρια της επιστημονικής φαντασίας σε σκληρό γεγονός. Όλοι γνωρίζουν τους όρους «έξυπνη ναυτιλία», «αυτόνομο σκάφος», καθώς συχνά συζητούνται σε διάφορες ατζέντες. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός θα επηρεάσει τον κύκλο των ρυθμιστικών και νομικών αλλαγών. Οι ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να ξαναγράψουν τους κανόνες που διέπουν τον τρόπο με τον οποίο τα πλοία μπορούν και πρέπει να λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα αλλά και εξ αποστάσεως. Φυσικά αυτές οι αλλαγές δεν θα γίνουν εν μία νυκτί. Θα προκαλέσουν

τα παραδοσιακά επιχειρηματικά μοντέλα και οι εταιρείες πρέπει να προσαρμοστούν για να μπορέσουν να επιβιώσουν και να ευημερήσουν.

Ταυτόχρονα, η δημιουργία κουλτούρας καινοτομίας δεν είναι εύκολη υπόθεση. Καινοτομία σημαίνει νέες οργανωτικές μεθόδους, αλλαγές στις επιχειρηματικές πρακτικές, αλλαγές στη στρατηγική διαχείρισης, προσαρμογή, τακτικές και κυκλικές αλλαγές, εξαγορά συγχωνεύσεων (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Σημαντικό στοιχείο που επηρεάζει τη ναυτιλία επίσης, είναι και το ρυθμιστικό πλαίσιο ναυτιλιακής απεξάρτησης από τον άνθρακα. Τον Απρίλιο του 2018, ο IMO υιοθέτησε μια αρχική στρατηγική για την κλιματική αλλαγή σύμφωνα με την οποία η διεθνής ναυτιλία πρέπει να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 50% έως το 2050. Έτσι, ο IMO προσδιορίζει τέσσερις (4) κύριους πυλώνες για τη μείωση των εκπομπών ως εξής (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis, 2020):

- ✓ Ενεργειακή απόδοση
- ✓ Πηγές ενέργειας
- ✓ Καύσιμα με χαμηλές εκπομπές άνθρακα
- ✓ Νέες τεχνολογίες (αξιοπιστία, ρυθμιστικοί περιορισμοί, κόστος)

Όσον αφορά το γεγονός ότι αυτός είναι ο στόχος μας για το 2050, όλα τα μονοπάτια είναι πιθανό να διαδραματίσουν ρόλο στο μέλλον της ναυτιλίας. Η εις βάθος ανάλυση της απανθρακοποίησης είναι ζωτικής σημασίας. Η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και η απόφαση για τη στρατηγική που πρέπει να προσαρμόσουμε προκειμένου να μειώσουμε τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου είναι δύο πολύ σημαντικά αρχικά βήματα για την πορεία προς την απεξάρτηση από τον άνθρακα. Η συζήτηση για την υιοθέτηση της λύσης διαχείρισης ενέργειας επικεντρώνεται γύρω από τρία βασικά στοιχεία (Michail, Melas, 2022):

- ✓ Αξιοπιστία της τεχνολογίας
- ✓ Κανονιστικούς περιορισμούς
- ✓ Κόστος

Προτεραιότητα των περισσότερων φορέων εκμετάλλευσης, είναι να διασφαλίσουν ότι παραμένουν ενημερωμένοι, συμμορφώνονται με τους κανόνες-κανονισμούς και φέρουν τους εισερχόμενους περιβαλλοντικούς κανόνες. Σίγουρα, η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι η νούμερο ένα πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσουμε ως βιομηχανία, αναφέροντας τρία βασικά στοιχεία για την επιτάχυνση του ρυθμού:

- ✓ Απαιτούνται υψηλότερες αποδόσεις από ό,τι σήμερα.
- ✓ Θα πρέπει να βελτιωθούν τα logistics, προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι αλυσίδες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και όχι μόνο των πλοίων.
- ✓ Καύσιμα ουδέτερου άνθρακα & LNG.

Ωστόσο, η χρησιμοποίηση καυσίμων LNG, είναι ένας νέος παράγοντας, ο οποίος απαιτεί εξέταση, για το πως θα δύναται να υιοθετηθεί. Και πάλι, για να κατανοήσουμε πλήρως τι χρειάζεται για την πλήρη προσαρμογή σε εναλλακτικά καύσιμα παγκοσμίως, μπορούμε να συγκρίνουμε ως παράδειγμα το LNG ως καύσιμο. Για παράδειγμα, η βελτίωση της απόδοσης καύσης των κινητήρων πλοίων για τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των εκπομπών NO_x.

Αντίστοιχα, η ψηφιοποίηση αναφέρεται στη συνεχή βελτίωση και μετασχηματισμό των επιχειρηματικών λειτουργιών, προσεγγίσεων, μοντέλων που οδηγούν σε μια πιο αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των εταιρειών, σκάφη που προσαρμόζουν αυτόν τον μετασχηματισμό. Η ψηφιακή τεχνολογία μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη και την καινοτομία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία πλέον αναζητά τρόπους να εφαρμόσει νέες ψηφιακές τεχνολογίες σε συμβατικά και νέα επιχειρηματικά μοντέλα (Ma, 2010).

Τα διεθνή ναυτιλιακά κανάλια δεν είναι απλώς τεχνητές πλωτές οδοί, ανθρώπινα δημιουργήματα που χρησιμοποιούν τα πλοία για να διασχίζουν εύκολα περιοχές, αλλά επίσης σημεία μετατόπισης της γεωπολιτικής σκακιέρας καθόσον είναι σημεία ιδιάζουσας σημασίας. Η μετατόπιση των συμφερόντων του εμπορίου, της επιμελητείας, της ασφάλειας και της περιφερειακής δυναμικής με την πάροδο του χρόνου καθίσταται αναμενόμενη (Michail, Melas, 2022).

Τέλος, ως προς τη σημασία των διεθνών καναλιών διέλευσης πλοίων, όπως του Παναμά και του Σουέζ, θα λέγαμε πως τα μεγάλα ναυτιλιακά κανάλια χρηματοδοτούνται και κατασκευάζονται υπό τη διαχείριση παγκόσμιων ή περιφερειακών δυνάμεων για την προώθηση των και των στρατηγικών τους στόχων, (αντί να κατασκευάζονται από τα έθνη που τα κανάλια διασχίζουν ή αποφεύγουν). Με εξαίρεση το κανάλι Salwa, τα μεγαλύτερα καθιερωμένα ή προτεινόμενα κανάλια στον κόσμο κατασκευάζονται σε χώρες με σχετικά λιγότερα βιομηχανικά ή οικονομικά μέσα από τα ξένα έθνη που αναλαμβάνουν τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση της πραγματικής κατασκευής (UNCTAD, 2019).

Οι φορείς προώθησης των καναλιών ακολουθούν την εθνική τους στρατηγική σε μια γεωγραφική ευρεία προοπτική και, ως εκ τούτου, αναζητούν ευκαιρίες σε άλλες περιοχές να επενδύσουν για να βελτιώσουν τις στρατηγικές τους ικανότητες. Γύρω από αυτά "χτίζονται" οικονομικές στρατηγικές (π.χ. τα έργα των καναλιών Κρα και Νικαράγουας και η ανάπτυξη λιμένων γύρω από τη Διώρυγα του Σουέζ).

Το κανάλι της Νικαράγουας ήταν το κεντρικό στοιχείο για την προώθηση της δεύτερης φάσης της οικονομικής Επανάστασης της Νικαράγουας από τον Daniel Ortega. Ο διάδοχος της Σαουδικής Αραβίας βλέπει το κανάλι Salwa ως ένα σημαντικό έργο για την επίτευξη των στόχων του Saudi Vision 2030. Ο Πρόεδρος Theodore Roosevelt διέταξε την ολοκλήρωση της Διώρυγας του Παναμά για να ανταποκριθεί στα πρότυπα του Alfred Thayer Mahan, ώστε οι Ηνωμένες Πολιτείες να αναπτυχθούν με ισχυρή εμπορική και ναυτιλιακή δύναμη.

Κρίση του Σουέζ

Η κρίση του Σουέζ ήταν μια πολιτική και στρατιωτική αντιπαράθεση μεταξύ της Αιγύπτου και ενός συνασπισμού χωρών, συμπεριλαμβανομένων της Βρετανίας, της Γαλλίας και του Ισραήλ, το 1956. Η κρίση προκλήθηκε από την απόφαση της Αιγύπτου να εθνικοποιήσει τη Διώρυγα του Σουέζ, μια ζωτικής σημασίας υδάτινη οδό που συνέδεε τη Μεσόγειο Θάλασσα με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό. Η εθνικοποίηση της διώρυγας θεωρήθηκε απειλή για τα συμφέροντα των δυτικών δυνάμεων, καθώς διέκοπτε τη ροή του πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη (Keller U., 2016, The Suez Crisis, Routledge).

Η Βρετανία, η Γαλλία και το Ισραήλ απάντησαν με την έναρξη στρατιωτικής εκστρατείας κατά της Αιγύπτου, με στόχο την ανάκτηση του ελέγχου της διώρυγας. Η εκστρατεία είχε στρατιωτική επιτυχία, αλλά επικρίθηκε ευρέως από τη διεθνή κοινότητα και είχε σοβαρές οικονομικές και πολιτικές συνέπειες για τις δυτικές δυνάμεις. Η κρίση σηματοδότησε επίσης ένα σημείο καμπής στα όρια της δυτικής ισχύος και την αυξανόμενη δύναμη του ανένταχτου κινήματος.

Η κρίση επιλύθηκε τελικά μέσω ενός συνδυασμού διπλωματικών πιέσεων και οικονομικών κυρώσεων, με τις Ηνωμένες Πολιτείες να διαδραματίζουν βασικό ρόλο στη διαμεσολάβηση για τη διευθέτηση της κρίσης. Η κρίση είχε σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία, καθώς οδήγησε σε εκτίναξη των τιμών του πετρελαίου και διέκοψε τη ροή αγαθών μέσω της διώρυγας. Η κρίση σηματοδότησε επίσης μια αλλαγή στην ισορροπία δυνάμεων στη Μέση Ανατολή, καθώς ενίσχυσε τη θέση του αραβικού εθνικισμού και οδήγησε στην εμφάνιση νέων πολιτικών και στρατιωτικών παραγόντων στην περιοχή. (Bartlett C. J., 1991, *The making of Europe's common foreign and security policy: The role of ideas, interests, and institutions*, Sage Publications).

Οικονομικό αντίκτυπο

Η κρίση του Σουέζ είχε σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο λόγω του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ. Σύμφωνα με μελέτη που διεξήχθη από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) το 1957, το κλείσιμο της διώρυγας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους μεταφοράς κατά 20% κατά μέσο όρο για τα αγαθά που μεταφέρονταν μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Ως αποτέλεσμα, οι φορτωτές αναγκάστηκαν να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικές διαδρομές, κυρίως γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στο νότιο άκρο της Αφρικής. Αυτό αύξησε την απόσταση και το χρόνο που απαιτούνταν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος καυσίμων και πρόσθετη φθορά των πλοίων. Το μεγαλύτερο ταξίδι αύξησε επίσης τον κίνδυνο πειρατείας και άλλων θαλάσσιων απειλών.

Η UNCTAD υπολόγισε ότι το πρόσθετο κόστος που σχετίζεται με την κρίση του Σουέζ ανήλθε σε περίπου 300 εκατομμύρια δολάρια για ένα εξάμηνο κλείσιμο της διώρυγας. Αυτό ήταν ένα σημαντικό ποσό εκείνη την εποχή, που ισοδυναμούσε με περίπου 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια σε σημερινό νόμισμα.

Εκτός από τον οικονομικό αντίκτυπο στο κόστος μεταφοράς, η κρίση του Σουέζ είχε επίσης ευρύτερες επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και τις διεθνείς σχέσεις. Το κλείσιμο της διώρυγας διέκοψε τις εμπορικές ροές και προκάλεσε ελλείψεις κρίσιμων αγαθών, ιδίως πετρελαίου. Αυτό, με τη σειρά του, οδήγησε σε αύξηση των τιμών και αστάθεια στις παγκόσμιες αγορές. Η κρίση ανέδειξε επίσης την ευπάθεια του παγκόσμιου εμπορίου σε πολιτικές και στρατιωτικές συγκρούσεις, ενθαρρύνοντας τις προσπάθειες για διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού και ανάπτυξη εναλλακτικών οδών μεταφοράς.

Συνολικά, ο οικονομικός αντίκτυπος της κρίσης του Σουέζ υπογραμμίζει τον κρίσιμο ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο εμπόριο και τη σημασία της διατήρησης σταθερών και ασφαλών ναυτιλιακών οδών.

Εναλλακτικές Διαδρομές

Κατά τη διάρκεια της κρίσης του Σουέζ, χρησιμοποιήθηκαν εναλλακτικές ναυτιλιακές διαδρομές για την αποφυγή της διώρυγας, ως προαναφέρθηκε, όπως το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και τα Στενά του Γιβραλτάρ. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου του Πλίμουθ, η απόσταση μεταξύ των λιμανιών της Ευρώπης και της Ασίας αυξήθηκε κατά περίπου 6.000 ναυτικά μίλια λόγω του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ¹.

Διώρυγα του Παναμά

Η Διώρυγα του Παναμά είναι μια τεχνητή υδάτινη οδός που βρίσκεται στον Παναμά και συνδέει τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό. Η διώρυγα εκτείνεται περίπου 80 χιλιόμετρα (50 μίλια) και επιτρέπει στα πλοία να αποφύγουν το μακρύ και

¹ "Κρίση του Σουέζ: Το κλείσιμο της διώρυγας και ο αντίκτυπός της στη ναυτιλία", Πανεπιστήμιο του Πλίμουθ, <https://www.plymouth.ac.uk/news/suez-crisis-the-closure-of-the-canal-and-its-impact-on-shipping>.

συχνά επικίνδυνο ταξίδι γύρω από το νότιο άκρο της Νότιας Αμερικής. Η διώρυγα ολοκληρώθηκε το 1914 μετά από περισσότερα από 30 χρόνια κατασκευής και θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά επιτεύγματα στον κόσμο. Η διώρυγα είχε σημαντικό αντίκτυπο στο διεθνές εμπόριο και διαδραμάτισε κρίσιμο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία για πάνω από έναν αιώνα. Ακολουθούν ορισμένα σημεία που υποστηρίζουν αυτή την θέση:

- Μειωμένος χρόνος και κόστος ναυτιλίας: Η διώρυγα του Παναμά μείωσε τον χρόνο και το κόστος της ναυτιλίας παρέχοντας μια σύντομη διαδρομή μεταξύ του Ατλαντικού και του Ειρηνικού Ωκεανού. Πριν από την κατασκευή της διώρυγας, τα πλοία έπρεπε να ταξιδέψουν γύρω από το νότιο άκρο της Νότιας Αμερικής, το οποίο ήταν ένα μακρύ και επικίνδυνο ταξίδι. Η διώρυγα επέτρεψε στα πλοία να εξοικονομήσουν χρόνο και χρήμα αποφεύγοντας αυτή τη διαδρομή.

- Αύξηση του εμπορίου και του εμπορίου: Η διώρυγα του Παναμά διευκόλυνε την αύξηση του εμπορίου και του εμπορίου, διευκολύνοντας τη μεταφορά αγαθών μεταξύ των ανατολικών και των δυτικών ακτών της Αμερικής. Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη νέων εμπορικών οδών και στην επέκταση των υφιστάμενων, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις να πωλούν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους σε όλο τον κόσμο.

- Ενισχυμένη οικονομική ανάπτυξη: Η διώρυγα του Παναμά αποτέλεσε καταλύτη για την οικονομική ανάπτυξη στον Παναμά και σε άλλες χώρες της περιοχής. Η κατασκευή της διώρυγας δημιούργησε θέσεις εργασίας και έφερε επενδύσεις, ενώ η ίδια η διώρυγα δημιούργησε σημαντικά έσοδα μέσω των διοδίων και των τελών. Η διώρυγα ενθάρρυνε επίσης την ανάπτυξη συναφών κλάδων, όπως η ναυτιλία, η εφοδιαστική και ο τουρισμός.

- Ενισχυμένη εθνική ασφάλεια: Η διώρυγα του Παναμά διαδραμάτισε κρίσιμο ρόλο στην εθνική ασφάλεια παρέχοντας μια στρατηγική πλωτή οδό για στρατιωτικά και εμπορικά πλοία. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η διώρυγα χρησιμοποιήθηκε εκτενώς από τις συμμαχικές δυνάμεις και συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τον αμερικανικό στρατό σήμερα.

Κρίση του Παναμά

Η "κρίση του Παναμά" αναφέρεται γενικά στην πολιτική και στρατιωτική σύγκρουση μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και του Παναμά στα τέλη της δεκαετίας του 1980. Οι ρίζες της κρίσης μπορούν να εντοπιστούν στην υπογραφή της Συνθήκης για τη διώρυγα του Παναμά το 1977, η οποία έθετε χρονοδιάγραμμα για τη μεταφορά του ελέγχου της διώρυγας από τις Ηνωμένες Πολιτείες στον Παναμά μέχρι το τέλος του 1999.

Ωστόσο, οι εντάσεις μεταξύ των δύο χωρών κλιμακώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1980, όταν ο στρατηγός Μανουέλ Νοριέγκα, ο de facto ηγέτης του Παναμά, κατηγορήθηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες για διακίνηση ναρκωτικών και ξέπλυμα χρήματος. Ο Νοριέγκα θεωρήθηκε επίσης όλο και πιο εχθρικός προς τα αμερικανικά συμφέροντα στην περιοχή.

Τον Δεκέμβριο του 1989, οι Ηνωμένες Πολιτείες εξαπέλυσαν στρατιωτική εισβολή στον Παναμά με στόχο τη σύλληψη του Νοριέγκα και την αποκατάσταση της δημοκρατίας στη χώρα. Στην εισβολή, γνωστή ως "Επιχείρηση Δίκαιη Αιτία", συμμετείχαν πάνω από 25.000 αμερικανικά στρατεύματα και διήρκεσε αρκετές εβδομάδες.

Η σύγκρουση είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο εκατοντάδων Παναμαϊκών και αρκετών δεκάδων Αμερικανών στρατιωτών. Ο Νοριέγκα συνελήφθη και τελικά καταδικάστηκε για διακίνηση ναρκωτικών και άλλες κατηγορίες. Η κρίση έθεσε επίσης ερωτήματα σχετικά με τη χρήση στρατιωτικής βίας από τις Ηνωμένες Πολιτείες σε εξωτερικές υποθέσεις και τη σχέση τους με τις χώρες της Λατινικής Αμερικής.

Σήμερα, η διώρυγα του Παναμά τελεί υπό τον πλήρη έλεγχο του Παναμά και οι σχέσεις μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και του Παναμά είναι γενικά θετικές. Ωστόσο, η κληρονομιά της κρίσης εξακολουθεί να είναι αισθητή στον Παναμά και στην περιοχή ευρύτερα.

Οικονομικός αντίκτυπος

Ο αντίκτυπος της κρίσης του Παναμά στην οικονομία ήταν σημαντικός, τόσο για τον Παναμά όσο και για τις Ηνωμένες Πολιτείες².

