

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Τσιρίγκας Στέφανος

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Οκτώβριος 2017

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

GLOBAL INVESTMENTS IN SHIPPING DURING
THE PERIOD OF FINANCIAL CRISIS

Tsirigkas Stefanos

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, October 2017

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου Ευάγγελο Σαμπράκο για την καθοδήγησή του στη συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας και την οικογένειά μου για την στήριξή της, η οποία είναι πάντα δίπλα μου σε όλες τις σημαντικές στιγμές της ζωής μου.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Περίληψη

Με την παρούσα διπλωματική εργασία προσπαθούμε να εξετάσουμε τη συμπεριφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στα χρόνια της κρίσης και το κατά πόσο μπόρεσε να παραμείνει ανεπηρέαστη κατά τη διάρκεια αυτής. Αρχικά περιγράφονται τα είδη των πλοίων που χρησιμοποιούνται, τα τεχνικά χαρακτηριστικά αυτών αλλά και τα είδη των φορτίων που μεταφέρουν. Αναλύονται εκτενέστερα τα φορτία που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης καθώς ποικίλουν ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν και χρήζουν διαφορετική αντιμετώπιση στη μεταφορά τους λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθός τους, το υλικό κατασκευής τους αλλά και άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Επίσης, περιγράφεται η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση σαν φαινόμενο με όλες τις πτυχές της. Επικεντρώνεται το ενδιαφέρον στην επιρροή της κρίσης στην ναυτιλία, γίνονται αναφορές σε παλαιότερες κρίσεις που είχαν εμφανιστεί, αναλύονται τα αίτια, οι επιπτώσεις αλλά και οι μέθοδοι αντιμετώπισης της παρούσας κρίσης με οδηγό πάντα την εμπειρία από τις προηγούμενες. Στη συνέχεια, εξετάζεται ποσοτικά η περίοδος λίγο πριν από το «ξέσπασμα» της κρίσης, από το 2006 έως σήμερα. Επισημαίνεται η πορεία των επενδύσεων σε νέα αλλά και μεταχειρισμένα πλοία, αναλύονται τα εμπορεύματα και οι ποσότητες που μεταφέρθηκαν, πως κυμάνθηκαν οι τιμές των ναύλων, η πορεία των εισαγωγών και των εξαγωγών αλλά και το πώς αντιμετώπισαν την κρίση χώρες πολύ ισχυρές στον χώρο της ναυτιλίας όπως είναι η Κίνα και η Ελλάδα. Χρησιμοποιούνται διαγράμματα και πίνακες για την καλύτερη κατανόηση των αριθμητικών δεδομένων αλλά και άλλων στοιχείων τα οποία αναλύονται περαιτέρω στο κύριο μέρος της διπλωματικής. Τέλος, με τη βοήθεια του στατιστικού εργαλείου SPSS γίνεται μια απλή γραμμική ανάλυση με μεταβλητές το παγκόσμιο ΑΕΠ και τα συνολικά φορτία που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Η περίοδος που εξετάζεται είναι τα έτη 2006-2015 και τα αποτελέσματα που προκύπτουν μας βοηθάνε να βγάλουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την αλληλεξάρτηση των διάφορων ναυτιλιακών δεικτών.

GLOBAL INVESTMENTS IN SHIPPING DURING THE PERIOD OF FINANCIAL CRISIS

Abstract

With this diploma thesis, we attempt to examine the behavior of shipping seafarers in the years of the crisis and how far it has been able to remain unaffected during this period. First of all, what is described below are the types of ships used, their technical characteristics and the types of cargo they carry. The loads carried by sea are more extensively analyzed as they vary according to the category in which they belong and need to be treated differently in terms of their size, construction material and other technical characteristics. What is more, this diploma thesis describes the global financial crisis as a phenomenon in all its aspects. Focus on the influence of the shipping crisis, references to past crises that have occurred, the causes, impacts and methods of dealing with the current crisis, always guided by the experience of the past. Furthermore, the period just before the "outbreak" of the crisis, from 2006 to the present is quantified. The progress of investments for the new and second-hand vessels is highlighted, the goods and quantities transported, fare prices, the course of imports and exports, as well as how very strong countries in the shipping industry such as China and Greece dealt with this crisis. Charts and tables are used for better understanding of the numerical data but also other elements that are further analyzed in the main part of this diploma. Finally, with the assistance of the SPSS statistical tool, a simple linear analysis with global GDP variables and total loads transported by sea is made. The time period reviewed is 2006-2015 and the results that come out of this diploma thesis help us to draw useful conclusions on the interdependence of the various maritime indicators.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ανάλυση Ναυτιλιακής Αγοράς	3
1.1 Εισαγωγή	3
1.2 Είδη Φορτίων που Μεταφέρονται	3
1.3 Κατηγορίες Πλοίων	4
1.4 Η Ελεύθερη Ναυτιλία	10
1.5 Ανακεφαλαίωση	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χρηματοπιστωτική Κρίση	15
2.1 Εισαγωγή	15
2.2 Χρηματοπιστωτική Κρίση	15
2.2.1 Αίτια Χρηματοπιστωτικής Κρίσης	17
2.2.2 Στάδια Χρηματοπιστωτικής Κρίσης	19
2.2.3 Επιπτώσεις από την Χρηματοπιστωτική Κρίση	20
2.3 Χαρακτηριστικά Κρίσεων της Ναυτιλίας	21
2.4 Ιστορικό Κρίσεων στη Ναυτιλία – Πρόσφατη Κρίση	22
2.5 Επιπτώσεις από την Κρίση στις Διεθνείς Χρηματοπιστωτικές αγορές, στις Διεθνείς Ναυτιλιακές Αγορές	25
2.6 Τάσεις στις Διεθνείς Ναυτιλιακές Αγορές	28
2.7 Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης στη Ναυτιλία	29
2.8 Ανακεφαλαίωση	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η Παγκόσμια Ποντοπόρος Ναυτιλία με Αριθμούς	31
3.1 Εισαγωγή	31
3.2 Αργεί Ακόμα η Ουσιαστική Ανάκαμψη των Ναυλαγορών	31
3.3 Παγκόσμιες Προβλέψεις Δυναμικότητας	32
3.4 Κατάταξη με Βάση την Χωρητικότητα των Πλοίων	33

3.5 Θετικά τα Μηνύματα για την Μεταφορά Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου LNG	34
3.6 Εξαγωγές και Εισαγωγές Εμπορευματοκιβωτίων εν Μέσω Κρίσης Ανά Χώρα	36
3.7 Ελλάδα – Κίνα 2 Χώρες «Πρωταγωνιστές» στον Κλάδο της Ναυτιλίας	41
3.7.1 Η Κίνα και η επιρροή της στη ναυτιλία	41
3.7.2 Οι Επενδύσεις της Κίνας στην Ελλάδα και το αντίθετο	43
3.7.3 Αγορές και πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων 2016 (Ελληνική ναυτιλία σε σχέση με την παγκόσμια)	45
3.8 Σημαντικά Αριθμητικά Δεδομένα Αποτυπωμένα σε Πίνακες και Διαγράμματα	48
3.9 Έλεγχος Συσχέτισης των Μεταβλητών του Παγκόσμιου ΑΕΠ και των Συνολικών Φορτίων που Μεταφέρθηκαν για τα Έτη 2006-2015	56
3.10 Ανακεφαλαίωση	62
Επίλογος	62

Κατάλογος Πινάκων

3.1 Αριθμός πλοίων και χωρητικότητα των τριών πρώτων χωρών παγκόσμια	39
3.2 20 πρώτες χώρες στις εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων (Containerized Cargo)	43
3.3 20 πρώτες χώρες στις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων (Containerized Cargo)	44
3.4 Εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη	45
3.5 Εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη.....	46
3.6 Ανάπτυξη των πλοίων που μεταφέρουν Container	46
3.7 Κορυφαία 10 λιμάνια παγκόσμια	47
3.8 Θαλάσσιες μεταφορές ανά είδος φορτίου και ομαδοποίηση χωρών σε σχέση με το ρυθμό ανάπτυξής τους	55
3.9 Παγκόσμιο ΑΕΠ	63
3.10 Φορτία που μεταφέρθηκαν	63
3.11 Μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν στη γραμμική παλινδρόμηση	65

Κατάλογος Διαγραμμάτων

3.1 Εξέλιξη των τιμών των ποντοπόρων πλοίων	53
3.2 Επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία ανά χώρα για το έτος 2016	54
3.3 Συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο	56
3.4 Πορεία βασικών δεικτών της οικονομίας και της ναυτιλίας σε βάθος χρόνου	57
3.5 Αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών και μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν container	58
3.6 Εμπορευματικές ροές περιοχών από την ανατολή έως τη δύση	59
3.7 Παγκόσμιος αριθμός πλοίων και η ποσοστιαία ανάπτυξή τους	60
3.8 Χωρητικότητα πλοίων ανά κατηγορία	61
3.9 Προσφορά και ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια	62
3.10 Διάγραμμα διασποράς με τη χρήση των μεταβλητών του ΑΕΠ και των συνολικών φορτίων	67

Εισαγωγή

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος που συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών κάθε χώρας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός που παρατηρείται, χώρες οι οποίες χαρακτηρίζονται ως ναυτιλιακές δυνάμεις να είναι είτε αναπτυσσόμενες είτε αναπτυγμένες. Παρόλα αυτά, ακόμη και αυτός ο τόσο ισχυρός κλάδος διέρχεται από διάφορα στάδια όπως είναι η κάμψη, η ύφεση αλλά και η ανάπτυξη.

Ενδιαφέρον είναι να μελετηθεί το πώς επηρεάστηκε σε παγκόσμιο επίπεδο η ποντοπόρος ναυτιλία τα χρόνια της κρίσης, εάν επηρεάστηκε, αλλά και σε τι βαθμό. Οπότε, στη συγκεκριμένη διπλωματική εργασία στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει μια εκτενής περιγραφή του κλάδου με αναφορές στις κατηγορίες των πλοίων, τα είδη των εμπορευμάτων που μεταφέρουν, σε ποιες ποσότητες αλλά θα περιγραφεί και η γενικότερη διάθρωση το κλάδου. Έπειτα, στο δεύτερο κεφάλαιο θα δοθεί ερμηνεία στη λέξη «κρίση», πως διαμορφώθηκε το παγκόσμιο σκηνικό σε όλους τους τομείς, πως ξέσπασε αλλά και το πώς εξαπλώθηκε και στη ναυτιλία. Εν συνεχεία, θα πραγματοποιηθεί μια χρονολογική ανασκόπηση σε παρόμοιες δύσκολες καταστάσεις του παρελθόντος, θα εντοπιστούν ομοιότητες και διαφορές με τη σημερινή κρίση και θα αναλυθούν τα αίτια, οι επιπτώσεις και οι λύσεις στο φαινόμενο αυτό. Ακόμη, θα γίνει αναφορά σε χώρες που πρωταγωνιστούν στον κλάδο και θα εξεταστούν οι αντιδράσεις τους κατά τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε. Επίσης, στο τρίτο κεφάλαιο θα αναλυθούν με αριθμητικά δεδομένα, διαγράμματα, πίνακες αλλά και με τη βοήθεια του στατιστικού εργαλείου SPSS όλα όσα θα έχουν περιγραφεί. Θα γίνουν αναφορές σε επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια σε πλοία στην πρωτογενή και στη δευτερογενή αγορά, θα εξεταστούν τα είδη των εμπορευμάτων που διακινούνται και θα πραγματοποιηθεί ανάλυση αυτών, ώστε να εντοπιστεί κατά πόσο έχουν μεταβληθεί οι μεταφερόμενες ποσότητες. Τέλος, θα μελετηθούν διάφορα οικονομικά στοιχεία όπως είναι το παγκόσμιο ΑΕΠ, οι εισαγωγές και οι εξαγωγές των εμπορευμάτων ανά χώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ανάλυση Ναυτιλιακής Αγοράς

1.1 Εισαγωγή

Είναι πολύ σημαντικό να κατανοήσει κανείς τη χρησιμότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας αρκεί να σκεφτεί πως θα ήταν τα πράγματα χωρίς αυτή. Τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων διακινούνται καθημερινά ανά τον κόσμο με σκοπό την κάλυψη των αναγκών των ανθρώπων.

Η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει μεγάλη εξέλιξη σε βάθος χρόνου και αυτό οφείλεται στις άμεσες επιρροές της από την τεχνολογική εξέλιξη αλλά και το ταχέως αναπτυσσόμενο περιβάλλον. Παρατηρούνται εξελίξεις στις κατηγορίες των πλοίων που μεταφέρουν εμπορεύματα, στο μέγεθός τους, αλλαγές που βοηθούν στην ασφαλέστερη διακίνηση των προϊόντων αλλά και στα τεχνολογικά μέσα που χρησιμοποιούν. Είναι ένας διαρκώς αναπτυσσόμενος κλάδος ο οποίος για να υπάρξει και να επιβιώσει κανείς οφείλει να είναι στο επίκεντρο των εξελίξεων και να είναι δεκτικός στις νέες τάσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά στις κατηγορίες των πλοίων με βάση τα προϊόντα που μεταφέρουν αλλά και το μέγεθος τους. Επίσης, θα περιγραφούν οι ποσότητες και τα χαρακτηριστικά των φορτίων που μεταφέρονται και θα γίνει μια περιγραφική ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς. Έτσι θα αποτυπωθεί η εικόνα που επικρατεί στον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας ώστε να μπορέσουμε να εξετάσουμε στη συνέχεια της διπλωματικής τις αλλαγές που προέκυψαν τα έτη που μελετάμε, λίγο πριν αλλά και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

1.2 Είδη Φορτίων που Μεταφέρονται

Τα φορτία που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης δεν έχουν όλα τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά ούτε και τις ίδιες ευκαιρίες για χρήση. Κατά τη μεταφορά τους μέσω των θαλάσσιων οδών κάποια από αυτά μπορεί να απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς γεγονός που έχει οδηγήσει στην κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων.

Τα κύρια φορτία που διακινούνται μέσω θαλάσσης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες ως εξής:

- Χύδην φορτία (**Bulk cargo**), τα οποία αναφέρονται σε ξηρά ή υγρά φορτία τα οποία δεν είναι συσκευασμένα όπως τα ορυκτά (πετρέλαιο, άνθρακας, σιδηρομεταλλεύματα, βωξίτης) και τα δημητριακά.
- Συσκευασμένα χύδην φορτία (**Break bulk**), τα οποία αναφέρονται σε γενικά φορτία τα οποία έχουν συσκευαστεί με κάποιον τρόπο όπως για παράδειγμα με χρήση σάκων, δοχείων, παλετών, εμπορευματοκιβωτίων, κ.λπ.

Επισημαίνεται ότι ιδιαίτερη κατηγορία φορτίων είναι τα ειδικά φορτία, τα οποία απαιτούν τη χρήση πλοίων ειδικής κατασκευής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων φορτίων είναι τα υγραέρια και τα φορτία που κατά τη μεταφορά τους απαιτούν ειδικές θερμοκρασίες.

1.3 Κατηγορίες Πλοίων

Οι κατηγορίες των πλοίων τα οποία μεταφέρουν εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων σε καθημερινή βάση ανά τον κόσμο θα εξεταστούν ενδελεχώς εν συνεχεία. Κάθε φορτίο λόγω της φύσεώς του και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του είναι ξεχωριστό. Λόγω ακριβώς αυτών των ιδιοτήτων προκύπτει η ανάγκη για συγκεκριμένη αντιμετώπιση του κάθε φορτίου όχι μόνο κατά τη μεταφορά του αλλά και κατά τη φορτοεκφόρτωσή του. Κατά συνέπεια κάθε τύπος φορτίου δεν μπορεί να μεταφερθεί με οποιονδήποτε τύπο πλοίου και για το λόγο αυτό σήμερα στην αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς δραστηριοποιούνται μια σειρά από εξειδικευμένα πλοία.

Η Α΄ κατηγορία πλοίων είναι με κριτήριο το μέγεθός τους και περιγράφονται αναλυτικά ακολούθως:

- ✓ Handy and Handymax: Παραδοσιακά φορηγά χύδην ξηρού φορτίου, το Handy και οι πιο πρόσφατοι Handymax τύποι είναι πλοία με λιγότερο από 60.000 dwt (dwt είναι μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου σε τόνους). Συνήθως μεταφέρουν δημητριακά και τα μικρά χύδην φορτία συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων σιδήρου και χάλυβα, των δασικών προϊόντων και λιπασμάτων. Τα συγκεκριμένα πλοία είναι κατάλληλα για τους μικρούς λιμένες και τις λίμνες.

- ✓ Panamax: Αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο μέγεθος για τη διέλευση από τη διώρυγα του Παναμά. Το μήκος τους υπολογίζεται στα 275 μέτρα και το πλάτος τους σε λίγο περισσότερο από 32 μέτρα. Το μέσο μέγεθος ενός τέτοιου πλοίου είναι περίπου 65.000 dwt. Μεταφέρουν κυρίως άνθρακα, σιτηρά, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, δασικών προϊόντων και λιπασμάτων.
- ✓ Capesize: Αναφέρεται σε πλοία που δεν μπορούν να χρησιμοποιούν τα κανάλια του Παναμά ή του Σουέζ λόγω του μεγέθους τους. Τα πλοία αυτά εξυπηρετούν τερματικά βαθείων υδάτων για το χειρισμό πρώτων υλών, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Διέρχονται από το CapeHorn (Νότια Αμερική) ή το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (Νότια Αφρική). Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 80.000 και 175.000 dwt.
- ✓ VLOC/ULOC: Very Large Ore Carrier/Ultra Large Ore Carrier. Αποτελούν μια ειδική κατηγορία μεταφοράς χύδην φορτίου πάνω από 200.000 dwt για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος. Τα μεγαλύτερα πλοία ULOC είναι πάνω από 300.000 dwt, μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα μεταξύ της Βραζιλίας και τις παγκόσμιες αγορές (κυρίως στην Ευρώπη και την Ασία). Εύλογο είναι πως λόγω του μεγέθους τους, υπάρχει μόνο ένας σχετικά μικρός αριθμός λιμένων σε όλο τον κόσμο με την υποδομή για να τα φιλοξενήσει.
- ✓ Aframax: Είναι δεξαμενόπλοιο κανονικού μεγέθους μεταξύ των 75.000 και των 115.000 dwt. Το μεγαλύτερο μέγεθος των δεξαμενόπλοιων στο AFRA (Average Freight Rate Assessment) σύστημα δεξαμενόπλοιων.
- ✓ Suezmax: Αυτό το πρότυπο, το οποίο αντιπροσωπεύει τους περιορισμούς της Διώρυγας του Σουέζ, έχει εξελιχθεί. Πριν από το 1967, η Διώρυγα του Σουέζ θα μπορούσε να φιλοξενήσει μόνο δεξαμενόπλοια με μέγιστο αριθμό 80.000 dwt. Το κανάλι έκλεισε το 1967 έως και το 1975, λόγω διενέξεων. Μόλις ξανάνοιξε το 1975 η ικανότητα του Suezmax έγινε 150.000 dwt.
- ✓ VLCC (Very Large Crude Carriers): Είναι 150.000 έως 320.000 dwt σε μέγεθος. Χρησιμοποιούνται σε λιμάνια που έχουν περιορισμούς στο βάθος, κυρίως γύρω από τη Μεσόγειο, τη Δυτική Αφρική και τη Βόρεια Θάλασσα.

- ✓ ULCC (Ultra Large Crude Carriers): Συνήθως το ωφέλιμο φορτίο τους υπολογίζεται μεταξύ 320.000 και 550.000 dwt. Χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου σε μακρινές αποστάσεις από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη, την Αμερική και την Ανατολική Ασία, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά αποτελείται από περίπου 104.300 εμπορικά πλοία, γεγονός που μεταφράζεται σε συνολική χωρητικότητα που ξεπερνά το 1,5 δις. Dwt σύμφωνα με στοιχεία του 2012. Τα πλοία αυτά με κριτήριο το μεταφερόμενο φορτίο χωρίζονται σε κατηγορίες, οι οποίες αναλύονται παρακάτω.

➤ Πλοία χύδην ξηρού φορτίου

Σε αυτή την κατηγορία, ανήκουν τα Bulk Carriers, τα οποία είναι πλοία μεταφοράς γενικά χύδην ξηρών φορτίων. Τα Bulk Carriers είναι πλοία στα οποία το φορτίο είναι ομοιογενές, ενώ μεταφέρεται σε μεγάλες ποσότητες χύμα και όχι συσκευασμένο. Ο τύπος αυτού του πλοίου είναι ένας από τους τρεις κυρίαρχους, μαζί με τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, ανάλογα με το είδος του χύδην φορτίου που μεταφέρεται τα Bulk Carriers μπορεί να είναι: Bulk Sugar Carrier (πλοία μεταφοράς χύδην ζάχαρης), Bulk Cement Carrier (πλοία μεταφοράς χύδην τσιμέντου), Bulk Salt Carrier (πλοία μεταφοράς χύδην αλατιού), Bulk Bauxite Carrier (πλοία μεταφοράς βωξίτη), κ.ο.κ.. Τα μεγαλύτερα πλοία χύδην ξηρού φορτίου κυμαίνονται σε μέγεθος στα 400.000 dwt, ενώ το μέσο μέγεθος τους διαμορφώνεται από 100.000 dwt έως 150.000 dwt. Ένα καλό παράδειγμα αποτελεί το πλοίο Berge Stahl με 365.000 dwt και τα πλοία Valemax της Βραζιλιάνικης εταιρείας εξόρυξης Vale που φτάνουν τους 400.000 dwt. Το συνολικό μέγεθος των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου που κυκλοφορεί ξεπερνά τα 620 εκ.dwt¹⁷. Η κατασκευή των Bulk Carrier στα τελευταία χρόνια περιλαμβάνει διπλό περίβλημα (double-hull), σύμφωνα δηλαδή με τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα νεοαυπηγηθέντα δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 dwt.

