

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ
ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΜΠΑΣΑΚΟΣ

Α/Μ: ΜΝ 03038

3⁰² ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006

Διπλωματική εργασία στα πλαίσια της φοίτησης στον 3^ο κύκλο σπουδών του Προγράμματος
Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, του
Πανεπιστημίου Πειραιώς

«Ανατολική και Νοτιοανατολική Ασία: η επίδραση των χωρών της περιοχής στο διεθνές
εμπόριο, στη διεθνή ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία»

Γεώργιος Π. Μπασάκος

A/M: MN 03038

Πειραιάς

Νοέμβριος 2006

*Στη μητέρα μου, στον αδερφό μου, στην Ελένη και ιδιαίτερα στον πατέρα μου, κάπου
εκεί ψηλά...*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Περίληψη

Η συγκεκριμένη μελέτη ασχολείται με την επίδραση των χωρών της περιοχής της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας στο διεθνές εμπόριο καθώς και στη διεθνή ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία. Καταγράφεται η αναπτυξιακή πορεία των χωρών της περιοχής κατά την τελευταία δεκαετία, οι μεταρρυθμίσεις που προωθούνται και οι πολιτικές που υιοθετούνται καθώς και οι επιδράσεις αυτής της πορείας στην παγκόσμια οικονομική και εμπορική δραστηριότητα. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στην ανάδειξη της Κίνας σε κυρίαρχη δύναμη τόσο σε οικονομικό – πολιτικό όσο και σε εμπορικό επίπεδο. Αναλύονται τα πλεονεκτήματα των χωρών της περιοχής σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο καθώς και οι προοπτικές για την αναπτυξιακή τους πορεία έναντι των άλλων ισχυρών πόλων του πλανήτη. Καταγράφονται, επίσης, οι εξελίξεις κατά την τελευταία πεντηκονταετία και οι νέες τάσεις στο διεθνές εμπόριο και ιδιαίτερα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, μέσω του οποίου διεξάγεται το 90 % περίπου του διεθνούς εμπορίου. Παράλληλα, εξετάζονται οι επιδράσεις στον τομέα της ναυτιλίας, ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία και αναζητούνται οι αιτίες των εντυπωσιακών επιδόσεων της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας – ηγέτιδα θέση στην οποία κατέχει η ελληνική. Αναλύεται η πορεία των ναυλαγορών, της αξίας των πλοίων, η σχέση των χωρών της περιοχής με τη ναυτιλία ενώ καταγράφονται και οι επιδράσεις στη διεθνή ναυπηγική βιομηχανία. Αναφορά γίνεται και στις εξελίξεις στη διεθνή λιμενική βιομηχανία, η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις εξελίξεις στη ναυτιλία.

Λέξεις – Κλειδιά: ανάπτυξη, διεθνές εμπόριο, Κίνα, ναυτιλία, λιμάνια.

Abstract

This paper emphasizes on the growth achievements of East and South East Asia's nations and their effects on world trade, international shipping and port industry. It reports the growth rates achieved during the last decade, the reforms and policies adopted by the countries of the region along with the side effects of the progress recorded in the world economy and world trade. Especially, it analyzes the dynamic evolvement of China as a global leadership in the economic, political and commercial sector. It indicates the advantages of the region against the rest of the planet and the development prospects towards the other strong economic poles. It records the developments during the last 50 years and the latest trends in world trade, in particular, in world seaborne trade, which is responsible for the 90 % of world trade. It also focuses on the influences in world shipping industry, especially during the last two years and investigates the causes of the impressive scores of world shipping industry – in which prevails the Greek lobby. It records the developments in freight markets, ships' values and in the shipbuilding industry. Special reference is finally made in the world port industry, directly affected by the developments in shipping.

Key words: growth, world trade, China, shipping, ports.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

xix

Κεφάλαιο 1^ο Η περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας

1.1	Γενικά	1
1.2	Έκταση – Πληθυσμός	2
1.3	Οι οικονομίες των χωρών της περιοχής	4
1.3.1	Οι οικονομίες των χωρών – μελών της Asean	4
1.3.2	Η οικονομία της Κίνας	10
1.3.3	Η οικονομία της Ινδίας	11

Κεφάλαιο 2^ο Λόγοι ανάπτυξης των χωρών της περιοχής

Σφάλμα! Δεν βρέθηκαν καταχωρήσεις πίνακα περιεχομένων.

2.1	Ρυθμοί ανάπτυξης	13
2.2	Προσφορά εργατικού δυναμικού	17
2.3	Μεταρρυθμίσεις	19
2.4	Εργολαβική ανάθεση έργων – outsourcing	20
2.5	Χρηματοοικονομική πολιτική	22
2.6	Εθνικές πολιτικής ανάπτυξης	22
2.7	Προώθηση ανταγωνιστικότητας	24
2.8	Εμπορική συνεργασία	26
2.9	Ευελιξία – καινοτομία	28

Κεφάλαιο 3^ο Επιδράσεις στο διεθνές εμπόριο

3.1	Οι τάσεις του διεθνούς εμπορίου	30
3.2	Πρόσφατες εξελίξεις	33
3.3	Εξελίξεις στην Ασία	39
3.3.1	Οι επιδόσεις της Κίνας	47
3.3.2	Οι επιδόσεις της Ινδίας	48

3.3.3	Οι επιδόσεις των χωρών- μελών της Asean	49
-------	---	----

Κεφάλαιο 4^ο Το θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής

4.1	Εξελίξεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο	52
4.1.1	Πετρέλαιο και προϊόντα	54
4.1.2	Χύδην ξηρά φορτία	57
4.1.2.α	Σιδηρομετάλλευμα	57
4.1.2.β	Άνθρακας	59
4.1.2.γ	Σιτηρά	60
4.1.2.δ	Άλλα χύδην ξηρά φορτία	60
4.1.2.ε	Μοναδοποιημένα φορτία	61
4.2.	Το θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής	63

Κεφάλαιο 5^ο Επιδράσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία

5.1	Ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά	69
5.2	Επιδράσεις στις ναυλαγορές	74
5.2.1	Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulk carriers)	75
5.2.2	Δεξαμενόπλοια (Tankers)	79
5.2.3	Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containerships)	83
5.3	Εξελίξεις στην προσφορά πλοίων	86
5.3.1	Νέες κατασκευές (New buildings)	87
5.3.2	Μεταχειρισμένα (Second hand)	91
5.4	Εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία	94

Κεφάλαιο 6^ο Επιδράσεις στη λιμενική βιομηχανία

6.1	Εξελίξεις στη λιμενική κίνηση	100
6.2	Εξελίξεις στα λιμάνια της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας	103
6.3	Επιδράσεις στα λιμάνια στον υπόλοιπο κόσμο	107
6.4	Προκλήσεις, επενδύσεις, προοπτικές	109

<u>Κεφάλαιο 7^ο Συμπεράσματα, κρίσεις, προτάσεις</u>	120
---	-----

Πηγές

124

Χάρτες

Χάρτης 1.1	Οι Χώρες της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας	2
Χάρτης 4.1	Πετρέλαιο και προϊόντα, κύριες ροές παγκοσμίως, σε εκ. τόνους, 2004	56
Χάρτης 4.2	LNG–φυσικό αέριο, κύριες ροές παγκοσμίως, σε δις κυβικά μέτρα, 2004	64
Χάρτης 6.1	Κύρια τερματικά διαχείρισης container στην Κίνα, σε 000 TEUs, 2003	104

Γραφήματα

- Γράφημα 2.1 Προσπερνώντας το G6: πότε το Α.Ε.Π. σε \$ των BRIC θα ξεπεράσει το G6 16
- Γράφημα 6.1 Μελλοντική όψη του τερματικού Maasvlakte 2 στο λιμάνι του Rotterdam 115

Εικόνες

- Εικόνα 6.1 Τερματικά διαχείρισης Ε/Κ (dedicated terminals) στο λιμάνι Kwai Chung, Hong Kong 110
- Εικόνα 6.2 Οι νέες γερανογέφυρες του Seattle, με δυνατότητα έκτασης βραχίονα 23 Ε/Κ 117

Πίνακες

Πίνακας 1.1	Βασικά στατιστικά στοιχεία των χωρών της περιοχής	4
Πίνακας 1.2	Α.Ε.Π., Χώρες – μέλη Asean, % μεταβολή, 1996 – 2003	5
Πίνακας 1.3	Α.Ε.Π. κατά κεφαλήν, χώρες – μέλη Asean, σε \$, 1996 – 2003	5
Πίνακας 1.4	Ποσοστό συμμετοχής στο Α.Ε.Π. των κύριων τομέων της οικονομίας των χωρών – μελών της Asean, 1996 – 2003	8
Πίνακας 2.1	Σύγκριση Α.Ε.Π. επιλεγμένων περιοχών, % μεταβολή, 1987 – 2006	15
Πίνακας 2.2	Προβλέψεις για την πραγματική αύξηση του Α.Ε.Π. των BRIC: 5 ετών μέσοι όροι	17
Πίνακας 3.1	Διεθνές εμπόριο αγαθών ανά περιοχή, σε δις \$, 2004	35
Πίνακας 3.2	Κορυφαίοι εξαγωγείς και εισαγωγείς στο διεθνές εμπόριο αγαθών, αξία σε δις \$, μερίδιο και ετήσια % μεταβολή, 2004	37
Πίνακας 3.3	Η πορεία των εξαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, % μεταβολή, 1993 – 2004	43
Πίνακας 3.4	Η πορεία των εισαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, % μεταβολή, 1993 – 2004	44
Πίνακας 3.5	Κατεύθυνση των εξαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, σε %, 1990 – 2003	45
Πίνακας 3.6	Προέλευση των εισαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, σε %, 1990 – 2003	46
Πίνακας 3.7	Το διεθνές εμπόριο της Κίνας, δις \$, ετήσια % μεταβολή, 1994 – 2004	47
Πίνακας 4.1	Εξελίξεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, 1970 – 2004	53
Πίνακας 4.2	Κύριες εξαγωγικές περιοχές αργού πετρελαίου και προϊόντων, 2004	55

Πίνακας 4.3	Κύριες εισαγωγικές περιοχές αργού πετρελαίου και προϊόντων, 2004	55
Πίνακας 4.4	Διεθνές εμπόριο πετρελαίου και προϊόντων, σε εκ. τόνους και χιλ. βαρ./ημέρα, 2004	56
Πίνακας 4.5	Παραγωγή και εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, σε εκ. τόνους, 2004	58
Πίνακας 4.6	Επιχειρηματικός έλεγχος παραγωγής και εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ως % του συνόλου, 2004	59
Πίνακας 4.7	Ροές Ε/Κ στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές, σε εκ. TEUs, ετήσια μεταβολή 2003 – 04	62
Πίνακας 5.1	Πλεόνασμα χωρητικότητας στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, 1990 – 2004	70
Πίνακας 5.2	Μέσες τιμές ναύλωσης για περίοδο 12 μηνών, σε \$, 1998 – 2004	86
Πίνακας 5.3	Νέες παραγγελίες πλοίων, σε εκ. dwt, 1999 – 2004	88
Πίνακας 5.4	Διακυμάνσεις τιμών νέων κατασκευών, σε εκ. \$, 1993 – 2004	91
Πίνακας 6.1	Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ, εκ. TEUs, % μεταβολή, 2002-04	101
Πίνακας 6.2	Διαχείριση χύδην φορτίου και container στα κυριότερα κινέζικα λιμάνια, σε εκ. τόνους και TEUs, 1994 – 2003	104

Διαγράμματα

Διάγραμμα 1.1	Σύγκριση μεγεθών περιφερειακών οικονομικών ενώσεων, 2003	7
Διάγραμμα 2.1	Εισροές ξένων επενδυτικών κεφαλαίων στην Κίνα, σε δις \$, 1990 – 2004	20
Διάγραμμα 2.2	Παγκόσμια κατάταξη ανταγωνιστικότητας, 2005	25
Διάγραμμα 3.1	Διεθνές εμπόριο ανά κατηγορία αγαθών, 1950 – 2003	31
Διάγραμμα 3.2	Διεθνές εμπόριο αγαθών και παγκόσμια παραγωγή, % μεταβολή, 1950 – 2003	32
Διάγραμμα 3.3	Δημιουργία μπλοκ στο διεθνές εμπόριο, 1960 – 2000	33
Διάγραμμα 3.4	% μεταβολή του διεθνούς εμπορίου αγαθών και του παγκόσμιου Α.Ε.Π., 1994 – 2004	34
Διάγραμμα 3.5	Πραγματική αύξηση εμπορίου (%) ανά περιοχή, 2004	36
Διάγραμμα 3.6	Εξελίξεις στην τιμή του αργού πετρελαίου, σε \$/βαρ., 1970–2004	38
Διάγραμμα 3.7	Αξία διεθνούς εμπορίου αγαθών, % μεταβολή, 1996 – 2003	39
Διάγραμμα 3.8	Όγκος διεθνούς εμπορίου αγαθών, % μεταβολή, 1996 – 2003	40
Διάγραμμα 3.9	Ασία, εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, ετήσια % μεταβολή, 2001 – 2004	41
Διάγραμμα 3.10	Τάση των Συνολικών Εξαγωγών – Εισαγωγών, Asean 6*, 1993–2003	49
Διάγραμμα 3.11	% των εξαγωγών των χωρών – μελών της Asean εντός και εκτός Asean, 1993 – 2003	50
Διάγραμμα 3.12	Οι εξαγωγικές αγορές της Asean 6, 2003	51

Διάγραμμα 3.13	Οι πηγές των εισαγωγών της Asean 6, 2003	51
Διάγραμμα 4.1	Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, ανά κατηγορία αγαθών, σε εκ. τόνους, 1970 – 2004	53
Διάγραμμα 4.2	Θαλάσσιες εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ανά περιοχή, σε εκ. τόνους 1970 – 2003	58
Διάγραμμα 4.3	Κύριοι εξαγωγείς θερμικού άνθρακα, σε 000 τόνους, 1990 – 2004	60
Διάγραμμα 4.4	Κίνα, εξαγωγές – εισαγωγές άνθρακα, σε εκ. τόνους, 1970 – 2003	65
Διάγραμμα 4.5	Θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, κινέζικες εισαγωγές σε εκ. τόνους και μερίδιο επί των συνολικών, 1990 – 2004	67
Διάγραμμα 5.1	Τάσεις στο πλεόνασμα χωρητικότητας για τους κύριους τύπους πλοίων, 1999 – 2004	70
Διάγραμμα 5.2	Ισορροπία προσφοράς – ζήτησης στη ναυτιλία, σε εκ. dwt, 1984 – 2004	71
Διάγραμμα 5.3	Η πορεία των κινέζικων εισαγωγών – εξαγωγών, σε εκ. τόνους, 1980 – 2004	72
Διάγραμμα 5.4	Βιομηχανική παραγωγή σε Κίνα, Ειρηνικό, Ατλαντικό, % μεταβολή, 1993 – 2004	74
Διάγραμμα 5.5	Η πορεία του δείκτη BDI, 1985 – 2004	75
Διάγραμμα 5.6	Έσοδα στη spot αγορά πλοίων χύδην ξηρών φορτίων, σε \$/ημέρα, 1999 – 2004	76
Διάγραμμα 5.7	Ναύλοι πλοίου μεγέθους Capesize, σε \$/τόνο, 2002 – 2004	77
Διάγραμμα 5.8	Ναύλοι πλοίου μεγέθους Panamax, σε \$/τόνο, 2002 – 2004	78
Διάγραμμα 5.9	Μέσες τιμές χρονοναύλωσης για bulk carriers, 2002 – 2004	79
Διάγραμμα 5.10	Μέσα έσοδα πλοίων μεγέθους VLCC, σε \$/ημ, 2002 – 2004	81

Διάγραμμα 5.11	Μέσα έσοδα πλοίων Suezmax, σε \$/ημ, 2002 – 2004	82
Διάγραμμα 5.12	Μέσα έσοδα πλοίων Aframax, σε \$/ημ, 2002 – 2004	82
Διάγραμμα 5.13	Κύριες εμπορικές διαδρομές μεταφοράς containers, όγκος διακίνησης σε TEUs και ετήσια % μεταβολή, 1996 – 2004	84
Διάγραμμα 5.14	Εξέλιξη των ναύλων, σε \$/ημ, 1998– 2004 (τιμές χρονοναύλωσης 12 μηνών)	85
Διάγραμμα 5.15	Ποσοστό των υπό παραγγελία πλοίων επί του ενεργού στόλου, 1994 – 2004	89
Διάγραμμα 5.16	Συνολικά συμβόλαια νέων κατασκευών σε όλους τους τύπους πλοίων, σε εκ. Dwt, μέσος χρόνος παράδοσης, 1997 – 2004	90
Διάγραμμα 5.17	Αξία bulk carrier 5 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004	92
Διάγραμμα 5.18	Αξία Container ship 10 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004	93
Διάγραμμα 5.19	Αξία Δεξαμενόπλοιου 5 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004	93
Διάγραμμα 5.20	Δείκτης μέσων τιμών νέων κατασκευών, βάση = 100 (1999), 1999 – 2004	95
Διάγραμμα 5.21	Μέσες τιμές νέων κατασκευών και χάλυβα, βάση = 100 (1992), 1992 – 2004	96
Διάγραμμα 5.22	Εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των χωρών κατασκευής container ships, 2000 – 2004	97
Διάγραμμα 5.23	Εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των χωρών κατασκευής δεξαμενόπλοιων, 2000 – 2004	98
Διάγραμμα 6.1	Συνολική διαχείριση φορτίων χύδην κύριων λιμένων ανά ήπειρο, 1994– 2003	101
Διάγραμμα 6.2	Συνολική διαχείριση container, 1994 – 2003	102

Διάγραμμα 6.3

Ηπειρωτική διασπορά της διαχείρισης container των κύριων λιμανιών της Άπω Ανατολής, σε εκ. TEUs, 1999 – 2003

105

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Συντομογραφίες (ελληνικές)

Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
Δ/Ξ	Δεξαμενόπλοιο
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε/Κ	Εμπορευματοκιβώτιο
Π.Ο.Ε.	Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Συντομογραφίες (αγγλικές)

ADB	Asian Development Bank
APEC	Association for Pacific Economic Co-operation
ASEAN	Association of South East Asia Nations
ASEAN 6	Brunei, Malaysia, Singapore, Thailand, Philippines, Indonesia
BDI	Baltic Dry Index
BFI	Baltic Freight Index
BRIC	Brazil, Russia, India, China
CGT	Constructive Gross Tonnage
CIF	Cost, Insurance, Freight
D-GPS	Differential Global Positioning System
DWT	Dead Weight Tones
E.U.	European Union
EUR	Euro
FTA	Free Trade Agreement
G6	U.S.A. – Japan – United Kingdom – France – Germany – Italy
IMD	International Institute For Management Development
IMF	International Monetary Foundation
IT	Information Technology
JPY	Japanese Yen
KRW	Korean Won
LDT	Light Displacement Tonnage
LNG	Liquified Natural Gas
LPG	Liquified Petroleum Gas
M&A	Mergers & Acquisitions
MERCOSUR	Mercado comun del sur
NAFTA	North American Free Trade Agreement
R&D	Research & Development
RTG	Rubber tyred Gantry Crane
TEU	Twenty Equivalent Unit
UNCTAD	United Nations' Conference on Trade and Development
VLCC	Very Large Crude Carrier
WTO	World Trade Organization

Εισαγωγή

Αφορμή για την εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης αποτέλεσε η δυναμική ανάπτυξη που καταγράφει η περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα στον εμπορικό τομέα. Οι χώρες της περιοχής έχουν κατορθώσει να στρέψουν επάνω τους το ενδιαφέρον της παγκόσμιας κοινότητας και αποτελούν την αιχμή της παγκόσμιας οικονομικής και όχι μόνο δραστηριότητας. Η επιρροή τους γίνεται ολοένα και πιο αισθητή στους περισσότερους τομείς, ιδιαίτερα μάλιστα στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Στόχος

Στόχος της είναι να διερευνήσει τους λόγους για τους οποίους αναπτύχθηκαν οι χώρες της περιοχής καθώς και να αναλύσει τις επιδράσεις αυτής της αναπτυξιακής πορείας στο διεθνές εμπόριο, στην παγκόσμια οικονομία αλλά και στην παγκόσμια ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία.

Δομή

Στο πλαίσιο αυτό, η μελέτη στρέφει το ενδιαφέρον της στην ανάλυση των χωρών της περιοχής μέσω της εξέτασης μακροοικονομικών και άλλων μεγεθών καθώς και πολιτικών και θεσμικών εξελίξεων με σκοπό τον εντοπισμό των λόγων εκείνων που ώθησαν τη δυναμική τους ανάπτυξη, τόσο ως αυτόνομες οντότητες όσο και σαν μια ενιαία περιφερειακή αγορά (κεφάλαια 1^ο και 2^ο).

Θα εξετάσουμε το εξωτερικό εμπόριο των χωρών της περιοχής, τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει καθώς και τις πρόσφατες εξελίξεις στο συνολικό διεθνές εμπόριο. Θα αναφερθούμε στη συμμετοχή των χωρών της περιοχής ως ποσοστό στο συνολικό διεθνές εμπόριο, τους συσχετισμούς που διαμορφώνονται με τους άλλους μεγάλους οικονομικούς και εμπορικούς πόλους καθώς και στο ρυθμό αύξησης του εξωτερικού τους εμπορίου σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο (κεφάλαιο 3^ο).

Αναφορά θα γίνει στο θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής και στο ρόλο που διαδραματίζει τόσο σε περιφερειακό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ιδιαίτερο βάρος θα δοθεί στην ανάλυση των φορτίων που διακινούνται δια θαλάσσης από και προς την περιοχή, τόσο κατά χώρα όσο και συνολικά. Θα αναλύσουμε τις εξελίξεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, τη

σπουδαιότητά του ως προς το συνολικό διεθνές εμπόριο καθώς και τη σημασία του για την παγκόσμια οικονομία (κεφάλαιο 4^ο).

Αυτό που θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα είναι οι επιδράσεις της αναπτυξιακής αυτής πορείας των χωρών της περιοχής στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Θα διερευνήσουμε τις επιπτώσεις και τις εξελίξεις που καταγράφονται στη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά, στη ζήτηση και προσφορά πλοίων καθώς και στη διαμόρφωση των ναυλαγορών. Αναφορά θα γίνει επίσης και στις επιδράσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (κεφάλαιο 5^ο).

Οι επιδράσεις στα λιμάνια και γενικότερα στη διεθνή λιμενική βιομηχανία θα απασχολήσουν ιδιαίτερο κεφάλαιο λόγω του συνεχώς αυξανόμενου ενδιαφέροντος που αναπτύσσεται διεθνώς για την αξιοποίηση των λιμανιών. Σκοπός μας είναι να καταγράψουμε τις εξελίξεις στα λιμάνια, που σχετίζονται με τη δυναμική ανάπτυξη των χωρών της περιοχής και εκτείνονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Θα αναλύσουμε τις τάσεις που διαμορφώνονται στη λιμενική βιομηχανία, τις προκλήσεις και τις προοπτικές της νέας εποχής (κεφάλαιο 6^ο).

Θα ολοκληρώσουμε τη μελέτη καταλήγοντας σε ορισμένα συμπεράσματα για τις επιπτώσεις της ανάπτυξης της περιοχής όχι μόνο στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία αλλά στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα. Θα διατυπώσουμε κρίσεις και προβληματισμούς για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς και για τις προοπτικές ενός κλάδου με εθνική και παγκόσμια σημασία (κεφάλαιο 7^ο).

Μεθοδολογία

Εργαλεία για την πληρέστερη και όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστη εκπόνηση της μελέτης θα αποτελέσουν αναφορές, εκθέσεις και στατιστικά στοιχεία από διεθνείς οργανισμούς που ειδικεύονται τόσο σε οικονομικά όσο και σε ναυτιλιακά θέματα, διάφορες βάσεις δεδομένων καθώς και αρθρογραφία από έγκυρα επιστημονικά περιοδικά, τόσο σε έντυπη όσο και σε ηλεκτρονική μορφή. Παράλληλα με τη χρήση συγκριτικών πινάκων θα προσπαθήσουμε να φθάσουμε σε αξιόπιστα συμπεράσματα για το μέγεθος της επίδρασης των χωρών της περιοχής όχι μόνο σε τοπικό – περιφερειακό επίπεδο αλλά και σε παγκόσμιο.

1. Η περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας

1.1. Γενικά

Οι χώρες, με τις οποίες θα ασχοληθούμε στη μελέτη μας είναι η Κίνα, η Ινδία καθώς και τα 10 μέλη της Ένωσης Εθνών της Νοτιοανατολικής Ασίας, πιο γνωστής ως Asean. Πρόκειται για το Βιετνάμ, τη Βιρμανία (πρώην Μιανμάρ), την Ινδονησία, την Καμπότζη, το Λάος, τη Μαλαισία, το Μπρουνέι – Νταρούσσαλαμ, τη Σιγκαπούρη, την Ταϊλάνδη και τις Φιλιππίνες.

Κίνα και Ινδία δεν χρειάζονται ιδιαίτερες συστάσεις. Το μέγεθός τους και μόνο αρκεί για να αποτελέσουν αντικείμενο έρευνας. Ωστόσο, οι επιδόσεις τους την τελευταία δεκαετία, ίσως και περισσότερο, και η ολοένα πιο δυναμική εμφάνισή τους στη διεθνή πολιτική και οικονομική σκακιέρα, κάνουν επιτακτική την ανάγκη να ασχοληθούμε πιο διεξοδικά με τους δύο αυτούς γίγαντες.

Αυτό που θα πρέπει να σημειώσουμε προς τον αναγνώστη είναι το γεγονός ότι στη συγκεκριμένη μελέτη θα δοθεί περισσότερο βάρος στην ανάλυση της παρουσίας και των επιδράσεων από την πορεία της Κίνας κατά κύριο λόγο αλλά και της Ινδίας κατά δεύτερο χωρίς να παραγνωρίζονται οι επιδόσεις των υπόλοιπων χωρών της περιοχής.

Οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας απασχόλησαν έντονα την παγκόσμια οικονομία το 1997 με την περίφημη «ασιατική κρίση». Οι «Ασιατικές τίγρεις» όπως αποκαλέστηκαν, χάρη στην εντυπωσιακή τους ανάπτυξη αντιμετώπισαν μια ισχυρή οικονομική κρίση, η οποία οφειλόταν στις λεγόμενες χρηματιστηριακές «φούσκες». Οι χρηματιστηριακές αγορές των χωρών της περιοχής αναρριχήθηκαν σε δυσθεώρητα και μη δικαιολογημένα ύψη με αποτέλεσμα κάποια στιγμή η φούσκα να ξεφουσκώσει και να συμπαρασύρει όχι μόνο τις χώρες της περιοχής αλλά την παγκόσμια οικονομία στο σύνολό της.

Πρόσφατα, μάλιστα, στα τέλη Δεκεμβρίου του 2004, η περιοχή επανήλθε στο διεθνές προσκήνιο, δυστυχώς όμως, όχι για κάποιο σημαντικό επίτευγμα αλλά για μια από τις μεγαλύτερες τραγωδίες στην ιστορία της ανθρωπότητας. Η περιοχή επλήγη ανεπανόρθωτα από τα φονικά κύματα «τσουνάμι», τα οποία προκάλεσαν το θάνατο εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων και ανυπολόγιστες καταστροφές.

Ωστόσο, και πέρα από την τραγωδία αυτή που έπληξε την περιοχή, οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας εξακολουθούν να τραβούν την προσοχή της παγκόσμιας κοινότητας. Αιτία αυτή τη φορά δεν είναι μια οικονομική κρίση, αλλά η δυναμική ανάπτυξη που καταγράφουν, η οποία έχει αντίκτυπο σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει να διερευνηθούν οι λόγοι και οι αιτίες στις οποίες βασίζεται η δυναμική αυτή πορεία. Για το λόγο αυτό θα κάνουμε πρώτα μια αναφορά σε σημαντικά στατιστικά στοιχεία της περιοχής ώστε ο αναγνώστης να αποκτήσει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για τις επιδόσεις των χωρών της περιοχής.

Χάρτης 1.1



Οι Χώρες της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας

Πηγή: One World – Nations Online ¹

1.2. Έκταση – πληθυσμός

Η περιοχή αποτελεί μια από τις πολυπληθέστερες περιοχές του πλανήτη. Η περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας καταλαμβάνει μια έκταση 17,361.4 εκ. τετρ. χλμ., η οποία φιλοξενεί το 50,0 % περίπου του παγκόσμιου πληθυσμού. Αξιοσημείωτη είναι η

¹ One World – Nations Online, http://www.nationsonline.org/oneworld/map_of_southeast_asia.htm

περίπτωση της Κίνας, η οποία είναι η πολυπληθέστερη χώρα στον κόσμο, με πληθυσμό ο οποίος αγγίζει, σύμφωνα τουλάχιστον με επίσημα στοιχεία, το 1.3 δις κατοίκους.

Με συνολική έκταση 9.6 εκ. τετρ. χλμ., είναι η τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο μετά τη Ρωσία και τον Καναδά. Τα χερσαία της σύνορα εκτείνονται σε μήκος 22,800 χλμ. Τα χωρικά της ύδατα καλύπτουν έκταση 4.73 εκ. τετρ. χλμ., μέσα στα οποία υπάρχουν περισσότερα από 5.400 νησιά. Η ηπειρωτική ακτογραμμή εκτείνεται σε 18,000 χλμ. ενώ η νησιωτική 14,000 χλμ., παρέχοντας στην Κίνα μια συνολική ακτογραμμή 32,000 χλμ., κατατάσσοντάς την παράλληλα 8^η στον κόσμο.²

Ακολουθεί η Ινδία, ο πληθυσμός της οποίας ανέρχεται σε 1.1 δις κατοίκους, κατατάσσοντάς την δεύτερη πολυπληθέστερη χώρα στον κόσμο, πίσω από την Κίνα. Καλύπτει έκταση 3.3 εκ. τετρ. χλμ. Ο πληθυσμός της Asean ανέρχεται στους 537.11 εκ. κατοίκους, περίπου το 8,6 % του παγκόσμιου πληθυσμού (6,271 δις). Η συνολική της έκταση ανέρχεται σε 4.5 εκ. τετρ. χλμ., ίση με το 3,3 % της συνολικής έκτασης του πλανήτη (135.64 εκ. τετρ. χλμ.).