- Οικονομική διαταραχή στον Παναμά: Η στρατιωτική εισβολή και οι επακόλουθες συγκρούσεις προκάλεσαν σημαντική οικονομική αναστάτωση στον Παναμά. Οι υποδομές της χώρας, συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων και των δρόμων της, υπέστησαν σοβαρές ζημιές και πολλές επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να κλείσουν. Η σύγκρουση οδήγησε επίσης σε μείωση του τουρισμού και των επενδύσεων στη χώρα.

- Κόστος της σύγκρουσης: Οι Ηνωμένες Πολιτείες δαπάνησαν περίπου 2 δισεκατομμύρια δολάρια για τη στρατιωτική επέμβαση, η οποία είχε αντίκτυπο στην αμερικανική οικονομία. Το κόστος της σύγκρουσης επιδεινώθηκε από την καταστροφή του αμερικανικού στρατιωτικού εξοπλισμού και την απώλεια αμερικανικών ζώων.

- Επίδραση στο διεθνές εμπόριο: Η σύγκρουση είχε επίσης αντίκτυπο στο διεθνές εμπόριο, καθώς η διώρυγα του Παναμά αποτελεί βασική οδό για τη ναυσιπλοΐα μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού. Η στρατιωτική επέμβαση των ΗΠΑ διέκοψε τη ροή των εμπορευμάτων μέσω της διώρυγας, προκαλώντας καθυστερήσεις και αυξάνοντας το κόστος της ναυτιλίας.

- Μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις: Η κρίση του Παναμά είχε επίσης μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις, ιδίως για τον Παναμά. Η φήμη της χώρας υπέστη ζημιά και η σύγκρουση ενίσχυσε περαιτέρω την αντίληψη ότι ο Παναμάς είναι ένας ασταθής και αναξιόπιστος τόπος για επιχειρήσεις. Αυτό, με τη σειρά του, δυσκόλεψε τον Παναμά να προσελκύσει επενδύσεις και να αναπτύξει την οικονομία του.

Το παγκόσμιο κόστος της κρίσης του Παναμά το 1989 είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, καθώς θα εξαρτιόταν από διάφορους παράγοντες, όπως η διάρκεια της κρίσης, τα συγκεκριμένα αγαθά και οι βιομηχανίες που επηρεάστηκαν και οι

² "Canal Crisis: A Costly Delay" by Los Angeles Times, published on December 24, 1989, accessed on March 17, 2023.

εναλλακτικές διαδρομές που χρησιμοποιήθηκαν. Ωστόσο, ορισμένες εκτιμήσεις υποδηλώνουν ότι η διακοπή λειτουργίας της Διώρυγας του Παναμά είχε ως αποτέλεσμα απώλειες δισεκατομμυρίων δολαρίων για την παγκόσμια οικονομία.

Σύμφωνα με άρθρο των Los Angeles Times που δημοσιεύθηκε στις 24 Δεκεμβρίου 1989, η διώρυγα του Παναμά ήταν υπεύθυνη για τη μεταφορά περίπου του 5% του παγκόσμιου εμπορίου εκείνη την εποχή και η διακοπή της λειτουργίας της διώρυγας προκάλεσε καθυστερήσεις και σημαντικές οικονομικές απώλειες σε πολλούς κλάδους, όπως η γεωργία, η ενέργεια και η μεταποίηση. Το άρθρο παραθέτει επίσης εκτιμήσεις αναλυτών της ναυτιλιακής βιομηχανίας ότι η εκτροπή των πλοίων σε μακρύτερες διαδρομές, όπως το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και η διώρυγα του Σουέζ, είχε ως αποτέλεσμα πρόσθετο κόστος εκατομμυρίων δολαρίων για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους καταναλωτές.

Μια άλλη έκθεση της Αρχής της διώρυγας του Παναμά, εκτιμά ότι η διακοπή της λειτουργίας της διώρυγας το 1989 προκάλεσε μείωση κατά περίπου 15 εκατομμύρια τόνους φορτίου που διακινούνταν μέσω της διώρυγας, με αποτέλεσμα σημαντικές οικονομικές απώλειες για το παγκόσμιο εμπόριο.

Συνολικά, η κρίση του Παναμά είχε σημαντικές οικονομικές συνέπειες τόσο για τον Παναμά όσο και για τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η ζημία που προκλήθηκε από τη σύγκρουση έγινε αισθητή για πολλά χρόνια μετά και άφησε μόνιμες επιπτώσεις στην περιοχή³.

Εναλλακτικές θαλάσσιες οδοί λόγω της Κρίσης

Κατά τη διάρκεια της κρίσης του Παναμά, όταν η διώρυγα του Παναμά διακόπηκε, χρησιμοποιήθηκαν εναλλακτικές ναυτικές διαδρομές για τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων μεταξύ του Ατλαντικού και του Ειρηνικού Ωκεανού⁴. Ακολουθούν ορισμένες από τις κύριες διαδρομές που χρησιμοποιήθηκαν:

- Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας: Μία από τις πιο συχνά χρησιμοποιούμενες εναλλακτικές διαδρομές κατά τη διάρκεια της κρίσης του Παναμά ήταν η διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Η διαδρομή αυτή

³ "The Impact of the 1989 US Invasion of Panama on the Panama Canal" by Panama Canal Authority, accessed on March 17, 2023.

⁴ "The Panama Crisis: A Brief History" by Evan Andrews, History.com, accessed on March 17, 2023

περιλαμβάνει πλεύση γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής, γεγονός που προσθέτει σημαντική απόσταση και χρόνο στο ταξίδι. Ωστόσο, επέτρεψε στα πλοία να παρακάμψουν τη διώρυγα του Παναμά και να συνεχίσουν το ταξίδι τους χωρίς καθυστέρηση.

- Διώρυγα του Σουέζ: Μια άλλη διαδρομή που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της κρίσης του Παναμά ήταν η διώρυγα του Σουέζ. Αυτή η διώρυγα συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με την Ερυθρά Θάλασσα, επιτρέποντας στα πλοία να παρακάμψουν τη διώρυγα του Παναμά πλέοντας γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής και στη συνέχεια μέσω της διώρυγας του Σουέζ.

- Στενό του Μαγγελάνου: Ορισμένα πλοία χρησιμοποίησαν επίσης το Στενό του Μαγγελάνου για να πλεύσουν γύρω από το νότιο άκρο της Νότιας Αμερικής κατά τη διάρκεια της κρίσης του Παναμά. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει πλεύση μέσω του στενού, το οποίο βρίσκεται στο νότιο άκρο της Χιλής, και στη συνέχεια συνέχιση προς τον Ειρηνικό Ωκεανό.

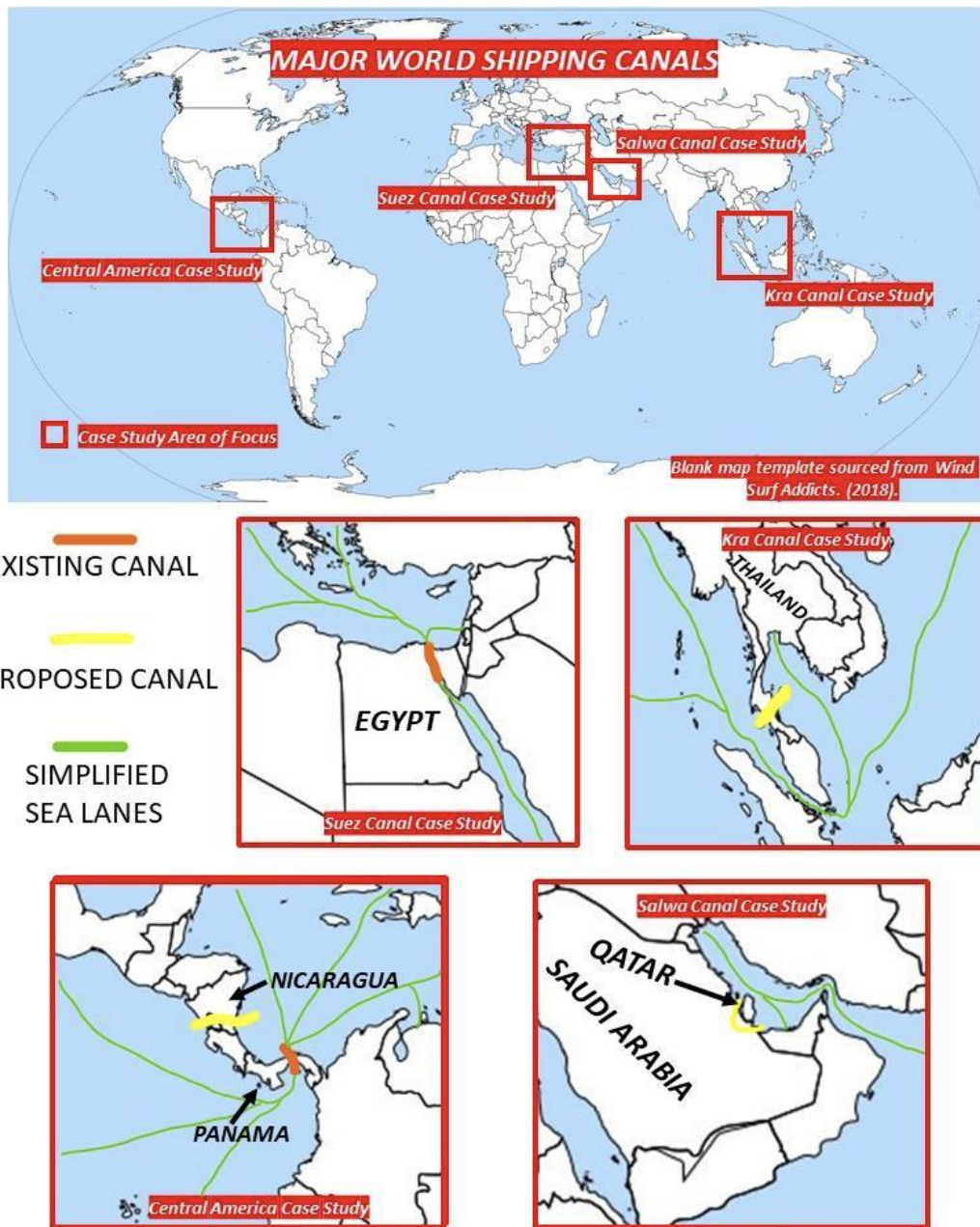
- Σιδηρόδρομοι και φορτηγά: Εκτός από αυτές τις θαλάσσιες διαδρομές, ορισμένα εμπορεύματα μεταφέρονταν μέσω σιδηροδρόμων ή φορτηγών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Αυτό αφορούσε τη μεταφορά εμπορευμάτων από την ανατολική ακτή στη δυτική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών, όπου μπορούσαν στη συνέχεια να φορτωθούν σε πλοία για να μεταφερθούν στον τελικό προορισμό τους.

Συνολικά, ενώ αυτές οι εναλλακτικές διαδρομές προσέθεσαν χρόνο και κόστος στη ναυτιλία, επέτρεψαν τη συνέχιση της μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού κατά τη διάρκεια της κρίσης του Παναμά, όταν η Διώρυγα του Παναμά ήταν κλειστή⁵.

Τέλος, σημειώνεται πως τα κανάλια είναι εγγενώς πολύτιμα για αμυντικές και επιθετικές στρατιωτικές επιχειρήσεις. Μέσω της αλλαγής της γεωγραφίας τους, της ιδιοκτησίας τους από μια δύναμη και της προσέλκυσης της προσοχής τους στην περιοχή τους, τα κανάλια εισάγουν ένα νέο πλεονέκτημα ισχύος και μπορούν να

⁵ "What Are Alternative Routes to the Panama Canal?" by The Borgen Project, accessed on March 17, 2023

προκαλέσουν τη χρήση βίας καθώς και να χρησιμοποιηθούν για να αυξήσουν τη χρήση βίας.



Εικόνα «1»: Οι στρατηγικές και γεωπολιτικές επιπτώσεις των καναλιών διέλευσης διεθνώς.

2.2 Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις και διεξαγωγή εμπορίου στα διαφορετικά είδη πλοίων στις μέρες μας

Στόχος της δημιουργίας ναυτιλιακών συμμαχιών στη πορεία των χρόνων, είναι η κοινή χρήση σημαντικών συμβάσεων εμπορίου για τη μεταφορά των προσφερόμενων αγαθών ανά τον κόσμο (UNCTAD, 2019). Η στρατηγική διεθνοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στοχεύει στη συγκρότηση ενός στόλου πολλών διαφορετικών ιδιοκτητών, πιθανώς πολλών χωρών, με τη μορφή μιας κοινοπραξίας, η οποία, υπό αποτελεσματική διαχείριση, θα αποκτήσει την απαραίτητη «κρίσιμη μάζα».

Αυτό θα επιτρέψει στην κάθε κοινοπραξία να υποβάλει προσφορές, να επιτύχει σχετικές οικονομίες κλίμακας και να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση της επένδυσης. Η πρακτική των κοινοπραξιών (συμμαχιών) γίνεται όλο και πιο δημοφιλής. Η εμπορική ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων αποτελεί σημαντικό πυλώνα της οικονομικής ανάπτυξης της κάθε χώρας (Michail, Melas, 2022). Οι προοπτικές αυτής της εξαιρετικά διεθνοποιημένης βιομηχανίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις, το αποτέλεσμα των οποίων ήταν μια αξιοσημείωτη επιδείνωση των διεθνών οικονομικών συνθηκών από τα μέσα του 2007 και έως σήμερα, με εξαίρεση την περίοδο της πανδημίας το 2020 έως το 2022, σε συνδυασμό με τη μείωση του παγκόσμιου στόλου, λόγω των μεγάλων όγκων παραγγελιών πλοίων (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Η αύξηση της ναυτιλιακής ικανότητας θα αυξήσει επίσης τον βαθμό αβεβαιότητας σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές του κλάδου. Παρά την αυξημένη αβεβαιότητα στη διεθνή οικονομία, η ισχυρή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες λόγω του διεθνούς εμπορίου, αυξάνει τους ναύλους επίσης. Η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών γνώρισε μια από τις καλύτερες περιόδους στην ιστορία της τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Ισχυρή διεθνής ζήτηση για βασικά εμπορεύματα (όπως ορυκτά, άνθρακας, τρόφιμα, αλλά και πετρέλαιο), κυρίως από τις οικονομίες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα), αυξανόμενο διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων και έντονη μορφή παγκοσμιοποίησης (Michail, Melas, 2022).

Η μακροοικονομική σταθερότητα οδήγησε σε έκρηξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (ετήσιος ρυθμός αύξησης άνω του 8,3%, σε σύγκριση με παγκόσμιο πραγματικό ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης 4,4%). Ταυτόχρονα, από την πλευρά της προσφοράς, η προσαρμογή της διαθέσιμης ναυτιλιακής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου είναι αργή, υστερώντας σε σχέση με τη ζήτηση, σε συνδυασμό με συμφόρηση στα λιμάνια και καθυστερημένη παράδοση, αυξάνοντας τους ναύλους (UNCTAD, 2019).

Κατά συνέπεια, τα επίπεδα μεταφοράς εμπορευμάτων αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό 45% τα τελευταία 4 χρόνια και το 2017 ήταν 180% υψηλότερα από ό,τι στις αρχές του 2004, και 260% πάνω από τον μέσο όρο της δεκαετίας. Ειδικότερα, οι αγορές ξηρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων έχουν επιδειξει σημαντικό δυναμισμό, με ναύλους σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, καθώς εξαρτώνται περισσότερο από τις επιδόσεις των οικονομιών BRIC, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 52% των παγκόσμιων εμπορευματικών αγαθών (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Η υψηλή οικονομική ανάπτυξη σε αυτές τις χώρες (περισσότερο από τριπλάσια εκείνη των προηγμένων οικονομιών τα τελευταία τέσσερα χρόνια) ήταν ο κύριος μοχλός πίσω από την ισχυρή ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια. Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων αντίστοιχα, παρουσίασαν πτωτική τάση από τις αρχές του 2015 έως τα μέσα του 2017, αλλά αυξήθηκαν απότομα το δεύτερο τρίμηνο του 2018, φτάνοντας σε υψηλά ρεκόρ (Michail, Melas, 2022).

Οι κύριοι λόγοι αυτής της ανάκαμψης είναι η ισχυρή άνοδος των τιμών του πετρελαίου, λόγω της θετικής συσχέτισης μεταξύ των ναύλων και της αξίας των μεταφερόμενων αγαθών και η υψηλή εμπειρική συσχέτιση μεταξύ ναύλων και τιμών του πετρελαίου λόγω του αυξημένου κόστους μεταφοράς και η μείωση στα διαθέσιμα πλοία, βραχυπρόθεσμα, λόγω συμφόρησης στα λιμάνια, αυξημένης ζήτησης χωρητικότητας σε διαδρομές μεγάλων αποστάσεων και μεγάλος αριθμός δεξαμενόπλοιων μονού κύτους που εκκενώθηκαν το 2017 για να μετατραπούν σε πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου (UNCTAD, 2019).

Η σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη πρόκληση που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή αγορά τα τελευταία χρόνια λοιπόν, ήταν η ταυτόχρονη εισροή του μεγαλύτερου μεταπολεμικού αποθέματος νέων πλοίων, που αντιστοιχεί στο 28% της τρέχουσας χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου - τη διετία 2019-2022, καθώς η παγκόσμια οικονομία ανέκαμψε. Τα βασικά στοιχεία της ζήτησης στην αγορά ξηρών προϊόντων φαίνεται να αντέχουν και σε μεγάλο βαθμό από την απότομη επιβράδυνση στις προηγμένες οικονομίες. Η ζήτηση για βασικά προϊόντα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με υγιή ρυθμό εν μέσω της επέκτασης της βιομηχανικής παραγωγής και της καταναλωτικής ζήτησης από τις αναδυόμενες αστικές τάξεις στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Ως αποτέλεσμα, η τάση των ναύλων ξηρού φορτίου αναμένεται να παραμείνει αυξητική, αν και με σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό από ό,τι τα δύο τελευταία χρόνια, τουλάχιστον μέχρι το 2024, όταν θα επέρχεται νέα χωρητικότητα πλοίων. Η μαζική εισροή νέων πλοίων αναμένεται να οδηγήσει σε αναπροσαρμογές ναύλων τη διετία 2022-2023, οι οποίες δεν αναμένεται να ξεπεράσουν το 20% συσσωρευτικά, διότι η διεθνής οικονομία έχει ανακάμψει την ίδια περίοδο. Οι προκλήσεις από την πλευρά της προσφοράς είναι επίσης αυξημένες, καθώς αναμένεται μεγάλη εισροή νέων δεξαμενόπλοιων μεταξύ 2022-2023, Αυτό θα αντισταθμιστεί μόνο εν μέρει με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης παροπλισμού μονού κύτους (μέσω της συνεχούς μετατροπής σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην).