➤ Πλοία χύδην υγρού φορτίου

Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα δεξαμενόπλοια (Oil Tankers), των οποίων τα μεγέθη ξεκινούν από μερικούς τόνους, και κυμαίνονται ανάλογα με τη χρήση για

την οποία προορίζονται. Τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια καλούνται Ultra Large Crude Carriers (ULCC) τα οποία φτάνουν σε μέγεθος τους 500.000 dwt, ενώ το μέσο μέγεθος του κυμαίνεται μεταξύ των 250.000 dwt – 350.000 dwt. Συνολικά στο παγκόσμιο εμπόριο δραστηριοποιούνται δεξαμενόπλοια που ξεπερνούν σε μέγεθος τα 500 εκ.dwt, ένα μέρος των οποίων χρησιμοποιείται για την μεταφορά πετρελαιοειδών και ένα μέρος για την αποθήκευσή τους, ως αποθηκευτική εγκατάσταση. Μικρού μεγέθους είναι τα δεξαμενόπλοια που προορίζονται για την συντήρηση μικρών λιμανιών, ή για την κάλυψη παράκτιων αναγκών, ενώ πολύ μεγάλου μεγέθους είναι εκείνα τα οποία προορίζονται για να μεταφέρουν φορτία σε αποστάσεις πολύ μεγάλης ακτίνας. Με τα δεξαμενόπλοια, μεταφέρεται ένα μεγάλο εύρος προϊόντων, όπως είναι για παράδειγμα το πετρέλαιο και τα παράγωγά του, φυσικό αέριο, χημικά, οξέα, καύσιμα και πολλά άλλα. Ανάλογα λοιπόν με το φορτίο, μπορούμε να διακρίνουμε πολλούς τύπους δεξαμενόπλοιων, όπως είναι οι κάτωθι:

- Water Tanker (δεξαμενόπλοιο μεταφοράς νερού).
- Chemical Tanker (δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών).
- Bunkering Tanker (δεξαμενόπλοιο μεταφοράς καυσίμων).
- Ammonia Tanker (δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αμμωνίας).
- Wine Tanker (δεξαμενόπλοιο μεταφοράς κρασιού).

Εκτός από τις παραπάνω μορφές δεξαμενόπλοιων, τα οποία μεταφέρουν αμιγώς υγρά προϊόντα, υπάρχουν και δεξαμενόπλοια τα οποία είναι σχεδιασμένα κάτω από ειδικές προδιαγραφές έτσι ώστε να μεταφέρουν αέρια σε υγροποιημένη μορφή, όπως είναι τα προϊόντα υδρογονανθράκων. Τέτοια είναι τα L.N.G. Carrier (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου) και τα L.P.G. Carrier (Πλοίο μεταφοράς αερίων παραγώγων πετρελαίου).

➤ Πλοία γενικού φορτίου

Τα πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) είναι κατάλληλα διαμορφωμένα, έτσι ώστε να μεταφέρουν φορτία σε μοναδοποιημένη μορφή και μάλιστα, όπως είναι ευρέως διαδεδομένη, σε containers (η μορφή αυτή μοναδοποίησης είναι γνωστή ως containerization). Μερικοί τύποι πλοίων γενικού φορτίου, είναι οι παρακάτω:

- ✓ Container Ship (κλασσικός τύπος πλοίου μεταφοράς container).
- ✓ Pallet Ship (παλλετοφόρο πλοίο).
- ✓ Cargo Liner (πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου, που δρομολογείται σε τακτικές γραμμές).
- ✓ Container Liner (κλασσικός τύπος containership, που δρομολογείται σε τακτικές γραμμές).
- ✓ Vehicle Carrier (πλοίο μεταφοράς οχημάτων).
- ✓ Container Dock Ship (πλοίοcontainer).
- ✓ Fish Carrier (πλοίο μεταφοράς ψαριών).
- ✓ Refrigerated Vessel (κλασσικό πλοίο ψυγείο, μεταφοράς παντός φορτίου).
- ✓ Ro-Ro Ships (πλοία φορτοεκφόρτωσης με σύστημα roll-on, roll-off).
- ✓ Lo-Lo Ships (πλοία φορτοεκφόρτωσης με σύστημα Lift-on, Lift-off).

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαφοροποιούνται από τα υπόλοιπα πλοία αυτής της κατηγορίας γιατί χρησιμοποιούν εμπορευματοκιβώτια διαφόρων μεγεθών με κυρίαρχα εκείνα που έχουν μήκος 20 (ή 6.09μ) και 40 πόδια (ή 12.18μ) για τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά φορτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια 20 ποδιών, τα οποία καλούνται «A Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)» αποτελούν τη βασική μονάδα μέτρησης των εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα το μέγεθος των πλοίων και του φορτίου να μετράτε σε TEU. Τα πλοία των 40 ποδιών μήκος (= 2 TEU) αποτελούν το πιο συχνό μέγεθος εμπορευματοκιβωτίων σήμερα.

Η μοναδοποίηση των εμπορευμάτων είχε σαν κύριο στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς, την ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και τέλος, τον περιορισμό της καταστροφής τους, που εντοπιζόταν τόσο κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους, όσο και της φορτοεκφόρτωσης τους. Τα πλεονεκτήματα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία ενώ αρχικά μπορούσαν να μεταφέρουν ως 1.000 TEU (1960) σταδιακά αύξησαν το μέγεθος τους και σήμερα δύνανται να μεταφέρουν έως και 14.500 TEU (Post New Panamax Ships). Σύμφωνα με την UNCTAD το 2012 κυκλοφόρησαν 5012 πλοία με συνολική χωρητικότητα 15.406.610 TEU.

- Πλοία με εναλλακτικές λύσεις

Εκτός από τους παραπάνω τύπους πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται για να εξυπηρετήσουν τις εκάστοτε αμιγείς μορφές φορτίων, υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικής χρησιμοποίησης κάποιων τύπων πλοίων, ούτως ώστε να εξυπηρετούν τη μεταφορά διαφορετικών φορτίων. Κάποια τέτοια πλοία είναι για παράδειγμα τα παρακάτω:

Γενικού φορτίου με εναλλακτικές χρήσεις, όπως:

- Container/Pallet Ship (πλοία μεταφοράς παλετών, αλλά και για containers).
- Ro-Ro/Container Ship (πλοία με σύστημα μεταφοράς roll-on, roll-off, αλλά και για containers).
- Container/Ro-Ro/Lo-Lo/General Cargo/Break Bulk Cargo (πλοίο πολλαπλών χρήσεων, «multipurpose», δηλαδή σχεδιασμένο με συστήματα lift-on, lift-off, me-roll-on, roll-off, για μεταφορά παραδοσιακών γενικών φορτίων, αλλά ακόμη και χύδην, σε μικρές ποσότητες.

Χύδην φορτίων με εναλλακτικές χρήσεις, όπως:

- Bulk/Oil Carrier (για μεταφορά χύδην ξηρού με δυνατότητα μεταφοράς και πετρελαίου).
- Ore/Bulk/Oil (για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, χύδην ξηρού, και πετρελαίου).
- Ore/Coal Carrier (για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα).

Εκτός όμως από τους προαναφερθέντες τύπους πλοίων οι οποίοι διαχωρίζονται μεταξύ τους σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο, υπάρχουν και κάποια άλλα πλοία, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται καθαυτού στον τομέα των μεταφορών, είναι όμως πολύ χρήσιμα, καθώς εξυπηρετούν ειδικές υπηρεσίες και υπηρεσίες βοηθητικής ναυτιλίας. Η χρήση των πλοίων αυτών, είναι για πολλαπλούς σκοπούς, όπως για παράδειγμα επισκευές οι οποίες δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν παρά μόνο εν πλω, το σπάσιμο των πάγων, το πέρασμα καλωδίων και σωλήνων κάτω από τη θαλάσσια επιφάνεια, αλλά και άλλους. Κάτωθι περιγράφονται ενδεικτικά κάποια από αυτά τα πλοία:

- ✚ Pipe Laying Barge (φορτηγίδα ποντίσεως σωλήνων).

- ✚ Cable Laying Vessel (πλοίο ποντίσεως καλωδίων).
- ✚ Repair Ship (πλοίο ειδικό για επιδιορθώσεις).
- ✚ Ice breaker (παγοθραυστικό).
- ✚ Salvage Vessel (διασωστικό).
- ✚ Antipollution Vessel (αντιρρυπαντικό πλοίο).
- ✚ Pipe Carrier (πλοίο για μεταφορά σωλήνων).
- ✚ Oceanographic Vessel (ωκεανογραφικό πλοίο).
- ✚ Tug/Fire Float (ρυμουλκό – πυροσβεστικό).
- ✚ Drilling Vessel (πλοίο – τρυπάνι).
- ✚ Incinerator and waste disposal (πλοία διάθεσης αποβλήτων).

1.4 Η Ελεύθερη Ναυτιλία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, χωρίζεται σε δύο μεγάλα τμήματα, με σαφείς διακρίσεις μεταξύ τους, τόσο στην οικονομική τους δομή, όσο και στα είδη φορτίων που μεταφέρουν. Ο διαχωρισμός αυτός, προκύπτει κυρίως από το γεγονός πως τα διακινούμενα φορτία, χαρακτηρίζονται από πληθώρα διαφοροποιήσεων στα βασικά χαρακτηριστικά τους, καθώς και στις απαιτήσεις χειρισμού. Έτσι λοιπόν, το κάθε φορτίο, λόγω των διαφορετικών ευκαιριών που έχει για χρήση, μπορεί να μεταφέρεται συσκευασμένο ή μη, μπορεί να μεταφέρεται σε χύδην μορφή, ή σε άλλες περιπτώσεις να απαιτείται συχνότητα και τακτικότητα στα δρομολόγια της μεταφοράς τους. Ανάλογα λοιπόν με τους παραπάνω παράγοντες, η ναυτιλιακή βιομηχανία χωρίζεται σε δύο μεγάλες αγορές. Στην αγορά των Ελεύθερων Φορτηγών Πλοίων (Tramp Shipping), και στην αγορά των Πλοίων Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping). Η διαφοροποίηση των δύο αυτών μορφών αγοράς, είναι αρκετά έντονη, και εκτείνεται σε κάθε επίπεδο οργάνωσης και δραστηριότητάς τους, από τον τρόπο οργάνωσής των εταιρειών μέχρι τον τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων. Οι δύο αυτές αγορές είναι τόσο διαφορετικές, ώστε συχνά γίνεται αναφορά για δύο ξεχωριστές βιομηχανίες. Στην πρώτη λοιπόν περίπτωση, στη ναυτιλία των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, δύο είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά:

- ✓ Η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά, και οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης.

- ✓ Τα φορτία που διακινούνται είναι κυρίως χύδην φορτία (ξηρά ή υγρά).

Τα χύδην φορτία που διακινούνται μέσω των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, αποτελούνται από προϊόντα όπως είναι τα δημητριακά, η ζάχαρη, τα σιδηρομεταλλεύματα, κ.λπ. Τα φορτία αυτά, λόγω της φύσης τους, μεταφέρονται σε πολύ μεγάλες ποσότητες, ικανές να συμπληρώσουν τη χωρητικότητα ολόκληρου του πλοίου. Τα κυριότερα κέντρα εξαγωγής τους βρίσκονται διάχυτα σε ολόκληρη τη γή, ενώ παράλληλα οι χώρες στις οποίες απευθύνεται το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αυτών των προϊόντων είναι κυρίως η Δ. Ευρώπη, οι Η.Π.Α. και η Ιαπωνία. Η ζήτηση χωρητικότητας για τα χύδην φορτία είναι ως επί το πλείστον ανελαστική ως προς τις μεταβολές των ναύλων, γεγονός λογικό, αφού τα χύδην φορτία στην πλειοψηφία τους αποτελούν αγαθά πρώτης ανάγκης. Ως εκ τούτου, η ζήτηση για τα κυριότερα χύδην φορτία λαμβάνει πολύ υψηλά μεγέθη, ενώ πολλές φορές υπόκειται σε διακυμάνσεις, οφειλόμενες στις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η διακύμανση στη ζήτηση πετρελαίου, που προέρχεται από τις μεταβολές στην τιμή του, και το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα χύδην φορτία. Μεταφέρονται συνήθως σε παρτίδες μεγαλύτερες των 2-3 χιλ. τόνων και κατηγοριοποιούνται περαιτέρω σε χύδην υγρά φορτία και χύδην ξηρά φορτία.

Στα χύδην υγρά φορτία (liquid bulks) το μέγεθος κάθε παρτίδας κυμαίνεται από 1.000 τόνους, έως 500 χιλ. τόνους. Τα υγρά φορτία μεταφέρονται χύμα, αποθηκεύονται σε δεξαμενές, ενώ ο χειρισμός τους γίνεται με αντλίες. Σε αυτή την κατηγορία, το πετρέλαιο – αργό και παράγωγα αυτού, καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος από πλευράς ζήτησης χωρητικότητας, ενώ παράλληλα δεν απαιτούν ειδικές απαιτήσεις χειρισμού, σε αντίθεση με άλλα χύδην υγρά φορτία, όπως είναι για παράδειγμα τα χημικά. Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία αφορούν στο σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα, και ο βωξίτης. Τα φορτία έχουν συντελεστή στοιβασίας από 20 έως 55 κυβικά πόδια ανά τόνο.

Αντικείμενο κύριας απασχόλησης των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, είναι η θαλάσσια μεταφορά του άνθρακα. Ο άνθρακας και ο ανθρακίτης, χρησιμοποιούνται από τις βαριές βιομηχανίες μετάλλου, καθώς το κόστος τους είναι χαμηλότερο από το πετρέλαιο. Βασική απασχόληση επίσης των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, είναι και η μεταφορά σιδήρου, χάλυβα και παλαιοσίδηρου. Η ζήτηση

για αυτά τα φορτία, προέρχεται από κράτη τα οποία αναπτύχθηκαν βιομηχανικά σχετικά πρόσφατα, όπως είναι η Ινδία, η Χιλή, η Βραζιλία, το Μεξικό, το Περού, το Αφγανιστάν κ.α. Τα φορτία παλαιοσίδηρου εξάγονται κυρίως από την Αμερική, η οποία εξάγει το 75% του συνόλου του παλαιοσίδηρου στην Ιαπωνία, και το υπόλοιπο 25% στη Β. Ευρώπη και την Ιταλία. Όσον αφορά τη ζάχαρη, η χώρα με τη μεγαλύτερη παραγωγή παγκοσμίως είναι η Κούβα, ενώ η θαλάσσια μεταφορά της εξαρτάται από την ετήσια σοδειά, και είναι εποχιακή. Κατά την μεταφορά της, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή, ως προς τη στοιβασία αλλά και τον αερισμό, καθώς το προϊόν αυτό διακρίνεται από την ιδιαίτερη τάση να υγροποιείται υπό υψηλές θερμοκρασίες, γεγονός που απειλεί άμεσα την ευστάθεια του πλοίου. Τα κυριότερα λιμάνια παραγωγής ζάχαρης, βρίσκονται στην Κούβα και στις Φιλιππίνες.

Στα δευτερεύοντα χύδη φορτία, περιλαμβάνεται ένα ιδιαίτερης φύσεως, το Ορυκτό Χρώμιο, το οποίο συνήθως χρησιμοποιείται για την κατασκευή ειδικής κατηγορίας χάλυβα. Οι ναυλωτές των Η.Π.Α., κατέχουν την πρώτη θέση στις ναυλώσεις αυτού του είδους. Ως εκ τούτου, το μέταλλευμα αυτό αποτελεί σταθερή απασχόληση για τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Μερικά από τα κυριότερα λιμάνια φόρτωσής του, είναι τα εξής: Νότιο – Ανατολική Αφρική: Beira, Lorengo Marques, Δυτική Ακτή Αφρικής: Freetown, Luanda, Αλβανία: Duues, Κούβα: Antilla, Felton, MoaBay, Άγιος Δομίνικος: PuertoPlata, Ελλάδα: Αγία Μαρίνα Βόλου, Ινδία: Calcutta, Ιράν: Khouamshar, Νέα Καληδονία: Noumea, Pagoumene.

Καθώς η αγορά διακρίνεται από συνθήκες ανταγωνισμού, στην προσφορά χωρητικότητας των χύδην φορτίων, μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής:

- Οι ναυτιλιακές μονάδες που δραστηριοποιούνται σε αυτή την αγορά είναι πολυάριθμες, και διασπαρμένες σε ολόκληρη την υφήλιο.
- Για τα περισσότερα χύδη φορτία δεν απαιτούνται ιδιαίτερες συνθήκες και φροντίδα για τη μεταφορά τους, οπότε ο όγκος της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπως είναι για παράδειγμα η ταχύτητα.
- Οι ναύλοι εμφανίζουν συνεχείς μεταβολές, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

- Λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα της αγοράς, η προσφορά χωρητικότητας πολλές φορές διακρίνεται από μεταβολές, ακολουθώντας αυτές της ζήτησης, οι οποίες οφείλονται στις κυκλικές διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, στην εμπορική πολιτική των διαφόρων κυβερνήσεων, κ.λπ..

1.5 Ανακεφαλαίωση

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος αρκετά δύσκολος στο να τον προσεγγίσει κανείς και εξαρτάται από ποια οπτική σκοπιά θα προσπαθήσει να το κάνει. Παρατηρήσαμε πως διακινούνται καθημερινά τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων οποιασδήποτε μορφής, επισημίναμε τους τρόπους που μεταφέρονται και τα είδη των πλοίων, τις τιμές των ναύλων αλλά και τη μορφή της ναυτιλιακής βιομηχανίας που συναντάμε. Η εξέλιξη σε βάθος ετών είναι ραγδαία και μελετήσαμε τις αλλαγές που πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια αυτά της κρίσης και το πώς διαμορφώνεται το παγκόσμιο σκηνικό στον χώρο αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χρηματοπιστωτική Κρίση

2.1 Εισαγωγή

Μετά το 2008 το παγκόσμιο σκηνικό άλλαξε, γνώρισε μια απρόσμενη ίσως αλλαγή μέσα από την οποία κάποιοι ωφελήθηκαν και κάποιοι άλλοι οδηγήθηκαν σε οδυνηρές επιπτώσεις. Η λέξη και το γεγονός «κρίση» εισχώρησε για τα καλά στις ζωές όλων και δεν άφησε ανεπηρέαστο σχεδόν κανένα. Κλάδοι όπως ο ναυτιλιακός, ο βιομηχανικός αλλά και πολλοί άλλοι προσπάθησαν να προσαρμοστούν τα τελευταία χρόνια και να επιβιώσουν σε ένα μη γνώσιμο σκηνικό αλλά και ταυτόχρονα απρόβλεπτο.

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα αναλυθούν οι έννοιες της χρηματοπιστωτικής κρίσης, οι αιτίες που προκαλούν μια κρίση αλλά και τα στάδια και οι επιπτώσεις αυτής.

Επιπλέον και πιο συγκεκριμένα θα γίνουν αναφορές στις κρίσεις της ναυτιλίας αλλά και στην παρούσα κρίση που διέρχεται. Θα αναλυθούν οι τρόποι αντιμετώπισης αυτής παρότι δεν βρίσκεται σε αρχικό στάδιο καθώς έχει ξεσπάσει εδώ και μια 10ετία περίπου. Θα περιγραφούν συμπεριφορές ισχυρών χωρών του κλάδου που μελετάμε όπως είναι της Κίνας, της Ελλάδας και άλλων πρωταγωνιστών.

2.2 Χρηματοπιστωτική Κρίση

Το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα διέρχεται μια σημαντική κρίση, τη χειρότερη μετά το μεγάλο Κραχ του 1929 και τη Μεγάλη Ύφεση των ΗΠΑ. Όσον αφορά την Ευρώπη, το 2009, εισήλθε στη βαθύτερη ύφεση από το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Παρά τις συντονισμένες προσπάθειες των Κεντρικών Τραπεζών για αύξηση της ρευστότητας στις αγορές και για μείωση των επιτοκίων, τελικά δεν αποφεύχθηκαν οι αλυσιδωτές αρνητικές επιπτώσεις. Σημεία επερχόμενης κρίσης οι ειδικοί διέβλεπαν από το 2006 (ξεκίνησε το καλοκαίρι με το σπάσιμο της φούσκας ακινήτων που οδήγησε σε μεγάλο ρυθμό χρεοκοπιών στεγαστικών δανείων κυμαινόμενου επιτοκίου και μεταφέρθηκε στην αγορά των στεγαστικών δανείων μειωμένης εξασφάλισης) χωρίς φυσικά να μπορούν να προβλέψουν το μέγεθος και τις

επιπτώσεις της. Αντίστοιχα με τη λεγόμενη «Μαύρη Πέμπτη» 24 Οκτωβρίου 1929 που άνοιξε την αυλαία της Μεγάλης Ύφεσης στις ΗΠΑ, η λεγόμενη «Μαύρη Παρασκευή 24 Οκτωβρίου 2008» έδωσε το στίγμα της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής παγκόσμιας κρίσης. Η επακόλουθη παγκόσμια οικονομική ύφεση ήταν το φυσικό επόμενο της χρηματοπιστωτικής κρίσης σε τομείς της πραγματικής οικονομίας διεθνώς.

Εάν αναζητηθεί η ερμηνεία της λέξης «κρίση» ανάμεσα στις πολλές εξηγήσεις υπάρχουν και οι εξής: Η διατάραξη της ομαλής πορείας μιας διαδικασίας, η κακή λειτουργία ή η έμπρακτη αμφισβήτηση καθιερωμένων (δομών, αξιών, θεσμών κ.λπ.), κορύφωση μιας δύσκολης εξελικτικής πορείας με επιδείνωση όλων των αρνητικών φαινομένων από το ξεπέραςμα της οποίας εξαρτάται η επιστροφή στη φυσιολογική κατάσταση, περίοδος ανωμάλου καταστάσεως, δυσχερούς, κινδυνώδους εκτροπής από των κανονικών ομαλών συνθηκών του βίου και πολλές άλλες ακόμη ερμηνείες. Όπως και να θεωρήσει κάποιος αυτούς τους ορισμούς προσπαθώντας να περιγράψει φιλολογικά την παρούσα χρηματοπιστωτική κρίση, αυτό που προκύπτει είναι ότι αυτή η κρίση έχει όλα τα στοιχεία όλων των λεξικολογικών ορισμών: Διατάραξη ομαλής πορείας, κακή λειτουργία καθιερωμένων θεσμών, αμφισβήτηση αυτών των θεσμών, επιδείνωση αρνητικών φαινομένων, ανάπτυξη ανώμαλων καταστάσεων, κινδυνώδη εκτροπή από των κανονικών συνθηκών. Ακριβώς, επειδή έχει όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, έχει και τις ανάλογες επιπτώσεις και αυτές σε υψηλό ποσοστό επικινδυνότητας σε πολλά επίπεδα: Κοινωνικό, πολιτικό, πολιτιστικό, θεσμικό, αν και στην προκειμένη περίπτωση είναι η προϋπάρχουσα κρίση σε κάποιο από αυτά τα επίπεδα που συνηγόρησε υπέρ της χρηματοπιστωτικής κρίσης, όπως π.χ. η κρίση σε επίπεδο πολιτικής και θεσμών. Συνήθως η κρίση εμφανίζεται αρχικώς σε μία χώρα και στη συνέχεια επεκτείνεται στις χώρες με τις οποίες έχει συναλλαγές, ασχέτως γεωγραφικής απόστασης. Όταν η κρίση είναι πολύ έντονη και οι επιπτώσεις της σε πολλά επίπεδα, μπορεί να μετατραπεί σε διεθνή, όπως η τρέχουσα χρηματοπιστωτική.