Ανισότητες παρατηρούνται στον τομέα της έκτασης που κατέχουν οι χώρες της περιοχής, από τον «κίτρινο γίγαντα» με έκταση 9.6 εκ. τετρ. χλμ έως τη μικροσκοπική Σιγκαπούρη και το ακόμα πιο μικρό Μπρουνέι με έκταση μικρότερη από 7 και 5 χιλ. τετρ. χλμ., αντίστοιχα. Τα μεγέθη αυτά έχουν επίπτωση στην πυκνότητα – κάτοικοι/τετρ. χλμ – των χωρών της περιοχής. Οι επιδόσεις ποικίλλουν από μόλις 25 στο Λάος έως πάνω από 6,000 στο Χονγκ Κονγκ και στη Σιγκαπούρη (βλέπε πίνακα 1.1).

² <http://www.china.org.cn/english/en-shuzi2004/information1.htm>

Πίνακας 1.1

Βασικά στατιστικά στοιχεία των χωρών της περιοχής

Χώρα	Έκταση (σε 000 τ. χλμ)	Πληθυσμός (σε εκ.)	Πυκνότητα (άτομα/τ. χλμ)	Α.Ε.Π. (σε δις \$) (2003)
Καμπότζη	181.0	13.08	72	4.2
Κίνα	9,598.1	1,300.00	135	1,400.0
Ινδία	3,287.3	1,091.00	332	560.0
Ινδονησία	1,904.6	218.10	115	208.6
Μαλαισία	329.8	25.60	78	103.7
Μιανμάρ	676.6	54.30	80	9.6
Φιλιππίνες	300.0	82.72	276	79.3
Σιγκαπούρη	0.7	4.24	6,057	91.3
Ταϊλάνδη	513.1	64.20	125	143.3
Βιετνάμ	331.7	82.10	248	39.0
Λάος	236.8	5.84	25	2.0
Μπρουνέι	0.6	0.36	63	4.7
Σύνολο	17,361.4	2,948.42	-	2,645.7

Πηγή : ADB Basic Statistics 2005³, Asean⁴

1.3. Οι οικονομίες των χωρών της περιοχής

1.3.1. Οι οικονομίες των χωρών – μελών της Asean

Οι δέκα χώρες της περιοχής έχουν συστήσει την Ένωση των Εθνών της Ν.Α.Ασίας, γνωστή ως Asean, η οποία ιδρύθηκε στις 8 Αυγούστου 1967 στη Μπανκόνγκ. Ιδρυτικά μέλη ήταν η Ινδονησία, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, η Σιγκαπούρη και η Ταϊλάνδη. Αργότερα προστέθηκαν το Μπρουνέι, το Βιετνάμ, το Λάος, η Βιρμανία και η Καμπότζη.⁵

Το συνολικό Α.Ε.Π. της Ένωσης ανέρχεται σε 686.3 δις \$, ίσο περίπου με το 1,9 % του παγκόσμιου Α.Ε.Π. (36,356.2 δις \$), το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. σε 1,278\$, περίπου το 22,0 %

³ Asian Development Bank, <http://www.adb.org/Statistics/pdf/Basic-Statistics-2006-Web.pdf>

⁴ Asean, <http://www.aseansec.org/13100.htm>

⁵ Asean, <http://www.aseansec.org/64.htm>

του παγκόσμιου μέσου όρου (5,797 \$) και το συνολικό της εμπόριο εκτιμάται σε 758,7 δις \$, ίσο περίπου με το 5,8 % του συνολικού διεθνούς εμπορίου (12,996.4 δις \$).⁶

Πίνακας 1.2

Α.Ε.Π., Χώρες – μέλη Asean, % μεταβολή, 1996 – 2003

ΧΩΡΑ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Μπρουνέι	1,0	3,6	-4,0	2,6	2,8	3,0	2,8	3,2
Καμπότζη	4,6	6,8	3,7	10,8	7,0	5,7	5,5	5,0
Ινδονησία	7,8	4,7	-13,1	0,8	4,9	3,5	3,7	4,1
Λάος	6,9	6,9	4,0	7,3	5,8	5,8	5,7	5,9
Μαλαισία	10,0	7,3	-7,4	6,1	8,9	0,3	4,1	5,3
Βιρμανία	6,4	5,7	5,8	10,9	13,7	10,5	5,0	5,1
Φιλιππίνες	5,8	5,2	-0,6	3,4	4,4	4,5	3,1	4,7
Σιγκαπούρη	7,7	8,5	-0,9	6,4	9,4	-2,4	3,3	1,1
Ταϊλάνδη	5,9	-1,4	-10,5	4,4	4,8	2,1	5,4	6,8
Βιετνάμ	9,3	8,2	5,8	4,7	6,8	6,9	7,0	7,2
Asean	7,3	4,2	-7,1	3,6	5,9	3,3	4,3	5,0

Πηγή: Asean Finance and Macroeconomic Surveillance Unit (FMSU) Database ⁷

Πίνακας 1.3

Α.Ε.Π. κατά κεφαλήν, χώρες – μέλη Asean, σε \$, 1996 – 2003

Χώρα	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Μπρουνέι	17,096	16,227	11,961	12,670	12,751	12,121	12,068	12,973
Καμπότζη	317	320	265	295	291	282	293	305
Ινδονησία	1,154	1,118	485	690	730	688	822	977
Λάος	396	360	259	285	332	328	334	364
Μαλαισία	4,814	4,704	3,271	3,491	3,881	3,689	3,893	4,141

⁶ Asean-Japan Centre, [http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index\(05\).html](http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index(05).html)

⁷ Asean, http://www.aseansec.org/macroeconomic/aq_gdp21.htm

Βιρμανία	109	100	144	189	210	162	175	179
Φιλιππίνες	1,184	1,157	896	1,018	980	924	961	978
Σιγκαπούρη	25,127	25,147	20,892	20,606	22,757	20,735	21,165	21,829
Ταϊλάνδη	3,035	2,572	1,845	1,985	1,970	1,837	2,001	2,241
Βιετνάμ	337	361	361	374	403	415	437	481
Asean	1,493	1,419	941	1,073	1,123	1,054	1,150	1,265

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004 ⁸

Αυτό που είναι χαρακτηριστικό και πηγάζει από την εξέταση των στοιχείων από τους πίνακες 1.2 και 1.3 είναι η επίδραση κυρίως της κρίσης του 1997–98, αλλά και αυτής του 2000–01, η οποία αποτυπώνεται με την κατακόρυφη πτώση των ρυθμών ανάπτυξης, οι οποίοι πέρασαν σε αρνητικό έδαφος για τις περισσότερες χώρες της περιοχής. Εξίσου πιο σημαντικό βέβαια είναι το στοιχείο ότι οι χώρες της περιοχής κατόρθωσαν να ξεπεράσουν άμεσα την κρίση του 1997 και να επανέλθουν στην αναπτυξιακή τους πορεία.

Συγκρίνοντας τις επιδόσεις της ένωσης με αυτές άλλων περιφερειακών οικονομικών ενώσεων, όπως η Ε.Ε., η Nafta ⁹ και η Mercosur ¹⁰, βλέπουμε ότι αν και υπερτερεί πληθυσμιακά, υστερεί σε τομείς όπως είναι το Α.Ε.Π., το Α.Ε.Π. κατά κεφαλήν καθώς και το συνολικό εμπόριο (βλέπε Διάγραμμα 1.1). Ωστόσο, αυτό που πρέπει να σημειώσουμε είναι το γεγονός ότι η Asean αποτελεί σημαντικό εμπορικό παράγοντα στο διεθνές εμπόριο και ο ρόλος της αναβαθμίζεται όλο και περισσότερο τόσο σε περιφερειακό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Σημαντική αποδεικνύεται όπως θα δούμε η γειτνίαση των χωρών της περιοχής με τους δύο γίγαντες: Κίνα και Ινδία.

Σκοπός της ένωσης είναι η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής προόδου και της πολιτισμικής ανάπτυξης στην περιοχή μέσω κοινών προσπαθειών των κρατών – μελών, στο πνεύμα της ισότητας και της συνεργασίας, έτσι ώστε να ενισχυθούν τα θεμέλια της ευημερίας και της ειρηνικής συνύπαρξης των εθνών της Ν.Α.Ασίας καθώς και η προώθηση της ειρήνης και της σταθερότητας στην περιοχή βάσει των αρχών της Χάρτας των Ηνωμένων Εθνών. ¹¹

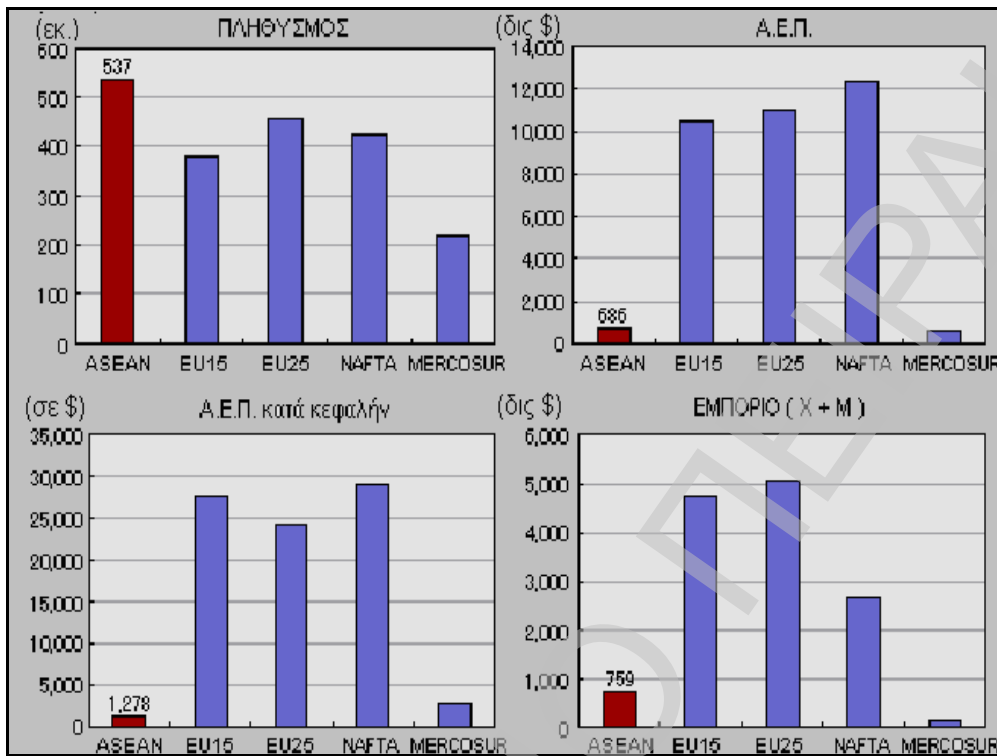
⁸ Asean, http://www.aseansec.org/macroeconomic/aq_gdp22.htm

⁹ ΗΠΑ, Μεξικό και Καναδάς

¹⁰ Βραζιλία, Αργεντινή, Παραγουάη, Ουρουγουάη

¹¹ Asean, <http://www.aseansec.org/64.htm>

Διάγραμμα 1.1



Σύγκριση μεγεθών περιφερειακών οικονομικών ενώσεων , 2003

Πηγή: Asean – Japan Centre ¹²

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα στοιχεία για τη διάρθρωση της οικονομίας των χωρών-μελών της Asean. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία από το 1996 έως το 2003 (βλέπε πίνακα 1.5), αυτό που διαπιστώνεται είναι ο περιορισμός της συμμετοχής του πρωτογενούς τομέα (αγροτικός) στην οικονομική δραστηριότητα και η ενίσχυση των ποσοστών της βιομηχανίας και των υπηρεσιών.

Εντύπωση προκαλεί το μηδενικό σχεδόν ποσοστό του πρωτογενούς τομέα της Σιγκαπούρης, το οποίο ωστόσο οφείλεται στην πολύ μικρή έκταση της χώρας και την ουσιαστική έλλειψη διαθέσιμης γης προς καλλιέργεια ενώ παράλληλα η Σιγκαπούρη είναι διεθνές χρηματοοικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο παροχής υπηρεσιών.

¹² Asean – Japan Centre, [http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index\(05\).html](http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index(05).html)

Πίνακας 1.4 (α)

% συμμετοχής στο Α.Ε.Π. των κύριων τομέων της οικονομίας των χωρών – μελών της Asean, 1996 – 2003

Χώρα	1996				2000			
	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ(1)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(2)	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ(3)	(1+2+3)	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ(1)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(2)	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ(3)	(1+2+3)
Μπρουνέι	1,6	59,0	39,4	100,0	1,6	59,5	38,9	100,0
Καμπότζη	45,2	16,7	38,1	100,0	39,6	23,3	37,1	100,0
Ινδονησία	15,4	43,0	41,6	100,0	16,6	43,7	39,7	100,0
Λάος	53,5	21,1	25,4	100,0	52,1	22,7	25,2	100,0
Μαλαισία	9,6	44,1	46,3	100,0	8,4	44,2	47,4	100,0
Βιρμανία	44,4	16,2	39,4	100,0	42,9	17,3	39,7	100,0
Φιλιππίνες	21,1	35,6	43,3	100,0	19,9	34,7	45,4	100,0
Σιγκαπούρη	0,2	33,3	66,5	100,0	0,1	34,0	65,9	100,0
Ταϊλάνδη	9,3	43,4	47,3	100,0	10,3	44,3	45,4	100,0
Βιετνάμ	25,1	31,3	43,6	100,0	23,3	35,4	41,3	100,0

Πίνακας 1.4 (β)

Χώρα	2002				2003			
	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ(1)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(2)	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ(3)	(1+2+3)	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ(1)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(2)	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ(3)	(1+2+3)
Μπρουνέι	1,9	58,7	39,4	100,0	2,1	58,4	39,5	100,0
Καμπότζη	35,6	27,9	36,5	100,0	-	-	-	100,0
Ινδονησία	16,1	43,4	40,5	100,0	15,2	45,1	39,7	100,0
Λάος	50,2	24,6	25,1	100,0	-	-	-	100,0
Μαλαισία	8,1	41,6	50,4	100,0	8,1	42,2	49,8	100,0
Βιρμανία	-	-	-	100,0	-	-	-	100,0
Φιλιππίνες	20,1	33,8	46,2	100,0	19,9	33,5	46,7	100,0
Σιγκαπούρη	0,1	32,9	67,0	100,0	0,1	32,7	67,2	100,0
Ταϊλάνδη	10,2	44,7	45,1	100,0	10,2	45,8	44,0	100,0
Βιετνάμ	21,8	37,4	40,8	100,0	21,0	38,5	40,5	100,0

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004¹³

¹³ Asean, http://www.aseansec.org/Statistics%202004/04_Macro.pdf

1.3.2. Η οικονομία της Κίνας

Το 2003 το Α.Ε.Π. της Κίνας ανήλθε σε 1,4 τρις \$, αυξημένο κατά 9,3 % σε σχέση με το 2002, ενώ το 2004 επιτάχυνε ακόμα περισσότερο αγγίζοντας το 9,5 %, στα 1,6 τρις \$ περίπου. Η συμμετοχή του πρωτογενούς τομέα στην οικονομία συνεχώς συρρικνώνεται – 14,6 % το 2003 – ενώ αυξάνεται η συμμετοχή της βιομηχανίας και των υπηρεσιών – 52,3 % και 33,1 %, αντίστοιχα. Το γενικό επίπεδο τιμών καταναλωτή ήταν 1,2 %. Στο τέλος του 2003, υπήρχαν 744.32 εκ. εργαζόμενοι στην Κίνα, 6.92 εκ. περισσότεροι σε σχέση με το τέλος του 2002. Ο δείκτης ανεργίας στις αστικές περιοχές ήταν 4,3 % στο τέλος του έτους, αυξημένος κατά 0,3 %.

Η χρησιμοποίηση του ξένου κεφαλαίου συνέχισε να αυξάνεται – εδώ βρίσκεται στην ουσία το μυστικό της επιτυχίας της Κίνας. Τα συναλλαγματικά αποθέματα της χώρας αυξήθηκαν κατά μεγάλο ποσοστό. Στο τέλος του 2003 ανήλθαν σε 403.3 δις \$ σημειώνοντας αύξηση 116.8 δις \$ σε σχέση με το τέλος του 2002. Η συναλλαγματική ισοτιμία του κινεζικού νομίσματος (γιουάν ή ρενμίμπι) παραμένει σταθερή, με ένα δολάριο να αντιστοιχεί σε 8.28 γιουάν¹⁴ (ανατιμήθηκε πρόσφατα).

Η Κίνα είναι η δεύτερη μεγαλύτερη καταναλωτής ενέργειας στον κόσμο, πίσω από τις Η.Π.Α. Η παραγωγή και η κατανάλωση άνθρακα, το κύριο καύσιμό της, είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Η Κίνα ξεπέρασε επίσης την Ιαπωνία ως η δεύτερη μεγαλύτερη καταναλωτής πετρελαίου στον κόσμο, το 2003, πίσω από τις Η.Π.Α.

Η ανάπτυξη αυτή που καταγράφει η Κίνα τις τελευταίες δύο δεκαετίες χαρακτηρίζεται από στρεβλώσεις. Οι παράκτιες αστικές περιοχές, στη νοτιοανατολική πλευρά της χώρας είναι αυτές που γέγονται κατά κύριο λόγο τους καρπούς της πορείας αυτής. Αντίθετα, οι επαρχίες στο εσωτερικό της χώρας είναι ιδιαίτερα φτωχές και αποκομμένες από τις εξελίξεις στην παράκτια ζώνη.

Η Κίνα έχει μια μικτή οικονομία, με συνδυασμό κρατικών και ιδιωτικών επιχειρήσεων. Πολλές κρατικές επιχειρήσεις έχουν ιδιωτικοποιηθεί, μερικώς ή ολικώς, τα τελευταία χρόνια. Η κινεζική κυβέρνηση προωθεί τις ξένες επενδύσεις – σε ορισμένους τομείς της οικονομίας

¹⁴ <http://www.china.org.cn/english/en-shuzi2004/>

και βάσει περιορισμών – από το 1980, προσφέροντας ειδικές οικονομικές ζώνες, στις οποίες οι ξένοι επενδυτές απολαμβάνουν ειδικό φορολογικό καθεστώς και προνομιακή μεταχείριση.

Η είσοδος της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, το Νοέμβριο του 2001, υποχρέωσε την κινεζική κυβέρνηση να προχωρήσει σε δεσμεύσεις σχετικά με το εμπόριο και την φιλελευθεροποίηση των επενδύσεων. Αυτό σταδιακά οδήγησε στο άνοιγμα της κινεζικής οικονομίας στις ξένες επιχειρήσεις.¹⁵

Παρά την αξιοσημείωτη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη πολλά προβλήματα παραμένουν: μικρή αύξηση του αγροτικού εισοδήματος, πίεση για απασχόληση και κοινωνική ασφάλιση, στενή σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ενέργειας και μεταφορών, υπερεπένδυση σε στοιχεία πάγιου ενεργητικού, επενδύσεις χωρίς σχεδιασμό και επαναλαμβανόμενη – χαμηλής ποιότητας – επέκταση σε ορισμένες βιομηχανίες, μεγάλο εισοδηματικό χάσμα μεταξύ επιλεγμένων ομάδων πληθυσμού, σχετικά δύσκολη διαβίωση για τους χαμηλο – εισοδηματίες, εξάντληση πηγών πρώτων υλών, υποβάθμιση του περιβάλλοντος κ.ά.¹⁶

1.3.3. Η οικονομία της Ινδίας

Το Α.Ε.Π. για το 2003 ανήλθε στα 560,0 δις \$, καταγράφοντας αύξηση 7,5 %. Η ανάπτυξη συνεχίστηκε και το 2004 με ρυθμό 7,3 %. Οι υπηρεσίες κατέχουν ποσοστό 51,2 % του Α.Ε.Π., ακολουθεί η βιομηχανία με 26,6 % και ο αγροτικός τομέας με 22,2 %. Οι εξαγωγές αφορούν πολύτιμους λίθους και κοσμήματα, μηχανολογικά αγαθά, ρούχα, βαμβακερά υφάσματα, δέρμα και δερμάτινα προϊόντα, σιδηρομετάλλευμα, χημικά και λογισμικό. Οι εισαγωγές αφορούν πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου, μηχανήματα, σίδηρο και χάλυβα, βρώσιμα έλαια, χημικά και λιπάσματα.¹⁷

Η Ινδία, έκτη μεγαλύτερη καταναλωτής ενέργειας στον κόσμο, σχεδιάζει σημαντικές επενδύσεις στον τομέα των υποδομών για την παραγωγή ενέργειας με σκοπό να μπορέσει να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση κυρίως για ηλεκτρική ενέργεια. Είναι επίσης η τρίτη μεγαλύτερη παραγωγός άνθρακα και βασίζεται στον άνθρακα για περισσότερο από το μισό των ενεργειακών της αναγκών.

¹⁵ <http://www.china.org.cn/english/en-shuzi2004/>

¹⁶ <http://www.china.org.cn/english/en-shuzi2004/>

¹⁷ Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/india.html>

Η κυβέρνηση της Ινδίας μετά από μια μακρά περίοδο οικονομικών πολιτικών βασισμένων στην υποκατάσταση των εισαγωγών και στην κρατική ιδιοκτησία των κύριων βιομηχανιών, προχώρησε σε μια σειρά οικονομικών μεταρρυθμίσεων, στα μέσα της δεκαετίας του 1990. Οι μεταρρυθμίσεις περιελάμβαναν μια χαλάρωση των περιορισμών της ξένης ιδιοκτησίας σε ορισμένους τομείς καθώς και ιδιωτικοποιήσεις ορισμένων βιομηχανικών επιχειρήσεων.

Η Ινδία καθιέρωσε μια σειρά αλλαγών στην πολιτική της με σκοπό την προσέλκυση ξένων επενδύσεων. Οι δασμοί αν δεν καταργήθηκαν περιορίστηκαν αισθητά. Παλαιότερα, η ξένη ιδιοκτησία περιοριζόταν σε ένα μερίδιο μειοψηφίας. Οι άμεσες ξένες επενδύσεις άρχισαν να αυξάνονται και ανέρχονται πλέον σε ύψος 3,0 έως 5,0 δις \$ σε ετήσια βάση, έναντι 40,0 – 50,0 δις \$ ετησίως που προσελκύει η Κίνα.¹⁸

¹⁸ Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/india.html>

2. Λόγοι ανάπτυξης των χωρών της περιοχής

2.1. Ρυθμοί ανάπτυξης

Εξετάζοντας τις επιδόσεις των χωρών της περιοχής, συνολικά, μπορούμε να δούμε ότι αυτές ξεπερνούν τον παγκόσμιο μέσο όρο (βλέπε πίνακα 2.1). Ιδιαίτερα Κίνα και Ινδία κατέγραψαν υψηλότερους ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες. Η δυναμική αυτή ανάπτυξη, μεγαλύτερη του παγκόσμιου μέσου όρου, συνεχίζεται τουλάχιστον για μια δεκαετία ενώ ειδικότερα για την Κίνα και την Ινδία, για τις οποίες έχουμε διαθέσιμα στοιχεία, η δυναμική αυτή πορεία έχει βάθος χρόνου τουλάχιστον μια εικοσαετία.

Εξαίρεση, στην αναπτυξιακή αυτή πορεία, αποτέλεσε το 1998, στο οποίο καταγράφηκαν οι επιπτώσεις από την ασιατική κρίση του 1997, ιδιαίτερα στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και λιγότερο στον υπόλοιπο κόσμο. Μικρότερη επίδραση είχε η κρίση των μετοχών των εταιρειών internet, στα τέλη του 2000, η οποία καταγράφηκε στην παγκόσμια οικονομία το 2001.

Στον τομέα των προβλέψεων, δεν διαφαίνεται κάποια θεμελιώδης διαφοροποίηση αν και στη σύγχρονη οικονομία πολλά είναι τα δεδομένα που μπορούν να μεταβληθούν σε νεκρό χρόνο και να προκαλέσουν αναταραχές στην παγκόσμια οικονομία – βλέπε υψηλές τιμές πετρελαίου, πολεμικές επιχειρήσεις κ.ά. Ωστόσο, αυτό που ξεχωρίζει είναι η πρόβλεψη για διατήρηση υψηλών ρυθμών ανάπτυξης για τις ασιατικές οικονομίες και ιδιαίτερα για τους δύο γίγαντες, Κίνα και Ινδία, καθώς και κάποια επιβράδυνση στην αναπτυξιακή πορεία των άλλων ισχυρών πόλων του πλανήτη – Η.Π.Α., Ε.Ε., Ιαπωνία.

Σύμφωνα με έρευνα του οίκου Goldman Sachs,¹⁹ τα επόμενα 50 χρόνια οι οικονομίες – BRIC²⁰ – θα αποτελέσουν πολύ μεγαλύτερη δύναμη στην παγκόσμια οικονομία. Αν τα πράγματα εξελιχθούν ομαλά σε λιγότερο από 40 χρόνια, οι τέσσερις οικονομίες συνολικά θα είναι μεγαλύτερες από το G6²¹, σε όρους δολαρίου. Το 2025, θα αναλογούν σε περισσότερο από το μισό του μεγέθους του G6, από λιγότερο από 15,0 % σήμερα.

¹⁹ Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The Path to 2050, <http://www2.goldmansachs.com/insight/research/reports/report32.html>

²⁰ Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα

²¹ Οι 6 ισχυρότερες οικονομίες του κόσμου: Η.Π.Α., Βρετανία, Γερμανία, Ιαπωνία, Γαλλία, Ιταλία

Από τις σημερινές χώρες του G6, μόνο οι Η.Π.Α. και η Ιαπωνία μπορεί να είναι μέσα στις 6 μεγαλύτερες οικονομίες, σε όρους δολαρίου, το 2050. Η λίστα των 10 μεγαλύτερων οικονομιών ίσως είναι διαφορετική το 2050. Οι μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου, βάσει Α.Ε.Π., δε θα είναι πλέον οι πλουσιότερες, βάσει κατά κεφαλήν εισοδήματος, κάνοντας τις στρατηγικές επιλογές των επιχειρήσεων πιο περίπλοκες.

Περίπου τα 2/3 της αύξησης του Α.Ε.Π. σε \$ για τις τέσσερις χώρες θα προέλθουν από υψηλότερη πραγματική ανάπτυξη, με το υπόλοιπο 1/3 μέσω ανατίμησης των νομισμάτων τους. Οι πραγματικές ισοτιμίες των νομισμάτων τους μπορεί να ανατιμηθούν έως και 300,0 % τα επόμενα 50 χρόνια (2,5 % κατά μέσο όρο ετησίως).

Η μεταβολή του Α.Ε.Π. σε σχέση με το G6 θα λάβει χώρα σταδιακά στη διάρκεια της περιόδου, αλλά θα είναι πιο δραματική στα πρώτα 30 χρόνια. Η ανάπτυξη για τις 4 οικονομίες είναι πιθανόν να μειωθεί σημαντικά προς το τέλος της περιόδου, με μόνη την Ινδία να καταγράφει ρυθμούς ανάπτυξης σημαντικά πάνω από 3,0 % έως το 2050.

Όσον αφορά τους πολίτες των χωρών αυτών θα εξακολουθήσουν να είναι φτωχότεροι από τους αντίστοιχους των οικονομιών του G6, με εξαίρεση τη Ρωσία. Το κατά κεφαλήν εισόδημα της Κίνας θα είναι περίπου όσο το σημερινό των ανεπτυγμένων οικονομιών, περίπου 30 χιλιάδες δολάρια κατά κεφαλήν.²²

Το γράφημα που ακολουθεί δείχνει με αρκετά πρωτότυπο τρόπο ότι η οικονομία της Ινδίας για παράδειγμα θα είναι μεγαλύτερη από αυτή της Ιαπωνίας έως το 2032 και της Κίνας μεγαλύτερη των Η.Π.Α. έως το 2041 (και μεγαλύτερη από όλες τις άλλες έως το 2016). Οι 4 οικονομίες συνολικά θα είναι μεγαλύτερες του G6 έως το 2039.

Οι εκτιμήσεις της έρευνας δεν αφήνουν αμφιβολία ότι η πρόοδος των BRIC θα είναι ζωτικής σημασίας για τον τρόπο με τον οποίο θα εξελιχθεί η παγκόσμια οικονομία. Αν οι οικονομίες των χωρών αυτών εκπληρώσουν τις προοπτικές ανάπτυξης, μπορεί να εξελιχθούν σε κυρίαρχη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο τις επόμενες δεκαετίες.

²² Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The Path to 2050, <http://www2.goldmansachs.com/insight/research/reports/report32.html>

Πίνακας 2.1

Σύγκριση Α.Ε.Π. επιλεγμένων περιοχών , % μεταβολή , 1987 – 2006

	1987 - 96	1997 – 06	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	2006*
ΚΟΣΜΟΣ	3,3	3,9	4,2	2,8	3,7	4,6	2,5	3,0	4,0	5,1	4,3	4,4
Η.Π.Α.	2,9	3,4	4,5	4,2	4,4	3,7	0,8	1,9	3,0	4,4	3,6	3,6
ΖΩΝΗ ΕΥΡΩ	-	2,0	2,4	2,8	2,8	3,6	1,6	0,9	0,5	2,0	1,6	2,3
ΙΑΠΩΝΙΑ	3,2	0,9	1,7	-1,1	-	2,4	0,2	-0,3	1,4	2,6	0,8	1,9
ΑΝΑΠΤ/ΝΗ ΑΣΙΑ	7,8	6,6	6,5	4,1	6,2	6,5	5,8	6,5	8,1	8,2	7,4	7,1
ΚΙΝΑ (1)	10,0	8,3	8,8	7,8	7,1	8,0	7,5	8,3	9,3	9,5	8,5	8,0
ΙΝΔΙΑ (2)	5,9	5,9	5,2	5,6	6,9	4,7	4,8	4,4	7,5	7,3	6,7	6,4
ASEAN (3)	-	-	4,2	-7,1	3,6	5,9	3,3	4,3	5,0	-	-	-
1+2+3	-	-	6,1	2,1	5,9	6,2	5,2	5,7	7,3	-	-	-

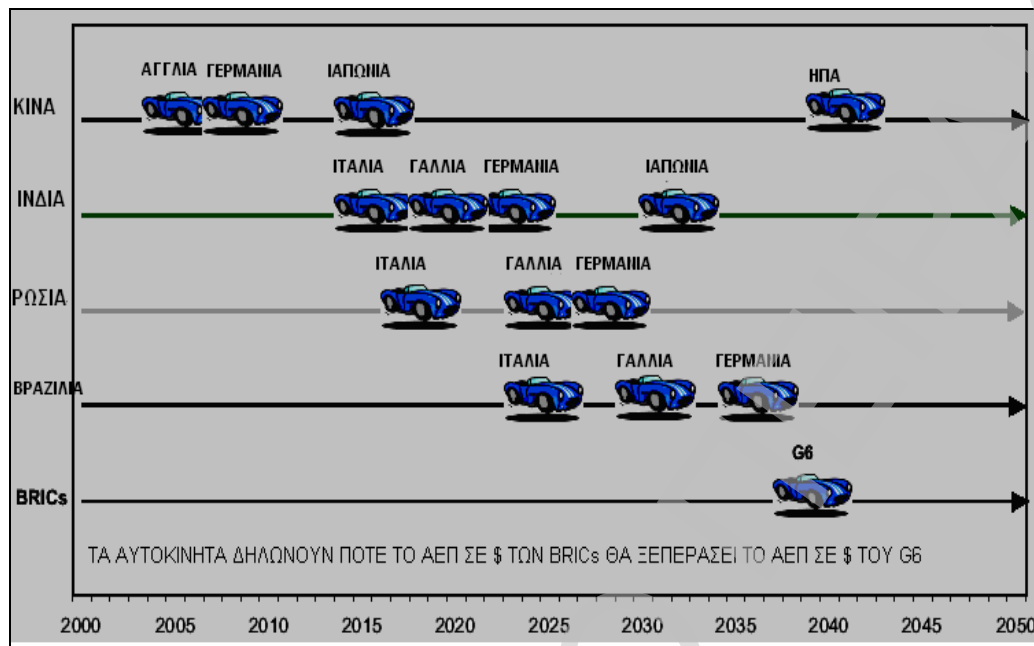
*Προβλέψεις

Πηγή: Asean Finance and Macroeconomic Surveillance Unit (FMSU) Database²³, IMF World Economic Outlook²⁴

²³ Asean , <http://www.aseansec.org/macroeconomic/GDPgrowth.htm>

²⁴ IMF , <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/index.htm#ch1box>

Γράφημα 2.1



Προσπερνώντας το G6: πότε το Α.Ε.Π. σε \$ των BRIC θα ξεπεράσει το G6.

Πηγή: Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The path to 2050

Οι εκτιμήσεις για την Κίνα αναφέρουν μείωση του ρυθμού ανάπτυξης στο 5,0 % το 2020 από 9,5 % το 2004. Στα μέσα της δεκαετίας του 2040, η ανάπτυξη περιορίζεται στο 3,5%. Ακόμα και έτσι, οι υψηλές επενδύσεις και το τεράστιο απόθεμα εργατικού δυναμικού θα κάνουν την Κίνα τη μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου έως το 2041.

Οι ρυθμοί ανάπτυξης της Ινδίας θα παραμείνουν πάνω από το 5,0 % σε όλη τη διάρκεια της περιόδου. Ο πληθυσμός της Ινδίας είναι ο μοναδικός από τις BRIC, ο οποίος θα συνεχίσει να αυξάνεται στη διάρκεια των 50 ετών. Η Ινδία έχει τη δυνατότητα να αυξήσει το κατά κεφαλήν εισόδημά της σε δολάρια 35 φορές από τα σημερινά επίπεδα έως το 2050. Παρόλα αυτά το κατά κεφαλήν εισόδημα στην Ινδία θα εξακολουθήσει να είναι το χαμηλότερο ανάμεσα στις 4 χώρες.²⁵

²⁵ Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The Path to 2050, <http://www2.goldmansachs.com/insight/research/reports/report32.html>

Πίνακας 2.2

Προβλέψεις για την πραγματική αύξηση του Α.Ε.Π. των BRIC: 5 ετών μέσοι όροι

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ Α.Ε.Π.: 5 ΕΤΩΝ ΜΕΣΟΙ				
%	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	ΚΙΝΑ	ΙΝΔΙΑ	ΡΩΣΙΑ
2000-2005	2.7	3.0	5.3	5.9
2006-2010	4.2	7.2	6.1	4.8
2010-2016	4.1	5.9	5.9	3.8
2015-2020	3.8	5.0	5.7	3.4
2020-2025	3.7	4.6	5.7	3.4
2025-2030	3.8	4.1	5.9	3.5
2030-2035	3.9	3.9	6.1	3.1
2035-2040	3.8	3.9	6.0	2.6
2040-2045	3.6	3.5	5.6	2.2
2045-2050	3.4	2.9	5.2	1.9

Πηγή: Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The Path to 2050

Οι λόγοι στους οποίους οφείλεται η δυναμική αυτή αναπτυξιακή πορεία της περιοχής σίγουρα διαφέρουν από χώρα σε χώρα καθώς κάθε μία παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες και τα δικά της συγκριτικά πλεονεκτήματα. Ωστόσο, στα πλαίσια της μελέτης θα προσπαθήσουμε να κατατάξουμε τις αιτίες αυτές σε κάποιες κατηγορίες.

2.2. Προσφορά εργατικού δυναμικού – κόστος εργασίας

Αυτό που μπορούμε να προβάλλουμε ως γενικό επιχείρημα, και το οποίο έχει εφαρμογή στις περισσότερες από τις χώρες που εξετάζουμε έχει να κάνει με τον πληθυσμιακό παράγοντα. Συνυπολογίζοντας Κίνα και Ινδία, η περιοχή που εξετάζουμε, συγκεντρώνει ένα πληθυσμό περίπου τριών δις ανθρώπων, ίσο περίπου με το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού. Το στοιχείο αυτό παρέχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στις οικονομίες της περιοχής καθώς τους παρέχει άφθονο εργατικό δυναμικό, το οποίο πληρώνεται με πολύ χαμηλές αμοιβές, στοιχείο ιδιαίτερα ελκυστικό για τις μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις στα πλαίσια της επιδίωξής τους να ελαχιστοποιήσουν το κόστος και να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το ωριαίο κόστος εργασίας στην Κίνα ήταν μόλις 0.59 δολάρια το 2000, 0.69 δολ. το 2001, 0.80 δολ. για το 2002 και 0.92 δολ. για το 2003.²⁶ Τα στοιχεία για την Ινδία (μισθοί στη βιομηχανία υφασμάτων) ήταν 0.59, 0.62, 0.66 και 0.74

²⁶ Economist, <http://www.economist.com/countries/China/profile.cfm?folder=Profile-EconomicData>

δολ., αντίστοιχα.²⁷ Το κόστος της ανειδίκευτης εργασίας – για την οποία άλλωστε συρρέουν και οι επενδυτές – ανέρχεται μόλις στο 4,0 % του κόστους στις Η.Π.Α. και στο ένα τρίτο του κόστους για παράδειγμα στη Μαλαισία.

Στο πλαίσιο αυτό οι χώρες της περιοχής – ιδιαίτερα Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Μαλαισία αλλά και Κίνα και Ινδία – αποτελούν πόλο έλξης επενδύσεων από τις μεγάλες βιομηχανικές χώρες, στην προσπάθειά τους να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές πιέσεις και να μειώσουν το κόστος παραγωγής τους.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι περισσότερες χώρες παρουσιάζουν σχετικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας. Η Κίνα για παράδειγμα με τεράστιο εργατικό δυναμικό παρουσιάζει ποσοστό ανεργίας – επίσημα τουλάχιστον – στις αστικές περιοχές 4,3% για το 2003 – 4,2 % για το 2004, η Μαλαισία 3,6 %, η Σιγκαπούρη 4,7%, η Ταϊλάνδη 2,2 % και το Βιετνάμ 5,8 %.²⁸

Παρατηρείται μια τάση τα τελευταία χρόνια των παραγωγικών μονάδων μεγάλων διεθνών βιομηχανικών κολοσσών – σε όλους τους τομείς από ενδύματα και παιχνίδια έως και αυτοκίνητα – να μεταφέρουν την εντάσεως – εργασίας παραγωγή τους σε χώρες της περιοχής, ιδιαίτερα όμως στην Κίνα, με στόχο να ελαχιστοποιήσουν το εργατικό κόστος.

Αυτό που είναι αξιοσημείωτο και καταγράφεται στην παγκόσμια ναυτιλία τη τελευταία διετία είναι το γεγονός ότι αυτή η τάση παρατηρείται παρά την έντονη αύξηση των τιμών του «μαύρου χρυσού» και την κατακόρυφη αύξηση του μεταφορικού κόστους. Οι περισσότερες βιομηχανίες στη Δύση αλλά και στην Ιαπωνία προτιμούν να πληρώνουν υψηλότερα κόστη μεταφοράς για την επαναπροώθηση των προϊόντων τους στις αγορές της Ευρώπης και της Αμερικής, που τώρα κατασκευάζονται σε χώρες της Ασίας, προσδοκώντας να τα αντισταθμίσουν με αισθητά χαμηλότερο εργατικό κόστος.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ελκυστικότητας της περιοχής αποτελεί η πρακτική αμερικανικών αεροπορικών εταιρειών να στέλνουν άδεια τα αεροπλάνα τους στο υπερσύγχρονο αεροδρόμιο Changi της Σιγκαπούρης. Ο λόγος; Η διεκπεραίωση των εργασιών συντήρησης! Τα χαμηλά ημερομίσθια που ζητούνται για την παροχή υπηρεσιών από τους

²⁷ Economist, <http://www.economist.com/countries/India/profile.cfm?folder=Profile-EconomicData>

²⁸ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>

μηχανικούς αεροσκαφών αντισταθμίζουν το κόστος των 60,000\$ για τη μεταφορά των αεροσκαφών.²⁹

2.3. Μεταρρυθμίσεις

Σημαντικό στοιχείο που έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής, αποτέλεσαν οι πολιτικές και οικονομικές μεταρρυθμίσεις που συντελέστηκαν στην περιοχή τα τελευταία χρόνια. Πιο χαρακτηριστική η περίπτωση της Κίνας, η οποία άνοιξε την οικονομία της στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, προχώρησε στην αποκέντρωση του ελέγχου και τη δημιουργία «ειδικών οικονομικών ζωνών» με σκοπό να προσελκύσει ξένες επενδύσεις. Αποτέλεσμα ήταν η εντυπωσιακή αυτή ανάπτυξη η οποία καταγράφει σήμερα η Κίνα, ιδιαίτερα στον τομέα της ελαφριάς βιομηχανίας παραγωγής καταναλωτικών αγαθών.

Το σημαντικότερο ίσως γεγονός στην ιστορία της μεταπολεμικής Κίνας ήταν η συμμετοχή στο παιχνίδι του διεθνούς εμπορίου και της ελεύθερης οικονομίας.³⁰ Το αποτέλεσμα ήταν η ταχύτατα αυξανόμενη εισροή ξένων κεφαλαίων στην Κίνα, τα οποία συνολικά ξεπέρασαν τα 450,0 δις \$ κατά την τελευταία δεκαετία (βλέπε διάγραμμα 2.1).

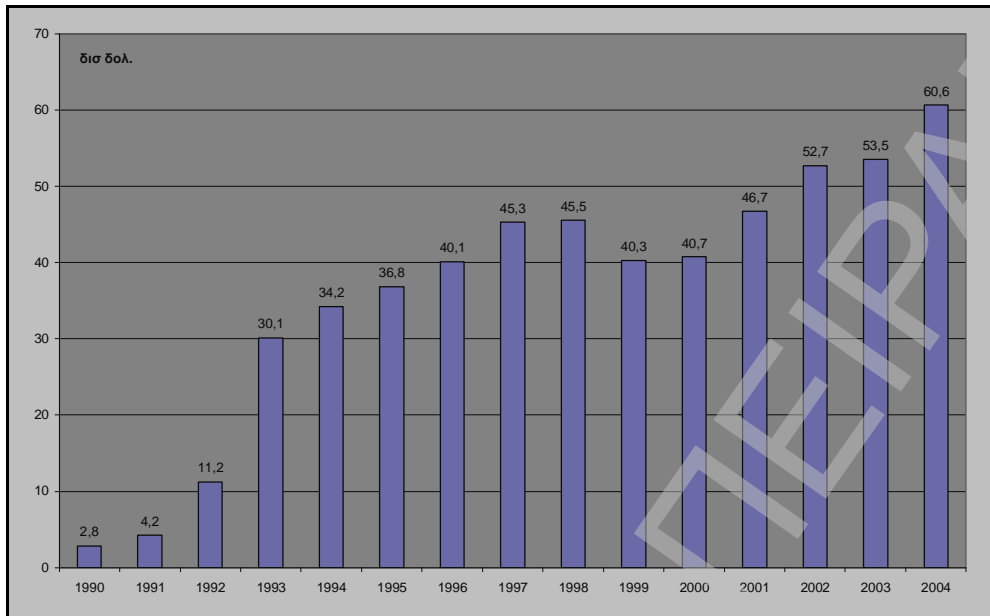
Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων αυτών κατευθύνθηκε στην εγκατάσταση και λειτουργία βιομηχανικών μονάδων θυγατρικών αμερικανικών, ευρωπαϊκών και ιαπωνικών επιχειρήσεων, οι οποίες αναζητούσαν λύση στο αυξανόμενο κόστος παραγωγής στις δυτικές χώρες αλλά και στην Ανατολική Ευρώπη.

Στην πραγματικότητα αυτό που συμβαίνει είναι το εξής: η Κίνα στηρίζει την εντυπωσιακή της ανάπτυξη στα δυτικά και ιαπωνικά κεφάλαια. Οι ξένες επιχειρήσεις εγκαθιστώντας τις θυγατρικές τους στην περιοχή παρέχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία στους Κινέζους, οι οποίοι την εκμεταλλεύονται με το παραπάνω, αξιοποιώντας την προς το συμφέρον τους.

²⁹ Economist, <http://www.economist.com/countries/India/profile.cfm?folder=Profile-EconomicData>

³⁰ Σύμφωνα με απόφαση του Προέδρου της χώρας και αρχηγού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ζιανγκ Ζεμιν.

Διάγραμμα 2.1



Πηγές: Η Καθημερινή, 2005 APEC Economic Outlook, ADB Outlook 2005 ³¹

Εισροές ξένων επενδυτικών κεφαλαίων στην Κίνα, σε δις \$, 1990 – 2004

Εξίσου σημαντική για την Κίνα υπήρξε η ένταξη της στον Π.Ο.Ε. το 2001. Η ένταξη αυτή αποτέλεσε σταθμό στην πορεία της Κίνας στο διεθνές εμπόριο καθώς έδωσε τη δυνατότητα στα προϊόντα της να γίνονται δεκτά σε περισσότερες από 100 χώρες στον κόσμο χωρίς περιορισμούς και εκτίναξε τις εξαγωγές της, διεκδικώντας τα πρωτεία από τις Η.Π.Α. Παρόμοιες εξελίξεις καταγράφονται και στις υπόλοιπες χώρες της περιοχής.

2.4. Εργολαβική ανάθεση έργων – outsourcing ³²

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στο φαινόμενο του outsourcing, το οποίο γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση τα τελευταία χρόνια. Ιδιαίτερα ωφελημένες από τις εξελίξεις αυτές βγαίνουν οι χώρες της περιοχής και ιδιαίτερα η Ινδία, η Μαλαισία, η Σιγκαπούρη αλλά και η

³¹ Καθημερινή, Οικονομική, 27/07/2003, APEC

http://www.apec.org/content/apec/member_economies/economy_reports.html,

Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>

³² Ανάθεση δραστηριοτήτων ή παραγωγικής διαδικασίας μιας επιχείρησης σε άλλη εργολαβική επιχείρηση με σκοπό τη μείωση του λειτουργικού κόστους

Κίνα. Υπολογίζεται ότι από τα 13 εκ. χαμένων θέσεων εργασίας των βιομηχανικών χωρών, περίπου 2 εκ. προορίζονται για την παράκτια ζώνη του Ινδικού Ωκεανού έως το 2008.³³

Στο επίκεντρο αυτής της επανάστασης που συντελείται στον τομέα παροχής υπηρεσιών βρίσκεται η Ινδία. Όπως η Κίνα μετατρέπεται σταδιακά σε νέο κέντρο ελαφριάς βιομηχανίας, έτσι και η Ινδία έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον του τομέα παροχής υπηρεσιών σε παγκόσμια κλίμακα. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο, ιδιαίτερα στην Αμερική, τα τηλεφωνικά κέντρα εξυπηρέτησης – κάτι σαν το δικό μας 141 – να λειτουργούν με Ινδούς υπαλλήλους, μέσω Η/Υ σε μια εταιρεία, εγκατεστημένη στο Νέο Δελχί! Η Ινδία έχει να επιδείξει ένα πολύ ισχυρό τομέα τεχνολογίας, πληροφορικής και ανάθεσης έργων. Μειονέκτημα αποτελούν οι φτωχές υποδομές. Το Μπάνγκαλορ αποτελεί το κέντρο τεχνολογίας και πληροφορικής στην Ινδία.

Οι αμερικανικές τράπεζες ήταν αυτές που άνοιξαν το δρόμο στην ανάθεση έργων – outsourcing – στην Ινδία σε τομείς όπως τα συστήματα τεχνολογίας, πληροφορικής, διοίκησης και διακίνησης δεδομένων. Ο νέος αυτός κλάδος οφείλει την ανάπτυξή του στις προσπάθειες των επενδυτικών τραπεζών να περικόψουν το κόστος και στην αναδιάρθρωση των τμημάτων Έρευνας και Ανάπτυξης (R&D) μετά το κύμα επιχειρηματικών σκανδάλων. Στις περισσότερες επιχειρήσεις λογισμικού της Ινδίας, η εξοικονόμηση άμεσου κόστους για ένα ξένο πελάτη αντιπροσωπεύει το 30,0 – 50,0 % του κόστους στις Η.Π.Α.³⁴

Η κυβέρνηση της Μαλαισίας έχει δώσει προτεραιότητα στον τομέα της πληροφορικής θεωρώντας ότι η χώρα μπορεί να αποτελέσει όχημα για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών. Πλεονεκτήματα της χώρας είναι το χαμηλό κόστος εργασίας και οι χαμηλές τιμές των ακινήτων ενώ ικανοποιητική είναι και η υπάρχουσα υποδομή.

Η Σιγκαπούρη έχει να επιδείξει πολύ καλές δεξιότητες στον τομέα των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών καθώς και εξαιρετική υποδομή (βλέπε την περίπτωση της συντήρησης αεροσκαφών). Από την πλευρά της η Κίνα θεωρείται ο επόμενος προορισμός για τις υπεράκτιες εταιρείες τεχνολογίας και πληροφορικής. Ισχυρό εμπόδιο αποτελεί έως τώρα η κρατική γραφειοκρατία αλλά και το πρόβλημα της γλώσσας. Ωστόσο, μεγάλο της πλεονέκτημα αποτελεί το τεράστιο απόθεμα εργατικού δυναμικού.³⁵

³³ Καθημερινή, Οικονομική, 24/08/2003

³⁴ Καθημερινή, Οικονομική, 24/08/2003

³⁵ Καθημερινή, Οικονομική, 24/08/2003

2.5. Χρηματοοικονομική πολιτική

Σημαντικό επίσης στοιχείο που έδωσε ώθηση στις ασιατικές οικονομίες είναι και η ακολουθούμενη νομισματική πολιτική. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα η Κίνα: το γιουάν έχει προσδεθεί στην ισοτιμία 8.28/δολάριο από το 1994. Η σχέση αυτή – για την οποία πολλές συζητήσεις έχουν αναπτυχθεί σε παγκόσμια κλίμακα – αποτέλεσε στην ουσία σημαντικό πυλώνα της κινεζικής οικονομίας και στήριξε τη θεαματική αύξηση των εξαγωγών της χώρας.

Πολλοί υποστηρίζουν – ιδιαίτερα οι Αμερικάνοι, των οποίων το εμπορικό έλλειμμα συνεχώς διογκώνεται – ότι το κινεζικό νόμισμα είναι αρκετά υποτιμημένο με αποτέλεσμα οι κινέζικες εξαγωγές να είναι αρκετά φθηνές και ως αποτέλεσμα να έχουν κατακλύσει ολόκληρο τον κόσμο – δεν αποτελεί εξαίρεση και η Ελλάδα. Ωστόσο, η εκτίναξη των κινέζικων εξαγωγών δείχνει πόσο γρήγορα η Κίνα μπόρεσε να μετατρέψει την ευκαιρία που της παρείχε η χαμηλή συναλλαγματική ισοτιμία του νομίσματός της σε ένα τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Επίσης, οι περισσότερες χώρες της περιοχής κατάφεραν να δαμάσουν τον κίνδυνο υψηλού πληθωρισμού, ο οποίος μπορεί να αποτελέσει ανάσχεση της ανάπτυξης. Ο δείκτης τιμών καταναλωτή στην Κίνα, για το 2003, αυξήθηκε κατά 1,2 %, αναρριχήθηκε στο 3,9 % το 2004, όπως και στη Μαλαισία, κατά 3,0 %, στις Φιλιππίνες, 0,5 % στη Σιγκαπούρη, 1,8 % στην Ταϊλάνδη και 3,0 % στο Βιετνάμ.³⁶

2.6. Εθνικές πολιτικές ανάπτυξης

Χαρακτηριστικές είναι οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που προωθεί η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης, σκοπεύοντας στην ανάπτυξη μιας παγκοσμιοποιημένης, διαφοροποιημένης και επιχειρηματικής οικονομίας. Οι βασικές αρχές της στρατηγικής που ακολουθείται είναι οι εξής:

1. επέκταση των εξωτερικών δεσμών – προωθώντας την παγκοσμιοποίηση μέσω του διμερούς εμπορικού πλαισίου του Π.Ο.Ε., περιφερειακής συνεργασίας καθώς και με διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου – FTAs,

³⁶ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>

2. διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της ευελιξίας – κρατώντας τους φόρους στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο, αναθεωρώντας την αγορά εργασίας και το μισθολόγιο ώστε να γίνουν πιο ευέλικτα καθώς και τιμολογώντας τομείς της παραγωγής με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανταγωνιστικοί,

3. προώθηση της επιχειρηματικότητας και των εθνικών επιχειρήσεων – ενθαρρύνοντας τους ανθρώπους να είναι καινοτόμοι και βελτιώνοντας την ικανότητα των επιχειρήσεων να αναπτύξουν νέες ιδέες και εφαρμογές, να κατακτήσουν νέες εξαγωγικές αγορές και να διευρύνουν την οικονομική τους βάση,

4. ανάπτυξη της παραγωγής και των υπηρεσιών – αναβαθμίζοντας τους τομείς αυτούς μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας κόστους, καταρτίζοντας το εργατικό δυναμικό και αναπτύσσοντας νέες δυνατότητες και βιομηχανίες,

5. ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου – επενδύοντας στην εκπαίδευση, βοηθώντας την εξάσκηση και την αναβάθμιση των υπαλλήλων αλλά και προωθώντας ικανούς νέους από όλο τον κόσμο παράλληλα με το εγχώριο δυναμικό.

Παράλληλα, στην προσπάθεια να βρεθούν τα αίτια της οικονομικής κρίσης του 1997 και να αναζητηθούν εναλλακτικές πολιτικές στο δρόμο της ανάπτυξης, οι χώρες της περιοχής προωθούν τη μετάλλαξη σε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης βασισμένο στην εγχώρια ζήτηση. Με αυτό τον τρόπο, υποστηρίζεται από άλλους πιο ανοικτά όπως στην Ταϊλάνδη και από άλλους όχι και τόσο όπως στη Μαλαισία, ότι οι ασιατικές οικονομίες που χτυπήθηκαν από την κρίση προσπαθούν να διαφοροποιήσουν την οικονομική τους βάση μακριά από την υπερεξάρτηση από το εξωτερικό εμπόριο, τη βάση του αποκαλούμενου εξαγωγικού μοντέλου ανάπτυξης.

Η Ταϊλάνδη ανακοίνωσε την πρόθεσή της να μετακινηθεί από το μοντέλο μαζικής παραγωγής για εξαγωγές σε ένα μοντέλο ανάπτυξης βασισμένο στην εγχώρια ζήτηση, μέσω μιας σειράς πολιτικών.³⁷ Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια φαίνεται να δικαιώνουν τη νέα αυτή προσέγγιση – γνωστή ως Thaksinomics, κάνοντας λογοπαίγνιο με το όνομα του πρωθυπουργού.

Παρόλα αυτά, η προσέγγιση του Shinawatra δεν είναι απλά μια αλλαγή του μοντέλου ανάπτυξης – από αυτό προσανατολισμένο στις εξαγωγές σε αυτό στην εγχώρια ζήτηση. Οι πολιτικές του βασίζονται σε αυτό που αναφέρεται ως «στρατηγική δύο κατευθύνσεων» – «dual track strategy», που βασίζεται τόσο στην εξωτερική ζήτηση (1^η κατεύθυνση) αλλά

³⁷ Από τον Ιανουάριο του 2001 με την ανάληψη της Πρωθυπουργίας από τον Thaksin Shinawatra.

ταυτόχρονα και στην ανάπτυξη της εγχώριας ζήτησης και της στήριξης των εγχώριων επιχειρήσεων (2^η κατεύθυνση). Ενώ είναι αλήθεια ότι οι πολιτικές του στοχεύουν στην ιδιωτική κατανάλωση, προσπαθούν να ενισχύσουν τη ζήτηση των εγχώρια παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών.

Το κλειδί στην προσπάθεια αυτή είναι να δημιουργήσει ζήτηση ανάμεσα στα νοικοκυριά και στις επιχειρήσεις χωρίς να δημιουργήσει άλλη μια φούσκα π.χ. να αποφύγει τον υπερδανεισμό των νοικοκυριών όπως στις Η.Π.Α. Οι στρατηγικές αυτές στοχεύουν να εκτοξεύσουν την εγχώρια ζήτηση, να ενισχύσουν τις εθνικές επιχειρήσεις καθώς και να αναπτύξουν εγχώρια ιδιόκτητη παραγωγική δυναμικότητα. Παρόμοια στρατηγική να διαφοροποιήσει την οικονομική της βάση ακολουθεί και η Μαλαισία.³⁸

2.7. Προώθηση ανταγωνιστικότητας

Δεν είναι τυχαίο ότι η Σιγκαπούρη φιγουράρει στις πρώτες θέσεις παγκοσμίως στον τομέα της ανταγωνιστικότητας. Στη σχετική κατάταξη που δημοσίευσε πρόσφατα για το 2005 το Διεθνές Ινστιτούτο για την Ανάπτυξη του Μάνατζμεντ (IMD), την πρώτη θέση κατέχουν οι Η.Π.Α., όπως και το 2004, ακολουθεί το Χονγκ Κονγκ και στην τρίτη θέση η Σιγκαπούρη, έναντι της δεύτερης που κατείχε ένα χρόνο πριν (βλέπε διάγραμμα 2.2)

Ανάμεσα στις 60 πρώτες χώρες συγκαταλέγονται 11 ασιατικές. Ανάμεσά τους η Ταϊλάνδη (27^η), η Μαλαισία (28^η), η Κίνα (31^η), η Ινδία (39^η), οι Φιλιππίνες (49^η) και η Ινδονησία (59^η). Πρέπει να σημειώσουμε ότι στην κατάταξη συμμετέχουν και ισχυρές οικονομικά περιοχές όπως είναι η Καταλονία (32^η) στην Ισπανία, η Λομβαρδία (41^η) στην Ιταλία αλλά και η επαρχία Zhejiang (20^η) στην Κίνα και η επαρχία Maharashtra (42^η) στην Ινδία. Στην ίδια κατάταξη η Ελλάδα καταλαμβάνει την 50^η θέση, από την 44^η το 2004.

³⁸ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>

τους σε ειδικές οικονομικές ζώνες όπως π.χ. στην Κίνα ή σε περιοχές της Ινδίας όπως το Μπάνγκαλορ κ.ά.

Η ανταγωνιστικότητα απαιτεί και διαφοροποίηση των δυνατοτήτων μιας οικονομίας. Η υπερεξάρτηση από ένα τομέα μπορεί να οδηγήσει σε υψηλά επίπεδα αστάθειας σε ότι αφορά τους ρυθμούς ανάπτυξης. Αυτό συνέβαινε μέχρι πριν λίγα χρόνια και στις οικονομίες της Ν.Α.Ασίας – επικέντρωση στη βιομηχανία πληροφορικής και διαδικτύου για τις αγορές της Β. Αμερικής. Ωστόσο, πρόσφατα, κατάφεραν να διαφοροποιήσουν τις πολιτικές τους με άριστα αποτελέσματα στον τομέα της ανταγωνιστικότητας.

Παρόλα αυτά η ανταγωνιστικότητα δεν περιορίζεται στη φορολογική ή επιχειρηματική νομοθεσία. Οι αληθινές πηγές της ανταγωνιστικότητας παραμένουν η επιστήμη, η καινοτομία, η τεχνολογία, η εκπαίδευση και η επιχειρηματικότητα. Μια επιστημονική κουλτούρα παίζει τον κεντρικό ρόλο. Η επιστήμη σε συνδυασμό με την εκπαίδευση είναι ο πυρήνας της ανταγωνιστικότητας για ένα έθνος. Οι δυτικοί εξακολουθούν να έχουν τα ηνία στον τομέα αυτό. Ωστόσο, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ιαπωνίας, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες κτίζουν μια αξιοσημείωτη επιστημονική βάση.

Κίνα, Ινδία, Σιγκαπούρη αλλά και Ρωσία, Βραζιλία, Ισραήλ είναι μερικές από τις χώρες που πρωταγωνιστούν. Αυτή η πολιτική, μάλιστα, είναι πιο επιτυχημένη αν επικεντρωθεί επίσης στην προσπάθεια να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ θεμελιώδους και εφαρμοσμένης έρευνας και επιχειρηματικών εφαρμογών. Αυτή η προσέγγιση είναι κύρια ως προς την εξήγηση της πολυετούς πρωτοπορίας των Η.Π.Α. στον τομέα της ανταγωνιστικότητας.⁴⁰

2.8 Εμπορική συνεργασία

Παράλληλα, οι περισσότερες χώρες της Ν.Α.Ασίας κατάφεραν να υπερνικήσουν το φόβο που τους δημιουργούσε η εντυπωσιακή ανέλιξη της Κίνας και μέσω της διαφοροποίησης, στην οποία αναφερθήκαμε, να το μετατρέψουν σε συγκριτικό πλεονέκτημα, προωθώντας μάλιστα και την εμπορική συνεργασία μαζί της – αυτό που είναι εντυπωσιακό και εξηγεί σε μεγάλο βαθμό τις εξελίξεις αυτές είναι το γεγονός ότι ενώ η Κίνα απολαμβάνει εμπορικό πλεόνασμα με τις μεγαλύτερες δυνάμεις στον κόσμο, αντιμετωπίζει εμπορικό έλλειμμα με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής. Οι περισσότερες βλέποντας ότι δε μπορούν να

⁴⁰ The World Competitiveness Landscape in 2005,
http://www.funcionpublica.gob.mx/indices/doctos/resumen_imd_2005.pdf

ανταγωνισθούν την Κίνα σε όρους κόστους και σε μαζικότητα παραγωγής, προχώρησαν σε εξειδίκευση της παραγωγής τους.

