

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### «ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΜΑΛΑΝΔΡΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΜ 11082

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος  
των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην  
Ναυτιλία

Πειραιάς  
Σεπτέμβριος 2017

## **Δήλωση Αυθεντικότητας και ζητήματα Copyright**

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιας χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες και χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν: - Καθηγητής, Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων) – Αναπληρωτής Καθηγητής, Παντουβάκης Άγγελος – Επίκουρος Καθηγητής, Πολέμης Διονύσιος. Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή μου κο Παπαδημητρίου Ευστράτιο για την επίβλεψη και ενθάρρυνση που μου παρείχε ώστε να ολοκληρώσω την παρούσα μεταπτυχιακή εργασία.

Ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω στον κο Κολιούση Ιωάννη για την καθοδήγηση που μου παρείχε με τις συμβουλές του για την υλοποίηση της παρούσας εργασίας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που με στήριξε σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Κύριο χαρακτηριστικό της Κίνας είναι η χάραξη συγκεκριμένης στρατηγικής που πέραν των δυσκολιών ενός συγκεντρωτικού συστήματος και υψηλής γραφειοκρατίας τυγχάνει να υλοποιείται αποτελεσματικά. Η οικονομία της Κίνας θυμίζει πολύ έντονα μια γιγαντιαία επιχείρηση. Η συσχέτιση αυτή ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και της ανάπτυξης της ναυτιλίας σε όλους τους κλάδους με έμφαση στη ναυπηγική βιομηχανία αποτέλεσε πάντα αντικείμενο ενδιαφέροντος.

Μεθοδολογικά η ανάλυση στηρίχτηκε στη λογική των επιχειρηματικών κύκλων και πιο συγκεκριμένα της διασύνδεσης ανάμεσα στους ρυθμούς ανάπτυξης και τους αντίστοιχους ρυθμούς μεταβολής της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

## SUMMARY

China can be mainly characterized for its successful implementation of a long term strategy, while overcoming the associated difficulties of its centralized system and excessive bureaucracy. One can observe a mirror image of China as a huge enterprise. A correlation between the economic growth of China and the growth of the shipping industry in all sectors associated with the marine industry was always a subject of intense interest.

Methodologically the analysis was supported in the logic of business circles and more concretely the interconnection between the rates of growth and the corresponding rates of change of the shipping activity.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι επιπτώσεις από την παρουσία της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και οικονομία είναι μεγάλες. Η Κίνα με τη συμβολή της στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και την ανάδειξή της ως παγκόσμια οικονομική δύναμη συμβάλει τόσο στη μεγέθυνση της αγοράς του ναυτιλιακού εμπορίου όσο και στην αύξηση των μεριδίων που ελέγχει. Από την άλλη μεριά η Κίνα αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστή και επομένως η παρουσία της δημιουργεί σημαντικά εμπόδια και δυσκολίες στα κύρια ανταγωνιστικά κράτη με αναφορά στη Ν. Κορέα, Ιαπωνία, Ευρώπη και ΗΠΑ. Αναμφίβολα λοιπόν, η Κίνα είναι μια ηγέτιδα και μεγάλη οικονομικά χώρα στη ναυτιλία και τα τελευταία δέκα χρόνια ως έτσι υπολογίζεται.

Ωστόσο, η ναυτιλία είναι ένας χώρος με μεγάλη μεταβλητότητα, που επηρεάζεται από πολλούς και αλληλοσυνδεόμενους μεταξύ τους παράγοντες. Επομένως, οι κίνδυνοι που εμπλέκονται είναι μεγάλοι και πολύπλοκοι. Παράλληλα, η ναυτιλιακή αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Όλα αυτά δημιουργούν ένα οικονομικό πλαίσιο όπου οι εκτιμήσεις και οι προβλέψεις είναι δύσκολες. Στην παρούσα μελέτη θα προσπαθήσουμε να ρίξουμε λίγο φως στους παράγοντες που κάνουν τόσο σημαντικό παίκτη την Κίνα στην παγκόσμια ναυτιλία.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	v
SUMMARY .....	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....	x
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ .....	xi
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:.....	1
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	1
1.2 Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΤΗΣ .....	2
1.3 Η ΚΙΝΑ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ .....	6
1.4 Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΝΤΙΠΑΛΟΣ ΟΙ ΗΠΑ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	11
2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΡΙΣΚΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑΣ.....	11
2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗ.....	13
2.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....	14
2.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ .....	17
2.5 ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ .....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΚΙΝΑΣ.....	20
3.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	20
3.2 Η ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	22
3.3 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ .....	24
3.4 ΤΟ ΝΟΜΙΣΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ .....	25
3.5 ΤΑ ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	26
3.6 Η ΚΙΝΑ ΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ .....	28



3.6.1 τα προϊόντα της Κίνας - Γεωργία .....	28
3.6.2 Ενέργεια και Ορυκτοί Πόροι.....	29
3.6.3 Άνθρακας .....	30
3.6.4 Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο .....	31
3.6.5 Μέταλλα και Αμέταλλα .....	31
3.6.6 Βιομηχανία και Παραγωγή.....	32
3.7 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ .....	33
3.7.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΠΡΟΙΟΝ .....	37
3.8 ΚΥΡΙΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ.....	41
3.9 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΙΝΑΣ.....	42
3.10 Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	43
3.10.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΔΕΙΚΤΗ BALTIC DRY INDEX (BDI) ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	46
3.11 ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΙΝΑΣ-ΔΥΣΗΣ .....	49
3.11.1 Συμμετοχή της Κίνας σε Διεθνείς Οργανισμούς.....	51
3.12 Η ΚΙΝΑ ΣΤΟΝ Π.Ο.Ε. ....	52
3.13 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ .....	53
3.14 ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ .....	55
3.15 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	56
3.16 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	59
3.17 ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	63
3.18 ΜΟΝΑΔΕΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΚΙΝΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	66
4.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ .....	66
4.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	73

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	75

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1 Βασικά οικονομικά στοιχεία της Κίνας για τα έτη 2012 έως 2014.....	22
Πίνακας 2 Ο Κινέζικος εμπορικός όγκος σε τρις \$ για τα έτη 2012 έως 2014.....	33
Πίνακας 3 Οι κύριες χώρες εμπορικής συναλλαγής με την Κίνα για το έτος 2014.....	35
Πίνακας 4 Οι βασικότεροι προορισμοί κατά ποσοστό εξαγωγής των κινέζικων προϊόντων ..	36
Πίνακας 5 Οι προμηθευτές κατά ποσοστό των εισαγωγών της Κίνας .....	37
Πίνακας 6 Οι Συμφωνίες Ελεύθερου εμπορίου της Κίνας με άλλες Χώρες.....	51
Πίνακας 7 Κινέζικη Ναυπηγική Αγορά και Παραγγελίες ανά Περιοχή Στοιχεία Έτους 2013 σε χιλιάδες.....	57
Πίνακας 8 Παραγγελίες σε Κινέζικα Ναυπηγεία Στοιχεία Έτους 2014 .....	57
Πίνακας 9 Παραγγελίες ανά Χώρα σε Ναυπηγεία της Κίνας Στοιχεία της 31 Δεκεμβρίου 2012 .....	58
Πίνακας 10 Τα μεγαλύτερα λιμάνια στον Κόσμο σε βάρος φορτίου για τα έτη 2011 έως 2015 σε χιλιάδες μετρικοί τόνοις .....	61
Πίνακας 11 Τα μεγαλύτερα λιμάνια στον Κόσμο σε βάρος φορτίου για το έτος 2015 σε χιλιάδες μετρικοί τόνοις .....	62

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 1 Η επίδραση της μεταβλητότητας των ναύλων στις χρηματοροές των πλοιοκτητών .....	15
Διάγραμμα 2 Διακυμάνση των ναύλων για χρονοναυλώσεις διάρκειας ενός έτους για πλοίο τύπου Handysize .....	19
Διάγραμμα 3 Σύγκριση παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και Κίνας και η μεταβολή του ΑΕΠ της Κίνας.....	21
Διάγραμμα 4 Η μεταβολή του πραγματικού Κινέζικου ΑΕΠ για τα έτη 2001 έως 2017* forecasting .....	24
Διάγραμμα 5 Προέλευση παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας 2016.....	30
Διάγραμμα 6 Το ετήσιο εμπορικό πλεόνασμα σε δις \$.....	34

Διάγραμμα 7 Παράλληλη διακύμανση κατανάλωσης Άνθρακα και ΑΕΠ Κίνας, έτη 2000 έως 2014.....	38
Διάγραμμα 8 Η ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ και της χρήσης άνθρακα στην κινέζικη οικονομία .....	39
Διάγραμμα 9 Η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, της χρήσης τσιμέντου, ακατέργαστου σιδήρου, χάλυβα και παραγωγής θερμικής ενέργειας.....	40
Διάγραμμα 10 Η αναλογία του κινέζικου στόλου για τα έτη 2004 έως 2014.....	43
Διάγραμμα 11 Ο δείκτης ναυλαγοράς Baltic Dry Index.....	49
Διάγραμμα 12 Ο καταμερισμός της χωρητικότητας των Κινέζικων Ναυπηγείων .....	56
Διάγραμμα 13 Η Κινέζικη ναυπηγική δραστηριότητα για τα έτη 2002 έως 2014.....	63

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1 Η επίδραση του διεθνούς εμπορίου στην ζήτηση για μεταφορές δια θαλάσσης στις τιμές των ναύλων, στις τιμές των πλοίων και τον αριθμό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου .....	12
Σχήμα 2 Η στρατηγική ανάπτυξης της Κίνας .....	60

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία θα μπορούσαμε να πούμε ότι ανήκει στο χώρο των θαλασσίων μεταφορών, αφού τις περισσότερες φορές χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων από ένα σημείο σε κάποιο άλλο. Με τον όρο ναυτιλία τώρα συνήθως εννοούμε είτε το σύνολο του εμπορικού στόλου ή την επιστήμη της ναυσιπλοΐας.

Αυτό το οποίο μας ενδιαφέρει εμάς στην παρούσα φάση είναι η πρώτη ερμηνεία του όρου ναυτιλία. Δηλαδή ο κλάδος ο οποίος συμπεριλαμβάνει το σύνολο του εμπορικού στόλου, σε παγκόσμια κλίμακα. Δηλαδή με λίγα λόγια μας ενδιαφέρει να δούμε σαν κλάδο, στον οποίο ανήκει η εταιρεία που εξετάζουμε στη παρούσα εργασία, την εμπορική ναυτιλία.

Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει τα πλοία, τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται τα πλοία αυτά, τους ναυλωτές, τους ναυλομεσίτες, τους πράκτορες των πληρωμάτων, τα διάφορα υπουργεία που σχετίζονται με τη θάλασσα και τις μεταφορές μέσω αυτής, τους ναυτικούς και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις τους, πλοία υποβοήθησης των παραπάνω όπως τα παγοθραυστικά, τα ρυμουλκά, κ.α. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα δημοσίου τομέα που εμπλέκεται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, με σκοπό να εξυπηρετεί την ναυτιλία και να φροντίζει για την ευημερία της και την ασφάλεια όσων εμπλέκονται με αυτήν.

Η ναυτιλία χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα ανάλογα με το «είδος του φορτίου προς μεταφορά». Έτσι έχουμε την:

**A) Επιβατηγό ναυτιλία που σχετίζεται με τα μέσα και τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.** Η επιβατηγός ναυτιλία δεν περιλαμβάνει μόνο τα αμιγώς επιβατικά πλοία αλλά και τα κρουαζιερόπλοια, τους θαλαμηγούς, τα πλοία που μεταφέρουν και οχήματα μαζί με τους οδηγούς τους και κάθε άλλο σκάφος το οποίο χρησιμοποιείται γενικά για μεταφορά ανθρώπων και μόνο κι όχι άλλης μορφής φορτίου. Για να θεωρηθεί ένα σκάφος σαν επιβατικό πρέπει πέρα από το πλήρωμα του να έχει και άλλους επιβάτες με σκοπό την μεταφορά τους σε κάποιο άλλο σημείο, από το σημείο αναχώρησης του πλοίου, ακόμα και αν πρόκειται για λόγους διασκέδασης (κρουαζιέρα).

**B) Φορτηγό ναυτιλία,** η οποία διεξάγεται από πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, οι οποίες και διαχειρίζονται τα εν λόγω πλοία. Η

συγκεκριμένη κατηγορία της ναυτιλίας έχει να κάνει με την μεταφορά τόσο υγρών όσο και στερεών, χύδην ή συσκευασμένων, ομαδοποιημένων φορτίων.

**Γ) Ειδική ναυτιλία,** η οποία περιλαμβάνει πλοία και υπηρεσίες που έχουν πλέον εξειδικευμένο προορισμό και αποστολή, όπως είναι τα αλιευτικά σκάφη, τα πλοία ψυγεία, τα επιστημονικά και μετεωρολογικά σκάφη.

Πέρα όμως από την διαφοροποίηση της ναυτιλίας ανάλογα με το φορτίο μεταφοράς, η ναυτιλία διαχωρίζεται και ανάλογα με την «περιοχή μέσα στην οποία αναπτύσσει τις διάφορες δραστηριότητες» της. Έτσι έχουμε την:

**Α) Ποντοπόρο ναυτιλία,** η οποία περιλαμβάνει τα πλοία που ταξιδεύουν στους ωκεανούς, ανεξαρτήτως του μέρους του ταξιδιού και γενικότερα της δραστηριότητάς τους μπορεί να εκτείνεται και σε άλλες θάλασσες.

**Β) Ακτοπλοϊκή ναυτιλία,** η οποία περιλαμβάνει τα πλοία και τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο τις ακτές μιας ή περισσότερων χωρών, ως προς τις μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων. Τα πλοία ταξιδεύουν κοντά στις ακτές των χωρών αυτών είτε είναι συνεχόμενες είτε απέναντι μεταξύ τους. Πάντως το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν πλέουν σε πολύ ανοιχτές θάλασσες.

**Γ) Εσωτερική ναυτιλία,** η οποία διεξάγεται αποκλειστικά και μόνο μέσα στα εσωτερικά νερά ενός κράτους ή γειτονικών κρατών και περιλαμβάνει συνήθως ποταμόπλοια. Στη χώρα μας δεν αναπτύσσει δραστηριότητες η συγκεκριμένη υποκατηγορία της ναυτιλίας, αν και έχουμε δύο εν δυνάμει πλεύσιμους ποταμούς.

**Δ) Πολική ναυτιλία,** η οποία όπως φαίνεται και η ονομασία της διεξάγεται στις πολικές περιοχές όπου οι συνθήκες πλεύσης είναι εξαιρετικά δύσκολες λόγω της ύπαρξης του πάγου. Έτσι στον συγκεκριμένο τύπο ναυτιλίας περιλαμβάνονται τα παγοθραυστικά, τα οποία είναι από ενισχυμένο μέταλλο για να αντέχει την πρόσκρουση στον πάγο.

## 1.2 Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΤΗΣ

Ναυλαγορά είναι το σημείο συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, στο οποίο καθορίζεται ο ναύλος, δηλαδή η τιμή της μεταφορικής

υπηρεσίας και κλείνεται η συμφωνία μεταφοράς, δηλαδή η ναύλωση. Η έννοια της ναυλαγοράς δεν συνδέεται με συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Η αγορά είναι ενιαία, ανεξάρτητα από τον γεωγραφικό τόπο που η προσφορά και η ζήτηση συναντώνται. Εννοούμε με αυτό ότι η τιμή της υπηρεσίας, δηλαδή ο ναύλος, δεν θα διαφοροποιηθεί με βάση τον τόπο στον οποίο κλείνεται η συμφωνία της μεταφοράς. Κατά κανόνα, δύο όμοια πλοία που πρόκειται να εκτελέσουν το ίδιο μεταφορικό έργο, θα λάβουν τον ίδιο ή παραπλήσιο ναύλο, ανεξάρτητα αν η συμφωνία κλείστηκε στο ίδιο γεωγραφικό σημείο ή όχι. Στο παρελθόν, ως ναυλαγορά εννοούνταν ο τόπος όπου οι ιδιοκτήτες των φορτίων και οι ιδιοκτήτες των πλοίων συναντιόνταν προκειμένου να κλειστεί η συμφωνία μεταφοράς. Τέτοιος τόπος ήταν, και εξακολουθεί σε σημαντικό βαθμό να είναι και σήμερα, το Baltic Exchange στο Λονδίνο. Σήμερα, με την πρόοδο των τηλεπικοινωνιών, ο πλοιοκτήτης και ο φορτωτής δεν χρειάζεται να συναντηθούν για να κλειστεί η συμφωνία.

Με βάση αυτό το χαρακτηριστικό διατυπώνεται η άποψη ότι η ναυλαγορά δεν έχει κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Παρ' όλα αυτά, η ναυλαγορά δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελείται από πολλές επιμέρους ναυλαγορές, βασικό χαρακτηριστικό για τον χωρισμό των οποίων είναι ο τύπος των πλοίων που συμμετέχουν στην κάθε μία. Έτσι, υπάρχει ναυλαγορά για δεξαμενόπλοια, ναυλαγορά για Bulk Carriers κ.ο.κ.

Επιπλέον, οι αγορές αυτές χωρίζονται περαιτέρω ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων. Διαφορετική είναι η ναυλαγορά για τα handysize bulk carriers σε σχέση με τα capesize, καθώς είναι διαφορετική και η μεταφορική τους ικανότητα. Ένα μικρής μεταφορικής ικανότητας πλοίο, λογικά, μπορεί να συμμετέχει σε όλες τις ναυλαγορές καθώς το μέγεθος του δεν δημιουργεί περιορισμούς σε σχέση κυρίως με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως μπορεί να συμβαίνει με τα μεγαλύτερα πλοία. Ένα capesize bulk carrier δεν μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Σουέζ και είναι υποχρεωμένο να κάνει την περίπλου της Αφρικής. Αντίθετα, ένα handysize bulk carrier μπορεί. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το δεύτερο μπορεί να συμμετέχει το ίδιο αποτελεσματικά στη μεταφορά φορτίων που διενεργεί το πρώτο. Το στοιχείο αυτό συνδέεται με τις οικονομίες κλίμακας. Το capesize μπορεί να μεταφέρει τουλάχιστον πενταπλάσιο φορτίο από το handysize χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι λαμβάνει και πενταπλάσιο ναύλο ανά τόνο φορτίου, καθώς, όπως είναι ήδη γνωστό, δεν αντιμετωπίζει και πενταπλάσιο κόστος παραγωγής. Για να εκτελέσει το handysize bulk carrier το ίδιο έργο θα χρειαστεί να πραγματοποιήσει πέντε δρομολόγια.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό που οδηγεί στην παραπέρα διάκριση των ναυλαγορών είναι οι γεωγραφικοί τόποι στους οποίους κινούνται τα πλοία, χαρακτηριστικό που αναγκαστικά, σε βραχυχρόνια περίοδο, περιορίζει την ευελιξία τους. Ένα πλοίο που

βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Αφρικής, δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί, σε βραχυχρόνια περίοδο, στην περιοχή της Β. Ευρώπης, γιατί η αλλαγή της γεωγραφικής τους θέσης μπορεί να μην είναι οικονομικά συμφέρουσα. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα το πλοίο θα πρέπει να ταξιδέψει για αρκετές μέρες προκειμένου να αλλάξει γεωγραφική θέση. Καθώς όμως δεν είναι βέβαιο ότι θα μπορέσει να συνδυάσει το ταξίδι με κάποια ναύλωση, μπορεί να είναι υποχρεωμένο να ταξιδέψει υπό έρμα, οπότε στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης επωμίζεται το σύνολο του κόστους, χωρίς πάντοτε να είναι σίγουρος ότι στη νέα γεωγραφική αγορά η απασχόληση του πλοίου θα είναι εξασφαλισμένη.

Ένα από τα πλέον πιεστικά προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας παραμένει η υπερχωρητικότητα, δεδομένου ότι η πορεία της απόσυρσης και της διάλυσης πλοίων δεν ακολουθεί τον αναμενόμενο επιθυμητό ρυθμό. Βέβαια ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας κλάδος που χαρακτηρίζεται από την ένταση κεφαλαίου. Έτσι το να αποκτήσει κάποιος εφοπλιστής (πλοιοκτήτης) κάποιο καινούριο πλοίο δεν είναι και τόσο εύκολο. Άλλωστε τα στατιστικά δείχνουν ότι ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι κατασκευασμένο περίπου από το 1975 και μετά, πράγμα το οποίο δείχνει ότι πολλά πλοία είναι άνω των 20 χρόνων. Έτσι οι πλοιοκτήτες πρέπει πριν προβούν στην αγορά κάποιου καινούριου πλοίου να μελετήσουν αρκετά και σε βάθος την αναγκαιότητα αυτής της αγοράς και την περίπτωση διάλυσης κάποιου παλαιότερου πλοίου το οποίο θα αντικατασταθεί από το νεότευκτο.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία παραμένει δομικά ένα βασικό πρόβλημα για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Υπάρχουν αμφιβολίες κατά πόσον η διατήρηση πολλών ναυπηγείων και η δημιουργία νέων μονάδων, ανταποκρίνονται στον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης και όχι σε άλλες ανάγκες. Αυτό το εκ πρώτης όψεως δυσεπίλυτο πρόβλημα μπορεί να λυθεί μόνο μέσω διεθνούς συμφωνίας, η οποία έως τώρα δεν έχει επιτευχθεί.

Η διεθνής ναυτιλία συνεχίζει να υποφέρει από μέτρα και πολιτικές που τροφοδοτούνται από ναυτικά ατυχήματα, τα οποία δεν λαμβάνουν υπ όψιν τους την ανάγκη για ισορροπημένο, σταθερό και μακροπρόθεσμο ρυθμιστικό περιβάλλον. Η ναυτιλία απαιτεί επιτακτική αναβάθμιση της εικόνας της και καλύτερη κατανόηση και εκτίμηση του ρόλου της από τους νομοθέτες και την ευρύτερη κοινή γνώμη. Το πρόβλημα αυτό με τα παλιά πλοία γίνεται ακόμα μεγαλύτερο εξαιτίας κάποιων ατυχημάτων που προξένησαν μεγάλες οικολογικές καταστροφές, πέρα από την απώλεια της ανθρώπινης ζωής και του φορτίου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εδώ είναι αυτό του Exxon Valdez και το πιο πρόσφατο του

Prestige. Έτσι παγκόσμιοι οργανισμοί υποχρεώνουν πλέον τους πλοιοκτήτες να αποσύρουν τα παλιά πλοία (τα tankers) μονού τοιχώματος και να τα αντικαταστήσουν με άλλα διπλού τοιχώματος. Αυτό βέβαια συνεπάγεται με ένα τεράστιο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, γιατί όπως προαναφέραμε μιλάμε για καταστάσεις εντάσεως κεφαλαίου.

Ταυτόχρονα με το παραπάνω πρόβλημα της αντικατάστασης των tankers μονού τοιχώματος με άλλα πλοία διπλού, έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο συνδέεται άμεσα όμως με την περιβαλλοντολογική ευαισθησία της παγκόσμιας κοινότητας. Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την ελαχιστοποίηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος που προέρχεται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Έτσι γίνεται προσπάθεια για την προστασία των θαλασσών και της υποβρυχίου ζωής, με την:

- i. Αύξηση των εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια
- ii. Ενίσχυση των υπαρχόντων σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης με προσωπικό και μέσα
- iii. Υποχρεωτική εφαρμογή από τα πλοία συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και περιβαλλοντολογικής προστασίας (ISM, ISO 14001). Αυτό όμως απαιτεί χρόνο και χρήμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, αφού πρέπει να αναπροσαρμόσουν τα πλοία τους σύμφωνα με τους παγκόσμιους κανόνες, να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους κ.α..

Ένα άλλο πρόβλημα το οποίο έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια είναι αυτό της πειρατείας. Στοιχεία του BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) επιβεβαιώνουν την έξαρση του φαινομένου σε διάφορες περιοχές όπως είναι η Ν.Α. Ασία, η Βραζιλία, η Δ. Αφρική, τα στενά της Σιγκαπούρης κλπ λόγω αυτής της έξαρσης γίνεται προσπάθεια ώστε να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την πάταξη ή τον περιορισμό του συγκεκριμένου προβλήματος. Έτσι τον τελευταίο καιρό γίνονται προσπάθειες για την εφαρμογή μια σειράς μέτρων που να αφορούν όχι μόνο την ασφάλεια του περιβάλλοντος και του φορτίου του πλοίου (safety), αλλά και για την ασφάλεια των ναυτικών και της περιουσίας του πλοίου (security).

Επιπλέον ένα σημαντικό πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλία είναι η γενικότερη οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, αφού όπως όλοι γνωρίζουμε η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτησης. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υπολογίζεται να έχει αυξηθεί μόνο κατά 0,9% το έτος 2001 συγκρινόμενο με την αύξηση κατά 3,6% το 2000 και 2,9% το 1999. Αυτή η



αρνητική τάση ήταν ήδη εμφανής πριν τις τρομοκρατικές ενέργειες τις 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, οι οποίες όμως ενίσχυσαν το κλίμα αβεβαιότητας στην παγκόσμια αγορά.

Πάντως πρόσφατα στοιχεία για τους δείκτες της καταναλωτικής δαπάνης στις ΗΠΑ και το ποσοστό ανεργίας καθώς και για τους σύνθετους καίριους δείκτες στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υποδεικνύουν ότι το χειρότερο μπορεί να αποτελεί πλέον παρελθόν από πλευράς οικονομικής ύφεσης διεθνώς. Αυτό το στοιχείο της συγκεκριμένης αισιοδοξίας αντανακλάται επίσης στους βελτιωμένους δείκτες των κυριότερων χρηματιστηρίων παγκοσμίως.

Τέλος ένα σημαντικό πρόβλημα το οποίο απασχολεί τη ναυτιλία στις μέρες μας είναι αυτό της χρηματοδότησης. Οι τράπεζες σε περιόδους κυρίως κρίσης της ναυλαγοράς είναι διστακτικές στο να δώσουν δάνεια στις ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι αυτές είναι αναγκασμένες στο να στηριχτούν στα Ίδια Κεφάλαια που διαθέτουν. Αυτά όμως πολλές φορές δεν επαρκούν, γι αυτό βλέπουμε να στρέφονται σε άλλες μορφές δανεισμού, πέρα από την αυτοχρηματοδότηση και τον τραπεζικό δανεισμό.

### 1.3 Η ΚΙΝΑ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ

Αν και η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, η Κίνα εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται ως μια αναπτυσσόμενη χώρα ή μεταξύ των 153 χωρών που επίσημα καταγράφονται ως αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες. Ωστόσο η Κίνα παραμένει μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες χώρες της παγκόσμιας οικονομίας και, ως εκ τούτου, είναι μία από τις αναδυόμενες ή ανερχόμενες μεγάλες δυνάμεις. (China, 2017).

Οι φόροι αποτελούν τη βασική πηγή εσόδων του κράτους ενώ σημαντικότερος αυτών θεωρείται ο γενικός εμπορικός και βιομηχανικός φόρος. Μεγάλα κέρδη έχουν επίσης η βιομηχανία και η γεωργία, ειδικά στις παράκτιες περιοχές κοντά στο Χονγκ Κονγκ και τη Σαγκάη.

Η χειροτέρευση του περιβάλλοντος αποτελεί απειλή για αυτή την ανάπτυξη κυρίως λόγω της μείωσης του πόσιμου νερού στα βόρεια, της διάβρωσης λόγω των αποβλήτων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η Κίνα συνεχίζει να χάνει γη που θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί λόγω της διάβρωσης.

Έως το 2015 η Κίνα κατείχε τη θέση της ταχύτερα αναπτυσσόμενης οικονομίας στον κόσμο. Σήμερα αποτελεί τη μεγαλύτερη οικονομία παραγωγής καθώς και τον μεγαλύτερο

εξαγωγέα αγαθών, ενώ έχει επίσης τη θέση του δεύτερου μεγαλύτερου εισαγωγέα αγαθών και την ταχύτερα αναπτυσσόμενη καταναλωτική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, με την όλο και αυξανόμενη συμμετοχή της σε εμπορικούς οργανισμούς και συνθήκες, έχει ζωτικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο καθώς συνιστά τη μεγαλύτερη εμπορική δύναμη στον κόσμο. Το 2001 έγινε μέλος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, (Pang J., κ.α., 2002), προσχώρηση η οποία να μεν βοήθησε στην ενδυνάμωση των ικανοτήτων της να διατηρήσει τα υψηλά ποσοστά ανάπτυξης αλλά άσκησε επιπλέον πίεση από την ανάπτυξη αγοραστικών επιρροών και τους έντονους πολιτικούς ελέγχους. Η Κίνα έχει επίσης συνάψει συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών με διάφορες χώρες συμπεριλαμβανομένων της Αυστραλίας, της Νότιας Κορέας, της Νέας Ζηλανδίας, του Πακιστάν και της Ελβετίας.

Η χειροτέρευση του περιβάλλοντος αποτελεί απειλή για αυτή την ανάπτυξη κυρίως λόγω της μείωσης του πόσιμου νερού στα βόρεια, της διάβρωσης λόγω των αποβλήτων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η Κίνα συνεχίζει να χάνει γη που θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί λόγω της διάβρωσης.