2.2.1 Αίτια Χρηματοπιστωτικής Κρίσης

Γενικά, οι κρίσεις ξεκινούν όταν το μακροοικονομικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από αδυναμίες και αστάθεια (Demirguc-Kunt & Detragiache, 1998). Πιο συγκεκριμένα τα αίτια της παρούσας κρίσης αφορούν:

- Αστοχίες της δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής σε πολλά κράτη, αστοχίες των φορέων παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, ιδίως σε σχέση με την έκταση της διαδικασίας τιτλοποίησης των τραπεζικών απαιτήσεων και ιδιαίτερα η αλόγιστη χρήση τιτλοποίησης στεγαστικών δανείων (securitization). Η μείωση της αξίας των οικιών (λόγω υπερπροσφοράς) δημιούργησε αρνητική καθαρή θέση στους ιδιοκτήτες κατοικίας. Τον Μάρτιο 2008, το 11% των κατόχων στεγαστικών δανείων (8.8 εκατ. ιδιοκτήτες) είχαν μηδενική ή αρνητική θέση, γεγονός που μετατράπηκε σε κίνητρο διακοπής αποπληρωμής του δανείου εγκαταλείποντας το ακίνητο στην τράπεζα. Δύο μόλις μήνες μετά, τον Μάιο 2008, τα ακίνητα στις ΗΠΑ έχασαν 18.4% της αξίας τους σε σχέση με το δεύτερο τρίμηνο του 2006.
- Επίσης, η αύξηση των επιτοκίων μετά την αρχική περίοδο χάριτος χαμηλών επιτοκίων δυσχέραινε τη διατήρηση του ακινήτου στα χέρια του αρχικού επενδυτή ανοίγοντας τον δρόμο για μαζική πώληση σε χαμηλότερη τιμή. Οι κάτοχοι των τιτλοποιημένων δανείων δεν εισέπρατταν τις αναμενόμενες ταμειακές ροές (τόκους και κεφάλαιο) με αποτέλεσμα τα εταιρικά ομόλογα που είχαν χρηματοδοτήσει τα τιτλοποιημένα δάνεια να υποστούν σημαντική μείωση της βαθμολογίας τους, σημαντική αύξηση των απαιτούμενων επιτοκίων τους και υποτίμηση της αξίας τους κατάρρευση οργανισμών. Έτσι διαταράχθηκε η εμπιστοσύνη μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών στην διατραπεζική αγορά και ως φυσικό επακόλουθο έπαυσε η δανειοδότηση, εξαφανίστηκαν τα μετρητά και δημιουργήθηκε κρίση ρευστότητας. Τον υψηλότερο βαθμό μόχλευσης ορισμένων τραπεζών καθώς και άλλων κατηγοριών φορέων παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.
- Ο δείκτης δανειακών προς ίδια κεφάλαια από 9:1 σε τραπεζικά ιδρύματα έφθασε σε 19:1 ακόμη και 30:1 σε ενδιάμεσα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, εκθέτοντας τα τελευταία σε υπερβολικό χρηματοδοτικό κίνδυνο (Financial Leverage Risk).

- Το «κίνητρο» των υπερ-αμοιβών των στελεχών έκανε αυτά να επικεντρώνονται στη βραχυπρόθεσμη κερδοφορία σε βάρος της μακροπρόθεσμης εταιρικής κερδοφορίας λαμβάνοντας έτσι υπόψη μόνο τους βραχυπρόθεσμους κινδύνους αδιαφορώντας για τις μακροχρόνιες επιπτώσεις τους στην εταιρεία. Το ίδιο κίνητρο δημιουργούσε και την τάση για αλόγιστη χορήγηση στεγαστικών δανείων, ανεξάρτητα από τον πιστοληπτικό κίνδυνο των δανειοληπτών (NINJA Δάνεια: No-Income, No-Job, No-Assets, χωρίς συμμετοχή δανειολήπτη, κ.λπ.).
- Κενά και αστοχίες του πλαισίου ρυθμιστικής παρέμβασης στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, όπως κυρίως: 1) Η έλλειψη επαρκών κανόνων μακρο-προληπτικής φύσεως, 2) η ύπαρξη μη ρυθμιζόμενων τομέων χρηματοπιστωτικής, δραστηριότητας κυρίως στις ΗΠΑ, 3) Οι αδιαφανείς όροι διαπραγμάτευσης ορισμένων κατηγοριών χρηματοπιστωτικών μέσων, 4) τα ισχύοντα διεθνή λογιστικά πρότυπα, 5) οι μέθοδοι αποτίμησης των χρηματοπιστωτικών συναλλαγών, 6) η μη υπαγωγή σε οποιαδήποτε προηγούμενη αδειοδότηση ή εποπτεία όρων λειτουργίας των οργανισμών αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας, 7) το πλαίσιο της εταιρικής διακυβέρνησης των φορέων παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, ιδίως δε εκείνων οι κινητές αξίες των οποίων αποτελούσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε ρυθμιζόμενες αγορές. Εξαιτίας του προηγούμενου παράγοντα, στο εκτεταμένο περιθώριο για «ρυθμιστικό αρμπιτράζ» μεταξύ φορέων παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, αγορών και κρατών. 8) αστοχίες της μικρο-προληπτικής εποπτείας που ασκείτο στους φορείς παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών σε πολλά κράτη.
- Τέλος, η διάσωση του Long Term Capital Management (LTC) το 1998 δημιούργησε προσδοκίες πως η Κεντρική Τράπεζα δεν θα άφηνε πιστωτικά ιδρύματα να καταρρεύσουν. Αποτέλεσμα του μεγέθους και των αλυσιδωτών επιπτώσεων της χρηματοπιστωτικής κρίσης ήταν το γεγονός ότι πολλές τράπεζες διεθνώς (μικρές και μεγάλες, αρκετές από τις οποίες συστημικά σημαντικές) δεν ήταν σε θέση να απορροφήσουν τις ζημιές που προέκυψαν εξαιτίας της. Αυτή η αδυναμία των τραπεζών ανάγκασε το Δημόσιο (κυρίως στις ΗΠΑ, σε μικρότερο ποσοστό στην Ευρώπη) να παρέμβει με στόχο τη στήριξη ή/και τη διάσωση τραπεζών (και σε ορισμένες περιπτώσεις του

συνόλου του τραπεζικού συστήματος). Αυτή η παρέμβαση επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό αυτών των κρατών και στη δημιουργία, σε ορισμένες περιπτώσεις, σοβαρών δημοσιονομικών ανισορροπιών, ορισμένες από τις οποίες εξελίχθηκαν μάλιστα σε δημοσιονομικές κρίσεις. Αυτό το γεγονός πρόσθεσε άλλο ένα θέμα στον δημόσιο διάλογο: αναπροσαρμογή του ισχύοντος δημοσίου χρηματοπιστωτικού Δικαίου σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

2.2.2 Στάδια Χρηματοπιστωτικής Κρίσης

Μια κρίση, στην ουσία αποτελεί μία από τις φάσεις του οικονομικού κύκλου. Οικονομικοί κύκλοι ή οικονομικές διακυμάνσεις λέγονται οι μεταβολές που παρουσιάζει η οικονομική δραστηριότητα δηλαδή τα διάφορα στοιχεία που συνθέτουν μια οικονομία (παραγωγή, εισόδημα, απασχόληση κλπ.). Η θεωρία και η πράξη δείχνουν ότι οι κρίσεις αποτελούνται από συγκεκριμένα στάδια που μαζί σχηματίζουν τον κύκλο ζωής μίας κρίσης. Επειδή αυτά τα διαφορετικά στάδια απαιτούν διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης, η κατανόηση του κύκλου ζωής μίας κρίσης είναι χρήσιμη για να εφαρμόσουμε την κατάλληλη λύση για κάθε στάδιο. Είναι επίσης σημαντικό να γνωρίζουμε τον κύκλο της κρίσης διότι έτσι μπορούμε να προβλέψουμε σε αρκετά μεγάλο βαθμό την πορεία τους. Υπάρχουν διαφορετικές σχολές που μελετούν τον κύκλο ζωής μιας κρίσης τον οποίο διαχωρίζουν σε διαφορετικά στάδια. Σύμφωνα με τον Σφακιανάκη (1998), ο συνήθης κύκλος ζωής μιας κρίσης περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

- ❖ Στάδιο 1: Το στάδιο διαμόρφωσης της κατάστασης ή αλλιώς το στάδιο πρόδρομων συμπτωμάτων είναι εκείνο το στάδιο κατά το οποίο εμφανίζεται ένα πλήθος συμπτωμάτων που προειδοποιούν για την επερχόμενη κρίση.
- ❖ Στάδιο 2: Το στάδιο εκδήλωσης - κορύφωσης της κρίσης είναι το στάδιο κατά το οποίο εκδηλώνονται τα χαρακτηριστικά της οικονομικής κρίσης.
- ❖ Στάδιο 3: Το στάδιο των επιπτώσεων είναι το στάδιο κατά το οποίο οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης είναι εμφανείς και πλήττουν την οικονομία στο σύνολό της.
- ❖ Στάδιο 4: Τέλος, το στάδιο επίλυσης - ομαλοποίησης είναι το στάδιο κατά το οποίο η οικονομία ανακτά ξανά τους κανονικούς της ρυθμούς.

2.2.3 Επιπτώσεις από την Χρηματοπιστωτική Κρίση

Δύο από τα βασικά χαρακτηριστικά της πρόσφατης χρηματοπιστωτικής κρίσης είναι η ταχεία επέκτασή της σε παγκόσμιο επίπεδο και οι επιπτώσεις της στην πραγματική οικονομία. Σε πολλές χώρες, οι κυβερνήσεις αντιμετώπισαν συσσωρευμένα προβλήματα στον τραπεζικό τομέα όταν οι προβληματικές τράπεζες άρχισαν να στρέφονται σε αυτές για βοήθεια. Το υψηλό κόστος διάσωσης των τραπεζών δημιούργησε στις χρηματοπιστωτικές αγορές το ερώτημα κατά πόσον οι κυβερνήσεις θα μπορούσαν πραγματικά να στηρίξουν τον τραπεζικό τομέα. Συμπερασματικά, σε όλο και περισσότερες χώρες αναπτύχθηκε ένας φαύλος κύκλος. Η χρηματοπιστωτική αστάθεια παρεμπόδιζε την οικονομική ανάπτυξη, η οποία με τη σειρά της μείωσε τα φορολογικά έσοδα και οδήγησε σε αύξηση του δημόσιου χρέους. Το ύψος του χρέους αύξησε στη συνέχεια το κόστος κρατικού δανεισμού συμβάλλοντας εκ νέου σε χρηματοπιστωτική αστάθεια. Ειδικά για την Ευρώπη οι επιπτώσεις ήταν τραγικές. Το 2009 εισήλθε στη βαθύτερη ύφεση από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Παρά τις συντονισμένες προσπάθειες των Κεντρικών Τραπεζών για αύξηση της ρευστότητας στις αγορές και για μείωση των επιτοκίων, τελικά δεν αποφεύχθηκαν οι αλυσιδωτές αρνητικές επιπτώσεις στην πραγματική οικονομία. Το ΑΕΠ μειώθηκε κατά 4 % και η βιομηχανική παραγωγή υποχώρησε κατά 20 %, δηλαδή στα επίπεδα της δεκαετίας του 1990. Έπειτα από δύο έτη ανάπτυξης, το 2012, η ΕΕ επέστρεψε σε ύφεση. Το 2013, η ανεργία έφθασε στο 12% κατά μέσο όρο στο σύνολο της ζώνης του ευρώ. Σε κάποιες χώρες, τα ποσοστά ανεργίας ανήλθαν σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα, ειδικά στους νέους.

Ωστόσο οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια αγορά δεν είχαν μόνο αρνητικές επιπτώσεις αλλά και θετικές όπως είναι αυτές που αναφέρονται παρακάτω:

- Βελτίωση διαφάνειας.
- Αυστηρότερο κανονιστικό πλαίσιο.
- Βελτίωση Υποδειγμάτων Αξιολόγησης Κινδύνων (ιδιαίτερα πιστωτικού).
- Αναδιάρθρωση κεφαλαιακής σύνθεσης εταιρειών.
- Συγχωνεύσεις και εξαγορές.

2.3 Χαρακτηριστικά Κρίσεων της Ναυτιλίας

Κρίση στη ναυτιλία είναι το φαινόμενο της υπερβολικής μείωσης των ναύλων που επακόλουθα επιφέρει προβλήματα ρευστότητας στην επιχείρηση, αδυναμία εξεύρεσης χρηματοδότησης και εξυπηρέτησης δανείων (εάν υπάρχουν), αδυναμία συνέχισης προγραμμάτων ανανέωσης ή αύξησης στόλου είτε με νεότευκτα είτε με αγορές μεταχειρισμένων πλοίων (εάν υπάρχει τέτοιο πρόγραμμα επίσης) και τελικά ίσως μπορεί να επιφέρει και πρόβλημα επιβίωσης της εταιρείας. Δηλαδή, κρίση στη ναυτιλία είναι η διαταραχή της πορείας της τιμής των ναύλων (κανονική πορεία) με τις επακόλουθες επιπτώσεις. Το παράδοξο όμως είναι ότι η κρίση στην ουσία είναι το αποτέλεσμα, όχι το αίτιο όπως συμβαίνει συνήθως, κάποιων άλλων παραγόντων που δρουν είτε μεμονωμένα, είτε συνδυαστικά και οδηγούν τον κλάδο σε συνθήκες κρίσης. Ένας κλασικός διαχωρισμός αυτών των παραγόντων είναι σε ενδογενείς και σε εξωγενείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Όταν κάποιοι από αυτούς δρουν συνδυαστικά, τότε οι κρίσεις είναι μεγαλύτερες σε χρονική διάρκεια, εντονότερες σε ισχύ, ή/και δύσκολα προβλέψιμες οι επιπτώσεις τους για τη μετά κρίση εποχή. Στην ουσία, το πλαίσιο των ναυτιλιακών κύκλων ορίζουν η προσφορά και η ζήτηση για μεταφορικό έργο και αυτό αποτελεί κανόνα λειτουργίας της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ο βασικός εξωγενής παράγοντας είναι οι διακυμάνσεις της ζήτησης και της προσφοράς του διεθνούς εμπορίου. Άλλοι παράγοντες μπορεί να είναι η αυξομείωση της τιμής του πετρελαίου, οι τεχνολογικές εξελίξεις, ή φαινόμενα όπως τοπικές συρράξεις με περιφερειακές επιπτώσεις που πυροδοτούν μικρότερης διάστασης και χρονικής διάρκειας κύκλους. Στους ενδογενείς παράγοντες περιλαμβάνονται οι μη συνετές αποφάσεις των επιχειρηματιών που σχετίζονται με την αύξηση της χωρητικότητας του στόλου τους χωρίς προσπάθεια πρόβλεψης της ζήτησης μεταφορικού έργου σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ή οι επενδύσεις σε διάφορους κλάδους και εκτός της ναυτιλίας που αποδυναμώνουν τη ρευστότητα της εταιρείας. Με βάση τα προαναφερόμενα, οι κρίσεις επαναλαμβάνονται στη ναυτιλία, και μάλιστα σε λίγο ως πολύ προβλέψιμα χρονικά διαστήματα. Και αυτή η κυκλικότητα της εμφάνισής τους είναι που κάνει τη ναυτιλία πιο έμπειρη στην αντιμετώπισή τους σε σχέση με τους άλλους τομείς της οικονομίας.

2.4 Ιστορικό Κρίσεων στη Ναυτιλία – Πρόσφατη Κρίση

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερος και αυτό φαίνεται ακόμη και σε περιόδους κρίσης. Η κάθε περίοδος κρίσης της ναυτιλίας αξιολογείται στη φάση του κύκλου που βρίσκεται και κάθε ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται από ένα γεγονός σημαντικό ή ακόμα και ανατρεπτικό για την εποχή του σε οικονομικό, πολιτικό ή τεχνολογικό επίπεδο. Παραδείγματα τέτοιων γεγονότων ήταν η εμφάνιση του ατμού σε τεχνολογικό επίπεδο, η πετρελαϊκή κρίση σε πολιτικό επίπεδο, η ανάδυση της τεράστιας κινεζικής αγοράς σε οικονομικό επίπεδο. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1869-1914 παρατηρούνται τεχνολογικές μεταβολές, όπως αντικατάσταση των ιστιοφόρων με ατμόπλοια, γιγαντισμό πλοίων άρα και αυξημένο ποσοστό ναυπηγήσεων, βιομηχανοποίηση και αύξηση του εμπορίου, που μείωσαν το κόστος μεταφοράς και κατ' επέκταση και των ναύλων. Εδώ καταγράφονται τέσσερις κύκλοι διάρκειας 8-12 ετών ο καθένας. Η ναυλαγορά γνωρίζει τη μέγιστη άνθιση το 1911-1912, ενώ το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου σηματοδοτεί την κατάρρευσή της. Αυτή η περίοδος αρχίζει με τεχνολογικές μεταβολές και τελειώνει με έναν πόλεμο. Στην περίοδο 1913-1938 είναι το διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων. Εδώ έχουμε αύξηση θαλάσσιου εμπορίου, έκρηξη ναυπήγησης πλοίων και τεχνολογικές εξελίξεις στις μηχανές των πλοίων, το Κραχ του Χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης. Καταγράφονται δύο κύκλοι με έντονες διακυμάνσεις λόγω των πολύ διαφορετικών μεταξύ τους αιτίων που προκαλούσαν τις διακυμάνσεις. Και πάλι το τέλος αυτής της περιόδου σηματοδοτεί ένας πόλεμος. Την περίοδο 1945-1995 συμβαίνουν γεγονότα σε όλα τα επίπεδα: Τεχνολογικό με την κατασκευή πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους και εξειδικευμένα, πολιτικό με δύο πολέμους - Κορέας και Yom Kippur, διακοπή και επαναλειτουργία της Διώρυγας του Σουέζ, οικονομικό με την προσπάθεια δημιουργίας οικονομικών κλίμακας στις μεταφορές για μείωση του κόστους και την ως εκ τούτου αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και τη μεγάλη πετρελαϊκή κρίση του 1973. Εδώ καταγράφονται πέντε κύκλοι διάρκειας 6-10 ετών ο καθένας και για πρώτη φορά φαίνονται οι σημαντικές διαφορές στις φάσεις και την ισχύ της κρίσης μεταξύ των ναυλαγορών δεξαμενοπλοίων και ξηρού φορτίου. Η περίοδος 1996-2014 είναι αυτή που μας αφορά περισσότερο και παρατηρείται πως η ναυτιλία είναι ακόμη σε ύφεση. Μέχρι τώρα σημειώθηκαν γεγονότα σε οικονομικό επίπεδο όπως η κρίση της Ασίας (1997), ο καταγκισμός των εταιρειών διαδικτύου, η ανάδυση της τεράστιας αγοράς της Κίνας (2003) και βέβαια η μοναδική

χρηματοπιστωτική κρίση του 2008. Δηλαδή, η ναυτιλία θα βρισκόταν και χωρίς τη χρηματοπιστωτική κρίση σε ύφεση εξαιτίας της φάσης του δικού της κύκλου. Απλώς, η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση απλά επιτάχυνε το επερχόμενο πρόβλημα από την υπερβολική χωρητικότητα. Το πρόβλημα αναμενόταν να πλήξει τη ναυτιλία το 2009 και το 2010. Η πιστωτική κρίση εξουδετέρωσε τη ζήτηση για το 2008 και στην ουσία επιτάχυνε κατά 12 μήνες μια κατάσταση που ούτως ή άλλως θα ερχόταν.

Τα χαρακτηριστικά αυτής της πρόσφατης κρίσης και της παρούσας ύφεσης στη ναυτιλία αναλύονται στη συνέχεια. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι κατά βάση κυκλική, αλλά απορροφά τις μεταβολές στην προσφορά και τη ζήτηση του παγκόσμιου εμπορίου με μια χρονική υστέρηση. Η ανταπόκριση της προσφοράς στις μεταβολές της ζήτησης και το αντίστροφο δεν είναι ποτέ άμεση. Δηλαδή οι ναυτιλιακοί κύκλοι έπονται των οικονομικών με μια διαφορά χρόνου, κατά την οποία όμως η ναυτιλιακή βιομηχανία συνήθως συμπεριφέρεται με τα δεδομένα της φάσης του δικού της κύκλου. Εφόσον υπάρχει υψηλή ζήτηση για μεταφορικό έργο με υψηλούς ναύλους και η ναυτιλία είναι σε φάση κορύφωσης του δικού της κύκλου. Ακόμη, εάν έχουν τεθεί παραγγελίες για νεότευκτα και έχουν υπογραφεί συμφωνίες χρηματοδότησης κ.ο.κ., η ναυτιλία εξακολουθεί να υλοποιεί αυτά τα σχέδιά της, παρά τη διαφανόμενη μείωση της ζήτησης λόγω της μειούμενης τάσης του παγκόσμιου εμπορίου. Για παράδειγμα, παρά τη μείωση στη ζήτηση από το 2008, η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε το 2009 γιατί τα πλοία που ήταν ήδη σε παραγγελία από τα προηγούμενα έτη της ευμάρειας συνέχιζαν να παραδίδονται από τα ναυπηγεία. Στη συνέχεια, και την περίοδο Ιανουαρίου 2009 και Ιανουαρίου 2010, η συνολική μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορευματοκιβωτίων, το τονάζ του ξηρού χύδην φορτίου και μεταφοράς άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματος και σιτηρών συνέχιζαν να αυξάνονται. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας λόγω συνθηκών στην παγκόσμια οικονομία οδήγησε κατά τα γνωστά σε σημαντική πτώση των ναύλων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου. Έτσι δημιουργήθηκε πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, ενώ αντίστοιχα είχαμε αρνητικές ταμειακές ροές στις εταιρείες λόγω συνεχούς μείωσης των ναύλων. Δηλαδή, όπως προαναφέρθηκε, και χωρίς την τρέχουσα γενικότερη οικονομική κρίση κάποια στιγμή ο ναυτιλιακός κύκλος θα άρχιζε το υφεσιακό ταξίδι του, όπως πάντα ιστορικά. Μόνο που η παρούσα κρίση ήταν ιδιαίτερη απότομη γιατί κανείς δεν

μπορούσε να προβλέψει τι θα συμβεί το 2008. Αυτή είναι η βασική διαφορά της με όλες τις προηγούμενες. Μπορεί κάποιος να μπορούσε να διαβλέψει την κλασική πορεία της ναυτιλιακής διακύμανσης, αλλά δεν θα μπορούσε να προβλέψει την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που δημιούργησε το πάγωμα όλων των αγορών, το πάγωμα των χρηματοδοτήσεων και την επακόλουθη πολύ απότομη πτώση της ναυλαγοράς. Επίσης, μπορεί η ναυτιλιακή κρίση να επισκιάζεται από την παγκόσμια οικονομική κρίση, αλλά και μερικά από τα αίτια της ναυτιλιακής κρίσης είναι παρόμοια με αυτά της οικονομικής. Τα σημαντικότερα εξ' αυτών είναι τα σύνθετα οικονομικά προϊόντα που απαιτεί η δανειοδότηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας, τα διαφορετικά κίνητρα που κάθε κυβέρνηση παρέχει στους επενδυτές της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η σε μεγάλο βαθμό κακή εκτίμηση του επενδυτικού ρίσκου.