Σήμερα, οι κατασκευαστές ανταλλακτικών, ηλεκτρονικών και ενδυμάτων της Ν.Α.Ασίας έχουν προσαρμοσθεί στην πρόκληση της Κίνας ανεβαίνοντας την κλίμακα, εξερευνώντας ιδιαίτερες αγορές και διαφοροποιώντας τις αγορές – στόχους τους. Έτσι, ο φόβος της Κίνας μετατράπηκε σε μια ανταγωνιστική πρόκληση για τις άλλες χώρες της περιοχής.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2004 οι εξαγωγές της περιοχής προς την Κίνα ανήλθαν σε 365,0 δις \$, το διπλάσιο από το 1994. Μάλιστα, κατά την ίδια περίοδο ενώ η Κίνα αύξησε το μερίδιό της στο διεθνές εμπόριο από 2,2 % σε 5,3 %, οι χώρες της περιοχής κατόρθωσαν να διατηρήσουν το μερίδιό τους σταθερό στο 4,4 %.

Τι σημαίνει αυτό; Οι εταιρείες είναι πολύ πιο αποτελεσματικές από όσο ήταν πέντε χρόνια πριν. Για παράδειγμα, στο νησί Πενάνγκ – κύρια κατασκευαστική ζώνη ηλεκτρονικών στη Μαλαισία – χάθηκαν 40 χιλιάδες θέσεις εργασίας τα τελευταία πέντε χρόνια, ωστόσο οι εξαγωγές ηλεκτρονικών σημείωσαν αύξηση κατά 40,0 %.

Παράλληλα, οι βιομήχανοι της περιοχής εκμεταλλεύθηκαν την όρεξη της Κίνας – το θηρίο που κάποτε πίστευαν ότι θα τους κατέστρεφε. Το 2004 η Κίνα αγόρασε αγαθά αξίας 13 δις \$ από τη Μαλαισία – περισσότερο από το 10,0 % των εξαγωγών της, έναντι 2,5 % οκτώ χρόνια πριν. Περισσότερο από το 80,0 % των εξαγωγών αυτών ήταν προϊόντα βιομηχανίας όπως μικροεπεξεργαστές της Intel Corp., οι οποίοι συναρμολογούνται στο Πενάνγκ και η εγκατάστασή τους σε υπολογιστές γίνεται στην Κίνα.⁴¹

Οι εξαγωγές της ευρύτερης περιοχής προς την Κίνα αντιπροσωπεύουν περίπου το 12,0% των συνολικών, περισσότερο από το διπλάσιο του επιπέδου του 1997. Καθώς η Κίνα μετατρέπεται σε «παγκόσμιο εργοστάσιο» οι χώρες της περιοχής μετατρέπονται σε κύριους προμηθευτές της.

Μάλιστα, η εξέλιξη αυτή πραγματοποιήθηκε εν μέσω ισχυροποίησης των νομισμάτων της περιοχής. Τα ισχυρά νομίσματα κάνουν τις εξαγωγές πιο ακριβές vis-a-vis με τα αγαθά από την Κίνα, αλλά κάνουν και τις εισαγωγές φθηνότερες. Και πολλά εργοστάσια στην

⁴¹ Business Week Online, http://www.businessweek.com/magazine/contents/05_09/b3922071.htm

περιοχή αγοράζουν νέο εξοπλισμό από το εξωτερικό για να αναβαθμίσουν τις εγκαταστάσεις τους ώστε να αντιμετωπίσουν τον κινέζικο ανταγωνισμό, επωφελούμενοι από την ανατίμηση των νομισμάτων τους.

2.9. Ευελιξία – Καινοτομία

Κάθε χώρα στην περιοχή εξερευνά τομείς στους οποίους υπάρχουν περιθώρια επιτυχίας. Το ένα τρίτο της παγκόσμιας παραγωγής μικροεπεξεργαστών συναρμολογούνται στο Πενάνγκ. Τα εργοστάσια είναι ακριβώς δίπλα στο αεροδρόμιο, το οποίο προσφέρει τουλάχιστον τρεις καθημερινές εμπορικές πτήσεις προς τις Η.Π.Α. Η Ταϊλάνδη μετατράπηκε σε κέντρο ανταλλακτικών αυτοκινήτων, μια βιομηχανία αξίας περίπου 9,0 δις \$ ετησίως, η οποία επεκτάθηκε με 700 κατασκευαστές να παράγουν από άξονες έως και air – condition.

Μεγάλοι κατασκευαστές επίσης έλκονται από την ευελιξία που προσφέρει η περιοχή. Οι μεγαλύτερες φαρμακευτικές εταιρείες –Pfizer, Novartis, Glaxo SmithKline– έχουν επενδύσει ένα σύνολο 700,0 εκ. \$ στη Σιγκαπούρη τα τελευταία τρία χρόνια και έχουν δεσμευθεί να επενδύσουν άλλο 1,0 δις \$ έως το 2008. Η AMD, η Dell και η Intel έχουν όλες επεκτείνει και αναβαθμίσει τις επιχειρήσεις τους στο Πενάνγκ τα τελευταία χρόνια.

Η Flextronics International (FLEX), με έδρα τη Σιγκαπούρη, η μεγαλύτερη στον κόσμο κατασκευάστρια ηλεκτρονικών υπηρεσιών, διαθέτει 20 χιλιάδες υπαλλήλους και 2,5 εκ. τετρ. πόδια κατασκευαστικής δυναμικότητας στη Μαλαισία – 30,0 % περισσότερη έκταση από όση διέθετε τρία χρόνια πριν. Η εταιρεία, η οποία φτιάχνει τα handsets της Sony Ericsson, τους εκτυπωτές της Hewlett – Packard, τα αντιγραφικά μηχανήματα της Xerox και προϊόντα για δεκάδες άλλες εταιρείες, προωθεί την επέκτασή της στη Μαλαισία, λόγω της στρατηγικής της γεωγραφικής τοποθεσίας, ώριμης προμηθευτικής βάσης, εξαιρετικής υποδομής, πλούσιου τεχνικού δυναμικού, σταθερού νομίσματος – το ρίνγκιτ είναι προσδεμένο στο δολάριο – αλλά και πολιτικής σταθερότητας.

Πολλοί μικροί κατασκευαστές αντιστέκονται στις σειρήνες από την Κίνα. Η Koda, μια Σιγκαπούριανή εταιρεία κατασκευής επίπλων, αναπτύσσεται με 25,0 % ετησίως τα τελευταία τρία χρόνια και το 2004 είχε πωλήσεις αξίας 42,0 εκ. \$. Η εταιρεία γνώριζε ότι έπρεπε να κάνει κάτι για να ανταγωνισθεί την Κίνα, η οποία αναδύεται ως η μεγαλύτερη –διεθνώς– προμηθευτής επίπλων χαμηλού κόστους.

Αποφάσισε λοιπόν να μεταφέρει την παραγωγή της στο Βιετνάμ, όπου οι μισθοί είναι ακόμα χαμηλότεροι από την Κίνα και η κυβέρνηση προσφέρει φορολογικά κίνητρα. Ωστόσο, αποφάσισε να διατηρήσει τις εγκαταστάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης στη Μαλαισία και προχώρησε στην κατασκευή πιο εξελιγμένων επίπλων, με πιο περίπλοκα σχέδια και καλύτερα περιθώρια κέρδους. Σήμερα, το 60,0 % της παραγωγής της πραγματοποιείται στο Βιετνάμ, το 30,0 % στη Μαλαισία και λιγότερο από 10,0 % στην Κίνα (κυρίως συναρμολόγηση).⁴²

⁴² Business Week Online, http://www.businessweek.com/magazine/contents/05_09/b3922071.htm

3. Επιδράσεις στο διεθνές εμπόριο

3.1. Οι τάσεις του διεθνούς εμπορίου

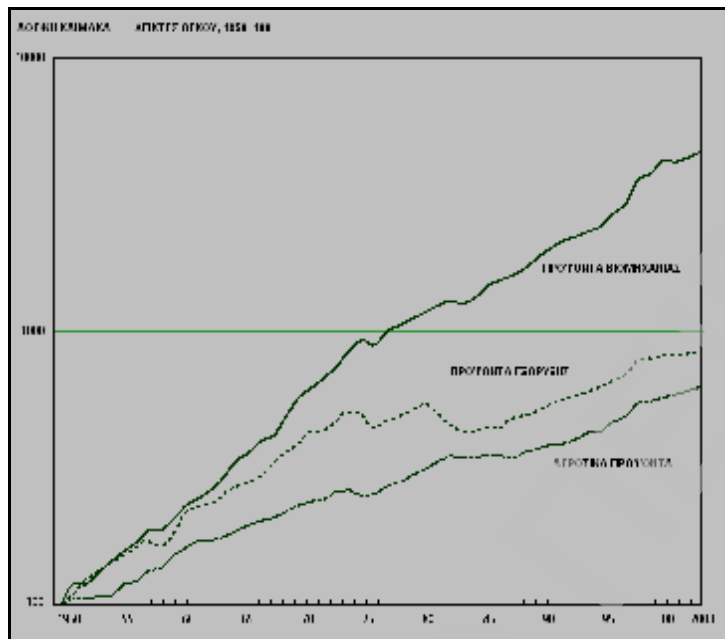
Μελετώντας την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου τα τελευταία 50 χρόνια καταγράφεται μια αυξητική τάση. Και οι τρεις κύριοι τομείς του διεθνούς εμπορίου αγαθών: αγροτικά προϊόντα, ορυκτά και προϊόντα βιομηχανίας καταγράφουν αύξηση. Η μόνη διαφορά έγκειται στο ρυθμό της αύξησης. Το διεθνές εμπόριο αγροτικών προϊόντων καταγράφει το χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης, ακολουθούν τα ορυκτά ενώ εντυπωσιακή αύξηση καταγράφουν τα προϊόντα βιομηχανίας.

Τη δεκαετία του 1950, ο κόσμος προσπαθεί να συνέλθει από τις τραγικές συνέπειες του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Οι κατεστραμμένες βιομηχανίες, κυρίως στην Ευρώπη, προσπαθούν να αποκαταστήσουν τις υποδομές τους. Το διεθνές εμπόριο ναι μεν αυξάνεται αλλά με αργούς ρυθμούς. Η αύξηση στο εμπόριο βιομηχανικών προϊόντων εντάθηκε περισσότερο μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1960, οπότε και άρχισαν να καταγράφονται οι πρώτες συνέπειες της παγκοσμιοποίησης ενώ εμφανίσθηκε και η μοναδοποίηση των φορτίων που διευκόλυνε τη μεταφορά τους (βλέπε Διάγραμμα 3.1).

Οι ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες της Δύσης αναζητούν νέες αγορές για τη διάθεση των προϊόντων τους. Πρώτη τους επιλογή οι πρώην αποικίες τους στις διάφορες περιοχές του πλανήτη, όπου τα καταναλωτικά πρότυπα πλησιάζουν αυτά των μητροπόλεων. Παράλληλα, στα πλαίσια της προσπάθειάς τους για μείωση του κόστους αναζητούν νέους τόπους εγκατάστασης της παραγωγής τους. Αναδεικνύονται οι πρώτοι υπεράκτιοι προορισμοί, κυρίως στην Ασία, οι οποίοι προσφέρουν άφθονο εργατικό δυναμικό, χαμηλό κόστος εργασίας αλλά και ελαστική φορολογική νομοθεσία. Η διαφοροποίηση αυτή στα πρότυπα παραγωγής δίνει περαιτέρω ώθηση στο διεθνές εμπόριο.

Η εμφάνιση της πολυεθνικής επιχείρησης θέτει τις βάσεις για την εκτόξευση του διεθνούς εμπορίου. Η επιδίωξη της μείωσης του κόστους και μεγιστοποίησης των κερδών ωθεί τις επιχειρήσεις στην αναζήτηση της άριστης λύσης ως προς την ανεύρεση των πρώτων υλών αλλά και του τόπου παραγωγής των προϊόντων τους.

Διάγραμμα 3.1



Διεθνές εμπόριο ανά κατηγορία αγαθών, 1950 – 2003

Πηγή: WTO, World Trade Statistics 2004 ⁴³

Ένα πουκάμισο ιταλικής σχεδίασης μπορεί να κατασκευασθεί με βαμβακερό ύφασμα προερχόμενο από την Κίνα, το Μπαγκλαντές, την Ινδονησία ή το Τουρκμενιστάν με κουμπιά από την Πολωνία, τη Ρωσία, την Αίγυπτο ή τη Ν. Αφρική και η ραφή του μπορεί να γίνει στη Συρία, στην Τουρκία, στο Καζακστάν, στη Κίνα ή στη Βουλγαρία. Η παγκοσμιοποίηση σε ένα πουκάμισο! ⁴⁴

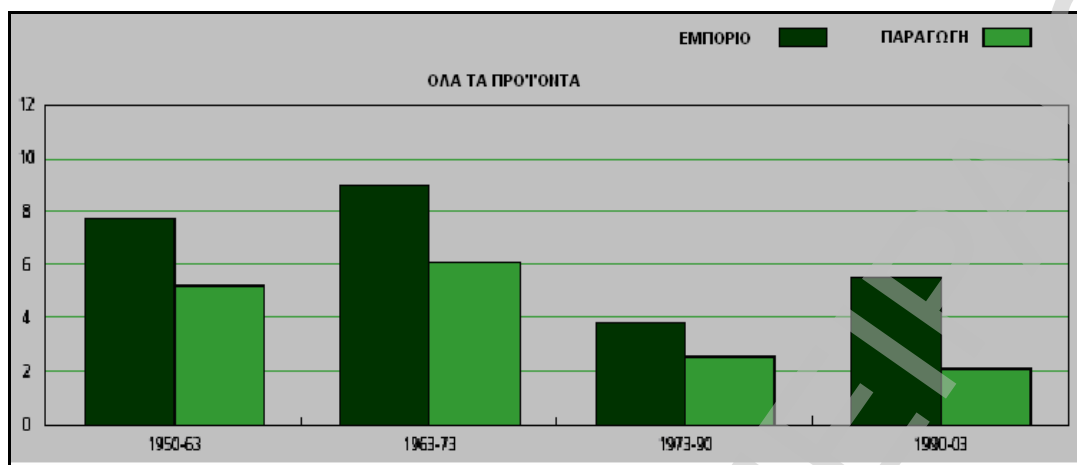
Αυτό που θα πρέπει να επισημανθεί είναι το γεγονός ότι κατά την ίδια περίοδο, η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή του όγκου του συνολικού διεθνούς εμπορίου αγαθών ξεπερνάει την αντίστοιχη μεταβολή της παγκόσμιας παραγωγής. Η διαφορά αυτή έφθασε στη μέγιστη τιμή της κατά την τελευταία περίοδο, δηλαδή από το 1990 έως και το 2003 (βλέπε Διάγραμμα 3.2). Η άνοδος της διαφοράς δείχνει το μέγεθος του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα μετά την ανάδειξη των νέων εμπορικών πόλων στην Ασία καθώς και τη σημασία του για την παγκόσμια οικονομία. ⁴⁵

⁴³ WTO, World Trade Statistics 2004, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2004_e.pdf

⁴⁴ Logistics & Management, No 33 Μάρτιος 2005, σελ. 34

⁴⁵ WTO, World Trade Statistics 2004, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2004_e.pdf

Διάγραμμα 3.2



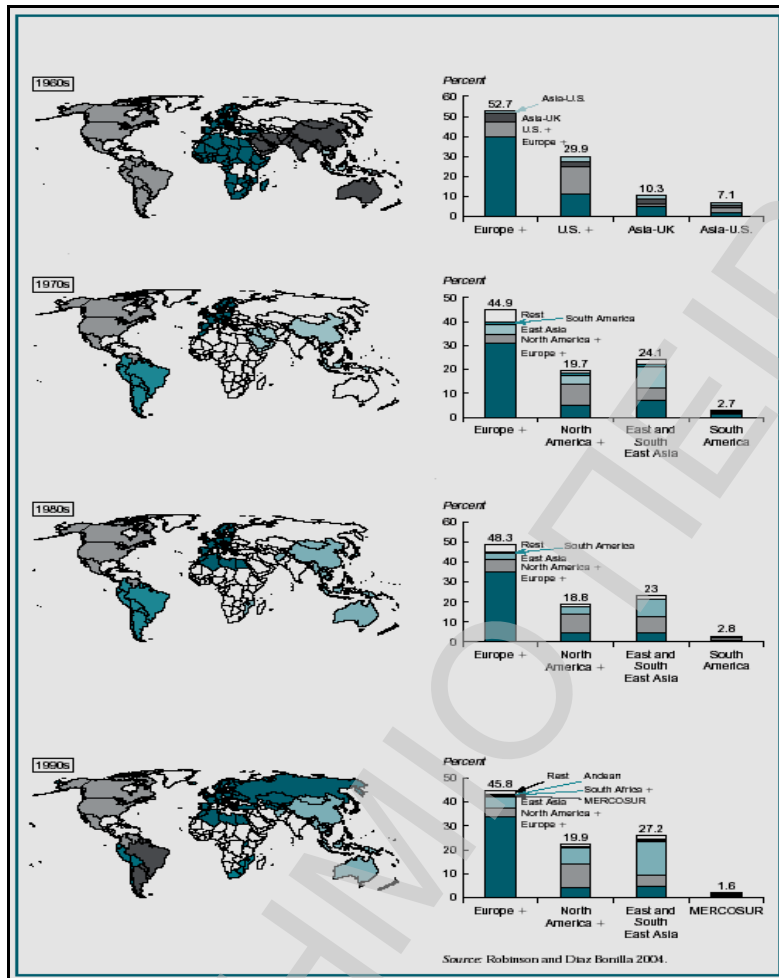
Διεθνές εμπόριο αγαθών και παγκόσμια παραγωγή, % μεταβολή, 1950 – 2003

Πηγή: WTO, World Trade Statistics 2004

Όσο αφορά τη γεωγραφική κατανομή του διεθνούς εμπορίου κατά την περίοδο αυτή, (βλέπε διάγραμμα 3.3) διακρίνουμε αρχικά κατά τη δεκαετία του 1960 την κυριαρχία Ευρώπης και Η.Π.Α. Ο διπολικός κόσμος, απόρροια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, ελέγχει το 80,0 % περίπου του διεθνούς εμπορίου. Τη σκυτάλη παίρνουν τη δεκαετία του 1970 οι ανερχόμενες δυνάμεις της Ασίας, Ιαπωνία και Κορέα, οι οποίες άρχισαν να στήνουν το Ασιατικό μπλοκ στο διεθνές εμπόριο. Το μερίδιο Ευρώπης και Η.Π.Α. περιορίζεται στο 65,0 % του διεθνούς εμπορίου.

Μια δεκαετία αργότερα, 1980, οι τίγρεις της Νοτιοανατολικής Ασίας, οι χώρες της Asean και η Αυστραλία ενσωματώνονται στο μπλοκ της Ανατολικής Ασίας. Τη δεκαετία του 1990 η Ανατολική Ασία – κυρίως η Κίνα – καθιερώνει έναν τρίτο ισχυρό πόλο στο διεθνές εμπόριο και ενισχύει το ενδοασιατικό εμπόριο. Η.Π.Α. και Ευρώπη διατηρούν σταθερό το μερίδιό τους στο διεθνές εμπόριο, το οποίο κυμαίνεται περίπου στο 65,0 %. Το μερίδιο της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας διαρκώς αυξάνεται προσεγγίζοντας το 30,0 %.

Διάγραμμα 3.3



Δημιουργία μπλοκ στο διεθνές εμπόριο, 1960 – 2000

Πηγή: World Bank, Global Economic Prospects 2005 ⁴⁶

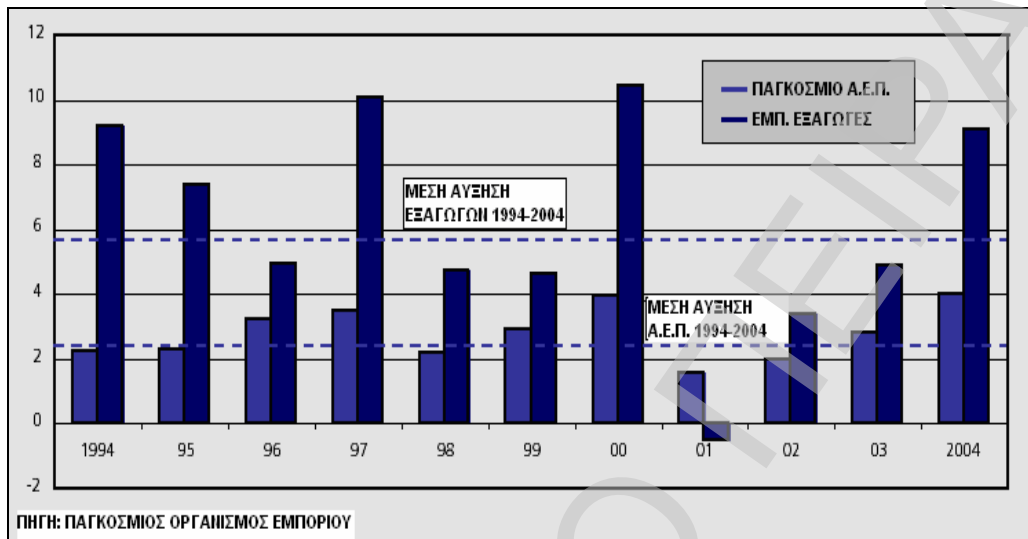
3.2. Πρόσφατες εξελίξεις

Η αύξηση του παγκόσμιου Α.Ε.Π., όπως είδαμε, ανήλθε στο 4,0 % για το 2004, καταγράφοντας την ισχυρότερη ετήσια αύξηση για περισσότερο από μια δεκαετία και παρέχοντας μια στέρεα βάση για επιτάχυνση της αύξησης του διεθνούς εμπορίου. Το

⁴⁶ World Bank, http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/IW3P/IB/2005/11/22/000160016_20051122165412/Rendered/PDF/344370PAPER0G1101official0use0only1.pdf

πραγματικό εμπόριο αγαθών αυξήθηκε κατά 9,0 %, καταγράφοντας την καλύτερη επίδοση από το 2000 και την τρίτη καλύτερη επίδοση την τελευταία δεκαετία (βλέπε Διάγρ. 3.4).⁴⁷

Διάγραμμα 3.4



% μεταβολή του διεθνούς εμπορίου αγαθών(σε όγκο) και του παγκόσμιου Α.Ε.Π., 1994-2004

Καθώς αυτό το μοντέλο ανάπτυξης συνεχίζεται, το εμπόριο γίνεται όλο και πιο σημαντικό συστατικό της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Οι πιο δυναμικοί «έμποροι» το 2004 ήταν η Ασία – κυρίως η Κίνα – η Νότια και Κεντρική Αμερική καθώς και οι πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες. Η μέση αύξηση του εμπορίου σε όλες αυτές τις περιοχές ήταν σε διψήφιο ποσοστό.

Τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης των εμπορευματικών εξαγωγών, σε σημερινές τιμές, καταγράφηκαν στις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες, την Αφρική και τη Μέση Ανατολή, όπου οι τιμές των καυσίμων είναι παράγοντας κλειδί. Στο 25,0 %, η ονομαστική αύξηση των εξαγωγών της Ασίας ήταν επίσης πάνω από το μέσο όρο το 2004, την ίδια ώρα που Ευρώπη και Β. Αμερική κατέγραψαν επιδόσεις κάτω του μέσου όρου, τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές (βλέπε πίνακα 3.1).⁴⁸

⁴⁷ WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

⁴⁸ WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

Πίνακας 3.1

Διεθνές εμπόριο αγαθών ανά περιοχή , σε δις \$, 2004

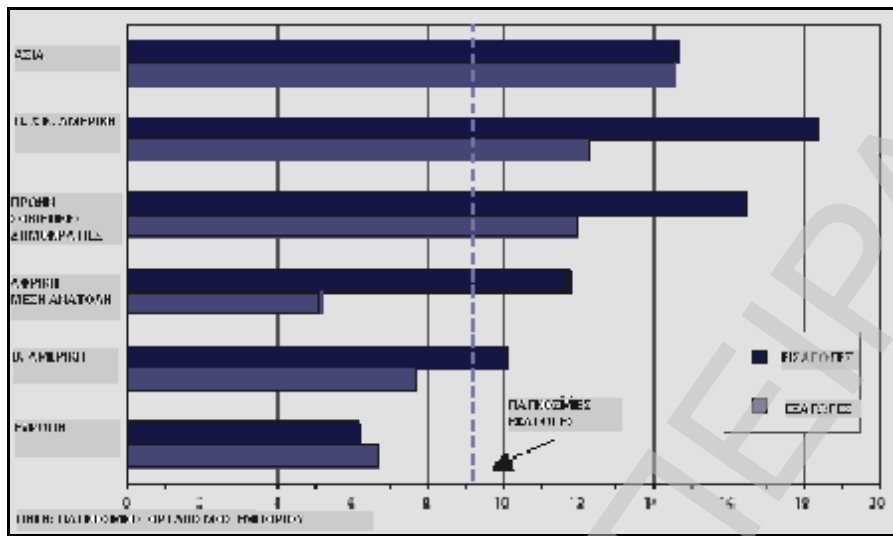
	ΕΞΑΓΩΓΕΣ					ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ				
	ΑΞΙΑ	ΕΤΗΣΙΑ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ				ΑΞΙΑ	ΕΤΗΣΙΑ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
	2004	2001	2002	2003	2004	2004	2001	2002	2003	2004
ΚΟΣΜΟΣ	8880	-4	5	17	21	9215	-4	4	16	21
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	1330	-6	-4	5	14	1727	-6	2	7	16
ΗΠΑ	819	-6	-5	4	13	1526	-6	2	8	17
Ν. & Κ. ΑΜΕΡΙΚΗ	272	-2	0	13	28	238	-1	-13	5	27
ΕΥΡΩΠΗ	4024	1	7	19	19	4133	-2	5	20	20
Ε.Ε.(25)	3708	1	7	19	19	3784	-1	5	20	19
ΡΩΣΙΑ	263	0	5	27	35	171	16	9	27	31
ΑΦΡΙΚΗ	228	-6	3	23	31	207	4	1	22	25
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ	379	-8	5	21	26	243	5	4	13	23
ΑΣΙΑ	2385	-9	8	18	25	2214	-7	6	19	27
ΚΙΝΑ	593	-16	22	35	35	561	-8	21	40	36
ΙΑΠΩΝΙΑ	565	7	3	13	20	455	8	-3	14	19

Πηγή: WTO, World Trade Report 2005

Η περιοχή της Ασίας κατέγραψε την υψηλότερη πραγματική αύξηση εμπορευματικών εξαγωγών για το 2004, με 14,5 %. Κίνα και Σιγκαπούρη κατέγραψαν ρυθμούς αύξησης μεγαλύτερους από 20,0 %. Η αύξηση των εισαγωγών ήταν περίπου 15,0 % για το 2004, σημειώνοντας επιτάχυνση σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Από τις υπόλοιπες περιοχές, η Ν. Αμερική κατέγραψε τον υψηλότερο ρυθμό αύξησης εισαγωγών παγκοσμίως, με 18,5 % ενώ ακολούθησαν οι πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες (βλέπε διάγραμμα 3.5).⁴⁹

⁴⁹ WTO, World Trade Report 2005,
http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

Διάγραμμα 3.5



Πραγματική αύξηση εμπορίου (%) ανά περιοχή , 2004

Ανάμεσα στους 20 μεγαλύτερους εξαγωγείς εμπορευμάτων, η Κίνα αντικατέστησε την Ιαπωνία ως ο τρίτος μεγαλύτερος εξαγωγέας. Η Ρωσική Ομοσπονδία και η Κίνα αύξησαν τις εξαγωγές τους περισσότερο από το ένα τρίτο κατά το 2004 (βλέπε πίνακα 3.2).

Οι μεταβολές των τιμών και των συναλλαγματικών ισοτιμιών επηρέασαν σημαντικά τις εμπορικές ροές, σε όρους δολαρίων. Οι τιμές των κύριων χρηματιστηριακών εμπορευμάτων (commodities⁵⁰) αυξήθηκαν περισσότερο από τις τιμές των προϊόντων βιομηχανίας. Η σημαντικότερη συναλλαγματική εξέλιξη κατά το 2004 υπήρξε η αποδυνάμωση του δολαρίου, που είχε ως αποτέλεσμα την ανατίμηση των Ευρωπαϊκών νομισμάτων έναντί του. Οι τιμές σε δολάρια, των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών, αυξήθηκαν κατά 11,0 % το 2004.

Η συνολική αύξηση στις τιμές των commodities ανήλθε στο 25,0 %, με μεγάλες διαφορές ανά κατηγορία προϊόντων. Οι τιμές των καυσίμων και των μετάλλων κατέγραψαν μέσες ετήσιες αυξήσεις 31,0 % και 36,0 %, αντίστοιχα. Η αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση, σε συνδυασμό με μια μείωση των άμεσα διαθέσιμων αποθεμάτων και έλλειψη πλεονάζουσας παραγωγικής δυναμικότητας παρείχαν τις βάσεις για υψηλότερες τιμές πετρελαίου.