Ως αποτέλεσμα, αναμένεται να προσαρμοστούν οι ναύλοι μεταφοράς υγρών φορτίων – μια εκτιμώμενη διετή συσσωρευτική πτώση των επιτοκίων κατά 40% μεταξύ 2022 και 2023 – για να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Ακόμη και με αυτήν την προσαρμογή, ωστόσο, οι τιμές θα εξακολουθούν να είναι περίπου 160% πάνω από τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

2.3 Πως οι Γεωπολιτικές Ανακατατάξεις Διαμορφώνουν τις Συνθήκες Εμπορίου στη Ναυτιλία

Αποτελεί γεγονός πως από το 2013 και έπειτα, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη ήταν βασικά ίδια με εκείνη του προηγούμενου έτους, όπου επηρεάστηκαν οι οικονομικές δραστηριότητες των αναπτυσσόμενων χωρών και η κατάσταση των ανεπτυγμένων οικονομιών βελτιώθηκε ελαφρά. Αντανακλώντας την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, παρουσιάστηκε αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ κατά περίπου 3,4%, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου αυξήθηκε, αν και με σχετικά χαμηλό ρυθμό περίπου 2,2%. Ταυτόχρονα, ο ρυθμός ανάπτυξης των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών επιβραδύνθηκε κατά μέσο όρο στο 3,8%, με συνολικό όγκο 9,548 δισεκατομμύρια τόνους (9,6 δισεκατομμύρια τόνους) (United Nations Conference on Trade and Development, 2015). Μεγάλο μέρος αυτής της ανάπτυξης προήλθε από την ανάπτυξη του ξηρού φορτίου αλλά και του χύδην φορτίου, το οποίο αυξήθηκε κατά 5,5%.

Συνοπτικά, τα ξηρά προϊόντα μεταφοράς μέσω εμπορικών πλοίων, περιλαμβάνουν τα εξής είδη φορτίων:

- Άνθρακα.
- Σιδηρομετάλλευμα που χρησιμοποιείται μαζί με τον άνθρακα, ως πρώτη ύλη. Η χαλυβουργία είναι το κύριο υλικό για τις περισσότερες βιομηχανίες.
- Τα δημητριακά, που είναι κύριο διατροφικό στοιχείο ανθρώπων και ζώων.
- Βιομηχανικές πρώτες ύλες βωξίτης και αλουμίνια. Το αλουμίνιο, είναι το δεύτερο πιο σημαντικό μέταλλο στη σύγχρονη κοινωνία.
- Φωσφορικό νάτριο που είναι το κύριο χύμα λίπασμα για την αγροτική παραγωγή.

Τα δεξαμενόπλοια (αργό πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου και φυσικό αέριο) αντιπροσώπευαν το υπόλοιπο 29,8% της αγοράς. Συνολικά, η προοπτική για την παγκόσμια οικονομία, το εμπόριο και τη ναυτιλία φαίνεται να βελτιώνεται. Φυσικά,

οι κίνδυνοι για την οικονομική ανάκαμψη δεν έχουν εξαλειφθεί. Αναφορικά, μερικοί κίνδυνοι είναι:

- Η ανάκαμψη των προηγμένων οικονομιών είναι εύθραυστη.
- Τα νέα μέτρα μνημονίου που μπορούν να ληφθούν στην Ευρώπη.
- Δυσχέρειες στην ανάπτυξη αναδυόμενων οικονομιών αγορών.
- Η κλιμάκωση των γεωπολιτικών εντάσεων στα ανατολικά, ιδιαίτερα στη Συρία, και η πιθανή κλιμάκωση των γεωπολιτικών εντάσεων στις γειτονικές χώρες, θα οδηγήσει σε μεγάλη εισροή μεταναστών στην Ευρώπη και θα επιφέρει βαρύ φορτίο στις οικονομίες των ευρωπαϊκών χωρών. Αυτοί οι κίνδυνοι θα μπορούσαν να εκτροχιάσουν την παγκόσμια οικονομία από τη θετική ανάπτυξη.

Οι ναύλοι ωστόσο, συνεχίζουν να αυξάνονται από το φθινόπωρο του 2020, αλλά τους πρώτους μήνες του έτους 2022, σημειώθηκαν νέες αυξήσεις τιμών για διαφορετικούς ναύλους (ξηρό φορτίο, εμπορευματοκιβώτια) στις κύριες κατηγορίες εμπορίου. Οι εξαγωγείς και οι εισαγωγείς πλήττονταν σκληρά και βρίσκονταν αντιμέτωποι με τα *όρια* των αλυσίδων εφοδιασμού τους.

Βραχυπρόθεσμα, υπάρχουν ενδείξεις *χαλάρωσης*, αλλά οι τιμές είναι πιθανό να συνεχίσουν να αυξάνονται το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2023, τόνισε η ING, επισημαίνοντας πέντε λόγους για τους οποίους οι ναύλοι δεν θα μειωθούν σύντομα, λόγω συνθηκών γεωπολιτικών εξελίξεων (UNCTAD, 2019). Οι γεωπολιτικές αυτές εξελίξεις αναφέρονται στις συνεχιζόμενες παγκόσμιες ανισορροπίες, οι οποίες αυξάνουν περαιτέρω τις τιμές μεταφοράς αγαθών και διεξαγωγής εμπορίου δια θαλάσσης.

Τα ζητήματα που έχουν προκύψει από την έναρξη της πανδημίας για παράδειγμα, περιλαμβάνουν ανισορροπίες στην παραγωγή εμπορευμάτων και στη ζήτηση, λόγω του κλεισίματος και του ανοίγματος χωρών σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Επίσης οφείλεται και στη μείωση της χωρητικότητας σε βασικές διαδρομές των ναυτιλιακών γραμμών, καθώς και στην έλλειψη κενών εμπορευματοκιβωτίων. Καθώς προχωρούσε η ανάκαμψη, η παγκόσμια ζήτηση αυξήθηκε σταδιακά, ιδίως

σε τομείς που συνδέονται στενότερα με το διεθνές εμπόριο αγαθών (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Καθώς η οικονομία αναπτύσσεται και τα αποθέματα ανοικοδομούνται, μετά την πανδημία, ο ανταγωνισμός για τη χωρητικότητα θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών, εντείνεται. Η έλλειψη εναλλακτικών λύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές απορρέουσες από τις γεωπολιτικές αυτές εξελίξεις, φανερώνει ότι η αύξηση του κόστους μεταφοράς, θα είναι δύσκολο να αποφευχθεί. Για προϊόντα υψηλότερης αξίας, είναι συχνά διαθέσιμες εναλλακτικές επιλογές αποστολής, όπως η αποστολή ηλεκτρονικών ειδών αεροπορικώς ή με τρένο. Ωστόσο, η χωρητικότητα είναι επί του παρόντος περιορισμένη και οι τιμές έχουν αυξηθεί.

Οι αποστολές προϊόντων χαμηλής αξίας, όπως είδη σπιτιού, παιχνίδια, διαφημιστικά είδη ή ρούχα εντοπίζουν σημαντικές αυξήσεις στο κόστος αποστολής τους. Η ανάκαμψη καθ' όλη τη διάρκεια του 2021 είναι άνιση, αφού ορισμένες χώρες εξάγουν ήδη περισσότερα αγαθά από ό,τι πριν από την πανδημία, ενώ σε άλλες όπως οι ΗΠΑ, οι εξαγωγές συνεχίζουν να υστερούν σε σχέση με τη συνολική ανάκαμψη της παραγωγής. Ενώ ο ανταγωνισμός για την χωρητικότητα παραμένει, μια άνιση ανάκαμψη θα συνεχίσει να επιδεινώνει ορισμένα από τα προβλήματα στο παγκόσμιο εμπόριο, αυξάνοντας την πίεση στους ναύλους βραχυπρόθεσμα (UNCTAD, 2019).

Επίσης λιγότερες ακυρώσεις δρομολογίων θα συμβάλουν στη μείωση των περιορισμών χωρητικότητας, σε παγκόσμιο επίπεδο. Η χωρητικότητα στις κύριες διαδρομές έχει επιστρέψει στα επίπεδα πριν από τις μεγάλες διακοπές διεξαγωγής δρομολογίων το 2020, αν και οι ακυρώσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κενές διαδρομές) συνέχισαν να μειώνονται κατά 10% το πρώτο τρίμηνο. Ωστόσο, υπήρξαν σημάδια βελτίωσης το τρίμηνο 2022, με ακυρώσεις να οφείλονται εν μέρει σε καθυστερήσεις στα λιμάνια.

Όσο εξακολουθεί να υπάρχει συμφόρηση στο σύστημα, η χωρητικότητα των πλοίων ίσως να μειωθεί. Η *κυκλοφοριακή συμφόρηση* συνεχίζει να προκαλεί καθυστερήσεις. Η συμφόρηση είναι μέρος του προβλήματος. Υπάρχουν ενδείξεις ότι η μέση απόδοση θα αρχίσει να βελτιώνεται, καθώς το ποσοστό των πλοίων που φτάνουν στους προορισμούς τους σταμάτησε να μειώνεται τον Απρίλιο και οι μέσοι

χρόνοι καθυστέρησης βελτιώθηκαν. Αλλά η συνολική απόδοση παραμένει η χαμηλότερη της τελευταίας δεκαετίας (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

2.4 Στρατηγικές Διεθνοποίησης και πως επηρεάζουν τις συνθήκες διεξαγωγής εμπορίου στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια

Η διεθνοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών αναφέρεται στην ενίσχυση του ρόλου των συντελεστών παραγωγής, όπου η διαμόρφωση και ο ρόλος τους καθορίζεται στον διεθνή χώρο και όχι στον εγχώριο. Σύμφωνα με τον Μεταξά (1985), η διεθνοποίηση στη ναυτιλιακή βιομηχανία, υπάρχει όταν η εθνικότητα των συντελεστών παραγωγής διαφέρει από εκείνη των πλοιοκτητών. Έχει δηλαδή να κάνει με την εθνικότητα των συντελεστών παραγωγής και τη μείωση ή ελαχιστοποίηση του παράγοντα δράσης της κάθε «εθνικής» ναυτιλιακής εταιρείας.

Ο ορισμός της διεθνοποίησης δεν περιορίζεται στο κεφάλαιο, την εθνικότητα του γραφείου, των υπαλλήλων, του πλοίου ή τη χώρα όπου είναι εγκατεστημένα τα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά επεκτείνεται και σε άλλους παράγοντες επιχειρηματικής ολοκλήρωσης, όπως η χρήση αγαθών εθνικότητας, η χρήση δεύτερης ή τρίτης σημαίας, χρήση λιμένων του εξωτερικού και της εξυπηρέτησης των αναγκών των καταναλωτών σε τρίτες χώρες (διασταυρούμενο εμπόριο) (UNCTAD, 2019).

Συγκεκριμένα, το εγχώριο φορτίο μετατρέπεται σε διεθνές φορτίο και η πρακτική της εκμετάλλευσης μόνο του εγχώριου φορτίου, σταδιακά εγκαταλείπεται από τα εγχώρια πλοία (δηλαδή τα πλοία που φέρουν εθνική σημαία). Αυτό διευκολύνθηκε από την απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου, τη χαλάρωση ή την άρση των μέτρων προστασίας και τη μείωση των δασμών. Ειδικά για τον χώρο της ΕΕ, αυτό είναι ακόμη πιο εμφανές λόγω της στενής εγγύτητας των χωρών με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και της άρσης των εμπορικών φραγμών μεταξύ των κρατών μελών.

Έτσι, μέσω της διεθνοποίησης και της δημιουργίας συμμαχιών στο ναυτιλιακό κλάδο, οι ναυτιλιακές εταιρείες πορεύθηκαν με επιτυχία, και έτσι οι πλοιοκτήτες που έχουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση, πλοία, πληρώματα και

ναυλώσεις σε διεθνή βάση, θεωρούνται πιο επιτυχημένοι. Ωστόσο, η διεθνοποίηση και η δημιουργία συμμαχιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μπορεί να υπάρξει σε μικρό, μεσαίο ή μεγάλο βαθμό (Michail, Melas, 2022).

Για παράδειγμα, ο βαθμός διεθνοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας έχει τάση αύξησης όπως συμβαίνει και παγκοσμίως. Πιο συγκεκριμένα πριν από το 1980, το ποσοστό απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ήταν 75%, το οποίο σταδιακά μειώθηκε στο 70% το 1983, στο 60% το 1986 και στη συνέχεια εξακολούθησε πτωτική τάση. Η καθιέρωση της σημαίας ευκαιρίας έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική διεθνοποίησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Με την καθιέρωση του *Opportunity Banner* κατέστη δυνατός ο συνδυασμός της ασφάλειας του χρηματοοικονομικού κεφαλαίου στις ανεπτυγμένες χώρες με την απασχόληση ναυτικών στις χώρες αυτές. Φυσικά, η απαιτούμενη τεχνογνωσία των εφοπλιστών αποκτήθηκε σταδιακά, από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Δια μέσω της θάλασσας διακινείται περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και περίπου το 70% της εμπορικής αξίας των προϊόντων. Ο παγκόσμιος στόλος που μεταφέρει θαλάσσιο εμπόριο περιλαμβάνει πλοία ξηρού χύδην φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πετρελαιοφόρα. Κάθε τύπος σκάφους ειδικεύεται σε διαφορετικές κατηγορίες προϊόντων και μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες, σε αυτά που εκτελούν σταθερά δρομολόγια και σε αυτά που εκτελούν ευέλικτες διαδρομές (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων για παράδειγμα, ανήκουν στην πρώτη ομάδα, ενώ τα δεξαμενόπλοια αερίου / πετρελαίου και τα πλοία ξηρού χύδην στη δεύτερη. Τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το ήμισυ του θαλάσσιου εμπορίου και το 45% του συνολικού παγκόσμιου στόλου, είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς για εμπορεύματα, όπως σιτηρά, μέταλλευμα και άνθρακας (Ma, 2010).

Οι εταιρείες μεταφορών επίσης, επηρεάζουν το κόστος μεταφοράς και συνεπώς τις παγκόσμιες εισαγωγές και εξαγωγές. Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων που λαμβάνει χώρα σε ένα ευρύ πλαίσιο γεωπολιτικών εξελίξεων,

χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα ανισορροπημένο, αφού οι περισσότερες χώρες είναι είτε μεγάλοι αποκλειστικοί εισαγωγείς, είτε μεγάλοι αποκλειστικοί εξαγωγείς. Αυτό αντικατοπτρίζεται στο κόστος μεταφοράς και στις μετακινήσεις των πλοίων.

Σε μεγάλο βαθμό, η ανισορροπία οφείλεται στη διαφορετική φυσική κατάσταση των χωρών. Για παράδειγμα, η Αυστραλία, η Βραζιλία και η Βορειοδυτική Αμερική (οι μεγαλύτεροι καθαροί εξαγωγείς εμπορευμάτων στον κόσμο) είναι πλούσιες σε αγαθά όπως ορυκτά, σιτηρά και άνθρακας. Ταυτόχρονα, οι αναπτυσσόμενες χώρες απαιτούν εισαγωγές πρώτων υλών για να επιτύχουν βιομηχανική επέκταση και δημιουργία υποδομών. Τα τελευταία χρόνια, η κινεζική ανάπτυξη βασίζεται σε μαζικές εισαγωγές πρώτων υλών (UNCTAD, 2019).

Ως αποτέλεσμα αυτής της εμπορικής ανισορροπίας, η διεθνής έρευνα διαπιστώνει ότι ανά πάσα στιγμή ένα ποσοστό 42% των πλοίων ταξιδεύει χωρίς φορτίο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες απαιτούν ένα ασφάλιστρο για να ταξιδέψουν προς έναν προορισμό με χαμηλές εξαγωγές, για να αντισταθμίσουν τη δυσκολία εύρεσης νέου φορτίου που προέρχεται από αυτόν τον προορισμό (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Επίσης για παράδειγμα, η Κίνα εισάγει κυρίως πρώτες ύλες, επομένως τα πλοία που ειδικεύονται σε αυτό το είδος φορτίου που φτάνουν εκεί, έχουν περιορισμένες ευκαιρίες για επαναφόρτωση κάποιου φορτίου. Αντίστοιχα, ένα ταξίδι από την Αυστραλία στην Κίνα κόστιζε κατά μέσο όρο 10.000 δολάρια την ημέρα κατά την περίοδο 2017-2019, ενώ ένα ταξίδι από την Κίνα στην Αυστραλία κόστιζε κατά μέσο όρο 7.500 δολάρια την ημέρα. Γίνεται αντιληπτό, ότι οι τιμές μεταφοράς είναι σε μεγάλο βαθμό ασύμμετρες και οι διαφορές στις τιμές, αποτυπώνουν την εμπορική ανισορροπία ενός προορισμού (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Το υψηλότερο κόστος μεταφοράς που αντιμετωπίζουν οι εξαγωγείς για τη μεταφορά αγαθών στις χώρες αποκλειστικής εισαγωγής, τείνει να μετριάσει ορισμένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των εξαγωγέων σε αυτές τις χώρες. Αντίθετα, οι σχετικά φθηνότερες μεταφορές παρέχουν κάποιο πλεονέκτημα κόστους στους εξαγωγείς προς τις χώρες καθαρής εισαγωγής.

Αυτό το φαινόμενο είναι διάχυτο στους περισσότερους, αν όχι σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, όπως φορτηγά, τρένα, εμπορευματοκιβώτια και θαλάσσιες μεταφορές. Παρατηρούνται παρόμοιες ασυμμετρίες τιμών που σχετίζονται με εμπορικές ανισορροπίες (η κατεύθυνση της ανισορροπίας, ωστόσο, μπορεί να είναι αντίθετη). Στην πραγματικότητα, το εμπορικό έλλειμμα ΗΠΑ-Κίνας στον τομέα της μεταποίησης, έχει δώσει κίνητρα για εξαγωγές φορτίων χαμηλής αξίας των ΗΠΑ, όπως παλιοσίδερα ή σανό, έτσι ώστε να γεμίσουν τα κενά φόρτωσης πλοίων, κατά την επιστροφή τους σε κάποιο λιμάνι προορισμού (Wolf, 2004).

Ο ρόλος της αγοράς για ναυτιλιακές υπηρεσίες λοιπόν, προσφέρει τη δυνατότητα για νέες εκτιμήσεις παραγόντων που επηρεάζουν το εμπόριο και οι οποίοι παράγοντες δύναται να διαμορφώνουν στρατηγικές συμμαχίες στο ναυτιλιακό κλάδο. Για παράδειγμα, διαπιστώνεται ότι ο τομέας των μεταφορών μειώνει τον αντίκτυπο της μείωσης του κόστους των καυσίμων στο εμπόριο. Αυτή η μείωση έχει τόσο άμεσο όσο και έμμεσο αποτέλεσμα.

Το άμεσο αποτέλεσμα είναι πως καθώς μειώνονται τα κόστη, μειώνονται και τα κόστη της ναυτιλίας και συνεπώς οι εξαγωγές αυξάνονται. Το έμμεσο αποτέλεσμα είναι ότι η μείωση του κόστους των καυσίμων, βελτιώνει τη διαπραγματευτική θέση της ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς καθιστά το ταξίδι χωρίς φορτίο λιγότερο δαπανηρό. Αυτό μειώνει αντίστοιχα την άμεση επίδραση του κόστους και μετριάξει την αύξηση των εξαγωγών. Πράγματι, διαπιστώνεται ότι η συνολική αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου ως απάντηση στη μείωση του κόστους των καυσίμων κατά 10% θα ήταν 40% υψηλότερη εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν προσάρμοζαν τη συμπεριφορά τους στην τιμολόγηση.