Προκειμένου να γεφυρωθεί το χάσμα ανάμεσα στους ρυθμούς ανάπτυξης και το χαμηλό βιοτικό επίπεδο της πλειοψηφίας του κινέζικου λαού, η Κίνα έχει αρχίσει την μετατόπιση μέρους του κέντρου βάρους της οικονομίας της από τις εξαγωγές στην εγχώρια κατανάλωση επιβραδύνοντας τους ρυθμούς ανάπτυξης και βελτιώνοντας τη ζωή των κατοίκων της. Έχουν τεθεί στόχοι όπως η βελτίωση του κράτους πρόνοιας, η προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της καινοτομίας. Την ίδια στιγμή επιχειρεί να θέσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας σε πληθώρα τομών όπως το εμπόριο, οι μεταφορές αλλά και στον τομέα της υγείας. Οι κατευθυντήριες γραμμές αυτής της μετατόπισης σκιαγραφήθηκαν στο 12ο πενταετές πρόγραμμα. Σχολιάζοντας, ο Εσβάρ Πρασάντ (Prasad E., 2015), τόνισε πως “κύριος στόχος του πενταετούς προγράμματος είναι να δώσει νέο προσανατολισμό στην ανάπτυξη, να την καταστήσει πιο ισόρροπη και βιώσιμη, κάτι απαραίτητο για να διασφαλίσει την κοινωνική σταθερότητα”. Επιπλέον, ο Νίκολας Λάρντι (Lardy N., 2012) σχολίασε πως “η Κίνα βρίσκεται σε κρίσιμο στάδιο, καθώς το προϋπάρχον μοντέλο ανάπτυξης δεν ταιριάζει στις τρέχουσες συνθήκες, ενώ το νέο μοντέλο συνεπάγεται μικρότερα εμπορικά πλεονάσματα και μικρότερα πλεονάσματα τρεχουσών συναλλαγών”.

Ένα επιπλέον δυνατό σημείο είναι το οικονομικό άνοιγμα της χώρας στον κόσμο το οποίο προσφέρει δύο σημαντικά πλεονεκτήματα. Το πρώτο είναι πως η οικονομία της, ως

ανοικτή, γίνεται ευέλικτη στις αλλαγές της παγκόσμιας αγοράς ενώ το δεύτερο ότι είναι πιο ανοικτή σε άμεσες ξένες επενδύσεις αντί να βασίζεται στον εξωτερικό δανεισμό.

Επιπλέον, πολλοί άνθρωποι είναι πρόθυμοι να αδράξουν τις ευκαιρίες για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Έχει δηλαδή δημιουργηθεί μία επιχειρηματική κοινωνία. Ας μην ξεχνάμε πως μέρος της τεράστιας ανάπτυξης της Κίνας οφείλεται στην προθυμία ανειδίκευτων Κινέζων εργατών να εργαστούν σε εργοστάσια κατασκευάζοντας φθηνά προϊόντα. Όπως είπε και ο Shaun το 2012 (Shaun R., 2012), ίσως το μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που είναι καταλύτης για την ανάπτυξή της να είναι το φθηνό εργατικό δυναμικό.

#### **1.4 Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΝΤΙΠΑΛΟΣ ΟΙ ΗΠΑ**

Με έκταση 9,83 εκατομμυρίων τετραγωνικών χιλιομέτρων και άνω των 323 εκατομμυρίων κατοίκων, οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι η τρίτη ή τέταρτη μεγαλύτερη χώρα σε συνολική έκταση, και η τρίτη μεγαλύτερη σε έκταση ξηράς και πληθυσμό. Είναι ένα από τα πολύ-πολιτισμικότερα κράτη του κόσμου, προϊόν μεγάλης κλίμακας μετανάστευσης από πολλές χώρες. Η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών είναι η μεγαλύτερη εθνική οικονομία του κόσμου, με υπολογιζόμενο ΑΕΠ το 2011 \$15,1 τρισεκατομμύρια, 22% του ονομαστικού παγκόσμιου ΑΕΠ και άνω του 19% του παγκόσμιου ΑΕΠ σε ισοτιμία αγοραστικής δύναμης, (United States, 2017)

Οι ΗΠΑ παρουσιάζουν υψηλό βιοτικό επίπεδο που όμως συναγωνίζεται τη φτώχεια ορισμένων μειονοτήτων και κυρίως των μαύρων, ένα μικρό ποσοστό του πληθυσμού (3%) ασχολείται με τη γεωργία, ενώ το 27% ασχολείται με τη βιομηχανική παραγωγή. Οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις των ΗΠΑ, φτάνουν σε 428 εκατ. εκτάρια, σχεδόν το 45% του εθνικού συνολικού εδάφους. Σημαντική θέση στη γεωργική παραγωγή έχει η καλλιέργεια ζωοτροφών. Οι δασικές εκτάσεις καταλαμβάνουν περίπου 248 εκατ. εκτάρια.

Η γεωργία εξασκείται σε περισσότερες από 2,3 εκατ. φάρμες, με μέσο ορό έκτασης η κάθε μια 150 εκταρίων. Αυτή η μεγάλη εδαφική έκταση και η συνεχής μείωση των εργατικών χεριών, οδήγησε στην απαραίτητη πλέον μηχανοποίηση των αγροτικών εργασιών. Ο πιο αναπτυγμένος γεωργικός τομέας είναι η καλλιέργεια σιτηρών, με την παραγωγή σιταριού και καλαμποκιού. όσον αφορά την καλλιέργεια του σιταριού, η χώρα διαιρείται σε τέσσερις (4) βασικές περιοχές: τις εσωτερικές πεδιάδες (Κάνσας, Νεμπράσκα, Οκλαχόμα και Τέξας), τις

ανατολικές περιοχές (Μισούρι, Ιλινόις, Αρκάνσας), το υψίπεδο της Κολούμπια (Ουάσινγκτον, Αίνταχο, Όρεγκον) με την παράγωγη χειμερινού σιταριού, και την βορειοδυτική περιοχή (Ντακότα, Μινεσότα, Μοντάνα).

Οι ΗΠΑ παράγουν επίσης το 1/3 της παγκόσμιας παραγωγής καλαμποκιού, και γι αυτό το λόγο η κεντρική ζώνη της χώρας ονομάζεται “ζώνη του καλαμποκιού”. Καλλιεργούνται επίσης βρώμη, κριθάρι και σόργο, που χρησιμοποιούνται σαν ζωοτροφές. Αξιοσημείωτη είναι η παραγωγή ρυζιού (Καλιφόρνια), πατάτας και ζαχαροτεύτλων, ενώ εξίσου σημαντική είναι και η φρουτοκαλλιέργεια (μήλα, αχλάδια, κέρασια). Στην περιοχή της Καλιφόρνιας καλλιεργούνται ποικιλίες αμπελιών και παράγονται διάφορα κρασιά, κατατάσσοντας τις ΗΠΑ στην έκτη θέση εξαγωγής κρασιών παγκοσμίως. Οι ΗΠΑ αποτελούν επίσης μια από τις μεγαλύτερες χώρες παραγωγής βαμβακιού.

Οι καλλιέργειες βαμβακιού είναι συγκεντρωμένες στις νότιες περιοχές (Τέξας, Αλαμπάμα, Λουϊζιάνα, Αρκάνσας, Μισισσιπή), στην επονομαζόμενη “ζώνη του βαμβακιού”. Σημαντική είναι η παραγωγή καπνού, που περιορίζεται στις ανατολικές περιοχές (Βόρεια Καρολίνα, Κεντάκι, Βιρτζίνια, Κονέκτικατ, Φλοίδα, Όμπερλαντ). Σημαντική θέση στην οικονομία των ΗΠΑ, κατέχει και η κτηνοτροφία. Η εκτροφή ζώων, περιορίζεται κυρίως στα βοοειδή και τους χοίρους (115 και 54 εκατ. κεφάλια αντίστοιχα). Η εκτροφή βοοειδών γίνεται με δύο τρόπους: Την εκτροφή τους στη ζώνη του καλαμποκιού (ελευθέρα βοσκή) και την εκτροφή σε ράντσα. Η εκτροφή χοίρων αντιθέτως περιορίζεται στις βορειοανατολικές περιοχές, όπου υπάρχουν και βιομηχανίες κονσερβοποίησης κρέατος. Το ένα τρίτο του εδάφους των ΗΠΑ καλύπτεται από δάση, κυρίως οι πολιτείες του βορρά. Η χώρα αποτελεί το μεγαλύτερο παραγωγικό φορέα ξυλείας. Η αλιεία, κυρίως στον Ατλαντικό ωκεανό, εξασκείται με μοντέρνες μεθόδους.

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ορυκτός πλούτος και οι πηγές παραγωγής ενέργειας. Σημαντική θέση κατέχει ο σίδηρος, η παραγωγή του όμως μειώνεται συνεχώς και έτσι οι ΗΠΑ εισάγουν μεγάλες ποσότητες σιδήρου. Το ίδιο ισχύει και για τον χαλκό. Τα πιο σημαντικά ορυχεία βρίσκονται στο Μισούρι, Κάνσας και Οκλαχόμα. Ανάμεσα στα πολύτιμα μέταλλα, αξίζει να σημειωθεί η παραγωγή χρυσού. Τέλος εξορύσσονται επίσης ουράνιο, αργυρός, ράδιο, βανάδιο και Μερκούριο. Το μεγαλύτερο ποσοστό της αμερικανικής βιομηχανικής ενέργειας, παράγεται από τις ενεργειακές πηγές. Σ’ αυτές συγκαταλέγονται ο άνθρακας (Απαλάχια όρη), η εξόρυξη πετρελαίου και το φυσικό αέριο.

Συγκεκριμένα οι ΗΠΑ κατέχουν τη δεύτερη θέση παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου (440 εκατ. τόνοι ετησίως). Πολιτείες με πολύ πετρέλαιο είναι το Τέξας, το Αρκάνσας, το Νέο Μέξικο, το Κάνσας, η Καλιφόρνια και η Αλάσκα. Ανοδική τάση παρουσιάζει και η παραγωγή φυσικού αερίου (530 δισ. κυβικών μ.). Η βιομηχανία των ΗΠΑ εξακολουθεί να παράγει το 1/4 των προϊόντων παγκοσμίως, παρόλο που συναγωνίζεται τις νέες βιομηχανικές δυνάμεις, όπως αυτή της Γερμανίας και των ανατολικών κρατών. Η χαλυβουργία αποτελεί τη βάση της βιομηχανίας και περιορίζεται σε μια μεγάλη ζώνη στα κεντροανατολικά. Το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο είναι αυτό των Μεγάλων Λιμνών, που περιλαμβάνει τις βιομηχανικές ζώνες του Σικάγο, Κλήβελαντ, Μπάφαλο, Πίτσμπουργκ και Μπίρμινγκχαμ.

Σε δεύτερη μοίρα έρχεται η μεταλλουργία, με μεγάλα βιομηχανικά κέντρα κατά μήκος των ατλαντικών ακτών και στις βορειοανατολικές περιοχές. Πρώτη θέση κατέχει και ο αυτοκινητιστικός τομέας, που τα τελευταία χρόνια έχει φτάσει σε μέσο ορό παραγωγής 9 εκατ. οχημάτων. Το πιο γνωστό βιομηχανικό κέντρο αυτοκινήτων είναι το Ντιτρόιτ. Άλλοι αναπτυγμένοι τομείς είναι ο ναυπηγικός, αεροναυπηγικός, οικιακού εξοπλισμού και υφαντουργικός. Σημαντική θέση κατέχει και η χημική βιομηχανία. Ο τομέας της υφαντουργίας, περιλαμβάνει προϊόντα από μαλλί και βαμβάκι, όπως επίσης και συνθετικές ίνες (νάιλον). Ο τομέας της διατροφής, είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος, με τραστ κονσερβοποίησης κρεάτων, οπωρικών, φρούτων και γαλακτοκομικών προϊόντων.

Οι ΗΠΑ κατέχουν σημαντική θέση στο διεθνές εμπόριο, όμως το εξαγωγικό εμπόριο επηρεάζει πολύ λίγο την οικονομία της χώρας, σε σύγκριση με άλλες βιομηχανικές χώρες, στις οποίες το εξαγωγικό εμπόριο παίζει πρωταρχικό ρολό στην οικονομία τους. Η Νέα Υόρκη και το Σικάγο, αποτελούν σημαντικά οικονομικά τραπεζικά κέντρα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### 2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΡΙΣΚΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑΣ

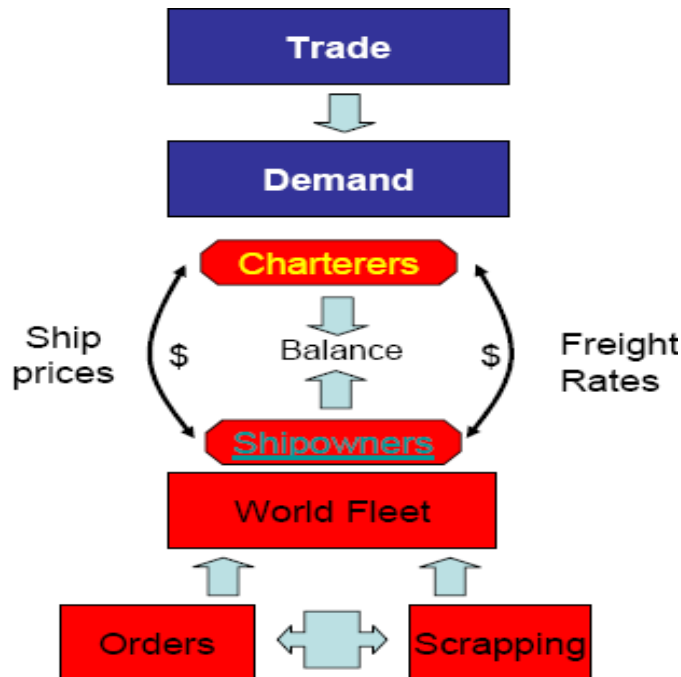
Δύο έννοιες που εκ πρώτης όψεως φαντάζουν άσχετες μεταξύ τους, κι όμως συσχετίζονται, αλληλοεπηρεάζονται και αλληλοδιαμορφώνονται. Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή όμως. Αρκετές φορές όταν ξυπνήσουμε το πρωί είμαστε κακόκεφοι και δεν έχουμε καθόλου διάθεση για οποιαδήποτε δραστηριότητα. Άλλες πάλι φορές, ξυπνάμε με πολύ όρεξη να πάμε στη δουλειά μας και να αποδώσουμε το μέγιστο των δυνατοτήτων μας. Αυτές οι δύο εκδοχές της διάθεσης μας, επιδρούν στη ψυχολογία μας. Στη πρώτη περίπτωση αρνητικά ενώ στη δεύτερη θετικά. Έτσι περίπου λειτουργεί και η ψυχολογία των εφοπλιστών, το πώς και το γιατί θα το αναλύσουμε παρακάτω.

Όταν η αγορά κινείται ανοδικά και οι εφοπλιστές έχουν ναυλωμένα τα πλοία τους με υψηλά περιθώρια κέρδους, πολύ πάνω από το λειτουργικό κόστος τότε είναι ευχαριστημένοι γιατί υπάρχει κατανάλωση του προϊόντος (παροχή υπηρεσιών) που διαθέτουν. Οπότε έχουν κάθε λόγο να έχουν θετική ψυχολογία εξαιτίας του αδιάλειπτου κύκλου χρήματος από τον οποίο επωφελούνται οι ίδιοι. Η ρευστότητα που οφείλεται στον οικονομικό οργανισμό της αγοράς τους ωθεί σε νέες επενδύσεις (new buildings or second hand ships) εκπληρώνοντας τον κύκλο του χρήματος.

Το βάρος των νέων επενδύσεων αν και αποτελεί ρίσκο, σε αυτή τη φάση της αγοράς οι εφοπλιστές οδηγούνται στην ανάληψη του, προσδοκώντας μεγιστοποίηση των κερδών τους, όπως άλλωστε και κάθε επιχείρηση.

Στον αντίποδα όμως όταν η αγορά δεν λειτουργεί ικανοποιητικά και οι ναύλοι βρίσκονται σε τόσο χαμηλά επίπεδα που είναι ανίκανοι να καλύψουν το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου, ενώ οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων βρίσκονται πολύ κοντά στις τιμές των scrap.

Σχήμα 1 Η επίδραση του διεθνούς εμπορίου στην ζήτηση για μεταφορές δια θαλάσσης στις τιμές των ναύλων, στις τιμές των πλοίων και τον αριθμό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου



Πηγή: RS Platou, 2016

Συγκεκριμένα οι εφοπλιστές παροπλίζουν το στόλο τους ή τον πωλούν για scrap, συρρικνώνοντας ουσιαστικά το μέγεθος της επιχείρησής τους, συχνά μάλιστα οδηγώντας την στο στάδιο της φυτοζωίας, μέχρι την ανάκαμψη της αγοράς.

Η έλλειψη ρευστότητας από τους χαμηλούς ναύλους έχει ως συνέπεια την αρνητική ψυχολογία των εφοπλιστών/πλοιοκτητών, η οποία αλυσιδωτά επιδρά στο πάγωμα οποιασδήποτε επενδυτικής δραστηριότητας και ανάληψης επενδυτικού ρίσκου.

Η έννοια της επένδυσης εμπεριέχει την έννοια του ρίσκου όπως εξηγήσαμε συνοπτικά παραπάνω. Αναλυτικότερα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι πολυδάπανες επιχειρήσεις και απαιτούν μεγάλο χρηματικό κεφάλαιο και εμπειρία, από όλες τις απόψεις. Το θέμα είναι ποιος παίρνει το ρίσκο της ναυπήγησης, δηλαδή της επέκτασης ή της στασιμότητας και της συρρίκνωσης σε μια ναυτιλιακή;

Αν και το ερώτημα είναι ρητορικό παρά ταύτα αποδεικνύει ουσιαστικά ότι το ναυτιλιακό γίνεσθαι θα μπορούσε να ταυτιστεί με μια παρτίδα πόκερ όπως αναφέρει με έμφαση ο Martin Stopford (Stopford M., 1997)., οι ναύλοι ισορροπούν στο σχοινί της παγκόσμιας οικονομίας αριστερόθεν της ύφεσης και δεξιοθεν της ανόδου και όπως ο καιρός

κυριαρχεί στις ζωές των ναυτικών έτσι και τα απόνερα των ναυτιλιακών κύκλων αναταράσσουν τις οικονομικές ζωές των πλοιοκτητών.

## 2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗ

Η επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών βασίζεται στο τρέχον κάθε φορά επίπεδο ναύλου, καθώς και στις εκτιμήσεις (forecasting) που γίνονται για τις πιθανές μελλοντικές διακυμάνσεις του. Έτσι όταν η τιμή του ναύλου αγγίζει ένα ικανοποιητικό επίπεδο, δημιουργείται μια ατμόσφαιρα αισιοδοξίας που οδηγεί σε τοποθέτηση παραγγελιών για καινούρια πλοία από την πλευρά των πλοιοκτητών, προκειμένου να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τα υψηλά επίπεδα ναύλου και να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Είναι επομένως απαραίτητη η ορθή πρόβλεψη της αγοράς. Μόλις δηλαδή δημιουργηθούν οι «κατάλληλες» προϋποθέσεις για τους ναύλους, η τοποθέτηση παραγγελιών πλοίων άμεσα, και η τυχόν παραλαβή τους στην περίοδο υψηλών ναύλων, είναι μια οικονομικά λογική, καταρχήν, επενδυτική απόφαση. Γενικά οι πλοιοκτήτες τείνουν να επενδύουν σε νεότερα πλοία σε φτασμένη ναυλαγορά και να απέχουν από επενδύσεις όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί. Επενδύσεις γίνονται διότι ο πλοιοκτήτης θέλει να επωφεληθεί της προσδοκώμενης και επιταχυνόμενης ανοδικής πορείας του ναύλου και να μεγιστοποιήσει με αυτόν τον τρόπο τα κέρδη του, επομένως οι προβλέψεις ότι οι ναύλοι ανέρχονται και στο μέλλον να αυξάνουν είναι αυτές που θα καθορίσουν την τοποθέτηση επενδύσεων ή όχι.

Οι μελέτες για τη ναυλαγορά και ιδιαίτερα για την μελλοντική της εξέλιξη, σε μεγάλη αν είναι δυνατό λεπτομέρεια, όπως τύποι, μεγέθη, ηλικίες πλοίων, είναι ζωτικής σημασίας λόγω της σχέσης που υπάρχει μεταξύ επιπέδου ναύλων και αξιών πλοίων. Η συσχέτιση αυτή είναι φανερή παρόλο που υπάρχει υστέρηση αξιών και ναύλων για μερικούς μήνες (6-7). Είναι δυνατό μια εταιρεία να τριπλασιάσει το μέγεθος της με τα ίδια κεφάλαια ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών της. Επίσης μπορεί να βελτιώσει πρόσθετα, κατά περίπου 70% τα οποία ετήσια κέρδη της και για τρία χρόνια, ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών ή μάλλον των πωλήσεων της (Stopford M., 1997).

Βέβαια είναι δύσκολο να διαπιστωθεί το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων το οποίο πρέπει να συνδυαστεί με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων. Σε μια ανταγωνιστική αγορά, όπως η ναυτιλιακή, ο βαθμός προβλεπτικότητας είναι περιορισμένος και οι ορθές αποφάσεις



είναι συμπτωματικά επιτυχημένες. Σύμφωνα όμως με τον Stopford (Stopford M., 1997), ο πλοιοκτήτης πρέπει να εκμεταλλευτεί την αστάθεια των ναύλων προς όφελός του, για παράδειγμα με το να ναυλώνει κατά ταξίδι το πλοίο του όταν η αγορά πέφτει.

Υποστηρίζει επίσης ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι μπορεί να είναι ακανόνιστοι αλλά δεν είναι απρόβλεπτοι. Οι ίδιες επεξηγήσεις για τις στροφές και κορυφές των κύκλων ισχύουν συνέχεια. Η παγκόσμια οικονομία, ο εμπορικός κύκλος, η ανάπτυξη του εμπορίου, οι παραγγελίες και το scrap των πλοίων είναι θεμελιώδεις μεταβλητές που μπορούν να αναλυθούν και να συμπεριληφθούν σε οικονομικά μοντέλα. Η ανάλυση των παραπάνω παραγόντων μπορεί να μειώσει την αβεβαιότητα και τον κίνδυνο, πρέπει όμως να συμπεριλάβει και άλλους εξωγενείς παράγοντες, όπως το κλείσιμο μιας διώρυγας, η συμφόρηση των λιμένων κ.α.

Από τα παραπάνω είναι φανερό η μεγάλη σημασία του timing λόγω του ναυτιλιακού κύκλου και των μεγάλων διακυμάνσεων. Οι σωστές προβλέψεις οδηγούν και σε σωστή χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων. Πολλές επενδύσεις που δεν γίνονται «αποδεκτές» από τη ζήτηση χωρητικότητας, χειροτερεύουν μια καλή αγορά ή βαθαίνουν μια κρίση. Επομένως το θεωρητικά σωστό timing των ναυτιλιακών επενδύσεων αφορά και τη φάση ύφεσης αλλά και τη φάση ανάκαμψης, η οποία πρέπει να έχει τόση δύναμη ώστε οι παραλαβές να μην δημιουργήσουν κάμψη.

## **2.3 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

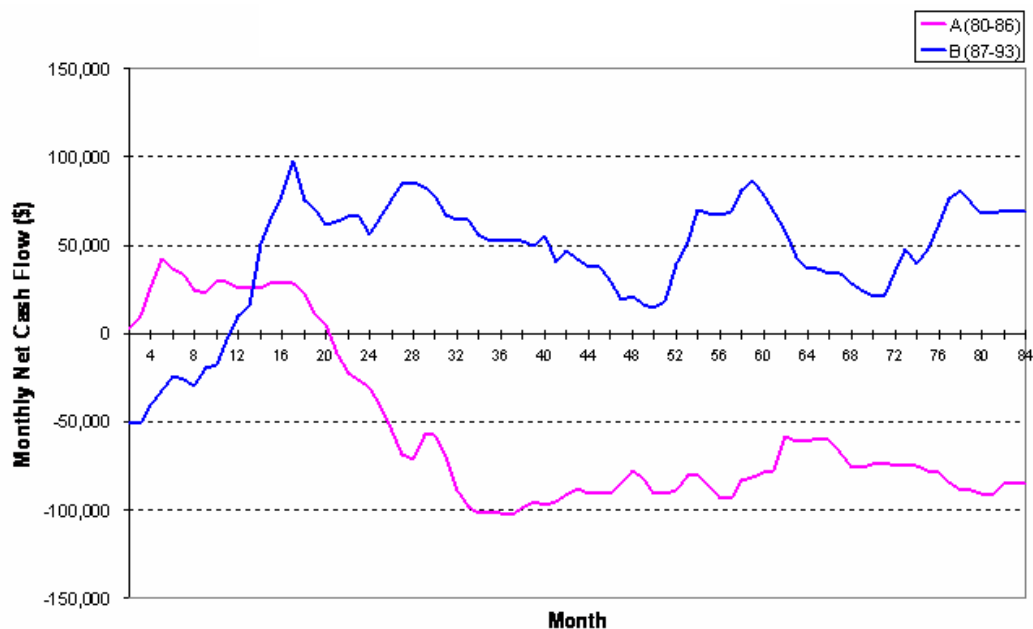
Η γέννηση μιας επιχειρησιακής μονάδας προϋποθέτει τις περισσότερες φορές την χρηματοδότηση της αρχικής επένδυσης. Ευχέρεια για λήψη δανείου έχει εκείνος που αποδεικνύει ότι μπορεί να αποπληρώσει το δάνειο. Αυτό εύκολα αποδεικνύεται με τα περιουσιακά στοιχεία που παρέχονται για υποθήκη, όπως είναι το πλοίο, που αποτελεί κατά μεγάλο ποσοστό το ορθόδοξο μέσο δανειακής ασφάλειας των ναυτιλιακών δανείων. Φυσικά ανάγκη για χρηματοδότηση υπάρχει και μετά τη γέννηση της επιχείρησης και αφορά το κεφάλαιο κίνησης.

Η χρηματοδότηση είναι σημαντικότερη λόγω του Ναυτιλιακού Κύκλου, της σημασίας του timing των επενδύσεων και του κεφαλαίου κίνησης. Ένα δάνειο είναι εξασφαλισμένο όταν οι ναύλοι και οι αξίες των πλοίων είναι σε υψηλά επίπεδα, δηλαδή η αγορά διανύει την

ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κύκλου. Η άνοδος της ναυλαγοράς δημιουργεί κλίμα αισιοδοξίας, καθώς πραγματοποιείται αύξηση των περιουσιακών στοιχείων των Τραπεζών και των Ναυπηγείων που σχετίζονται με τη ναυτιλία και επομένως διευκολύνει την παροχή χρηματοδότησης από την πλευρά τους.

Επομένως κατά τη φάση της ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου, λόγω της αύξησης των εισπράξεων των επιχειρήσεων, ενισχύεται η ασφάλεια του δανείου, ο χρηματοδότης δηλαδή γνωρίζει ότι ο δανειζόμενος θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του και ότι το δάνειο θα αποπληρωθεί. Αντίθετα όταν η αγορά βρίσκεται σε κρίση ή ύφεση τα έσοδα είναι περιορισμένα και οι αξίες των πλοίων σαν εξασφάλιση του δανείου δεν είναι ισχυρές. Η πίεση των τραπεζών στρέφεται τότε στο cash flow.

Διάγραμμα 1 Η επίδραση της μεταβλητότητας των ναύλων στις χρηματοροές των πλοιοκτητών



Πηγή: BRS, 2014

Η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σχετίζεται με το βαθμό στον οποίο αυτή είναι χρεωμένη και με τη δυνατότητά της να καταβάλλει την συμμετοχή της σε ένα δάνειο για νέες επενδύσεις, αλλά και να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της στις τράπεζες (Γκιζιάκης Κ., κ.α., 2010). Το ισχυρό cash flow είναι αποτέλεσμα όχι μόνο του επιπέδου των ναύλων αλλά και του κόστους λειτουργίας των πλοίων, καθώς και της «σταυροειδούς επιδότησης» των πλοίων σε μια περίοδο κυρίως ύφεσης. Σε περίοδο κρίσης ή ύφεσης κυριαρχεί η

αβεβαιότητα η οποία και οδηγεί σε καταστολή της χρηματοδότησης, που εμποδίζει τις επενδύσεις σε υγιείς τομείς της οικονομίας.

Η τραπεζική νοοτροπία χρηματοδοτεί τις ναυτιλιακές επενδύσεις που βασίζονται στην ταμειακή ροή του πλοίου που πρόκειται να κατασκευαστεί. Το γεγονός αυτό ευνοεί τις επενδύσεις σε περίοδο φτασμένης ναυλαγοράς με εξασφάλιση μέσω χρόνιων ναυλώσεων. Ανάλογα δηλαδή με τη φάση την οποία περνάει ο ναυτιλιακός κύκλος είναι και το ύψος της χρηματοδότησης που παρέχεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα ναυπηγεία επίσης ασκούν πιέσεις με πακέτα δελεαστικών όρων.

Στη Φάση Οικοδόμησης, για παράδειγμα, στο ναυτιλιακό κύκλο μεγάλης διάρκειας, οι τράπεζες ενισχύουν τη γενική αισιοδοξία και παρέχουν δάνεια με σχετικά ευνοϊκούς όρους. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προσελκύσει και μη παραδοσιακούς τραπεζίτες, οι οποίοι να επιτείνουν τον διατραπεζικό ανταγωνισμό και την παραπέρα μείωση των προτύπων δανειοδότησης της ναυτιλίας.

Στη Φάση Διόρθωσης αντίθετα, οι τράπεζες δεν είναι πρόθυμες να χρηματοδοτήσουν πλοία, και όσες είναι παρέχουν μόνο το 50% (σε αντίθεση με τη Φάση Οικοδόμησης όπου παρέχουν το 80%-90%) της αξίας του πλοίου, γιατί το cash flow των επιχειρήσεων εμφανίζει αστάθεια και άρα κλονίζεται η ασφάλεια του δανείου.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάζει με τη σειρά της το επίπεδο προσφοράς χωρητικότητας, το οποίο και αποτελεί βασικό παράγοντα του ναυτιλιακού κύκλου. Υπάρχει δηλαδή αμφίδρομη σχέση ανάμεσα στο ναυτιλιακό κύκλο και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Μπορεί ακόμη η χρηματοδότηση να προέρχεται από την ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά και σε αυτήν τη περίπτωση η εταιρεία θα προβεί σε επενδύσεις και άρα σε ανάγκη χρηματοδότησης όταν οι εισπράξεις είναι υψηλές και επομένως η αγορά βρίσκεται σε άνοδο.