Η ναυτιλιακή πίστη αποτελεί ειδική μορφή χρηματοδοτήσεως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου οι οποίοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως εξής (Alpha Bank, 2009):

- Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδοτήσεως σε περίπου 70%.
- Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι, αφού επηρεάζεται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.
- Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης των πλοίων και της καταστάσεως των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών ευρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες.
- Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιριών είναι ανώνυμες. Αυτή τη φορά, οι διεθνείς θεσμοί αγοράς και διοίκησης αποδείχθηκαν ανεπαρκείς ιδιαίτερα στην εποπτεία χρηματοδότησης. Γιατί, αν και η ναυτιλία θεωρείται

αυτορρυθμιζόμενος κλάδος που λειτουργεί σε ελεύθερη αγορά, δεν παύει να λειτουργεί σε ένα θεσμικό πλαίσιο παγκόσμιας εμβέλειας που διαμορφώνουν διάφοροι οργανισμοί και να υπόκειται σε κάποιους κανόνες, καθώς συνυπάρχει με τους άλλους οικονομικούς τομείς.

2.5 Επιπτώσεις από την Κρίση στις Διεθνείς Χρηματοπιστωτικές αγορές, στις Διεθνείς Ναυτιλιακές Αγορές

Όπως προαναφέρθηκε, η κρίση στη ναυτιλία ήταν αναμενόμενη, από τη στιγμή που η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε πτωτικά το εμπόριο και μάλιστα παρατεταμένα. Βέβαια, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δεν είναι εύκολο να συνοψιστούν τα αποτελέσματα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία γιατί, όπως προαναφέρθηκε η ναυτιλία είναι ακόμη σε ύφεση, αν και στο ανοδικό σημείο της καμπύλης, αλλά δεν υπάρχουν ακόμη συνολικά αποτελέσματα (διάρκεια, ένταση, περαιτέρω επιπτώσεις). Ο κλάδος της ναυτιλίας είχε το 2009 τη χειρότερή του απόδοση από το 2004. Και αυτό διαφαίνεται σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας αλλά και σε όλους τους βασικούς δείκτες απόδοσης που μετρήθηκαν.

Συγκριτικά, την καλύτερη απόδοση είχε ο κλάδος ξηρού φορτίου, ενώ ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχε τη χειρότερη. Τα πρώτα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι διακριτά στις τιμές των ναυτιλιακών δεικτών, οι οποίοι σημείωσαν σημαντική μείωση από το τελευταίο τρίμηνο του 2008. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ναυτιλιακοί δείκτες στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου, με τον Baltic Dry Index (BDI) να μειώνεται κατά 94%, από την ιστορική κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου 2008, στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008, πριν φθάσει στις 1.861 μονάδες τη δεδομένη

στιγμή. Ειδικότερα, στην περίπτωση των πλοίων τύπου Capesize, ενώ στις 5 Ιουνίου 2008 η μέση χρονοναύλωση ανά ημέρα ήταν 233.988 δολάρια, στις 2 Δεκεμβρίου 2008 η μέση ημερήσια τιμή ήταν μικρότερη από 2.316 δολάρια, αρκετά χαμηλότερη από τον ιστορικό μέσο όρο των 51.833 δολαρίων ανά ημέρα. Ανάλογες παρατηρήσεις υφίστανται στις διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη, όπου οι δείκτες των ναύλων σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τους τελευταίους μήνες. Από την άλλη μεριά, οι δείκτες των ναύλων στην αγορά δεξαμενόπλοιων έχουν μειωθεί, αλλά δεν έχουν συρρικνωθεί. Εντούτοις, οι διαρκείς μειώσεις στην παραγωγή ΟΠΕΚ, αλλά και οι αυξημένες προγραμματισμένες παραδόσεις νεοκατασκευασθέντων δεξαμενοπλοίων (λόγω της σταδιακής απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος) που αναμένονται το 2009/2010, είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα τιμών. Η αρνητική πορεία της αγοράς κατέστησε ασύμφορη την επιχειρηματική εκμετάλλευση.

Πέραν των αρνητικών αποτελεσμάτων στη ναυλαγορά, οι αγοραπωλησίες των πλοίων σημείωσαν σημαντική μείωση. Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα να εξανεμίζονται, καθώς η αξία των στόλων τους μειώθηκε αισθητά, έως και πάνω από 60% σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Η σημαντική μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να αποστέλλονται προς διάλυση σε μειωμένες τιμές (δεδομένου ότι δεν είναι πλέον ανταγωνιστικά), είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία. Παράλληλα, στην αγορά των νέων κατασκευών παρατηρήθηκαν φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των συμβολαίων ναυπήγησης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι παραδόσεις πλοίων το 2009 να είναι κατά 25% χαμηλότερες από ότι αναμενόταν στις αρχές της χρονιάς. Επίσης, ο αριθμός των παραγγελιών σε ναυπηγεία που πραγματοποιήθηκαν το 2009 ήταν ο χαμηλότερος κατά τα τελευταία 10 χρόνια. Μάλιστα, αρκετοί πλοιοκτήτες αδυνατούσαν να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια (χάνοντας εκατομμύρια δολάρια σε προκαταβολές), ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετώπιζαν αφενός μεν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών παραδόσεων, αφετέρου δε κεφαλαιακές ζημίες από τις τρέχουσες αναβολές / ακυρώσεις παράδοσης. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιούργησαν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα

δάνεια τελούν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδομούνται με τη βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες τον χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές. Το μεγαλύτερο ποσοστό αναχρηματοδότησης είχαν οι εταιρείες με στόλους μεταφοράς ξηρού φορτίου και στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή των δύο κλάδων που επλήγησαν περισσότερο από την οικονομική ύφεση. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, καθίσταται κατανοητή η τάση συγχώνευσης των εταιρειών στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς η εταιρική αναδόμηση και ο νέος προγραμματισμός αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια υγιή αποκατάσταση.

Το αντίκτυπο που είχε η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ήταν ιδιαίτερα αισθητό στις τιμές των πλοίων που εκτιμάται ότι μειώθηκαν από 30% μέχρι 60% -ανάλογα με τον τύπο του πλοίου- από το υψηλότερο της τιμής τους το 2008. Τη μεγαλύτερη ζημία σημείωσαν οι εταιρείες που προέρχονταν από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου.. Αξιοσημείωτο είναι πως η χρηματοπιστωτική κρίση επέφερε την απότομη είσοδο της ναυτιλίας στην πτωτική φάση του κύκλου, αλλά με τη σειρά της και η ναυτιλία επέφερε σημαντικά προβλήματα σε τράπεζες που παραδοσιακά δραστηριοποιούνταν στη δανειοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών. Για παράδειγμα, κάθε παραγγελία πλοίου πρέπει να εξετάζεται πόσο κοστίζει, πώς θα δανειοδοτηθεί, πώς θα εξυπηρετήσει τα δάνειά της η επιχείρηση, πόσο αναμένεται να εισπράττει από τους ναύλους.

Την τελευταία πριν από την κρίση καλή περίοδο όμως πολλές παραγγελίες έγιναν στη βάση μιας μελλοντικής μεταπώλησης με κέρδος σε κάποιον άλλο. Και έτσι πολλές εταιρείες έκαναν αγορές, χωρίς να εξετάζουν κατά πόσον εξασφαλίζονται οι ναύλοι ή κατά πόσον μπορούν να εξυπηρετήσουν τα δάνεια. Όταν αναπάντεχα, οι συνθήκες άλλαξαν οι αξίες των νεότευκτων έπεσαν απότομα με αποτέλεσμα όλο το σκηνικό να αλλάξει. Μια χώρα της οποίας οι τράπεζες αρέσκονταν να χρηματοδοτούν παραδοσιακά τη ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και νέες κατασκευές πλοίων είναι η Γερμανία, η οποία βέβαια πλήγηκε ιδιαίτερα σκληρά από την κρίση στη ναυτιλία. Σύμφωνα με τη Moody's, οι 10 μεγαλύτερες γερμανικές τράπεζες είχαν άνοιγμα 98 δισεκατ. ευρώ λόγω δανειοδότησης στη ναυτιλιακή βιομηχανία, στα τέλη του 2012. Οι γερμανικές τράπεζες επωμίστηκαν ένα μεγάλο μερίδιο μομφής από την περαιτέρω διάχυση της ύφεσης. Βοηθώντας αφειδώς τη χρηματοδότηση για αγορά ή

για κατασκευή πλοίων, οι γερμανικές τράπεζες συνέβαλαν στη δημιουργία υπερπροσφοράς μεταφορικού έργου στην αγορά των κοντέινερ, η οποία οδήγησε σε κατάρρευση της τιμής των φορτίων παγκόσμια.

2.6 Τάσεις στις Διεθνείς Ναυτιλιακές Αγορές

Η έξοδος της παγκόσμιας ναυτιλίας από την κρίση θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησης της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησης της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών και του διεθνούς εμπορίου. Όμως, όποτε κι αν η ναυτιλία μετακινηθεί στα υψηλά του κύκλου της, δεν σημαίνει ότι η περίοδος παραμονής στην υψηλή καμπύλη του κύκλου θα επιφέρει υψηλή κερδοφορία, όπως συνέβη στην πενταετία **2003-2007**. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Παρ' όλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις τους στις δύσκολες περιόδους. Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) Θεόδωρος Βενιάμης (2014) εμφανίζεται αισιόδοξος αναφέροντας «Τα τελευταία χρόνια η ναυτιλία αντιμετωπίζει σημαντική υπερπροσφορά χωρητικότητας στους περισσότερους τομείς της, μειωμένη χρηματοδότηση από το διεθνές τραπεζικό σύστημα, μη κερδοφόρο ναυλαγορά και άνευ προηγουμένου νομοθετικές προκλήσεις στα θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Παρά τις αντίξοες αυτές συνθήκες, η ναυτιλία συνεχίζει σταθερά ανοδική πορεία με πλοία τελευταίας τεχνολογίας σύμφωνα με τις αυστηρές προδιαγραφές που υπαγορεύονται από την αναγκαιότητα προστασίας του πλανήτη μας από κάθε μορφής ρύπανση». Παράλληλα όμως, πολλές είναι οι προκλήσεις και ευκαιρίες από τη

διαμόρφωση νέων δεδομένων στη διεθνή σκηνή όπως η ανάπτυξη της Αρκτικής Οδού και η κατασκευή της νέας Διώρυγας του Παναμά». Ομοίως ο Βαρουζάκης (2012) υποστηρίζει ότι «Η ναυτιλία έχει δώσει απαντήσεις. Απαντήσεις δοκιμασμένες σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον ανταγωνισμού με διεθνείς προκλήσεις και πολλές δυσκολίες. Η βαθύτατη κρίση της ναυτιλίας των τελευταίων ετών δεν έχει αποκατασταθεί πλήρως. Η ναυτιλία όμως αντεπεξέρχεται επιστρατεύοντας τα κύρια μέσα που διαθέτει και χαρακτηρίζουν τον κλάδο: Την ευελιξία και την προσαρμοστικότητα. Η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα απαιτούν αυτονομία. Η αυτονομία και η απουσία του κρατικού παρεμβατισμού είναι η δύναμη του ναυτιλιακού κλάδου. Έφτασε λοιπόν η στιγμή να αφήσουμε το ελληνικό δαιμόνιο δημιουργικότητας και επιχειρηματικότητας να ξανανθίσει». Με βάση λεγόμενα σημαντικών ανθρώπων αλλά και στατιστικά στοιχεία διαπιστώνεται πως η Ελληνική ναυτιλία μπορεί και αντεπεξέρχεται αυτή τη δύσκολη περίοδο.

2.7 Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης στη Ναυτιλία

Η ισορρόπηση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και ακολούθως η αποκατάσταση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελούν δύο πρωταρχικά σημαντικά βήματα τα οποία θα πρέπει να υλοποιηθούν. Έπειτα, άλλα μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Θα πρέπει να μειωθεί η προσφορά χωρητικότητας, αφού πολλά προβλήματα στις ναυτιλιακές αγορές προήλθαν από τη μείωση στη ζήτηση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας.
- ✓ Ακόμη, να δημιουργηθούν μηχανισμοί ελέγχου, έτσι ώστε να παρεμποδίζεται η πιθανότητα δημιουργίας αρνητικών δεδομένων (π.χ. φούσκες, αισχροκέρδεια) που θα συμπαρασύρουν και άλλους τομείς της οικονομίας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες να αξιολογούν προσεκτικά τις νέες επενδυτικές ευκαιρίες που θα παρουσιάζονται και εάν είναι δυνατό, να χρησιμοποιούν μέρος των κερδών τους, ώστε να περιορίζουν και το κόστος δανεισμού.

- ✓ Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αναθεωρήσουν το πρόγραμμά τους αναφορικά με νέες ναυπηγήσεις.
- ✓ Η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα θα πρέπει να δημιουργήσει μηχανισμούς που θα αποτρέπουν τη δημιουργία άλλων κρίσεων.
- ✓ Να ενισχυθούν οι διάφορες συνέργειες μεταξύ όλων των ναυτιλιακών φορέων.
- ✓ Να στηριχθούν οι τομείς της ανάπτυξης της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας.
- ✓ Θα πρέπει να υπάρξει εφαρμογή ενός σχεδίου που θα βελτιώσει την κατάσταση στο παγκόσμιο εμπόριο.
- ✓ Θα πρέπει να υπάρξουν κρατικές ενισχύσεις.
- ✓ Επίσης σημαντικό είναι να υπάρχει καλύτερη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων και η διασφάλιση συνθηκών εργασίας υψηλού επιπέδου.
- ✓ Τέλος, θα πρέπει να πραγματοποιηθούν κινήσεις για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της πειρατείας.

Συμπερασματικά, τα μέτρα που θα ληφθούν θα πρέπει να είναι αποτρεπτικά παρόμοιων καταστάσεων, αλλά και την ίδια ώρα θα πρέπει να βοηθήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Το γεγονός ότι υπάρχει έντονη κυκλικότητα στη ναυτιλία, η αντιμετώπιση κρίσεων και διαχείριση κινδύνων θα πρέπει να αποτελεί μόνιμο μέλημα όσων δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό κλάδο.

2.8 Ανακεφαλαίωση

Στο κεφάλαιο αυτό δόθηκε ερμηνεία στην λέξη «κρίση» προσπαθώντας ταυτόχρονα να αναλυθούν εις βάθος τα αίτια που την επιφέρουν, οι τρόποι αντιμετώπισής της αλλά και οι επιρροές της. Όπως προαναφέρθηκε δεν είναι εύκολο να δοθούν ξεκάθαρες απαντήσεις στα θέματα που τέθηκαν προηγουμένως και αφορούν την παρούσα κρίση που διέρχεται η ποντοπόρος ναυτιλία. Οι επιπτώσεις της είναι δεδομένες και εμφανίζονται σχεδόν παντού αλλά μπορεί κανείς τελικά να κρατήσει και κάποια θετικά στοιχεία, μέσα από την ομολογουμένως δύσκολη περίοδο που διέρχεται τα τελευταία χρόνια ο κλάδος αυτός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η Παγκόσμια Ποντοπόρος Ναυτιλία με Αριθμούς

3.1 Εισαγωγή

Ενδιαφέρον είναι να εξεταστούν ενδελεχώς κάποια στοιχεία που αποτυπώνουν ξεκάθαρα την πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας λίγο πριν και κατά τη διάρκεια της κρίσης.

Έτσι λοιπόν, στο τρίτο κεφάλαιο θα ποσοτικοποιήσουμε τις επενδύσεις για την περίοδο την οποία μελετάμε. Θα εξετάσουμε πως κυμαίνονται σε παγκόσμιο επίπεδο οι επενδύσεις σε νέα αλλά και μεταχειρισμένα πλοία (στόλο), τι εμπορεύματα μεταφέρθηκαν αλλά και σε τι ποσότητες, τις τιμές των ναύλων, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές αλλά και αγορές όπως αυτή της Κίνας, όπου τα τελευταία χρόνια κυριαρχούν στον χώρο της ναυτιλίας. Θα γίνουν αναφορές και σε άλλες πρωταγωνίστριες χώρες όπως είναι και η δικιά μας, η Ελλάδα.

Τέλος, θα μελετήσουμε με τη χρήση του στατιστικού προγράμματος SPSS την συσχέτιση και την αλληλεξάρτηση δύο πολύ σημαντικών μεταβλητών για την οικονομία της ναυτιλίας. Θα βγάλουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την μεταβλητή του παγκόσμιου ΑΕΠ σε σχέση με τη μεταβλητή των συνολικών αγαθών που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης για τα έτη 2006-2015.

3.2 Αργεί Ακόμα η Ουσιαστική Ανάκαμψη των Ναυλαγορών

Το επενδυτικό στοίχημα της ελληνικής, αλλά και της διεθνούς πλοιοκτησίας, σε νέα και μεταχειρισμένα πλοία, θα κρίνει ασφαλώς η πορεία των ναυλαγορών, που το τελευταίο διάστημα χαρακτηρίζεται από τη μερική ανάκαμψη στο ξηρό φορτίο και τη συνεχιζόμενη διόρθωση στο υγρό φορτίο. Είναι ενδεικτικό πως ο δείκτης-βαρόμετρο στο ξηρό φορτίο, ο Baltic Dry Index (BDI), κινείται περίξ των 1.000 μονάδων, εμφανίζοντας άνοδο της τάξης του 100% στο 12μηνο και πολύ μεγαλύτερη από το ιστορικό χαμηλό όλων των εποχών, στις 290 μονάδες, όπου είχε διολισθήσει στις 10 Φεβρουαρίου του 2016. Η κίνηση αυτή του BDI έχει αρχίσει να συμπαρασύρει

υψηλότερα και τις τιμές των φορτηγών, αν και σε πολύ μικρότερη έκταση. Την ίδια ώρα τα ημερήσια έσοδα στα δεξαμενόπλοια έχουν υποχωρήσει σημαντικά, κατά το τελευταίο έτος, έπειτα από χρόνια ιδιαίτερα θετικών επιδόσεων. Έτσι στον κλάδο της μεταφοράς αργού πετρελαίου ο μέσος όρος των ημερήσιων εσόδων των πολύ μεγάλων δεξαμενόπλοιων VLCC έχει υποχωρήσει από τα 64.846 δολάρια το 2015 στα 41.321 το 2016 και στα Aframax από 37.977 στα 22.964 δολάρια τη μέρα, σύμφωνα με την Clarkson. Στα δεξαμενόπλοια, οι μεταφορές διυλισμένων προϊόντων τα μέσου βεληνεκούς (MR) τάνκερ μεταφοράς καθαρών προϊόντων έχουν διαμορφωθεί το 2016 στα 12.105 δολάρια την ημέρα έναντι 21.444 το 2015. Αν και εκδηλώνονται το τελευταίο διάστημα ανοδικές τάσεις, πολλοί εκτιμούν πως θα χρειαστεί χρόνος για να υπάρξει διατηρήσιμη ανάκαμψη σε υψηλότερα επίπεδα. Πιέσεις έχουν, έτσι, δεχθεί και οι τιμές των δεξαμενόπλοιων. Όμως η άνοδος των τιμών του πετρελαίου και η αναμενόμενη μείωση των εξαγωγών του ΟΠΕΚ σημαίνει πως η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές μπορεί να είναι μικρότερη της αύξησης που αναμένεται για τα επόμενα χρόνια από τις παραδόσεις νεότευκτων δεξαμενόπλοιων. Οι νέες παραγγελίες προς τα ναυπηγεία για νεότευκτα πλοία υποχώρησαν το 2016 κατά 71% σε σχέση με το 2015, σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons. Υπογράφηκαν συμβάσεις για μόλις 539 νέα ποντοπόρα πλοία έναντι 1.836 το 2015. Οι υψηλότερες επενδύσεις έγιναν από αμερικανικά συμφέροντα, κυρίως για νέα κρουαζιερόπλοια, πλοία ιδιαίτερα μεγάλης αξίας συγκριτικά με τα φορτηγά.

3.3 Παγκόσμιες Προβλέψεις Δυναμικότητας

Σύμφωνα με το Outlook του 2017 του Lloyd's List Intelligence, η δυναμικότητα του παγκόσμιου στόλου των τάνκερ μεταφοράς αργού πετρελαίου θα αυξηθεί το 2017 στα 401 εκατομμύρια τόνους DWT από 377 εκατομμύρια τόνους το 2016 και αυτή των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων στα 184 εκατομμύρια τόνους DWT από 176 εκατομμύρια. Εκτιμήσεις που δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας. Τα ίδια περίπου ισχύουν και για το ξηρό φορτίο όπου η αύξηση του τονάζ αναμένεται να διαμορφωθεί στο 2% περίπου, διπλάσια δηλαδή από την εκτιμώμενη αύξηση των φορτίων που προβλέπεται μόλις στο 1%. Απαιτείται έτσι περαιτέρω αύξηση των διαλύσεων παλαιότερων πλοίων, συνεχιζόμενη

αυτοσυγκράτηση της πλοιοκτησίας από παραγγελίες για νεότευκτα και μια υγιής τόνωση του παγκόσμιου εμπορίου για να εμπεδωθούν συνθήκες βιώσιμης ανάκαμψης της ποντοπόρου ναυτιλίας.