Τέλος, μια ενδεχόμενη επιβράδυνση στον ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας θα επηρέαζε τις κινεζικές εξαγωγές και θα είχε επίσης κυματιστικές επιπτώσεις στο δίκτυο. Η μείωση των κινεζικών εισαγωγών συμβάλλει στη μείωση των εξαγωγών της, παρόλο που δεν επηρεάζονται άμεσα από την επιβράδυνση ανάπτυξης της χώρας, λόγω του κόστους μεταφοράς. Οι αγορές μεταφορών δημιουργούν μια συμπληρωματικότητα μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών.

2.5 Τα λιμάνια ως παράγοντες γεωπολιτικών εξελίξεων και επιρροής στο διεθνές εμπόριο

Τα λιμάνια διεθνώς, ως παράγοντες γεωπολιτικών εξελίξεων τον 21^ο αιώνα, έχουν αναδειχθεί εφαλτήρια για την τόνωση των περιφερειακών και εθνικών οικονομιών. Κάποια πρόσφατα παραδείγματα είναι τα λιμάνια της Σιγκαπούρης και του Shenzhen που αποτέλεσαν τη βάση της παραγωγικής έκρηξης της Κίνας, σημειώνοντας τις εξαγωγές της, από τη δεκαετία του 1980 και εντεύθεν (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Η επένδυση σε ξένα λιμάνια θα μπορούσε να είναι η επέκταση μιας τέτοιας στρατηγικής από μέρους των χωρών αλλά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως συνέβη με τη ναυτιλιακή επιχείρηση της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, δηλαδή η διεθνοποίηση μιας εθνικής οικονομίας και των εγχώριων επιχειρήσεων που σχετίζονται με τα εν λόγω λιμάνια. Έτσι, τα λιμάνια δύναται να καταστούν μέσον διεθνοποίησης ενός ολόκληρου εγχώριου ναυτιλιακού συμπλέγματος σε ότι αφορά: λιμενική μηχανική και σχεδιασμό, λιμενική κατασκευή, βυθοκόρηση, λιμενικό εξοπλισμό, λιμενικές λειτουργίες, ζώνες ελεύθερων συναλλαγών, υπηρεσίες μεταφορών στην ενδοχώρα, υποδομές εμπορευματικών τρένων, αγωγούς.

Ένας άλλος τρόπος για να διαμορφωθεί μια συγκεκριμένη στρατηγική επιρροής ως μέρος γεωπολιτικών εξελίξεων στον 21^ο αιώνα, είναι ένα παγκόσμιο πρόγραμμα τόνωσης / ενίσχυσης το οποίο προορίζεται να ωφελήσει τις επιχειρήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν η εγχώρια αγορά αντιμετωπίζει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και οι δυνατότητες για τοπικές επενδύσεις έχουν εξαντληθεί. Έτσι δύναται να εφαρμοσθεί σε χώρες που διαθέτουν υπεραρκετή χωρητικότητα λιμένων (UNCTAD, 2019).

Οι περισσότερες χώρες αναφέρονται ως αρκετά ανοιχτές οικονομίες, που εξαρτώνται από ομαλή διαγωγή θαλάσσιας μεταφοράς για μεγάλο μέρος του ενεργειακού εφοδιασμού, των εισαγωγών και των εξαγωγών τους. Λαμβάνοντας υπόψη την παρουσία θαλάσσιων σημείων ασφυξίας σε όλο τον κόσμο – όπως το Στενό της Μαλάκας, η Διώρυγα του Σουέζ ή η Διώρυγα του Παναμά – οι περισσότερες από τις παγκόσμιες εμπορικές ροές έρχονται με τη μορφή πυκνών ναυτιλιακών οδών, τις Θαλάσσιες Γραμμές Επικοινωνίας (SLOCs). Οι δυνάμεις που

ελέγχουν τις Θαλάσσιες Γραμμές Επικοινωνίας ελέγχουν τις περισσότερες από τις στρατηγικές αλυσίδες εφοδιασμού του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καθορίζουν την ενεργειακή ασφάλεια (Wolf, 2004).

Τα λιμάνια αποτελούν μέρος αυτού του στρατηγικού δικτύου που ελέγχει τις αλυσίδες εφοδιασμού και επηρεάζονται ή συμβάλουν αντίστοιχα στις όποιες γεωπολιτικές εξελίξεις στον 21^ο αιώνα. Ο πλήρης έλεγχος σε ένα λιμάνι, σημαίνει εξουσία λήψης αποφάσεων σχετικά με το ποια πλοία έχουν προτεραιότητα στην κατανομή των θέσεων ελλιμενισμού και των λιμενικών υπηρεσιών. Σε περιόδους κάποιας πολεμικής σύγκρουσης, αυτό θα μπορούσε επίσης να σημαίνει τις δυνατότητες αποκλεισμού πλοίων. Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, για παράδειγμα, ο Οργανισμός Βορειοατλαντικής Συνθήκης (NATO) και οι κομμουνιστικές χώρες δεν είχαν πρόσβαση η μία στα λιμάνια της άλλης. Ωστόσο, στο πλαίσιο των διαφόρων γεωπολιτικών εξελίξεων, θα μπορούσαν να διακριθούν τέσσερα είδη στρατηγικών αφορόντα σε λιμένες, ως εξής (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020):

- ✓ Λιμάνια πύλης σε περιοχές πλούσιες σε φυσικούς και ορυκτούς πόρους.
- ✓ Λιμάνια σε περιοχές με υψηλή κατανάλωση προϊόντων.
- ✓ Λιμάνια κόμβων κατά μήκος πυκνών ναυτιλιακών διαδρομών.
- ✓ Λιμάνια που θα μπορούσαν να ανοίξουν τη δυνατότητα εναλλακτικής διαδρομής ή διαδρόμου.

Ωστόσο, οι μεγάλες πολεμικές επιχειρήσεις απαιτούν υλικοτεχνική υποστήριξη και δυνατότητες υποστήριξης που ξεπερνούν κατά πολύ αυτό που θα μπορούσαν να προσφέρουν τα εμπορικά λιμάνια. Μια σχετική ανάλυση των λιμενικών περιουσιακών στοιχείων της Κίνας στον Ινδικό Ωκεανό καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μόνο το Chittagong (Μπανγκλαντές) θα πληρούσε τα περισσότερα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό των στρατιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη μεγάλων πολεμικών επιχειρήσεων των ΗΠΑ (Michail, Melas, 2022).

Τα λιμάνια λοιπόν, δεν χρειάζεται να είναι πλήρεις ναυτικές βάσεις για να είναι χρήσιμα από επιχειρησιακή σκοπιά. Τα εμπορικά λιμάνια μπορεί να είναι τα μέρη όπου πραγματοποιούνται διαδικασίες όπως ο ανεφοδιασμός και η επισκευή πλοίων.

Ούτε απαιτείται ειδική στρατιωτική βάση για την εγκατάσταση ευαίσθητων επικοινωνιών και άλλου εξοπλισμού, όπως ραντάρ ή ακόμη και οπλικά συστήματα.

3^ο Κεφάλαιο – Μεταβολές στις Διεθνείς Σχέσεις λόγω Γεωπολιτικών Εξελίξεων και Επιπτώσεις στη Ναυτιλία στον 21^ο Αιώνα

3.1 Ο ρόλος των διεθνών σχέσεων και συνδέσεων στη ναυτιλία μεταξύ των κρατών και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ως προς τη διεξαγωγή εμπορίου

Σε όλη την ιστορία του πολιτισμού, οι άνθρωποι που βρίσκονται μακριά ο ένας από τον άλλο, αλλά μοιράζονται την ισομερή πρόσβαση στη θάλασσα, συνδέονται κυρίως μέσω θαλάσσιων οδών και με σκοπό την διεξαγωγή εμπορίου. Οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές απαιτούνται προφανώς για τις χερσαίες μεταφορές και μπορούν να προσφέρουν μια εναλλακτική λύση της ναυτιλία σε ορισμένα εγχώρια και διεθνή πλαίσια, αλλά συχνά τέτοιες εναλλακτικές είναι ανέφικτα ή πολύ δαπανηρά σε μεγάλες αποστάσεις. Σήμερα, οι άνθρωποι μετακινούνται πιο γρήγορα αεροπορικώς και οι πληροφορίες ρέουν πιο εύκολα μέσω της τεχνολογίας των τηλεπικοινωνιών σε σχέση με τα θαλάσσια πλοία. Ωστόσο, η ναυτιλία εξακολουθεί να κυριαρχεί στη μεταφορά φυσικών αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις, λόγω κυρίως του παράγοντα κόστους.

Η σχέση του διμερούς εμπορίου που υπάρχει μεταξύ των χωρών και της οικονομικής ανάπτυξης που βιώνουν ως συνέπεια των γεωπολιτικών αλλαγών στο κόσμο, είναι πολύπλοκη. Ενώ είναι ευρέως αποδεκτό ότι η μεγαλύτερη συνδεσιμότητα μεταξύ των εθνών (στην ευρύτερη χρήση του όρου, που περιλαμβάνει την πολιτιστική και επιχειρηματική συνδεσιμότητα) είναι πιθανό να προωθήσει το διμερές εμπόριο και, με τον τρόπο αυτό, να συμβάλει θετικά στην οικονομική ανάπτυξη (Frankel, Romer 1999, Irwin, Terviö, 2002), η προσπάθεια για καλύτερη κατανόηση της ακριβούς φύσης της σχέσης μεταξύ εμπορίου και ανάπτυξης, αποτελεί μείζον ερευνητικό ζήτημα στη διεθνή οικονομία εδώ και δεκαετίες.

Ένα σημαντικό μέρος της γεωγραφικής έννοιας της συνδεσιμότητας οφείλεται στη συνδεσιμότητα χωρών (ως κόμβων) εντός φυσικών δικτύων αλλά και στις διεθνείς σχέσεις μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο μεταξύ τους. Ως εκ τούτου, συνεπάγεται ότι οι φυσικές υποδομές όπως τα λιμάνια και τα αεροδρόμια που είναι ζωτικής σημασίας για τις εμπορικές δραστηριότητες, πρέπει να έχουν υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας με τα εγχώρια δίκτυα, όπως τα οδικά και τα σιδηροδρομικά δίκτυα, ακόμη και το ηλεκτρικό δίκτυο. Αποτελεί γεγονός, ότι η απόσταση ως δείκτης για το κόστος μεταφοράς, θεωρείται εδώ και καιρό ως κρίσιμος καθοριστικός παράγοντας για διμερές εμπόριο μεταξύ των εθνών (Clark, Dollar, and Micco, 2004, Disdier and Head, 2008).

Ο δείκτης διμερούς συνδεσιμότητας της UNCTAD (LSBCI), ο οποίος ορίζεται ως ένας κανονικοποιημένος μέσος όρος πέντε μέτρων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Hoffmann, Saeed και Sødal, 2019), μπορεί να θεωρηθεί ως δείκτης όχι μόνο θαλάσσιων, αλλά και οικονομικών συνδέσεων σε μία ευρύτερη έννοια. Τα πέντε μέτρα συνιστώσων που συνθέτουν τον δείκτη LSBCI με σκοπό την ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο μεταξύ τους είναι τα εξής:

- ✓ Ο ελάχιστος αριθμός μεταφορτώσεων που απαιτούνται για την αποστολή μεταξύ δύο χωρών
- ✓ Ο συνολικός αριθμός κοινών απευθείας υπηρεσιών που έχουν οι χώρες μεταξύ τους και με τρίτες χώρες. Συνεπώς, αυτό ισούται με τον αριθμό των επιλογών που διαθέτει ένας αποστολέας για τη μεταφορά φορτίου από τη χώρα α στη χώρα β με μία μεταφόρτωση.
- ✓ Ο γεωμετρικός μέσος όρος του συνολικού αριθμού των απευθείας συνδέσεων. Αυτή η μεταβλητή εκφράζει τον μέσο όρο της θέσης των δύο χωρών στο διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο.
- ✓ Ο βαθμός ανταγωνισμού, όπως αντικατοπτρίζεται από τον συνολικό αριθμό των αερομεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες στη ναυτιλιακή σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών· και,
- ✓ Το μεταφερόμενο μέγεθος, μετρημένο σε TEU, του μεγαλύτερου σκάφους που δραστηριοποιείται στη ναυτιλιακή διαδρομή μεταξύ του ζεύγους χωρών.

Τα παραπάνω στοιχεία είναι πιθανό να συσχετίζονται με το εμπόριο και την παραγωγή λόγω του κόστους μεταφοράς. Οι χαμηλοί αριθμοί μεταφορτώσεων ή οι υψηλοί αριθμοί άμεσων συνδέσεων υποδεικνύουν οικονομίες κλίμακας στο επίπεδο της επιχείρησης, καθώς συνεπάγεται μικρότερος αριθμός ανεξάρτητων από απόσταση (σταθερών) κόστους συναλλαγών στη συνάρτηση κόστους. Αυτό μειώνει το μέσο κόστος και ασκεί πτωτική πίεση στις τιμές σε μια ανταγωνιστική αγορά για τις περισσότερες δομές της αγοράς ενδιαφέροντος.

Καθώς η ναυτιλία καθορίζεται από τη χωρητικότητα και διαχέεται από ανταγωνισμό όσον αφορά την ποσότητα, ο αυξημένος αριθμός παροχών υπηρεσιών, είναι πιθανό να ωθήσει τις τιμές κάτω από την πλευρά της ζήτησης, καθώς ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός συνδέεται με μικρότερη προσαύξηση των τιμών. Η αύξηση του αριθμού των άμεσων συνδέσεων, μειώνει το μέσο κόστος για παρόμοιους λόγους, αλλά ένας μεγάλος αριθμός άμεσων συνδέσεων υποδηλώνει επίσης κατακερματισμό της αγοράς, ο οποίος σχετίζεται με κέρδη από τη διακύμανση του προϊόντος και την ετερογένεια της αγοράς σύμφωνα με τη νέα εμπορική θεωρία στην παράδοση του Krugman (1992).

Αυτό είναι πιθανό να ωθήσει τις διαχύσεις πληροφοριών και την αυτοενισχυόμενη συσσώρευση γνώσης, στη νέα θεωρία ανάπτυξης στην παράδοση του Romer (1986). Η νέα θεωρία ανάπτυξης υποστηρίζει ότι οι διαχύσεις γνώσης μπορούν να αυξήσουν την παραγωγή και την ανάπτυξη. Στο βαθμό που η αμοιβαία ανταλλαγή αγαθών είναι μια έμμεση ανταλλαγή ανθρώπινου κεφαλαίου, τεχνολογίας και άλλων παραγόντων παραγωγής, η ανάπτυξη και η διμερής συνδεσιμότητα αναμένεται να συσχετιστούν, και δύναται να δημιουργηθούν αυτοενισχυόμενες, δυναμικές αναπτυξιακές δυνάμεις.

Το εμπόριο και η ανάπτυξη έχουν ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος και συνδεσιμότητα ή το αντίστροφο. Η αναζήτηση της απάντησης ξεπέρασε το πεδίο αυτής της εργασίας, αλλά η ιστορία της ναυτιλίας είναι μια ιστορία μείωσης του κόστους μεταφοράς που ενθαρρύνει ορισμένους γενικούς προβληματισμούς αλλά και ως προς την ανάπτυξη των διεθνών σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο. Κατά συνέπεια, η αύξηση της συνδεσιμότητας ή η μείωση του κόστους μεταφοράς κατά ένα ορισμένο ποσοστό σε υψηλά επίπεδα, τείνει να προκαλέσει την

διεξαγωγή του εμπορίου. Γενικότερα, ακόμα κι αν οι παραπάνω σχέσεις ισχύουν στη θεωρία, είναι αρκετά ισχυρές ώστε να επηρεάσουν σημαντικά την παγκόσμια οικονομία στο μέλλον;

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί πως οι ακτές ήταν πάντα οι πιο ελκυστικές περιοχές για εγκατάσταση κατοικιών και συνεχίζουν να κυριαρχούν στην παραγωγή και το εμπόριο. Αυτό οφείλεται στη γεωγραφική θέση των φυσικών πόρων και στην εύκολη πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι Small και Nicholls (2003) υπολόγισαν ότι το 38% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε παράκτιες περιοχές σε απόσταση 100 χιλιομέτρων από την ακτή. Η επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων από τη δεκαετία του 1960 και μετά, αύξησε ακόμη περισσότερο τον ρόλο της θαλάσσιας πρόσβασης.

Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων είναι μακράν ο κύριος μεταφορέας του παγκόσμιου, ενδοβιομηχανικού εμπορίου και του παγκόσμιου εμπορίου σε όρους αξίας. Το ενδοβιομηχανικό (αμφίδρομο) εμπόριο και η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων μαζί με αυτό, συνεχίζουν να αναπτύσσονται πολύ ταχύτερα από την παγκόσμια οικονομία. Η αξία του εμπορίου που μπορεί να μεταφερθεί δια θαλάσσης αυξήθηκε από 50% σε περισσότερο από 56% του συνολικού εμπορίου σε διάστημα μόλις επτά ετών από το 2006 έως το 2013 (Fugazza, Hoffmann 2017).

Αυτό δείχνει ότι η γνώση, οι τεχνολογίες παραγωγής και οι προτιμήσεις που παλαιότερα ήταν τοπικές, εξαπλώνονται σταθερά σε πιο ολοκληρωμένες διεθνείς αγορές. Οι Didier και Pinat (2017) διαπιστώνουν ότι η αύξηση του μεριδίου του εμπορίου με τις βασικές χώρες του παγκόσμιου εμπορικού δικτύου συνδέεται επίσης με υψηλότερη ανάπτυξη. Διαπιστώνουν επίσης ότι η αυξημένη ανάπτυξη συνδέεται με το αυξημένο εμπόριο σε διαφοροποιημένα και υψηλής τεχνολογίας αγαθά, τα οποία αναμένεται να συσχετίζονται με τη θαλάσσια συνδεσιμότητα, όπως χαρακτηρίζεται από ο δείκτης LSBCI.

3.2 Ο ρόλος της θαλάσσιας συνδεσιμότητας στη διαμόρφωση πολιτικών διεθνών σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο

Από την οπτική γωνία ενός μεμονωμένου έθνους, η κατανόηση της θαλάσσιας συνδεσιμότητας διευκολύνει τη διαμόρφωση πολιτικών που προάγουν το μειωμένο κόστος μεταφοράς και την υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών που, με τη σειρά τους, θα ενισχύσουν το εμπόριο και την εθνική ανταγωνιστικότητα (Jiang et al., 2015). Είναι σημαντικό, ωστόσο, να αναγνωριστεί ότι η έννοια της θαλάσσιας συνδεσιμότητας δεν πρέπει να συγχέεται με την έννοια της απλής παροχής της κατάλληλης λιμενικής και ενδοχώρας υποδομής.

Αν και αυτό αποτελεί, φυσικά, προϋπόθεση για την ενίσχυση της θαλάσσιας συνδεσιμότητας, δεν επαρκεί για την ανάπτυξη διεθνών σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο μεταξύ τους. Όπως σωστά επισημαίνεται από τους De Langen et al. (2016), η διαθεσιμότητα των τακτικών θαλάσσιων υπηρεσιών, με τη μορφή είτε μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είτε Ro-Ro, είναι απαραίτητο και καθοριστικό χαρακτηριστικό της διεξαγωγής των διεθνών σχέσεων μεταξύ των χωρών που διεξάγουν εμπόριο μεταξύ τους.