⁵⁰ Πρώτες ύλες και προϊόντα, η τιμή των οποίων διαπραγματεύεται στα χρηματιστήρια εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο (ζάχαρη, καφές, πετρέλαιο, χρυσός κλπ)

Πίνακας 3.2

Κορυφαίοι εξαγωγείς και εισαγωγείς στο διεθνές εμπόριο αγαθών , αξία σε δις \$, μερίδιο και ετήσια % μεταβολή , 2004

ΘΕΣΗ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ				ΘΕΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ				
	ΑΞΙΑ	ΜΕΡΙΔΙΟ	%		ΑΞΙΑ	ΜΕΡΙΔΙΟ	%	
1	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	914.8	10.0	22	1	Η.Π.Α.	1526.4	16.1
2	Η.Π.Α.	819.0	9.0	13	2	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	717.5	7.6
3	ΚΙΝΑ	593.4	6.5	35	3	ΚΙΝΑ	561.4	5.9
4	ΙΑΠΩΝΙΑ	565.5	6.2	20	4	ΓΑΛΛΙΑ	464.1	4.9
5	ΓΑΛΛΙΑ	451.0	4.9	15	5	ΑΓΓΛΙΑ	462.0	4.9
6	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	358.8	3.9	21	6	ΙΑΠΩΝΙΑ	454.5	4.8
7	ΙΤΑΛΙΑ	346.1	3.8	16	7	ΙΤΑΛΙΑ	349.0	3.7
8	ΑΓΓΛΙΑ	345.6	3.8	13	8	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	319.9	3.4
9	ΚΑΝΑΔΑΣ	322.0	3.5	18	9	ΒΕΛΓΙΟ	287.2	3.0
10	ΒΕΛΓΙΟ	308.9	3.4	21	10	ΚΑΝΑΔΑΣ	275.8	2.9
11	ΧΟΝΓ ΚΟΝΓΚ	265.7	2.9	16	11	ΧΟΝΓ ΚΟΝΓΚ	273.0	2.9
	ΕΞΑΓ.ΚΙΝΑ	22.6	0.2	15		ΚΑΘ.ΕΙΣΑΓ.	29.9	0.3
	ΕΠΑΝΕΞΑΓ.	243.1	2.7	16	12	ΙΣΠΑΝΙΑ	249.8	2.6
12	ΚΟΡΕΑ	253.9	2.8	31	13	ΚΟΡΕΑ	224.4	2.4
13	ΜΕΞΙΚΟ	188.6	2.1	14	14	ΜΕΞΙΚΟ	206.4	2.2
14	ΡΩΣΙΑ	183.2	2.0	35	15	ΤΑΪΠΕΪ	167.9	1.8
15	ΤΑΪΠΕΪ	181.4	2.0	21				
16	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	179.5	2.0	25	16	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	163.8	1.7
	ΕΓΧ.ΕΞΑΓ.	98.5	1.1	23		ΚΑΘ.ΕΙΣΑΓ.	82.8	0.9
	ΕΠΑΝΕΞΑΓ.	81.0	0.9	26	17	ΑΥΣΤΡΙΑ	115.1	1.2
17	ΙΣΠΑΝΙΑ	179.0	2.0	15	18	ΕΛΒΕΤΙΑ	111.5	1.2
18	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	126.5	1.4	21	19	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	107.8	1.1
19	ΣΟΥΗΔΙΑ	121.0	1.3	19	20	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	105.2	1.1
20	Σ. ΑΡΑΒΙΑ	119.6	1.3	28				
	ΣΥΝΟΛΟ	6823.4	74.8	-		ΣΥΝΟΛΟ	7142.7	75.5
	ΚΟΣΜΟΣ	9123.5	100.0	21		ΚΟΣΜΟΣ	9458.3	100.0

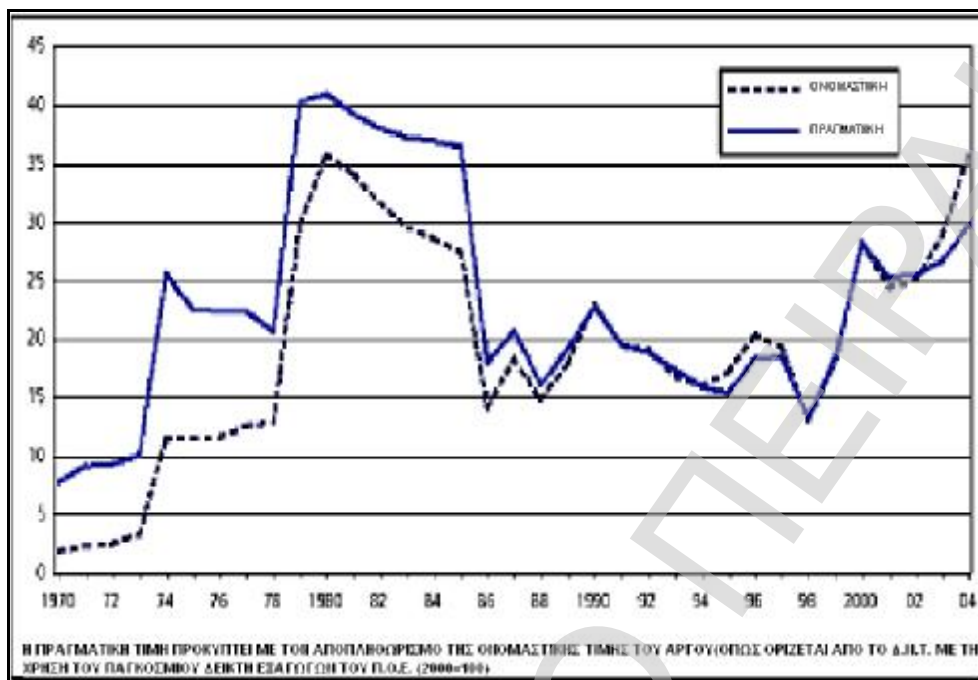
ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΜΕΙΟΝ ΤΙΣ ΕΠΑΝΕΞΑΓΩΓΕΣ

ΠΗΓΗ: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Η μέση ετήσια τιμή του αργού πετρελαίου ανέβηκε στα 36,0 \$/βαρέλι το 2004, αγγίζοντας το προηγούμενο ιστορικά υψηλό επίπεδο του 1980. Αποπληθωρίζοντας την με τη χρήση του παγκόσμιου δείκτη τιμών εξαγωγών (έτος βάσης 2000), η πραγματική τιμή του πετρελαίου ανήλθε στα 30,0 \$/βαρέλι για το 2004, το διπλάσιο από το επίπεδο του 1995 και το υψηλότερο από το 1985 (βλέπε διάγραμμα 3.6).⁵¹

⁵¹ WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

Διάγραμμα 3.6



Εξελίξεις στην τιμή του αργού πετρελαίου, σε \$ / βαρέλι, 1970 – 2004

Πηγή: WTO, World Trade Report 2005

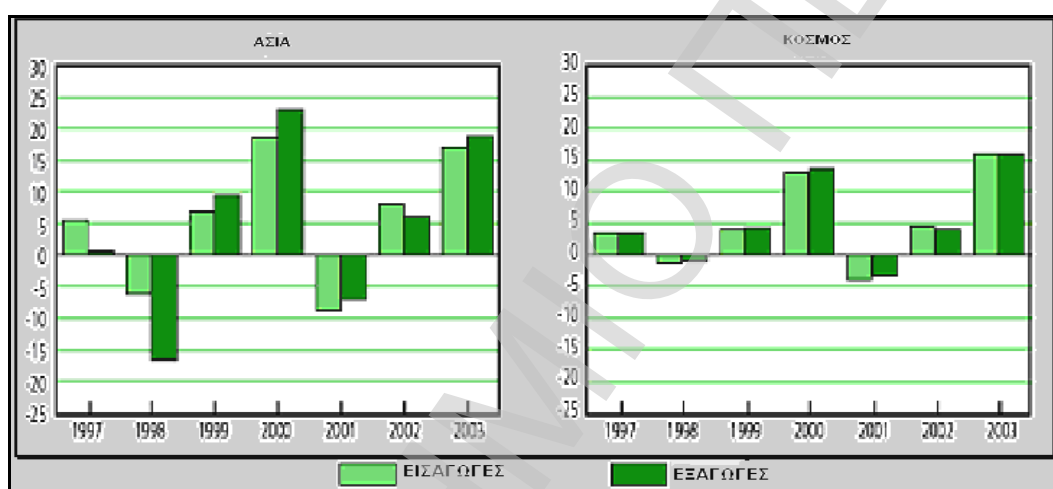
Οι υψηλότερες τιμές του πετρελαίου και των μετάλλων αύξησαν σημαντικά το μερίδιο των καυσίμων, των μετάλλων, του σιδήρου και του χάλυβα στις παγκόσμιες εμπορευματικές εξαγωγές, σε ένα νέο – κυκλικά – υψηλό επίπεδο. Η Μέση Ανατολή, η Αφρική και οι πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες είναι μεγάλοι καθαροί εξαγωγείς καυσίμων και μετάλλων και το μερίδιό τους στο διεθνές εμπόριο αγαθών επανέκαμψε περαιτέρω το 2004, κυρίως λόγω των εξελίξεων στις τιμές. Καθώς η αναπτυσσόμενη Ασία και η Ν. Αμερική κατέγραψαν αύξηση εξαγωγών περισσότερο από 25,0 % το 2004, το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών στις διεθνείς εξαγωγές έφθασε στο νέο υψηλό επίπεδο του 31,0 %.

Η αύξηση των εμπορευματικών εξαγωγών των χωρών της αναπτυσσόμενης Ασίας οφείλεται εν μέρει στην ανάκαμψη στον τομέα των ηλεκτρονικών. Οι διεθνείς αποστολές ψηφιακών καμερών, κινητών τηλεφώνων, ημιαγωγών και προσωπικών υπολογιστών αυξήθηκαν με διψήφια ποσοστά.

3.3. Εξελίξεις στην Ασία

Μελετώντας τη μεταβολή των εισαγωγών και εξαγωγών τόσο σε αξία όσο κι σε όγκο για την περίοδο 1996 – 2003, βλέπουμε ότι αυτές ακολουθούν τις κρίσεις στην οικονομία. Η ασιατική κρίση του 1997, μετέφερε τις συνέπειές της στο 1998, με αποτέλεσμα να μειωθεί σημαντικά η αξία των εξαγωγών αλλά πολύ περισσότερο των εισαγωγών της Ασίας. Οι αντίστοιχες συνέπειες για την παγκόσμια κοινότητα ήταν αισθητά μικρότερες. Παρόμοια ήταν και η κατάσταση κατά την κρίση του 2001 (βλέπε Διάγραμμα 3.7).⁵²

Διάγραμμα 3.7



Αξία διεθνούς εμπορίου αγαθών , % μεταβολή , 1996 – 2003

Πηγή: WTO, World Trade Statistics 2004

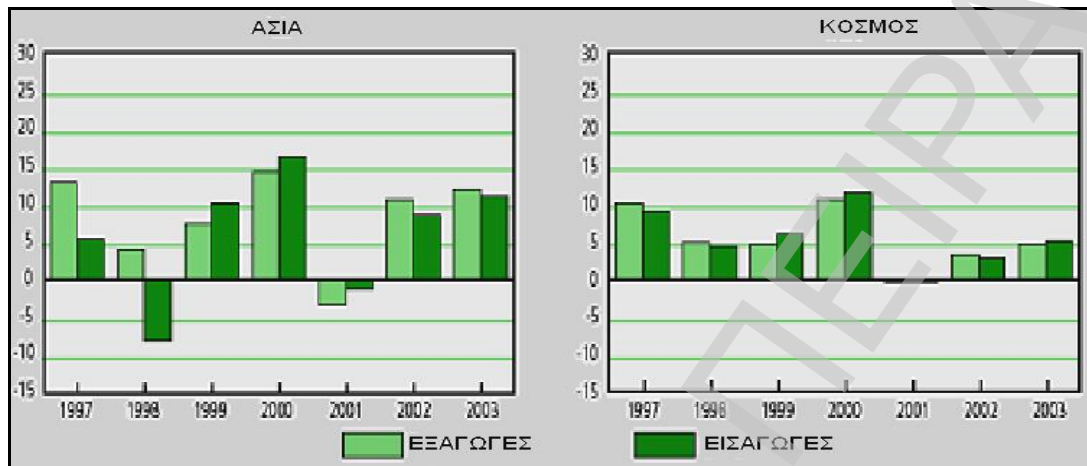
Αν δούμε τον όγκο των εξαγωγών – εισαγωγών παρατηρούμε ότι το 1998 οι εξαγωγές αυξήθηκαν, δηλαδή δεν επηρεάστηκαν καθώς κατευθύνονταν στον υπόλοιπο κόσμο ο οποίος δεν επηρεάστηκε από την κρίση ενώ αντίθετα οι εισαγωγές μειώθηκαν σημαντικά ως αποτέλεσμα της κρίσης. Αντίθετα, ο κόσμος στο σύνολό του κατέγραψε αύξηση τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές (βλέπε Διάγραμμα 3.8).

Στην κρίση του 2001, η οποία δεν είχε την έδρα της στη Ν.Α.Ασία, η επίδραση στην περιοχή ήταν αισθητά μικρότερη ενώ αντίθετα ο υπόλοιπος κόσμος κατέγραψε στασιμότητα σε εισαγωγές και εξαγωγές, ως αποτέλεσμα της κρίσης με τις μετοχές των εταιρειών

⁵² WTO, World Trade Statistics 2004, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2004_e.pdf

διαδικτύου (dot.com crisis), εμφανίζοντας σημαντική μείωση και στους δύο τομείς ως προς τις επιδόσεις των προηγούμενων χρόνων.⁵³

Διάγραμμα 3.8



Όγκος διεθνούς εμπορίου αγαθών, % μεταβολή, 1996 – 2003

Πηγή: WTO, World Trade Statistics 2004

Το 2004, οι εμπορευματικές εξαγωγές της Ασίας αυξήθηκαν κατά 25,0 % και ανήλθαν στα 2.385 δις δολάρια ενώ οι εξαγωγές εμπορικών υπηρεσιών αυξήθηκαν κατά 21,0 % στα 436 δις δολάρια. Η αξία των εισαγωγών της περιοχής αυξήθηκε περισσότερο από την αξία των εξαγωγών τόσο στα εμπορεύματα όσο και στις υπηρεσίες (βλέπε Διάγραμμα 3.9).⁵⁴

Το ενδοπεριφερειακό εμπόριο ήταν ιδιαίτερα ισχυρό καθώς η περιοχή συνέχισε να απολαμβάνει έναν από τους υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης παγκοσμίως. Η κινέζικη οικονομία συνέχισε να επεκτείνεται δυναμικά παρασύροντας τόσο τη δική της εμπορική επέκταση όσο και της ευρύτερης περιοχής. Για πρώτη φορά, οι εξαγωγές της Κίνας ξεπέρασαν αυτές της Ιαπωνίας.

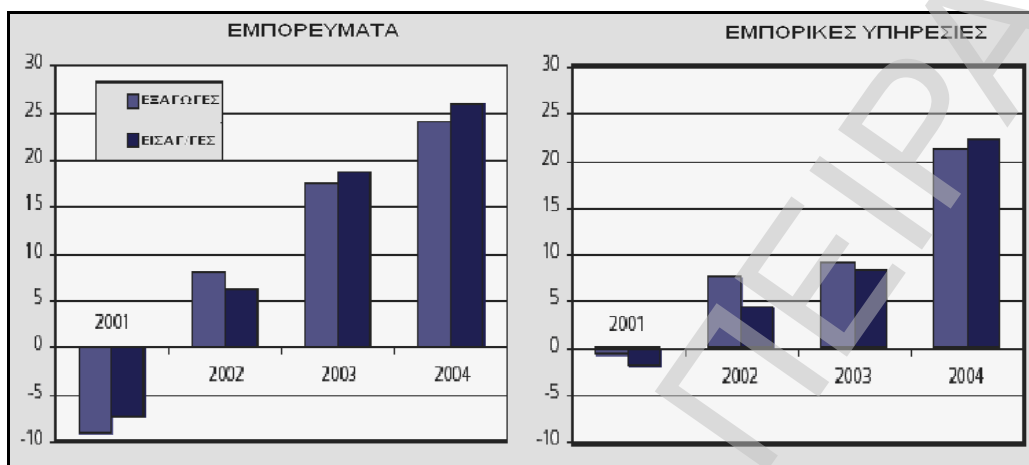
Παρόλο που το μερίδιο των Η.Π.Α. στις εμπορευματικές εξαγωγές (και εισαγωγές) της περιοχής συνέχισε να μειώνεται το 2004, το διμερές εμπορικό πλεόνασμα της Ασίας με τις Η.Π.Α. διευρύνθηκε περαιτέρω σε απόλυτους όρους. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία των Η.Π.Α., το 2004 οι εμπορευματικές εξαγωγές προς την Ασία αυξήθηκαν κατά 12,0 % στα

⁵³ WTO, World Trade Statistics 2004, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2004_e.pdf

⁵⁴ WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

226,0 δις δολάρια ενώ οι εισαγωγές από την Ασία αυξήθηκαν κατά 17,4 % στα 568,0 δις δολάρια (τιμές c.i.f.).⁵⁵

Διάγραμμα 3.9



Ασία, εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, ετήσια % μεταβολή, 2001 – 2004

Πηγή: WTO, World Trade Report 2005

Οι νέες βιομηχανοποιημένες χώρες της Ασίας αύξησαν τις εξαγωγές τους (σε όρους όγκου) κατά 17,1 % έναντι 7,2 % των κύριων οικονομιών και τις εισαγωγές τους κατά 15,8 % έναντι 7,5 %, αντίστοιχα. Και οι δύο επιδόσεις ήταν καλύτερες σε σχέση με τη μέση ετήσια απόδοση κατά τη δεκαετία 1987 – 1996, 12,1 % και 14,3 %, αντίστοιχα.

Στο σύνολό τους οι αναπτυσσόμενες χώρες αύξησαν το μερίδιό τους στις διεθνείς αγορές κατά 19,0 % περίπου, από 19,0 % το 2000 σε 23,0 % το 2004. Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτής της αύξησης οφείλεται στην Κίνα, η οποία αύξησε το μερίδιό της στο διεθνές εμπόριο από 2,9 % το 2000 σε 5,8 % το 2004.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες στη Ν.Α.Ασία αύξησαν σημαντικά τα μερίδιά τους. Η Ν.Α.Ασία αύξησε τις εξαγωγές της 20,2 % σε σχέση με το 12,8 % του 2003. Η αύξηση των εξαγωγών ήταν ιδιαίτερα δυναμική στη Καμπότζη, τη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη, την Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ (βλέπε πίνακα 3.3). Η αυξημένη ζήτηση για ηλεκτρονικά καθώς και

⁵⁵ WTO, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

η ενίσχυση των επενδύσεων στις κύριες βιομηχανικές χώρες ωφέλησε τις χώρες της περιοχής.⁵⁶

Οι εμπορικές εξαγωγές της Καμπότζης εκτοξεύθηκαν από τα υφάσματα και τα ελαστικά ενώ τα πετροχημικά και τα φαρμακευτικά συνεισέφεραν σημαντικά στην αύξηση των εξαγωγών της Σιγκαπούρης. Την ίδια ώρα, οι υψηλές τιμές του πετρελαίου και των αγροτικών προϊόντων αύξησαν τα έσοδα του Βιετνάμ από εξαγωγές κατά 30,3 %. Λόγω της μεγάλης αύξησης του εισοδήματος των χωρών της περιοχής τα τελευταία χρόνια, οι εισαγωγές αυξήθηκαν επίσης ταχύτατα, κατά μέσο όρο 23,6 % το 2004 έναντι 12,1 % το 2003⁵⁷ (βλέπε πίνακα 3.4).

Σχετικά με την κατεύθυνση των εξαγωγών των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας, κυρίαρχη θέση κατέχει η Ασία και ακολουθούν με παρόμοια ποσοστά Δυτική Ευρώπη και Βόρεια και Κεντρική Αμερική. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία για την Καμπότζη, η οποία είναι η μοναδική χώρα της περιοχής, η οποία μείωσε σημαντικά το ποσοστό των εξαγωγών της προς την Ασία αυξάνοντας αντίστοιχα αυτά της Αμερικής και της Ευρώπης (βλέπε πίνακα 3.5). Αντίστοιχα είναι και τα στοιχεία που αφορούν την προέλευση των εισαγωγών. Εδώ η κυριαρχία της Ασίας είναι αναμφισβήτητη για όλες τις χώρες της περιοχής (βλέπε πίνακα 3.6).

⁵⁶ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>, IMF Statistics, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/index.htm#ch1box>

⁵⁷ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>, IMF Statistics, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/index.htm#ch1box>

Πίνακας 3.3

Η πορεία των εξαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας , % μεταβολή , 1993 – 2004

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Καμπότζη	7.0	73.1	74.3	-24.6	33.9	6.0	6.6	36.4	3.6	28.5	8.6	21.7
Ινδονησία	8.4	8.8	13.4	9.7	7.3	-8.6	-0.4	27.7	-9.3	1.5	-	9.4
Λάος	81.4	24.9	2.4	3.1	-1.4	7.7	-10.5	9.6	-3.3	-6.9	23.0	7.6
Μαλαισία	17,0	27.0	20.2	6.5	12.2	29.7	12.2	16.1	-10.4	6.9	11.6	20.5
Βιρμανία	15.7	27.8	-6.7	8.8	17.5	4.8	32.4	42.3	34.5	-	-	-
Φιλιππίνες	15.8	18.5	29.4	17.7	22.8	16.9	18.8	8.7	-15.6	9.5	3.1	9.6
Σιγκαπούρη	15.6	23.3	13.7	5.2	5.3	-1.0	5.7	22.4	-8.3	2.7	12.1	24.2
Ταϊλάνδη	13.5	21.6	23.6	0.4	27.9	24.4	-1.4	25.2	4.1	1.3	14.0	23.0
Βιετνάμ	15.7	35.8	34.4	33.2	26.6	1.9	23.3	25.5	3.8	11.2	20.8	30.3
Κίνα	-	32.0	23.0	1.5	20.9	0.5	6.1	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4
Ινδία	29,9	18,5	28,6	11,7	9,5	7,4	14,2	27,6	2,7	22,1	-	23.2

Πηγή: IMF Statistics , ADB, 2005 Outlook

Πίνακας 3.4

Η πορεία των εισαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, % μεταβολή, 1993 – 2004

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Καμπότζη	6,2	58,0	59,5	-9,7	1,9	-1,8	9,0	31,3	4,2	44,4	6,8	22,2
Ινδονησία	3,7	12,9	27,0	5,7	-2,9	-34,4	-12,2	39,6	-7,6	0,9	-	13,3
Λάος	62,6	30,6	4,4	17,1	-6,0	-14,7	0,3	-3,4	-4,7	-8,4	7,2	9,5
Μαλαισία	15,7	32,8	24,6	1,5	12,0	3,3	8,9	-93,9	1.759,1	8,2	4,8	25,8
Βιρμανία	47,7	5,2	23,6	14,3	22,0	17,4	-3,6	-7,3	21,9	-	-	-
Φιλιππίνες	21,4	20,6	25,8	21,8	11,2	-18,3	3,3	13,6	-5,6	6,4	0,8	10,6
Σιγκαπούρη	17,1	13,7	12,7	5,0	6,2	-13,6	10,8	23,4	-10,5	0,3	7,0	27,1
Ταϊλάνδη	12,9	17,4	28,8	3,9	5,0	-7,8	7,5	30,8	10,4	0,8	13,1	26,9
Βιετνάμ	54,4	48,5	40,0	36,6	4,0	-0,8	2,1	33,2	3,7	21,7	27,8	26,0
Κίνα	11,2	14,3	5,1	2,6	-1,5	18,2	35,8	8,2	21,2	39,9	36,0	36,0
Ινδία	15,3	23,1	36,4	13,2	11,0	15,7	20,7	7,3	6,2	21,2	-	39,0

Πηγή: IMF Statistics, ADB, 2005 Outlook

Πίνακας 3.5

Κατεύθυνση των εξαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, σε % , 1990 – 2003

Από	Προς	Ασία		Ευρώπη		Β. & Κ. Αμερική		Μέση Ανατολή		Ν. Αμερική		Αφρική		Ωκεανία		Υπόλοιπος κόσμος	
		1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003
	Καμπότζη	90,9	12,5	5,0	25,2	0,4	61,4	0,1	0,0	0,4	0,0	0,1	0,3	0,2	0,1	2,9	0,4
	Ινδονησία	67,7	59,8	12,2	14,3	13,9	14,8	2,9	3,1	0,1	0,8	0,5	1,6	1,9	4,1	0,7	1,4
	Λάος	85,5	43,7	10,6	27,7	1,7	1,8	0,1	0,1	0,6	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,5	26,5
	Μαλαισία	59,8	58,5	15,6	12,7	18,1	21,8	2,5	2,2	0,3	0,3	0,4	0,7	2,0	2,8	1,3	0,9
	Βιρμανία	68,1	63,1	7,4	14,4	4,2	12,3	1,5	0,2	0,0	0,0	14,3	7,8	0,7	0,4	3,8	1,6
	Φιλιππίνες	37,5	59,4	18,8	14,8	40,2	23,2	1,6	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2	1,3	1,4	0,2	0,4
	Σιγκαπούρη	51,1	61,2	15,9	13,8	23,1	16,1	2,5	2,0	0,4	0,2	2,0	1,1	3,4	4,2	1,7	1,3
	Ταϊλάνδη	39,2	54,7	24,1	15,9	25,3	19,0	5,4	3,6	0,2	0,7	2,1	1,8	1,9	3,1	1,9	1,3
	Βιετνάμ	40,3	38,6	6,9	23,0	0,6	23,0	1,0	2,7	0,0	0,2	0,2	0,8	0,3	7,7	50,7	4,0
	Κίνα	68,8	47,3	10,3	16,9	10,2	23,9	2,3	3,3	0,4	1,2	1,9	2,1	0,9	1,6	5,3	3,7
	Ινδία	21,5	29,7	29,1	23,9	16,3	23,7	7,1	9,2	0,1	1,7	1,8	4,0	1,2	1,3	22,9	6,5

Πηγή: IMF Statistics, ADB, 2005 Outlook

Πίνακας 3.6

Προέλευση των εισαγωγών των χωρών της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, σε %, 1990 – 2003

Προς	Από	Ασία		Ευρώπη		Β. & Κ. Αμερική		Μέση Ανατολή		Ν. Αμερική		Αφρική		Ωκεανία		Υπόλοιπος κόσμος	
		1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003	1990	2003
Καμπότζη		64,8	92,7	26,0	4,2	0,1	2,3	3,5	0,0	0,5	0,1	0,0	2,5	0,4	2,6	2,6	0,4
Ινδονησία		49,6	60,3	21,7	13,0	13,7	7,7	5,0	5,9	2,0	1,3	4,4	6,0	5,6	1,3	1,3	1,9
Λάος		87,8	90,6	9,7	5,5	0,8	0,6	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,9	1,2	0,5	0,5	2,2
Μαλαισία		56,2	69,3	17,4	11,5	18,1	12,8	1,2	1,6	1,6	0,6	0,3	4,2	1,8	0,7	0,7	2,1
Βιρμανία		69,2	94,7	18,7	2,2	3,1	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	3,7	0,4	4,7	4,7	2,1
Φιλιππίνες		46,3	60,2	12,5	8,9	21,1	19,4	11,8	6,7	2,5	1,0	0,2	4,3	2,2	0,9	0,9	1,5
Σιγκαπούρη		52,4	57,7	15,3	14,3	17	15	11	8,7	0,9	0,4	0,5	2,2	1,9	0,6	0,6	1,5
Ταϊλάνδη		58,4	59,9	18,3	11,1	12,1	10,4	4,1	9,9	1,8	1,6	1,2	2,0	2,5	2,4	2,4	3,4
Βιετνάμ		35,5	76,3	9,9	9,8	0,4	6,3	0,0	1,0	0,0	0,6	0,1	0,2	0,4	1,6	53,7	4,2
Κίνα		52,7	56,4	18,1	13,7	16	9,9	0,9	3,5	2,0	3,0	0,7	2,0	2,8	2,1	6,9	9,4
Ινδία		18,7	25,5	33,7	22,5	12,9	8,2	18,3	9,0	1,7	2,2	2,8	4,6	3,4	2,9	8,5	25,0

Πηγή: IMF Statistics, ADB, 2005 Outlook

3.3.1. Οι επιδόσεις της Κίνας

Η Κίνα αναδείχθηκε σε ηγέτιδα δύναμη στο διεθνές εμπόριο. Η Κίνα ήταν υπεύθυνη για περισσότερο από το 20,0 % της αύξησης του διεθνούς εμπορίου. Το εξωτερικό της εμπόριο συνέχισε την αυξητική του πορεία ξεπερνώντας για πρώτη φορά στο σύνολο το 1,0 τρις \$ το 2004. Οι εξαγωγές διαμορφώθηκαν στα 593,4 δις \$, σημειώνοντας αύξηση 35,4 % ενώ οι εισαγωγές ανήλθαν στα 561,4 δις \$, καταγράφοντας αύξηση 36,0 % ως προς το 2003. Το 2005 το εμπορικό της πλεόνασμα αυξήθηκε ακόμα περισσότερο ξεπερνώντας τα 100,0 δις δολάρια!⁵⁸

Πίνακας 3.7

Το διεθνές εμπόριο της Κίνας, σε δις \$, και ετήσια % μεταβολή, 1995 – 2005

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Εξαγ.	148.8	151.1	182.7	183.8	194.9	249.2	266.2	325.6	438.4	593.4	762
%	23.0	1.5	20.9	0.5	6.1	27.8	6.8	22.3	34.6	35.4	28.4
Εισ.	132.1	138.8	142.4	140.2	165.7	225.1	243.6	295.2	412.8	561.4	660.1
%	14.3	5.1	2.6	-1.5	18.2	35.8	8.2	21.2	39.9	36	17.6
Σύν.	280.9	289.9	325.1	324.0	360.6	474.3	509.8	620.8	851.2	1,154	1,422
%	18.7	3.2	12.1	-0.4	11.3	31.5	7.5	21.8	37.1	35.7	23.2
Ισοζ.	16.7	12.3	40.3	43.5	29.2	24.1	22.5	30.4	25.5	31.9	101.8

Πηγή: The US-China Business Council, PRC General Administration of Customs

Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτής της αύξησης προήλθε από τα καύσιμα και τις πρώτες ύλες. Οι παράγοντες που ώθησαν την αύξηση των εισαγωγών ήταν η βασισμένη στην υπερεπένδυση εγχώρια ζήτηση, οι αυξημένες διεθνείς τιμές του πετρελαίου και η μείωση των εισαγωγικών δασμών και η απόσυρση μη – δασμολογικών εμποδίων , ως αποτέλεσμα της εισόδου της στον Π.Ο.Ε. (2001). Η Κίνα έπαιξε ιδιαίτερο ρόλο στο διαπεριφερειακό εμπόριο. Το διμερές εμπόριο με την Asean, αυξήθηκε κατά 36,0 % και ανήλθε στα 100,0 δις \$ το 2004.