3.4 Κατάταξη με Βάση την Χωρητικότητα των Πλοίων

Πρώτη στον κόσμο, με στόλο που αριθμεί 3.428 πλοία, η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας, για την περίοδο **2012-2013**, παρότι την προηγούμενη δεκαετία κατείχε την δεύτερη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με την Clarksons, τον μεγαλύτερο ναυλομεσιτικό οίκο η Ελλάδα επανήλθε στην κορυφή εκθρονίζοντας την Ιαπωνία και αποδεικνύοντας πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες ζύγισαν τελικά καλύτερα την τάση. Η ελληνική πλοιοκτησία εμφανίζει για το **2014-2015** συνολική χωρητικότητα (gross tonnage) 164 εκατομμυρίων GT και 4.894 ποντοπόρα έναντι 159,4 εκατ. GT και 8.537, προφανώς μικρότερων, πλοίων της Ιαπωνίας. Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Κίνα με 6.427 πλοία ολικής χωρητικότητας 116,7 εκατ. GT και τέταρτη η Γερμανία με μόλις 95,1 εκατ. GT. Τη λίστα των 10 πρώτων χωρών στην ποντοπόρο συμπληρώνουν η Νότια Κορέα, οι ΗΠΑ, η Νορβηγία, η Σιγκαπούρη, η Ιταλία και η Δανία. «Επί 20 χρόνια, η Ελλάδα, η χώρα που αναλάμβανε το μεγαλύτερο ρίσκο, βρισκόταν σε ανταγωνισμό με την Ιαπωνία, το έθνος των συνετών επιχειρήσεων (τουλάχιστον αυτή είναι η αντίληψη που έχει επικρατήσει).» σχολιάζει η Clarksons στην σχετική έκθεση και συμπληρώνει: «Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν πολύ μπροστά από τους Ιάπωνες, αλλά όταν έγινε η εκρηκτική άνοδος τη δεκαετία του 2000, η Ιαπωνία εκτοξεύθηκε και έγινε η χώρα με τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες όμως, που επέδειξαν συγκράτηση τα χρόνια της εκρηκτικής ανόδου, άρχισαν να καλύπτουν το χαμένο έδαφος το **2010** και από το **2014** βρίσκονται και πάλι στην κορυφή της κατάταξης, με συνολικό στόλο 164 εκατ. GT. Έτσι, η κρατούσα άποψη για τους δύο τιτάνες του χώρου αποδείχθηκε λανθασμένη.

Πίνακας 3.1

Αριθμός πλοίων και χωρητικότητα των τριών πρώτων χωρών παγκόσμια

	ΕΛΛΑΔΑ	ΙΑΠΩΝΙΑ	ΚΙΝΑ
Εκατομύρια GT	164	159,4	116,7
Αριθμός πλοίων	4.894	8.537	6.427

Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη και τη δεύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών-μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το **42,72%** της κοινοτικής χωρητικότητας. Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων (αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών / παραγωγών πετρελαίου.

3.5 Θετικά τα Μηνύματα για την Μεταφορά Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου LNG

Μια ακόμα πλευρά των ανταγωνισμών για την Ενέργεια και τη φρενίτιδα μερίδων του κεφαλαίου γύρω από τα κοιτάσματα φυσικού αερίου, δίνει η μελέτη της συμβουλευτικής εταιρείας Douglas Westwood, σύμφωνα με την οποία οι κεφαλαιακές επενδύσεις στο LNG (Liquefied Natural Gas - υγροποιημένο αέριο) πρόκειται να υπερδιπλασιαστούν στα 228 δισ. δολάρια διεθνώς κατά την περίοδο **2013-17**. Η εταιρεία προβλέπει πολλαπλασιασμό των έργων υγροποίησης αερίου τόσο στην ξηρά, όσο και στη θάλασσα, αλλά και των τερματικών αεριοποίησης. Γεωγραφικά, σημειώνει ότι θα πρωταγωνιστήσουν η περιοχή της Αυστραλίας και η Βόρεια Αμερική, όπου η εξόρυξη του σχιστολιθικού αερίου αναμένεται να φέρει τις **ΗΠΑ στις πρώτες θέσεις των εξαγωγέων παγκόσμια**, μαζί με τη Ρωσία, το Κατάρ και την Αυστραλία. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Douglas Westwood, οι σταθμοί υγροποίησης θα απαιτήσουν επενδύσεις 143 δισ. δολαρίων, ενώ οι τερματικοί σταθμοί 50 δισ. και τα πλοία LNG άλλα 50 δισ. δολάρια. Σύμφωνα με προβλέψεις το παγκόσμιο εμπόριο LNG θα αυξηθεί από 310 δισ. κ.μ. που ήταν το 2011, στα 570

δισ. κ.μ. το 2020 και τα 880 δισ. κ.μ. το 2030. Η αύξηση θα οφείλεται κυρίως στην άνοδο των εισαγωγών από Κίνα και Ινδία. Τα δύο αυτά κράτη αναμένεται να αυξήσουν τις εισαγωγές τους τόσο από το Κατάρ όσο και την Αυστραλία. Παράλληλα, υπολογίζεται ότι τα κράτη που θα εισάγουν υγροποιημένο φυσικό αέριο θα φθάσουν τα 40 μέχρι το 2030. Πρόσφατη έρευνα της γαλλικής BNP, κατέληγε στην εκτίμηση ότι οι ασιατικές χώρες θα χρειαστούν επιπλέον 8 εκ. τόνους LNG, για να καλύψουν το ενεργειακό τους ισοζύγιο. Σαν αποτέλεσμα, το LNG αναμένεται να κερδίσει ραγδαία μεγαλύτερο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά Ενέργειας, από το **19% που κατέχει σήμερα**. Ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς LNG αριθμεί σήμερα πλοία μεταφορικής ικανότητας 53 εκ. κυβικών μέτρων. Έως το 2030, υπολογίζεται ότι ο στόλος αυτός θα πρέπει να αυξηθεί από τα 360 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου που είναι σήμερα, στα 900, με συνολική χωρητικότητα 90 εκ. κυβικών μέτρων, προκειμένου να καλύψει την παγκόσμια ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με στοιχεία της Κομισιόν, από το συνολικό αριθμό των πλοίων μεταφοράς LNG, το 1/6 ήταν κάτω από τη σημαία κράτους - μέλους της ΕΕ, ενώ εκτιμάται ότι οι ανάγκες της θα απορροφούν μελλοντικά το 30% του συνόλου των δρομολογίων παγκόσμια. Οι Έλληνες εφοπλιστές προχωρούν σε μαζικές παραγγελίες πλοίων μεταφοράς LNG, πολλά από τα οποία κοστίζουν ακόμα και πάνω από 200 εκ. δολάρια. Τα προσδοκώμενα όμως έσοδα είναι πολλαπλάσια, αν αναλογιστεί κανείς ότι οι ναύλοι στην αγορά κυμαίνονται στα 90.000 δολάρια την ημέρα, ενώ αυξάνεται σταδιακά η ζήτηση για διετή χρονοναύλωση, με ναύλο πάνω από 120.000 δολάρια ημερησίως.

Σύμφωνα με τον πρώην υπουργό Ναυτιλίας, Κ. Μουσουρούλη, τα μισά πλοία LNG που ναυπηγήθηκαν το τελευταίο διάστημα είναι ελληνικά. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ακόμα ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές ελέγχουν το 9,1% της παγκόσμιας μεταφορικής δυνατότητας στο LNG, έναντι 7,4% πέρυσι. Όσον αφορά στον αριθμό των πλοίων, οι ελληνικές εταιρείες διαχειρίζονται 140 πλοία LNG σε σύνολο 1.512 παγκοσμίως. Σήμερα, τα επενδεδυμένα κεφάλαια από Έλληνες πλοιοκτήτες στον τομέα του LNG εκτιμάται ότι ξεπερνούν τα 10 δισ. δολάρια. Μόνο τα δύο τελευταία χρόνια, το συνολικό ύψος της επένδυσης που έχουν πραγματοποιήσει ξεπερνά τα 7,4 δισ. δολάρια. Πέντε μεγάλες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων είναι ανάμεσα στις πρώτες παγκόσμια και έχουν παραγγείλει τα δύο στα τρία δεξαμενόπλοια υγροποιημένου φυσικού αερίου που παραδίδονται φέτος από

τα ναυπηγεία παγκοσμίως. Επίσης, το 50% του υπό ναυπήγηση στόλου διεθνώς είναι ελληνικό. Δώδεκα νέα τέτοια πλοία αξίας 2,4 δισ. δολάρια παραδόθηκαν το 2013 σε ελληνόκτητες εταιρείες, άλλα 14 το 2014 και 12 το 2015. Ενδεικτικά, στα ναυπηγεία της Κορέας που εξειδικεύονται στην ναυπήγηση πλοίων LNG, από τα 82 νέα πλοία τα 38 ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές. Η Maran Gas Maritime έχει παραγγέλλει 11 τάνκερ, η GASLOG 8 τάνκερ, η DYNAGAS 7 τάνκερ και η Cardiff Maritime 4 τάνκερ. Σύμφωνα με δημοσιοποιημένα στοιχεία, οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες ελέγχουν σήμερα το 46% του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών ναυπήγησης πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

3.6 Εξαγωγές και Εισαγωγές Εμπορευματοκιβωτίων εν Μέσω Κρίσης Ανά Χώρα

Σύμφωνα με την Drewry Maritime Research, ο παγκόσμιος στόλος των εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε σε 32,9 εκατομμύρια TEU το 2012. Υπάρχει μια ποικιλία διαφορετικών τύπων εμπορευματοκιβωτίων που αποτελούν αυτό το στόλο. Τα ξηρά εμπορευματοκιβώτια (τυπικά και ειδικά) αποτελούν την πλειοψηφία, ιστορικά περίπου το 93% του στόλου και το 2012 μειώθηκε στο 89% του στόλου. Το άλλο 7% χωρίζεται μεταξύ μονωμένων δοχείων ψυκτικού θαλάμου και δεξαμενών. Τα Reefers αποτελούν περίπου το 6,25% του παγκόσμιου στόλου. Οι δεξαμενές, για τη μεταφορά διαφόρων υγρών, καταλαμβάνουν το υπόλοιπο 0,75%. Χρησιμοποιώντας αυτές τις αναλογίες, εκτιμάται ότι το μέγεθος του στόλου ξηρού εμπορευματοκιβωτίου το 2012 ήταν περίπου 29,3 εκατομμύρια TEU. Τα εμπορευματοκιβώτια με ψυγεία γεμίζουν περίπου 2,1 εκατομμύρια TEU του παγκόσμιου στόλου και δεξαμενών αποτελούσαν περίπου το ένα τέταρτο εκατομμύριο TEU του όγκου του στόλου.

Πίνακας 3.2

20 πρώτες χώρες στις εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων (Containerized Cargo)

RANK	EXPORTER	2014 TEUS (MILLIONS)	2013 TEUS (MILLIONS)	2010 TEUS (MILLIONS)
1	China	36.0	34.2	31.3
2	UnitedStates	11.9	11.5	11.2
3	SouthKorea	5.93	5.79	5.20
4	Japan	5.28	5.20	5.74
5	Indonesia	4.00	3.59	3.00
6	Thailand	3.92	3.78	3.40
7	Germany	3.32	3.24	3.00
8	Taiwan, China	3.25	3.24	3.41
9	India	3.07	2.95	1.90
10	Vietnam	2.94	2.63	1.61
11	Brazil	2.88	2.74	2.30
12	Malaysia	2.60	2.50	2.50
13	SaudiArabia	2.24	2.20	1.60
14	Italy	1.83	1.77	1.60
15	Turkey	1.82	1.66	1.60
16	Spain	1.72	1.61	--
17	Canada	1.70	1.65	1.60
18	Singapore	1.57	1.48	1.60
19	Netherlands	1.54	1.35	1.60
20	Australia	1.45	1.43	--
	WorldTotal	127.60	122.35	

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Αξιοσημείωτο είναι πως αυξήθηκαν οι εξαγωγές εν μέσω κρίσης κατά τη διάρκεια των ετών 2010-2014 σε ποσοστό περίπου ίσο με 15%.

Πίνακας 3.3

20 πρώτες χώρες στις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων (Containerized Cargo)

RANK	IMPORTER	2014 TEUS (MILLIONS)	2013 TEUS (MILLIONS)	2010 TEUS (MILLIONS)
1	UnitedStates	19.6	18.4	17.6
2	China	14.7	14.4	12.0
3	Japan	6.55	6.34	6.10
4	SouthKorea	5.09	4.80	4.50
5	Indonesia	3.17	3.13	2.50
6	Germany	3.00	2.78	2.80
7	UnitedKingdom	2.64	2.42	2.50
8	Taiwan, China	2.53	2.42	2.50
9	Australia	2.52	2.45	1.80
10	Vietnam	2.47	2.19	2.00
11	India	2.39	2.21	2.00
12	Thailand	2.35	2.32	2.00
13	Malaysia	2.33	2.08	2.10
14	Brazil	2.32	2.32	1.90
15	UnitedArabEmirates	2.30	2.06	2.10
16	Netherlands	2.22	1.84	1.70
17	HongKong	2.14	2.05	2.40
18	SaudiArabia	2.02	1.95	--
19	Russia	1.88	1.95	--
20	Singapore	1.86	1.79	--
	WorldTotal	127.60	122.35	

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο διαμορφώθηκαν ως εξής:

Πίνακας 3.4

Εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη

RANK	EXPORTER	2014 TEUS	2013 TEUS	2010 TEUS
1	Germany	3,320,075	3,240,803	3,036,978
2	Italy	1,838,097	1,775,187	1,635,234
3	Spain	1,723,840	1,619,572	1,201,957
4	Netherlands	1,547,887	1,354,256	1,585,773
5	France	1,367,862	1,329,390	1,328,393
6	UnitedKingdom	1,332,009	1,365,905	1,469,172
7	BelgiumandLuxembourg	1,124,045	1,134,758	1,104,244
8	Sweden	599,270	607,328	597,604
9	Finland	522,603	536,386	584,255
10	Austria	417,188	398,507	452,709
11	Portugal	395,256	370,863	288,368
12	Poland	318,078	304,932	225,379
13	Denmark	230,749	238,065	267,874
14	Romania	191,868	171,239	151,761
15	Greece	175,748	156,376	195,839
16	Baltics (Estonia, Latvia, and Lithuania)	174,445	149,606	105,315
17	CzechRepublic	170,037	166,163	162,134
18	Ireland	152,346	143,884	184,360
19	Hungary	114,467	97,078	85,934
20	Bulgaria	87,237	80,957	63,195
	EU Total	16,028,122	15,474,285	14,846,543

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Πίνακας 3.5

Εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη

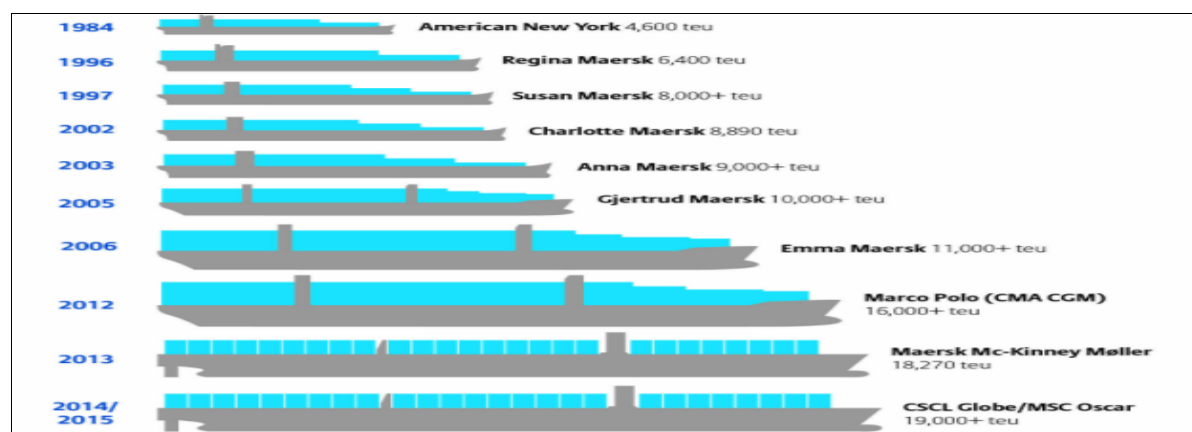
RANK	IMPORTER	2014 TEUS	2013 TEUS	2010 TEUS
1	Germany	3,004,908	2,783,001	2,841,570
2	United Kingdom	2,642,603	2,427,615	2,513,450
3	Netherlands	2,222,701	1,847,091	1,656,708
4	France	1,654,855	1,581,979	1,547,080
5	Belgium and Luxembourg	1,633,457	1,567,716	1,464,825
6	Italy	1,568,668	1,472,667	1,766,774
7	Spain	1,414,784	1,256,980	1,433,358
8	Poland	607,780	556,576	555,338
9	Sweden	369,637	346,997	371,186
10	Austria	242,829	228,948	237,873
11	Denmark	226,40	213,071	254,702
12	Czech Republic	215,230	213	310,237
13	Greece	207,234	155,329	238,948
14	Baltics (Estonia, Latvia, and Lithuania)	200,607	211,054	222,293
15	Portugal	200,138	224,958	207,965
16	Finland	194,722	196,389	236,095
17	Ireland	184,981	158,279	203,872
18	Romania	157,718	149,770	163,165
19	Slovak Republic	132,374	124,951	161,881
20	Hungary	99,446	97,522	161,881
	EU Total	17,517,792	16,175,412	16,779,910

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Εν συνεχεία, στον Πίνακα 3.6 περιγράφεται η ανάπτυξη των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια από το 1984 έως και το 2015.

Πίνακας 3.6

Ανάπτυξη των πλοίων που μεταφέρουν Container



Επίσης, στον Πίνακα 3.7 αναφέρονται τα κορυφαία 10 λιμάνια παγκόσμια για τα έτη 2011-2015 σε όγκο million TEU με το λιμάνι του Πειραιά να βρίσκεται στην παγκόσμια κατάταξη στην 45 θέση με Μέσο όρο κοντά στο 3,5.

Πίνακας 3.7

Κορυφαία 10 λιμάνια παγκόσμια

A/A	Λιμάνια	2011	2012	2013	2014	2015
1	Shanghai, China	31.74	32.53	33.62	35.29	36.54
2	Singapore	29.94	31.65	32.6	33.87	30.92
3	Shenzhen, China	22.57	22.94	23.28	24.03	24.20
4	Ningbo-Zhoushan, China	14.72	16.83	17.33	19.45	20.63
5	Hong Kong, S.A.R., China	24.38	23.12	22.35	22.23	20.07
6	Busan, South Korea	16.18	17.04	17.69	18.65	19.45
7	Qingdao, China	13.02	14.50	15.52	16.62	17.47
8	Guangzhou Harbor, China	14.42	14.74	15.31	16.16	17.22
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	13.00	13.30	13.64	15.25	15.60
10	Tianjin, China	11.59	12.30	13.01	14.05	14.11

3.7 Ελλάδα – Κίνα 2 Χώρες «Πρωταγωνιστές» στον Κλάδο της Ναυτιλίας

3.7.1 Η Κίνα και η επιρροή της στη ναυτιλία

Εν μέσω κρίσης, με όπλο τα συναλλαγματικά τους αποθέματα, οι Κινέζοι κτίζουν τη δική τους «αυτοκρατορία» στη ναυτιλία. Έχουν αποδυθεί σε μία κούρσα αγοράς πλοίων ξηρού φορτίου εξοβελίζοντας τους Έλληνες πλοιοκτήτες από την πρώτη θέση. Η υπερδύναμη της Κίνας έχει βάλει στόχο να αυτονομηθεί στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Σαγκάη το Ντάλιαν και η Γκουανγκτζού (πρώην Καντόνα) είναι τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της νέας «αυτοκρατορίας». Οι μεγαλύτερες κινεζικές εταιρείες βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο, δηλαδή υπό τον έλεγχο νομαρχιών

ασφαλιστικών ταμείων. Σύμφωνα με στοιχεία διεθνών οργανισμών το **2008** για πρώτη φορά στην ιστορία της αναγορεύεται στην τρίτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάτω από την κινεζική σημαία φαίνεται να υπάρχει ένας στόλος από περίπου 1.770 πλοία, ενώ άλλα 1.300 πλοία περίπου ανήκουν σε εταιρείες κινεζικών συμφερόντων, που είναι όμως εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια. Στην αρχή αυτής της «κούρσας εξοπλισμών» στη ναυτιλία οι Κινέζοι αγόραζαν πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως μικρής χωρητικότητας. «Σκούπιζαν» ότι κινιόταν προς τα διαλυτήρια της Ινδίας, του Πακιστάν και του Μπαγκλαντές. Στόχος τους ήταν να εξυπηρετήσουν το εσωτερικό εμπόριο της χώρας από λιμάνι σε λιμάνι. Όμως, προς το τέλος του 2009 οι Κινέζοι αγοράζουν πλοία νεότερης ηλικίας και μεγαλύτερης χωρητικότητας, κάνουν επενδύσεις παρακολουθώντας στις τιμές τους Έλληνες ανταγωνιστές τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές έχασαν τα πρωτεία που κατείχαν τα τελευταία επτά χρόνια στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ οι Νοτιοκορεάτες έπαψαν να είναι η πρώτη δύναμη στον κόσμο στη ναυπηγική βιομηχανία. Αιτία για τις ανατροπές αυτές στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας, είναι η Κίνα που δείχνει να έχει εξαπολύσει μια ολομέτωπη επίθεση από ξηράς και θαλάσσης. Μπορεί οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά να οδηγούσαν την παγκόσμια «κούρσα» στις αγορές πλοίων, αυτό όμως έπαψε να ισχύει από την στιγμή που οι Κινέζοι άρχισαν να αγοράζουν αφειδώς μεταχειρισμένα πλοία. Οι κινεζικές εταιρείες σκαρφάλωσαν στην πρώτη θέση των αγοραστών πλοίων, η συντριπτική πλειοψηφία μάλιστα των οποίων είναι φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου. Σύμφωνα με στοιχεία της ναυλομεσιτικής εταιρείας “Allied Ship broking”, κινεζικές εταιρείες έχουν επενδύσει 1,54 δις. δολάρια για την απόκτηση 127 πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές απώλεσαν την πρώτη θέση των αγοραστών, έστω και αν τα κεφάλαια που δαπάνησαν για την απόκτηση 114 πλοίων, υπερβαίνουν κατά 800 εκατ. δολάρια τα αντίστοιχα ποσά που επένδυσαν οι Ασιάτες ανταγωνιστές τους. Το ενδιαφέρον των Κινέζων στρέφεται βασικά σε υπερήλικο τονάζ, οι αγοραίες τιμές των οποίων είναι εξαιρετικά χαμηλές. Με τις αγορές πλοίων Bulk Carriers σε αυτή τη χρονική συγκυρία, η Κίνα αυτό που πετυχαίνει είναι να αυξάνει με χαμηλό κόστος το τονάζ της. Την ίδια ώρα, σύμφωνα με τον βρετανικό οίκο Clarksons, τα κινεζικά ναυπηγεία με βάση τις νέες παραγγελίες, αλλά και το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών, κατέστησαν την Κίνα πρώτη δύναμη παγκοσμίως στην ναυπήγηση πλοίων εκτοπίζοντας από την πρώτη θέση την Νότιο Κορέα. Οι κινεζικές γιάρδες δέχθηκαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση πλοίων συνολικού τονάζ 1,9 εκατομμύρια τόνων κατά τη διάρκεια του πρώτου

εξαμήνου 2008, όταν το αντίστοιχο διάστημα οι παραγγελίες στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αφορούν τη ναυπήγηση πλοίων 1,3 συνολικού τονάζ εκατομμυρίων τόνων.