Όλες αυτές οι πτυχές αναγνωρίζονται σιωπηρά στην ετήσια δημοσίευση από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) του δείκτη Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI), όπως διατυπώθηκε αρχικά από τον Hoffmann (2005), για να παρέχει μια σύνοψη των διαφορών θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των εθνών. Έχει παρατηρηθεί άλλωστε πως το κατά κεφαλή ΑΕΠ των εμπορικών εταιρών έχει θετική και σημαντική επίδραση στην αξία των εξαγωγών ενώ έχει ασήμαντη επίπτωση στην αξία των εισαγωγών (των δέκα καλύτερα συνδεδεμένων χωρών).

Υπάρχει μια αμοιβαία σχέση μεταξύ των εξαγωγικών αξιών δέκα χωρών, που είναι οι αξίες εισαγωγής των εμπορικών τους εταιρών, με το κατά κεφαλή ΑΕΠ των εμπορικών εταιρών. Ωστόσο, δεν υπάρχει αμοιβαία σχέση μεταξύ των τιμών εισαγωγής δέκα χωρών, που είναι οι εξαγωγικές αξίες των εμπορικών τους εταιρών, με το κατά κεφαλή ΑΕΠ των εμπορικών εταιρών. Ο αριθμός των μεταφορτώσεων που απαιτούνται για τη διακίνηση φορτίων μεταξύ εμπορικών εταιρών, ο βαθμός ανταγωνισμού στη θαλάσσια εμπορική οδό και ο γεωμετρικός μέσος όρος του

συνολικού αριθμού των απευθείας συνδέσεων είναι τα σημαντικότερα σύνθετα στοιχεία της θαλάσσιας συνδεσιμότητας. Η θαλάσσια απόσταση μεταξύ των εμπορικών εταίρων έχει αρνητικό και σημαντικό αντίκτυπο, τόσο στην αξία των εισαγωγών όσο και στην αξία των εξαγωγών.

Συνολικά, αυτά τα συμπεράσματα υπογραμμίζουν την πολυπλοκότητα των αλληλεπιδράσεων που υπάρχουν μεταξύ της θαλάσσιας συνδεσιμότητας, του εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης αλλά και της διεξαγωγής των διεθνών σχέσεων μεταξύ των χωρών αλληλοεπιδρούν εμπορικά μεταξύ τους. Έτσι, αναδεικνύεται η σημασία της θαλάσσιας συνδεσιμότητας. Συναφώς υποδηλώνεται ότι οι οικονομικές και εμπορικές πολιτικές σε παγκόσμιο, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο θα πρέπει να αναγνωρίσουν την ανάγκη να προωθήσουν μια πολιτική βελτίωσης της θαλάσσιας συνδεσιμότητας. Προφανώς, αυτό μπορεί να έχει επιπτώσεις σε πολλές αποφάσεις πολιτικής, ιδιαιτέρως σε αυτές που σχετίζονται με τις εγχώριες και διεθνείς μεταφορές, τις λιμενικές υποδομές και τη διακυβέρνηση και τη ρύθμιση της αγοράς μεταφορών.

3.3 Οι πόλεμοι που συμβαίνουν διεθνώς στις μέρες μας και επηρεάζουν τις διεθνείς σχέσεις και γεωπολιτικές εξελίξεις στη διεξαγωγή ναυτιλιακού εμπορίου

Πόλεμος του Κόλπου

Ο Πόλεμος του Κόλπου, γνωστός και ως Πρώτος Πόλεμος του Περσικού Κόλπου, ήταν μια σύγκρουση που ξεκίνησε στις 2 Αυγούστου 1990, όταν το Ιράκ εισέβαλε στο Κουβέιτ. Ο πόλεμος διήρκεσε από το 1990 έως το 1991 και συμμετείχε ένας συνασπισμός 34 χωρών, με επικεφαλής τις Ηνωμένες Πολιτείες, εναντίον του Ιράκ. Ο πρωταρχικός στόχος του συνασπισμού ήταν να αναγκάσει το Ιράκ να αποσύρει τα στρατεύματά του από το Κουβέιτ. Ο πόλεμος περιλάμβανε χερσαίες μάχες, αεροπορικές επιδρομές και ναυτικές επιχειρήσεις και είχε ως αποτέλεσμα σημαντικές ζημιές στις υποδομές και απώλειες αμάχων. Ο πόλεμος είχε σημαντικές γεωπολιτικές και οικονομικές συνέπειες, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών λόγω του κλεισίματος του Περσικού Κόλπου, γεγονός που είχε σημαντικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο.

Ο πόλεμος του Κόλπου λοιπόν διατάραξε σημαντικά τις ναυτιλιακές διαδρομές στην ευρύτερη περιοχή του, αναγκάζοντας τα πλοία να χρησιμοποιούν εναλλακτικές διαδρομές για να αποφύγουν την εμπόλεμη ζώνη. Αυτό είχε σημαντικό αντίκτυπο στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έπρεπε να επωμιστούν το πρόσθετο κόστος των μεγαλύτερων χρόνων διέλευσης, το υψηλότερο κόστος καυσίμων και τα αυξημένα ασφάλιστρα. Ακολουθεί λεπτομερής ανάλυση των εναλλακτικών διαδρομών που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου, με παραδείγματα⁶:

- Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας: Το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας είναι μια νότια διαδρομή που αποφεύγει εντελώς τον Περσικό Κόλπο και την εμπόλεμη ζώνη. Η διαδρομή αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη από την απευθείας διαδρομή μέσω του Περσικού Κόλπου, προσθέτοντας επιπλέον 6.000 μίλια και 14 ημέρες στο ταξίδι ενός πλοίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη. Για παράδειγμα, ένα VLCC (Very Large Crude Carrier) που ταξιδεύει από τη Σαουδική Αραβία στην Ευρώπη μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας θα χρησιμοποιήσει επιπλέον 1.700 μετρικούς τόνους καυσίμων, με επιπλέον κόστος περίπου 2 εκατομμύρια δολάρια.

- Διώρυγα του Σουέζ: Η διώρυγα του Σουέζ είναι μια εναλλακτική διαδρομή για τα πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, αλλά δεν είναι κατάλληλη για πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου. Για παράδειγμα, τα πλοία VLCC πρέπει να εκφορτωθούν μερικώς πριν περάσουν από τη διώρυγα. Κατά τη διάρκεια του Πολέμου του Κόλπου, τα πλοία που χρησιμοποιούσαν τη διώρυγα του Σουέζ έπρεπε να καταβάλουν πρόσθετα τέλη διέλευσης και επιβαρύνθηκαν επίσης με υψηλότερα ασφάλιστρα λόγω του κινδύνου επιθέσεων. Ο πρόσθετος χρόνος διέλευσης από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη μέσω της διώρυγας του Σουέζ είναι περίπου μία εβδομάδα.

- Στενά της Μαλάκα: Τα Στενά της Μαλάκα είναι ένας στενός υδάτινος δρόμος μεταξύ της χερσονήσου της Μαλαισίας και του ινδονησιακού νησιού Σουμάτρα. Η διαδρομή αυτή είναι κατάλληλη για πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και αποφεύγει τον Περσικό Κόλπο. Ωστόσο, η διαδρομή αυτή είναι μεγαλύτερη από την απευθείας διαδρομή μέσω του Περσικού Κόλπου,

⁶ "The Impact of the Gulf War on Shipping and Trade in the Gulf." British Journal of Middle Eastern Studies, vol. 21, no. 1, 1994, pp. 63-77

προσθέτοντας επιπλέον 1.000 μίλια και 2 ημέρες στο ταξίδι ενός πλοίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη.

Πόλεμος Ρωσίας και Ουκρανίας

Αναφερόμενοι σχετικά στους πολέμους που συμβαίνουν διεθνώς στις μέρες μας και επηρεάζουν αντίστοιχα της διεθνείς σχέσεις και γεωπολιτικές εξελίξεις στη διεξαγωγή του ναυτιλιακού εμπορίου, θα λέγαμε πως σίγουρα ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της περίπτωσης αυτής, είναι ο πόλεμος μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας. Ο εν λόγω πόλεμος έχει προκαλέσει εκτεταμένη αναστάτωση στην παγκόσμια ναυτιλία και είναι πιθανό να επιδεινώσει τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει πληγεί, με απώλειες ζώων και πλοίων στη Μαύρη Θάλασσα, διακοπή του εμπορίου με τη Ρωσία και την Ουκρανία και πρέπει να συνυπολογίσουμε και το αυξανόμενο βάρος των κυρώσεων. Ο κλάδος αντιμετωπίζει επίσης δυσλειτουργίες στην καθημερινότητά του, με αρνητικές επιπτώσεις στα πληρώματα, τη διαθεσιμότητα των καυσίμων και το κόστος.

Παρά την τραγική κατάσταση στην Ουκρανία και την απειλή για τους ναυτικούς που εμπλέκονται στην περιοχή, ο άμεσος αντίκτυπος στη ναυτιλία πόλεμο έχει μέχρι στιγμής περιοριστεί σε μεγάλο βαθμό στη Μαύρη Θάλασσα. Ωστόσο, ο πόλεμος δημιουργεί ένα πρόσθετο βάρος στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία ήδη αντιμετωπίζει την «επιβαρυνόμενη» λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, τη συμφόρηση των λιμανιών και την κρίση πληρωμάτων που προκάλεσε η πανδημία Covid-19 (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) προειδοποίησε ότι ο πόλεμος στην Ουκρανία θα επιδεινώσει τα ήδη υψηλά έξοδα αποστολής φορτίων για το 2023 και οι πληθωριστικές τους επιπτώσεις, οι υψηλές, θα εμφανίζονται για μεγάλο ακόμη χρονικό διάστημα. Το κόστος αποστολής ενός εμπορευματοκιβωτίου στις υπερωκεάνιες εμπορικές διαδρομές διεθνώς, αυξήθηκε 7 φορές τους 18 μήνες μετά τον Μάρτιο του 2020, ενώ το κόστος της αποστολής χύδην εμπορευμάτων αυξήθηκε ακόμη περισσότερο (Michail, Melas, 2022).

Συνεπώς των ανωτέρω, οι κυρώσεις και η μείωση του εμπορίου με τη Ρωσία, θα οδηγήσουν στην επανασχεδίαση ορισμένων αλυσίδων εφοδιασμού και εμπορικών οδών, με τον ανάλογο απαιτούμενο χρόνο και κόστος (Michail, Melas, 2022).

Ο μεγαλύτερος αντίκτυπος του πολέμου μέχρι στιγμής επηρεάζει τα πλοία που πλέουν στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και την εμπορική δραστηριότητα της Ρωσίας. Τα μεγάλα λιμάνια της Ουκρανίας, συμπεριλαμβανομένου αυτού της Οδησσού, έκλεισαν λόγω της σύγκρουσης και του ρωσικού ναυτικού αποκλεισμού στην Ουκρανία. Εκατοντάδες πλοία *παγιδεύτηκαν* σε λιμάνια ή βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, ενώ χιλιάδες ρωσικά και ουκρανικά πληρώματα είναι αντιμέτωποι με την αβεβαιότητα, όντας ανίκανοι να εγκαταλείψουν τα πλοία ή να επιστρέψουν στα σπίτια τους (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis, 2020).

Επίσης, στα ρωσικά πλοία απαγορεύτηκε να εισέλθουν σε λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου και της ΕΕ και έχουν τεθεί υπό κράτηση λόγω εικαζόμενων παραβιάσεων των κυρώσεων. Τον Φεβρουάριο του έτους 2022, γαλλικά πολεμικά πλοία προχώρησαν στην δέσμευση του ρωσικού φορτηγού πλοίου Baltic Leader καθ' οδόν προς την Αγία Πετρούπολη, ενώ δεκάδες σούπερ γιοτ ρωσικής ιδιοκτησίας κατασχέθηκαν (Michail, Melas, 2022). Επίσης, πλέον, ο ρωσικός στόλος δεν έχει πρόσβαση σε ζωτικής σημασίας θαλάσσιες υπηρεσίες. Ορισμένα λιμάνια έχουν αποσύρει τις υπηρεσίες ανεφοδιασμού πλοίων ρωσικής ιδιοκτησίας ή σημαίας, ενώ κατασκευαστές κινητήρων, εταιρείες συντήρησης, νηογνώμονες και ασφαλιστές έχουν δηλώσει ότι δεν θα εξυπηρετούν πλέον ρωσικά πλοία.

Η σύγκρουση έχει επίσης αρνητικό αποτέλεσμα για τη ναυτιλία εκτός της ζώνης σύγκρουσης. Οι κυρώσεις των ΗΠΑ και της ΕΕ, ειδικότερα, αποτελούν σημαντική πρόκληση συμμόρφωσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους ασφαλιστές. Πολλές δυτικές εταιρείες επέλεξαν οικειοθελώς να διακόψουν το εμπόριο με τη Ρωσία, δημιουργώντας μια περίπλοκη και αβέβαιη νομική κατάσταση για τις συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης. Μια παρατεταμένη σύγκρουση είναι επίσης πιθανό να έχει βαθύτερες οικονομικές και πολιτικές συνέπειες, δυνητικά αναδιαμορφώνοντας το παγκόσμιο εμπόριο ενέργειας και άλλων εμπορευμάτων. Μια εκτεταμένη απαγόρευση του ρωσικού πετρελαίου θα μπορούσε να αυξήσει το κόστος και τη διαθεσιμότητα των καυσίμων και ενδεχομένως να ωθήσει τους πλοιοκτήτες να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικά καύσιμα.

Έτσι λοιπόν, ένα μεγάλο μέρος του ναυτιλιακού τομέα θα επηρεαστεί κατά κάποιο τρόπο από την εν λόγω πολεμική σύγκρουση. Εκτός από τις φυσικές απειλές για τη ναυτιλία μέσα και γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα από επιθέσεις ναρκών και ρουκετών, οι οποίες επηρεάζουν το εμπόριο, τη διαθεσιμότητα, το κόστος των καυσίμων, την ασφάλεια και την ευημερία του πληρώματος, πολλές εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων έχουν ήδη αποσυρθεί από την Ρωσία, ενώ ο τομέας των δεξαμενόπλοιων αντιμετωπίζει τεράστιους περιορισμούς και διαταραχές, όπως και οι εταιρείες χύδην και γενικού φορτίου που μεταφέρουν ρωσικό άνθρακα, ξύλο και σιτηρά.

Παράλληλα με τις επιπτώσεις του Covid-19 στην Κίνα, ο πόλεμος στην Ουκρανία επιδεινώνει τις συνεχιζόμενες πιέσεις προσφοράς / ζήτησης στη ναυτιλία, οι οποίες έχουν οδηγήσει σε συμφόρηση στα λιμάνια, υψηλότερα τέλη μεταφοράς και μεγαλύτερους χρόνους διέλευσης. Σύμφωνα με την Clarksons Research, η συμφόρηση εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων στα λιμάνια τείνει προς τα προηγούμενα υψηλά ποσοστά μεταφορών, ενώ οι επιπτώσεις του πολέμου είναι πιθανό να δημιουργήσουν περαιτέρω αναποτελεσματικότητα σε όλο το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis, 2020).

Ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν στη Ρωσία έχουν εντείνει τη συζήτηση, σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις, μιας αλλαγής της παγκόσμιας εμπορικής πολιτικής, απομακρύνουσα από τα αμοιβαία οικονομικά οφέλη των πολιτικών ανοιχτού εμπορίου, για περιορισμό της αλληλεξάρτησης.

Δεν θα πρέπει να λησμονάται ωστόσο πως οι ανοιχτές αγορές και το ελεύθερο εμπόριο ήταν ένα βασικό δόγμα της διεθνούς τάξης που αναδύθηκε από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και εντεύθεν. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, μια μεγάλη συναίνεση, σχετικά με τα οφέλη από το χαμηλότερο εμπορικό κόστος και την ιεράρχηση των κερδών από το εμπόριο, οδήγησε σε μια συνεχή εμβάθυνση του διεθνούς εμπορικού καθεστώτος. Με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, αυτή η συναίνεση επεκτάθηκε προς τα ανατολικά. Η ΕΕ διευρύνθηκε προς τα ανατολικά και πολλές χώρες προσχώρησαν στον ΠΟΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ρωσίας και της Κίνας (Ma, 2010).

Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία σημειώθηκε η αρχή μιας αντίδρασης ενάντια στην ολοκλήρωση του παγκόσμιου εμπορίου. Οι πολιτικοί επιστήμονες εικάζουν ότι η ανάδυση της Κίνας ως νέας υπερδύναμης έναντι των κατεστημένων συνθηκών στις ΗΠΑ μπορεί να οδηγήσει σε στρατηγικό ανταγωνισμό μεταξύ αυτών των χωρών, έναν ανταγωνισμό στον οποίο οι γεωπολιτικές δυνάμεις και η επιθυμία περιορισμού της αλληλεξάρτησης λαμβάνουν την προτεραιότητα έναντι της διεθνούς συνεργασίας που μπορεί να προσφέρει σημαντικά οφέλη.

Στο πλαίσιο αυτό, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία οδήγησε σε κυρώσεις που επιβλήθηκαν από μια ομάδα δυτικών οικονομιών και ενίσχυσε τη συζήτηση για την αποσύνδεση μεταξύ μπλοκ περιφερειών. Παρόλο που οι κυρώσεις επικεντρώνονται μέχρι στιγμής στη Ρωσία και τη Λευκορωσία, υπάρχει ο κίνδυνος η σύγκρουση να διευρυνθεί και να ενισχύσει την υποστήριξη μιας πολιτικής που καθοδηγείται από γεωπολιτικά συμφέροντα (Angelopoulos, Sahoo, Visvikis. 2020).

Ωστόσο, ορισμένες από τις κύριες ανησυχίες των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και των επαγγελματιών σχετικά με τις δυνητικά επιζήμιες επιπτώσεις των εμπορικών συγκρούσεων, είναι για παράδειγμα, το γεγονός πως αυτά τα μοντέλα υποθέτουν συνήθως μια σταθερή κατανομή τεχνολογίας για εγχώριες επιχειρήσεις, περιορίζοντας έτσι τα κέρδη από το εμπόριο σε στατικά κέρδη. Αυτή η υπόθεση καθιστά αδύνατη την αντιμετώπιση μερικών από τα πιο σημαντικά ερωτήματα σχετικά με τις μακροπρόθεσμες συνέπειες της συνεχιζόμενης εμπορικής σύγκρουσης ή της υποχώρησης της παγκοσμιοποίησης – συγκεκριμένα, τη μείωση της διάχυσης τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που συμβαίνουν μέσω του εμπορίου.

Εναλλακτικές ναυτιλιακές οδοί

Η Ρωσο-Ουκρανική σύγκρουση είχε σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, οδηγώντας στη διακοπή των παραδοσιακών εμπορικών διαδρομών και στην αυξημένη χρήση εναλλακτικών διαδρομών. Καθώς οι εντάσεις μεταξύ των δύο χωρών έχουν αυξηθεί, αυξήθηκαν και οι ανησυχίες για την ασφάλεια και την προστασία των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή, οδηγώντας στην εκτροπή των πλοίων σε ασφαλέστερα ύδατα.