Οι εξαγωγές αφορούσαν κυρίως ηλεκτρικό εξοπλισμό, εξοπλισμό παραγωγής ενέργειας, ενδύματα, σίδηρο και χάλυβα, έπιπλα, οπτικά και ιατρικό εξοπλισμό, υποδήματα ,

⁵⁸ The US-China Business Council, <http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>

παιχνίδια , ορυκτά καύσιμα και πετρέλαιο, ανόργανα και οργανικά χημικά. Οι εισαγωγές αφορούσαν ηλεκτρικό εξοπλισμό, εξοπλισμό παραγωγής ενέργειας, ορυκτά καύσιμα και πετρέλαιο, οπτικά και ιατρικό εξοπλισμό, σίδηρο και χάλυβα, πλαστικά, ανόργανα και οργανικά χημικά, μεταλλεύματα, οχήματα και ανταλλακτικά και χαλκό.

Κύριοι εμπορικοί της εταίροι είναι οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία, το Χονγκ Κονγκ, η Ν. Κορέα, η Ταϊβάν, η Γερμανία, η Σιγκαπούρη, η Μαλαισία, η Ολλανδία και η Ρωσία. Οι εξαγωγές της κατευθύνονται κυρίως προς Η.Π.Α., Χονγκ Κονγκ, Ιαπωνία, Ν. Κορέα, Γερμανία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ταϊβάν, Σιγκαπούρη και Ρωσία ενώ οι εισαγωγές της προέρχονται κυρίως από Ιαπωνία, Ταϊβάν, Ν. Κορέα, Η.Π.Α., Γερμανία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη, Ρωσία, Ταϊλάνδη και Αυστραλία.⁵⁹

3.3.2. Οι επιδόσεις της Ινδίας

Η Ινδία από την πλευρά της κατέγραψε εξίσου σημαντικές επιδόσεις. Η δυναμική αύξηση του Α.Ε.Π. για το 2004 συνοδεύθηκε από αύξηση των εξαγωγών κατά 27,0 % και των εισαγωγών κατά 34,0 % σε σχέση με το 2003. Η μεγαλύτερη αύξηση των εισαγωγών είναι αποτέλεσμα της υψηλής τιμής του πετρελαίου και της ισχυρής εγχώριας ζήτησης. Η επιτάχυνση των εμπορευματικών εξαγωγών αντανάκλα κυρίως την ισχυρή αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης, κυρίως από τις χώρες της Asean. Για το 2004, οι συνολικές εξαγωγές της Ινδίας ανήλθαν στα 73,0 δις \$ ενώ οι εισαγωγές στα 95,0 δις \$.⁶⁰

Οι εμπορευματικές εξαγωγές παρουσιάζουν μεγαλύτερο βαθμό διαφοροποίησης από τις εισαγωγές, οι οποίες κυρίως αποτελούνται από αγαθά χύδην. Η αύξηση των εξαγωγών πηγάζει από επέκταση στις εξαγωγές υφασμάτων και ενδυμάτων, ανταλλακτικά αυτοκινήτων και χημικά (συμπεριλαμβανομένων των φαρμακευτικών). Οι εξαγωγές υφασμάτων είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές ποικίλλοντας από βαμβακερά είδη, νήματα έως και πλεκτά.⁶¹

Οι κύριοι εμπορικοί της εταίροι είναι οι Η.Π.Α., με μερίδιο 16,75 % για την περίοδο 2005–2006, ακολουθούν τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα με ποσοστό 8,36 % ενώ στην τρίτη θέση βρίσκονται η Κίνα με μερίδιο 6,54 %. Οι χώρες της Asean αναλογούν στο 9,3 % του συνολικού εμπορίου της Ινδίας. Οι χώρες της Asean μαζί με την Ιαπωνία, την Κίνα και την

⁵⁹ The US-China Business Council, <http://www.USChinaTradeStatisticsandChina'sWorldTradeStatistics.htm>

⁶⁰ WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

⁶¹ Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>

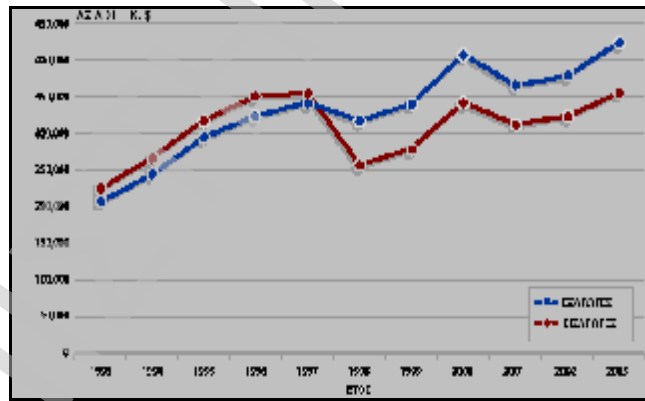
Κορέα αναλογούν στο 19,9 % του εμπορίου της ενώ ακολουθεί η Ε.Ε. με ποσοστό 19,0 % και η Β. Αμερική με 12,9 % για την περίοδο 2003 – 2004.⁶²

3.3.3. Οι επιδόσεις των χωρών – μελών της Asean

Το διεθνές εμπόριο των χωρών – μελών της Asean κινείται ανοδικά, τόσο στον τομέα των εξαγωγών όσο και στις εισαγωγές, κατά την τελευταία δεκαετία. Εξαιρέσεις αποτελούν τα έτη 1998 και 2001 κατά τα οποία εκδηλώθηκαν οι συνέπειες των δύο οικονομικών κρίσεων που έπληξαν την παγκόσμια οικονομία. Η μείωση το 1998 ήταν πιο έντονη καθώς η κρίση είχε την έδρα της στην περιοχή σε αντίθεση με την κρίση του 2001, η οποία είχε ασθενέστερες συνέπειες.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από τον Π.Ο.Ε., οι εμπορευματικές εξαγωγές της Asean για το 2004 ανήλθαν στα 550,0 δις δολάρια ενώ οι εισαγωγές έφθασαν τα 491,0 δις δολάρια, σημειώνοντας αύξηση κατά 20,0 % και 26,0 %, αντίστοιχα. Οι εξαγωγές υπηρεσιών ανήλθαν στα 87,0 δις δολάρια ενώ οι εισαγωγές στα 108,0 δις δολάρια, σημειώνοντας αύξηση κατά 21,0 % και 18,0 %, αντίστοιχα ⁶³ (βλέπε διάγραμμα 3.10).

Διάγραμμα 3.10



Τάση των Συνολικών Εξαγωγών – Εισαγωγών, Asean 6 ⁶⁴, 1993 – 2003

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004 ⁶⁵

⁶² Economy Watch, <http://economywatch.com/business-and-economy/trade-india.html>

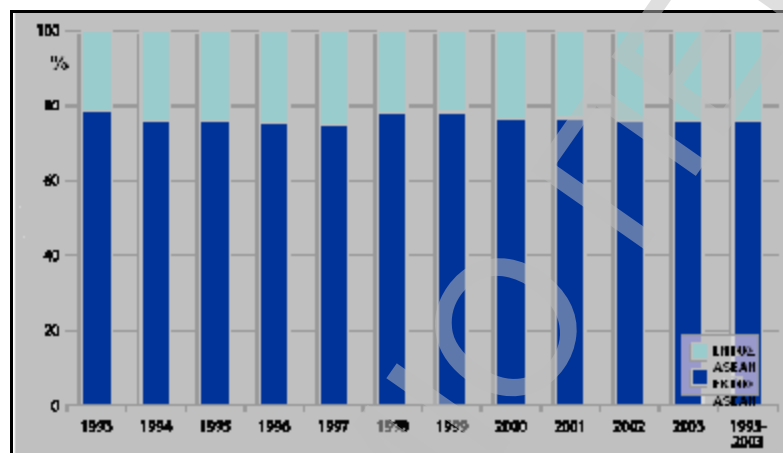
⁶³ WTO, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf

⁶⁴ Μπρουνέι, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Σιγκαπούρη, Φιλιππίνες, Ινδονησία

⁶⁵ Asean, http://www.aseansec.org/Statistics%202004/04_Macro.pdf

Αυτό που παρουσιάζει ενδιαφέρον κατά την εξέταση του διεθνούς εμπορίου των χωρών – μελών της Asean, είναι η εξωστρέφεια που παρουσιάζει καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των εξαγωγών κατευθύνεται σε χώρες εκτός Asean. Το ποσοστό αυτό κυμαίνεται περίπου στο 80,0 % την τελευταία δεκαετία και δείχνει την ευρεία συμμετοχή και το άνοιγμα των οικονομιών τους στο διεθνές εμπόριο. Αντίστοιχη είναι και η εικόνα στις εισαγωγές καθώς περίπου το 80,0 % από αυτές προέρχεται από χώρες εκτός Asean (βλέπε διάγραμμα 3.11).

Διάγραμμα 3.11

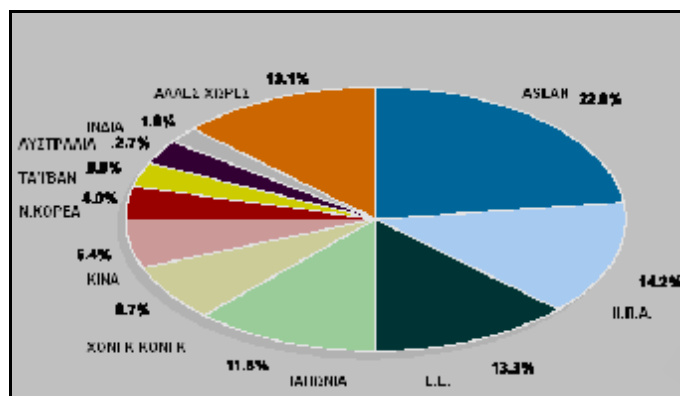


% των εξαγωγών των χωρών – μελών της Asean εντός (γαλάζιο) και εκτός (μπλε) Asean, 1993 – 2003

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004

Οι κύριες εξαγωγικές αγορές της Asean είναι οι χώρες – μέλη της, οι Η.Π.Α., η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ιαπωνία, το Χονγκ Κονγκ, η Κίνα, η Ν. Κορέα, η Ταϊβάν, η Αυστραλία και η Ινδία (βλέπε διάγραμμα 3.12). Κύριες πηγές των εισαγωγών της είναι οι χώρες – μέλη της, η Ιαπωνία, οι Η.Π.Α., η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Κίνα, η Ταϊβάν, η Ν. Κορέα, η Αυστραλία, το Χονγκ Κονγκ και η Σαουδική Αραβία. (βλέπε διάγραμμα 3.13)

Διάγραμμα 3.12

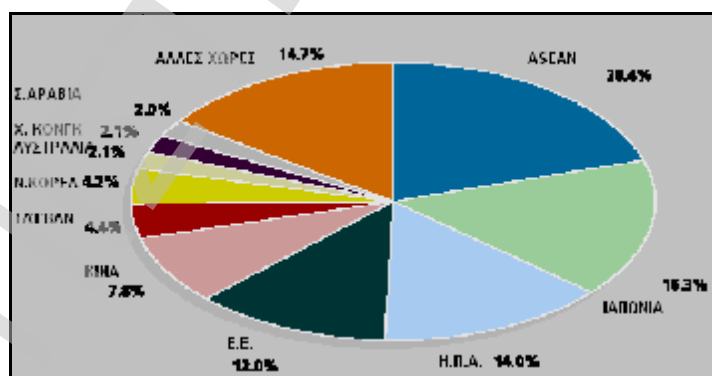


Οι εξαγωγικές αγορές της Asean 6 , 2003

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004

Το ενδοασιατικό εμπόριο αναλογεί σε μεγαλύτερο μερίδιο του συνολικού εξωτερικού εμπορίου της Ασίας. Το 52,0 % περίπου της αξίας των εξαγωγών των χωρών της Ασίας, το 2002, είχε κατεύθυνση την Ασία ενώ το 23,0 % είχε προορισμό τις Η.Π.Α. και 16,0 % την Ευρώπη. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το 1990 ήταν 44,0 %, 26,0 % και 19,0 %, αντίστοιχα. Η Ασία γίνεται λιγότερο ευάλωτη στις οικονομικές υφέσεις, οι οποίες κατά καιρούς πλήττουν διάφορες περιοχές του πλανήτη ενώ οι εισαγωγές προς την Ασία μετατρέπονται σε εφελτήριο οικονομικής ανάπτυξης σε διάφορα μέρη του κόσμου.⁶⁶

Διάγραμμα 3.13



Οι πηγές των εισαγωγών της Asean 6 , 2003

Πηγή: Asean Statistical Yearbook 2004

⁶⁶Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=142&subid=0>

4. Το θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής

4.1. Εξελίξεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο

Το 90,0 % περίπου του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης.⁶⁷ Το ποσοστό αυτό από μόνο του δείχνει την τεράστια σημασία που έχει το θαλάσσιο εμπόριο όχι μόνο για το συνολικό διεθνές εμπόριο αλλά για την παγκόσμια οικονομία γενικότερα. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε σημαντικά το 2003 φθάνοντας τους 6,48 δις τόνους. Ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης υπολογίζεται στο 5,8 %. Η ανάπτυξη συνεχίστηκε και το 2004. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία για το 2004, η ετήσια αύξηση ανήλθε στο 4,3%, φθάνοντας τους 6,76 δις τόνους (βλέπε πίνακα 4.1).⁶⁸

Σχετικά με την κατηγοριοποίηση των φορτίων που διακινούνται, μπορούμε να διακρίνουμε το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα πέντε κύρια χύδην φορτία – άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά, βωξίτης/αλουμίνα και φωσφάτα – καθώς και τα υπόλοιπα είδη χύδην φορτίων.

Στο διάγραμμα (4.1) που ακολουθεί φαίνεται το μεγάλο ποσοστό που κατέχουν τα χύδην ξηρά φορτία στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο είναι διαχρονικά ανοδικό ενώ σταθερά παραμένουν τα ποσοστά των κύριων χύδην ξηρών φορτίων, που αναφέραμε παραπάνω καθώς και του πετρελαίου.

Το μερίδιο της Αφρικής, στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, ανήλθε στο 8,6 % των παγκόσμιων εξαγωγών ενώ της Αμερικής στο 21,4 %. Η Ασία ήταν, με διαφορά, η ήπειρος με το μεγαλύτερο μερίδιο 38,4 %. Το μερίδιο της Ευρώπης ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο με 22,7 % ενώ της Ωκεανίας ήταν το μικρότερο με 8,9 %. Σε ότι αφορά τα εμπορικά μπλοκ, το μερίδιο της Ε.Ε. ανήλθε στο 15,3 %, της Nafta στο 10,0 %, της Asean στο 6,8 % και της Mercosur στο 6,2 %.

⁶⁷ J.Michaux – A.Anastasakos, OECD Workshop on Maritime Transport, Current International Shipping Market Trends, Paris, Nov. 2004, <http://www.oecd.org/dataoecd/19/60/33949698.pdf>

⁶⁸ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

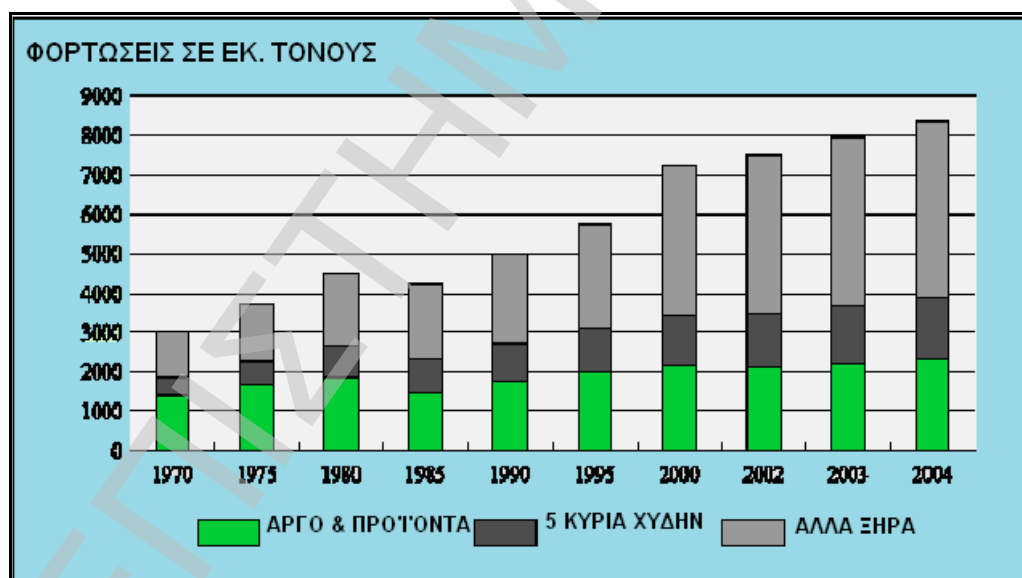
Πίνακας 4.1

Εξελίξεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, 1970 – 2004

ΕΤΟΣ	ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ		ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ				ΣΥΝΟΛΟ	
			ΣΥΝΟΛΟ		ΚΥΡΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ			
	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	%	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	%	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	%	ΕΚ. ΤΟΝΟΙ	%
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
2000	2 163		3 821		1 288		5 983	
2001	2 177	0.7	3 844	0.6	1 331	3.3	6 020	0.6
2002	2 146	-1.4	3 981	3.6	1 352	1.6	6 127	1.8
2003	2 223	3.6	4 257	6.9	1 475	9.1	6 480	5.8
2004	2 316	4.2	4 442	4.4	1 587	7.6	6 758	4.3

Πηγή: Unctad, Review of Maritime Transport 2005

Διάγραμμα 4.1



Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, ανά κατηγορία αγαθών, σε εκ. τόνους, 1970 – 2004

Πηγή: Unctad, Review of Maritime Transport 2005

Το μερίδιο των ανεπτυγμένων οικονομιών στις εξαγωγές και εισαγωγές για το 2004 ήταν 38,9 % και 59,0 %, αντίστοιχα. Για τις χώρες αυτές το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα

του αναλογούν στο 5,1 % και στο 22,7 % αντίστοιχα των συνολικών εξαγωγών ενώ οι εισαγωγές τους αναλογούν στο 67,9 % για το αργό πετρέλαιο και στο 50,9 % για τα προϊόντα του. Στον τομέα των χύδην φορτίων, το μερίδιό τους για τις εξαγωγές μειώθηκε στο 54,4 % από 58,4 % το 2003 και στις εισαγωγές στο 56,4 % από 58,8 %.

Το μερίδιο των αναπτυσσόμενων χωρών στις συνολικές θαλάσσιες εξαγωγές ήταν 49,3% ενώ το μερίδιό τους στις θαλάσσιες εισαγωγές ήταν 30,4 %. Η διάρθρωση του εμπορίου τους είναι ακριβώς αντίθετη αυτού των ανεπτυγμένων οικονομιών. Το συνδυασμένο μερίδιό τους στις εξαγωγές πετρελαίου και των προϊόντων του ήταν 86,7 % και 66,6 %, αντίστοιχα.

Στις εισαγωγές, τα μερίδια ήταν 25,7 % για το πετρέλαιο και 42,5 % για τα προϊόντα του. Στον τομέα των χύδην φορτίων, το μερίδιο των εξαγωγών τους ανήλθε στο 32,2 % των συνολικών ενώ των εισαγωγών τους μειώθηκε οριακά στο 30,7 %. Οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας είχαν τα μεγαλύτερα μερίδια εξαγωγών – εισαγωγών, φθάνοντας το 29,2 % και 21,3 %, αντίστοιχα.⁶⁹

4.1.1 Πετρέλαιο και προϊόντα

Οι συνολικές αποστολές για το 2004 έφθασαν τους 2,4 δις τόνους περίπου (48,0 εκ. βαρέλια/ημέρα), καταγράφοντας ετήσια αύξηση 5,0 %. Το 78,0 % περίπου του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου αφορούσε αργό πετρέλαιο (1,85 δις τόνους) και το υπόλοιπο προϊόντα πετρελαίου (525,0 εκ. τόνους). Οι κύριες εξαγωγικές περιοχές συνέχισαν να είναι η Μέση Ανατολή, η πρώην Σοβιετική Ένωση, η Δ. Αφρική, η Νότιος και Κεντρική Αμερική και η Β. Αφρική⁷⁰ (βλέπε πίνακα 4.2).

⁶⁹ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁷⁰ BP Energy Review 2005, <http://www.bp.com/statisticalreview>

Πίνακας 4.2

Κύριες εξαγωγικές περιοχές αργού πετρελαίου και προϊόντων, 2004

	Εκ. τόνοι	Εκ. Βαρέλια / ημέρα	%
Μέση Ανατολή	975.2	19.6	40.8
Ρωσία	318.9	6.4	13.4
Δ. Αφρική	201.9	4.0	8.4
N.& K. Αμερική	159.3	3.2	6.7
B. Αφρική	144.5	2.9	6.1

Πηγή: BP Energy Review 2005

Οι κύριες περιοχές εκφόρτωσης (βλέπε πίνακα 4.3) βρίσκονται στις ανεπτυγμένες αγορές των Η.Π.Α., στην Ευρώπη και στην Ιαπωνία. Ιδιαίτερα σημαντική αναδεικνύεται η ευρύτερη περιοχή της Ασίας – Ειρηνικού, η οποία ήταν υπεύθυνη για εισαγωγές ύψους 460,0 εκ. τόνων για το 2004 ή 9,3 εκ. βαρ./ημέρα. Η Κίνα, μόνη της, ήταν υπεύθυνη για εξαγωγές 18,7 εκ. τόνων και εισαγωγές 168,4 εκ. τόνων.⁷¹

Πίνακας 4.3

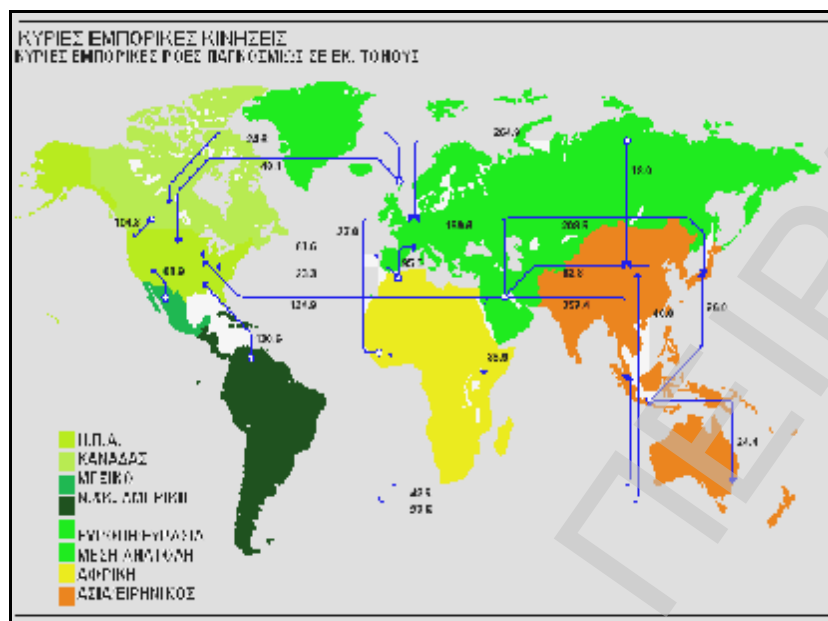
Κύριες εισαγωγικές περιοχές αργού πετρελαίου και προϊόντων, 2004

	Εκ. τόνοι	Εκ. Βαρ. / ημέρα	Ποσοστό
Η.Π.Α.	638.4	12.9	26.8
ΕΥΡΩΠΗ	621.4	12.5	26.1
ΙΑΠΩΝΙΑ	257.8	5.2	10.8
ΑΣΙΑ-ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	460.0	9.3	-
ΚΙΝΑ	168.4	-	-

Πηγή: BP Energy Review 2005

⁷¹ BP Energy Review 2005, <http://www.bp.com/statisticalreview>

Χάρτης 4.1



Πετρέλαιο και προϊόντα, κύριες ροές παγκοσμίως, σε εκ. τόνους, 2004

Πηγή: BP Energy Review 2005

Πίνακας 4.4

Διεθνές εμπόριο πετρελαίου και προϊόντων, σε εκ. τόνους και χιλ. βαρ./ ημέρα, 2004

	ΓΕ. ΤΟΝ.				ΧΙΛ. ΒΑΡ./ ΗΜΕΡ.			
	ΕΙΣΡΟΗ ΑΡΓΟΥ	ΕΙΣΡΟΗ ΠΡ-ΤΟΝ	ΕΞΡΟΗ ΑΡΓΟΥ	ΕΞΡΟΗ ΠΡ-ΤΟΝ	ΕΙΣΡΟΗ ΑΡΓΟΥ	ΕΙΣΡΟΗ ΠΡ-ΤΟΝ	ΕΞΡΟΗ ΑΡΓΟΥ	ΕΞΡΟΗ ΠΡ-ΤΟΝ
Η.Π.Α.	80.2	187.2	1.3	46.7	10038	236	36	653
ΚΑΝΑΔΑ	46.5	114	60.5	36.7	306	236	1372	335
ΜΕΞΙΚΟ	-	11.1	66.3	33	-	23	223	59
Ν. & Κ. ΑΜΕΡΙΚΗ	81.9	163	106.7	69.6	757	33	2107	103
ΕΥΡΩΠΗ	507.9	113.3	46.3	61.9	10170	2366	213	1031
ΠΡΩΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	0.3	4.3	254.3	94.6	6	30	633	347
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ	9.2	6.3	365.3	1314	184	13	1136	233
Ν. ΑΦΡΙΚΗ	8.7	6.3	16.3	36.7	174	136	263	333
Α. ΑΦΡΙΚΗ	2.7	8.7	66.7	62	64	13	233	133
Α. & Ν. ΑΦΡΙΚΗ	334	6.3	11.3	67	808	116	230	13
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	33.5	10.7	7.3	32	271	233	136	31
ΚΙΝΑ	192.7	46.7	6.7	30	2467	363	114	21
ΙΑΠΟΝΙΑ	208.9	48.3	-	33	4184	133	-	73
ΑΛΛΕΣ ΑΣΙΑ-ΕΙΡΗΝΙΚΟΙ	390.1	69.3	46.7	664	7210	336	33	433
ΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΕΣ	-	-	66.3	37.7	-	-	31	733
ΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ	1854.6	535.3	1064.3	535.8	37146	10661	37146	10661

Πηγή: BP Energy Review 2005

4.1.2. Χύδην ξηρά φορτία

Το 2004, οι συνολικές αποστολές χύδην ξηρών φορτίων ανήλθαν στους 4,44 δις τόνους, σημειώνοντας αύξηση 4,4 % σε σχέση με το 2003. Τα 5 κύρια φορτία χύδην – σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτηρά, βωξίτης/αλουμίνα και φωσφάτα – κατέγραψαν αύξηση 7,6 % και ανήλθαν στους 1,59 δις τόνους. Τα υπόλοιπα χύδην φορτία, αυξήθηκαν με αργότερο ρυθμό – 2,65 % – στους 2,86 δις τόνους. Το μερίδιο των αποστολών χύδην ξηρών φορτίων στο συνολικό διεθνές εμπόριο ανήλθε στο 65,7 % για το 2004.⁷²

4.1.2.α. Σιδηρομετάλλευμα

Το σιδηρομετάλλευμα είναι το κύριο συστατικό της βιομηχανίας χάλυβα. Οι εξαγωγές σιδ/τος, οι οποίες αναλογούν στο 24,0 % του εμπορίου χύδην φορτίων, αυξήθηκαν κατά 11,0 % το 2004. Το θαλάσσιο εμπόριο σιδ/τος, το οποίο κατά 90,0 % διενεργείται με πλοία μεγέθους Capesize⁷³, αυξήθηκε κατά 14,0 % θέτοντας ένα νέο ρεκόρ στους 603,0 εκ. τόνους. Αυτό αντιπροσωπεύει το 50,0 % περίπου της συνολικής παραγωγής (περίπου 1.200,0 εκ. τόνοι) και πάνω από το 90,0 % των εξαγωγών (650,0 εκ. τόνοι περίπου).⁷⁴

Οι κυριότεροι εξαγωγείς είναι η Αυστραλία και η Βραζιλία, οι οποίες αναλογούν στα δύο τρίτα των συνολικών εξαγωγών. Ακολουθούν η Ινδία, η Ν. Αφρική, ο Καναδάς, η Σουηδία κ.ά. (βλέπε πίνακα 4.5 και διάγραμμα 4.2).

Η Κίνα είναι η μεγαλύτερη εισαγωγός σιδηρομεταλλεύματος, αναλογώντας στο ένα τρίτο (208,0 εκ. τόνοι) των συνολικών θαλάσσιων εισαγωγών. Η Ιαπωνία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εισαγωγός αλλά με μεγάλη διαφορά από την Κίνα, με 135,0 εκ. τόνους. Ως γκρουπ χωρών η Ε.Ε. είναι πιο σημαντική εισαγωγός από την Ιαπωνία με 175,0 εκ. τόνους.⁷⁵ Άλλοι σημαντικοί εισαγωγείς είναι η Γερμανία, η Ν. Κορέα, η Γαλλία, η Ταϊβάν, η Ιταλία κ.α.