Όπως έχουμε ήδη πει, οι ναυτιλιακοί κύκλοι αντικατοπτρίζουν την εξισορρόπηση της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων. Κάτω από αυτόν τον κίνδυνο, οι χρηματοδότες πρέπει να καθοδηγούνται από την αρχή της διαχείρισης του ρίσκου. Κάθε ναυτιλιακός κύκλος, όπως και κάθε πελάτης πλοιοκτήτης διακρίνεται από κάποια χαρακτηριστικά. Οι Τράπεζες δίνουν μεγάλη σημασία στο όνομα και τη φήμη του πλοιοκτήτη και έτσι δανείζουν σε εκείνον που πιστεύουν ότι έχει την δυνατότητα να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Όπως, η καλύτερη γνώση του πελάτη από την τράπεζα μειώνει τον κίνδυνο, το ίδιο κάνει και η μεγαλύτερη μελέτη του ναυτιλιακού κύκλου. Οι χρηματοδότες πρέπει να γνωρίζουν τον χαρακτήρα του κάθε κύκλου και αν μπορεί να θεωρηθεί αυτός προβλέψιμος. Έτσι μπορούν και να κάνουν μία πρόβλεψη για το πόσο δύσκολος είναι ο συγκεκριμένος κύκλος.

## 2.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Σύμφωνα με τον Γουλιέλμο, (Γουλιέλμος Α., 2004) το 1901 ένας ναυλομεσίτης παρατήρησε στην ετήσια αναφορά ότι η σύγκριση των 4 τελευταίων κύκλων (περίοδο 10 ετών) παρουσίαζαν ομοιότητες ως προς την πορεία των ναύλων.

Το 1913 ο Kirkadly συμπέρανε ότι η δημιουργία των κύκλων οφείλεται στο μηχανισμό της αγοράς. Τα σημεία Peak και η ανάκαμψη είναι σημάδια προσαρμογής της προσφοράς στην ζήτηση. Με συμπληρωματική μελέτη του ο Fayle το 1933 υποστήριξε πως η έναρξη ενός κύκλου καθοδηγείται από τον παγκόσμιο επιχειρησιακό κύκλο ή σπάνια γεγονότα που ανατρέπουν πολιτικοοικονομικές ισορροπίες που δημιουργούν έλλειψη διαθέσιμων πλοίων. Το αποτέλεσμα των γεγονότων αυτών επιφέρει υψηλούς ναύλους, προσελκύοντας νέους επενδυτές στη βιομηχανία και ενθαρρύνοντας κερδοσκοπικές τοποθετήσεις που αυξάνουν τη συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα. 40 χρόνια αργότερα το 1972, ο Cufley επέστητε την προσοχή του σε μια ακολουθία γεγονότων που επηρέαζαν τους ναυτιλιακούς κύκλους. Πρώτον ο εμφανιζόμενος συνωστισμός των πλοίων. Δεύτερον οι υψηλοί ναύλοι παρακινούσαν τις υπερβολικές παραγγελίες πλοίων παρά το γεγονός της μικρής ποσότητας φορτίου προς μεταφορά η οποία τελικά οδηγούσε στην κατάρρευση της αγοράς και στην ύφεση. Ο Hampton στην ανάλυσή του για τους βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους κύκλους που έκανε το 1991, δίνει έμφαση στο γεγονός ότι σημαντικότερο ρόλο παίζουν οι παράγοντες και ο τρόπος αντίδρασής τους στις μεταβολές των τιμών της αγοράς. Επίσης ο Hampton αμφισβητεί ότι η ψυχολογία της αγοράς παίζει ένα σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της δομής των κύκλων και ότι μπορεί να βοηθήσει στην εξήγηση του γιατί η αγορά επανειλημμένως, φαίνεται να αντιδρά στον καθορισμό των τιμών.

Σε οποιαδήποτε αγορά περιλαμβανομένης και της ναυτιλιακής οι συμμετέχοντες παλεύουν μεταξύ δυσπιστίας της αγοράς και απληστίας από τα κέρδη που προέρχονται από αυτή. Όλες αυτές οι περιγραφές των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό σημείο. Περιγράφουν τους ναυτιλιακούς κύκλους ως μηχανισμό εξισορρόπησης της ζήτησης και της προσφοράς των πλοίων. Μικρή προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας συνεπάγεται υψηλούς ναύλους μέχρι την είσοδο νέων πλοίων στην αγορά. Όταν πάλι υπάρχουν πολλά πλοία οι ναύλοι συμπιέζονται μέχρι οι εφοπλιστές να αποσύρουν τα καράβια τους από την αγορά είτε στέλνοντας τα για scrap είτε παροπλίζοντας τα. Απ' αυτή την άποψη οι κύκλοι διαρκούν όσο χρειάζεται για να κάνουν την δουλειά τους. Μπορούν να ταξινομηθούν ανάλογα με τη διάρκεια τους αλλά αυτή η διαδικασία δεν βοηθάει στην πρόβλεψή τους. Εάν οι επενδυτές

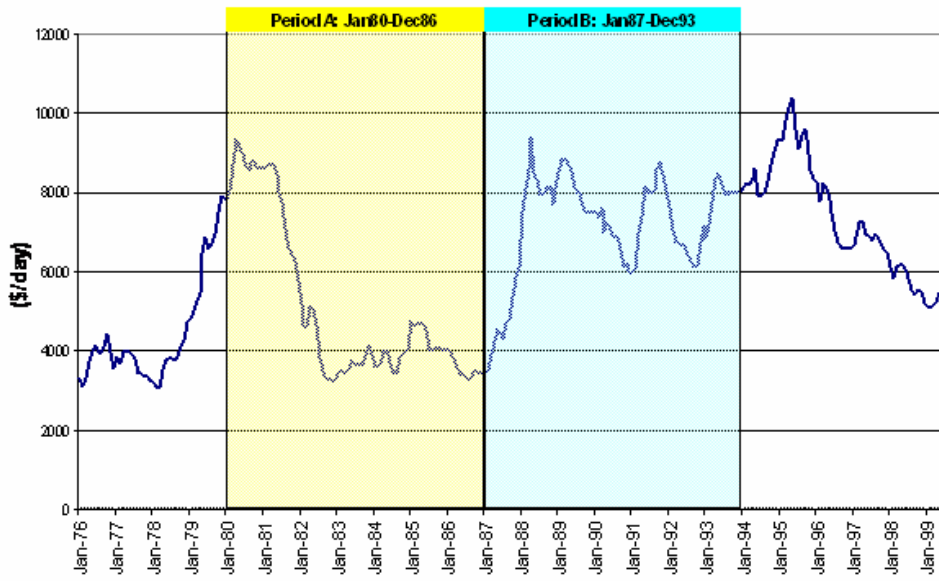
αποφασίσουν ότι ένα πισωγύρισμα της αγοράς είναι πιθανό και δεν στείλουν για παλιοσίδερα τα πλοία τους η διάρκεια του κύκλου απλά παρατείνεται.

## 2.5 ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τους ναυτιλιακούς κύκλους θα πρέπει να τους μελετήσουμε σε σχέση με τη προσφορά και τη ζήτηση (Γκιζιάκης Κ., κ.α., 2010). Η μεταβολή στη σχέση ποσότητας φορτίου προς μεταφορά και διαθέσιμης χωρητικότητας ουσιαστικά επιδρά στη τιμή καθορισμού των ναύλων. Συγκεκριμένα μια αύξηση της ποσότητας προς μεταφορά με διατήρηση της χωρητικότητας σε σταθερά επίπεδα, επιδρά ανοδικά στους ναύλους σε αντίθεση με τη περίπτωση όπου η συνολική χωρητικότητα, που είναι διαθέσιμη για μεταφορά φορτίου είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τη ποσότητα φορτίου που διατίθεται προς μεταφορά. Στη πρώτη περίπτωση όταν η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από τη προσφορά οι ναύλοι αυξάνουν και ουσιαστικά σημαίνει τη δημιουργία ενός νέου ναυτιλιακού κύκλου. Υποκινούμενοι από το κέρδος οι εφοπλιστές / πλοιοκτήτες ωθούνται, σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή ναυπήγηση νέων. Η χρονική υστέρηση ωστόσο που μεσολαβεί μέχρι την απόκτηση ενός νέου πλοίου προς εκμετάλλευση ουσιαστικά προκαλεί τον προαναφερόμενο οικονομικό οργανισμό της ναυτιλιακής αγοράς.

Η ναυτιλία είναι παράγωγος της ζήτησης, απότομες οικονομικές μεταβολές μπορούν να επιταχύνουν ή να επιβραδύνουν ανάλογα με την περίπτωση, τη διαδικασία εξέλιξης των ναυτιλιακών κύκλων. Γεγονότα πολιτικής ή οικονομικής φύσεως όπως η πετρελαϊκή κρίση του 1970 στιγμάτισαν την ναυτιλιακή αγορά. Επίσης η συσχέτιση των αγορών του 2002, με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και το εμπόριο, παράγοντες οι οποίοι επέδρασαν ως επιταχυντές στην εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων, ώθησαν σε γρηγορότερους ρυθμούς την όλη διαδικασία. Τέλος η κρίση στις ασιατικές χώρες 1997-2000 με επίκεντρο την Ιαπωνία πρωτίστως, το Hong Kong την Σιγκαπούρη και την Taiwan επέδρασαν επιβραδυντικά στον αντίστοιχο ναυτιλιακό κύκλο.

Διάγραμμα 2 Διακυμάνση των ναύλων για χρονοναυλώσεις διάρκειας ενός έτους για πλοίο τύπου Handysize



Πηγή: RS Platou, 2016

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΚΙΝΑΣ

### 3.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Αν και η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, η Κίνα εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται ως μια αναπτυσσόμενη χώρα μεταξύ των 153 χωρών που επίσημα καταγράφονται ως αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες. Παρότι υπάρχει η ένδειξη ότι η κινέζικη οικονομία εισέρχεται σε στάδιο ωριμότητας, σύμφωνα με τον Πρόεδρο Χι, η χώρα παραμένει η ατμομηχανή της παγκόσμιας ανάπτυξης.

Έως το 2015 η Κίνα κατείχε τη θέση της ταχύτερα αναπτυσσόμενης οικονομίας στον κόσμο. Σήμερα αποτελεί τη μεγαλύτερη οικονομία παραγωγής καθώς και τον μεγαλύτερο εξαγωγέα αγαθών, ενώ έχει επίσης τη θέση του δεύτερου μεγαλύτερου εισαγωγέα αγαθών και την ταχύτερα αναπτυσσόμενη καταναλωτική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι φόροι αποτελούν τη βασική πηγή εσόδων του κράτους ενώ σημαντικότερος αυτών θεωρείται ο γενικός εμπορικός και βιομηχανικός φόρος. Μεγάλα κέρδη έχουν επίσης η βιομηχανία και η γεωργία, ειδικά στις παράκτιες περιοχές κοντά στο Χονγκ Κονγκ και τη Σαγκάη.

Με κύριο μέλημα την μακροχρόνια ανάπτυξη η κυβέρνηση προσπάθησε να :

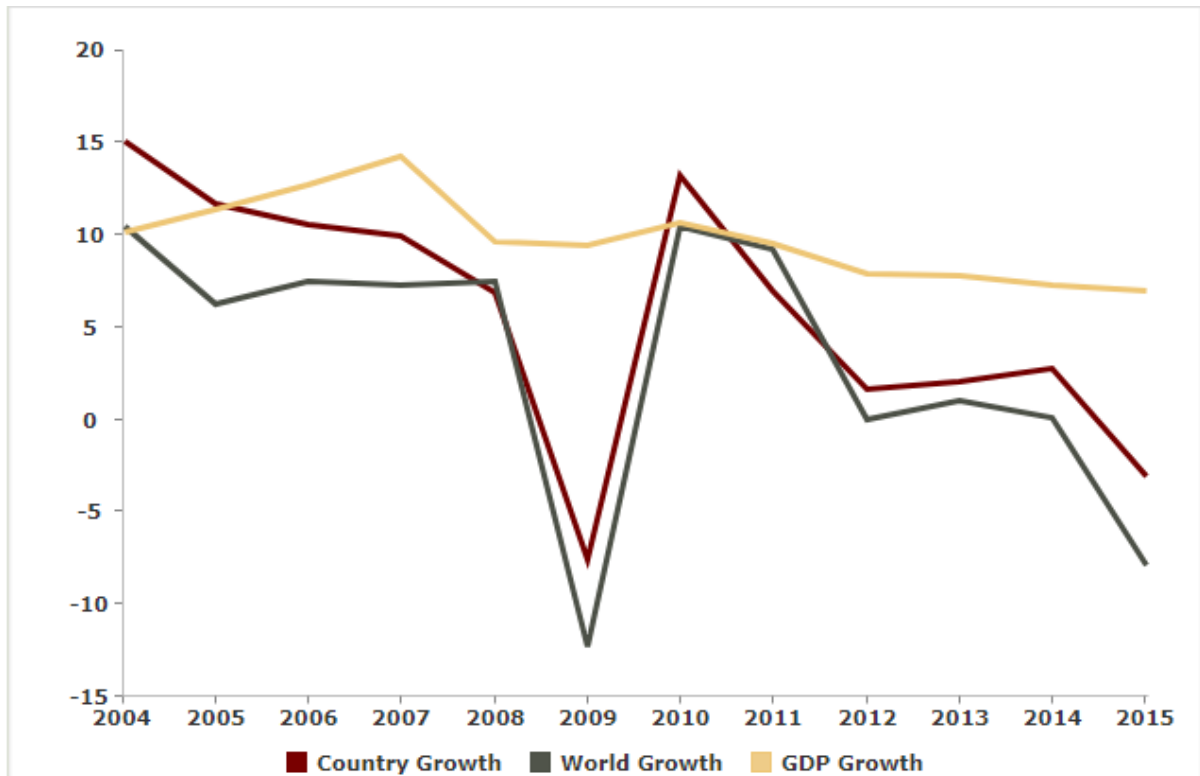
- μειώσει τη διαφθορά
- διατηρήσει αρκετές θέσεις εργασίας
- διατηρήσει τις μεγάλες κρατικές επιχειρήσεις

Η χειροτέρευση του περιβάλλοντος αποτελεί απειλή για αυτή την ανάπτυξη κυρίως λόγω της μείωσης του πόσιμου νερού στα βόρεια, της διάβρωσης λόγω των αποβλήτων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η Κίνα συνεχίζει να χάνει γη που θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί λόγω της διάβρωσης.

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, με την όλο και αυξημένη συμμετοχή της σε εμπορικούς οργανισμούς και συνθήκες, έχει ζωτικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο καθώς συνιστά τη μεγαλύτερη εμπορική δύναμη στον κόσμο. Το 2001 έγινε μέλος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε.), προσχώρηση η οποία να μεν βοήθησε στην ενδυνάμωση των ικανοτήτων της να διατηρήσει τα υψηλά ποσοστά ανάπτυξης αλλά άσκησε επιπλέον πίεση από την ανάπτυξη αγοραστικών επιρροών και τους έντονους πολιτικούς ελέγχους. Η

Κίνα έχει επίσης συνάψει συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών με διάφορες χώρες συμπεριλαμβανομένων της Αυστραλίας, της Νότιας Κορέας, της Νέας Ζηλανδίας, του Πακιστάν και της Ελβετίας. Στις αρχές του 2010, η Κίνα έγινε η μόνη ασιατική χώρα με δείκτη Α.Ε.Π. πάνω από το ορόσημο των \$10 τρισεκατομμυρίων.

Διάγραμμα 3 Σύγκριση παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και Κίνας και η μεταβολή του ΑΕΠ της Κίνας



Πηγή: WITS

Η κινέζικη οικονομία αναπτύχθηκε το 2014 κάτω του αρχικώς τεθέντος στόχου για πρώτη φορά μετά από 16 χρόνια, με αύξηση Α.Ε.Π. 7,4% αντί για 7,5%. Αυτό αποδίδεται στην αργή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, στην πτώση των τιμών των εμπορευμάτων, στη μείωση των ρυπογόνων τρόπων παραγωγής και στην ισχνή εσωτερική ζήτηση. (Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015)



Πίνακας 1 Βασικά οικονομικά στοιχεία της Κίνας για τα έτη 2012 έως 2014

	2012	2013	2014
<b>Ονομαστικό ΑΕΠ ποσά σε τρις RMB/ (τρις. Ευρώ)</b>	51,93 (6,5)	56,88 (7,1)	63,65 (7,95)
<b>Μεταβολή ΑΕΠ</b>	7,8%	7,7%	7,4%
<b>ΑΕΠ Κατά κεφαλήν (PPP)</b>	11.300 δολ. ΗΠΑ	\$12.100 δολ. ΗΠΑ	\$12.900 δολ. ΗΠΑ <sup>5</sup>
<b>Ανεργία</b>	4,1%	4,1%	4,09%
<b>Πληθωρισμός</b>	2,5%	2,6%	2%
<b>Εξαγωγές αγαθών</b>	2,05 τρις. δολ. ΗΠΑ 7,9% μεταβολή	2,21 τρις. δολ. ΗΠΑ 7,9% μεταβολή	2,32 τρις δολ. ΗΠΑ 4,9% μεταβολή
<b>Εισαγωγές αγαθών</b>	1,82 τρις. δολ. ΗΠΑ 4,3% μεταβολή	1,95 τρις. δολ ΗΠΑ 7,3% μεταβολή	1,94 τρις δολ. ΗΠΑ -0,6% μεταβολή
<b>Εμπορικό Ισοζύγιο</b>	230 δις δολ. ΗΠΑ	260 δις δολ. ΗΠΑ	380 δις δολ. ΗΠΑ
<b>Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών</b>	215,4 δις. δολ ΗΠΑ	182,8 δις. δολ ΗΠΑ	204,3 δις. δολ ΗΠΑ
<b>Δημοσιονομικό ισοζύγιο (% ΑΕΠ)</b>		-2,1% του ΑΕΠ	-2,9% του ΑΕΠ
<b>Εισροή ΑΞΕ (FDI)</b>	111,72 δις. δολ ΗΠΑ -3,7% μεταβολή	117,59 δις. δολ ΗΠΑ 5,2% μεταβολή	119,6 δις δολ. ΗΠΑ 1,7% μεταβολή
<b>Εκροή ΑΞΕ(FDI)</b>	77,22 δις. δολ ΗΠΑ 28,6% μεταβολή	90,17 δις. δολ ΗΠΑ 16,8% μεταβολή	102,9 δις δολ. ΗΠΑ, 14,1% μεταβολή
<b>Δημόσιο Χρέος</b>	737 δις δολ. ΗΠΑ	863,2 δις δολ. ΗΠΑ	894,9 δις δολ. ΗΠΑ
<b>Συναλ/κά Αποθέματα</b>	3,388 τρις δολ. ΗΠΑ	3,821 τρις δολ. ΗΠΑ	3,843 τρις δολ. ΗΠΑ

Πηγή: Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015

### 3.2 Η ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η οικονομική κρίση που ξέσπασε τον Σεπτέμβριο του 2008 ενώ δημιούργησε δυσκολίες για κάποιες οικονομίες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ιαπωνία, δημιούργησε ευκαιρίες, κυρίως για τις αναπτυσσόμενες όπως η Κίνα, η Ινδία, η Ρωσία και η Βραζιλία. Βλέποντας την ευκαιρία η κινέζικη ηγεσία εφάρμοσε βαθμηδόν μεταρρυθμίσεις με κύριο μέλημα το άνοιγμα της κινέζικης οικονομίας με την προώθηση των εξαγωγών και την προσέλκυση ξένων επενδυτών. Η συγκεκριμένη οικονομική πολιτική δεν λειτούργησε χωρίς προβλήματα τα οποία όμως λύθηκαν με την παρέμβαση του Deng Xiaoping, (Ezra V., 2013), όταν επικράτησε και η πολιτική των ανοικτών θυρών και μέσω της προσήλωσης στην σύσφιξη των σχέσεων με τις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης και στο άνοιγμα της χώρας στις ξένες επενδύσεις δόθηκε περαιτέρω ώθηση στην κινέζικη οικονομία.

Μετά το θάνατο του Μάο Τσε-Τουνγκ και αφού επικράτησε το μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, εγκαθιδρύθηκε μια οικονομία όπου

συνυπάρχουν οι αρχές της ελεύθερης οικονομίας και οι “νόμοι της αγοράς” με τις μαρξιστικές δομές εξουσίας.

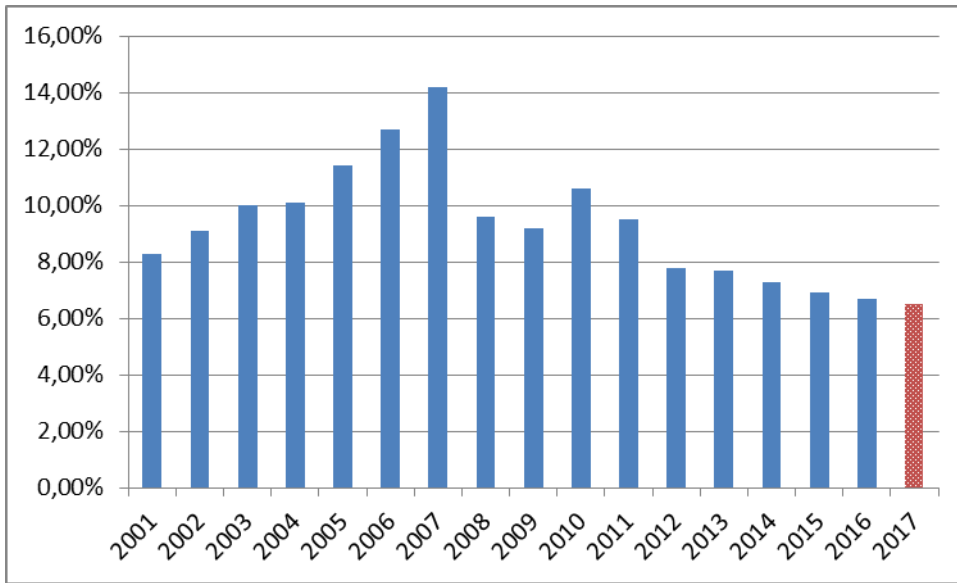
Τον Μάιο του 2004 το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο ενέκρινε τροποποιήσεις στο Σύνταγμα της χώρας με στόχο την ελάττωση της ανεργίας, την εξάλειψη των εισοδηματικών διαφορών μεταξύ των αστικών και αγροτικών περιοχών, το αμφίδρομο άνοιγμα των συνόρων για εισροή ξένων επενδυτών, αλλά και επένδυση σε παραγωγικούς τομείς άλλων χωρών καθώς επίσης και τη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος (Zhiyong W., Rui Z., 2006). Τον Οκτώβριο του 2005 εγκρίθηκε το 11ο πενταετές Εθνικό Οικονομικό Πρόγραμμα για τα έτη 2006-2010 με κύριους στόχους τους εξής :

- Βελτιστοποίηση και αναβάθμιση της βιομηχανικής διάρθρωσης
- Σταθερή ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας
- Μείωση της χρήσης μη ανανεώσιμων πηγών
- Βελτίωση της ικανότητας για βιώσιμη ανάπτυξη
- Τελειοποίηση του συστήματος της οικονομίας της αγοράς
- Περαιτέρω βελτίωση του βιοτικού επιπέδου (Chow G., 2006)

Κατά την περίοδο 2005-2009, ακόμα και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οικονομική πορεία της Κίνας παρέμεινε καθαρά ανοδική. Μάλιστα, έως το 2015 η Κίνα αποτελούσε την ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία στον κόσμο.

Προκειμένου η αγορά να παίζει τον κυρίαρχο ρόλο στην κατανομή των πόρων δόθηκε προτεραιότητα στην αλλαγή της συνάρτησης κράτους-οικονομίας σε μια ελεύθερη οικονομία. Οι συμμετέχοντες σε επιχειρηματικές δραστηριότητες έχουν αποκτήσει αυτονομία σε αυτές. Τα αγαθά που παράγονται και η ποιότητα τους αποφασίζεται σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς από τον ίδιο τον παραγωγό. Η κυβέρνηση δεν έχει πλέον άμεση ανάμειξη στη διοίκηση των επιχειρήσεων, έχει περάσει πλέον στο ρόλο του ρυθμιστή και κοινωνικού διαχειριστή. Έχει πλέον εγκαθιδρυθεί ένα διοικητικό σύστημα που ταιριάζει στις απαιτήσεις της ανοικτής αγοράς.

Διάγραμμα 4 Η μεταβολή του πραγματικού Κινέζικου ΑΕΠ για τα έτη 2001 έως 2017\* forecasting



Πηγή: The World Bank, 2017

Επόμενο βήμα ήταν η δημιουργία ενός σχεδίου προκειμένου οι οικονομικοί τομείς πλοιοκτητών να αναπτύσσονται παράλληλα. Οι μη κρατικοί τομείς έχουν ξεπεράσει τις κρατικές επιχειρήσεις στην υποστήριξη της εθνικής οικονομίας κατέχοντας το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού Α.Ε.Π. Οι κρατικές επιχειρήσεις πιάστηκαν για τον μετασχηματισμό του συστήματος μέσα σε αποδεκτούς κανόνες και προσανατολίστηκαν στην αγορά. Οι μετασχηματισμοί στην απασχόληση σήμαιναν την μετανάστευση εργατικού προσωπικού και την διαπραγμάτευση για το ύψος των μισθών. Τα μέτρα υπέρ της ενθάρρυνσης των ξένων επενδύσεων οδήγησαν σε μεγάλη συμμετοχή πολλών ξένων επενδύσεων σε επιχειρήσεις.

### 3.3 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Σύμφωνα με τους περισσότερους μελετητές η Κίνα είναι ο πιο σοβαρός διεκδικητής της παγκόσμιας ηγεμονίας λόγω των χαρακτηριστικών της όπως το μέγεθός της, ο δυναμισμός της οικονομίας της και οι πολιτικές δεξιότητες των ηγετών της. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτό θα πρέπει ασφαλώς να ισχύουν βασικές προϋποθέσεις όπως α) να συνεχιστεί η οικονομική της ανάπτυξη και β) να διατηρηθεί η πολιτική σταθερότητα. Εφόσον δεν μπορεί κανείς να είναι σίγουρος για τίποτε από τα δύο και δεδομένου ότι οι προβλέψεις είναι πάντοτε επισφαλείς οφείλει κανείς να είναι προσεκτικός. Για παράδειγμα, κανείς δεν

μπόρεσε να προβλέψει τις μεταρρυθμίσεις Ντενγκ Σιάο Πινγκ και τους ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης που ακολούθησαν.

Λόγω αυτών, πολλοί μελετητές έχουν αντίθετη άποψη. Για παράδειγμα κατά τους καθηγητές Acemoglu και Robinson (Acemoglu D., Robinson J., 2013), στο βιβλίο τους “Γιατί τα έθνη αποτυγχάνουν”, η κινέζικη οικονομία σύντομα θα πάψει να είναι δυναμική διότι δεν επιτρέπει τη “δημιουργική καταστροφή”. Συγκεκριμένα αναφέρονται στη γνωστή αναλογία του πουλιού στο κλουβί, του Ντενγκ Σιάο Πινγκ. “Η κινέζικη οικονομία είναι το πουλί και το κόμμα το κλουβί. Ο έλεγχος του κόμματος, το κλουβί δηλαδή, έπρεπε να μεγαλώσει για να κάνει το πουλί υγιέστερο και πιο δυναμικό, αλλά το κλουβί δεν μπορεί να ανοίξει και να αφήσει το πουλί ελεύθερο (Acemoglu D., Robinson J., 2013). Προβλέπουν δηλαδή πως η τόσο γρήγορη ανάπτυξη της Κίνας θα είναι θνησιγενής, όπως και της Σοβιετικής Ένωσης το 1950-1960 εκτός εάν υπάρξει αλλαγή που θα προωθή τη θέση κανόνων που ισχύουν για όλους αντί της απόσπασης πόρων από την κοινωνία.

Αν, ωστόσο, δεν μεταβληθούν οι τωρινές τάσεις, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας θα μπορούσε να συνδιαμορφώσει την παγκόσμια τάξη μαζί με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ακόμα και να διεκδικήσει την παγκόσμια οικονομική ηγεμονία μεσοπρόθεσμα.

### 3.4 ΤΟ ΝΟΜΙΣΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Το επίσημο νόμισμα της Κίνας που εκδίδεται από τη Λαϊκή Τράπεζα της Κίνας είναι το ρενμίμπι (νόμισμα του λαού), με μονάδα το γουάν και υποδιαίρεσεις τα τζιάο και φεν. Ένα γουάν ισούται με δέκα τζιάο και ένα τζιάο με δέκα φεν. Το γουάν κυκλοφορεί σε νομίσματα των 1, 2, 5, 10, 20, 50 και 100 ενώ τα τζιάο και φεν σε νομίσματα των 1, 2 και 5. Η συντομογραφία του είναι RMB ή ¥. Είναι το νόμιμο χρήμα στην ηπειρωτική Κίνα.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς περί συναλλάγματος που ισχύουν στην Κίνα, απαγορεύεται στη χώρα η κυκλοφορία ξένων νομισμάτων καθώς και η αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών με αυτά. Η συναλλαγματική ισοτιμία αλλάζει ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

Η προώθηση του γουάν στο εξωτερικό ως διεθνές νόμισμα ξεκίνησε μόλις το 2009 αλλά είναι ήδη επιτυχής καθώς το νόμισμα γίνεται όλο και πιο γνωστό. Ήδη υιοθετήθηκε από τη Ζιμπάμπουε για τις εμπορικές συναλλαγές εντός της χώρας, το 2015, ενώ στο Χονγκ Κονγκ υπάρχουν πλέον μηχανήματα ανάληψης που δίνουν ρενμίμπι. Μάλιστα στη Μογγολία εκτιμάται πως το 60% των μετρητών σε κυκλοφορία είναι κινέζικα

χαρτονομίσματα. Το 2014 ήταν το έβδομο σε χρήση νόμισμα στον κόσμο ενώ την προηγούμενη χρονιά ήταν μόλις στην 13η θέση. Το 2014 τέθηκε σε εφαρμογή μια συμφωνία μεταξύ Σαγκάης και Χονγκ Κονγκ η οποία συνδέει τα χρηματιστήριά τους κι επιτρέπει τις συναλλαγές σε γουάν. Επιπλέον η Κεντρική Τράπεζα της Κίνας έχει υπογράψει συμφωνίες για ανταλλαγή νομισμάτων με περισσότερες από είκοσι χώρες ενώ επίσης αναπτύσσεται και η αγορά ομολόγων σε γουάν. Περίπου το 30% του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας γίνεται σε γουάν.