Μία από τις κύριες εναλλακτικές διαδρομές που χρησιμοποιούνται είναι η Βόρεια Θαλάσσια Οδός, η οποία προσφέρει απευθείας διέλευση μεταξύ Ασίας και

Ευρώπης μέσω του Αρκτικού Ωκεανού. Η διαδρομή έχει κερδίσει δημοτικότητα τα τελευταία χρόνια λόγω του λιωσίματος των πάγων στην περιοχή, καθιστώντας την πιο προσιτή και οικονομικά αποδοτική για τη ναυτιλία. Ωστόσο, η διαδρομή δεν είναι άνευ προκλήσεων, συμπεριλαμβανομένων των δύσκολων καιρικών συνθηκών, των περιορισμένων υποδομών και της ανάγκης για εξειδικευμένα σκάφη ικανά να χειριστούν το περιβάλλον της Αρκτικής⁷.

Μια άλλη εναλλακτική διαδρομή που έχει γνωρίσει αυξημένη χρήση είναι ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος, ο οποίος συνδέει τα ανατολικά λιμάνια της Ρωσίας με τη δυτική Ευρώπη μέσω σιδηροδρόμου. Ο σιδηρόδρομος είναι μια ελκυστική επιλογή για τους φορτωτές που επιθυμούν να παρακάμψουν εξ ολοκλήρου τη ζώνη συγκρούσεων στην Ουκρανία, αν και συνοδεύεται από υψηλότερο κόστος μεταφοράς και μεγαλύτερους χρόνους διέλευσης⁸.

Εκτός από αυτές τις εναλλακτικές διαδρομές, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν επίσης αναγκαστεί να αυξήσουν τη χρήση μακρύτερων, πιο κυκλικών διαδρομών για να αποφύγουν τη ζώνη συγκρούσεων. Για παράδειγμα, τα πλοία που ταξιδεύουν από την Ασία προς την Ευρώπη μπορεί να ακολουθήσουν τη διαδρομή γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στην Αφρική, προσθέτοντας επιπλέον 5.000 έως 7.000 ναυτικά μίλια στο ταξίδι τους και αυξάνοντας κατακόρυφα το κόστος.

Η αυξημένη χρήση εναλλακτικών διαδρομών και μεγαλύτερων ταξιδιών έχει σημαντικό κόστος για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με υψηλότερο κόστος καυσίμων και μεταφοράς, μεγαλύτερους χρόνους διέλευσης και αυξημένη φθορά των πλοίων. Ο αντίκτυπος στο παγκόσμιο εμπόριο ήταν επίσης σημαντικός, με διαταραχές στις αλυσίδες εφοδιασμού και καθυστερήσεις στην παράδοση αγαθών.

Ωστόσο, παρά τις προκλήσεις που παρουσίασε η ρωσο-ουκρανική σύγκρουση, η ναυτιλιακή βιομηχανία επέδειξε ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα στην εξεύρεση νέων τρόπων για τη διακίνηση αγαθών σε όλο τον κόσμο. Από τις νέες τεχνολογίες έως την αυξημένη συνεργασία μεταξύ ναυλωτών και κυβερνήσεων, υπάρχει ελπίδα ότι ο κλάδος μπορεί να συνεχίσει να ευημερεί παρά τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές εντάσεις.

⁷ "Northern Sea Route: New Prospects and Challenges." International Journal of Maritime History

⁸ "The impact of the Ukrainian crisis on maritime trade in the Black Sea." UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter

3.4 Ξαφνικές εξελίξεις στο γεωπολιτικό τομέα μεταξύ των κρατών, οι οποίες διαμορφώνουν τις διεθνείς σχέσεις στο ναυτιλιακό τομέα

Αποτελεί γεγονός πως ο διεθνής ναυτιλιακός κλάδος υφίσταται έντονες πιέσεις τα τελευταία χρόνια, επηρεασμένος από ανησυχίες για την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, τις ασταθείς τιμές των καυσίμων, την επιβολή νέων περιβαλλοντικών κανονισμών και τις προκλήσεις της ψηφιοποίησης.

Μια επανορθωτική λειτουργία του κλάδου παρατηρήθηκε το δεύτερο εξάμηνο του περασμένου έτους (2022), αφού ο δείκτης Baltic Dry Index αυξήθηκε κατά 50% κατά την εξάμηνη περίοδο. Όμως, τόσο οι παλιές ανεπίλυτες διεθνείς διαφωνίες όσο και οι νέες συγκρούσεις συμβάλλουν σε ένα αβέβαιο γεωπολιτικό κλίμα, όπου τέτοιες δυνάμεις μπορούν γρήγορα να αποσταθεροποιήσουν τη ναυτιλία και να αλλάξουν τις εμπορικές ροές (UNCTAD, 2019).

Ως παράδειγμα στα παραπάνω, αναφέρεται το γεγονός πως για πολλά χρόνια, ο τομέας των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών έχει δείξει προτίμηση να συνεργάζεται με φορτωτές μεγάλου όγκου. Αυτό έχει δημιουργήσει ιστορικά, δυσκολίες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις ώστε να βρουν έναν καλό εταίρο μεταφοράς εμπορευμάτων. Όπως σημειώνει το London School of Economics, οι επιχειρηματίες, οι συμμετέχοντες στην αγορά και τα στελέχη της κεντρικής τράπεζας θεωρούν τους γεωπολιτικούς κινδύνους ως βασικό καθοριστικό παράγοντα για τις επενδυτικές αποφάσεις. Το 2016, το 74% των CEO των μεγαλύτερων εταιρειών του κόσμου που συμμετείχαν σε δημοσκόπηση της PwC, ανέφεραν τη «γεωπολιτική αβεβαιότητα» ως τη δεύτερη πιο σημαντική ανησυχία τους (Michail, Melas, 2022).

Ένα συμβάν με μεγάλο γεωπολιτικό αντίκτυπο, είναι η δασμολογική αντιπαράθεση ΗΠΑ-Κίνας. Η συνεχιζόμενη δασμολογική διαμάχη μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, απειλεί να πλησιάσει τα μεγέθη ενός πλήρους εμπορικού πολέμου, με τις δύο πλευρές να επιβάλλουν υψηλότερους φόρους σε εισαγωγές αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων, ενώ οι ειδικοί φοβούνται ότι η καταρρέουσα πολιτική σχέση μεταξύ των δύο υπερδυνάμεων μπορεί να έχει επίσημα επίδραση στις γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με την πλατφόρμα γεωπολιτικών πληροφοριών

Stratfor, τα 50 δισεκατομμύρια δολάρια σε δασμούς που ανακοινώθηκαν επίσημα από τις ΗΠΑ, καθώς και τα αντίποινα της Κίνας, θα έθεταν σχεδόν το 7% του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων ΗΠΑ-Κίνας σε κίνδυνο.

Ωστόσο, αν και τέτοιοι δασμοί δεν θα επηρέαζαν τον πραγματικό όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται - καθώς η ζήτηση της αγοράς δεν επηρεάζεται απαραίτητα από τις τρέχουσες πολιτικές αποφάσεις - θα μπορούσαν ενδεχομένως να αλλάξουν την κατεύθυνση προς την οποία ταξιδεύουν τα αγαθά. Αυτό από μόνο του είναι δύσκολο, καθώς το διεθνές εμπόριο στηρίζεται ήδη σε μεγάλο βαθμό σε μια χούφτα σημείων τσοκ διέλευσης που έχουν ήδη υπερβεί τη χωρητικότητα και η αλλαγή αυτών των λωρίδων θα μπορούσε να προκαλέσει περαιτέρω επιπλοκές, να επιμηκύνει τους χρόνους μεταφοράς και να επιβαρύνει τους αποστολείς με πρόσθετο κόστος (Organization for Economic Cooperation and Development, 2018).

Επίσης, στις 25 Σεπτεμβρίου 2019, η Ουάσιγκτον, σε μία από τις μεγαλύτερες κυρώσεις που επέβαλε η κυβέρνηση των ΗΠΑ, ανακοίνωσε κυρώσεις κατά των κινεζικών ναυτιλιακών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης της COSCO SHIPPING Tankers (Dalian) Co. Ltd., μίας θυγατρικής του κρατικού ναυτιλιακού κολοσσού COSCO Group. Η αιφνιδιαστική κίνηση της Ουάσιγκτον και οι ανησυχίες για τις αεροπορικές εταιρείες που εν γένει παραβλέπουν τις κυρώσεις των ΗΠΑ, ώθησαν τους ναύλους σε όλο τον κόσμο σε αριθμούς ρεκόρ, προσθέτοντας εκατομμύρια δολάρια στο κόστος κάθε ταξιδιού. Η CNOOC, ο μεγαλύτερος παραγωγός πετρελαίου και φυσικού αερίου της Κίνας, δήλωσε ότι οι κυρώσεις των ΗΠΑ σε θυγατρική της COSCO θα την επηρεάσουν αλλά όχι όσον αφορά την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Τον Απρίλιο του 2019, οι ΗΠΑ επέβαλαν κυρώσεις και στη Βενεζουέλα. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν πετρέλαιο από τη Βενεζουέλα, οι ΗΠΑ αποφάσισαν να θέσουν στη «μαύρη λίστα» τέσσερις εταιρείες και εννέα δεξαμενόπλοια. Ωστόσο, οι λόγοι για τους οποίους στοχοποιήθηκαν οι εταιρείες δεν εξηγήθηκαν, εκτός από τους δεσμούς τους με τη Βενεζουέλα. Στη δήλωσή τους οι ΗΠΑ, ανέφεραν ότι η βιομηχανία πετρελαίου συνέχισε να λειτουργεί ως «σωσίβιο» στο παράνομο καθεστώς του Μαδούρο στη Βενεζουέλα, ενώ ο Υπουργός Οικονομικών Στίβεν Μνούτσιν τόνισε

ότι οι εταιρείες επωφελήθηκαν από τη ληηλασία των φυσικών πόρων από τον Μαδούρο.

Μία ακόμη εξέλιξη στο γεωπολιτικό περιβάλλον, είναι οι κυρώσεις των ΗΠΑ στο Ιράν. Η έντονη σχέση μεταξύ των ΗΠΑ και του Ιράν είναι μια άλλη πηγή ανησυχίας για τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλία. Το τελευταίο κύμα κυρώσεων, που τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο 2022, στοχεύει ιδιαίτερα την ιρανική ναυτιλιακή βιομηχανία, με εταιρείες όπως η Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν Shipping Lines (IRISL), η South Shipping Line Iran και οι θυγατρικές τους να επηρεάζονται περισσότερο. Αυτές οι κυρώσεις περιλαμβάνουν περιορισμούς στην παροχή ασφάλισης, σε ένα ευρύ φάσμα ιρανικών βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας, κυρώσεις σε λιμενικούς φορείς του Ιράν, ναυπηγεία και ναυτιλιακές γραμμές και κυρώσεις σε συναλλαγές που σχετίζονται με το πετρέλαιο με την Εθνική Ιρανική Εταιρεία Πετρελαίου. Ο ενεργειακός και ο χρηματοπιστωτικός τομέας του Ιράν είναι επίσης στόχος.

Όπως ανέφερε η Wall Street Journal, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και συγκεκριμένα η Maersk Line και η Mediterranean Shipping Company άρχισαν να αποσύρουν τις αποστολές φορτίου τους. Εν τω μεταξύ στην Ευρώπη, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Γερμανία έχουν τονίσει ότι θα συνεχίσουν τις εμπορικές τους σχέσεις με το Ιράν. Παρά την υποστήριξη από την Ευρώπη, οι κυρώσεις θα έχουν παγκόσμια απήχηση, καθώς το Ιράν αντιπροσωπεύει το 5% της παγκόσμιας παραγωγής αργού πετρελαίου, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου διοχετεύεται στην Κίνα, την Ιαπωνία, την Ινδία και τη Νότια Κορέα.

Αντίστοιχα, αναφέρεται η περίπτωση της σύγχυσης για το Brexit που αφήνει τους φορτωτές με πολλές απορίες για τον τρόπο διεξαγωγής του εμπορίου. Η εξέλιξεις σχετικά με την έξοδο της Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) δεν έχουν ολοκληρωθεί, και ενώ περισσότερες διαπραγματεύσεις, ανατροπές και πολλή εχθρότητα απομένουν, η ναυτιλιακή βιομηχανία του Ηνωμένου Βασιλείου προσπαθεί να βρει τον προσανατολισμό της εν μέσω χάους. Ενώ ο πλήρης αντίκτυπος του Brexit στη ναυτιλία – από τις γενικές συνθήκες της αγοράς έως τους συνοριακούς ελέγχους, τις ενδομεταφορές, τα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς – είναι ακόμα άγνωστος, η βρετανική Inter National Freight Association σημείωσε ότι «*μια επιβράδυνση του ΑΕΠ του Ηνωμένου Βασιλείου θα σημαίνει επιβράδυνση του*

θαλάσσιου εμπορίου του *Ηνωμένου Βασιλείου*». Ωστόσο, μακροπρόθεσμα, καθώς οι εμπορικές συμφωνίες εκτελούνται και με άλλες χώρες εκτός ΕΕ, το Ηνωμένο Βασίλειο θα μπορούσε να συνεργαστεί με αυτά τα έθνη για να ανοίξει νέες πηγές εισαγωγών και εξαγωγικούς προορισμούς (Michail, Melas, 2022).

Επιπρόσθετα, αναφέρεται η διαμάχη στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Στο σταυροδρόμι μεταξύ του Χονγκ Κονγκ, των Φιλιππίνων και του Βιετνάμ, η Θάλασσα της Νότιας Κίνας, είναι ταυτόχρονα ένας βασικός ναυτιλιακός δρόμος και μία από τις κορυφαίες περιοχές πόρων στον κόσμο, όπου ζουν μισό δισεκατομμύριο άνθρωποι σε απόσταση 100 μιλίων από την ακτογραμμή της, η οποία είναι πλούσια σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Πλην όμως η περιοχή βρίσκεται στο επίκεντρο μιας διεθνούς εδαφικής διαμάχης, στην οποία η Κίνα χρησιμοποιεί την αμφιλεγόμενη «πολιτική» της για να διεκδικήσει το 90% των εδαφών στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Αυτή η οριοθέτηση αμφισβητείται από τις Φιλιππίνες, το Μπρουνέι, τη Μαλαισία, την Ταϊβάν και το Βιετνάμ.

Αυτό είναι ένα προβληματικό στοιχείο, καθώς το 50% των παγκόσμιων αποστολών πετρελαιοφόρων διέρχεται από τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, σύμφωνα με το Συμβούλιο Εξωτερικών Σχέσεων, καθιστώντας τα ύδατα μία από τις πιο πολυσύχναστες διεθνείς θαλάσσιες οδούς στον κόσμο. Είναι επίσης η προσφορότερη οδός από την Ευρώπη στην Ασία, με το 33% της παγκόσμιας θαλάσσιας κυκλοφορίας να διέρχεται από αυτά τα ύδατα.

Μια κλιμάκωση αυτής της μακροχρόνιας σύγκρουσης σημειώθηκε τον Μάιο 2022, όταν ο Πρόεδρος των Φιλιππίνων Ροντρίγκο Ντουτέρτε απείλησε να κάνει πόλεμο για τις προσπάθειες της Κίνας να εκμεταλλευτεί τους πόρους της περιοχής. Η απειλή ήρθε, αφότου η Κίνα τοποθέτησε βομβαρδιστικά μεγάλου βεληνεκούς σε ένα από τα αμφισβητούμενα νησιά για πρώτη φορά, τροφοδοτώντας φόβους ότι επικρατεί σύγκρουση.

Οι αντάρτες που «χρησιμοποιούν» τα στενά της Ερυθράς Θάλασσας, αποτελούν έναν ακόμη παράγοντα γεωπολιτικών εξελίξεων στην εν λόγω περιοχή. Η σκληρή σύγκρουση μεταξύ της Υεμένης, της Σαουδικής Αραβίας και των εγχώριων ανταρτικών δυνάμεων ύστερα την αποτυχημένη προσπάθεια αποκατάστασης της ευημερίας στη χώρα, αυτών που επακολούθησαν μετά την *Αραβική Άνοιξη*, οδήγησε

σε αυτό που ο ΟΗΕ αποκάλεσε «τη χειρότερη ανθρωπογενή ανθρωπιστική καταστροφή στον κόσμο».

Η «τραγωδία» εκτυλίσσεται σε ένα από τα πιο στρατηγικά σημεία εμπορίου δια θαλάσσης, καθώς η Υεμένη βρίσκεται στο στενό Bab-el-Mandeb, ένα στενό σημείο «πνιγμού» μεταξύ του Κέρας της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, το οποίο χρησιμεύει ως πύλη μεταξύ της Μεσογείου και του Ινδικού Ωκεανού. Το γεγονός ότι το στενό είναι ένα κρίσιμο σημείο πρόσβασης για πολλές από τις αποστολές πετρελαίου στον κόσμο χρησιμοποιείται ως διαπραγματευτικό χαρτί από τους Χούτι της Υεμένης, οι οποίοι από το 2015 έχουν απειλήσει επανειλημμένα να επιτεθούν σε εμπορικά πλοία που διέρχονται από την πλωτή οδό πλάτους 18 χιλιομέτρων.

Ωστόσο, αρκετές χώρες έχουν επισημάνει πιθανές ένοπλες επιθέσεις σε εμπορικά πλοία ως κορυφαίο κίνδυνο στην περιοχή και έχουν εκδώσει οδηγίες για όσους πρέπει να διαπλεύσουν από αυτά τα ύδατα, συμπεριλαμβανομένων συμβουλών για χρήση ένοπλου προσωπικού ασφαλείας επί του σκάφους για προστασία.

Τον Ιούνιο του 2019, στον Κόλπο του Ομάν, έλαβαν χώρα επιθέσεις σε δύο δεξαμενόπλοια στα οποία προκλήθηκε έκρηξη που οδήγησε σε εκτεταμένες ζημιές σε αμφότερα τα πλοία, ευτυχώς χωρίς να στοιχίσει τη ζωή σε κάποιο μέλος εκ των πληρωμάτων. Επρόκειτο για το δεξαμενόπλοιο Front Altair σημαίας νήσων Μάρσαλ, το οποίο μετέφερε πετρέλαιο από το Άμπου Ντάμπι και το Kokuka Courageous σημαίας Παναμά που μετέφερε μεθανόλη από τη Σαουδική Αραβία στη Σιγκαπούρη. Η είδηση του εν λόγω συμβάντος είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών πετρελαίου. Τόσο η «INTERTANKO» και η «BIMCO» όσο και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο σχολίασαν το περιστατικό. Αντιπροσωπευτικά, ο Γενικός Γραμματέας και Διευθύνων Σύμβουλος της BIMCO, Angus Frew, κάλεσε όλα τα κράτη να υιοθετήσουν μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των πλοίων που διασχίζουν τα στενά του Ορμούζ, προσθέτοντας ότι είναι σημαντικό να μην κινδυνεύουν οι ζωές αθώων ναυτικών. Ο πρόεδρος της INTERTANKO Paolo d'Amico σημείωσε ότι η επίθεση έθεσε σε κίνδυνο τις προμήθειες αργού πετρελαίου σε όλο τον δυτικό κόσμο, δεδομένου ότι το 30% των όγκων αργού πετρελαίου που μεταφέρονται στη θάλασσα διέρχεται από το εν λόγω στενό. Οι εντάσεις αυξάνονται στην περιοχή, και η πιθανότητα μίας ξαφνικής κλιμάκωσης θα οδηγούσε στο προσωρινό κλείσιμο των στενών του Ορμούζ. Καθώς σημαντικό μέρος των

παγκόσμιων εξαγωγών πετρελαίου μεταφέρεται μέσω αυτού του σημείου, θα υπήρχε άμεσος και σημαντικός αντίκτυπος στις αγορές πετρελαίου και δεξαμενόπλοιων.