3.7.2 Οι Επενδύσεις της Κίνας στην Ελλάδα και το αντίθετο

Η βασική στρατηγική επένδυση στην Ελλάδα η οποία χαρακτηρίζεται επιτυχής είναι η συμμετοχή της COSCO Pacific Ltd στην επέκταση και εκσυγχρονισμό του Λιμένα Πειραιά, όμως, πέραν αυτού, έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα επενδύσεις από δύο σημαντικές κινεζικές εταιρίες τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού και υψηλής τεχνολογίας, σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών και προώθησης πωλήσεων (ZTE, Huawei). Επίσης, σημαντική δραστηριοποίηση παρουσιάστηκε ήδη από το 2012 στον τομέα των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας με την εξαγορά αδειών για την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάρκων από μεγάλες κινεζικές επιχειρήσεις, όπως η Three Gorges Corporation και η Winsun Energy. Στον αντίποδα, οι περίπου 50 επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων στην Κίνα δραστηριοποιούνται στους τομείς εξόρυξης, επαγγελματικών ψυγείων, κοσμημάτων, καλλυντικών, πλαστικών, επίπλων, πληροφορικής, τυχερών παιχνιδιών, τροφίμων, ναυτιλίας, παροχής συμβουλευτικών και τουριστικών υπηρεσιών, εμπορίας, εστίασης κ.α.

Σημαντικό γεγονός των διμερών οικονομικών και επενδυτικών σχέσεων είναι οι μεγάλης κλίμακας παραγγελίες ναυπήγησης πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές στα κινεζικά ναυπηγεία, που αποτελούν τους καλύτερους πελάτες τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών τον Σεπτέμβριο του 2013 και ενώ τα ναυπηγικά προγράμματα είχαν περιοριστεί παγκοσμίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας, βρίσκονταν συνολικά υπό παραγγελία σε κινεζικά ναυπηγεία παραγγελίες για ναυπήγηση 188 πλοίων ελληνικών συμφερόντων. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει το κινεζικό ενδιαφέρον και συμφέρον να διατηρηθεί η σχέση της με την ελληνική ναυτιλία. Ως εκ τούτου η υπάρχουσα συμφωνία χρηματοδότησης ύψους 5 δισ. δολαρίων από κινεζικές τράπεζες για τη ναυπήγηση πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε κινεζικά ναυπηγεία αναμένεται να ενισχύσει τους αμοιβαίους επωφελείς δεσμούς μεταξύ δύο χωρών στους τομείς ναυπήγησης και θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών. Περισσότερα από 400 πλοία ελληνικών συμφερόντων έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα τα τελευταία 10 χρόνια, ενώ εκκρεμούν περί τις 300 νέες παραγγελίες ναυπήγησης. Παράλληλα, σχεδόν 100 ελληνικά πλοία

επισκευάζονται ετησίως σε κινεζικά ναυπηγεία, ενώ το 10% των ελληνικών εμπορικών πλοίων άνω των 100 τόνων έχουν κατασκευαστεί στην Κίνα. Ανοδική πορεία ακολουθούν και οι ελληνικές εξαγωγές προς την Κίνα, καθώς το 2013 αυξήθηκαν κατά 434,14 εκατομμύρια δολάρια, καταγράφοντας άνοδο της τάξεως του 1,35% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα βρίσκεται στην 92η θέση των εισαγωγών της Κίνας από άλλες χώρες, σύμφωνα με στοιχεία της Γενικής Διοίκησης Τελωνείων της Κίνας. Στον αντίποδα, η Ελλάδα βρίσκεται στην 54η θέση των εξαγωγών της Κίνας με 3,949 δολάρια, παρουσιάζοντας περαιτέρω πτώση 10,5%. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2013, οι ελληνικές εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 10% (419,7 εκατ. ευρώ) και οι εισαγωγές μειώθηκαν κατά 4% (2,19 δισ. ευρώ). Χάρη στην αύξηση των ελληνικών εξαγωγών και της μείωσης των ελληνικών εισαγωγών τα τελευταία έτη, οι ελληνικές εξαγωγές αναλογούν πλέον σε περίπου 1/5 των κινεζικών εξαγωγών προς την Ελλάδα σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία. Βασική αιτία της σημαντικής απόκλισης μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών εκτιμάται ότι αποτελεί η απουσία ισόρροπου διμερούς διατομεακού εμπορίου στους κλάδους μεταποίησης, μηχανολογικού εξοπλισμού και υψηλής τεχνολογίας, που συνθέτουν άνω του 80% του διεξαγόμενου διεθνούς εμπορίου με την Κίνα. Αυτή η ανισορροπία οφείλεται κυρίως στην ισχνή παραγωγική βάση της Ελλάδας σε αυτούς τους τομείς, καθώς και στα σημαντικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Κίνα, όπως φθηνό εργατικό δυναμικό, φορολογικά κίνητρα για προσέλκυση επενδύσεων στους συγκεκριμένους κλάδους και συνακόλουθες οικονομίες κλίμακας, λόγω μεγέθους εσωτερικής αγοράς. Εξάλλου, σε ορισμένους παραδοσιακούς κλάδους μεταποίησης (ενδύματα, υποδήματα, παιχνίδια κ.ά.), που η χώρα μας είχε στο παρελθόν συγκριτικά πλεονεκτήματα, η Κίνα κυριαρχεί σήμερα όχι μόνον έναντι της Ελλάδας αλλά σχεδόν έναντι όλων των ανεπτυγμένων οικονομιών. Αντίστοιχα, στον κλάδο τροφίμων-ποτών, όπου η Ελλάδα διαθέτει, ακόμα, συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι της Κίνας, κυρίως σε επίπεδο ποιότητας, η πρόσβαση στην κινεζική αγορά δυσχεραίνεται, μεταξύ άλλων, από μη δασμολογικά εμπόδια καθώς και από την πολιτική επισιτιστικής επάρκειας και διασφάλισης αξιοπρεπούς διαβίωσης του αγροτικού πληθυσμού. Τα βασικά προϊόντα που εξήγαγε η Ελλάδα στην Κίνα το 2013 ήταν μάρμαρα (δολομίτης, τραβερτίνα), βαμβάκι, μέταλλα (προϊόντα αλουμινίου και απορρίμματα μετάλλων), προϊόντα πετρελαίου, δέρματα και γουνοδέρματα, χημικά και πλαστικά (φάρμακα, απορρίμματα πλαστικών και χρωστικές ύλες), ηλεκτρικά είδη (κυρίως ηλεκτρικά φουρνάκια), πολτοί και

χαρτιά (κυρίως χαρτιά και χαρτόνια για ανακύκλωση), τρόφιμα και ποτά (κυρίως ελαιόλαδα, ζυμαρικά, κρασιά). Αντίστοιχα, τα βασικά κινεζικά προϊόντα για το 2013 στην Ελλάδα ήταν πλοία (επιβατικά πλοία, κρουαζιερόπλοια, οχηματαγωγά (φέριμποτ), φορτηγά), δίοδοι, τρανζίστορ ημιαγωγοί κλπ, Η/Υ (Μηχανές επεξεργασίας δεδομένων κλπ), προϊόντα κινητής τηλεφωνίας, ελάσματα και ταινίες, από αργίλιο, παιχνίδια συσκευές τεχνητού κλίματος, ναυτικά βαρούλκα φορτώσεως, γερανοί, γερανογέφυρες, κλπ, υποδήματα και είδη ταξιδιού.

Πάντως, στο ισοζύγιο Ελλάδας- Κίνας δεν καταγράφονται πλήρως οι ελληνικές εισπράξεις από τη ναυτιλία, λόγω της ιδιαιτερότητας του κλάδου να διεξάγει συναλλαγές και μέσω άλλων χωρών. Εκτιμάται, όμως, ότι η ναυτιλία καλύπτει ένα μέρος του εμπορικού ελλείμματος, δεδομένου, ότι ελληνικά πλοία είτε με ελληνική είτε με ξένη σημαία μεταφέρουν μεγάλο μέρος των καυσίμων που εισάγονται στην Κίνα, καθώς και σημαντικό ποσοστό των κινεζικών εμπορευμάτων διεθνώς.

3.7.3 Αγορές και πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων 2016 (Ελληνική ναυτιλία σε σχέση με την παγκόσμια)

Το ένα στα τέσσερα μεταχειρισμένα ποντοπόρα πλοία που πουλήθηκαν το «πήγε» σε ελληνικά χέρια. Την ίδια ώρα το ένα στα έξι νέα πλοία που παραγγέλθηκαν είναι επίσης ελληνικό. Συνολικά οι επενδύσεις αυτές του 2016, από ελληνικά συμφέροντα, υπολογίζεται πως υπερβαίνουν τα 5,5 δισ. δολ.. Ο ελληνικός εφοπλισμός επένδυσε στα χαμηλά της αγοράς, καθώς οι μεγάλες πτώσεις των αξιών το προηγούμενο δωδεκάμηνο αντιμετωπίστηκαν ως ευκαιρία απόκτησης ποιοτικού τονάζ. Με τις τιμές των πλοίων έως και πέντε ετών, ειδικά των φορτηγών, να έχουν υποχωρήσει σε ιστορικά χαμηλά κατά το πρώτο μέρος του 2016, παράλληλα με την ελεύθερη πτώση των εσόδων τους, δημιουργήθηκε η δυνατότητα περαιτέρω εκσυγχρονισμού του ελληνόκτητου στόλου. Πιο συγκεκριμένα: Οι Έλληνες εφοπλιστές κατέβαλαν περισσότερα από 3,75 δισ. δολ. για την απόκτηση 285 μεταχειρισμένων ποντοπόρων πλοίων, σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Allied Ship broking. Είναι, έτσι, μία ακόμη φορά οι μεγαλύτεροι αγοραστές διεθνώς, με τους δευτέρους Κινέζους να ακολουθούν με αρκετά λιγότερα, 155 πλοία. Σε ό,τι αφορά στις υπόλοιπες 8 εθνικές πλοιοκτησίες στο Top 10 των επενδυτών σε μεταχειρισμένα, εμφανίζουν όλες

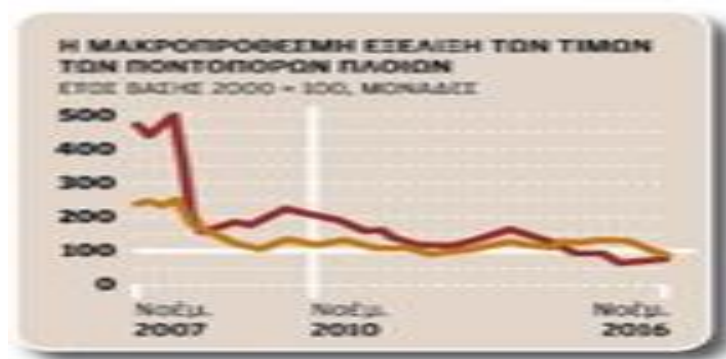
κάτω από 50 καράβια. Επί συνόλου 1.244 μεταχειρισμένων ποντοπόρων που πουλήθηκαν, οι Έλληνες είναι αγοραστές όπως προαναφέρθηκε των 285, αλλά και πωλητές των 178. Από τις πωλήσεις αυτές τα ελληνικά συμφέροντα εισέπραξαν, σύμφωνα πάντα με την Allied Ship broking, 2,108 δισ. δολ., με την Ιαπωνία να είναι δεύτερη και την Γερμανία τρίτη μεταξύ των πωλητών με έσοδα 1,6 και 1,08 δισ., αντίστοιχα.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των μεταχειρισμένων πλοίων που αγόρασαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες αφορά σε ποντοπόρα φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην. Για αυτού του τύπου τα πλοία δαπάνησαν 2,277 δισ. για 207 ποντοπόρα, έναντι 1,36 δισ. για 51 δεξαμενόπλοια και μόλις 88 εκατ. για 16 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η έντονη αυτή δραστηριότητα στη δευτερογενή αγορά, των μεταχειρισμένων πλοίων, συνοδεύτηκε με αυτοσυγκράτηση στην αγορά των νέων ναυπηγήσεων. Υπολογίζεται πως έχουν υπογραφεί συμβάσεις με ναυπηγεία για περίπου 80 με 90 νεότευκτα πλοία επί συνόλου 539. Το ένα στα έξι, δηλαδή, που παραγγέλθηκαν παγκοσμίως, σύμφωνα με τον οίκο Clarksons. Η αξία των παραγγελιών αυτών εκτιμάται στα επίπεδα του 1,9 δισ. δολ. Αν και οι τιμές των καινούργιων πλοίων υποχώρησαν, εκτιμάται όπως αποδεικνύεται στην πράξη, πως οι μεγαλύτερες υπεραξίες κρύβονταν στα μεταχειρισμένα, μικρής ηλικίας. Πρέπει να σημειωθεί, πάντως, πως πέραν αυτών των παραγγελιών, που υπογράφηκαν μεταξύ ελληνικών ομίλων και ναυπηγείων το 2016, αυτή τη στιγμή υπολογίζεται πως βρίσκονται υπό ναυπήγηση συνολικά περισσότερα από 340 ποντοπόρα πλοία όλων των τύπων. Αυτά είναι προγραμματισμένα να παραδοθούν από ναυπηγεία του εξωτερικού στους Έλληνες ιδιοκτήτες τους από τις αρχές του 2017 έως και τα τέλη του 2019.

Η συνολική αξία των υπό παραγγελία πλοίων ανέρχεται στα 17,749 δισ. δολ., σύμφωνα με την Vessels Value, η οποία είναι διεθνής συμβουλευτική εταιρεία που ειδικεύεται στις αποτιμήσεις ποντοπόρων. Επιπλέον 5,350 δισ. είναι η αξία του ελληνικού βιβλίου παραγγελιών δεξαμενόπλοιων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και άλλο 1,221 δισ. αφορά δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου (LPG). Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έχουν παραγγελθεί από ελληνικά συμφέροντα και παραδίδονται έως και το 2019 αποτιμώνται σε άλλο 1,29 δισ, ενώ στα 2,436 δισ. ανέρχεται η αξία των φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού

φορτίου χύδην. Πρέπει να σημειωθεί πάντως πως η παράδοση πολλών εξ αυτών των παραγγελιών ενδέχεται να μετακλισθεί από τους επενδυτές στο μέλλον, ανάλογα με τις συνθήκες στις ναυλαγορές, τις χρηματοδοτικές συνθήκες και τις αποφάσεις που θα λάβουν οι δικαιούχοι στο πλαίσιο των συμβατικών τους υποχρεώσεων με τα ναυπηγεία.

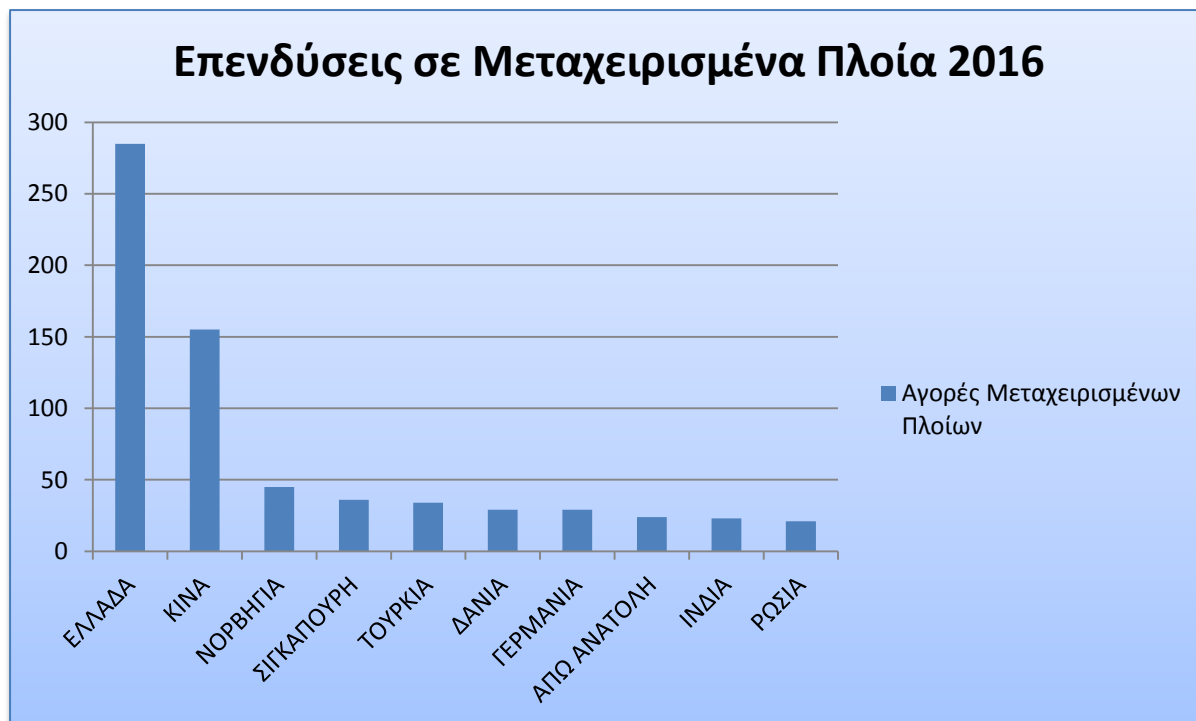
Στο Διάγραμμα 3.1 που ακολουθεί απεικονίζεται η μακροπρόθεσμη εξέλιξη των τιμών των ποντοπόρων πλοίων από το 2007 έως και το 2016, με εμφανή πτωτική τάση.



Διάγραμμα 3.1

Εξέλιξη των τιμών των ποντοπόρων πλοίων

Ακολουθως, στο Διάγραμμα 3.2 περιγράφονται οι παγκόσμιες επενδύσεις που έγιναν για το 2016 σε μεταχειρισμένα πλοία, με την Ελλάδα να κατέχει την πρώτη θέση και σε αυτόν τον τομέα.



Διάγραμμα 3.2

Επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία ανά χώρα για το έτος 2016

Οι υπόλοιπες χώρες οι οποίες δεν απεικονίζονται στον πίνακα, στο σύνολό τους πραγματοποίησαν 563 αγορές μεταχειρισμένων πλοίων για το συγκεκριμένο έτος.

3.8 Σημαντικά Αριθμητικά Δεδομένα Αποτυπωμένα σε Πίνακες και Διαγράμματα

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν οικονομικό τομέα από μόνες τους που δημιουργούν απασχόληση, εισόδημα και έσοδα. Εν συνεχεία, στον Πίνακα 3.8 απεικονίζονται οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ανά είδος φορτίου και

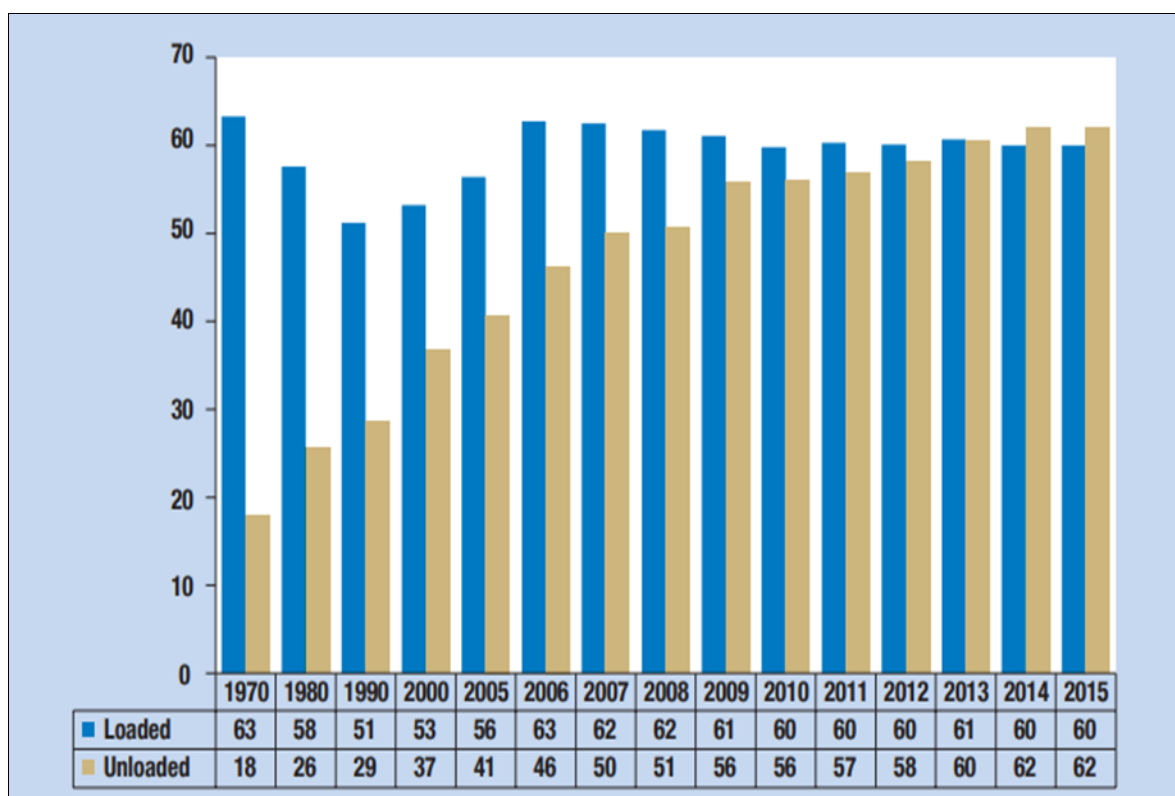
ομαδοποίηση χωρών σε σχέση με το ρυθμό ανάπτυξης τους, τα έτη 2006-2015 (σε εκατομμύρια τόνους).