Η υπογραφή νέων εμπορικών συμφωνιών ανάμεσα στην Κεντρική Τράπεζα της Κίνας και τραπεζικά ιδρύματα ανά τον κόσμο συντέλεσε στην διάδοση της χρήσης του γουάν. Συγκεκριμένα, το ποσοστό των παγκόσμιων πληρωμών που πραγματοποιήθηκαν σε γουάν και έλαβαν χώρα το 2014 έφτασε στο 2,1% έναντι του 0,63% τον Ιανουάριο του 2013 ενώ κατά τα δύο τελευταία έτη η συνολική αύξηση ήταν 321%. Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία της αρχής SWIFT το γουάν έχει καταστεί δεύτερο νόμισμα στη χρηματοδότηση του διεθνούς εμπορίου από το 2013. (SWIFT, 2015)

Λόγω της επιβράδυνσης της ανάπτυξης της κινέζικης οικονομίας κατά το πρώτο και δεύτερο τρίμηνο του 2015, η Λαϊκή Τράπεζα της Κίνας υποτίμησε το νόμισμά της θέτοντας τη μεγαλύτερη μείωση που έχει καταγραφεί. Ένα πιο αδύναμο νόμισμα θα βοηθήσει τις κινεζικές εξαγωγές να γίνουν πιο ανταγωνιστικές. Αν και η κίνηση αυτή ερμηνεύτηκε από κάποιους ως μια στροφή προς την οικονομική απελευθέρωση και μεταρρύθμιση, πυροδότησε συζητήσεις για “νομισματικούς πολέμους”. Η Κεντρική Τράπεζα ανέφερε πως ήταν μια μεμονωμένη κίνηση για να ενισχυθεί η κατεύθυνση του γουάν προς μια ελεύθερη διακύμανση με βάση την αγορά.

### **3.5 ΤΑ ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

Προκειμένου να γεφυρωθεί το χάσμα ανάμεσα στους ρυθμούς ανάπτυξης και το χαμηλό βιοτικό επίπεδο της πλειοψηφίας του κινέζικου λαού, η Κίνα έχει αρχίσει την μετατόπιση μέρους του κέντρου βάρους της οικονομίας της από τις εξαγωγές στην εγχώρια κατανάλωση επιβραδύνοντας τους ρυθμούς ανάπτυξης και βελτιώνοντας τη ζωή των κατοίκων της. Έχουν τεθεί στόχοι όπως η βελτίωση του κράτους πρόνοιας, η προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της καινοτομίας. Την ίδια στιγμή επιχειρεί να θέσει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας σε πληθώρα τομών όπως το εμπόριο, οι μεταφορές αλλά και στον τομέα της υγείας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αυτής της μετατόπισης σκιαγραφήθηκαν στο 12ο πενταετές πρόγραμμα. Σχολιάζοντας, ο Εσβάρ Πρασάντ (Prasad E., 2015), τόνισε πως “κύριος στόχος του πενταετούς προγράμματος είναι να δώσει νέο προσανατολισμό στην ανάπτυξη, να την καταστήσει πιο ισόρροπη και βιώσιμη, κάτι απαραίτητο για να διασφαλίσει την κοινωνική σταθερότητα”. Επιπλέον, ο Νίκολας Λάρντι (Nicholas L., 2012) σχολίασε πως “η Κίνα βρίσκεται σε κρίσιμο στάδιο, καθώς το προϋπάρχον μοντέλο ανάπτυξης δεν ταιριάζει στις τρέχουσες συνθήκες, ενώ το νέο μοντέλο συνεπάγεται μικρότερα εμπορικά πλεονάσματα και μικρότερα πλεονάσματα τρεχουσών συναλλαγών”.

Ένα επιπλέον δυνατό σημείο είναι το οικονομικό άνοιγμα της χώρας στον κόσμο το οποίο προσφέρει δύο σημαντικά πλεονεκτήματα. Το πρώτο είναι πως η οικονομία της, ως ανοικτή, γίνεται ευέλικτη στις αλλαγές της παγκόσμιας αγοράς ενώ το δεύτερο ότι είναι πιο ανοικτή σε άμεσες ξένες επενδύσεις αντί να βασίζεται στον εξωτερικό δανεισμό. Επιπλέον, πολλοί άνθρωποι είναι πρόθυμοι να αδράξουν τις ευκαιρίες για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Έχει δηλαδή δημιουργηθεί μία επιχειρηματική κοινωνία. Ας μην ξεχνάμε πως μέρος της τεράστιας ανάπτυξης της Κίνας οφείλεται στην προθυμία ανειδίκευτων Κινέζων εργατών να εργαστούν σε εργοστάσια κατασκευάζοντας φθηνά προϊόντα. Όπως είπε και ο Shaun το 2010, ίσως το μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που είναι καταλύτης για την ανάπτυξή της να είναι το φθηνό εργατικό δυναμικό.

Αξίζει να αναφερθούμε επίσης στους κινδύνους αλλά και στα αδύνατα σημεία της οικονομίας της Κίνας. Συγκεκριμένα, η Κίνα σήμερα αντιμετωπίζει προβλήματα με την διαφθορά η οποία είναι κατά κύριο λόγο φαινόμενο της τοπικής κυβέρνησης. Η κεντρική κυβέρνηση δυσκολεύεται να πειθαρχήσει τις τοπικές κυβερνήσεις. Σε αντίθεση με την κεντρική κυβέρνηση που ενδιαφέρεται περισσότερο για υπερβολική επένδυση και τα απούλητα αποθέματα, τα μέλη των τοπικών κυβερνήσεων ενδιαφέρονται κυρίως για την προώθηση του εαυτού τους και την κατάκτηση υψηλότερων θέσεων μαζί με τα υψηλά ποσοστά επενδύσεων και παραγωγής. Με την πολιτική αυτή διακινδυνεύουν τον εθνικό πληθωρισμό.

Ένα ακόμα αδύνατο σημείο της κινέζικης οικονομίας είναι πως αντί να χρησιμοποιούνται σύγχρονα, εποχικά διορθωμένα στοιχεία εξακολουθούν να βασίζονται σε προηγούμενα έτη. Ακόμα, τα επίσημα στοιχεία της Κίνας για το Α.Ε.Π. φαίνεται να υπερεκτιμούνται σε περιόδους αδρανούς ανάπτυξης καθώς και να υποβαθμίζονται σε περιόδους ταχείας ανάπτυξης. Πέραν αυτών των προβλημάτων, η ηγεσία της Κίνας, καλείται να αντιμετωπίσει και τους εξής κινδύνους.

Το ενδεχόμενο να καταρρεύσει ο χρηματοοικονομικός τομέας της Κίνας λόγω της αδυναμίας της ταχείας ελευθέρωσης του χρηματοπιστωτικού τομέα στην αγορά και των μη εξυπηρετούμενων δανείων.

Ο περιορισμός των δυνατοτήτων βελτίωσης του επιπέδου ζωής των αγροτικών νοικοκυριών λόγω κυβερνητικών πολιτικών περί περιορισμού της παραγωγής. Λόγω αυτού γίνεται όλο και εντονότερο το φαινόμενο της αστυφιλίας και ελλοχεύουν κοινωνικές εντάσεις.

## **3.6 Η ΚΙΝΑ ΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ**

### **3.6.1 τα προϊόντα της Κίνας - Γεωργία**

Σύμφωνα με τον επίσημο διαδικτυακό τόπο της CIA και το World Fact Book, Η Κίνα αποτελεί τον μεγαλύτερο παραγωγό και καταναλωτή γεωργικών προϊόντων στον κόσμο με την απόλυτη πλειοψηφία της καλλιεργήσιμης γης να χρησιμοποιείται για την παραγωγή τροφίμων. Συμμετέχει στο παγκόσμιο εμπόριο σιταριού, καλαμποκιού, πατάτας, σόγιας, χοιρινού, ψαριών, καπνού, φιστικιού, τσάι, κριθαριού και ελαιοκράμβης ενώ είναι ο πρώτος σε μέγεθος παραγωγός ρυζιού στον κόσμο. Ένα ποσοστό των εσόδων της από το εξωτερικό εμπόριο προέρχεται από μη βρώσιμα προϊόντα όπως το βαμβάκι και οι ελαιούχοι σπόροι. Αν και η καλλιεργήσιμη γη της Κίνας είναι μόλις το 75% του μεγέθους της καλλιεργήσιμης γης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας εξακολουθεί να παράγει περίπου 30 περισσότερες καλλιέργειες και ζωικό κεφάλαιο χάρη στην εντατική καλλιέργεια κι ευελπιστεί σε περαιτέρω αύξηση. (China, 2017)

Αν και κατέχει μόλις το 7% της παγκόσμιας καλλιεργήσιμης γης τροφοδοτεί το 20% του παγκόσμιου πληθυσμού. Εξαιτίας κλιματικών και τοπογραφικών παραγόντων μόνο το 10-15 % της συνολικής έκτασης της γης της είναι κατάλληλο για καλλιέργεια. Από αυτό το ποσοστό, λίγη παραπάνω από την μισή έκταση αποτελείται από μη αρδευόμενες περιοχές ενώ το υπόλοιπο κατανέμεται είτε σε ορυζώνες είτε σε περιοχές με άρδευση. Ωστόσο η Κίνα κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως στην παραγωγή των γεωργικών εκμεταλλεύσεων και ποσοστό πάνω του μισού συνολικού πληθυσμού ζει σε αγροτικές περιοχές. Μάλιστα, μέχρι το 1980 ένα μεγάλο ποσοστό αυτών, ζούσε απευθείας από τη γεωργία. Έκτοτε έχει

ενθαρρυνθεί η ενασχόληση του πληθυσμού με διαφορετικές δραστηριότητες όπως το εμπόριο και η βιομηχανία.

Το 2014 η προστιθέμενη αξία της πρωτογενούς παραγωγής ανήλθε στα 5.833,2 δις γουάν, αύξηση κατά 4,1% σε ετήσια βάση και συνέβαλε κατά 9,2% στο ετήσιο ΑΕΠ. Βάση της ακαθάριστης αξίας των παραγόμενων προϊόντων, η Κίνα αποτελεί τον κορυφαίο παραγωγό αγροτικών προϊόντων. Τα κύρια παραγόμενα προϊόντα είναι ρύζι, σιτάρι, πατάτες, καλαμπόκι, τσάι, λοιπά δημητριακά, μήλα, βαμβάκι, σπορέλαια, χοιρινό κρέας, αλιεύματα. Ωστόσο, η χώρα εξακολουθεί να αποτελεί μεγάλο εισαγωγέα γεωργοκτηνοτροφικών αγαθών λόγω του τεράστιου πληθυσμού και των μεγάλων διατροφικών αναγκών.

Το δεύτερο πιο σημαντικό τμήμα της γεωργικής παραγωγής αποτελείται από την κτηνοτροφία. Η Κίνα κατέχει την παγκόσμια πρωτιά στην παραγωγή αβγών, κοτόπουλων και χοίρων ενώ διαθέτει επίσης σημαντικά κοπάδια βοοειδών και προβάτων. Η χώρα έχει επίσης μια μακρά παράδοση αλιείας τόσο στους ωκεανούς όσο και στο γλυκό νερό. Έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην υδατοκαλλιέργεια προκειμένου να αποφευχθεί η υπεραλιεία αλλά και να συμπληρώσει την παροχή εμπορευμάτων όπως οι γαρίδες.

### 3.6.2 Ενέργεια και Ορυκτοί Πόροι

Τις τελευταίες δεκαετίες η Κίνα έχει αυξήσει σημαντικά το ποσοστό ενέργειας που παράγει καθώς και το ποσοστό που χρησιμοποιεί. Η πλειοψηφία της ενέργειας αυτής, 80%, προέρχεται από ορυκτά καύσιμα ενώ το 17% από υδροηλεκτρικές εγκαταστάσεις. Ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 2% προέρχεται από πυρηνική ενέργεια. Ενώ η Κίνα έχει πλούσιο ενεργειακό δυναμικό οι περισσότεροι πόροι βρίσκονται μακριά από τις βιομηχανικές περιοχές εκτός από όσες βρίσκονται στο νότιο τμήμα της βορειοανατολικά. Συγκεκριμένα, το βορειοανατολικό τμήμα της Κίνας είναι πλούσιο σε πετρέλαιο και άνθρακα ενώ το νοτιοδυτικό τμήμα χαρακτηρίζεται από πλούσιο υδροηλεκτρικό δυναμικό. Ωστόσο βιομηχανικές περιοχές όπως η Σαγκάη έχουν πολύ λίγη ενέργεια.

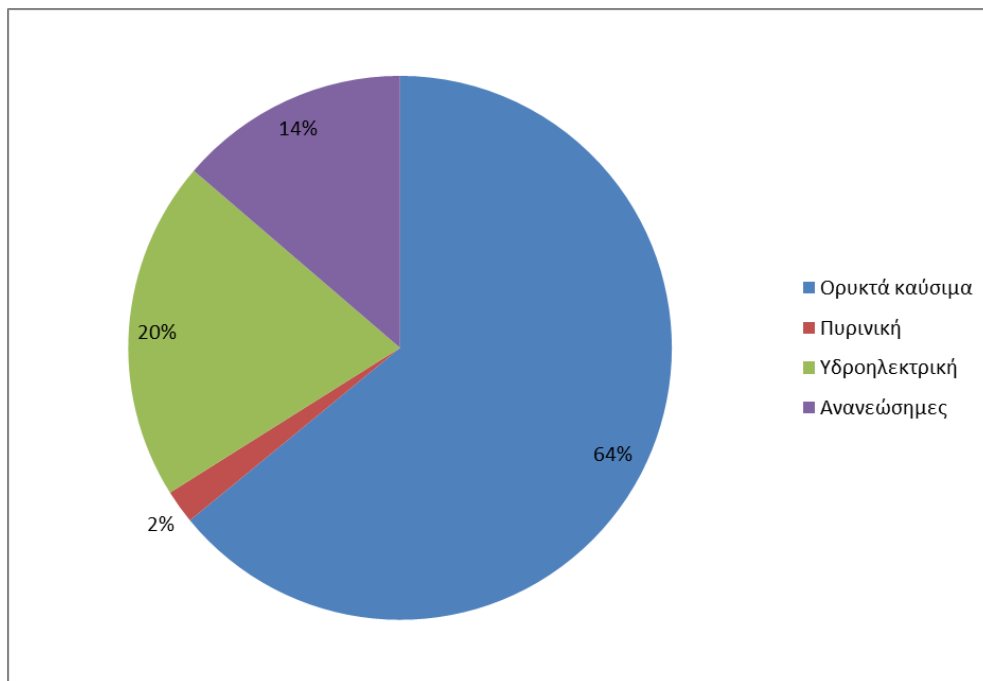
Λόγω των σημαντικών περιβαλλοντικών ανησυχιών της, η Κίνα αποφάσισε να περιορίσει τη βαριά χρήση του άνθρακα και να στραφεί σε άλλες πηγές όπως το φυσικό αέριο, το πετρέλαιο, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας αλλά και την πυρηνική δύναμη.

Προκειμένου να μειώσει την υπερπαραγωγή, τα τελευταία δέκα χρόνια έχει κλείσει χιλιάδες ορυχεία άνθρακα με αποτέλεσμα την επιτυχή μείωση χρήσης του σε σημαντικό ποσοστό πάνω από 25%. Σχεδιάζεται επίσης η αύξηση της παραγωγής φυσικού αερίου.



Λόγω του ορεινού ανάγλυφου της χώρας και της πληθώρας ποταμιών και λιμνών η Κίνα έχει εξαιρετικό δυναμικό για παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας, κυρίως στα νοτιοδυτικά της χώρας όπου υπάρχει αυξημένη ζήτηση για ενέργεια. Λόγω των καιρικών συνθηκών, η παραγωγή υδροηλεκτρικής ενέργειας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εποχή καθώς λόγω της έλλειψης βροχοπτώσεων το χειμώνα πολλοί σταθμοί παραγωγής ενέργειας υπολειπούνται ενώ το καλοκαίρι παρεμβαίνουν οι πλημμύρες.

Διάγραμμα 5 Προέλευση παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας 2016



Πηγή: China, 2017

### 3.6.3 Άνθρακας

Η Κίνα διαθέτει πληθώρα ορυκτών πόρων με επαρκή έως άφθονη προμήθεια σχεδόν για όλα τα βιομηχανικά υλικά. Σημαντικότερη εξ' αυτών είναι η παραγωγή του άνθρακα με το μεγαλύτερο μέρος του να βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της χώρας αν και υπάρχει διασκορπισμένος σε όλη τη χώρα.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί μια πιο ομοιόμορφη κατανομή του άνθρακα και για να μειωθεί η χρήση του ανεπαρκούς συστήματος μεταφορών η κυβέρνηση πίεσε για κατασκευή ορυχείων άνθρακα σε διάφορες περιοχές με σκοπό την τοπική κατανάλωσή τους. Αυτό οδήγησε σε λιγότερο ασφαλή εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας με αποτέλεσμα πολλούς θανάτους κάθε χρόνο.

Η Κίνα αποτελεί τον μεγαλύτερο παραγωγό και καταναλωτή άνθρακα στον κόσμο. Η κατανάλωση άνθρακα θα συνεχίσει να αυξάνεται σε απόλυτους όρους παρά το γεγονός ότι το ποσοστό του άνθρακα στη συνολική κατανάλωση ενέργειας έχει μειωθεί σημαντικά.

### 3.6.4 Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο

Οι πόροι πετρελαίου της χώρας βρίσκονται διασκορπισμένοι αν και το σημαντικότερο τμήμα τους βρίσκεται στα νοτιοανατολικά. Η χώρα καταναλώνει το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής της όμως δεν εξάγει πετρέλαιο.

Έχει γίνει μικρή εξερεύνηση σχετικά με τους πόρους φυσικού αερίου στην Κίνα με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστή η έκταση του αποθέματός του. Ωστόσο το Σιχουάν διαθέτει σχεδόν το ήμισυ των γνωστών κοιτασμάτων ενώ σχεδόν το μισό του υπόλοιπου ποσοστού βρίσκεται στα βορειοανατολικά, σε μεγάλα κοιτάσματα πετρελαίου. Το υπόλοιπο βρίσκεται κατανομημένο στο Χεμπέι, στη Τζιανγκσού, στη Ζετζιάνγκ, στη Σαγκάη καθώς και υπεράκτια στο νησί Χαϊνάν.

### 3.6.5 Μέταλλα και Αμέταλλα

Υπάρχουν πλούσια κοιτάσματα σιδήρου σε πολλές επαρχίες. Το σημαντικότερο κοιτάσμα βρίσκεται κοντά στον ποταμό Γιανγκτσέ, και παράγει σίδηρο και χάλυβα. Η Κίνα τροφοδοτείται με σιδηροκράματα και μαγγάνιο εξαιρώντας το νικέλιο, το χρώμιο και το κοβάλτιο. Επιπλέον διαθέτει μεγάλα αποθέματα βολφραμίου, και μέτριους πόρους χαλκού. Υπάρχουν επίσης μόλυβδος και ψευδάργυρος καθώς, άφθονοι πόροι βωξίτη και κασσίτερου καθώς επίσης και τα μεγαλύτερα αποθέματα αντιμονίου σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Κίνα είναι επίσης η πέμπτη μεγαλύτερη παγκόσμια παραγωγός χρυσού καθώς και σημαντικός εξαγωγός σπανίων μετάλλων χρησιμοποιούμενων σε βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας. Τέλος, το ορυχείο Μπαγιάν Όμπι στη Μογγολία έχει τα μεγαλύτερα κοιτάσματα σπανίων αποθεμάτων σε ενιαία θέση.

Η Κίνα παράγει επίσης διάφορα αμέταλλα ορυκτά με σημαντικότερο από αυτά το αλάτι. Επίσης υπάρχουν σημαντικά κοιτάσματα φωσφορικών πετρωμάτων καθώς ακόμα και πυριτόλιθος, τσιμέντο, γύψος, αμιάντος και φθορίτης.

### 3.6.6 Βιομηχανία και Παραγωγή

Η βιομηχανία και η κατασκευή αποτελούν το 2014 το 42,6 του συνολικού Α.Ε.Π. της χώρας. Μόνο μεταξύ του 2011 και του 2013 η Κίνα χρησιμοποίησε περισσότερο τσιμέντο από όσο καταναλώθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κατά τη διάρκεια ολόκληρου του 20ου αιώνα. Το 2010 η Κίνα αντικατέστησε έπειτα από 110 χρόνια τις Η.Π.Α. ως τον κορυφαίο κατασκευαστή στον κόσμο.

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας αποτελεί πλέον προορισμό για τη μετεγκατάσταση των παγκόσμιων εγκαταστάσεων παραγωγής σε διάφορες βιομηχανίες. Μερικές από αυτές είναι η κατασκευή αυτοκινήτων, πλοίων, ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών προϊόντων, παιχνιδιών, υποδημάτων. Σημαντική είναι επίσης η συμμετοχή της στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της τεχνολογίας πληροφοριών καθώς και στην εξόρυξη κι επεξεργασία μεταλλευμάτων.

Από την ίδρυση ακόμα της χώρας δόθηκε μέγιστη προσοχή στη βιομηχανία. Μάλιστα το 2011 ξεπέρασε κάθε άλλο έθνος διαθέτοντας το 46% της εθνικής παραγωγής για επενδύσεις. Συγκεκριμένα, η οικοδόμηση και οι μεταλλουργικές βιομηχανίες έχουν λάβει τη μέγιστη προτεραιότητα με αποτέλεσμα σήμερα ένα ποσοστό της τάξης του 20-30% της συνολικής αξίας της βιομηχανικής παραγωγής να αποτελείται από αυτές. Η βιομηχανική παραγωγή έχει ξεπεράσει όλους τους άλλους τομείς ανάπτυξης. Οι περισσότερες επιχειρήσεις ανήκουν σε ιδιώτες εκτός από ορισμένες επιχειρήσεις που έχει κριθεί πως έχουν εθνική στρατηγική σημασία.

Η παραγωγή λιπασμάτων, πλαστικών και συνθετικών ινών αποτελεί το επίκεντρο της ανάπτυξης της χημικής βιομηχανίας με αποτέλεσμα η Κίνα να βρίσκεται μεταξύ των κορυφαίων παραγωγών αζωτούχων λιπασμάτων. Τα προϊόντα και είδη ένδυσης αποτελούν το κέντρο της βιομηχανίας καταναλωτικών αγαθών καθώς κατέχουν μεγάλο μέρος των συνολικών εξαγωγών.

Η κυβέρνηση στοχεύει στην προσαρμογή της βιομηχανικής δομής με έμφαση στην διαχείριση της πλεονάζουσας παραγωγής (κυρίως της παραδοσιακής βιομηχανικής παραγωγής όπως τσιμεντοβιομηχανίας, χαλυβουργίας, κλωστοϋφαντουργίας κλπ), την

προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της καινοτομίας και του συνδυασμού κυβερνητικών παρεμβάσεων και κανόνων της αγοράς, της ενίσχυσης των περιβαλλοντικών κανόνων και της προστασίας των πνευματικών δικαιωμάτων. Παράλληλα με τη διατήρηση του εξαγωγικού προσανατολισμού της παραγωγής, απαραίτητου σε μεγάλο βαθμό για τη σταθερότητα της οικονομίας, απαιτείται και η εστίαση στην αναβάθμιση των εισαγωγών που θα προωθήσουν την ανέλιξη της χώρας στον τομέα της τεχνολογίας και της αναβάθμισης της βιομηχανικής βάσης.

Αν και γενικά θεωρείται ισχνή η επίδοση της βιομηχανίας για το παρελθόν έτος, εξαίρεση απετέλεσε η βιομηχανία προϊόντων υψηλής τεχνολογίας όπως ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός ο οποίος σημείωσε ιδιαίτερη άνοδο. Από τους επί μέρους τομείς αξίζει ακόμη να αναφερθεί ο τομέας της μηχανουργίας η παραγωγή του οποίου παρουσίασε ετήσια αύξηση κατά 14,35% με εξαγωγές προϊόντων αξίας 148,9 δις δολ. ΗΠΑ.

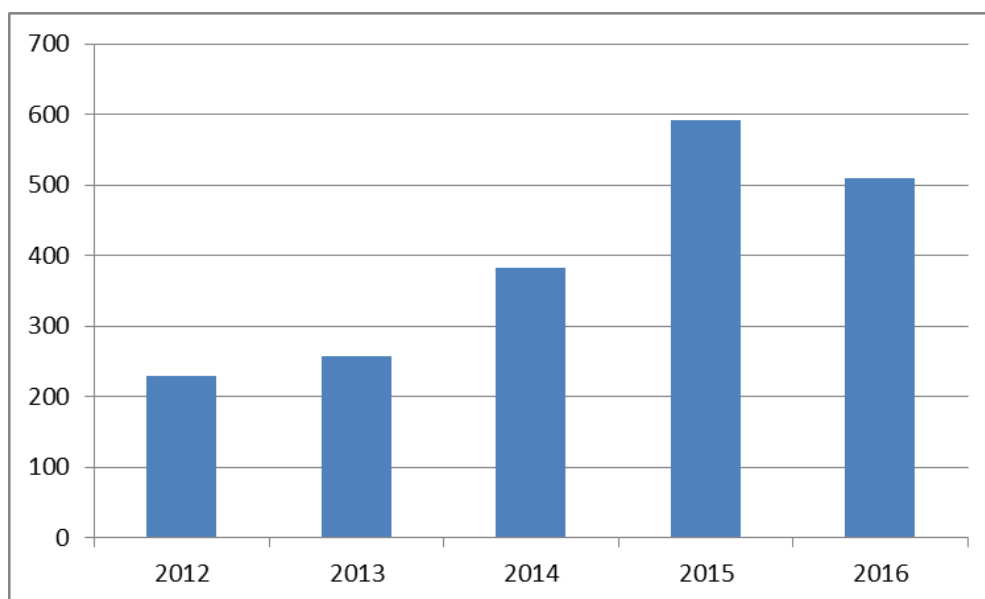
### 3.7 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Πίνακας 2 Ο Κινέζικος εμπορικός όγκος σε τρις \$ για τα έτη 2012 έως 2014

	2012	2013	2014
Όγκος εμπορίου	3,87 τρις. \$	4,16 τρις. \$	4,26 τρις. \$
Εξαγωγές	2,05 τρις. \$ 7,9% μεταβολή	2,21 τρις. \$ 7,9% μεταβολή	2,32 τρις. \$ 4,9% μεταβολή
Εισαγωγές	1,82 τρις. \$ 4,3% μεταβολή	1,95 τρις. \$ 7,3% μεταβολή	1,94 τρις. \$ -0,6% μεταβολή
Εμπορικό ισοζύγιο	230 δις. \$	260 δις. \$	380 δις. \$

Πηγή: Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015

Διάγραμμα 6 Το ετήσιο εμπορικό πλεόνασμα σε δις \$



Πηγή: Forum Economics, 2017

Η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας είναι θεαματική. Το 2013 η Κίνα κατέστη η μεγαλύτερη εμπορική χώρα παγκοσμίως με αξία εξαγωγών τα \$ 2,21 τρισεκατομμύρια, και αξία εισαγωγών το \$1.95 τρις ενώ το πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο έφτασε τα \$ 260 δις. Το 2014, το εξωτερικό εμπόριο της χώρας αυξήθηκε κατά 3,4% σε σχέση με το προηγούμενο με τις εξαγωγές να αυξάνονται κατά 4,9% ενώ οι εισαγωγές σημείωσαν μικρή μείωση κατά 0,6%.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση παρέμεινε ο μεγαλύτερος εταίρος ενώ ακολουθούν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και το Χονγκ Κονγκ. Το σχέδιο ανασύστασης του δρόμου του μεταξιού και ο εκσυγχρονισμός της παραγωγής τίθενται ως μοχλοί για ανάπτυξη.

Πλέον οι κινεζικές εξαγωγές εστιάζουν σε προϊόντα υψηλής τεχνολογίας όπως τρένα υψηλών ταχυτήτων, τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό και software.

Με την υψηλή ανάπτυξη της χώρας στην τεχνολογία τρένων υψηλών ταχυτήτων ο σιδηροδρομικός εξοπλισμός αποτέλεσε βασικό τομέα, με το βιομηχανικό εξοπλισμό να αντιστοιχεί στο 20% των εξαγωγών με συνολική αξία \$300 δις. Έναν ακόμη δυναμικό κλάδο αποτέλεσε η τεχνολογία για παραγωγή πυρηνικής ενέργειας λόγω της εξαγωγής εξοπλισμού σε Αργεντινή και Πακιστάν.