Τέλος, αναφέρονται περιοχές διεθνώς που παρουσιάζεται έξαρση της θαλάσσιας πειρατείας, ως σημείο εξελίξεων στις γεωπολιτικές αλλαγές του 21ου αιώνα στη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, θα μπορούσε να σημειωθεί πως αποτελεί γεγονός στις μέρες μας, πως από τα τέλη του 20ου αιώνα, εμφανίσθηκε ακόμα πιο δυναμική η θαλάσσια πειρατεία στη Ασία. Τα στενά της Μαλαισίας και της Ινδονησίας ήταν το επίκεντρό της από το 1980 και με αποκορύφωμα το έτος 2003. Δεύτερο επίκεντρο ήταν η Σομαλία, όπου το φαινόμενο παρουσίασε έξαρση.

Επίσης, σημειώνονται οι πειρατείες στα Στενά της Μάλακα. Είναι η περιοχή στη λωρίδα θάλασσας μήκους 805 km στη μαλαισιανή χερσόνησο Ινδονησίας και στο νησί Σουμάτρα από την Andaman Sea μέχρι τη South Chin Sea. Κάθε χρόνο περνούν περίπου 50.000-90.000 πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτίο της γενικότερης διεθνούς παραγωγής πετρελαίου και το ένα τρίτο των εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται διεθνώς. Από τον 18ο αιώνα η πειρατεία εμφανίσθηκε στη περιοχή αφού το εμπόριο των μπαχαρικών βοήθησε. Το είδος αυτό ήταν σημαντικό για τη παγκόσμια οικονομία όπως σήμερα το πετρέλαιο.

Ωστόσο στις μέρες μας, σε πτώση των αριθμών της θαλάσσιας πειρατείας αναφέρεται το International Maritime Bureau στη περιοχή, από τη στιγμή που οι επιθέσεις έχουν μειωθεί σε 50 από το 2006 απ' ότι το 2005 που ήταν 75. Αν και το 2004, η περιοχή αυτή είχε σημειώσει το 40% των επιθέσεων. Ο αριθμός αυτός δεν είναι και τόσο μεγάλος αν κάποιος αναλογισθεί το πόσα πολλά πλοία την διαπλέουν ετησίως.

Αναφερόμενοι στις σχετικές αιτίες, από τη μια πλευρά βρίσκεται η Μαλαισία και από τη άλλη η Σουμάτρα είναι πολλοί οι αβαθείς ορμίσκοι που σχηματίζονται και μεγάλη η αδυναμία των κρατών να επέμβουν. Σημαντικός είναι κι ο παράγοντας ότι το 1997 υπήρχε μεγάλη ασιατική οικονομική κρίση και η ακτή επηρεάσθηκε. Έτσι η κακή αυτή οικονομική κατάσταση οδήγησε τους κατοίκους των ακτών Ινδονησίας και Μαλαισίας να ασκήσουν πειρατεία. Έτσι το πολιτικό σκηνικό άλλαξε, ειδικά στη Ινδονησία, με αποτέλεσμα οι άνθρωποι να εδραιώσουν τη παρανομία. Το 1990 υπήρχαν καλά οργανωμένες επιθέσεις όπως αυτή του Petro Ranger το 1998.

Βέβαια πολλοί είναι οι τρόποι δράσης με τις οποίες γίνονται οι πειρατείες στα στενά της Μάλακα. Αναφέρονται ληστείες πλοίων, καταλήψεις και απαγωγές με απαίτηση λύτρων. Επίσης συχνό είναι και το φαινόμενο πειρατείας πλοίων που είναι αγκυροβολημένα στα λιμάνια. Παρόλα αυτά το είδος αυτό της επίθεσης δεν φαίνεται να επηρεάζει τα πλοία που κάνουν πλου μέσου των στενών. Ο πιο συχνός στόχος είναι μικρά πλοία τα οποία ειδικεύονται σε εμπορικές δραστηριότητες, σε ακτές της Ινδονησίας ή σε τοπικά ταξίδια.

Λόγω πολλών αναφορών για πειρατείες στη περιοχή από το 1990 και έπειτα, η θαλάσσια πειρατεία έγινε αντιληπτή σα μια μεγάλη απειλή για τη περιοχή. Ειδικά μετά από το περιστατικό της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001, ο φόβος και η ανασφάλεια για τη πειρατεία μεγάλωσε. Εκείνη τη περίοδο τόσο η Κίνα όσο και η ΗΠΑ απαιτούσαν να ληφθούν μέτρα για τη αντιμετώπιση της πειρατείας και την ασφάλεια των θαλάσσιων δρόμων. Τα πραγματικά βήματα έγιναν το 2004. Τόσο η Μαλαισία όσο και η Ινδονησία είδαν το θέμα της πειρατείας ως ένα ενδοκρατικό θέμα και τόνιζαν συνέχεια να μη αλλοιωθεί η δύναμή τους στη περιοχή. Πρόθυμη για συνεργασία ήταν η Σιγκαπούρη και ο τότε πρωθυπουργός της τόνιζε σε συνέντευξή του το 2004 τη αναγκαιότητα για ασφάλεια των θαλάσσιων δρόμων.

Σημαντική ήταν βέβαια και η διαφωνία γύρω από το πώς θα αποδοθούν ευθύνες για τη κάθε χώρα. Η Ινδονησία κυρίως διαφώνησε αν και συμμετείχε στον αγώνα για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης από το 1997 και κάλυπτε το 25-30% των στρατιωτικών της δαπανών από το κράτος. Μέχρι σήμερα η χώρα δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό αφού υπολείπεται 262 πλοίων για να ελέγχει ικανοποιητικά, τα 17.000 νησιά της. Επιπλέον 114 πλοία της χώρας δεν είναι όλα για διαθέσιμα παρά μόνο το 25%. Το 2007 η USCG ειδοποίησε τη χώρα ότι σε 7 λιμάνια δεν πληρούνται οι απαιτούμενοι κανονισμοί του ISP Code.

Επίσης αναφέρονται οι πειρατείες στο Κόλπο του Άντεν. Βρίσκεται στη Αραβική θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη, στις ακτές της Νότιας Αραβίας και στο Κέρας της Αφρικής. Συνδέεται βορειοδυτικά με την Ερυθρά θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Είναι και γνωστός και ως *σοκάκι των πειρατών* λόγω της Σομαλικής πειρατείας. Ο κόλπος αυτός αποτελεί σημαντική εμπορική ναυτική οδό ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου. Γύρω στο 11% του θαλάσσιου

πετρελαίου περνά από εκεί στο δρόμο για τη Διώρυγα του Σουέζ ή σε κοντινά διωλιστήρια.

Στα πρώιμα χρόνια, η πόλη του Κρατέρ ανατολικά του Άντεν αποτελούσε ένα σημαντικό λιμάνι τοπικού εμπορίου. Ήταν το βασικό λιμάνι του βασιλείου του Αβσάν και είχε σημαντικό ρόλο στη επικοινωνία Αφρικής κι Αραβίας, έπειτα από τη κατάκτησή του από τους Σαβαίους. Η μορφή της πειρατείας που ήταν οργανωμένη, ξεκίνησε το 1980 και ο αρχικός στόχος των πειρατών ήταν η αλιεία (παράνομη). Μέχρι τη κατάρρευση της κυβέρνησης το 1991, επικράτησε αυτή η κατάσταση. Η Σομαλία σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρασ της Αφρικής, είναι ιδανικός προορισμός για πολλές αλιευτικές εταιρείες της Ευρώπης.

Πολλά υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται σε χωρικά ύδατα παράνομα και κλέβουν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας. Το χειρότερο όμως είναι ότι οι δυτικές εταιρείες οι οποίες επεξεργάζονται απόβλητα, χρησιμοποιούν τα χωρικά ύδατα της περιοχής με σκοπό να ποντίζουν βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα. Δεν είναι λίγες οι εταιρείες που σημειώνουν κέρδος άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων και την ίδια στιγμή οδηγούν τους ντόπιους ψαράδες σε απόγνωση. Απόδειξη αποτέλεσε το γεγονός πως μετά το σεισμό του 2004, ένα τσουνάμι ξέβρασε κοντέινερ με βαρέλια που περιείχαν απόβλητα. Ένας μεγάλος αριθμός από ανθρώπους πέθανε τη στιγμή που ήρθαν σε επαφή με αυτά. Έτσι, έπειτα από αυτό το γεγονός ένας μεγάλος αριθμός ατόμων εξωθήθηκε στη πειρατεία.

Εναλλακτικοί εμπορικοί ναυτιλιακοί οδοί λόγω της πειρατείας σε Σομαλία και Κόλπο του Άντεν

Η κρίση της πειρατείας στη Σομαλία και στον Κόλπο του Άντεν στα τέλη της δεκαετίας του 2000 και στις αρχές της δεκαετίας του 2010 αποτέλεσε σημαντική απειλή για τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή. Για να αποφύγουν τις πειρατικές επιθέσεις, πολλά πλοία άρχισαν να χρησιμοποιούν εναλλακτικές διαδρομές, όπως ένα μεγαλύτερο ταξίδι γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής αντί της απευθείας διαδρομής μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Η πρόσθετη απόσταση και ο χρόνος που απαιτούνταν για αυτή την εναλλακτική διαδρομή αύξησε το κόστος της ναυτιλίας.⁹

⁹ International Maritime Organization (IMO). "Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off the Coast of Somalia."

Σύμφωνα με έκθεση της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), η κρίση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν προκάλεσε απώλειες ύψους 6,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων στην παγκόσμια οικονομία μόνο το 2011. Ως απάντηση, οι ναυτιλιακές εταιρείες άρχισαν να εφαρμόζουν μια σειρά μέτρων για την προστασία των πλοίων τους, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ένοπλων φρουρών, της αλλαγής δρομολόγησης των πλοίων και της αυξημένης συνεργασίας με τις ναυτικές δυνάμεις της περιοχής¹⁰.

Το πρόσθετο κόστος και η απόσταση από τη χρήση εναλλακτικών διαδρομών ποικίλλει ανάλογα με το συγκεκριμένο ταξίδι και το πλοίο. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι η μεγαλύτερη διαδρομή γύρω από την Αφρική μπορεί να προσθέσει από μερικές εκατοντάδες έως μερικές χιλιάδες ναυτικά μίλια σε ένα ταξίδι, αυξάνοντας το κόστος των καυσίμων και τους χρόνους διέλευσης.¹¹

Έτσι, οι ναυτιλιακές εταιρείες αναγκαστικά, υιοθέτησαν διάφορες εναλλακτικές διαδρομές για να αποφύγουν τις περιοχές υψηλού κινδύνου. Ορισμένες από τις συνήθως χρησιμοποιούμενες εναλλακτικές διαδρομές ήταν οι εξής:

- Η διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας: Τα πλοία που ταξίδευαν από την Ευρώπη προς την Ασία ακολουθούσαν τη διαδρομή γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής αντί να περάσουν από τη διώρυγα του Σουέζ και την Ερυθρά Θάλασσα.

- Η διαδρομή της Δυτικής Αφρικής: Αυτή η διαδρομή χρησιμοποιούνταν από πλοία που ταξίδευαν από την Ευρώπη προς την Ανατολική Αφρική, την Ινδία και τη Μέση Ανατολή. Τα πλοία διέσχιζαν τις ακτές της Δυτικής Αφρικής πριν διασχίσουν τον Ατλαντικό και στη συνέχεια περνούσαν από τον Ινδικό Ωκεανό.

- Η διαδρομή της Ανατολικής Αφρικής και της Ινδίας: Τα πλοία που ταξίδευαν από την Ευρώπη προς την Ινδία και την Ανατολική Αφρική ακολουθούσαν

¹⁰ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). "Review of Maritime Transport 2011"

¹¹ "Somali piracy: A shift in the international maritime transportation routes," African Security Review (2011)

τη διαδρομή γύρω από το Κέρασ της Αφρικής πριν κατευθυνθούν προς τον Κόλπο του Άντεν.

- Η διαδρομή των Νήσων Πράσινου Ακρωτηρίου: Η διαδρομή αυτή χρησιμοποιούνταν από πλοία που ταξίδευαν από την Ευρώπη προς τη Δυτική Αφρική. Τα πλοία περνούσαν από τα νησιά του Πράσινου Ακρωτηρίου πριν διασχίσουν τον Ατλαντικό.

Αυτές οι εναλλακτικές διαδρομές προσέθεταν σημαντικά πρόσθετα χιλιόμετρα και κόστος στη ναυτιλία. Για παράδειγμα, η λήψη της διαδρομής του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας πρόσθεσε περίπου 3.800 ναυτικά μίλια και 10 ημέρες στο ταξίδι, ενώ η διαδρομή της Δυτικής Αφρικής πρόσθεσε περίπου 2.700 ναυτικά μίλια και 7 ημέρες. Η διαδρομή Ανατολική Αφρική και Ινδία πρόσθεσε περίπου 2.400 ναυτικά μίλια και 5 ημέρες και η διαδρομή Νήσοι Πράσινο Ακρωτήριο πρόσθεσε περίπου 1.500 ναυτικά μίλια και 3 ημέρες¹².

Από τη γενική Συνέλευση του ΟΗΕ έχει αποφασισθεί η αναγκαιότητα για να συμπεριλάβουν στο νομοθετικό τους πλαίσιο, όλες οι χώρες που συμμετέχουν σε ένα πρόγραμμα με μέτρα για εκφοβισμό και τιμωρία της πειρατείας. Στη γενική Συνέλευση 64/71 θέτονται διεθνείς κανονισμοί έπειτα από τη σύμπραξη του International Maritime Organization και του United Nations Office on Drugs σε θέματα πειρατείας.

Το κάθε κράτος έχει τη δική του νομοθεσία και όλες μαζί έχουν συγκεντρωθεί σε μια βάση δεδομένων τη DOALOS. Πλέον το UNODC CPP κινείται σε έξι χώρες κατά της Σομαλικής πειρατείας. Σέβεται τα ανθρώπινα δικαιώματα και δίνει έμφαση σε δίκαιες και αποτελεσματικές δίκες και σε ποινές φυλάκισης κάτω από ανθρώπινες συνθήκες. Ήδη στη Κένυα έχουν καταδικαστεί 50 ύποπτοι και στις Σεϋχέλλες περίπου 22.

Χώρες όπως η Τανζανία ή οι Μαλδίβες, βοηθούνται από το CPP. Υποστήριξη έχει ζητήσει πλέον ο Διευθύνων Σύμβουλος της UNODC ώστε το πρόγραμμα να επεκταθεί σε ακόμα περισσότερες χώρες. Οι ποινές κυμαίνονται από 5-20 χρόνια φυλάκισης και τα δικαστήρια εξασφαλίζουν ότι αν οι πειρατές έχουν

¹² "Somali piracy: the cost to the shipping industry," Lloyd's List Intelligence

καταδικαστεί σε άλλες χώρες μπορούν να εκτίσουν τη ποινή τους στη χώρα τους. Σημαντική είναι η πρόοδος που έχει γίνει στη φυλακή Hargeisa στη Σομαλία. Το γεγονός είναι ότι η πειρατεία τροφοδοτείται από μια κυβέρνηση αδύναμη και τη φτώχεια. Το πρόγραμμα του νόμου πρέπει να ενδυναμωθεί και η χώρα να βοηθηθεί. Στόχοι είναι:

- Οι αποτελεσματικές εκδικάσεις πειρατείας.
- Οι ανθρώπινες συνθήκες φυλάκισης.
- Το μακροπρόθεσμα υγιές σωφρονιστικό περιβάλλον στη Σομαλία.

4^ο Κεφάλαιο: Συμπεράσματα – Προτάσεις

Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, ο αντίκτυπος των γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των αλλαγών στις διεθνείς σχέσεις στη ναυτιλία και το εμπόριο δεν μπορεί να υποτιμηθεί. Οι περιπτώσεις της κρίσης του Σουέζ, της πειρατείας στη Σομαλία και της συνεχιζόμενης σύγκρουσης μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας είχαν σημαντικές και διαρκείς επιπτώσεις στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.

Η κρίση του Σουέζ το 1956 κατέδειξε την ευπάθεια της παγκόσμιας οικονομίας. Το μπλοκάρισμα της διώρυγας του Σουέζ διέκοψε τις παγκόσμιες ναυτιλιακές διαδρομές και οδήγησε στην εκτροπή των πλοίων γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, προσθέτοντας σημαντικό κόστος και χρόνο στα ταξίδια. Το γεγονός αυτό προκάλεσε την επανεκτίμηση των παγκόσμιων εμπορικών οδών και την ανάπτυξη εναλλακτικών επιλογών, όπως η διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος και ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος. Επιπλέον, υπογράμμισε την ανάγκη για σχέδια έκτακτης ανάγκης και τη σημασία της διασφάλισης της απρόσκοπτης ροής του εμπορίου.

Η κρίση της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η οποία κορυφώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 2010, ανέδειξε την ανάγκη για ενισχυμένα μέτρα ασφαλείας και εναλλακτικές ναυτιλιακές οδούς. Η απειλή της πειρατείας ανάγκασε πολλά πλοία να παρεκκλίνουν από τις συνήθεις διαδρομές τους και να κάνουν μακρύτερα και λιγότερο άμεσα ταξίδια, οδηγώντας σε υψηλότερο κόστος και

μεγαλύτερους χρόνους παράδοσης. Η διεθνής κοινότητα αντέδρασε με την ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή και την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας υπό την ηγεσία της βιομηχανίας, όπως ένοπλοι φρουροί και συστήματα νηοπομπών. Επιπλέον, χρησιμοποιήθηκαν συχνότερα εναλλακτικές διαδρομές, όπως το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και η διώρυγα του Σουέζ, οδηγώντας σε αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα.

Η συνεχιζόμενη σύγκρουση μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας οδήγησε σε επαναξιολόγηση των ναυτιλιακών οδών στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Η προσάρτηση της Κριμαίας από τη Ρωσία το 2014 και οι επακόλουθες εντάσεις στην περιοχή οδήγησαν στο κλείσιμο αρκετών λιμανιών και στην επιβολή κυρώσεων σε ρωσικά λιμάνια. Αυτό ανάγκασε τα πλοία να χρησιμοποιούν εναλλακτικές διαδρομές, όπως τα Τουρκικά Στενά και η Διώρυγα του Σουέζ, προσθέτοντας σημαντικό κόστος και χρόνο στα ταξίδια. Επιπλέον, το ενδεχόμενο συγκρούσεων στην περιοχή έχει οδηγήσει σε αυξημένες ανησυχίες για την ασφάλεια και την ανάγκη για ενισχυμένα μέτρα διαχείρισης κινδύνων.

Οι περιπτώσεις της κρίσης του Σουέζ, της πειρατείας στη Σομαλία και της σύγκρουσης μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας καταδεικνύουν τη σημασία της ύπαρξης σχεδίων έκτακτης ανάγκης και εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών. Η ικανότητα ταχείας προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και ο μετριασμός των επιπτώσεων των γεωπολιτικών γεγονότων στη ναυτιλία και το εμπόριο είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία σε έναν ταχέως μεταβαλλόμενο κόσμο.