Πίνακας 3.8

Θαλάσσιες μεταφορές ανά είδος φορτίου και ομαδοποίηση χωρών σε σχέση με το ρυθμό ανάπτυξής τους

		<i>Total</i>	<i>Crude</i>	<i>Petroleum products and gas</i>	<i>Dry cargo</i>	<i>Total</i>	<i>Crude</i>	<i>Petroleum products and gas</i>	<i>Dry cargo</i>
World	2006	7 700.3	1 783.4	914.8	5 002.1	7 878.3	1 931.2	893.7	5 053.4
	2007	8 034.1	1 813.4	933.5	5 287.1	8 140.2	1 995.7	903.8	5 240.8
	2008	8 229.5	1 785.2	957.0	5 487.2	8 286.3	1 942.3	934.9	5 409.2
	2009	7 858.0	1 710.5	931.1	5 216.4	7 832.0	1 874.1	921.3	5 036.6
	2010	8 408.9	1 787.7	983.8	5 637.5	8 443.8	1 933.2	979.2	5 531.4
	2011	8 784.3	1 759.5	1 034.2	5 990.5	8 797.7	1 896.5	1 037.7	5 863.5
	2012	9 196.7	1 785.7	1 055.0	6 356.0	9 188.5	1 929.5	1 055.1	6 203.8
	2013	9 513.6	1 737.9	1 090.8	6 684.8	9 500.1	1 882.0	1 095.2	6 523.0
	2014	9 843.4	1 706.9	1 118.3	7 018.2	9 836.1	1 850.4	1 127.1	6 858.6
	2015	10 047.5	1 771.0	1 175.9	7 100.6	10 033.4	1 916.2	1 185.2	6 932.0
Developed economies	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 715.4	129.0	405.3	2 181.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 554.3	115.0	383.8	2 055.5	3 374.4	1 125.3	529.9	1 719.2
	2010	2 865.4	135.9	422.3	2 307.3	3 604.5	1 165.4	522.6	1 916.5
	2011	2 982.5	117.5	451.9	2 413.1	3 632.3	1 085.6	581.3	1 965.4
	2012	3 122.9	125.2	459.7	2 538.0	3 700.2	1 092.6	556.5	2 051.1
	2013	3 188.3	114.4	470.5	2 603.4	3 679.4	1 006.7	556.6	2 116.0
	2014	3 343.7	121.8	463.4	2 758.5	3 690.1	964.4	518.9	2 206.8
	2015	3 423.4	135.6	467.2	2 820.6	3 733.7	994.3	530.9	2 208.5
Transition economies	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	505.3	142.1	44.4	318.8	93.3	3.5	4.6	85.3
	2010	515.7	150.2	45.9	319.7	122.1	3.5	4.6	114.0
	2011	505.0	132.6	42.0	330.5	156.7	4.2	4.4	148.1
	2012	544.2	135.6	40.3	368.3	148.1	3.8	4.0	140.3
	2013	551.9	145.1	32.1	374.8	77.4	1.1	10.6	65.7
	2014	592.7	152.1	36.8	403.8	68.7	0.2	4.2	64.3
	2015	632.3	164.4	43.1	424.7	58.6	0.3	4.3	54.0
Developing economies	2006	4 829.5	1 527.5	537.1	2 765.0	3 642.9	643.6	355.1	2 644.3
	2007	5 017.2	1 553.9	530.7	2 932.6	4 073.0	742.4	376.3	2 954.3
	2008	5 082.6	1 518.0	515.1	3 049.6	4 189.1	684.9	407.2	3 097.0
	2009	4 798.4	1 453.5	502.9	2 842.0	4 364.2	745.3	386.9	3 232.1
	2010	5 027.8	1 501.6	515.6	3 010.5	4 717.3	764.4	452.0	3 500.9
	2011	5 296.8	1 509.4	540.4	3 247.0	5 008.8	806.7	452.1	3 750.0
	2012	5 529.6	1 524.9	555.0	3 449.7	5 340.1	833.1	494.7	4 012.4
	2013	5 773.4	1 478.5	588.2	3 706.7	5 743.4	874.2	527.9	4 341.3
	2014	5 907.1	1 432.9	618.2	3 855.9	6 077.3	885.7	604.1	4 587.5
	2015	5 991.8	1 470.9	665.6	3 855.3	6 241.0	921.6	649.9	4 669.5

Στο κάτωθι Διάγραμμα 3.3 απεικονίζεται η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο.

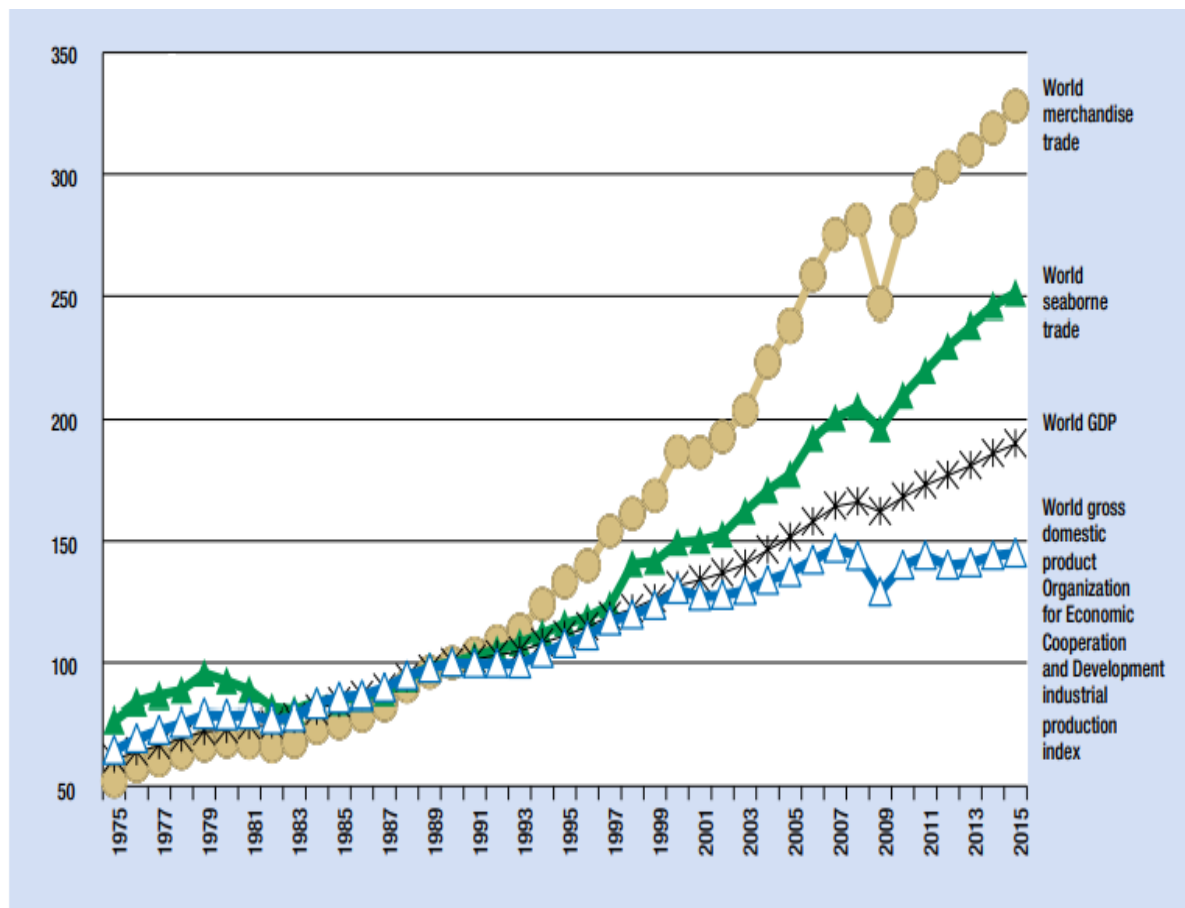


Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport

Διάγραμμα 3.3

Συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο

Στο διάγραμμα 3.4 που έπεται αναδεικνύονται κάποιοι πολύ σημαντικοί δείκτες της οικονομίας και της ναυτιλίας οι οποίοι απεικονίζουν την πραγματικότητα των τελευταίων δύσκολων ετών, με σημαντικά σημάδια ανάκαμψης όμως. Οι 4 δείκτες που αναγράφονται παρουσιάζουν σημαντική κάμψη το 2009 όπου ξέσπασε η κρίση αλλά από το επόμενο κιάλας έτος ανακάμπτουν και ακολουθούν ανοδική πορεία.



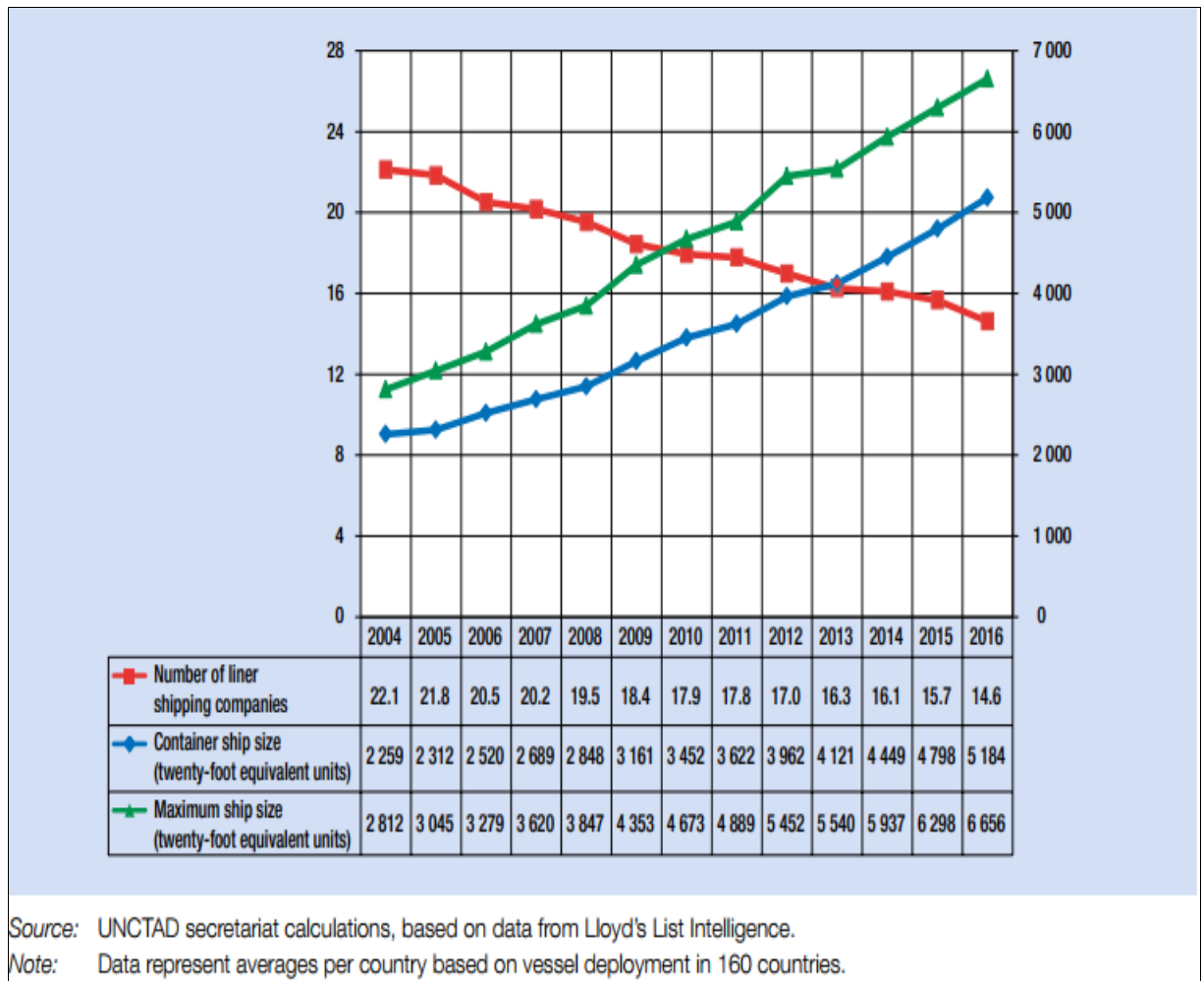
Source: UNCTAD secretariat calculations, based on Organization for Economic Cooperation and Development, 2016; UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues; UNCTAD, 2016a; World Trade Organization, 2014; and World Trade Organization, 2016.

Note: 1990=100. Indices calculated based on GDP and merchandise trade in dollars and seaborne trade in metric tons.

Διάγραμμα 3.4

Πορεία βασικών δεικτών της οικονομίας και της ναυτιλίας σε βάθος χρόνου

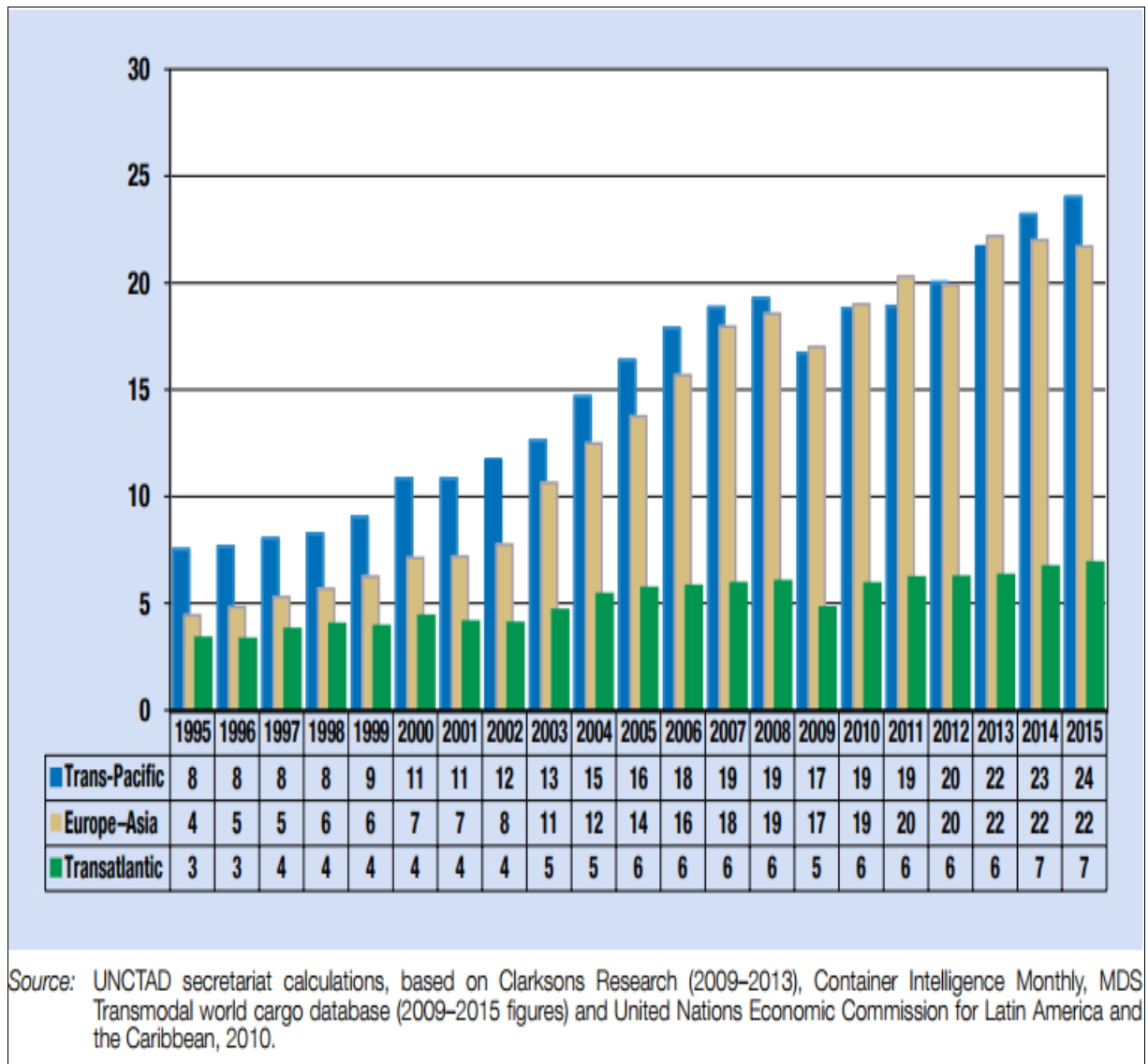
Στο Διάγραμμα 3.5 που ακολουθεί φαίνεται το πώς επηρεάστηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τακτικών γραμμών όπου από το 2007 έως και το 2016, παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του 25% περίπου. Επιπλέον, απεικονίζονται τα μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν κοντέινερ και τα οποία με την πάροδο των χρόνων αυξάνονται συνεχώς.



Διάγραμμα 3.5

Αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών και μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν container

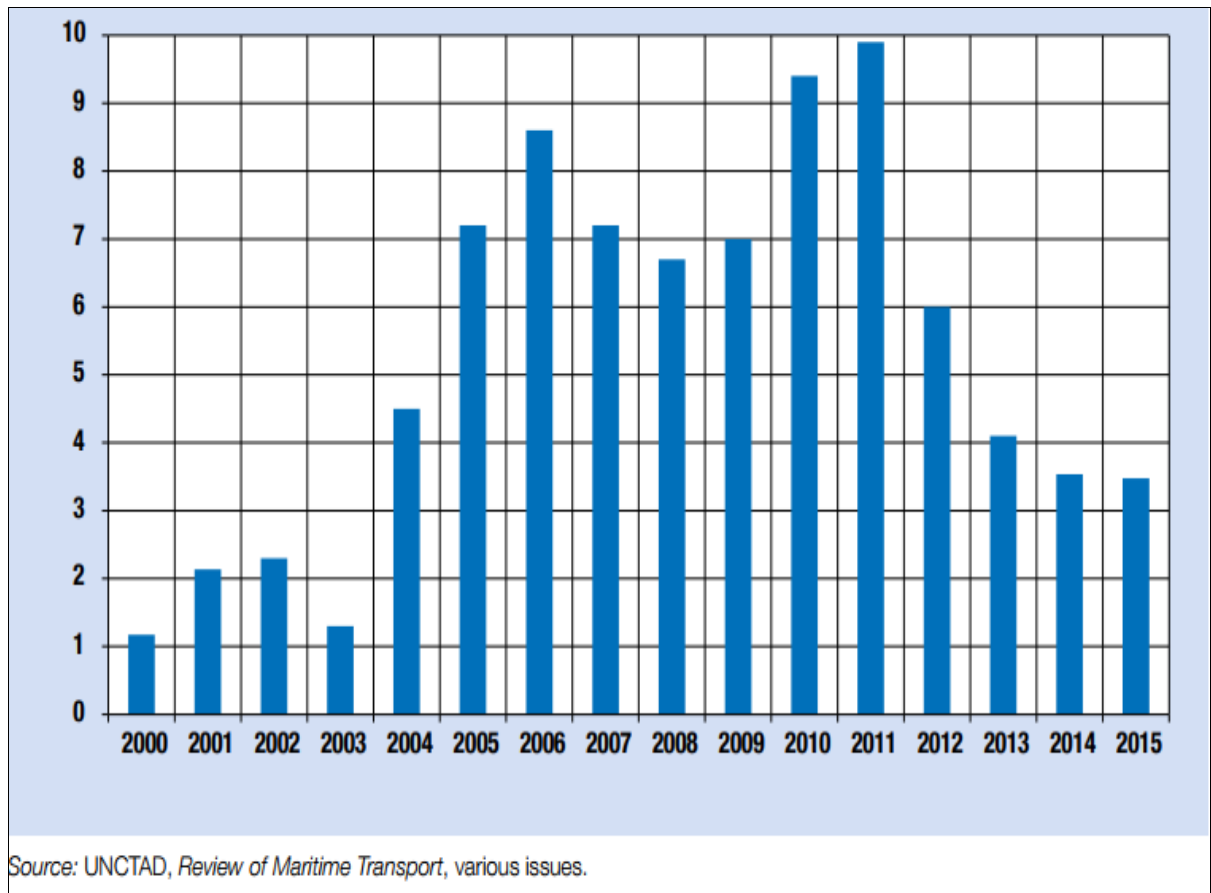
Εν συνεχεία, στο Διάγραμμα 3.6 απεικονίζονται οι εκτιμώμενες εμπορευματικές ροές εμπορευματοκιβωτίων σε μεγάλες εμπορικές οδούς της Ανατολής-Δύσης, 1995-2015. (Εκατομμύρια ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδιών)



Διάγραμμα 3.6

Εμπορευματικές ροές περιοχών από την ανατολή έως τη δύση

Όσο αφορά τον παγκόσμιο στόλο και η ετήσια ποσοστιαία ανάπτυξη αυτού παρουσιάζεται εν συνεχεία στο Διάγραμμα 3.7 (Percentage of dead – weight tonnage).