Τον Μάιο του 2014 η κυβέρνηση εξέδωσε σειρά μέτρων με στόχο τη σταθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου. Παράλληλα με τα παραδοσιακά μέτρα όπως ταχεία επιστροφή φόρων, δάνεια στους εξαγωγείς, στήριξη και ασφαλιστική κάλυψη των εξαγωγέων, ενθαρρύνεται η χρήση του κινέζικου νομίσματος στο διεθνές εμπόριο και οι νομισματικές συμφωνίες (swap) μεταξύ κεντρικών τραπεζών. Έτσι, οι κύριες ομάδες εξαγόμενων και εισαγόμενων προϊόντων της Κίνας το 2014 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3 Οι κύριες χώρες εμπορικής συναλλαγής με την Κίνα για το έτος 2014

Χώρα - Περιοχή	Εξαγωγές (100 million yuan)	Μεταβολή 2013 – 2014 (%)	Εισαγωγές (100 million yuan)	Μεταβολή 2013 - 2014 (%)
Ευρωπαϊκή Ένωση	22787	8.3	15031	9.7
ΗΠΑ	24328	6.4	9764	3.1
ASEAN <sup>15</sup>	16712	10.3	12794	3.3
Hong Kong	22307	-6.6	792	-21.5
Ιαπωνία	9187	-1.4	10027	-0.5
Νότιος Κορέα	6162	8.9	11677	2.8
Taiwan	2843	12.7	9337	-3.9
Ρωσία	3297	7.2	2555	3.7
Ινδία	3331	10.7	1005	-4.6

Πηγή: Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015

Η Κίνα αποτέλεσε τον μεγαλύτερο εξαγωγέα παγκοσμίως με 2,343 τρις δολ. ΗΠΑ, αξία που αντιστοιχεί στο 12,7 % των συνολικών παγκόσμιων εξαγωγών οι οποίες φθάνουν τα 18,427 τρις δολάρια. Οι βασικοί προορισμοί των κινεζικών εξαγωγών για το 2014 είναι οι εξής 15 χώρες οι οποίες απορρόφησαν το 68,1% αυτών: ΗΠΑ, Hong Kong, Ιαπωνία, Νότιος Κορέα, Γερμανία, Ολλανδία, Βιετνάμ, Ηνωμένο Βασίλειο, Ινδία, Ρωσία, Σιγκαπούρη, Ταϊβάν, Μαλαισία, Αυστραλία και Ινδονησία.

Σε ότι αφορά τις εισαγωγές, κατά το 2014 οι βασικοί προμηθευτές της Κίνας ήταν οι: Νότιος Κορέα, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Γερμανία, Αυστραλία, Μαλαισία, Βραζιλία, Σαουδική Αραβία, Νότιος Αφρική, Ρωσία, Ελβετία, Ταϊλάνδη, Αγκόλα, Σιγκαπούρη και Ιράν.

Πίνακας 4 Οι βασικότεροι προορισμοί κατά ποσοστό εξαγωγής των κινέζικων προϊόντων

Exports	2012	2013	2014	2015	2016
	2,12Τ\$	2,25Τ\$	2,37Τ\$	2,37Τ\$	2,06Τ\$
USA	19,0%	19,0%	18,0%	19,0%	19,0%
Hong Kong	11,0%	12,0%	11,0%	12,0%	14,0%
Japan	8,3%	7,3%	7,0%	6,4%	6,3%
Germany	4,4%	4,1%	4,3%	4,1%	3,2%
South Korea	3,7%	3,6%	3,8%	3,8%	4,6%
UK	2,5%	2,5%	2,6%	2,6%	2,7%
Mexico	2,4%	2,5%	2,5%	2,7%	1,6%
India	2,3%	2,1%	2,2%	2,5%	2,8%
Canada	2,3%	2,2%	2,1%	2,1%	1,3%
France	2,3%	2,2%	2,2%	2,1%	1,2%
Russia	2,3%	2,2%	2,1%	1,5%	1,8%
Netherlands	2,0%	2,0%	2,2%	1,7%	2,8%
Australia	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	1,8%
Singapore	1,8%	1,9%	1,9%	2,0%	2,2%
Brazil	1,6%	1,6%	1,6%	1,3%	1,1%
Vietnam	1,4%	1,6%	1,9%	2,1%	3,0%

Πηγή: *The Observatory of Economic Complexity, 2017*

Πίνακας 5 Οι προμηθευτές κατά ποσοστό των εισαγωγών της Κίνας

Imports	2012	2013	2014	2015	2016
	1,42T\$	1,56T\$	1,53T\$	1,27T\$	1,32T\$
Japan	10,0%	8,6%	8,5%	9,1%	11,0%
South Korea	9,3%	9,1%	9,3%	10,0%	12,0%
USA	8,1%	8,4%	8,8%	10,0%	10,0%
Germany	5,9%	5,6%	6,3%	6,2%	6,5%
Australia	5,1%	6,1%	5,4%	4,9%	5,4%
Hong Kong	4,4%	5,4%	4,1%	4,3%	1,3%
Saudi Arabia	3,4%	3,1%	2,9%	2,1%	1,8%
Brazil	2,9%	3,0%	2,7%	2,8%	3,5%
Russia	2,7%	2,4%	2,6%	2,4%	2,4%
Singapore	2,2%	2,0%	2,2%	2,4%	2,0%
Thailand	2,2%	2,0%	1,9%	2,2%	2,9%
Malaysia	2,1%	2,1%	2,1%	3,1%	3,7%
Angola	2,0%	1,8%	1,8%	1,1%	1,1%
Indonesia	1,8%	1,6%	1,4%	1,5%	1,6%
Canada	1,4%	1,3%	1,2%	1,3%	1,4%
France	1,4%	1,3%	1,5%	1,6%	1,7%
UK	1,1%	1,2%	1,7%	2,2%	1,4%
Switzerland	0,6%	0,6%	1,1%	1,6%	3,0%

Πηγή: *The Observatory of Economic Complexity, 2017*

### 3.7.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΠΡΟΙΟΝ

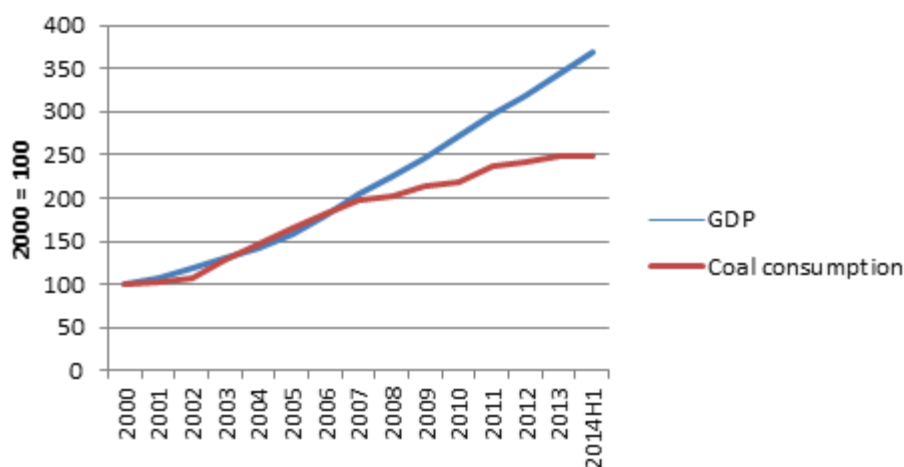
Σύμφωνα με την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε από την Lauri Myllyvirta και την Greenpeace International (Shuo L., Myllyvirta L., 2014) κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014, η χρήση άνθρακα της Κίνας μειώθηκε για πρώτη φορά αυτόν τον αιώνα, ενώ το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της χώρας (ΑΕΠ) στην πραγματικότητα αυξήθηκε.

Ταυτόχρονα, οι εισαγωγές αυξήθηκαν μόλις 0,9% σε αντίθεση με τα προηγούμενα έτη που ήταν παραπάνω από 15% ετησίως. Συν τις άλλους, η εγχώρια παραγωγή μειώθηκε κατά 1,8%, ενώ εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με τις αλλαγές των αποθεμάτων άνθρακα.

Οι αναλυτές διαφωνούν σχετικά με το αν και πότε η κινέζικη κατανάλωση άνθρακα θα κορυφωθεί. Μερικοί προβλέπουν μια κορυφή πριν από το 2020, ενώ άλλοι υποστηρίζουν ότι η κινέζικη ζήτηση άνθρακα δεν θα κορυφωθεί ποτέ, αλλά θα διπλασιαστεί μέχρι το 2030.



Διάγραμμα 7 Παράλληλη διακύμανση κατανάλωσης Άνθρακα και ΑΕΠ Κίνας, έτη 2000 έως 2014



Πηγή: Compiled by National Bureau of Statistics of China, 2014

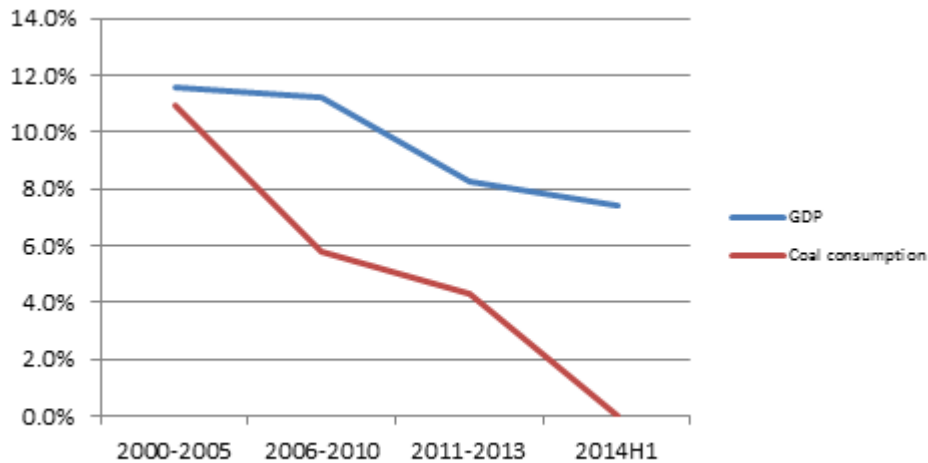
Η μείωση της κατανάλωσης του άνθρακα είναι κατανοητή αν σκεφτεί κανείς τα παρακάτω. Αρχικά, ο άνθρακας που καίγεται άμεσα σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 20% της κατανάλωσης άνθρακα στην Κίνα (σε σύγκριση με λιγότερο από 5% στις Ηνωμένες Πολιτείες), γεγονός που υποδηλώνει σημαντικές δυνατότητες μείωσης.

Επίσης, σοβαρές προκλήσεις που προκαλούν την μείωση του άνθρακα είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση της Κίνας που έχει οδηγήσει σε νέες πολιτικές και κανονισμούς ώστε να περιοριστεί η χρήση άνθρακα στα παράκτια της Κίνας, για την αναβάθμιση καύσης άνθρακα και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας του στόλου του έθνους, με τελικό σκοπό να επιταχύνει την αύξηση των εναλλακτικών ενεργειακών τεχνολογιών. Πιο συγκεκριμένα, αυστηρά πρότυπα για τις υφιστάμενες και τις νέες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής με καύση άνθρακα απαιτούν την υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών άνθρακα. Ένα άλλο σχέδιο δράσης αποσκοπεί στη μείωση της κατανάλωσης άνθρακα σε απόλυτους αριθμούς.

Επιπρόσθετα, καθορίζουν στόχους για τη μείωση του μεριδίου του άνθρακα στην πρωτογενή κατανάλωση ενέργειας έως 62%. Παρά τις αλλαγές στα πρότυπα κατανάλωσης άνθρακα της Κίνας και την μείωση του μεριδίου του άνθρακα του ενεργειακού μίγματος, η μακροχρόνια χρήση του άνθρακα εξαρτάται από τη μελλοντική ζήτηση ενέργειας της χώρας. Ακόμη και με ασθενέστερη οικονομική ανάπτυξη, η κατανάλωση άνθρακα θα μπορούσε να

συνεχίσει να αυξάνεται έως ότου επαρκείς εναλλακτικές λύσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν τις οικονομικές ανάγκες της Κίνας. (Ayaka J., 2015)

Διάγραμμα 8 Η ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ και της χρήσης άνθρακα στην κινέζικη οικονομία



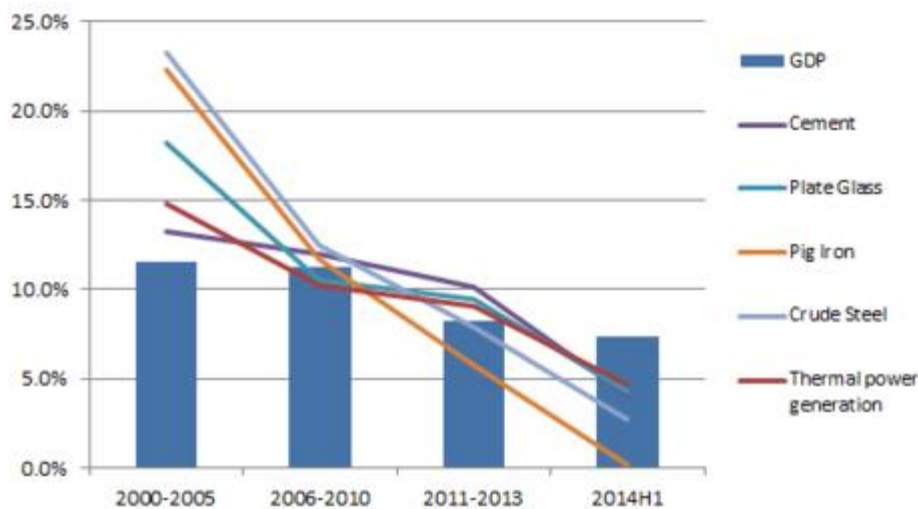
Πηγή: Compiled by National Bureau of Statistics of China, 2014

Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ένα κενό ανάμεσα στην ανάπτυξη του άνθρακα και του ΑΕΠ της Κίνας. Η οικονομική επιβράδυνση, η αναδιάρθρωση της βιομηχανίας, καθώς και νέες ενεργειακές και περιβαλλοντικές πολιτικές έχουν επιβραδύνει την αύξηση της κατανάλωσης άνθρακα στην Κίνα. Μετά από σχεδόν μια δεκαετία της ταχείας ανάπτυξης, με βάση την ενέργεια κατανάλωσης άνθρακα, η οποία προμηθεύει σήμερα τα δύο τρίτα της συνολικής χρήσης ενέργειας της Κίνας, αυξήθηκε μόνο κατά 1% έως 2% το 2012 και το 2013 αντίστοιχα ενώ ήταν ουσιαστικά επίπεδη το 2014.

Πιο συγκεκριμένα, το πραγματικό ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ για την περίοδο 2013-2015 ήταν ως εξής, (China, 2017):

- 6,7% για το 2016
- 6,9% για το 2015
- 7,3% για το 2014
- 7,7% για το 2013

Διάγραμμα 9 Η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ, της χρήσης τσιμέντου, ακατέργαστου σιδήρου, χάλυβα και παραγωγής θερμικής ενέργειας



Πηγή: Compiled by National Bureau of Statistics of China, 2014

Στο παραπάνω διάγραμμα μπορούμε να δούμε ότι τα προϊόντα όπως το τσιμέντο, ο ακατέργαστος σίδηρος και χάλυβας αλλά και η παραγωγή της θερμικής ηλεκτρικής ενέργειας δεν είναι πλέον η κινητήρια δύναμη ανάπτυξης της Κίνας καθώς παρατηρείτε πτώση αυτών μετά το 2010.

Αναλυτικότερα η σύνθεση του ΑΕΠ για το έτος 2015 είναι ως εξής:

- κατανάλωση νοικοκυριών: 38%
- δημόσια κατανάλωση: 13,6%
- επενδύσεις παγίου κεφαλαίου: 43,4%
- επένδυση στα αποθέματα: 1,6%
- εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών: 21,7%
- εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών: 18,3%

Όσο αφορά την σύνθεση του ΑΕΠ για το 2016 κατά κλάδο προέλευσης αποτελείται από τους κλάδους της γεωργίας, της βιομηχανίας και των υπηρεσιών με τα ακόλουθα ποσοστά:

- γεωργία: 8,6%
- βιομηχανίας: 39,8%
- υπηρεσίες: 51,6%

Με τον κλάδο της γεωργίας να είναι παγκόσμιος ηγέτης στην ακαθάριστη αξία της γεωργικής παραγωγής με πρωταγωνιστές τα προϊόντα όπως το ρύζι, ο σίτος, οι πατάτες, το καλαμπόκι, τα φιστίκια, το τσάι, το κεχρί, το κριθάρι, τα μήλα, το βαμβάκι, το χοιρινό και το ψάρι.

Σχετικά με την βιομηχανική παραγωγή παγκόσμιος ηγέτης στην ακαθάριστη αξία της είναι η εξόρυξη και η επεξεργασία μεταλλευμάτων, σιδήρου, χάλυβα, αλουμίνιο και άλλα μέταλλα όπως άνθρακα, κατασκευή μηχανών και εξοπλισμών, κλωστοϋφαντουργία και ένδυση, πετρέλαιο, τσιμέντο, χημικές ουσίες, λιπάσματα, καταναλωτικά προϊόντα (συμπεριλαμβανομένων υποδήματα, παιχνίδια και ηλεκτρονικά), επεξεργασία τροφής, δορυφόροι κ.α. (China, 2017)

### **3.8 ΚΥΡΙΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ**

Το Γκουάνγκ Τσου αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Κίνας. Από εκεί εξάγονται μηχανές, τσιμέντο, αυτοκίνητα, χαρτί και ατσάλι. Αποτελεί, ένα από τα πιο σύγχρονα και αναπτυγμένα διαμετακομιστικά εμπορικά κέντρα του κόσμου με σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, ελεύθερο λιμάνι και εμπορική ζώνη με ναυπηγεία και βιομηχανία.

Το λιμάνι της Σαγκάης, βόρεια του Χονγκ Κονγκ, αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα της Ασίας. Βρίσκεται στις εκβολές του ποταμού Γιανγκ ο οποίος έχει μήκος 12χλμ μέσα στην ενδοχώρα κι ως αποτέλεσμα παρέχει ένα αξιόπιστο συγκοινωνιακό δίκτυο με άλλα παραποτάμια λιμάνια και διευκολύνει τα μεγάλα πλοία. Διαθέτει ναυπηγεία, εξάγει χημικά, μηχανήματα, αυτοκίνητα καθώς και προϊόντα βαριάς βιομηχανίας. Αναδύεται ως ένα κεντρικό λιμάνι για τη διευκόλυνση εμπορικών δρόμων πέρα του Ειρηνικού Ωκεανού.

Η Τάι Πέι αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της Ταϊβάν. Εξάγει μηχανήματα, ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό, υφάσματα και χημικά προϊόντα, ενώ επιπλέον διαθέτει διωλιστήρια και σημαντικά ναυπηγεία.

Σε ότι αφορά στις ναυπηγήσεις, η Κίνα αποτελεί αναπτυσσόμενη δύναμη και κατέχει το 9% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Ανήκει στις χώρες με αναλογικά μικρότερους εμπορικούς στόλους, οι οποίες όμως κατέχουν σημαντικά μερίδια παγκοσμίως ως παρασκευάστριες χώρες. (Βλάχος Γ., 2015) Τα λιμάνια της Σαγκάης και του Χονγκ Κονγκ έχουν εξελιχθεί σε διεθνή οικονομικά κέντρα, οδηγούμενα από την ταχύτατη οικονομική ανάπτυξη στην οποία ανταποκρίθηκε η ενδοχώρα. Ωστόσο ο ανταγωνισμός εμποδίζεται από

τον έντονο γεωγραφικό διαχωρισμό, την υποανάπτυκτη μεταφορική δομή, η οποία δεν επιτρέπει την βελτίωση των παραποτάμιων περιοχών, τους περιορισμούς στις ήδη υπάρχουσες χωρητικότητες των λιμένων, και τις διαφορές στη δομή του εμπορίου.

Κύριο εξαγωγικό κέντρο είναι το Χονγκ Κονγκ. Η συγκέντρωση πολυάριθμων κατασκευαστικών εταιρειών είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση κατασκευαστικών ομάδων για βιομηχανικά και καταναλωτικά αγαθά. Η περιοχή της Σαγκάης αναπτύχθηκε χάρη στην αύξηση τις εγκαθίδρυσης κατασκευαστικών ομάδων ξένων πολυεθνικών εταιρειών στην περιοχή. Οι εταιρείες αυτές προσελκύστηκαν από το χαμηλό εργατικό κόστος και το περιθώριο ανάπτυξης που προσφέρει η περιοχή.

### 3.9 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΙΝΑΣ

Σημαντικοί λιμένες της Κίνας είναι: Dalian, Ningbo, Qingdao, Qinhuangdao, Σαγκάη, Shenzhen και Tianjin. (e-Nautilia, 2013)

Shanghai: Έχοντας συνολικά 5 σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και περνώντας από εκεί περίπου 29 εκ. TEU, το λιμάνι της Shanghai είναι το μεγαλύτερο στο κόσμο.

- Hong Kong: Βρισκόμενο στην ένατη θέση της λίστας, το Hong Kong, είναι φυσικό λιμάνι το οποίο βρίσκεται στη νότια Κινέζικη θάλασσα. Το λιμάνι παίζει τεράστια σημασία στην οικονομία του Hong Kong. Το 2010 έγινε διακίνηση 23.7 εκ. TEUs.
- Guangzhou: Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στη νότια Κίνα το οποίο συνδέεται με 300 λιμάνια σε 100 χώρες.
- Tianjin: Βρίσκετε στον ποταμό Haihe και είναι το πέμπτο μεγαλύτερο στο κόσμο. Το λιμάνι συνδέεται με 400 λιμάνια από 200 χώρες.
- Qingdao: Βρίσκεται στην κίτρινη θάλασσα, στην χερσόνησο Shandong το Qingdao είναι το έβδομο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, το οποίο όμως έχει να “αντιμετωπίσει” την Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα. Είναι φυσικό λιμάνι και υπολογίζετε ότι εξυπηρετεί 450 λιμάνια σε 130 χώρες.
- Qinhuangdao Port : Το Qinhuangdao λειτουργεί εδώ και τρεις δεκαετίες και είναι γνωστό στη χώρα για την μεταφορά άνθρακα μέσα σε αυτήν. Στατιστικώς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι φόρτωσης άνθρακα στον κόσμο.

Τα βασικά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων είναι:

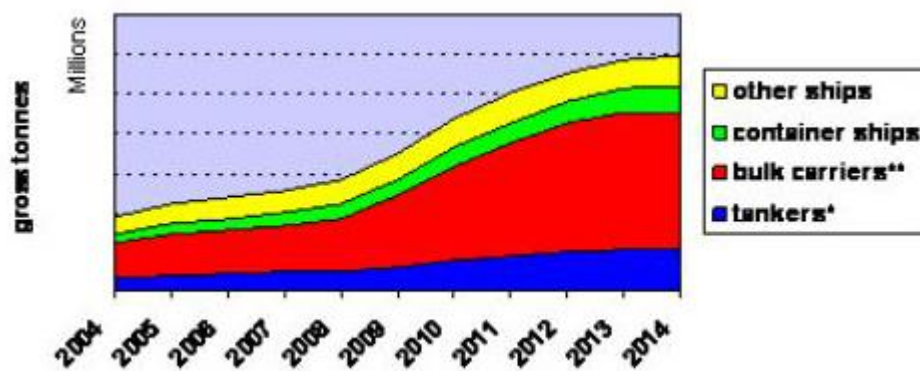
- Dalian
- Guangzhou
- Ningbo
- Qingdao
- Shanghai
- Shenzhen
- Tianjin

Τα βασικά τερματικά υγροποιημένου φυσικού αερίου LNG είναι:

- Fujian,
- Guangdong
- Jiangsu
- Shandong
- Shanghai
- Tangshan
- Zhejiang

### 3.10 Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διάγραμμα 10 Η αναλογία του κινέζικου στόλου για τα έτη 2004 έως 2014



Πηγή: UNCTAD, 2014

Η Κίνα έχει θέσει ως στόχο τον καθετοποιημένο έλεγχο στις θαλάσσιες μεταφορές. Η Σαγκάη, το Ντάλιαν και το Γκουανγκτζού αποτελούν τα ναυτιλιακά της κέντρα. Οι μεγαλύτερες κινεζικές εταιρείες βρίσκονται ακόμα υπό κρατικό έλεγχο. Το 2008, η Κίνα

αναγορεύτηκε για πρώτη φορά τρίτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο και διατηρεί έως σήμερα. Κατά την ετήσια έκθεση της UNCTAD συλλέξαμε τα παρακάτω στοιχεία: (UNCTAD, 2014)

Τα κινέζικα πλοία αποτελούν τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο μετά την Ελλάδα στην πρώτη θέση και την Ιαπωνία στη δεύτερη. Πολλά πλοία από δεύτερο χέρι έχουν αγοραστεί από Κινέζους ιδιοκτήτες από ξένες εταιρείες ενώ οι κατασκευές πλοίων έχουν επεκταθεί σε ευρεία κλίμακα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών ο στόλος της Κίνας έχει υπερτριπλασιαστεί σε μέγεθος. Από 37,7m ακαθάριστους τόνους (GT) στο τέλος του 2014, η συνολική χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 216% για να φθάσει 119,2 m (GT). Αυτός ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν ταχύτερος από όλου του κόσμου.

Επέκταση έχει παρατηρηθεί σε όλες τις κατηγορίες σκαφών. Ωστόσο ο στόλος μεταφοράς χύδην φορτίου παρουσίασε τη γρηγορότερη ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, ανάμεσα στο 2004 και το 2014, η χωρητικότητά του τετραπλασιάστηκε σε 69,2m (GT). Οι στόλοι δεξαμενόπλοιων και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων έχουν τριπλασιαστεί σε μέγεθος την τελευταία δεκαετία τα πρώτα σε 21,2m (GT) και τα δεύτερα σε 13,7m (GT). Όλα τα υπόλοιπα είδη πλοίων αυξήθηκαν κατά 76% φτάνοντας τα 15,1m (GT). Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται φορείς φυσικού αερίου, πολλαπλών χρήσεων, πλοία γενικού φορτίου, roll on - roll off πλοία, μεταφορείς οχημάτων, κρουαζιερόπλοια, επιβατικά πλοία και σκάφη ανοιχτής θαλάσσης. Ένα μεγάλο μέρος αυτών εμπλέκεται στο διεθνές εμπόριο αλλά πολλά απασχολούνται εξ ολοκλήρου στις τεράστιες κινεζικές κινήσεις παράκτιου φορτίου.

Η επέκταση χωρητικότητας στόλου ενέπλεξε μια τεράστια αύξηση στον αριθμό των ιδιωτικών κινεζικών εμπορικών σκαφών από 3,821 στο τέλος του 2004 σε 6,532 στο τέλος του 2014. Το ποσοστό αύξησης 71% κατά τη διάρκεια της δεκαετίας ήταν μικρότερο από εκείνο της ολικής χωρητικότητας λόγω της αύξησης του μέσου μεγέθους σκάφους. Αρχικά το μέσο μέγεθος του σκάφους ήταν 9,859 (GT) ενώ έφτασε τα 18,242 (GT), μια αύξηση 85%.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι η κυριαρχία των σχετικά νεαρών πλοίων. Στο τέλος του 2014 με βάση τον αριθμό των πλοίων το 80% των δεξαμενόπλοιων ήταν λιγότερο από 10 ετών. Το αντίστοιχο ποσοστό για τα πλοία χύδην μεταφοράς ήταν 68% και για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 51%. Τα σύγχρονα πλοία έχουν συνήθως ανώτερα λειτουργικά πλεονεκτήματα και είναι πιο αποτελεσματικά και οικονομικά.

Ένα μεγάλο μέρος του κινεζικού στόλου λειτουργεί με ανοικτά μητρώα. Στο τέλος του 2013, βάσει των στοιχείων της UNCTAD, το 63% καταχωρήθηκε από ξένες σημαίες, όμοια με το 65% του προηγούμενου χρόνου και το 49% πριν δέκα χρόνια. Ο ρόλος της σημαίας του Χονγκ Κονγκ έχει αυξηθεί σημαντικά. Το πλεονέκτημα αυτής της διάταξης για

πολλά πλοία εμπλεκόμενα στο διεθνές εμπόριο είναι η μεγαλύτερη λειτουργική, ρυθμιστική και οικονομική ευελιξία των ανοικτών μητρώων σε σύγκριση με την εγγραφή εθνικής σημαίας. Τα πλοία που συμμετέχουν στο παράκτιο εμπόριο είναι υποχρεωμένα να έχουν την κινέζικη σημαία.

Ενώ ένα μεγάλο μέρος του στόλου αποτελείται από καινούρια πλοία, τα μεταχειρισμένα σκάφη αποτελούν επίσης ένα σημαντικό μέρος. Το 2014 αγοράστηκε ένα σύνολο 5,7m (GT), αν και το 56% προέκυψε από συναλλαγές με τους εγχώριους ιδιοκτήτες. Οι αγορές μεταχειρισμένων έχουν συχνά σημαντικά πλεονεκτήματα για τους αγοραστές όπως η άμεση διαθεσιμότητα για εμπορία και συχνά συνεπάγονται μικρότερες κεφαλαιουχικές δαπάνες από ένα νέο συγκρίσιμο πλοίο.

Παρόλο που η ανάπτυξη του κινέζικου στόλου υπήρξε ως σύνολο εντυπωσιακή κατά την τελευταία δεκαετία, ο ετήσιος αριθμός αύξησης ποικίλει σε μεγάλο βαθμό, από 2% έως 25%. Οι ταχύτερες αυξήσεις σημειώθηκαν κατά τα έτη 2009 και 2010, με 25% διαδοχικά. Από τότε έχει συμβεί μια σημαντική επιβράδυνση σε ένα μέτριο 2% το 2014, όταν η χωρητικότητα του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίου μειώθηκε οριακά και η χωρητικότητα στο στόλο δεξαμενόπλοιων ήταν επίπεδη.

Περίπου τα δύο πέμπτα της ολικής χωρητικότητας του κινέζικου στόλου ανήκουν σε τρεις κρατικές επιχειρήσεις. Αυτές είναι οι : China Ocean Shipping Company (Group), συνήθως αναφερόμενη ως COSCO, China Shipping Group (GSG), και Sinotrans & CSC.

Υπάρχει επίσης ένας σημαντικός αριθμός ξεχωριστών επιμέρους εταιρειών σκαφών συγκεκριμένου τύπου. Στο τέλος του 2014 υπήρχαν εννέα εταιρείες, κάθε μία από τουλάχιστον 2εκ. GT, οι οποίες κυριάρχησαν στη βιομηχανία. Στη πρώτη θέση ήταν ο στόλος μεταφοράς χύδην φορτίου της COSCO, με 160 πλοία των 8,7εκ GT, ο στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της China Shipping με 76 πλοία των 5,8εκ GT, και ο στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της COSCO με 79 πλοία 4,4εκ GT. Η επόμενη μεγαλύτερη συνιστώσα ήταν ο στόλος δεξαμενόπλοιων 4.4εκ GT πετρελαιοφόρων VLCC.