⁷² Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁷³ Πλοία μεγέθους μεγαλύτερου από 100,000 dwt, μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, κυρίως σιδηρομετάλλευμα

⁷⁴ Unctad, The iron ore market, 2004 – 2006, <http://r0.unctad.org/infocomm/Iron/covmar05.htm>

⁷⁵ Baffinland Iron Mines Corp., Iron Ore Industry Trends and Analysis, <http://www.baffinland.com/investors/pdf/050930-iron-ore-industry-review-update.pdf>

Πίνακας 4.5

Παραγωγή και εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, σε εκ. τόνους, 2004

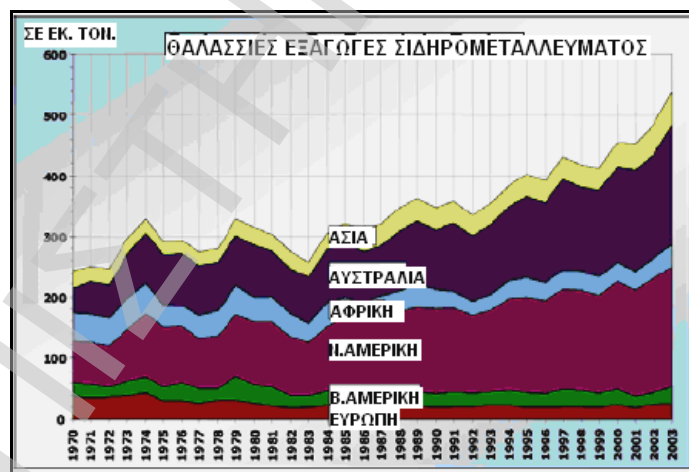
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΥΡΙΑΙΣ ΧΩΡΕΙΣ 2004				
	ΠΑΡΑΓΩΓΗ (ΕΚ. ΤΟΝ.)	ΕΠΙΣΥΝΘΕΣΗ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ (ΕΚ. ΤΟΝ.)	ΣΥΛΛΟΓΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	ΕΠΙΣΥΝΘΕΣΗ
ΕΥΡΩΠΗ	220	226	205	93	32
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	37	104	300	95	39
ΚΙΝΑ	14	113	0	10	0
ΡΩΣΙΑ	95	2,1	3	19	3
ΙΝΔΙΑ	110	3,7	57	61	5
ΥΣΤΕΡΑΝΑ	69	3,4	19	29	3
Η.Π.Α.	54	4,5	7	15	1
ΝΑΦΟΡΙΚΗ	70	4,0	28	70	7
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	31	3,0	17	55	5
ΕΥΡΩΠΗ	35	3,0	17	77	1
ΥΠΟΣΥΝΘΕΣΗ	1026	84,7	605	37	30
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ	1216		691		

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΛΟΓΙΕΣ

Πηγή: Baffinland Iron Mines Corp., Iron Ore Industry Trends and Analysis ⁷⁶

Το 66,0 % του θαλάσσιου εμπορίου σιδ/τος ελέγχεται από τρεις εταιρείες ⁷⁷, οι οποίες στην ουσία καθορίζουν και τις τιμές στις διεθνείς αγορές (βλέπε πίνακα 4.6).⁷⁸

Διάγραμμα 4.2



Θαλάσσιες εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος ανά περιοχή, σε εκ. τόνους 1970 – 2003

Πηγή: Global Insight, Freight price outlook: Dry Bulk Rates to 2007 ⁷⁹

⁷⁶ Baffinland Iron Mines Corp., Iron Ore Industry Trends and Analysis,

<http://www.baffinland.com/investors/pdf/050930-iron-ore-industry-review-update.pdf>

⁷⁷ CVRD (Βραζιλία), BHP BILLITON (Αυστραλία), RIO TINTO (Αυστραλία & Καναδάς)

⁷⁸ Baffinland Iron Mines Corp., Iron Ore Industry Trends and Analysis,

<http://www.baffinland.com/investors/pdf/050930-iron-ore-industry-review-update.pdf>

Πίνακας 4.6

Επιχειρηματικός έλεγχος παραγωγής και εξαγωγές ως % του συνόλου , 2004

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΣΙΔΕΡΟΣ ,2004		
	ΠΑΡΑΓΩΓΗ (%)	ΕΜΠΟΡΙΟ(%)
CVRD	14	32
Rio Tinto	8	19
BHP Billiton	7	15
ΣΥΝΟΛΟ	29	66

ΠΗΓΗ: UNCTAD

4.1.2.β. Ανθρακας

Οι αποστολές άνθρακα – οι οποίες αντιστοιχούν στο 18,0 % των χύδην φορτίων – αυξήθηκαν κατά 7,0 % το 2003 φθάνοντας τους 610,0 εκ. τόνους, το υψηλότερο επίπεδο όλων των εποχών.⁸⁰ Το 2004 έθεσε νέο ρεκόρ στους 650,0 εκ. τόνους, καταγράφοντας αύξηση 5,0 %. Όπως και τα προηγούμενα χρόνια, ο θερμικός άνθρακας⁸¹ αντιστοιχεί στο 70,0 % του διεθνούς εμπορίου άνθρακα. Το 2004 οι αποστολές θερμικού άνθρακα αυξήθηκαν κατά 4,8 % φθάνοντας τους 462,0 εκ. τόνους. Οι αποστολές μεταλλουργικού άνθρακα αυξήθηκαν περίπου κατά 9,3 %.

Η Αυστραλία είναι με απόσταση ο μεγαλύτερος εξαγωγέας τόσο θερμικού όσο και μεταλλουργικού άνθρακα, σε περίπου ίσες ποσότητες, αναλογώντας για περισσότερο από το ένα τρίτο των διεθνών εξαγωγών. Οι συνολικές εξαγωγές για το 2004 υπολογίζονται στους 223,0 εκ. τόνους, καταγράφοντας αύξηση 3,7 %. Άλλοι εξαγωγείς – κυρίως θερμικού άνθρακα – είναι η Κίνα (περίπου 80,0 εκ. τόνους), η Ινδονησία (106,5 εκ. τόνους), η Κολομβία (51,9 εκ. τόνους) και η Ν. Αφρική (70,0 εκ. τόνους)⁸² (βλέπε διάγραμμα 4.3).

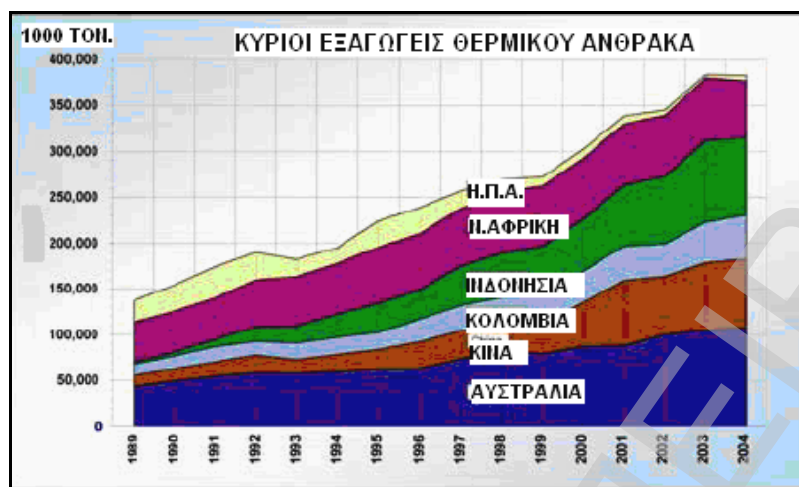
⁷⁹ Global Insight, http://www.globalinsight.com/publicDownload/genericContent/08-22-04_mcs_overview.pdf

⁸⁰ Fearnleys , <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=68&subid=0>

⁸¹ Ο άνθρακας διακρίνεται σε θερμικό, ο οποίος χρησιμοποιείται στην παραγωγή ενέργειας και σε μεταλλουργικό άνθρακα ή κωκ, ο οποίος χρησιμοποιείται στην κατασκευή χάλυβα

⁸² Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

Διάγραμμα 4.3



Κύριοι εξαγωγείς θερμικού άνθρακα, σε 000 τόνους, 1990 – 2004

Πηγή: Global Insight, Freight price outlook: Dry Bulk Rates to 2007

Οι κύριοι εισαγωγείς είναι οι χώρες της Ε.Ε., με περίπου 30,0 % των συνολικών εισαγωγών και η Ιαπωνία, η οποία αναλογεί στο ένα τέταρτο περίπου των διεθνών εισαγωγών. Άλλοι εισαγωγείς είναι η Κορέα και η Ταϊβάν (από 10,0 %).⁸³

4.1.2.γ. Σιτηρά

Οι παγκόσμιες αποστολές σιτηρών ανήλθαν στους 240,0 εκ. τόνους για το 2003 ενώ το 2004 εκτιμάται ότι έφθασαν τους 250,0 εκ. τόνους, καταγράφοντας αύξηση 4,2 %. Οι κύριες περιοχές φόρτωσης είναι η Β. Αμερική, με μερίδιο 47,6 % των συνολικών εξαγωγών και η ανατολική ακτή της Ν. Αμερικής με μερίδιο 2,7 %. Οι εξαγωγές από αυτές τις περιοχές ανήλθαν στους 114,1 και 52,2 εκ. τόνους, αντίστοιχα.⁸⁴

4.1.2.δ. Άλλα χύδην φορτία

Οι αποστολές φορτίων βωξίτη και αλουμίνας, πρώτες ύλες για τη βιομηχανία αλουμινίου, αυξήθηκαν κατά 6,3 % και ανήλθαν στους 67,0 εκ. τόνους. Οι αποστολές βωξίτη από τη Δ. Αφρική, η οποία αναλογεί στο μισό των συνολικών, ήταν σταθερές στους 15,8 εκ. τόνους για το 2003 ενώ οι εξαγωγές βωξίτη και αλουμίνας από την Τζαμάικα αυξήθηκαν

⁸³ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁸⁴ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

κατά 10,5 % στους 9,5 εκ. τόνους. Όλες οι εξαγωγές είχαν κατεύθυνση την αγορά των Η.Π.Α.

Οι χώρες της Ε.Ε. και ορισμένες ανατολικοευρωπαϊκές είναι οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς βωξίτη και αλουμίνας. Εισήγαγαν 26,9 εκ. τόνους για το 2003, αναλογώντας στο 40,1 % των παγκόσμιων εξαγωγών. Η Αυστραλία, η μεγαλύτερη εξαγωγέας βωξίτη και αλουμίνας, εξήγαγε 18,1 εκ. τόνους το 2003, το μισό περίπου προς χώρες της Ασίας.⁸⁵

Οι αποστολές φορτίων φωσφάτων ανήλθαν στους 30,0 εκ. τόνους για το 2004, σημειώνοντας αύξηση 3,4 %. Ο κυριότερος εξαγωγέας, αναλογώντας στο ένα τρίτο των διεθνών εξαγωγών, είναι το Μαρόκο, το οποίο εξήγαγε 12,0 εκ. τόνους. Άλλοι παραδοσιακοί εξαγωγείς είναι η Ιορδανία με 6,5 εκ. τον. και το Τόνγκο με 4,0 εκ. τον.

Τα λεγόμενα minor bulks φορτία υπολογίζεται ότι ανήλθαν στους 916,0 εκ. τόνους για το 2004, καταγράφοντας αύξηση 9,0 % ως προς το 2003. Πρόκειται κυρίως για χάλυβα και δασικά προϊόντα (περίπου 373,0 εκ. τόνους), ζάχαρη, ρύζι, σόγια και λιπάσματα κ.ά. (περίπου 250,0 εκ. τόνους) καθώς και διάφορα μεταλλεύματα, αλάτι, τσιμέντο κ.ά. (περίπου 250,0 εκ. τόνους).⁸⁶

4.1.2.ε. Μοναδοποιημένα φορτία

Περίπου 1,94 δις τόνοι φορτίων μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια σε διαδρομές που εξυπηρετούνται από τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Οι αποστολές μοναδοποιημένων φορτίων διαφοροποιούνται από τις υπόλοιπες χύδην ξηρών φορτίων λόγω της αυξημένης χρήσης της μεταφόρτωσης ως συμπλήρωμα στις απευθείας προσεγγίσεις των μεγάλων πλοίων. Τα εμπορευματοκιβώτια κατευθύνονται στη γραμμή Ανατολής – Δύσης (Ειρηνικός, Ατλαντικός, Άπω Ανατολή – Ευρώπη), Βορρά – Νότου και σε περιφερειακές αγορές.

Στη μεγαλύτερη αγορά της γραμμής Ανατολής – Δύσης, αυτή του διάπλου του Ειρηνικού, οι ροές των φορτίων εκτιμώνται ότι έφθασαν τα 16,1 εκ. TEUs το 2004 από 14,3 εκ το 2003. Η ροή στο κυρίαρχο τμήμα, Ασία – Β. Αμερική, έφθασε τα 11,8 εκ. TEUs, ενώ

⁸⁵ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁸⁶ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

στην αντίθετη κατεύθυνση η ροή ήταν λιγότερη από τη μισή, στα 4,3 εκ. TEUs. Η επανατοποθέτηση των άδειων Ε/Κ αναδεικνύεται σε ιδιαίτερο ζήτημα.⁸⁷

Η γραμμή Ασίας – Ευρώπης εκτιμάται ότι απορρόφησε 14,0 εκ. TEUs έναντι 11,0 εκ. το 2003. Παρόμοια, υπήρξε διαφορά μεταξύ της κατεύθυνσης προς Ασία, η οποία έφθασε τα 5,6 εκ. TEUs και αυτής προς Ευρώπη, η οποία ανήλθε στα 8,4 εκ. TEUs. Στον Ατλαντικό, τη μικρότερη σε μέγεθος αγορά της γραμμής ανατολής – δύσης, οι ροές των Ε/Κ υπολογίζεται ότι ανήλθαν στα 4,8 εκ. TEUs. Από Ευρώπη προς Αμερική, το κυρίαρχο τμήμα, οι ροές ανήλθαν στα 3,0 εκ. TEUs ενώ στο αντίθετο στα 1,8 εκ. TEUs. Η συνολική κίνηση και στις τρεις αυτές γραμμές ανήλθε στα 35,0 εκ. TEUs (βλέπε πίνακα 4.7).

Πίνακας 4.7

Ροές Ε/Κ στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές, σε εκ. TEUs, ετήσια μεταβολή 2003 – 04

	ΔΙΑΠΛΟΥΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ		ΑΣΙΑ - ΕΥΡΩΠΗ		ΔΙΑΠΛΟΥΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ	
	ΑΣΙΑ-ΗΠΑ	ΗΠΑ-ΑΣΙΑ	ΕΥΡΩΠΗ-ΑΣΙΑ	ΑΣΙΑ-ΕΥΡΩΠΗ	ΗΠΑ-ΕΥΡΩΠΗ	ΕΥΡΩΠΗ-ΗΠΑ
2003	10.19	4.05	7.26	4.92	1.72	2.9
2004	11.78	4.3	8.4	5.6	1.8	3
% ΜΕΤΑΒΟΛΗ	15.6	6.2	15.7	13.8	4.6	3.4

ΠΗΓΗ:ΑΠΟ ΤΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ UNCTAD,ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΤΕΥΧΩΝ ΤΟΥ CONTAINERISATION INTERNATIONAL

Οι γραμμές Βορρά – Νότου διαρθρώνονται γύρω από κύρια παραγωγικά και καταναλωτικά κέντρα σε Ευρώπη, Άπω Ανατολή και Β. Αμερική συνδέοντάς τα με αναπτυσσόμενες χώρες. Για το 2004, υπολογίζεται ότι μετέφεραν περίπου 15,0 εκ. TEUs. Τα στοιχεία για περιφερειακές αγορές είναι δύσκολο να συγκεντρωθούν, ωστόσο, όσον αφορά τη μεγαλύτερη περιφερειακή αγορά, την ενδοασιατική, οι εμπορικές ροές εκτιμάται ότι ανήλθαν στα 17,0 εκ. TEUs για το 2004.⁸⁸ Τα πιο πρόσφατα στοιχεία για το 2004 υπολογίζουν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο container σε περίπου 72,0 εκ. TEUs, αύξηση περίπου 9,0 % σε σχέση με το 2003.⁸⁹

⁸⁷ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁸⁸ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

⁸⁹ The Baltic Magazine, June 2005, <http://www.thebaltic.com>

4.2. Το θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής

Η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τον κυρίαρχο τρόπο μεταφοράς του εμπορίου από και προς την περιοχή. Αυτό που παρατηρείται έντονα, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια με την ανάδειξη της Κίνας αλλά και των άλλων χωρών της περιοχής, είναι η ισχυροποίηση της περιοχής και η εδραίωση της θέσης της στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο .

Σίγουρα, η κινητήριος δύναμη της περιοχής και ατμομηχανή της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι η Κίνα. Σήμερα, η Κίνα διακινεί το 8,0 % του παγκόσμιου εμπορίου πετρελαίου, το 30,0% του αλουμινίου, το 35,0 % του σιδηρομεταλλεύματος και του σιδήρου, το 35,0 % του άνθρακα και το 45,0 % του τσιμέντου.⁹⁰ Όπως είναι αναμενόμενο ένα όλο και μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου προωθείται μέσω της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας – Ειρηνικού.

Οι χώρες της Ανατολικής – Νοτιοανατολικής Ασίας, παρά το χαμηλό τους Α.Ε.Π. σε σχέση με αυτό των Η.Π.Α. και της Ε.Ε., καταναλώνουν περισσότερες πρώτες ύλες και παράγουν περισσότερα προϊόντα και από τους δύο μεγάλους εμπορικούς και οικονομικούς πόλους του πλανήτη.

Η Κίνα (μαζί με το Χονγκ Κονγκ), η Σιγκαπούρη, η Μαλαισία και η Ταϊλάνδη καθώς και η Κορέα με την Ταϊβάν είναι υπεύθυνες για το 16,5 % του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου έναντι 13,0 % των Η.Π.Α., 8,7 % της Γερμανίας και 5,5 % της Ιαπωνίας.⁹¹ Την τελευταία δεκαετία, η ετήσια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου χύδην φορτίων της Κίνας ανήλθε στο 17,2 %, της Ιαπωνίας στο 5,4 %, της Ε.Ε. στο 2,3 % και των Η.Π.Α. είχε αρνητικό πρόσημο. Στην πραγματικότητα, η Κίνα έχει συνεισφέρει το 50,0 % της παγκόσμιας καθαρής αύξησης της ζήτησης για ναυτιλιακή μεταφορά από το 1999.⁹²

Η περιοχή της Ασίας – Ειρηνικού είναι η δεύτερη μεγαλύτερη καταναλωτής πετρελαίου στον κόσμο, πίσω από τις Η.Π.Α., με ημερήσια κατανάλωση 23,446 εκ. βαρέλια, ίσο με το 28,9 % της παγκόσμιας κατανάλωσης. Η Κίνα καταναλώνει 6,684 εκ. βαρέλια ημερησίως. Το μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης για πετρέλαιο παγκοσμίως μεταφέρεται δια θαλάσσης.

⁹⁰ Ναυτεμπορική, 19/05/2005

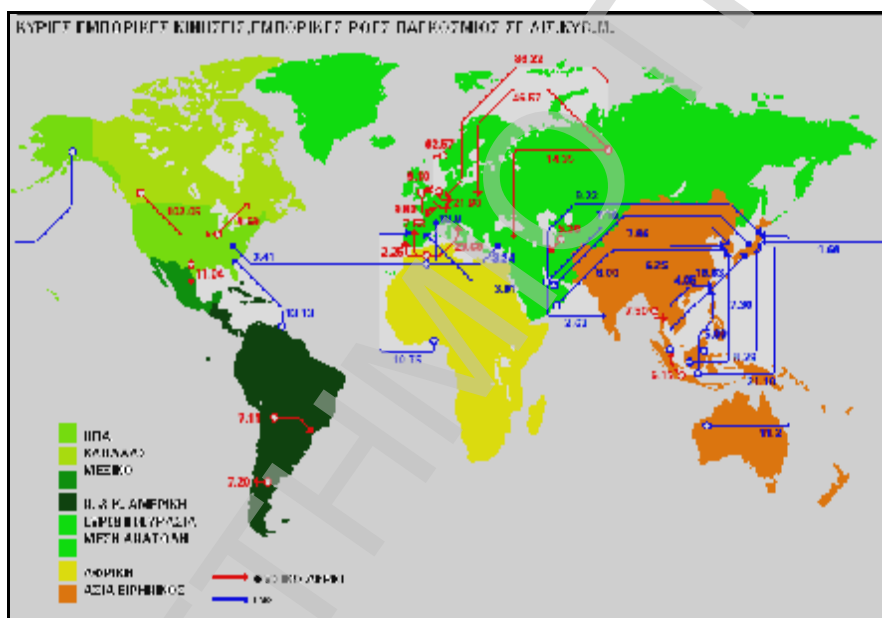
⁹¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2004, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

⁹² World Shipping (China) Summit 2004/COSCO, China factor in the structural change of world shipping industry, p.5, <http://www.cosco.com.cn/en/pic/forum/48931899238369747.pdf>

Καθημερινά κατευθύνονται προς τις χώρες της Ασίας – Ειρηνικού 9,294 εκ. βαρέλια ενώ στην Κίνα εισάγονται καθημερινά 3,41 εκ. βαρέλια και εξάγονται 0,385 εκ. βαρέλια.

Ιδιαίτερη άνθηση παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια στην περιοχή και το εμπόριο υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Κύριες εξαγωγικές χώρες είναι το Μπρουνέι, η Ινδονησία και η Μαλαισία. Το 2004 το Μπρουνέι εξήγαγε 9,5 δις κυβικά μέτρα, η Ινδονησία 33,49 δις κυβ. μ. και η Μαλαισία 27,68 δις κυβ. μ. Οι εισαγωγικές χώρες της περιοχής είναι κυρίως η Ιαπωνία (76,95 δις κυβ. μ.), ακολουθεί η Ν. Κορέα (29,89 δις κυβ. μ.), η Ταϊβάν (9,13 δις κυβ. μ.) και η Ινδία (2,63 δις κυβ. μ.).⁹³

Χάρτης 4.2



LNG – φυσικό αέριο, κύριες ροές παγκοσμίως, σε δις κυβικά μέτρα, 2004

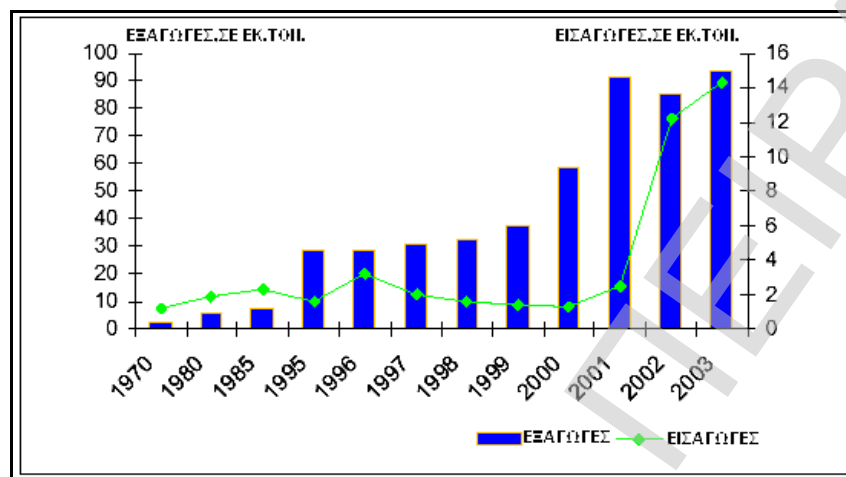
Πηγή: BP Energy Review 2005

Στο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα ξεχωρίζει η αναβάθμιση του ρόλου της Κίνας σε όλους τους τομείς. Η μεγαλύτερη ζήτηση θερμικού άνθρακα στην περιοχή προέρχεται από την Ιαπωνία, την Κορέα, την Ταϊβάν, την Ινδία, την Κίνα και τη Μαλαισία. Ιδιαίτερο ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα της περιοχής παίζει η Ινδονησία λόγω της εγγύτητάς της με Κίνα και Ινδία ενώ σημαντικές είναι οι εξαγωγές θερμικού άνθρακα από την Κίνα, οι οποίες από 44,7 εκ. τόνους το 2000 έφθασαν τους 74,0 εκ. τόνους το 2004. Οι συνολικές εξαγωγές

⁹³ BP Energy Review 2005, <http://www.bp.com/statisticalreview>

άνθρακα της Κίνας ανήλθαν στους 90,0 εκ. τόνους περίπου για το 2003 ενώ οι εισαγωγές της έφθασαν τους 14,0 εκ. τόνους περίπου⁹⁴ (βλέπε διάγραμμα 4.4)

Διάγραμμα 4.4



Κίνα, εξαγωγές – εισαγωγές άνθρακα, σε εκ. τόνους, 1970 – 2003

Πηγή: Outlook for seaborne thermal markets (2004 – 2007): key developments in the supply/demand balance

Η ζήτηση από την Ασία και ειδικά από την Κίνα για προϊόντα χάλυβα αντιστοιχούσε στο 41,0 % της παγκόσμιας κατανάλωσης χάλυβα το 1998 ενώ αναμένεται να αυξηθεί στο 57,0 % το 2005. Η Κίνα πρωταγωνιστεί και στο εμπόριο σιδ/τος αποτελώντας τον κινητήριο μοχλό της ζήτησης. Η βιομηχανία χάλυβα και ειδικότερα η κινέζικη παραγωγή χάλυβα αποτελούν με διαφορά τον πιο σημαντικό παράγοντα της ζήτησης στη ναυτιλία φορτίων χύδην.

Όπως είδαμε, η βιομηχανία χάλυβα αναλογεί στο 50,0 % της συνολικής ζήτησης στη ναυτιλία χύδην φορτίων, το οποίο περιλαμβάνει φορτία σιδ/τος, μεταλλουργικού άνθρακα, μαγγανίου, σιδήρου, scrap κ.ά. Ο ρόλος της Κίνας έχει αυξηθεί σημαντικά. Το μερίδιο της

⁹⁴ D.Walton, Outlook for seaborne thermal markets (2004 – 2007): key developments in the supply/demand balance, Coaltrans 2004, Barcelona

Κίνας στην παγκόσμια παραγωγή pig iron ⁹⁵, η οποία βασίζεται στο σιδ/μα και στο μεταλλουργικό άνθρακα, αυξήθηκε από 31,0 % το 2003 σε 35,0 % το 2004.⁹⁶

Οι εισαγωγές σιδ/τος στην Κίνα αυξάνονται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς. 10 χρόνια πριν η Κίνα εισήγαγε 37,4 εκ. τόνους ενώ πέντε χρόνια πριν το νούμερο αυτό ανέβηκε στους 55,4 εκ. τόνους. Κατά την πενταετία αυτή, είχαμε αύξηση κατά 18,0 εκ. τόνους ή 48,0 %. Οι εισαγωγές το 2004 ανήλθαν στους 208 εκ. τόνους, δηλαδή αύξηση 152,6 εκ. τόνων ή 275,0 % σε σχέση με δέκα χρόνια πριν! Τα δύο τρίτα αυτής της αύξησης σημειώθηκαν τα τελευταία δύο χρόνια!⁹⁷

Το μερίδιο της Κίνας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο σιδ/τος αυξήθηκε από 4,4 % το 1990 σε 34,6 % το 2004 ενώ για την περίοδο 2000 – 2004 το μερίδιο της Κίνας στην αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου σιδ/τος ανήλθε στο 91,9 % (βλέπε διάγραμμα 4.5).⁹⁸

Η πλειοψηφία των κινέζικων εισαγωγών προέρχεται από την Αυστραλία, τη Βραζιλία και την Ινδία. Λόγω προβλημάτων στην προσφορά από τις χώρες αυτές, κατά τη διάρκεια του 2004, τα κινέζικα εργοστάσια στράφηκαν και σε πιο «εξωτικούς» προορισμούς όπως το Ιράν, τη Λιβερία, το Τρινιτάντ Τομπάγκο και τη Μογγολία. Αυτό που θα πρέπει να σημειωθεί είναι ότι η Κίνα έχει σημαντική εγχώρια παραγωγή σιδ/τος αλλά είναι χαμηλής ποιότητας καθώς έχει χαμηλή περιεκτικότητα σε σίδηρο (Fe).⁹⁹

Η εγχώρια παραγωγή εκτιμάται στους 120 εκ. τόνους, προσαρμοσμένη σε 65% περιεκτικότητα σιδήρου, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ή 250 εκ. τόνους πραγματική παραγωγή, χαμηλού βαθμού και χαμηλής ποιότητας. Σε μεγάλο ποσοστό υπολογίζεται και η ανεπίσημη παραγωγή στην Κίνα, περίπου 50–60 εκ. τόνους, ίση με το 25% της επίσημης παραγωγής.

⁹⁵ Τεμάχια σιδήρου σχήματος παραλληλεπιπέδου, χρησιμοποιούμενα ως έρμα, γνωστά ως χελώνες

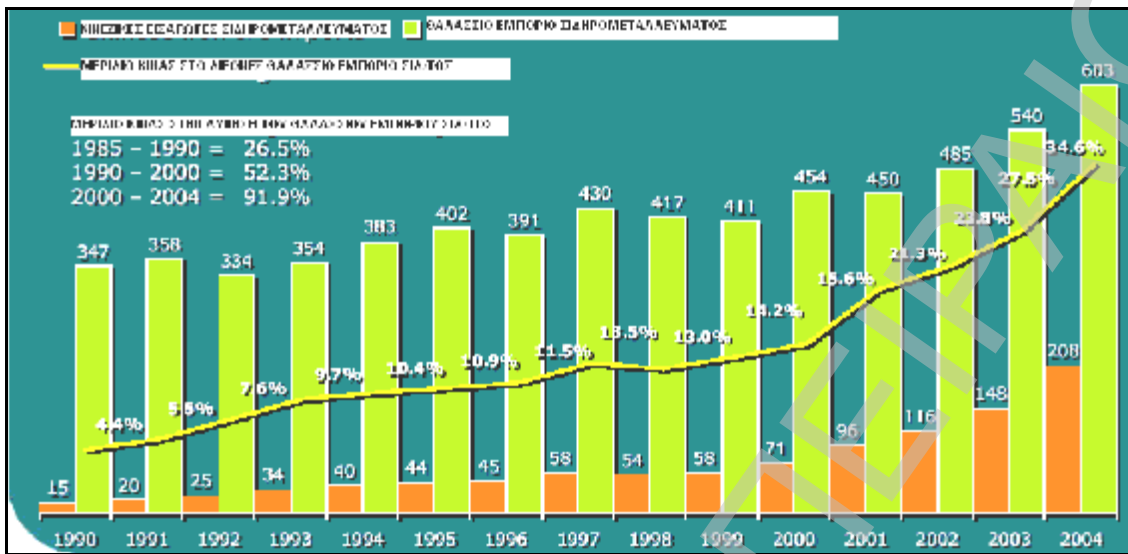
⁹⁶ Unctad, The iron ore market, 2004 – 2006, <http://r0.unctad.org/infocomm/Iron/covmar05.htm>

⁹⁷ Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=146&subid=0>

⁹⁸ CVRD, The global iron ore market, <http://www.cvrldlogistica.com.br/cvrd/media/050706macquarie.pdf>

⁹⁹ Η περιεκτικότητα σε σίδηρο του κινέζικου σιδηρομεταλλεύματος είναι 42 % περίπου όταν ο παγκόσμιος μέσος όρος του εμπορευόμενου σιδηρομεταλλεύματος κυμαίνεται στο 62 % .