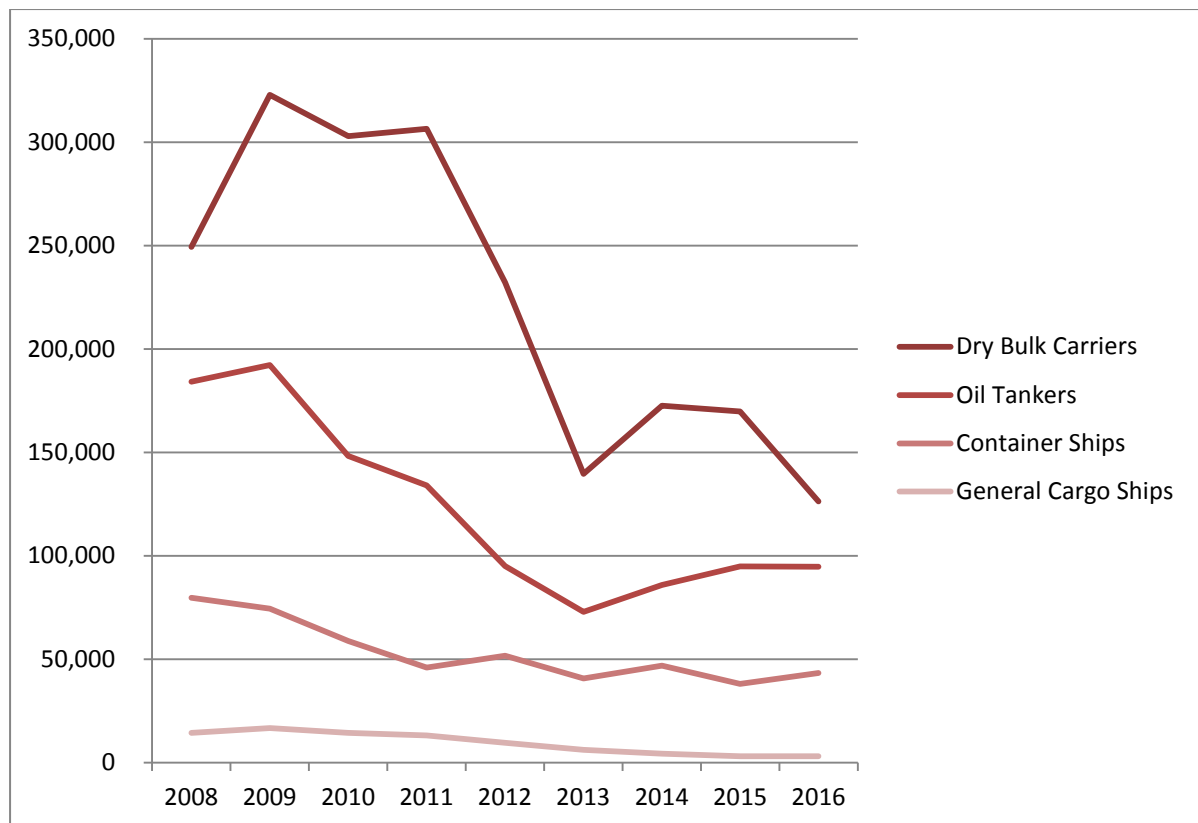


Διάγραμμα 3.7

Παγκόσμιος αριθμός πλοίων και η ποσοστιαία ανάπτυξη τους

Τα έτη 2008-2009 όπου ξέσπασε η κρίση εμφανίζεται σημαντική ποσοστιαία μείωση με σημάδια ανάκαμψης το 2010 και φτάνοντας στα υψηλότερα επίπεδα της 10ετίας που εξετάζουμε το 2011. Εκεί αρχίζει να συρρικνώνεται και πάλι με το 2015 να είναι ο αρνητικός πρωταγωνιστής καθώς διαμορφώνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

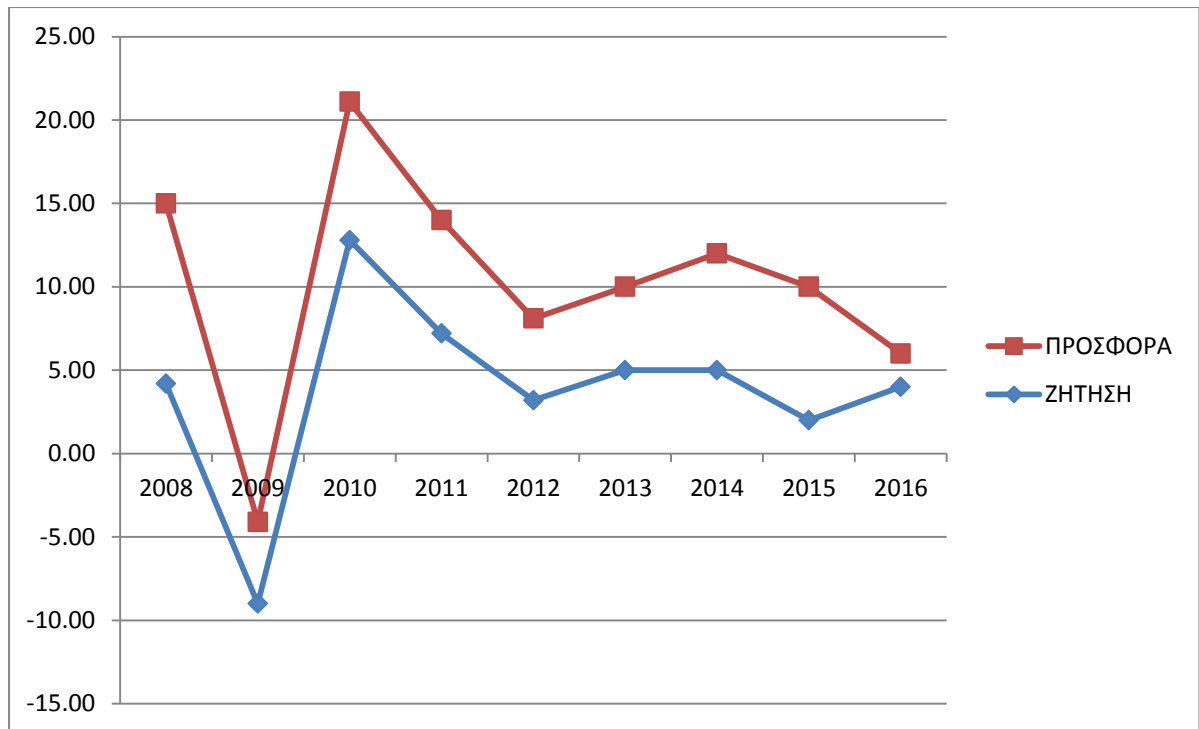
Εν συνεχεία, στο Διάγραμμα 3.8 παρατίθεται η παγκόσμια χωρητικότητα κατόπιν παραγγελίας, 2008-2016 (Χιλιάδες τόνους νεκρού βάρους) = (Thousands of dead-weight tons). Αξιοσημείωτο είναι πως και στις τέσσερις κατηγορίες πλοίων με το πέρας των χρόνων κυριαρχεί πτωτική τάση.



Διάγραμμα 3.8

Χωρητικότητα πλοίων ανά κατηγορία

Αξιοσημείωτο είναι το πώς διαμορφώθηκε η ανάπτυξη της προσφοράς και της ζήτησης των εμπορευματοκιβωτίων για τα έτη 2001-2016 (Ετήσιοι ρυθμοί αύξησης σε ποσοστό). Απεικονίζεται η πορεία αυτών των σημαντικών δεικτών στο Διάγραμμα 3.9.



Διάγραμμα 3.9

Προσφορά και ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια

Το φαινόμενο που εντοπίζεται είναι πως από την αρχή της κρίσης έως και σήμερα υπάρχει υπερπροσφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η ζήτηση αυτών κυμαίνεται σε σαφώς μικρότερα επίπεδα και το φαινόμενο αυτό είναι γενικότερο στοιχείο αυτής της κρίσης που διανύουμε, σε όλα σχεδόν τα αγαθά που μεταφέρονται, ακόμη και στον αριθμό των πλοίων που τα μεταφέρουν.

3.9 Έλεγχος Συσχέτισης των Μεταβλητών του Παγκόσμιου ΑΕΠ και των Συνολικών Φορτίων που Μεταφέρθηκαν για τα Έτη 2006-2015

Στον Πίνακα 3.9 που ακολουθεί περιγράφεται το παγκόσμιο ΑΕΠ (εκφρασμένο σε τρισεκατομμύρια US\$).

Πίνακας 3.9

Παγκόσμιο ΑΕΠ

ΕΤΗ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
\$	51.307	57.793	63.386	60.087	65.906	73.242	74.802	76.925	78.87	74.51	75.544

Εν συνεχεία στον πίνακα 3.10 απεικονίζεται αναλυτικά το πώς εξελίχθηκε το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανά κατηγορία φορτίου αλλά και τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα αυτών, από το 2006 και μετά (φορτωμένα εκατομμύρια τόνοι).

Πίνακας 3.10

Φορτία που μεταφέρθηκαν

Έτη	Πετρέλαιο και Αέριο	Βασικά Χύδη Εμπορεύματα (Σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, σιτηρά, βωξίτης και αλουμίνια κ.α)	Χύμα Ξηρά Φορτία εκτός των βασικών εμπορευμάτων	Κοντέινερ	Συνολικά (Όλα τα φορτία)
2006	2.698	1.814	3.188	1.076	8.776
2007	2.747	1.953	3.334	1.193	9.227
2008	2.742	2.065	3.422	1.249	9.478
2009	2.642	2.085	3.131	1.127	8.985
2010	2.772	2.335	3.302	1.280	9.689
2011	2.794	2.486	3.505	1.393	10.178
2012	2.841	2.742	3.614	1.464	10.661
2013	2.829	2.923	3.762	1.544	11.058
2014	2.825	2.985	4.033	1.640	11.483
2015	2.947	2.951	4.150	1.687	11.734

Τα έτη 2008-2009 όπου ξέσπασε η κρίση παρατηρείται μείωση στην μετακίνηση των αγαθών που σημαίνει ότι υπήρξε μικρότερη ζήτηση αυτών. Το πετρέλαιο και το αέριο από 2.747 εκατομμύρια τόνους διαμορφώθηκε το 2009 σε 2.642, τα χύμα ξηρά φορτία εκτός των βασικών εμπορευμάτων ακολούθησαν κι αυτά την πτωτική πορεία σαφώς επηρεασμένα, από 3.422 σε 3.131 εκατομμύρια τόνους. Επίσης, τα κοντέινερ από 1.249 που ήταν το 2008 μειώθηκαν σε 1.127. Όμως, δεν συνέβη το ίδιο για τα βασικά χύδην εμπορεύματα όπου τα συγκεκριμένα έτη παρέμειναν στα ίδια περίπου επίπεδα ανεπηρέαστα κι αυτό ίσως να οφείλεται στο ότι είναι τα περισσότερα αγαθά πρώτης ανάγκης και η ζήτησή τους δεν επηρεάστηκε από την κρίση σε μεγάλο βαθμό. Τα συνολικά αποτελέσματα των μεταφερόμενων φορτίων όπως απεικονίζεται και στον παραπάνω πίνακα είναι αρνητικά για το έτος 2009 σε σχέση με το 2008 και τα προηγούμενα έτη, αλλά το θετικό είναι πως μετά το 2010 η μεταφορά των αγαθών ακολούθησε ανοδικές τάσεις και στα συνολικά αποτελέσματα για το 2015 παρατηρούνται τα υψηλότερα επίπεδα, 11.734 εκατομμύρια τόνους.

Θα χρησιμοποιήσουμε την γραμμική παλινδρόμηση για να εξετάσουμε την σχέση μεταξύ του Παγκόσμιου ΑΕΠ για την χρονική περίοδο από το 2006 έως το 2015 με τα συνολικά φορτία που μεταφέρθηκαν τα έτη αυτά. Στον Πίνακα 3.11 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα δεδομένα που θα χρησιμοποιήσουμε.

Πίνακας 3.11

Μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν στη γραμμική παλινδρόμηση

Έτη	ΑΕΠ	Συνολικά (Όλα τα φορτία)
2006	51.307	8.776
2007	57.793	9.227
2008	63.386	9.478
2009	60.087	8.985
2010	65.906	9.689
2011	73.242	10.178
2012	74.802	10.661
2013	76.925	11.058
2014	78.87	11.483
2015	74.51	11.734

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης περιγράφονται παρακάτω. Η εξαρτημένη μεταβλητή μας Y θα είναι το παγκόσμιο ΑΕΠ και η ανεξάρτητη ή ελεγχόμενη X τα συνολικά φορτία που μεταφέρθηκαν τα έτη που εξετάζουμε. Το στοχαστικό μοντέλο που χρησιμοποιούμε είναι της μορφής $Y = \alpha + \beta * X + \epsilon$, όπου ϵ είναι το σφάλμα.

Έπειτα από την καταχώρηση των μεταβλητών στο στατιστικό πρόγραμμα SPSS αλλά και το ‘τρέξιμο’ αυτού προκύπτουν τα ακόλουθα αποτελέσματα. Το r υψωμένο στο τετράγωνο λέγεται συντελεστής προσδιορισμού (coefficient of determination) και παίρνει τιμές στο κλειστό διάστημα $[0, 1]$. Όσο πλησιέστερα βρίσκεται προς το 1 τόσο καλύτερη είναι η ευθεία ελαχίστων τετραγώνων ως εκτίμηση της ευθείας παλινδρόμησης.

Regression

[DataSet1]

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Συνολικά (Όλα τα φορτία) ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: ΑΕΠ
b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.921 ^a	.849	.830	3.850339

a. Predictors: (Constant), Συνολικά (Όλα τα φορτία)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	665.460	1	665.460	44.887	.000 ^b
	Residual	118.601	8	14.825		
	Total	784.061	9			

a. Dependent Variable: ΑΕΠ

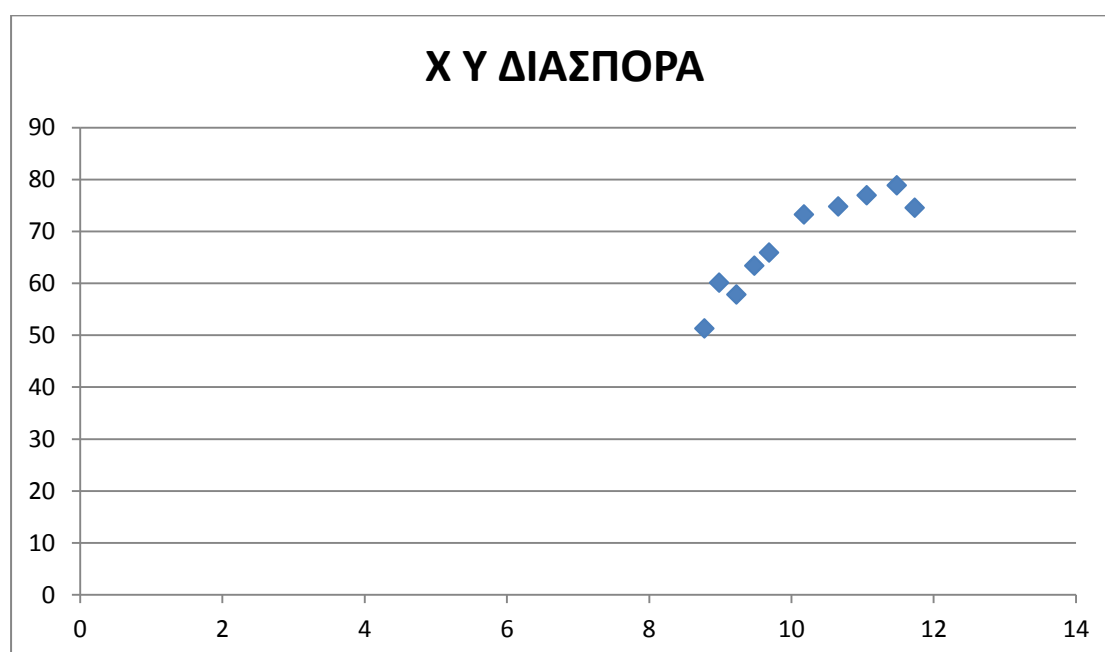
b. Predictors: (Constant), Συνολικά (Όλα τα φορτία)

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-14.404	12.312		-1.170	.276
	Συνολικά (Όλα τα φορτία)	8.106	1.210	.921	6.700	.000

a. Dependent Variable: ΑΕΠ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το r^2 είναι ίσο με 0.849. Δηλαδή, η μεταβλητότητα των συνολικών φορτίων ερμηνεύει κατά 85% τη μεταβλητότητα του ΑΕΠ. Επίσης, το α (σταθερός όρος) της γραμμικής παλινδρόμησής είναι στατιστικά μη σημαντικό καθώς στον πίνακα Coefficients το sig είναι $0.276 > 0.05$. Η ανεξάρτητη μεταβλητή X των συνολικών φορτίων είναι στατιστικά σημαντική γιατί στον πίνακα Coefficients το sig είναι $0.000 < 0,05$. Τέλος, η σταθερά β σημαίνει πως αν αυξηθεί κατά 1 μονάδα η μεταβλητή των συνολικών φορτίων τότε η μεταβλητή του ΑΕΠ θα αυξηθεί κατά 8.106 (όπως φαίνεται και στον πίνακα Coefficients).



Διάγραμμα 3.10

Διάγραμμα διασποράς με τη χρήση των μεταβλητών του ΑΕΠ και των συνολικών φορτίων

Από το διάγραμμα προκύπτει πως υπάρχει θετική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών, εάν αυξηθεί ή μία αυξάνεται και η άλλη.

3.10 Ανακεφαλαίωση

Η ναυτιλία σε όλα τα επίπεδά της, την περίοδο πριν το 2008 βρισκόταν σε ανοδική πορεία με αργούς ρυθμούς όμως σχεδόν σε όλα της τα μεγέθη. Στο ξέσπασμα της κρίσης τα έτη 2008-2009 δεν μπόρεσε να μείνει ανεπηρέαστη και παρατηρήθηκαν αρνητικές αλλαγές σε όλο τον κλάδο. Πτωτικές επενδυτικές τάσεις, μείωση στην μεταφορά προϊόντων, μείωση στη ζήτηση αλλά και μια σειρά αρνητικών επιρροών όπως αυτές αναλύθηκαν εκτενέστερα παραπάνω. Όμως, παρόλα αυτά κατάφερε να αντιδράσει και από το 2010 και έπειτα τα μηνύματα είναι αισιόδοξα, με τους αριθμοδείκτες να μαρτυρούν πως έχει αρχίσει να ανακάμπτει.

Επίλογος

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν έπειτα από την μελέτη που πραγματοποιήσαμε είναι πολύ χρήσιμα για τους άμεσα εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία αλλά και για όσους ενδιαφέρονται για την πορεία σημαντικών κλάδων της οικονομίας στα χρόνια της κρίσης, σε παγκόσμιο επίπεδο. Καταφέραμε να βρούμε και να αναλύσουμε αριθμητικά δεδομένα για μια σειρά ετών που αφορούν τις τιμές των ναύλων, τις επενδύσεις, τα φορτία που μεταφέρθηκαν, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές, τα λιμάνια, την πορεία χωρών όπως η Κίνα που πρωταγωνιστούν στον κλάδο αυτό, μελετήσαμε αριθμοδείκτες και εντοπίσαμε την συσχέτιση που υπάρχει μεταξύ των συνολικών φορτίων που μεταφέρθηκαν τα χρόνια αυτά με το παγκόσμιο ΑΕΠ.

Σε συνέχεια της συγκεκριμένης εργασίας, θα μπορούσε εφόσον κάποιος επιλέξει να ασχοληθεί με σχετικό θέμα να χρησιμοποιήσει τα δεδομένα τα οποία αναλύονται για να κάνει μια μικρή πρόβλεψη για την εξέλιξη αυτών μακροπρόθεσμα με τη χρήση κάποιου στατιστικού εργαλείου. Επίσης, θα μπορούσε να μην περιοριστεί στις επενδύσεις ιδιωτικού χαρακτήρα τις οποίες και μελετήσαμε, αλλά να αναζητήσει αυτές που έχουν δημόσιο χαρακτήρα και εμπεριέχουν σε μεγαλύτερο βαθμό το κοινωνικό όφελος και όχι τόσο το κέρδος.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Ευάγγελος Σαμπράκος (2013). Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος Γεώργιος (2011), Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Σταμούλη.

Παπαγιαννούλης Κ. (2002), Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη.

Χριστοδουλάκης Ν (2012), Οικονομικές Θεωρίες και Κρίσεις, ο Ιστορικός Κύκλος Ορθολογισμού και απερισκεψίας, Εκδόσεις Κριτική.

Κουφάρης Γ. (2009), Η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι χρηματιστηριακές αγορές, Περιοδικό Χρήμα, Τεύχος 349.

Ταμουράντζης Α. (2012), Οι Διεθνείς Οικονομικές κρίσεις από το 1973 έως σήμερα. Διαθέσιμο στο www.economica.gr/files/tamourantzis-crises.pdf

Soros G. (2009), Εφημερίδα το Βήμα, Σχέδιο για την οικονομική ανάκαμψη. Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/finance/finance-news/article/?aid=252802>

Ξένα

Financial Shipping Companies and Shipping Operation: A risk-management perspective. Journal of applied corporate finance, Volume 23, n.4, Fall 2011.

Maybach F., 2009, "EU-China Energy Relations and Geopolitics", Center of European Security Strategies, Από Newsletter No5, Summer 2009.

Lawrence H. Summers (2000), International Financial Crises: Causes, Prevention and Cures. The American Economic Review, Vol. 90, No. 2, Papers and Proceedings of the

One Hundred Twelfth Annual Meeting of the American Economic Association. (May 2000), pp.3-5. Διαθέσιμο στο: http://www.sfu.ca/~kkasa/summers_AER00.pdf

European Commission (2009), Economic and Financial Affairs: Economic crisis in Europe: Causes, consequences and responses. European Economy, Brussels, pp1-87.

UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues (2008-2016).

Διαδικτυακοί Τόποι

<http://www.naftemporiki.gr/>

<http://www.wikipedia.gr/>

<http://www.bankofgreece.gr/>

<http://www.minfin.gr/>

<http://www.nee.gr/>

<http://www.capital.gr/>

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1059190/i-elliniki-nautilia-bgainei-pio-dunati-mesa-apo-tis-kriseis>

<http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

<http://www.kathimerini.gr/892786/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ependyseis-55-dis-dol-se-ploia-to-2016>

<https://www.rizospastis.gr/story.do?id=7571948>

<http://www.fpress.gr/ependyseis/story/15276/poia-einai-i-xora-me-ta-perissotera-ploia-pagkosmios>

<http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/prwth-ston-kosmo-para-thn-krish-h-ellhnikh-nautilia.2324066.html>

https://www.rita.dot.gov/bts/programs/freight_transportation

<http://www.worldshipping.org/additional-resources>

<http://www.worldshipping.org/pressroom/news-archive>

<https://data.worldbank.org/topic/economy-and-growth>

<http://www.statistics.gr/>

<http://www.petrofin.gr/en-gb/Default.aspx>

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1216422/to-2019-tha-feri-kerdoforia-sta-ploia-xudin-ksirou-fortiou>

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1216136/ptosi-02-sto-megethos-tou-ellinikou-emporikou-stolou>

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

<https://www.weforum.org/>

<http://www.worldshipping.org/>

<http://www.skai.gr/news/finance/article/257782/tin-proti-thesi-stin-pagosmia-nautilia-katehoun-oi-ellines-ploioktites/>