Τον Αύγουστο του 2014 ανακοινώθηκε μια κοινοπραξία για τη λειτουργία πλοίων VLCC από την China Merchants Energy Shipping ( με το 51% των μετοχών) και της Sinotrans & CSC (με το 49% των μετοχών). Τα ήδη υπάρχοντα εννέα δεξαμενόπλοια της China Merchants αποτέλεσαν την αρχή του εγχειρήματος μαζί με την παραγγελία δέκα νέων πλοίων. Λίγους μήνες αργότερα η νέα επιχείρηση που ονομάστηκε China VLCC Company απέκτησε οκτώ πλοία VLCC από την πτώχευση της Nanjing Tankers, αρχικά θυγατρικής της



Sinotrans & CSC. Άλλα εννέα πλοία VLCC υπό την Nanjing, συν ένα καινούριο προστέθηκαν στο τέλος του 2014 ανεβάζοντας το σύνολο στα 28 δεξαμενόπλοια.

### **3.10.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΔΕΙΚΤΗ BALTIC DRY INDEX (BDI) ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

Ο δείκτης μετρά το κόστος μεταφοράς ακατέργαστων προϊόντων όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, αγροτικά προϊόντα και δομικά υλικά μέσω θαλάσσης. Ο υπολογισμός του δείκτη γίνεται από το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου (Baltic Exchange), το οποίο ενημερώνεται για το κόστος συγκεκριμένων ναυτιλιακών διαδρομών με πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου μέσω απευθείας επικοινωνίας με τους brokers ναυτιλιακών εταιριών.

Ο δείκτης BDI απεικονίζει ουσιαστικά τη σχέση της προσφοράς-ζήτησης για αποθηκευτικό χώρο στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παρουσιάζει υψηλή μεταβλητότητα εξαιτίας απότομων αυξομειώσεων στη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων. Η προσφορά (αριθμός) των διαθέσιμων πλοίων είναι αρκετά ανελαστική, καθώς χρειάζονται περίπου 2 χρόνια και μεγάλα κεφάλαια για την κατασκευή ενός νέου πλοίου, ενώ το κόστος παροπλισμού (lay up) πλοίων ακόμη και για μικρά χρονικά διαστήματα είναι πολύ υψηλό.

Η σημασία των μεταβολών του δείκτη BDI έγκειται στο ότι ουσιαστικά δείχνει τάσεις για την προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων σε ολόκληρο τον πλανήτη. Ο δείκτης παρέχει πολύ καλές και έγκαιρες ενδείξεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας καθώς αναφέρεται σε μεταφορές αγαθών που χρησιμοποιούνται σαν input για την παραγωγή ενδιάμεσων ή τελικών αγαθών.

Ο BDI θεωρείται πολύ καλός προγνωστικός δείκτης (leading indicator), προηγείται δηλαδή άλλων οικονομικών μετρήσεων, όπως ΑΕΠ, ποσοστό ανεργίας, επιχειρηματική εμπιστοσύνη, λιανικές πωλήσεις κλπ, οι οποίες, ενώ χρησιμοποιούνται για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής, βασίζονται σε εκτιμήσεις (estimates) και γίνονται αντικείμενο συχνών αναθεωρήσεων.

Επιπλέον, σε αντίθεση με τις αγορές μετοχών, ομολόγων και συναλλάγματος, η ναυλαγορά αποτελεί σε μικρότερο βαθμό αντικείμενο κερδοσκοπίας λόγω του ότι οι έμποροι δεν «κλείνουν» χώρο σε πλοία αν δεν έχουν εμπόρευμα προς μετακίνηση.

Ο BDI κατέγραψε το ιστορικό υψηλό του την άνοιξη του 2008 λίγο πριν την έναρξη της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Μέχρι τότε, ο δείκτης βρισκόταν σε δυναμική άνοδο και οι ναυτιλιακές εταιρίες πραγματοποιούσαν παραγγελίες-ρεκόρ για την κατασκευή νέων και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, υποτιμώντας όμως τα ρίσκα από την επιδείνωση των διεθνών χρηματοπιστωτικών και οικονομικών συνθηκών που θα ακολουθούσε.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα όσα θα αναφερθούν παρακάτω πρέπει να αναλύσουμε τι είναι ο δείκτης BDI. Ο δείκτης BDI είναι ένας δείκτης ο οποίος λαμβάνει καθημερινώς τιμές από το Χρηματιστήριο Baltic Exchange με έδρα το Λονδίνο. Ο δείκτης αυτός παρέχει αποτίμηση των ναύλων των θαλάσσιων μεταφορών, των κυριότερων πρώτων υλών. Για τον υπολογισμό του συνεκτιμώνται 26 θαλάσσιοι οδοί (δρομολόγια) πλοίων, μετρούμενα με χρονοδιαγράμματα και αποστάσεις. Ο δείκτης καλύπτει πλοία, Handymax, Panamax, και Capesize χύδην ξηρού φορτίου, τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά κλπ.

Οι αγορές θεωρούν ουσιαστική την ημερήσια παρακολούθηση του δείκτη καθώς μετρά άμεσα την σχέση ζήτησης και προσφοράς. Ζήτηση για ναυτιλιακή χωρητικότητα (δυνατότητα μεταφοράς πρώτων υλών), προσφοράς πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Ο δείκτης BDI το τελευταίο διάστημα έχει εισέλθει σε πορεία πλαγιολίσθησης, καθώς από τις αρχές Ιουλίου του 2016 κυμαίνεται μεταξύ των 680 και των 740 μονάδων περίπου, κάτι το οποίο οφείλεται κυρίως από τις εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακα, τις εξαγωγές προϊόντων σιδήρου από την Κίνα καθώς επίσης και από τις εξαγωγές σε σιτηρά από την Αργεντινή.

Την Παρασκευή 2 Σεπτεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 720 μονάδες. Συγκεκριμένα οι εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομεταλλεύματα για το πρώτο εξάμηνο του 2016, σε ετήσια βάση παρουσίασαν αύξηση 9,6%. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι η αύξηση των εξαγωγών σε προϊόντα σιδήρου έχει συντελέσει θετικά στην αύξηση των εισαγωγών σε σιδηρομετάλλευμα. Σε ετήσια βάση το πρώτο εξάμηνο του έτος οι εξαγωγές σιδήρου αυξήθηκαν κατά 9,4% και

κατευθύνθηκαν κυρίως σε χώρες της Ασίας. Αναφορικά με τις εισαγωγές άνθρακα για το πρώτο εξάμηνο του 2016, αυξήθηκαν κατά 5% σε ετήσια βάση, αλλά συγκρίνοντας τα τελευταία δύο διαδοχικά εξάμηνα, δηλαδή το πρώτο του 2016 και το δεύτερο του 2015, η αύξηση στις εισαγωγές ήταν μηδενική. Την ίδια στιγμή εκτιμάται ότι οι εισαγωγές σε άνθρακα από εδώ και στο εξής θα παρουσιάσουν κάμψη, καθώς λόγω των έντονων βροχοπτώσεων, «μερίδιο» της παραγωγής ενέργειας θα μετακινηθεί στα υδροηλεκτρικά εργοστάσια με αποτέλεσμα την μείωση της ζήτησης για άνθρακα.

Ήδη αρκετές αναλύσεις έχουν έρθει στην επιφάνεια οι οποίες εκτιμούν ότι και το 2017 η αγορά θα είναι πιεσμένη και πως από το 2018 θα αρχίσει να υπάρχει μία μετριοπαθής βελτίωση καθώς η προσφορά πλοίων θα βρίσκεται σε καλύτερα επίπεδα από τα σημερινά.

Δεδομένων των εξελίξεων στην Παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση στο Παγκόσμιο Εμπόριο, όπως όλα δείχνουν δεν αναμένεται να υπάρξει ιδιαίτερη βελτίωση το επόμενο διάστημα. Άρα από πλευρά ζήτησης τα νέα είναι μάλλον αρνητικά. (Reporter, 2016)

Αξίζει να αναφερθεί επίσης, ότι πυκνώνουν οι ενδείξεις ανάκαμψης στις ναυλαγορές του ξηρού φορτίου, καθώς ενισχύονται οι κινεζικές εισαγωγές και επιβραδύνεται ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου στόλου. Αν και σύσσωμη η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα εκτιμά ότι θα χρειαστεί ακόμα πολύς χρόνος για να διαπιστωθεί κατά πόσον η ανάκαμψη αυτή θα είναι διατηρήσιμη, ήδη ο δείκτης βαρόμετρο της αγοράς BDI (BDI) κινείται άνω των 1.000 μονάδων για πρώτη φορά έπειτα από 14 μήνες. Από την αρχή του έτους εμφανίζει άνοδο της τάξεως του 120%.

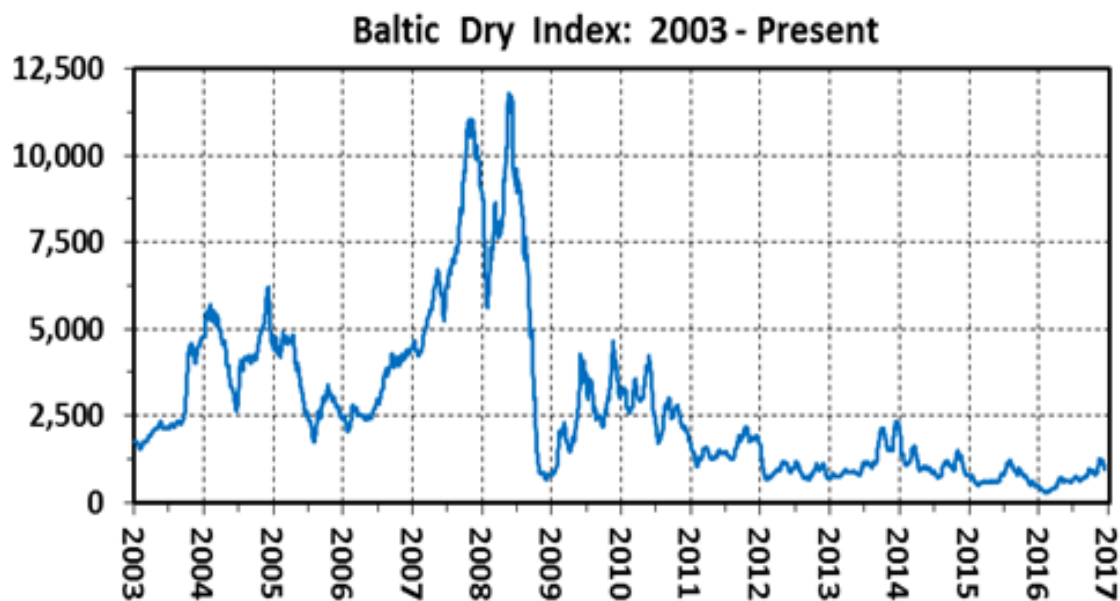
Η άνοδος του BDI συνοδεύθηκε και από την ανάκαμψη των μετοχών εισηγμένων ναυτιλιακών που δραστηριοποιούνται στο ξηρό φορτίο, με τον χρηματιστηριακό κλαδικό δείκτη Dow Jones US Marine Transportation Index να ενισχύεται περισσότερο από 4%, επεκτείνοντας τα κέρδη του κατά τον τελευταίο μήνα στο 10%. Καταλύτης για τη βελτίωση της εικόνας στη ναυλαγορά των φορτηγών είναι η επιστροφή της ζήτησης από την Κίνα καθώς όπως είπαμε και παραπάνω οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα κατά το 2016, της πρώτης ύλης δηλαδή για την παραγωγή χάλυβα, αυξήθηκαν εντυπωσιακά. Διαμορφώνεται λοιπόν έτσι η αύξηση της κινέζικης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές ξηρού φορτίου σε τονομίλια (dry bulk ton-mile demand) στο 10%. Περαιτέρω διαπιστώνεται βελτίωση της ζήτησης και για εισαγωγές άνθρακα, βωξίτη και σόγιας. Οι δυναμικότεροι ρυθμοί αύξησης των ημερήσιων ναύλων των ποντοπόρων επικεντρώνεται στα μεγαλύτερα

πλοία, τα capesize και σε ρότες όπως από Βραζιλία και Αυστραλία προς Κίνα, επισημαίνουν οι αναλυτές.

Επιπλέον, η ευρύτερη εικόνα της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου δεν δικαιολογεί υπέρμετρη αισιοδοξία, αφού δεν αναμένονται σοβαροί ρυθμοί μεγέθυνσης το επόμενο έτος. Καλύτερη πάντως είναι η εικόνα από πλευράς προσφοράς νέου τονάζ, αφού τα νεότευκτα πλοία που παραδίδονται από τα ναυπηγεία προς υπηρεσία όπως και οι νέες παραγγελίες είναι σημαντικά μειωμένες σε σχέση με το παρελθόν.

Η βελτίωση της εικόνας από τη ναυλαγορά πλοίων ξηρού φορτίου δεν συνοδεύεται πάντως από αντίστοιχη βελτίωση της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η οποία παραμένει σε βαθιά ύφεση, ενώ πιέσεις δέχεται οψίμως. (Μπέλλος Η., 2016)

Διάγραμμα 11 Ο δείκτης ναυλαγοράς Baltic Dry Index



Πηγή: KITCO, 2017

### 3.11 ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΙΝΑΣ-ΔΥΣΗΣ

Το 1978, η Κίνα και η Ε.Ε. υπέγραψαν την πρώτη εμπορική συμφωνία ενώ τη δεκαετία του '80 ξεκίνησαν την επιστημονική, τεχνολογική και πολιτική συνεργασία.

Ξεκινώντας το 1998, λαμβάνει χώρα η ετήσια διάσκεψη κορυφής μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης, οδηγώντας στη συνεχή ισχυροποίηση των πολιτικών δεσμών. Σήμερα, η Κίνα αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Ευρώπης ενώ η Ευρώπη αποτελεί το μεγαλύτερο εταίρο της Κίνας.

Λόγω της επιδίωξης της Κίνας να λάβει καθεστώς οικονομικής αγοράς στον Π.Ο.Ε. στα τέλη του 2016, είναι σημαντική η υπό διαπραγμάτευση επενδυτική συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας. Ωστόσο το θέμα χορήγησης του εν λόγω καθεστώτος προβλέπεται να αποτελέσει σημείο τριβής. Ταυτόχρονα, η Κίνα θεωρεί πως πολλοί από τους επιδιωκόμενους στόχους της Ε.Ε. προσιδιάζουν σε ζώνη ελευθέρων συναλλαγών, την οποία και προτείνει η κινέζικη πλευρά. Κατά τη διάρκεια του 2014, διευθετήθηκαν διαφορές σχετικά με φωτοβολταϊκά, την πολυσιλικόνη και τον τηλ/κο εξοπλισμό. Παρ' όλα αυτά η Ε.Ε. εξακολουθεί να εκφράζει σκεπτικισμό επί της διευθέτησης ενώ επίσης θέτει και το θέμα της διαπραγμάτευσης των γεωγραφικών ονομασιών ενώ επίσης κρατά επιφυλακτική στάση επί των περιοριστικών εξαγωγικών μέτρων των αγαθών διπλής χρήσης. Είναι σημαντικό να τονιστεί η σημασία της ενίσχυσης του ρυθμιστικού πλαισίου περί ιατρικών συσκευών και φαρμάκων. (Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015)

Η Κίνα και οι Η.Π.Α. αποτελούν τις δύο μεγαλύτερες οικονομικές δυνάμεις του κόσμου. Ο ανταγωνισμός τους για οικονομική κυριαρχία έχει προσλάβει διαστάσεις ανοικτού εμπορικού πολέμου ανάμεσα στους δύο βαθύτατα αλληλεξαρτώμενους και καχύποπτους εμπορικούς εταίρους.

Η αντιπαράθεση έχει μεταφερθεί στο πεδίο υψηλής τεχνολογίας με επεισόδιο κυβερνοπολέμου. Στα τέλη Μαΐου του 2014 οι αμερικανικές αρχές άσκησαν δίωξη κατά πέντε αξιωματικών του κινέζικου στρατού για παραβίαση ηλεκτρονικών αρχείων επιχειρήσεων και υποκλοπή απόρρητων εγγράφων με σκοπό τη διάθεσή τους σε ανταγωνιστικές κινέζικες επιχειρήσεις.

Τον Απρίλιο του 2014, η Κίνα καταδίκασε την απόφαση της Microsoft για λήξης της υποστήριξης στα windows xp ως ανεύθυνη. Πλέον οι κινεζικές αρχές σχεδιάζουν την ανάπτυξη λειτουργικού συστήματος ικανού να αντικαταστήσει τα windows xp. Επιπλέον, το Πεκίνο έδωσε εντολή στις κινέζικες τράπεζες να μη χρησιμοποιούν τους σέρβερ της IBM και να τους αντικαταστήσουν με κινέζικους καταφέροντας ισχυρό πλήγμα στην αμερικάνικη εταιρεία.

Τον Μάρτιο του 2014 η Κίνα καταδικάστηκε από τον Π.Ο.Ε. σχετικά με την υπόθεση σπάνιων γαιών η οποία αφορούσε τους περιορισμούς που είχε υποβάλει η Κίνα στις εξαγωγές δημιουργώντας προβλήματα σε επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας. Η Κίνα ελέγχει το 97%

της παγκόσμιας παραγωγής σπάνιων γαιών, των 17 μετάλλων που απαιτούνται για την κατασκευή των περισσότερων προϊόντων υψηλής τεχνολογίας. Το Σεπτέμβριο του 2010, έπειτα από ένα επεισόδιο σε βραχονησίδες που διεκδικούν η Κίνα και η Ιαπωνία, η Κίνα επέβαλε εμπάργκο στις εξαγωγές σπάνιων γαιών στην Ιαπωνία. Τότε οι Η.Π.Α. τάχθηκαν υπέρ της Ιαπωνίας σε μια προσπάθεια συγκέντρωσης στρατηγικών αποθεμάτων σπάνιων γαιών.

Μετά τις απαγορεύσεις που επέβαλε το Πεκίνο σε Αμερικάνικες εταιρείες, ο εμπορικός πόλεμος μεταφέρθηκε στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και ειδικότερα στα φωτοβολταϊκά συστήματα. Η Ουάσιγκτον προχώρησε σε δασμούς στην εισαγωγή φωτοβολταϊκών από την Κίνα τόσο το 2012 (από 30% έως 250%) όσο και το 2014 (από 18,56 έως 35,21%) ώστε να προστατέψει τις θέσεις εργασίας του τομέα οι οποίες κινδύνευαν από την εισαγωγή φθηνών κινέζικων φωτοβολταϊκών. Το Πεκίνο απάντησε επιβάλλοντας δασμούς ύψους 57% στην εισαγωγή πολυσιλικόνης από τις Η.Π.Α. Μεσολάβησε καταγγελία της Solar Industries America, θυγατρικής της μεγαλύτερης γερμανικής εταιρείας φωτοβολταϊκών Solar World, σχετικά με αποφυγή δασμών από μέρους της Κίνας, η οποία εξήγαγε τμήματα εξαρτημάτων στη Ταϊβάν για να τα επανεισάγει αποφεύγοντας τους αμερικανικούς δασμούς.

Επιπλέον, η Ουάσιγκτον κατηγορεί το Πεκίνο ότι χειραγωγεί την ισοτιμία του κινέζικου νομίσματος προκειμένου να εξασφαλίσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις κινεζικές αρχές.

### 3.11.1 Συμμετοχή της Κίνας σε Διεθνείς Οργανισμούς

Η Κίνας έχει υπογράψει τις ακόλουθες διεθνείς συμφωνίες

Πίνακας 6 Οι Συμφωνίες Ελεύθερου εμπορίου της Κίνας με άλλες Χώρες

ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	ΟΡΓΑΝΩΣΜΕΝΕΣ - ΗΦΟΖ ΚΥΡΩΣΗ	ΣΕ ΠΡΟΓΡΑΦΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟ
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. China-ASEAN FTA</li> <li>2. China-Pakistan FTA</li> <li>3. China-Chile FTA</li> <li>4. China-New Zealand FTA</li> <li>5. China-Singapore FTA</li> <li>6. China-Peru FTA</li> <li>7. Mainland and Hong Kong Closer Economic Partnership Arrangement</li> <li>8. Mainland and Macao Closer Economic Partnership Arrangement</li> <li>9. China-Costa Rica FTA</li> <li>10. China-Iceland FTA</li> <li>11. China-Switzerland FTA</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. China-Australia FTA</li> <li>2. China-South Korea FTA</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. China-India Regional Trade Arrangement Joint Feasibility Study</li> <li>2. China-Columbia FTA Joint Feasibility Study</li> <li>3. China-Israel FTA Joint Feasibility Study</li> <li>4. China-Moldova FTA Joint Feasibility Study</li> <li>5. China-Nigeria FTA Joint Feasibility Study</li> <li>6. China-Nepal FTA Joint Feasibility Study</li> <li>7. China-Maldives FTA Joint Feasibility Study</li> <li>8. China-South Pacific island countries FTA Joint</li> </ol>

Η Κίνα συμμετέχει στους κάτωθι διεθνείς Οργανισμούς: ADB, AfDB (μη περιφερειακό μέλος), APEC, ARF, ASEAN (dialogue partner), BIS, CDB, CICA, EAS, FAO, FATF, G-20, G-24 (observer), G-77, IADB, IAEA, IBRD, ICAO, ICC, ICRM, IDA, IFAD, IFC, IFRC, IHO, ILO, IMF, IMO, IMSO, Interpol, IOC, IOM(παρατηρητής), IPU, ISO, ITSO, ITU, LAIA (παρατηρητής), MIGA, MINURSO, MINUSMA, MONUSCO, NAM (παρατηρητής), NSG, OAS (παρατηρητής), OPCW, Pacific Alliance (παρατηρητής), PCA, PIF (εταίρος), SAARC (παρατηρητής), SCO, SICA (παρατηρητής), UN, UNAMID, UNCTAD, UNESCO, UNFICYP, UNHCR, UNIDO, UNIFIL, UNISFA, UNMIL, UNMISS, UNMIT, UNOCI, UNSC (μόνιμο μέλος), UNTSO, UNWTO, UPU, WCO, WHO, WIPO, WMO, WTO, ZC. (Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015)

### **3.12 Η ΚΙΝΑ ΣΤΟΝ Π.Ο.Ε.**

Από το 2001 η οικονομία της Κίνας υπόκειται σε ένα σύστημα κανόνων του Οργανισμού Παγκόσμιου Εμπορίου, διευρύνοντας την παγκόσμια οικονομική συνεργασία της.

Η Κίνα συμφώνησε να αναλάβει μια σειρά υποχρεώσεων με στόχο να ενοποιηθεί στην παγκόσμια οικονομία και να προσφέρει ένα προβλέψιμο περιβάλλον για το εμπόριο και τις ξένες επενδύσεις. Μεταξύ των υποχρεώσεων της Κίνας είναι οι ακόλουθες:

1. Η Κίνα θα παρέχει αμερόληπτη συμπεριφορά σε όλα τα μέλη του Οργανισμού, είτε είναι αυτόνομα άτομα ή επιχειρήσεις που επενδύουν ή όχι στην Κίνα με σεβασμό στα δικαιώματα του εμπορίου.

2. Η Κίνα θα περιορίσει τις διπλές πρακτικές πολιτικών τιμών όπως και τις διαφορές στη μεταχείριση των αγαθών που παράγονται προς πώληση, σε αντίθεση με εκείνα που παράγονται ως εξαγωγή.

3. Οι έλεγχοι τιμών δε θα χρησιμοποιούνται για σκοπούς παροχής προστασίας σε εγχώριες βιομηχανίες ή σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών.

4. Η συμφωνία με τον Π.Ο.Ε. θα εφαρμόζεται από την Κίνα με τρόπο αποτελεσματικό και σταθερό, διορθώνοντας τους ήδη υπάρχοντες νόμους και ενεργοποιώντας νέα νομοθεσία που θα συμμορφώνεται απόλυτα με τη συμφωνία.

5. Μέσα σε τρία χρόνια από την είσοδό της στον Οργανισμό, όλες οι επιχειρήσεις θα έχουν το δικαίωμα να εισάγουν και να εξάγουν όλα τα αγαθά και να τα εμπορεύονται έξω από την τελωνειακή τους περιφέρεια.

6. Η Κίνα δε θα επιτρέψει ούτε θα νομοθετήσει καμία υποχώρηση στην εξαγωγή γεωργικών προϊόντων.

Το αποκλειστικό εμπόριο προϊόντων όπως τα δημητριακά, ο καπνός και τα καύσιμα διατηρείται από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας όπως επίσης και το δικαίωμα της θέσης περιορισμών στις μεταφορές και τη διανομή αγαθών εντός της χώρας. (Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., 2015)

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας αποτελεί μία κύρια εισαγωγική χώρα. Η εισαγωγή δασμών σε εισαγόμενα προϊόντα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού, κάτι που οδήγησε όχι μόνο στην ευρύτερη επιλογή των καταναλωτών αλλά και στη μείωση των τιμών. Ο ανταγωνισμός τόσο στις εγχώριες όσο και στις ξένες αγορές αυξήθηκε. Αυξήθηκε επίσης το κατά κεφαλήν εισόδημα κατά έξι φορές.

Η αγορά της Κίνας αντιπροσωπεύει το ένα τέταρτο του πλανήτη. Ωστόσο, αν και σημαντικό στην ανάπτυξη της οικονομίας, το μέγεθος δεν είναι το παν. Η Κίνα οφείλει την επιτυχία της στην αδιάκοπη προσπάθεια μεταρρύθμισης της εγχώριας αγοράς με στόχο την ανάπτυξη και την εκσυγχρόνιση της. Εδώ και δύο δεκαετίες η χώρα ακολουθεί ένα πρόγραμμα γενικής και συνεχόμενης ανασυγκρότησης του νομοθετικού συστήματος και της διοίκησης της κυβέρνησης, με αποτέλεσμα την ενδυνάμωσή της και την προσέλκυση επενδυτών. Η εγχώρια ανασυγκρότηση βοηθήθηκε από το εξωτερικό εμπόριο της Κίνας, ενισχύοντας έτσι την οικονομική της ανάπτυξη χάρη στο φιλελεύθερο διεθνές εμπορικό περιβάλλον της.

Ωστόσο, προκειμένου να συνεχιστεί η ανάπτυξη της Κίνας, θα πρέπει να αντιμετωπισθούν ορισμένες προκλήσεις που αφορούν όχι μόνο στην ανάπτυξη της ίδιας της χώρας αλλά και της σχέσης της με τον υπόλοιπο κόσμο.

### **3.13 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

Η πλειονότητα των ναυπηγείων ανήκει στο κράτος και συγκεκριμένα στην Κρατική Ένωση Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSSC). Η ανάλυση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που επιτελούνται σε αυτά είναι δύσκολη καθώς δε δημοσιοποιούν λογιστικές καταστάσεις και εμφανίζουν τεράστια διαφοροποίηση.



Η CSSC ιδρύθηκε το 1982 για την σωστότερη εκμετάλλευση των ναυπηγείων τα οποία ήταν χωρισμένα σε ομάδες σύμφωνα με το υπουργείο μηχανημάτων και το υπουργείο επικοινωνιών. Ενώ η CSSC διαχειρίζεται τους κύριους τομείς της ναυπηγικής βιομηχανίας, το υπουργείο επικοινωνιών συνεχίζει να είναι υπεύθυνο για έναν αριθμό μικρότερων ναυπηγείων.

Με την είσοδο της βιομηχανίας στη διεθνή αγορά στις αρχές του 1980 σημειώθηκαν μεγάλες ζημιές. Κατά τις κινεζικές αρχές, οι αιτίες εντοπίζονται στην χαμηλή παραγωγικότητα, την κακή διαχείριση, τον ανεπαρκή σχεδιασμό και την έλλειψη γνώσης των διεθνών πρακτικών.

Η ναυπηγική βιομηχανία μέχρι πρόσφατα ελεγχόταν από την CSSC και διευθυνόταν ως κυβερνητικός κλάδος από δημόσιους υπαλλήλους. Έπειτα η βιομηχανία χωρίστηκε σε δύο ομίλους :

1. Την Κρατική Ένωση Ναυπηγικής της Κίνας (CSSC) - νότιος ναυπηγικός όμιλος,
2. Κρατική Ένωση Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSIC – βόρειος ναυπηγικός όμιλος, ο οποίος περιλαμβάνει ναυπηγεία στις πόλεις Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi και Liaoning).

Οι επιχειρήσεις αυτές λογοδοτούν στο κράτος και ρυθμίζονται από επιτροπές. Η μεγαλύτερη από τις δύο είναι η CSIC με έδρα στο Πεκίνο και 48 βιομηχανικές επιχειρήσεις συμπεριλαμβανομένων των Dalian, Dalian New, Qingdao, Behei, Liaoning Shipyard, και Tianjin Shipbuilding Corporation. Η CSSC διατηρεί 30 βιομηχανικές επιχειρήσεις συμπεριλαμβανομένων των Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Shipping και Shanghai Global Container.

Μέσω τον μεταρρυθμίσεων η βιομηχανία διαιρείται σε βορά και νότο με την κάθε ομάδα υπεύθυνη για τον καθορισμό των προϊόντων της και την τιμολόγηση αλλά και τους δύο ομίλους υπεύθυνους για τη διαχείριση και την αύξηση του κεφαλαίου.

Πέρα από τους δύο μεγάλους ομίλους υπάρχουν μικρότερα ναυπηγεία υπό τον έλεγχο άλλων οργανισμών όπως ναυπηγικές βιομηχανίες υπό τον έλεγχο του υπουργείου επικοινωνιών, τοπικά ναυπηγεία υπό τον έλεγχο επαρχιακών κυβερνήσεων αλλά και κοινοπραξίες ναυπηγείων όπως Kawasaki - COSCO, Raffles- Shangdong και Samsung - Ningbo. Επιπλέον, υπάρχει ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών ναυπηγείων.