Η άνοδος της Κίνας ως μεγάλης οικονομικής δύναμης και η πρωτοβουλία της Belt and Road¹³ μεταβάλλει επίσης τη δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας. Η πρωτοβουλία, η οποία περιλαμβάνει την κατασκευή νέων λιμένων και υποδομών κατά μήκος των διαδρομών, μεταβάλλει τα εμπορικά πρότυπα και αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των καθιερωμένων παικτών. Αυτό έχει οδηγήσει σε ανησυχίες σχετικά με το ενδεχόμενο να προκύψουν γεωπολιτικές εντάσεις ως αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών. Επιπλέον, η πρωτοβουλία έχει εγείρει ερωτήματα σχετικά με τη βιωσιμότητα αυτών των έργων και το ενδεχόμενο διπλωματίας παγίδας χρέους.

¹³ το φιλόδοξο σχέδιο της Κίνας για τη σύνδεση Ασίας και Ευρώπης και Αφρικής μέσω νέων μαζικών έργων υποδομής

Ως απάντηση σε αυτές τις αλλαγές, οι καθιερωμένοι παράγοντες της ναυτιλίας και του εμπορίου αναγκάστηκαν να προσαρμοστούν. Η επέκταση της διώρυγας του Παναμά, για παράδειγμα, επέτρεψε τη διέλευση μεγαλύτερων πλοίων και οδήγησε σε αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα. Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, όπως τα αυτόνομα πλοία και το blockchain, είναι επίσης έτοιμη να φέρει επανάσταση στον κλάδο, προσφέροντας νέες ευκαιρίες για αποδοτικότητα και εξοικονόμηση κόστους.

Συνολικά, ο πολύπλοκος και δυναμικός χαρακτήρας των διεθνών σχέσεων και των γεωπολιτικών γεγονότων υπογραμμίζει την ανάγκη για συνεχή επαγρύπνηση και προσαρμογή στη ναυτιλιακή και εμπορική βιομηχανία. Η ικανότητα πρόβλεψης και ανταπόκρισης στις αλλαγές θα είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία σε έναν ολοένα και πιο διασυνδεδεμένο και ανταγωνιστικό κόσμο. Με την ανάπτυξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης, την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας και τη διερεύνηση εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών, ο κλάδος μπορεί να μετριάσει τον αντίκτυπο των γεωπολιτικών γεγονότων και να διασφαλίσει την απρόσκοπτη ροή του εμπορίου.

Προτάσεις

Με βάση την ανάλυση των επιπτώσεων των γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των αλλαγών στις διεθνείς σχέσεις στη ναυτιλία και το εμπόριο, μπορούν να γίνουν ορισμένες προβλέψεις και προτάσεις:

Αυξημένη χρήση εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών: Όπως αποδείχθηκε στις μελέτες περιπτώσεων της κρίσης του Σουέζ, της πειρατείας στη Σομαλία και του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, οι διαταραχές στις παραδοσιακές ναυτιλιακές διαδρομές μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο. Ως αποτέλεσμα, είναι πιθανό να υπάρξει αυξημένη χρήση εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών στο μέλλον, συμπεριλαμβανομένης της Βόρειας Θαλάσσιας Οδού, του Βορειοδυτικού Περάσματος και του Υπερσιβηρικού Σιδηροδρόμου.

Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών: Με την αυξανόμενη χρήση των εναλλακτικών ναυτιλιακών οδών, θα υπάρξει επίσης μεγαλύτερη ανάγκη για νέες τεχνολογίες που θα διασφαλίζουν την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα αυτών των οδών. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει τη χρήση αυτόνομων πλοίων, δορυφορικών συστημάτων εντοπισμού και άλλων προηγμένων τεχνολογιών.

Μεγαλύτερη έμφαση στην ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού: Καθώς οι διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο γίνονται πιο συχνές και σοβαρές, θα δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τη διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού, την ενσωμάτωση πλεονασμών στις αλυσίδες εφοδιασμού και την επένδυση σε στρατηγικές διαχείρισης κινδύνων.

Μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των εθνών: Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτουν οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις και οι αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, θα υπάρξει ανάγκη για μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των εθνών. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέων διεθνών συμφωνιών και την ενίσχυση των υφιστάμενων, καθώς και μεγαλύτερο συντονισμό μεταξύ κυβερνήσεων, διεθνών οργανισμών και ιδιωτικής βιομηχανίας.

Αυξημένη σημασία της περιοχής της Ασίας και του Ειρηνικού: Με την άνοδο της Κίνας και άλλων ασιατικών οικονομιών, η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για το παγκόσμιο εμπόριο. Ως αποτέλεσμα, είναι πιθανό να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη των υποδομών και των δικτύων μεταφορών στην περιοχή, καθώς και σε μεγαλύτερες επενδύσεις στις οικονομίες των χωρών της Ασίας-Ειρηνικού.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτές οι προκλήσεις και να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται από τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις και τις αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, υπάρχουν διάφορες προτάσεις που μπορούν να γίνουν:

1. Επενδύσεις σε υποδομές: Για να διασφαλιστεί η ασφαλής και αποτελεσματική μεταφορά αγαθών, θα υπάρξει ανάγκη για μεγαλύτερες επενδύσεις σε υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, των σιδηροδρόμων και των αυτοκινητοδρόμων.

2. Επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες: Για να διασφαλιστεί η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των εναλλακτικών ναυτιλιακών διαδρομών, θα υπάρξει ανάγκη για επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένων των αυτόνομων πλοίων και των συστημάτων δορυφορικής παρακολούθησης.

3. Ανάπτυξη νέων διεθνών συμφωνιών: Για την προώθηση της μεγαλύτερης συνεργασίας μεταξύ των εθνών, θα υπάρξει ανάγκη για την ανάπτυξη νέων διεθνών συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένων συμφωνιών για το εμπόριο, τις μεταφορές και την ασφάλεια.

4. Διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού: Για να αυξηθεί η ανθεκτικότητα των αλυσίδων εφοδιασμού, θα υπάρξει ανάγκη για μεγαλύτερη διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης νέων προμηθευτών και της δημιουργίας πλεονασμάτων στις αλυσίδες εφοδιασμού.

5. Έμφαση στη διαχείριση των κινδύνων: Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτουν οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις και οι αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, θα χρειαστεί μεγαλύτερη έμφαση στις στρατηγικές διαχείρισης κινδύνων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης σχεδίων έκτακτης ανάγκης και της εφαρμογής βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης κινδύνων.

Συμπερασματικά, οι επιπτώσεις των γεωπολιτικών ανακατατάξεων και των αλλαγών στις διεθνείς σχέσεις στη ναυτιλία και το εμπόριο είναι σημαντικές και εκτεταμένες. Καθώς οι διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο γίνονται πιο συχνές και σοβαρές, θα υπάρξει ανάγκη για μεγαλύτερες επενδύσεις σε υποδομές και νέες τεχνολογίες, καθώς και για μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των εθνών και μεγαλύτερη έμφαση στην ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού και τη διαχείριση κινδύνων. Με την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων και την αξιοποίηση των ευκαιριών που παρουσιάζουν οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις, η παγκόσμια ναυτιλιακή και εμπορική βιομηχανία μπορεί να συνεχίσει να ευημερεί σε έναν κόσμο που αλλάζει συνεχώς.

Βιβλιογραφικές Πηγές

- Αγιοσμυρνάκης, Β., (2006), “Διεθνείς οικονομικές σχέσεις”, Εκδόσεις Rosili
- Βαμβούκας, Α., Γ., (2004), “Διεθνείς οικονομικές σχέσεις”, Εκδόσεις Μπένου
- Γιαννίτσης Τ., Δενιόζος Δ., Καλογήρου Γ., Λυμπεράκη Α., Τραυλός Σ., «Βιομηχανική και Τεχνολογική Πολιτική στην Ελλάδα», Εκδόσεις Θεμέλιο, 1993
- Γεωργίου, Δ., (1995), “Διεθνές Εμπόριο”, Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική
- Χολέβας Γ., (1997), “Διεθνείς Εμπορικές σχέσεις – Διεθνές Εμπόριο”, Εκδόσεις Interbooks
- European Competitiveness Report 2008, *Commission staff working document SEC (2008)2853* – Communication from the Commission COM (2008) 774 final
- Michailidis G.M., Georgiadis G.A., Koutsomarkos N.D., “Regional Competitiveness- In search of a framework for Greek regions’ strategic planning and measurement for competitiveness”, Αύγουστος 2006
- Narula Rajneesh, Wakelin Katharine, “Technological competitiveness, trade and foreign direct investment”, Elsevier – *Structural Change and Economic Dynamics*, 1998
- Pelkmans Jacques, “European Industrial Policy”, *Bruges European Economic Policy Briefings*, College of Europe, BEEP briefing n° 15, July 2006
- Wilkinson I.F., Mattsson L-G. and Easton G., *Journal of World Business*, «International Competitiveness and Trade Promotion Policy from a Network Perspective», 35(3)/2000
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «*Η βιομηχανική πολιτική σε μια διευρυμένη Ευρώπη*» COM (2002) 714 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, «Ορισμένα κύρια θέματα για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης- προς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση» COM (2003) 704 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής «Υποστήριξη των διαρθρωτικών αλλαγών: Μια βιομηχανική πολιτική για τη διευρυμένη Ευρώπη» COM (2004) 274 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κοινοτικού προγράμματος της Λισαβόνας: «Πλαίσιο πολιτικής για την ενίσχυση του μεταποιητικού τομέα της ΕΕ – προς μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση της βιομηχανικής πολιτικής» COM (2005) 474 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής «Οικονομικές Μεταρρυθμίσεις και ανταγωνιστικότητα: τα βασικά μηνύματα της έκθεσης για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα 2006», COM (2006) 697 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Ενδιάμεση εξέταση της βιομηχανικής πολιτικής: Συνεισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση» COM (2007) 374 τελικό

Αγγλική Βιβλιογραφία

Altuzarra, A., Puerta, C. and Serrano, F. 2007 ‘Evaluating the Relative Innovative Position of European Union Member Countries: An Empirical Analysis’, *International Review of Applied Economics*, 21:1, 175-188.

Angelopoulos, J., S. Sahoo, and I. D. Visvikis. 2020. “Commodity and Transportation Economic Market Interactions Revisited: New Evidence from a Dynamic Factor Model.” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 133: 101836

Anderson, C.M., Opaluch, J.J., Grigalunas, T.A., 2009. The demand for import services at US container ports. *Maritime Economics and Logistics* 11, 156-185.

Bathelt, H., Malmberg, A., Maskell, P., 2002. Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography* 28, 31-56.

Benito, G.R.G., Berger, E., Forest, M., 2003. A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management* 1, 203-215.

Bergman, Edward M. and Edward J. Feser. 1999. *Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications*. (www.rri.wvu.edu/regscweb.htm).

Bhagat, S. and Bolton, B., “Corporate Governance and Firm Performance”, Leeds School of Business, University of Colorado, Boulder, June 2007.

Brett, V. and Roe, M. 2010. The potential for the clustering of the maritime transport sector in the Greater Dublin Region, *Maritime Policy & Management*, 37: 1, 1-16.

Breznitz, S. M., O’Shea, R. P., and Allen, T.J. 2008, University Commercialization Strategies in the Development of Regional Bioclusters, *Journal of Product Innovation Management*, 25 (2): 129-142.

Brown, L. and Caylor, M., “Corporate Governance and Firm Valuation”, *Journal of Accounting and Public Policy*, pp. 409-434, 2005.

Brownrigg M., 2006. *The United Kingdom's Maritime Cluster. Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Chang, Y.-C., 2011. Maritime clusters: What can be learnt from the South West of England. *Ocean & Coastal Management* 54, 488-494.

Cullinane, K. P. B. and Wang, T.-F., 2007. Data envelopment analysis (DEA) and improving container port efficiency. *Research in Transportation Economics* 17, 517-566.

De Grauwe (2008), *The Economics of Monetary Unions*, OUP De Langen Peter W., *The Performance Of Seaport Clusters*, 2003.

De Langen, P.W., 2002. Clustering and performance: The case of maritime clustering in the Netherlands. *Maritime Policy & Management* 29, 209-221.

Doeringer, P.B., Terkla, D.G., 1995. Business strategy and cross-Industry clusters. *Economic Development Quarterly* 9, 225-237.

Doloreux David, Shearmur Richard, "Maritime Clusters in diverse regional contexts: The case of Canada", *Marine Policy* 33 (2009) 520-527.

Dong, G., 2010. Research on development of London international maritime service cluster. *Navigation of China* 33 80-83, 101
Ferrari, C., Basta, M., 2009. Port concession fees based on the price-cap regulation: a DEA approach. *Maritime Economics and Logistics* 11, 121–135.

Dreher A., Gaston N., Martens P., *Measuring Globalisation – Gauging its Consequences* (New York, Springer, 2008, XI, p.218).

Dutch Maritime Network & Maritime Forum Norway (2006)- *Dynamic European Clusters*. Dutch Maritime Network, Press Release, 19 November 2003.

Eleftherios Thalassinos, Mirela Pinteaa, Rațiu Patricia Iulia, "The Current Financial Crisis and its Impact on the Performance Indicators of Selected Countries. An Empirical Analysis".

Fisher Associates, 2004. *The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action*. London: Corporation of London.

G.C. Hufbauer (1968) "Factor Endowments, National Size and Changing Technology: Their impact of the Commodity Composition of Trade in Manufactured Goods in R. Vernon (1970).

Gandolfo, G. (2001), *International Finance and Open-Economy Macroeconomics*, Springer
Gerber, J. (2005), *International Economics*, Pearson.

Harry H. Harman (1913-1976), (1976), *Modern Factor Analysis*, Publisher University of Chicago Press.

Ianca, C., Batrinca, G., 2010. Towards a Romanian maritime cluster. Proceedings of the 3rd International Conference on Maritime and Naval Science and Engineering, 94-99.

Isaksen, A., 2009. innovation Dynamics of Global Competitive Regional Clusters: The Case of the Norwegian Centres of Expertise. *Regional Studies* 43, 1155-1166.

Jakobsen, E.W., 2006. The Norwegian Maritime Cluster. *Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Janssens, H., 2006. The Dutch Maritime Cluster. *Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Jenssen, J.I., 2003. Innovation, capabilities and competitive advantage in Norwegian shipping. *Maritime Policy & Management* 30, 93-106.

Kang Yi, Wesleyan College, and RAMIREZ Stefanie, Univeristy of Nevada, Las Vegas *Issues in Political Economy*, VOL. 16 August 2007, "Made in China: Coastal Industrial Clusters and Regional Growth".

Krugman, P., M. Obstfeld (2007), *International Economics*, Pearson

Kwak S.-J., Yoo, S.-H., Chang, J.-I., 2005. The role of maritime industry in the Korean national economy: An input-output analysis. *Marine Policy* 29, 371-383.

Levi, M. (2005), *International Finance*, Routledge.

Lindert, P., T. Pugel (1996), *International Economics*, Irwin.

Lyridis, D.V., Fyrvik, T., Kapetanios, G.N., Vertikos, N., Anaxagorou, P., Uthaug, E., Psaraftis, H.N., "Optimizing Shipping Company Operations Using Business Process Modeling", *Maritime Policy Management*, Oct-Dec 2005, Vol. 32, No 4, 2005.

M.Wolf, why globalization works, 2004 σελ. 158-163.

Ma, S., 2010. What is international shipping centre? *Shipping Management* 32, 1-5.

Madura, J. (2006), *International Financial Management*, Thomson.

Martin, R., Sunley, P., 2003. Deconstructing clusters: Chaotic concept or policy panacea? *Journal of Economic Geography* 3, 5-35.

McLellan, R., "Liner Shipping Development Trends", *Maritime Policy Management*, Vol. 33, no 5, December 2016.

Michael S. Lewis-Beck, (1994) *Factor analysis and related techniques*, Publisher Sage Publ.

Michail, N. A., and K. D. Melas. 2022. "Covid-19 and the Energy Trade: Evidence from Tanker Trade Routes." *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 38 (2): 51–60.

Organization for Economic Cooperation and Development, "Methodology for Assessing Implementation of the OECD Principles on Corporate Governance", OECD Publication Services, France 2018.

Organization for Economic Cooperation and Development, "OECD Principles of Corporate Governance", OECD Publication Services, France 2004.

Othman, M.R., Bruce, G.J. and Hamid, S.A. 2011. The strength of Malaysian maritime cluster: The development of maritime policy, *Ocean & Coastal Management* 54, 557-568.

Policy Research Corporation (PRC) (2018). The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors: Country report – Greece, online at www.clusterobservatory.eu/library/100097.pdf.

Policy Research Corporation N.V. , Executive summary of the book *Dutch Maritime Cluster*, Delft University Press, : *Het Maritieme Clustermodel: modellering en scenarioanalyse*. Dutch Maritime Network, NML-series vol. 14, DUP Satellite, Delft University Press, 1999.

Porter, M. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy, *Economic Development Quarterly*, 14(1), 15-34.

Richard L. Gorsuch, (1983) *Factor Analysis*, Publisher Psychology Press.

Shapiro, A. (2003), *Multinational Financial Management*, Wiley.

Shinohara, M., 2010. Maritime cluster of Japan: Implications for the cluster formation policies. *Maritime Policy & Management* 37, 377-399.

Sternberg, R., Litzenberger, T., 2004. Regional clusters in Germany - their geography and their relevance for entrepreneurial activities. *European Planning Studies* 12, 767-791.

Syriopoulos, T., Theotokas, I., "Value Creation through Corporate Destruction? Corporate Governance in Shipping Takeovers", *Maritime Policy Management*, Vol. 34, no 3, June 2007.

The Economist, A special report on the world economy, October 11th 2008.

UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2019*, Chapter III, 'Productivity of the World Fleet and Supply and Demand in World Shipping', U.N., New York and Geneva, 2000.

Viitanen, M., Karvonen, T., Vaiste, J. & Hernesniemi, H., *The Finnish Maritime Cluster*, Technology Review 145/2003, TEKES, Helsinki, 2003.

Wang Jici, Mei Lixia, (2009), *International Institute for Labour Studies*, Geneva, "Dynamics of labour-intensive clusters in China: Relying on low labour costs or cultivating innovation?", Discussion Paper Series.

Wijnolst N. and Janssens, H., 2006. *The German Maritime Cluster. Dynamic European maritime clusters*. Delft: IOS Press.

Wijnolst, N. (2006). 'Dynamic European maritime clusters', *Maritime Forum*, Norway and Dutch Maritime Network in cooperation with European Network of Maritime Clusters., August 2006.

Wijnolst, N., Janssen, J.I., Sødal, S., 2003. *European Maritime Clusters*. Delft: Delft University Press.

William R. Allen (1967), "International Trade Theory: Hume to Ohlin", NY.

Zampeta, V., et al, “New dimensions of Country Risk in the Context of the Current Crisis: A Case Study for Romania and Greece”, European Research Studies, Vol. XIII, issue 3, 2010.

Zampeta, V., “Profitability, Return and Growth: An Application to the Shipping Industry” International Conference on Applied Business and Economics, Coruna Spain, 2010.