### 3.14 ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

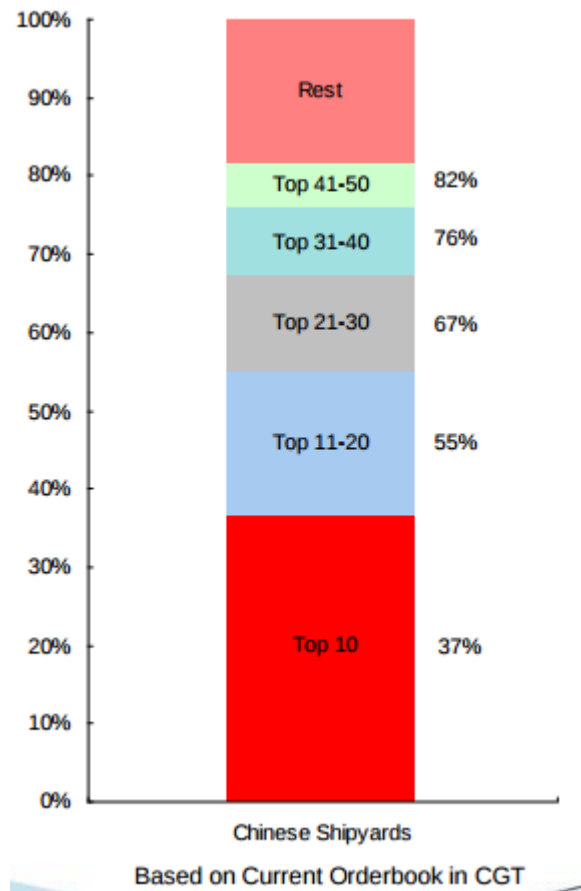
Στο απόγειο του ο τομέας της ναυπηγικής στην Κίνα είδε περισσότερα από 3000 ναυπηγεία στις αρχές του 2010, οδηγώντας σε σοβαρή κατακλύζουν δυναμικότητα των σταθμών και οδηγώντας στην πτώχευση χιλιάδων ναυπηγείων καθώς οι νέες παραγγελίες υποχώρησαν.

Κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 2015, τα κινέζικα ναυπηγεία έλαβαν παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με χωρητικότητα που ανέρχεται στα 18,6m dwt, πτώση 65,4 % σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2014 σύμφωνα με τα στοιχεία του China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI). Σήμερα υπάρχουν λιγότερα από 100 λειτουργικά ναυπηγεία, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών επιχειρήσεων. Μέσα στο 2015, δέκα ιδιόκτητα κινέζικα ναυπηγεία στις επαρχίες Jiangsu, Zhejiang, Liaoning και Shandong έχουν καταθέσει αίτηση αναδιάρθρωσης ή έχουν κηρύξει πτώχευση. Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας διέρχεται μια σημαντική ανακατανομή και μια επώδυνη φάση της σταθεροποίησης, αλλά επίσης κερδίζει δύναμη κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσιμης περιόδου.

Η Κίνα έχει κατακτήσει την παγκόσμια κορυφή της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ο θρίαμβος ήρθε σε βάρος μιας κατώτερης επέκτασης της παραγωγικής ικανότητας, κυρίως στον ιδιωτικό τομέα. Καθώς η ανάπτυξη του εμπορίου υποχώρησε, η βιομηχανία έχει αναγνωριστεί από την κυβέρνηση ως η βιομηχανία με τη μεγαλύτερη υπερπροσφορά μαζί με αυτές του χάλυβα, του τσιμέντου και του ηλεκτρολυτικού αλουμινίου.

Ο τραπεζικός δανεισμός είναι σχεδόν αδύνατος για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, ακόμα και για εκείνες με καλό ιστορικό. Προϋπόθεση για τη σύμβαση ναυπήγησης αποτελεί η επιστροφή της εγγύησης (που εκδίδεται από την τράπεζα του πωλητή για να εξασφαλίσει τις πληρωμές του πριν από την παράδοση) στον αγοραστή σε περίπτωση συμβατικής διαφοράς ή ακύρωσης. Η απουσία αυτών των εγγυήσεων ως αποτέλεσμα της θέσης πιστωτικών γραμμών από τις τράπεζες επιτάχυνε την κατάρρευση των περισσότερων ιδιωτικών ναυπηγείων.

Διάγραμμα 12 Ο καταμερισμός της χωρητικότητας των Κινέζικων Ναυπηγείων



Πηγή: RS Platou, 2016

### 3.15 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Όπως καταγράφεται στους πίνακες 7 και 8 η ανάπτυξη της Κίνας στον πολύ σημαντικό κλάδο της ναυπήγησης νέων σκαφών κατά τα τελευταία έτη είναι άκρως σημαντική, έτσι ώστε να έχει καταστεί ως η νούμερο 1 χώρα παγκοσμίως. Ερμηνεύοντας, τη διαχρονική διακύμανση των στοιχείων των ως άνω πινάκων, γίνεται σαφής η μεταστροφή της κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας προς μεγαλύτερο μέσο όρο σκαφών. Μια τέτοια διαρθρωτική μεταβολή αποδεικνύει τόσο τη μεταστροφή της βιομηχανικής στρατηγικής της Κίνας αλλά είναι και ενδεικτική της βελτίωσης της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας αλλά και των επενδύσεων σε πάγιες εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την υλοποίηση μεγαλύτερων κατασκευών.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία για την κινέζικη ναυπηγική παραγωγή ανά βιομηχανική περιοχή.

Πίνακας 7 Κινέζικη Ναυπηγική Αγορά και Παραγγελίες ανά Περιοχή Στοιχεία Έτους 2013 σε χιλιάδες

Περιοχή	Κατηγορία					Παραγωγή το 2013			Παραγγελίες τέλη Οκτ/ου		
	Dock No	Dwt	Μήκος Μέτρα	Slipway No	Νεότευκτα No	No	Dwt	Cgt	No	Dwt	Cgt
Jiangsu	16	700	3965	34	16	104	3169	1212	945	50284	15093
Shanghai	13	446	2130	12	19	60	5224	1316	389	39356	9771
Liaoning	12	561	1304	10	27	32	2585	776	302	31913	7352
Zhejiang	19	216	1799	104	27	39	368	310	415	13950	5711
Shandong	8	131	1570	16	16	17	166	146	266	9440	3375
Guangdong	7	101	1193	28	16	34	628	367	207	9636	3249
Fujian	6	87	995	9	8	19	131	173	122	2311	1473
Hubei	3	286	400	17	4	12	132	110	83	2353	1043
Jiangxi	4	68	460	4	2	2	22	20	63	790	632
Chongking	0	18	0	1	0	6	29	41	67	345	432
Tianjin	2	45	264	9	2	7	90	79	43	598	390
Anhui	0	41	472	8	1	11	59	55	33	836	347
Sichuan	0	10	0	0	0	2	21	17	15	120	111

Πηγή: Clarkson Research Services Ltd

Στη συνέχεια ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τις παραγγελίες στα κινέζικα ναυπηγεία για το έτος 2014 ανά κατηγορία σκάφους.

Πίνακας 8 Παραγγελίες σε Κινέζικα Ναυπηγεία Στοιχεία Έτους 2014

Τύπος Σκάφους	No	Εκατ. GT	% GT	Εκατ. CGT
Bulk Carriers	1.201	52,431	54,00	22,555
Crude Oil Tankers	165	15,611	16,10	5,268
Containers	496	13,075	13,50	9,020
Oil Products Tankers	182	4,564	4,70	2,505
General Cargo	423	4,363	4,50	4,034
Chemical / Oil Products Tankers	219	2,861	3,00	2,201
Μεταφορικά Οχημάτων	51	2,396	2,50	1,415
LNG / LPG	26	0,673	0,70	0,659
Λοιπά	96	0,984	1,70	1,148
Σύνολο	2.859	96,958		48,805

Πηγή: World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register - Fairplay December 2014

Όπως γίνεται σαφές, το μεγαλύτερο μερίδιο στην παραγωγή σκαφών κατέχει η κατηγορία ξηρού φορτίου (bulk carriers) και στη συνέχεια και με μεγάλη διαφορά ακολουθούν οι κατηγορίες των τάνκερ πετρελαίου (crude oil tankers) και containers.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα τα οποία αφορούν τους πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων. Πέραν της εγχώριας κατανάλωσης η οποία σαφέστατα έχει τα πρωτεία, στις υψηλές θέσεις της λίστας εμφανίζονται χώρες με παράδοση στο χώρο της ναυτιλίας όπως η Ελλάδα, η Γερμανία, η Ιαπωνία κλπ. Με λίγα λόγια πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων δεν αποτελούν χώρες αναπτυσσόμενες στο χώρο της ναυτιλίας ούτε μικρές, περιφερειακές δυνάμεις. Οι κυριότεροι πελάτες της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι οι μεγαλύτερες δυνάμεις στο χώρο με διαρκή και έντονη παρουσία.

Πίνακας 9 Παραγγελίες ανά Χώρα σε Ναυπηγεία της Κίνας Στοιχεία της 31 Δεκεμβρίου 2012

<b>Χώρα</b>	<b>Αριθμός</b>	<b>GT</b>	<b>CGT</b>	<b>CGT %</b>
Κίνα	568	26.829.933	11.661.224	24,8
Ελλάδα	293	14.889.076	6.219.235	13,2
Γερμανία	371	10.279.820	5.846.556	12,5
Ιαπωνία	69	3.990.940	1.768.038	3,8
Χονκ Κονγκ	65	4.161.887	1.637.660	3,5
Σιγκαπούρη	94	3.368.814	1.566.508	3,3
Ν. Κορέα	52	2.490.666	1.110.033	2,4
Δανία	77	1.416.373	927.473	2,0
Νορβηγία	66	1.575.474	927.096	2,0
Ινδία	38	2.001.998	854.391	1,8
Τουρκία	38	1.817.600	760.098	1,6
Ολλανδία	74	924.362	727.499	1,5
IPAN	23	2.181.850	702.998	1,5
Βερμούδα	23	2.160.841	679.480	1,4
Κύπρος	38	990.633	610.183	1,3
ΗΠΑ	34	1.391.374	605.459	1,3
Βραζιλία	12	2.412.000	597.768	1,3
Ιταλία	35	1.196.333	562.607	1,2
Καναδάς	33	1.206.094	551.817	1,2
Ταϊβάν	20	1.235.420	492.779	1,0
Ινδονησία	24	733.926	370.571	0,8
Γαλλία	25	573.144	345.027	0,7
Ηνωμένο Βασίλειο	27	433.451	319.345	0,7

Πολωνία	17	292.068	183.997	0,4
Βέλγιο	13	278.010	163.450	0,3
Ρωσία	23	167.698	160.922	0,3
Αιθιοπία	9	191.050	138.290	0,3
Νήσος Μαν	10	167.895	131.926	0,3
Αυστραλία	8	258.400	130.648	0,3
Φινλανδία	6	153.600	114.948	0,2
Κροατία	6	247.472	113.605	0,2
Ν. Αφρική	8	101.120	81.738	0,2
Μπαχάμες	5	115.327	66.468	0,1
Ταϊλάνδη	4	129.200	65.324	0,1
Ηνωμένα Αραβ. Εμιράτα	5	93.900	57.303	0,1
Ελβετία	4	66.120	50.195	0,1
Πορτογαλία	3	98.949	49.623	0,1
Ισραήλ	4	46.000	39.620	0,1
Ουκρανία	3	67.571	37.170	0,1
Λουξεμβούργο	1	92.209	30.968	0,1
Σουηδία	3	13.742	17.584	0,0
Χιλή	1	11.500	9.905	0,0
Σ. Αραβία	1	5.581	6.560	0,0
Μαλαισία	1	5.453	6.473	0,0

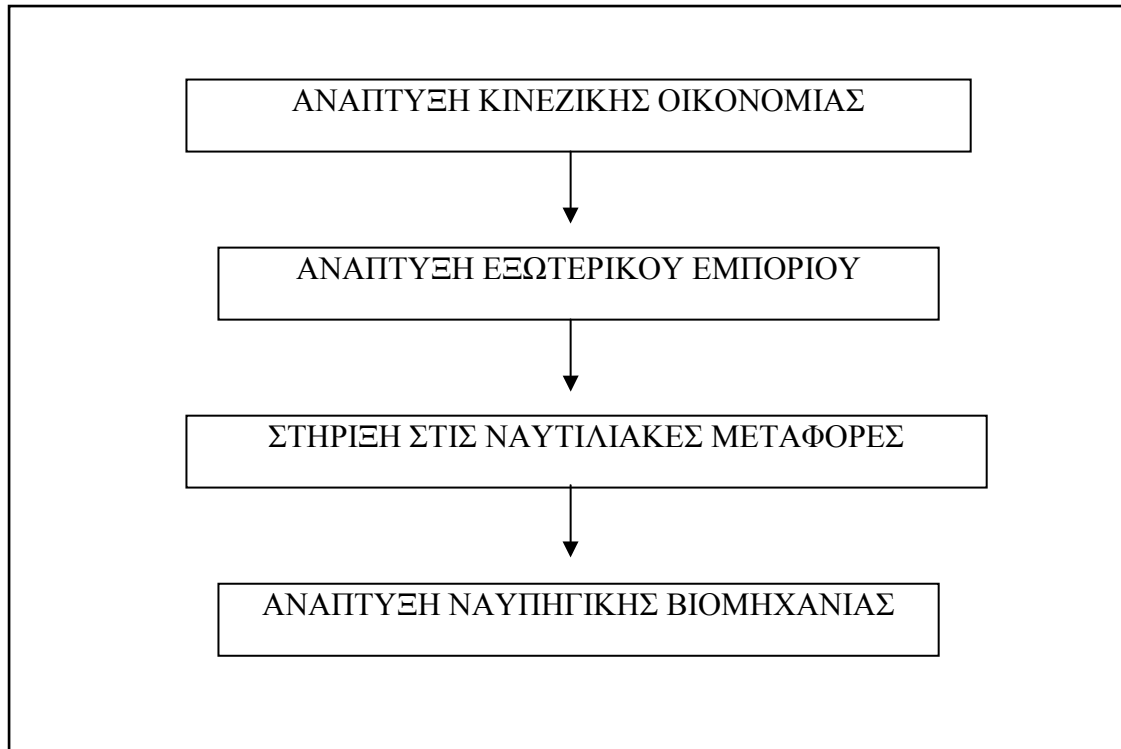
Πηγή: The Shipbuilders' Association of Japan "Shipbuilding Statistics" March, 2013

### 3.16 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Όπως επισημάνθηκε, μετά το 1980 η κινέζικη οικονομία βιώνει μια συνεχής οικονομική ανάπτυξη που κύριο χαρακτηριστικό της είναι η παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα. Επομένως, η επιτυχημένη βιομηχανική και εμπορική στρατηγική βοήθησε την ανάπτυξη των κλάδων που σχετίζονται με την εμπορική δραστηριότητα και της μεταφορές με επίκεντρο και τη ναυπηγική βιομηχανία. Σύμφωνα με την Έκθεση του ΟΟΣΑ του 2014 με τίτλο: “The Shipbuilding Industry in China” (OECD, 2014), η είσοδος της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (World Trade Organization) το 2001 ήταν ένα πολύ σημαντικό βήμα για την παγκόσμια εμπορική ολοκλήρωση της Κίνας, γεγονός που συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη τόσο του συνόλου της οικονομίας όσο και της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Πάντα σύμφωνα με την ίδια Έκθεση, η αλυσίδα ανάπτυξης της κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας διαμορφώθηκε ως εξής:

Σχήμα 2 Η στρατηγική ανάπτυξης της Κίνας



Πηγή: OECD, 2014

Η Διαφορά στο πρότυπο ανάπτυξης σε σχέση με άλλες αναπτυσσόμενες χώρες είναι ότι η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου στηρίχθηκε στην εγχώρια ναυτιλία η οποία γνώρισε και παράλληλη ανάπτυξη. Αντίθετα, σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου προωθήθηκε από ξένες μεταφορικές εταιρείες και διαμεσολαβητές, στερώντας από τα κράτη αυτά ένα ακόμα σημαντικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα. Σημείο κλειδί για το αποτέλεσμα αυτό ήταν η απόφαση της κινέζικης ηγεσίας να συσχετίσει άμεσα την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εργασιών με παραγγελίες σκαφών σε κινέζικα ναυπηγεία. Χαρακτηριστικό γεγονός είναι ότι ενώ το 1985 η ναυπηγική παραγωγή της Κίνας αντιστοιχούσε στο 0,9% της παγκόσμιας παραγωγής (σε dwt) το 2000 επεκτάθηκε στο 4,7 %. Σύμφωνα με άλλα στατιστικά στοιχεία – πάντα σύμφωνα με την ανωτέρω Έκθεση του ΟΟΣΑ – το χρονικό διάστημα 2000 – 2005, η Κίνα ξεπέρασε σε ναυπηγική παραγωγή το σύνολο των 25 τότε καρτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 25).

Συγκρίνοντας το μισθολογικό κόστος ανά χώρα γίνεται άμεσα σαφές το ότι δεν είναι τυχαίο το επιχείρημα του φθηνού εργατικού κόστους της Κίνας ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης και μεγέθυνσης. Ο μέσος μισθός στη Σαγκάη αν και είναι σχεδόν διπλάσιος απ' ότι στην κινέζικη ενδοχώρα, εντούτοις, είναι 6 φορές μικρότερος σε σχέση με τη Γερμανία / Ολλανδία!

Όταν μια χώρα στηρίζει την οικονομική της ανάπτυξη στην παραγωγή και το εμπόριο βιομηχανικών προϊόντων είναι αναμενόμενο, παράλληλα με την παραγωγική δραστηριότητα, να εξελίσσεται και η δραστηριότητα στα εμπορικά κέντρα. Έτσι, λοιπόν η εξέταση της λιμενικής δραστηριότητας στην Κίνα αποτελεί ανάλυση που μπορεί να φωτίσει μια άλλη σημαντική πτυχή της ναυτιλίας.

Αρχικά, παρουσιάζονται στοιχεία για την κίνηση των container στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

*Πίνακας 10 Τα μεγαλύτερα λιμάνια στον Κόσμο σε βάρος φορτίου για τα έτη 2011 έως 2015 σε χιλιάδες μετρικοί τόνους*

Rank	Port	Volume 2015 (Million TEU)	Volume 2014 (Million TEU)	Volume 2013 (Million TEU)	Volume 2012 (Million TEU)	Volume 2011 (Million TEU)	Website
1	Shanghai, China	36.54	35.29	33.62	32.53	31.74	<a href="http://www.portshanghai.com.cn">www.portshanghai.com.cn</a>
2	Singapore	30.92	33.87	32.6	31.65	29.94	<a href="http://www.singaporepsa.com">www.singaporepsa.com</a>
3	Shenzhen, China	24.20	24.03	23.28	22.94	22.57	<a href="http://www.szport.net">www.szport.net</a>
4	Ningbo-Zhoushan, China	20.63	19.45	17.33	16.83	14.72	<a href="http://www.mardep.gov.hk">www.mardep.gov.hk</a>
5	Hong Kong, S.A.R., China	20.07	22.23	22.35	23.12	24.38	<a href="http://www.mardep.gov.hk">www.mardep.gov.hk</a>
6	Busan, South Korea	19.45	18.65	17.69	17.04	16.18	<a href="http://www.busanpa.com">www.busanpa.com</a>
7	Qingdao, China	17.47	16.62	15.52	14.50	13.02	<a href="http://www.qdport.com">www.qdport.com</a>
8	Guangzhou Harbor, China	17.22	16.16	15.31	14.74	14.42	<a href="http://www.gzport.com">www.gzport.com</a>
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15.60	15.25	13.64	13.30	13.00	<a href="http://www.dpworld.ae">www.dpworld.ae</a>
10	Tianjin, China	14.11	14.05	13.01	12.30	11.59	<a href="http://www.ptacn.com">www.ptacn.com</a>

Πηγή: <http://www.worldshipping.org>



Από τα στοιχεία του ως άνω πίνακα, δύο είναι τα κύρια συμπεράσματα που προκύπτουν. Το πρώτο αφορά τη διαφαινόμενη ανάπτυξη στη πλειονότητα των εξεταζόμενων λιμανιών. Το δεύτερο συμπέρασμα αφορά την έντονη παρουσία της Κίνας καθώς στη λίστα με τα 10 σημαντικότερα λιμάνια στην κίνηση container στον κόσμο εντάσσονται 7 λιμάνια, εκ των οποίων 4 στις 5 υψηλότερες θέσεις.

Όσον αφορά την κίνηση στα λιμάνια βάσει φορτίου χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα.

Πίνακας 11 Τα μεγαλύτερα λιμάνια στον Κόσμο σε βάρος φορτίου για το έτος 2015 σε χιλιάδες μετρικοί τόνοι

TOTAL CARGO VOLUME				
TONS, 000s				
RANK	PORT	COUNTRY	MEASURE	TONS
1	Shanghai	China	Metric Tons	646.514
2	Singapore	Singapore	Freight Tons	575.846
3	Qingdao	China	Metric Tons	476.216
4	Guangzhou	China	Metric Tons	475.481
5	Rotterdam	Netherlands	Metric Tons	466.363
6	Port Hedland	Australia	Metric Tons	452.940
7	Ningbo	China	Metric Tons	448.828
8	Tianjin	China	Metric Tons	440.430
9	Busan	South Korea	Revenue Tons	347.713
10	Dalian	China	Metric Tons	320.658
11	Kwangyang	South Korea	Revenue Tons	272.007
12	Hong Kong	China	Metric Tons	256.488
13	Qinhuangdao	China	Metric Tons	246.550
14	South Louisiana	United States	Metric Tons	235.058
15	Port Kelang	Malaysia	Metric Tons	219.786
16	Houston	United States	Metric Tons	218.575
17	Antwerp	Belgium	Metric Tons	208.423
18	Xiamen	China	Metric Tons	200.500
19	Nagoya	Japan	Freight Tons	197.947
20	Shenzhen	China	Metric Tons	191.037

Πηγή: AAPA, 2016

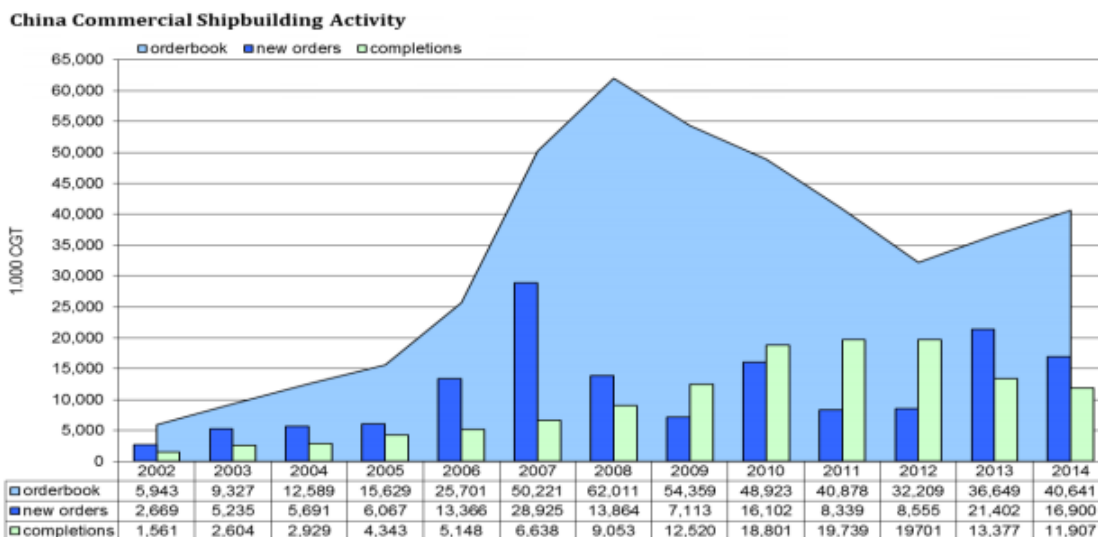
Και πάλι η εικόνα δεν διαφέρει σε σχέση με τα στοιχεία για την κίνηση των λιμανιών σε container. Ωστόσο, η παρουσία της Κίνας είναι περισσότερο εντυπωσιακή. Η Σαγκάη κατέχει και πάλι την πρώτη θέση. Στη λίστα εμφανίζονται 10 κινέζικα λιμάνια, εκ των οποίων

6 στην πρώτη δεκάδα. Αναμφισβήτητα λοιπόν, η Σαγκάη αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας και παγκοσμίως.

### 3.17 ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τον Φεβρουάριο του 2015, οι παραγγελίες νέων πλοίων έπεσαν στα χαμηλότερα επίπεδα από τον Μάιο του 2009. Την πρώτη θέση κατά τη διάρκεια του Φεβρουαρίου κατέλαβαν τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας με 21 νέες παραγγελίες χωρητικότητας 687.400 cgt και μερίδιο 58%, ενώ στη δεύτερη θέση ήταν, σύμφωνα με τους Clarksons, τα κινέζικα ναυπηγεία με μερίδιο 19,3% καταγράφοντας ελεύθερη πτώση λόγω της στήριξής τους κυρίως στην κατασκευή πλοίων ξηρού χύδην φορτίου

Διάγραμμα 13 Η Κινέζικη ναυπηγική δραστηριότητα για τα έτη 2002 έως 2014



Πηγή: RS Platou 2016

Σύμφωνα με τη China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI) στο σύνολο του έτους 2014, οι παραγγελίες νέων κατασκευών που υπογράφηκαν στις 54 μεγαλύτερες κινέζικες ναυπηγικές βιομηχανίες ανήλθαν συνολικά στα 55.45m dwt, μείωση κατά 7,5% σε ετήσια βάση ενώ οι παραδόσεις μειώθηκαν κατά 4,9% στα 35,80m dwt. Το βιβλίο παραγγελιών αυξήθηκε κατά 24,7% στα τέλη του Δεκεμβρίου. Το 2014, τα 54 ναυπηγεία έλαβαν παραγγελίες για 51.01m dwt των πλοίων που προορίζονται για εξαγωγή,

μια μείωση της τάξης του 8,7%, και παρέδωσαν 30.07m dwt των πλοίων που προορίζονται για εξαγωγή, το οποίο είναι σχεδόν το ίδιο όπως φαίνεται στο σχήμα με το 2013. Ως το τέλος του Δεκεμβρίου του 2014, το βιβλίο παραγγελιών των πλοίων για την εξαγωγή ανήλθε σε 140.04m dwt, από 35,2%. Οι νέες παραγγελίες για εξαγωγές από τα 54 μεγάλα ναυπηγεία αντιστοιχούσαν στο 92% του συνόλου των παραγγελιών, το 84% της παράδοσης και το 95,5% του βιβλίου παραγγελιών.

Επίσης, κατά την περίοδο Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2014, η πλήρης βιομηχανική ακαθάριστη αξία παραγωγής των 87 ναυπηγείων και των συνδεδεμένων εταιρειών της Κίνας που υπόκεινται σε παρακολούθηση αυξήθηκε κατά 9,8% από έτος σε έτος σε CNY 398bn (περίπου \$ 63.7bn). Ο τομέας της ναυπηγικής είδε αύξηση της αξίας της παραγωγής του κατά 5,2% σε CNY 196bn ενώ ο εξοπλισμός των πλοίων παρουσίασε αύξηση 26,3% σε CNY 31.2bn. Ωστόσο, ο τομέας επισκευής πλοίων υπέστη μειώσεις κατά 3,1% στα 12,5 δισ CNY. Κατά την ίδια περίοδο, η συνολική αξία της συναλλαγής των 87 ναυπηγείων και των συνδεδεμένων εταιρειών της Κίνας ανήλθε σε CNY 189bn, από 6,7% από έτος σε έτος. Από το σύνολο αυτό, ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας αυξήθηκε κατά 3,7% σε CNY 161bn, ενώ ο εξοπλισμός των πλοίων παρουσίασε αύξηση 9,8% σε CNY 5,6 δις. Ωστόσο, ο τομέας επισκευής πλοίων παρουσίασε μείωση κατά 29,7% σε CNY 5.2bn. Στο σύνολο του έτους του 2014, οι 87 ναυπηγικές βιομηχανίες και οι συνδεδεμένες εταιρείες της Κίνας δήλωσαν λειτουργικά έξοδα CNY 293bn, έως και κατά 12,3% μείωση από το προηγούμενο έτος, με συνολικά κέρδη μειωμένα κατά 3,5% σε CNY 5,1δις, με αποτέλεσμα την αύξηση των ζημιών των διαφόρων εταιρειών.

### **3.18 ΜΟΝΑΔΕΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Ως εξαιρετικά ρυπογόνα και επικίνδυνη τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για το περιβάλλον η δραστηριότητα διάλυσης πλοίων για πολλές δεκαετίες αναπτυσσόταν σε διάφορες χώρες και άλλαζε τόπους εγκατάστασης. Ωστόσο, λόγω της ψήφισης νόμων περιβαλλοντικής φύσεως οι οποίοι έθεταν περιορισμούς στη διαδικασία της διάλυσης η μεταφορά της δραστηριότητας μεταφέρθηκε σε χώρες όπως η Κίνα.

Οι διαδικασίες διάλυσης στην Κίνα, πραγματοποιούνταν σε ειδικές δεξαμενές οι οποίες διαθέτουν ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό και γερανούς τόσο για την μετακίνηση του προς ανακύκλωση εξοπλισμού όσο και των βαρέων τμημάτων.

Μέχρι πρόσφατα δεν προβλεπόταν ειδική νομοθεσία υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος με αποτέλεσμα την καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το χαμηλό εργατικό κόστος σε συνδυασμό με την υψηλή ζήτηση για ανακυκλωμένο χάλυβα αποτέλεσαν κίνητρο προσέλκυσης πλοίων που προορίζονταν για διάλυση. Ωστόσο, το 1993 ψηφίστηκε μια σειρά αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών η οποία σε συνδυασμό με την επιβολή φορολογίας κατέστησαν ασύμφορη τη διάλυση πλοίων στην Κίνα με αποτέλεσμα τη μεταφορά της δραστηριότητας σε γειτονικές περιοχές, όπως η Ινδία.

Η Κίνα είναι πλέον επιλεκτική στις διαλύσεις που αναλαμβάνει με βάση τις βραχυχρόνιες απαιτήσεις της και αναζητεί κυρίως δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, η χώρα λαμβάνει το μέγιστο τμήμα των εισαγωγών της σε χάλυβα από κομμάτια μετάλλου από διαλυμένα πλοία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΚΙΝΑ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Από τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο είναι εμφανές ότι η Κίνα αποτελεί πλέον μία από τις οικονομίες που κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά. Η κυριαρχία αυτή δεν αποδεικνύεται μόνο από τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης (πάνω από 10 έτη η κινέζικη οικονομία αναπτύσσεται με ρυθμούς που προσεγγίζουν το 10% ετησίως) αλλά και ότι πλέον αποτελεί τη δεύτερη σε μέγεθος στον κόσμο οικονομία μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Εφόσον λοιπόν έχει γίνει σαφές ότι η Κίνα πλέον κυριαρχεί στα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα, καλούμαστε στο παρόν κεφάλαιο να αναλύσουμε την κινέζικη παρουσία στο ζωτικό χώρο της ναυτιλίας που αποτελεί θέμα μεγάλης σημασίας για την αυτόνομη εμπορική ανάπτυξη μιας χώρας.

### 4.1 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Από όλη την προηγούμενη ανάλυση και τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν έχει γίνει σαφές ότι η Κίνα κατέχει δεσπόζουσα θέση σε όλους τους τομείς που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Η παρουσία αυτή είναι ισχυρή και η Κίνα κατέχει πολύ υψηλή θέση, αν όχι την υψηλότερη, σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες που εξετάστηκαν. Αντίθετα χώρες με παράδοση στη ναυτιλία, όπως η Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία κλπ., είτε πρωταγωνιστούν μόνο σε κάποιες στατιστικές κατηγορίες είτε παρουσιάζουν σταθεροποιητικές και πτωτικές τάσεις. Η κινέζικη αυτή επιτυχία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζει η χώρα κατά τρόπο που να κρίνεται ως αποτέλεσμα αλλά και ως αίτιο της εν λόγω ανάπτυξης.

Θέλοντας να συνταιριάξουμε μαζί όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Κίνας στη ναυτιλία που έχουν εντοπιστεί, καταλήγουμε στα ακόλουθα:

- **Οικονομική Μεγέθυνση.** Είναι φανερό ότι η Κίνα πλέον συγκαταλέγεται στις πιο αναπτυγμένες οικονομικά χώρες στον κόσμο ενώ διατηρεί τους πολύ υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Κινητήρια δύναμη της οικονομικής επιτυχίας της Κίνας είναι η εξαγωγική δραστηριότητα μαζί με την πολύ σημαντική ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας. Η

επιτυχημένη συνολική οικονομική / παραγωγική δραστηριότητα και ο διαρκής αυξητικός επιχειρηματικός κύκλος της Κίνας καθιστούν ένα πολύ σημαντικό υπόβαθρο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν, ότι η οικονομική ανάπτυξη που βιώνει η χώρα, δημιουργεί αντίστοιχα ένα πολύ σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας καθώς η έντονη και η αυξητική εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας αποτελεί τον κύριο πελάτη και την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη του κινέζικου ναυτιλιακού εμπορείου.

- **Κεντροποιημένη Στρατηγική.** Η χάραξη της κινέζικης στρατηγικής για τη ναυτιλία δεν αποτελεί μια αυτοτελής / αυτόνομη πολιτική αλλά είναι ενταγμένη στο συνολικό στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξης της οικονομίας αλλά και της εξωτερικής πολιτικής της χώρας. Η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, η εγκατάσταση και ο έλεγχος εγχώριων και ξένων λιμανιών, η κατασκευή και κτήση στόλου, η εγχώρια ίδρυση εταιρειών παραγωγής τεχνολογικού εξοπλισμού καθώς και η καινοτομία και η Έρευνα & Ανάπτυξη αποσκοπούν να συνδράμουν πρώτιστα την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου κυρίως μέσω του ελέγχου του κόστους αλλά και της διακίνησης του κινέζικου εμπορείου. Από πολιτική σκοπιά, άμεση προτεραιότητα της κινέζικης κυβέρνησης ήταν να καταστήσει τη χώρα τοπική υπερδύναμη κυρίως στην πολεμική ναυτιλία. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού ήταν απαραίτητη η ανάπτυξη μιας υγιούς και ανταγωνιστικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Ως εκ τούτου, η μεγάλη σημασία που δόθηκε στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μάλιστα με εξωκεντρικά χαρακτηριστικά και εξαγωγικό προσανατολισμό.
- **Στρατηγική Θέση.** Οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, με εξαίρεση την Ιαπωνία που παραδοσιακά αποτελεί σημαντική οικονομική δύναμη, παρουσιάζουν τα τελευταία 20 έτη σημαντική οικονομική δραστηριότητα με κύριο πεδίο ανάπτυξης το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Στο γεωγραφικό αυτό χώρο τόσο λόγω πολιτικής / στρατιωτικής δύναμης όσο και λόγω μεγέθους και αγοράς, η Κίνα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη μιας συνεχώς αναπτυσσόμενης μεγάλης αγοράς στο χώρο που κυριαρχεί και ελέγχεται από την Κίνα, πολύ εύλογα δημιουργεί ένα ακόμα συγκριτικό πλεονέκτημα της Κίνας έναντι των ανταγωνιστικών στη ναυτιλία κρατών κυρίως της Ευρώπης και των ΗΠΑ.

- **Αφθονία Πρώτων Υλών.** Η παρουσία πρώτων υλών σε αφθονία και η δυνατότητα ελέγχου των τιμών σε χαμηλότερα από τα διεθνή επίπεδα (λόγω της για μια μεγάλη περίοδο κλειστής σε ξένους αγοράς αλλά και του κρατικού ελέγχου των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων) δίνει τη δυνατότητα στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία να λειτουργεί με πολύ χαμηλότερο μέσο κόστος έναντι του ανταγωνισμού. Αναμφίβολα, το γεγονός του χαμηλού κόστους των πρώτων υλών και η επάρκειά τους εντοπίως δημιουργούν άλλο ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα.
- **Συνεχείς Επενδύσεις.** Έχει ήδη επισημανθεί ότι στο χώρο της ναυτιλίας και ειδικά στη ναυπηγική βιομηχανία η κινέζικη ηγεσία ακολουθεί διαχρονικά συγκεκριμένη στρατηγική ανάπτυξης. Κύριο στοιχείο της στρατηγικής αυτής είναι οι συνεχείς επενδύσεις τόσο με βάση εθνικά κεφάλαια όσο και με συνεργασίες με ξένους επενδυτές και τη δημιουργία κοινοπρακτικών επιχειρήσεων (joint ventures). Επομένως, η ύπαρξη μια διαρκούς ροής κεφαλαίων προς τη ναυτιλία αποτελεί ένα επιπλέον πλεονέκτημα με σημαντικά ανταγωνιστικά οφέλη.

## 4.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο σύγχρονο ανταγωνιστικό και παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον όσο κραταιά και ισχυρή είναι η παρουσία μιας οικονομίας, η παρουσία των προβλέψιμων και μη κινδύνων είναι υπαρκτή. Στη συνέχεια καταγράφονται κίνδυνοι και μειονεκτήματα της κινέζικης οικονομίας και ναυτιλίας που εν δυνάμει μπορούν να δημιουργήσουν τριγμούς στην ισχυρή της παρουσία.

- **Υπερθέρμανση της Κινέζικης Οικονομίας.** Ο συγκεκριμένος οικονομικός όρος αναφέρεται στην περίπτωση που μια οικονομία που ακολουθεί ισχυρούς ρυθμούς ανάπτυξης φθάνει σε σημείο που η εγχώρια προσφορά αδυνατεί να ανταποκριθεί στη διαρκώς αυξανόμενη εγχώρια ζήτηση. Άμεση επίπτωση είναι οι πληθωριστικές τάσεις και η άνοδος των τιμών έτσι ώστε να ανακοπεί η διαρκής αναπτυξιακή τάση και να κλονιστεί το οικονομικό οικοδόμημα. Σε μια τέτοια περίπτωση οι κλάδοι που επηρεάζονται περισσότερο είναι αυτοί που στηρίζουν περισσότερο από τον καθένα την κινέζικη

οικονομία. Επομένως, ανάλογα την περίπτωση εμφάνισης του εν λόγω φαινομένου, την μορφή του και την διάρκεια που θα έχει, αντιστοίχως ανάλογες θα είναι οι επιπτώσεις στην κινέζικη ναυτιλία.

- **Αναδιάρθρωση της Κινέζικης Κοινωνίας.** Η οικονομική ανάπτυξη συνεπάγεται αυτόματα και οικονομικό πλούτο. Σε μια κοινωνία που συνδυάζει το κομμουνιστικό πολιτικό σύστημα με στοιχεία καπιταλισμού και ανοίγματος της αγοράς, η παρουσία και αναδιανομή του πλούτου αναμένεται να δημιουργήσει κλονισμό στο κοινωνικό οικοδόμημα. Στις χώρες του πρώην Σοβιετικού τύπου καθεστώτος η πτώση του κομμουνισμού ήταν απότομη και δημιούργησε σεισμικές δονήσεις στο κοινωνικό και οικονομικό υπόστρωμα. Στην Κίνα αν και η πορεία εκδημοκρατισμού της χώρας και οργάνωσης της οικονομίας σύμφωνα με τα πρότυπα των δυτικών χωρών, πραγματοποιείται με σταθερούς και ελεγχόμενους ρυθμούς, θεωρείται απίθανο να μην δημιουργήσει κοινωνική αναθέρμανση. Κατά συνέπεια η επικείμενη κοινωνική αναδιάρθρωση στην Κίνα αποτελεί μια μορφή κινδύνου με απρόβλεπτες διαστάσεις που δεν θα πλήξει μόνο την κινέζικη οικονομία αλλά θα έχει και παγκόσμιες διαστάσεις.
- **Πολιτική Αστάθεια.** Άμεση σχέση με τον κοινωνικό κίνδυνο έχει και ο πολιτικός κίνδυνος, δηλαδή, η πιθανότητα στην χώρα να δημιουργηθεί πολιτική αστάθεια. Στην Κίνα το πολιτικό σύστημα είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον έλεγχο των παραγωγικών δυνάμεων. Πιθανή πολιτική αστάθεια θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην οικονομία και ιδιαίτερα στη ναυτιλία. Σε μια τέτοια περίπτωση η προσπάθεια εισόδου και ελέγχου της οικονομίας από ξένες επιχειρήσεις και δυνάμεις θα είναι άμεση. Κατά συνέπεια, η πολιτική αστάθεια στην Κίνα είναι σίγουρο ότι θα πυροδοτήσει ανατροπές με σημαντικές αρνητικές συνέπειες. Συμπερασματικά, ο πολιτικός κίνδυνος της χώρας, αν και κοιμώμενος, εν τούτοις αποτελεί μια σημαντική μορφή αποσταθεροποίησης της οικονομίας με απρόβλεπτες διαστάσεις.
- **Αύξηση του Μέσου Εργατικού Κόστους.** Άμεσο αποτέλεσμα της ανάπτυξης και της συσσώρευσης του πλούτου, παράλληλα με τις κοινωνικές μεταλλαγές, είναι η τάση ανόδου του μισθολογικού κόστους. Το φαινόμενο αυτό είναι αναμενόμενο και προβλέψιμο. Επίσης, όπως είδη επισημάνθηκε, η Κίνα πέραν του φθηνού εργατικού κόστους διαθέτει και υψηλή παραγωγικότητα. Παράλληλα, η συνεχής επανεπένδυση του



συσσωρευμένου κεφαλαίου μετατρέπει τον εγχώριο παραγωγικό ιστό από έντασης εργασίας προς έντασης κεφαλαίου και τεχνολογίας. Κατά συνέπεια, αν και ο κίνδυνος υπαρκτός κι αναμφίβητος, οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις του είναι ελεγχόμενες και δεν αναμένεται να τρίζουν σημαντικά την κινέζικη οικονομία και ναυτιλία.

- **Συναλλαγματική Ισοτιμία.** Μέχρι στιγμής η κινέζικη νομισματική πολιτική επιδιώκει τον έλεγχο με σημαντικές παρεμβάσεις της ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος έτσι ώστε να αποφευχθεί η ανατίμησή του, προσκληθείσα από το πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών και την αντίστοιχη υπερβάλλουσα ζήτηση για το εθνικό νόμισμα. Μια τέτοια πολιτική αποσκοπεί στη διατήρηση του πλεονεκτήματος του χαμηλού κόστους και των καλύτερων όρων εμπορίου. Ωστόσο, η κινέζικη κυβέρνηση δέχεται σημαντικές πιέσεις από τους εταίρους της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου για απελευθέρωση της κύμανσης της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Επίσης, η συνεχής ζήτηση για το κινέζικο νόμισμα καθιστά ολοένα και πιο δύσκολη την πρακτική στήριξης του Γουάν. Κατά συνέπεια αναμένεται σταδιακά ανατίμηση του νομίσματος με τις αναμενόμενες συνέπειες στην εξαγωγική δραστηριότητα (η ανατίμηση του εθνικού νομίσματος προκαλεί αύξηση των τιμών σε ξένο νόμισμα των εξαγωγών και επομένως τάσεις πτώσης τους) και στη ναυτιλία. Εν γένει, ο κίνδυνος από τη συναλλαγματική ισοτιμία κρίνεται ως μέτριος και ελεγχόμενος.
- **Παγκόσμια Οικονομική Κρίση.** Αναμφίβολα οι επιπτώσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος της παγκόσμιας οικονομίας κρίνονται ως σημαντικοί επιδραστικοί παράγοντες για την κινέζικη οικονομία. Πέραν από την επίδραση του επιχειρηματικού κύκλου, η μη συστημική έκρηξη και διατήρηση μιας διεθνούς οικονομικής κρίσης δημιουργεί προβλήματα σε κάθε οικονομία. Από τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν έγινε εμφανής η επίπτωση της κρίσης τόσο στην Κίνα όσο και στην παγκόσμια οικονομία. Παρ' όλα αυτά, οι επιπτώσεις στην Κίνα εμφανίζονται να είναι μικρότερες και γενικά κρίνεται ότι η Κίνα αντιμετώπισε την Κρίση με μεγάλη επιτυχία και τις μικρότερες δυνατές απώλειες. Ωστόσο, ο παράγοντας οικονομική κρίση δεν είναι αμελητέος και λαμβάνεται σοβαρά υπόψη καθώς είναι απρόβλεπτες οι συνέπειές του και οι επιπτώσεις του σε μια οικονομία.
- **Μη Συστημική Πτώση της Ζήτησης για Ναυτιλιακές Υπηρεσίες και Σκάφη.** Πέραν των ναυτιλιακών κύκλων, η πτώση της ζήτησης στους διάφορους τομείς της ναυτιλίας

εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες που είναι δύσκολο να προβλεφθούν. Κατά συνέπεια ο μη συστημικός κίνδυνος στη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες υπάρχει και φυσικά αφορά αποκλειστικά την κινέζικη ναυτιλία<sup>1</sup>. Ο εν λόγω κίνδυνος δεν είναι προβλέψιμος τόσο ως προς το αρνητικό του αντίκτυπο όσο και για τη χρονική περίοδο στην οποία αναμένεται να εκδηλωθεί

- **Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι.** Όπως αναφέρθηκε στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη ναυτιλία. Η Κίνα με τη μεγάλη επέκτασή της στη ναυτιλιακή αγορά είναι αντιμέτωπη με πολλές περιπτώσεις που σχετίζονται με τη μόλυνση του περιβάλλοντος. Επομένως, ο εν λόγω κίνδυνος είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Κίνα και αυτό είναι ένας λόγος για τον οποίο η Κίνα μάχεται σε διεθνές επίπεδο να αποφύγει κυρώσεις και πρόστιμα αλλά και από την άλλη μεριά δημιουργούνται κίνητρα για τεχνολογική αναβάθμιση των σκαφών και των προσφερόμενων υπηρεσιών έτσι ώστε να αποφευχθούν μελλοντικά περιβαλλοντικά περιστατικά. Παράλληλα, εμφανίζεται η Κίνα να υπολείπεται θεσμικά στην υιοθέτηση αυστηρών μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και δεν είναι τυχαίο ότι η Κίνα είναι μια από τις πλέον ρυπογόνες χώρες στον κόσμο. Η κατάσταση αυτή συντηρείται για να αποφευχθούν οι πιέσεις για άνοδο του παραγωγικού κόστους. Εν τέλει, όμως δεν προάγεται η περιβαλλοντική προστασία και για το λόγο αυτό η συγκεκριμένη μορφή κινδύνου είναι υψηλή στην περίπτωση της Κίνας.
- **Τεχνολογικοί Κίνδυνοι.** Η τεχνολογική υστέρηση αποτελεί μια άλλη μορφή κινδύνου που πλήττει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο χώρο της ναυτιλίας. Ωστόσο, αποτελεί ένα κίνδυνο που μπορεί να ελεγχθεί και μάλιστα να εξαφανιστεί εάν σε μία οικονομία πραγματοποιούνται οι ανάλογες επενδύσεις. Η Κίνα είναι μια χώρα στην οποία η τάση επανεπένδυσης των κεκτημένων κερδών αποτελεί τον κανόνα. Ειδικά στη ναυτιλία, στην οποία όπως επισημάνθηκε ακολουθείται με επιτυχία συγκεκριμένο στρατηγικό πρόγραμμα, οι επενδύσεις πραγματοποιούνται συνεχώς.

---

<sup>1</sup> Ειδικότερα, θα γινόταν αναφορά στον Απρόβλεπτο Συστημικό Κίνδυνο, ο οποίος αναφέρεται σε απρόβλεπτα γεγονότα με αρνητικές συνέπειες για την ναυτιλία αλλά με πεδίο αναφοράς την παγκόσμια ναυτιλία και όχι μια μεμονωμένη οικονομία

- **Ανταγωνισμός από Νέες Αναδύομενες Οικονομικές Δυνάμεις.** Αν και επισημάνθηκε ότι η Κίνα γεωπολιτικά και οικονομικά αποτελεί μια τοπική υπερδύναμη, εν τούτοις ο ανταγωνισμός από τις γειτονικές χώρες υπάρχει και είναι μάλιστα έντονος. Παράλληλα, οι άμεσα ανταγωνίστριες χώρες, Ινδία, Ν. Κορέα, Ιαπωνία κλπ. σε κάποια σημεία τυγχάνει να υπερτερούν έναντι της Κίνας. Κατά συνέπεια ο κίνδυνος της απώλειας κερδών και της δεσπόζουσας θέσης λόγω ανταγωνισμού υπάρχει και είναι σημαντικός.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία ως τομέας μιας οικονομίας μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο για την αναπτυξιακή της πορεία, ειδικά όταν συνδυάζεται από ισόρροπη ανάπτυξη σε όλους τους επιμέρους κλάδους και συνεπικουρείται από μια εύρωστη παραγωγική βάση.

Τα στοιχεία αυτά τείνουν να αποτελούν τη συνταγή της επιτυχίας της Κίνας μιας χώρας με αναπτυσσόμενη οικονομία, ενταγμένη σε ένα κομμουνιστικού τύπου καθεστώτος πολιτικής διακυβέρνησης. Η αλήθεια είναι ότι η Κίνα τα τελευταία χρόνια έχει επιτελέσει σημαντικά βήματα ανοίγματος των αγορών της και υιοθέτησης καπιταλιστικού τύπου θεσμών. Το «υβριδικό» αυτό σύστημα δείχνει να φέρνει την άνθηση και τη στήριξη μιας οικονομίας σε γερά θεμέλια με πολύ ισχυρή ανταγωνιστικότητα. Κύριο χαρακτηριστικό της Κίνας είναι η χάραξη συγκεκριμένης στρατηγικής που πέραν των δυσκολιών ενός συγκεντρωτικού συστήματος και υψηλής γραφειοκρατίας τυγχάνει να υλοποιείται αποτελεσματικά. Η οικονομία της Κίνας θυμίζει πολύ έντονα μια γιγαντιαία επιχείρηση που λειτουργεί καλοκουρδισμένα. Η συσχέτιση αυτή ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και της ανάπτυξης της ναυτιλίας σε όλους τους κλάδους με έμφαση στη ναυπηγική βιομηχανία αποτέλεσε το αντικείμενο της παρούσας εργασίας.

Μεθοδολογικά η ανάλυση στηρίχτηκε στη λογική των επιχειρηματικών κύκλων και πιο συγκεκριμένα της διασύνδεσης ανάμεσα στους ρυθμούς ανάπτυξης και τους αντίστοιχους ρυθμούς μεταβολής της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η θεωρητική βάση της παρούσας μεθοδολογίας συνίσταται στο ότι ο παραγωγικός τομέας μιας οικονομίας είναι η κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη του εμπορίου, σε όλες του τις μορφές, και ιδιαίτερα της ναυτιλίας.

Πέραν της μελέτης των οικονομικών και των ναυτιλιακών κύκλων, η ανάλυση προσέγγισε τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της κινέζικης οικονομίας ως κινητήριους μοχλούς για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Τα κύρια πλεονεκτήματα της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας, πέραν από την ισχυρή παραγωγική βάση που δίνει «δουλειά» στο ναυτιλιακό εμπόριο, εντοπίζονται στο φθηνό εργατικό δυναμικό, στη γεωπολιτική της θέση καθώς και στην αφθονία και το χαμηλό κόστος των πρώτων υλών. Τα συγκριτικά αυτά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστικών χωρών, κυρίως της Ευρώπης, συνετέλεσαν έτσι ώστε η Κίνα να

αναδειχτεί «πρωταθλήτρια» στη ναυπηγική βιομηχανία. Η ανάπτυξή της στο χώρο αυτό συνδυάζει την αύξηση των παραδόσεων σκαφών μαζί με την αύξηση του μέσου μεγέθους τους. Η τάση αυτή αποδεικνύει ότι πλέον η Κίνα ανταγωνίζεται χώρες με παράδοση στην κατασκευή μεγάλων σκαφών, όπως η Ιαπωνία και η Ν. Κορέα. Αντίθετα, η Κίνα δείχνει να απέχει από τη ναυπήγηση σκαφών ειδικού τύπου, τα οποία απαιτούν συγκεκριμένη τεχνογνωσία και τεχνολογική υποδομή, χώρο στον οποίο η Ευρώπη κατέχει πλεονέκτημα.

Ένας επίσης σημαντικός τομέας στον οποίο η Κίνα έχει υπεροχή είναι η διαχείριση των λιμανιών. Τα κινέζικα λιμάνια κυριαρχούν στη σχετική λίστα ορμώμενα από το μεγάλο όγκο εμπορίου στην διακίνηση του οποίου πρωτοστατούν. Ωστόσο, η κινέζικη ηγεσία έχει επιδώσει σημαντική προτεραιότητα στην ανάπτυξη των λιμανιών και για αυτό προωθεί επενδύσεις και μάλιστα την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων για το σκοπό αυτό.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις από την παρουσία της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και οικονομία, η απάντηση είναι ότι πρόκειται για μεγάλες. Η Κίνα με τη συμβολή της στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και την ανάδειξή της ως παγκόσμια οικονομική δύναμη συμβάλει τόσο στη μεγέθυνση της αγοράς του ναυτιλιακού εμπορίου όσο και στην αύξηση των μεριδίων που ελέγχει. Από την άλλη μεριά η Κίνα αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστή και επομένως η παρουσία της δημιουργεί σημαντικά εμπόδια και δυσκολίες στα κύρια ανταγωνιστικά κράτη με αναφορά στη Ν. Κορέα, Ιαπωνία, Ευρώπη και ΗΠΑ. Αναμφίβολα λοιπόν, η Κίνα είναι μια ηγέτιδα και μεγάλη οικονομικά χώρα στη ναυτιλία και τα τελευταία δέκα χρόνια ως έτσι υπολογίζεται.

Ωστόσο, η ναυτιλία είναι ένας χώρος με μεγάλη μεταβλητότητα, που επηρεάζεται από πολλούς και αλληλοσυνδεόμενους μεταξύ τους παράγοντες. Επομένως, οι κίνδυνοι που εμπλέκονται είναι μεγάλοι και πολύπλοκοι. Παράλληλα, η ναυτιλιακή αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Όλα αυτά δημιουργούν ένα οικονομικό πλαίσιο όπου οι εκτιμήσεις και οι προβλέψεις είναι δύσκολες. Η μελλοντική πορεία της Κίνας στη ναυτιλία θα κριθεί κυρίως από τις εσωτερικές οικονομικές και κοινωνικές ζυμώσεις, από το πόσο γρήγορα και με το χαμηλότερο δυνατόν κόστος υιοθετήσει πολιτικές απελευθέρωσης της εγχώριας αγοράς καθώς και από την αποτελεσματικότητα που θα επιδείξει στην εφαρμογή νέων τεχνικών και βελτίωσης της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

AAPA, (2016), World port rankings – 2015, ανακτήθηκε από: <https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0ahUKEwi6oqXCzKLXAhWE0xoKHdBgDKwQFgg9MAQ&url=http%3A%2F%2Faapa.files.cms-plus.com%2FStatistics%2FWORLD%2520PORT%2520RANKINGS%25202015.xlsx&usg=AOvVaw2O5reCCNmy6cc2p7KaLULv>

Acemoglu D., Robinson J., (2012), Γιατί αποτυγχάνουν τα έθνη, μτφρ. Άγγελος Φιλιππάτος, Α. Λιβάνη, 2013

Ayaka Jones (2015), Coal use in China is slowing, U.S. Energy Information Administration, ανακτήθηκε από: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=22972>

BRS, (2014), Annual report of BRS Paris 2013

China (2017) The World Factbook, ανακτήθηκε από: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ch.html>

Chow C. Gregory (2006) Globalization And China's Economic Development, Pacific Economic Review

Clarkson PLC, (2015), Annual Report 2014, Enabling global Trade

Compiled by National Bureau of Statistics of China, (2014), 9-16 Energy Intensity by GDP, ανακτήθηκε από: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexeh.htm>

e-Nautilia, (2013), Τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, αναρτήθηκε στις 17/09/2013, ανακτήθηκε από: <http://www.e-nautilia.gr/10-2012/>

Ezra V., (2013), Deng Xiaoping and the Transformation of China, The Belknap Press/Harvard University Press

Forum Economics, (2017), China - Trade Balance, ανακτήθηκε από: <https://www.focus-economics.com/country-indicator/china/trade-balance>

KITCO, (2017), The 14-Year Record of the Baltic Dry Index, αναρτήθηκε στις 12/01/2017, ανακτήθηκε από: <http://www.kitco.com/commentaries/2016-12-21/The-14-Year-Record-of-the-Baltic-Dry-Index.html>

Lardy N., (2012), Sustaining China's Economic Growth After the Global Financial Crisis, Peterson Institute for International Economics

OECD (2014), Working Party on shipbuilding: “The Shipbuilding Industry in China”, published 26 June 2014

Pang J., Zhou X., Fu Z., (2002), English for international trade: China enters the WTO, ανακτήθηκε από: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-971X.00242/full>

Prasad Eswar, (2015), The path to sustainable growth in China, ανακτήθηκε από: <https://www.brookings.edu/testimonies/the-path-to-sustainable-growth-in-china/>

Reporter, (2016), Σε πορεία πλαγιολίσθησης ο δείκτης BDI, αναρτήθηκε στις 08/09/2016, ανακτήθηκε από: <http://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/299205-Se-poreia-plagiolisthshs-o-deikths-BDI>

RS Platou, (2016), The Platou Report 2015, ανακτήθηκε από: [file:///C:/Users/lmalandris/Desktop/ThePlatouReport2015\\_web\\_FINAL%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/lmalandris/Desktop/ThePlatouReport2015_web_FINAL%20(1).pdf)

Shaun R., (2012), China's Impact on World Commodity Markets, IMF, ανακτήθηκε από: <http://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2016/12/31/China-s-Impacton-World-Commodity-Markets-25898>

Shuo L., Myllyvirta L, (2014), The End of China's Coal Boom, Greenpeace

Stopford M. (1997), Maritime Economics, Routledge

SWIFT (2015), Worldwide Currency Usage and Trends, Information paper prepared by SWIFT in collaboration with City of London and Paris EUROPLACE

The Observatory of Economic Complexity, (2017), China, ανακτήθηκε από: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>

The Shipbuilders' Association of Japan, (2013), Shipbuilding Statistics

The World Bank, (2017), China, ανακτήθηκε από: <https://data.worldbank.org/country/china>

UNCTAD, (2014), Review of Maritime Transport, ανακτήθηκε από: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf)

United States (2017) The World Factbook, ανακτήθηκε από: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/us.html>

World Integrated Trade Solution - WITS, China trade Statistics, ανακτήθηκε από: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/CHN>

Zhiyong W., Zhang R., (2006), Key Points of the 11th Five-Year Guidelines, China.org.cn, ανακτήθηκε από: [http://www.china.org.cn/20061h/2006-03/07/content\\_1160403.htm](http://www.china.org.cn/20061h/2006-03/07/content_1160403.htm)

Βλάχος Γ., (2015), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Σταμούλη

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., (2010), Ναυλώσεις, Σταμούλη

Γουλιέλμος Α., (2004) «Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Σταμούλη

Μπέλλος Η., (2016), Η επιστροφή της ζήτησης από την Κίνα βελτίωσε την εικόνα στη ναυλαγορά φορτηγών, Η Καθημερινή, αναρτήθηκε στις 17/11/2016, ανακτήθηκε από: <http://www.kathimerini.gr/883915/article/oikonomia/epixeirhseis/h-epistrofh-ths-zhthshs-apo-thn-kina--veltiwse-thn-eikona-sth-naylagora-forthgwn>

Σλάντζος Ε. Σακουφάκης Γ., (2015), Έκθεση 2014 Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων Πρεσβείας Πεκίνου, ανακτήθηκε από: <http://www.ebex.gr/userdata/Pages/4/1/411/etisia-ekthesi-2014.pdf>