Διάγραμμα 4.5



Θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, κινέζικες εισαγωγές σε εκ. τόνους και μερίδιο επί των συνολικών, 1990 – 2004

Πηγή: CVRD, The Global Iron Ore Market

Το 2002 η Κίνα, η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα και η Ταϊβάν αναλογούσαν συνολικά για το 63,0 % περίπου των συνολικών δια θαλάσσης εισαγωγών σιδ/τος. Από το 1990 έως το 2002 οι κοινές τους εισαγωγές αυξήθηκαν από 167,0 εκ. τόνους σε 300 εκ. τόνους ενώ ο ετήσιος όγκος εισαγωγών για το 2003 ανήλθε στους 365,0 εκ. τόνους.¹⁰⁰ Για το 2004, το μερίδιο Κίνας, Ιαπωνίας και Ν. Κορέας στις παγκόσμιες εισαγωγές σιδ/τος ανήλθε στο 65,3 % ενώ το συνολικό μερίδιο των τριών αυτών χωρών μαζί με την Ε.Ε., τις Η.Π.Α. και την πρώην Σοβιετική Ένωση ανέρχεται στο 96,6 % των συνολικών θαλάσσιων εισαγωγών σιδ/τος.¹⁰¹

Ιδιαίτερο ρόλο στο θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της περιοχής διαδραματίζει η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Δώδεκα κύριες εξαγωγικές χώρες της περιοχής – Κίνα, Ινδονησία, Ινδία, Χονγκ Κονγκ, Ιαπωνία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Σγκαπούρη, Κορέα, Ταϊβάν, Ταϊλάνδη και Βιετνάμ– αναλογούν στο 49,3 % των εξαγωγών εμπορευματοκιβωτίων για το 2003. Το μερίδιο αυτό εκτιμάται ότι θα αυξηθεί στο 52,1 % για το 2005.

¹⁰⁰ Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=251&subid=0>

¹⁰¹ Unctad, Review of Maritime Transport 2004, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

Η Κίνα είναι με διαφορά η μεγαλύτερη εξαγωγός φορτίων σε Ε/Κ, με 14,4 εκ. TEUs για το 2003. Το μέγεθος αυτό αναμένεται να αυξηθεί σε 18,6 εκ. για το 2005. Η μεγαλύτερη διμερής εμπορική ροή Ε/Κ παγκοσμίως είναι αυτή των εξαγωγών της Κίνας προς τις Η.Π.Α. Το 2003, αυξήθηκε κατά 13,0 % στα 4,6 εκ. TEUs.¹⁰²

Το εμπόριο μεταξύ των 12 αυτών χωρών της Ανατολικής και Ανατολικής Ασίας αναλογεί για περισσότερο από το μισό των εξαγωγών Ε/Κ της Σιγκαπούρης (66,7 %) και των Φιλιππίνων (54,4 %). Λιγότερο σημαντικό είναι για την Ινδία, μόλις το 14,0 % των εξαγωγών της αλλά και για την Κίνα (22,1 %). Όπως αναφέραμε, για την Κίνα κυρίαρχο ρόλο παίζουν οι εξαγωγές προς τη Β. Αμερική. Οι πιο σημαντικές ενδο-ασιατικές ροές Ε/Κ είναι οι εξαγωγές της Κίνας προς την Ιαπωνία και το Χονγκ Κονγκ, της Ταϊβάν προς την Κίνα, της Κορέας προς την Κίνα και της Ιαπωνίας προς την Κίνα.

¹⁰² Unctad, Review of Maritime Transport 2004, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

5. Επιδράσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία

5.1. Ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά

Η τελευταία διετία χαρακτηρίζεται από μια πρωτόγνωρη κατάσταση για την παγκόσμια ναυτιλία. Για πρώτη φορά εδώ και τριάντα χρόνια η ζήτηση έφθασε την προσφορά χωρητικότητας με αποτέλεσμα οι ναύλοι να εκτιναχθούν στα ύψη. Το 2004 αποδείχθηκε η πιο επικερδής χρονιά στην ιστορία της ναυτιλίας, κυρίως, χύδην φορτίων. Συνέπεια της εξέλιξης αυτής ήταν και η αλματώδης αύξηση των τιμών των νέων κατασκευών (New buildings) κατά 60,0 % περίπου ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων διπλασιάστηκαν.

Δύο ήταν οι ξεχωριστοί παράγοντες οι οποίοι έθεσαν τις βάσεις για την εξέλιξη αυτή στη ναυτιλιακή αγορά. Ο πρώτος πηγάζει από μια ριζοσπαστική αλλαγή η οποία συντελέστηκε στα θεμέλια της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι γνωστή η «φούσκα» της υπερπροσφοράς χωρητικότητας τη δεκαετία του 1970. Οι συνέπειες συνεχίστηκαν για τόσο μεγάλο διάστημα ώστε η υπερπροσφορά χωρητικότητας έγινε αποδεκτή ως φυσιολογική κατάσταση (status quo) από μια γενιά managers, οι οποίοι δεν είχαν γνωρίσει κάτι διαφορετικό. Αλλά όπως αποδείχθηκε, το πλεόνασμα χωρητικότητας στη ναυτιλία δεν είναι διαχρονικό και το 2000 προσφορά και ζήτηση βρέθηκαν σε ισορροπία.

Στα μέσα της ύφεσης της δεκαετίας του 1980, η υπερπροσφορά χωρητικότητας ανερχόταν στο 30,0 % περίπου και παρά τη μέτρια βελτίωση στις τιμές των ναύλων κατά τα τέλη της δεκαετίας, μέρος του πλεονάσματος διατηρήθηκε και στη δεκαετία του 1990 (βλέπε διάγραμμα 5.1). Οι αποδόσεις στη ναυτιλία ήταν γενικά χαμηλές, περίπου 5,0 ή 6,0 % επί των καθαρών παγίων και αυτό οδήγησε σε μια δεκαετία σχετικής υποεπένδυσης. Ο στόλος αυξήθηκε πιο αργά από το διεθνές εμπόριο και μόνο το 2000 η ζήτηση τελικά έφθασε την προσφορά.¹⁰³

Έτσι, σήμερα για πρώτη φορά εδώ και τριάντα χρόνια, έχουμε ακριβώς όσα πλοία χρειαζόμαστε για το διεθνές εμπόριο. Την 1^η Ιανουαρίου 2005, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αριθμούσε 895,8 εκ. dwt. Ο ενεργός στόλος ανερχόταν σε 889,6 εκ. dwt, κάτι που σημαίνει ότι το πλεόνασμα χωρητικότητας ήταν μόλις 6,2 εκ. dwt ή το 0,7 % του παγκόσμιου

¹⁰³ Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture, 03.03.2005, http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf

εμπορικού στόλου! Το 1990, το αντίστοιχο μέγεθος ήταν 9,7 % (βλέπε πίνακα 5.1 και διάγραμμα 5.1).¹⁰⁴

Με δεδομένο ότι η ζήτηση είναι κυκλική, με διακυμάνσεις εντός του επιχειρηματικού κύκλου, θα έχουμε μικρό πλεόνασμα χωρητικότητας κατά τη διάρκεια υφέσεων και κρίσεων – βλέπε σημεία Α και Β στο διάγραμμα 5.2 – αλλά κατά την άνοδο του επιχειρηματικού κύκλου θα αναπτύσσεται ένα έλλειμμα πλοίων – βλέπε σημεία C και D.

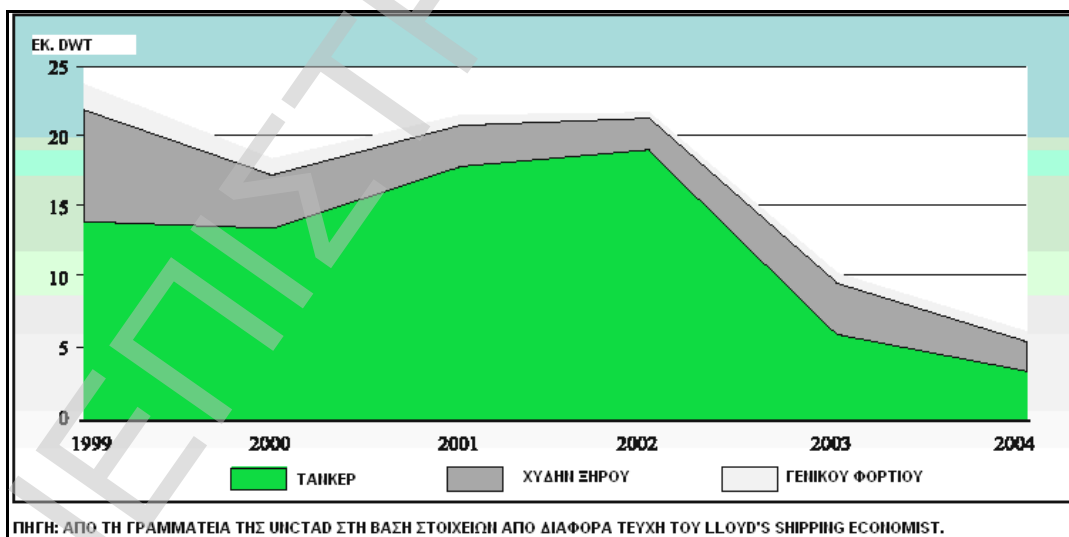
Πίνακας 5.1

Πλεόνασμα χωρητικότητας στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, 1990 – 2004

	1990	1999	2000	2002	2003	2004
	ΕΚ. DWT					
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	658.4	799.0	808.4	844.2	857.0	895.8
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΟΥ ΣΤΟΛΟΣ	63.7	23.7	18.4	21.7	10.3	6.2
	594.7	775.3	790.0	822.5	846.7	889.6
	ΠΟΣΟΣΤΑ					
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	9.7	3.0	2.3	2.6	1.2	0.7

ΠΗΓΗ: ΑΠΟ ΤΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ UNCTAD ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST (ΔΙΑΦΟΡΑ ΤΕΥΧΗ).

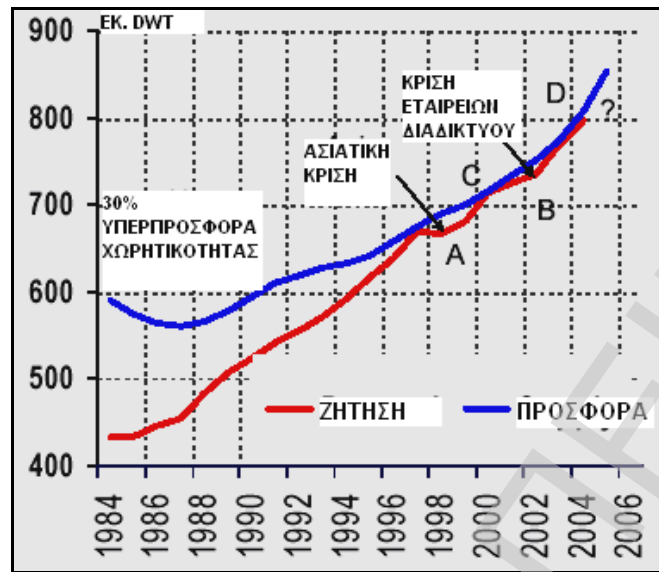
Διάγραμμα 5.1



Τάσεις στο πλεόνασμα χωρητικότητας για τους κύριους τύπους πλοίων, 1999 – 2004

¹⁰⁴ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

Διάγραμμα 5.2



Ισορροπία προσφοράς – ζήτησης στη ναυτιλία, σε εκ. dwt, 1984 – 2004

Πηγή: Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture

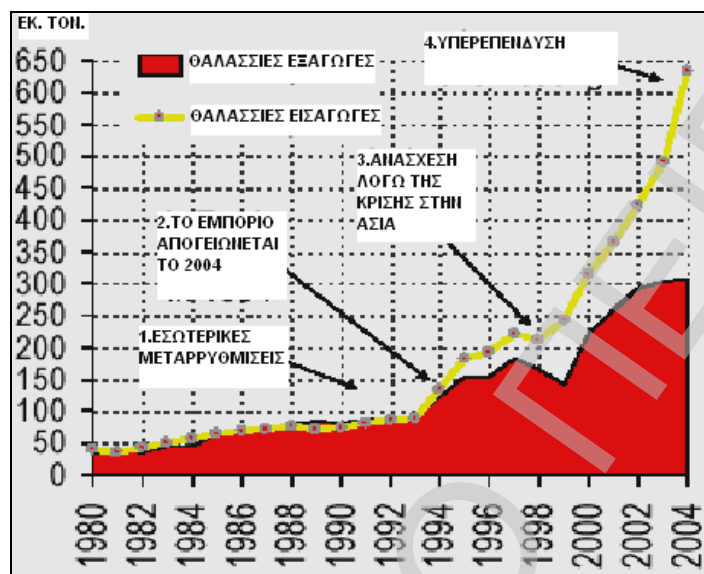
Ο δεύτερος παράγοντας, ο οποίος μάλιστα συνδέεται με τη περιοχή που εξετάζουμε, ακούει στο όνομα Κίνα. Την ίδια περίοδο που προσφορά και ζήτηση άρχισαν να συγκλίνουν, οι κινέζικες εισαγωγές και εξαγωγές άρχισαν να αυξάνονται εντυπωσιακά. Στην πραγματικότητα, η απροσδόκητη αύξηση του κινέζικου εμπορίου είναι η σημαντικότερη εξήγηση της πορείας της αγοράς.

Πριν τα μέσα της δεκαετίας του 1990 το κινέζικο εμπόριο αυξανόταν με σχετικά αργό ρυθμό και δεν έπαιζε ιδιαίτερο ρόλο στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή. Μέτρια ανάπτυξη ξεκίνησε το 1994 αλλά μέχρι το 2000 καταγράφηκε καθυστέρηση η οποία οφειλόταν στην ασιατική κρίση, με συνέπεια να επιβραδυνθεί ο ρυθμός αύξησης των εξαγωγών και των άμεσων ξένων επενδύσεων (βλέπε διάγραμμα 5.3).

Από το 2000, οι εισαγωγές έχουν διπλασιασθεί, από 296,0 εκ. τόνους, σε 633,0 εκ. τόνους το 2004. Οι εξαγωγές αυξάνονται με πιο βραδύ ρυθμό φθάνοντας τους 307,0 εκ. τόνους το 2004 από περίπου 200,0 εκ. το 2000, το ενδιαφέρον ωστόσο εδώ επικεντρώνεται

στο θαλάσσιο εμπόριο container, ο όγκος του οποίου προς Ευρώπη και Η.Π.Α. έχει σχεδόν διπλασιασθεί τα τελευταία τρία χρόνια.¹⁰⁵

Διάγραμμα 5.3



Η πορεία των κινέζικων εισαγωγών – εξαγωγών, σε εκ. τόνους, 1980 – 2004

Πηγή: Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture

Η σημαντικότερη επίδραση της Κίνας ήταν στο μέγεθος της αύξησης παρά στον όγκο. Το 2004 η Κίνα εξακολουθεί να αντιστοιχεί στο 10,0 % των παγκόσμιων εισαγωγών αλλά το μερίδιό της στην ετήσια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά την περίοδο 1998 – 2004 ήταν κατά μέσο όρο 48,0 %. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι η επίδοση αυτή δεν διαφέρει από αυτήν της Ιαπωνίας την περίοδο 1965 – 1972. Κατά την περίοδο αυτή η Ιαπωνική οικονομία αναλογούσε στο 50,0 % περίπου της αύξησης των θαλάσσιων εισαγωγών χύδην φορτίων.¹⁰⁶

Αυτό που θα πρέπει να επισημάνουμε για το ρόλο της Κίνας στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχει να κάνει με το βιομηχανικό επιχειρηματικό κύκλο. Η Κίνα είναι σημαντική, ωστόσο η επίδρασή της γίνεται περισσότερο αισθητή όταν και η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται το ίδιο ταχύτατα.

¹⁰⁵ Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture, 03.03.2005, http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf

¹⁰⁶ Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture, 03.03.2005, http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf

Εξετάζοντας την επίδοση της παγκόσμιας βιομηχανίας τα τελευταία 15 χρόνια – βλέπε διάγραμμα 5.4 – διαπιστώνουμε την ύπαρξη κυκλικότητας. Στην πραγματικότητα, οι δύο υφέσεις από το 1995 βοήθησαν την απόκρυψη της απογείωσης του κινέζικου εισαγωγικού εμπορίου, όπως είδαμε παραπάνω. Η πρώτη το 1997 – 1999 ως αποτέλεσμα της ασιατικής κρίσης του 1997 προκάλεσε μια πτώση στη βιομηχανική παραγωγή ιδιαίτερα στην Ασία. Αυτό χτύπησε την Κίνα πολύ σκληρά και το 1998 η βιομηχανική παραγωγή της Κίνας κατέγραψε αρνητικό ρυθμό αύξησης.

Ο δεύτερος κύκλος το 2001 προκλήθηκε από την οικονομική κρίση η οποία ακολούθησε τη φούσκα των μετοχών internet. Η Κίνα διατήρησε θετικό πρόσημο ανάπτυξης κατά την περίοδο αυτή, ωστόσο ο υπόλοιπος κόσμος, ειδικά η Ασία, επιβράδυναν την ανάπτυξή τους σημαντικά, με αποτέλεσμα να μην είναι σαφές το τι συμβαίνει στη ναυτιλία. Η ύφεση που κατέγραψε ο υπόλοιπος κόσμος απελευθέρωσε χωρητικότητα, κάνοντας την ταχύτητα με την οποία η Κίνα απορροφούσε ναυτιλιακή χωρητικότητα λιγότερη εμφανή.

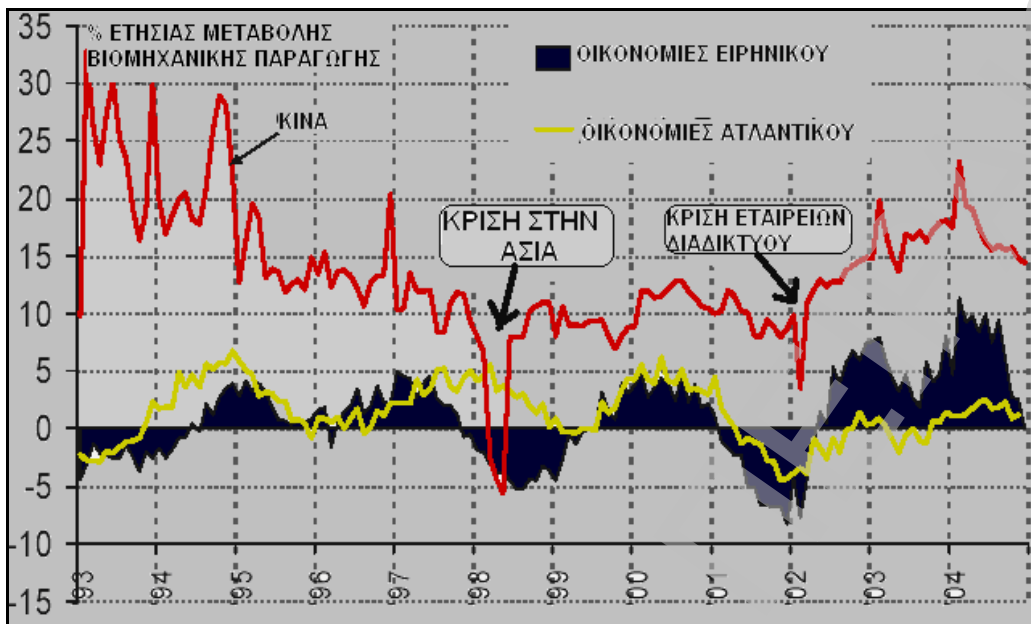
Όταν όμως ο επιχειρηματικός κύκλος επανέκαμψε το 2003 – 2004 και η παγκόσμια οικονομία κατέγραψε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, η διεθνής κοινότητα βρέθηκε αντιμέτωπη με έλλειψη πλοίων για πρώτη φορά εδώ και τριάντα χρόνια. Ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής των οικονομιών του Ειρηνικού, όπως δημοσιεύεται από τον οίκο Clarkson, ο οποίος κατέγραψε μείωση 5,0 % το 2002, έφθασε στο μέγιστο σημείο αύξησης (10,2 %) την άνοιξη του 2004. Οι οικονομίες του Ατλαντικού αναπτύχθηκαν με πιο αργό ρυθμό, αλλά η τάση ήταν θετική (βλέπε διάγραμμα 5.4).¹⁰⁷

Η αλληλουχία των γεγονότων έσπειρε τους σπόρους για το ναυτιλιακό boom του 2003–2004 και το επιχειρηματικό μοντέλο της Κίνας υπερφόρτωσε την άνθηση της αγοράς. Προηγούμενες ναυτιλιακές οικονομίες, κυρίως Ιαπωνία και Ν. Κορέα, σχεδίασαν λεπτομερώς τις απαιτήσεις τους για ναυτιλιακή μεταφορά, τοποθετώντας συμβόλαια τα οποία εξασφάλιζαν αρκετή χωρητικότητα εκ των προτέρων. Το επιχειρηματικό μοντέλο της Κίνας, το οποίο βασίζεται κυρίως στις δυνάμεις της αγοράς, ήταν πολύ διαφορετικό, οδηγώντας στη διαμόρφωση ακραίων καταστάσεων στις ναυλαγορές τα τελευταία δύο χρόνια.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture, 03.03.2005, http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf

¹⁰⁸ Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture, 03.03.2005, http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf

Διάγραμμα 5.4



Βιομηχανική παραγωγή σε Κίνα, Ειρηνικό, Ατλαντικό, % μεταβολή, 1993 – 2004

Πηγή: Clarkson Research, World Sea Trade Outlook: where China fits into the Global Picture

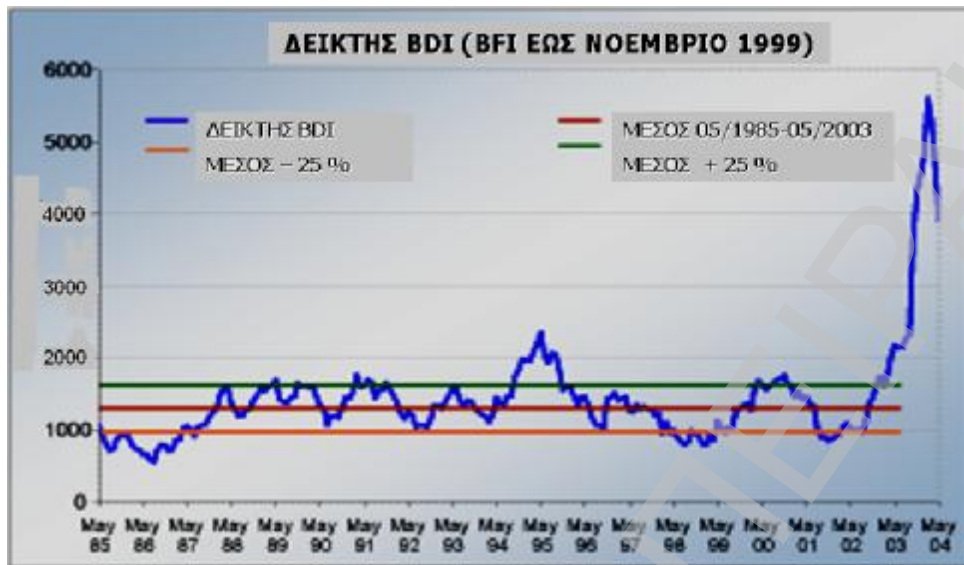
5.2. Επιδράσεις στη ναυλαγορά

Οι Κινέζοι λένε ότι μια εικόνα αξίζει χίλιες λέξεις και σίγουρα στη συγκεκριμένη περίπτωση έχουν απόλυτο δίκιο. Μια ματιά στην πορεία του δείκτη BDI – βλέπε διάγραμμα 5.5 – ο οποίος έχει καθιερωθεί από το Βαλτικό Κέντρο για την παρακολούθηση της πορείας των ναύλων στην αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, είναι ικανή να δείξει το μέγεθος και την έκταση της κοσμογονίας που έχει συντελεσθεί στην παγκόσμια ναυτιλία τα τελευταία δύο χρόνια.

Η κόκκινη ευθεία αντιστοιχεί στο μέσο όρο της περιόδου Μαΐου 1985 – Μαΐου 2003, περίπου στις 1,200 – 1,300 μονάδες. Η πράσινη και πορτοκαλί ευθεία αντιστοιχούν σε μια απόκλιση + / - 25% από το μέσο, αντίστοιχα. Ο δείκτης το 2004 αναρριχήθηκε κοντά στις 6,000 μονάδες. Μάλιστα, το Δεκέμβριο του 2004, ο δείκτης ξεπέρασε και τις 6,000 μονάδες, αγγίζοντας το ιστορικά υψηλό επίπεδο των 6,172 μονάδων! Αυτό που θα πρέπει να σημειωθεί είναι το γεγονός ότι ο δείκτης στα τέλη του 2001 βρισκόταν μόλις στις 846 μονάδες!¹⁰⁹

¹⁰⁹ Ναυτεμπορική, <http://www.naftemporiki.gr/markets/quotegraph.asp?id=BADI>

Διάγραμμα 5.5



Η πορεία του δείκτη BDI, 1985 – 2004

Πηγή: Global Insight, Freight Price Outlook: Dry Bulk Rates to 2007¹¹⁰

5.2.1. Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (Bulk carriers)

Η αγορά των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων είναι περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη αγορά εξαρτημένη από Ασιάτες πελάτες. Σύμφωνα με έρευνα του οίκου Fearnley, από όλα τα πλοία μεγέθους μεγαλύτερου των 50,000 dwt, φαίνεται ότι το 60,0 % του όγκου χύδην φορτίων των πλοίων αυτών κατευθυνόταν προς την Ασία το 2003 ενώ το 30,0 % προς την Ευρώπη. Οι άλλες ήπειροι είναι βασικά εξαγωγείς.¹¹¹

Στις επιμέρους αγορές των bulk carriers, τα έσοδα των πλοίων μεγέθους Capesize στην αγορά spot¹¹² έφθασαν τα 100,000 \$/ημέρα το 2004, παρουσίασαν μια σημαντική πτώση στα μέσα του έτους πέφτοντας στα 40,000 \$/ημέρα (εξαιρετικό επίπεδο για τα ιστορικά δεδομένα) για να επανέλθουν σε περισσότερα από 100,000 \$/ημέρα στο τέλος του 2004. Τα πλοία τύπου Panamax¹¹³ κατέγραψαν ημερήσια έσοδα 50,000 \$ κατά μέσο όρο ενώ σημαντική ήταν και η

¹¹⁰ Global Insight, Freight Price Outlook: Dry Bulk Rates to 2007, http://www.globalinsight.com/publicDownload/genericContent/08-22-04_mcs_overview.pdf

¹¹¹ Fearnleys research, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=140&subid=0>

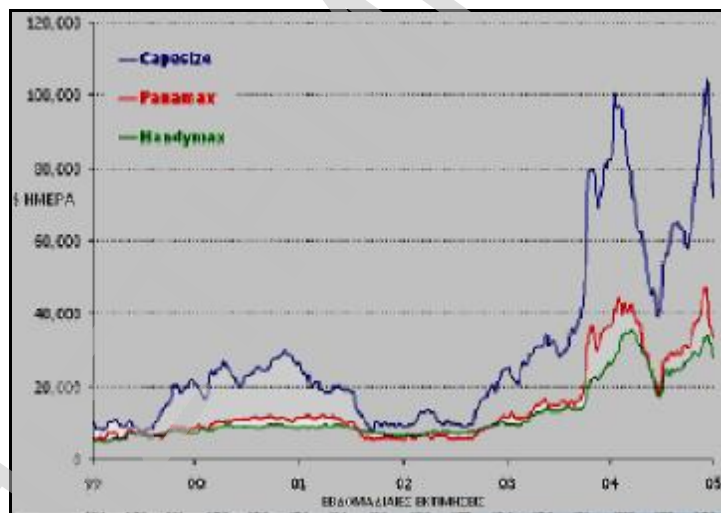
¹¹² Η αγορά που ανταποκρίνεται στην τυχαία ζήτηση πλοίων και όχι σε προγραμματισμένη, μακροχρόνια ναύλωση (time charter)

¹¹³ Πλοία πλάτους έως 33μ, που τους επιτρέπει να διασχίσουν τη διώρυγα του Παναμά

επίδοση των πλοίων τύπου Handymax¹¹⁴, τα ημερήσια έσοδα των οποίων ανήλθαν κατά μέσο όρο στα 35,000 \$ (βλέπε διάγραμμα 5.6). Με τα καθημερινά λειτουργικά κόστη εκτός χρηματοδότησης να κυμαίνονται περίπου στα 6 – 7,000 \$¹¹⁵ για ένα πλοίο Capesize, τα έσοδα αυτά δείχνουν ξεκάθαρα τα τεράστια κεφάλαια, σε μετρητά, τα οποία αποκόμισαν οι ναυτιλιακές εταιρείες το 2004.¹¹⁶

Κάνοντας μια αναγκαία παρένθεση στο σημείο αυτό, θα πρέπει να υπογραμμίσουμε τις επιδόσεις της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία διατήρησε την πρωτοκαθεδρία της σε παγκόσμιο επίπεδο και σημείωσε σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εκμεταλλεύθηκαν με το παραπάνω την εντυπωσιακή άνοδο της αγοράς καταγράφοντας εξίσου εντυπωσιακά κέρδη. Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το 2004 ανήλθε στα 17,3 δις \$ από 12,5 δις \$ το 2003,¹¹⁷ καταγράφοντας αύξηση 38,4% και καθιστώντας τη ναυτιλία, το σημαντικότερο πυλώνα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, ξεπερνώντας ακόμα και τον τουρισμό.

Διάγραμμα 5.6



Έσοδα στη spot αγορά πλοίων χύδην ξηρών φορτίων, σε \$ / ημέρα, 1999 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

¹¹⁴ Πλοία μεγέθους 35 έως 55,000 dwt

¹¹⁵ Ενδεικτικό μέγεθος (πριν την πρόσφατη αύξηση της τιμής του πετρελαίου),

http://www.economics.noaa.gov/library/documents/benefits_of_observing_systems/benefits-npoess-commercial_ship_routing.pdf

¹¹⁶ Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005,

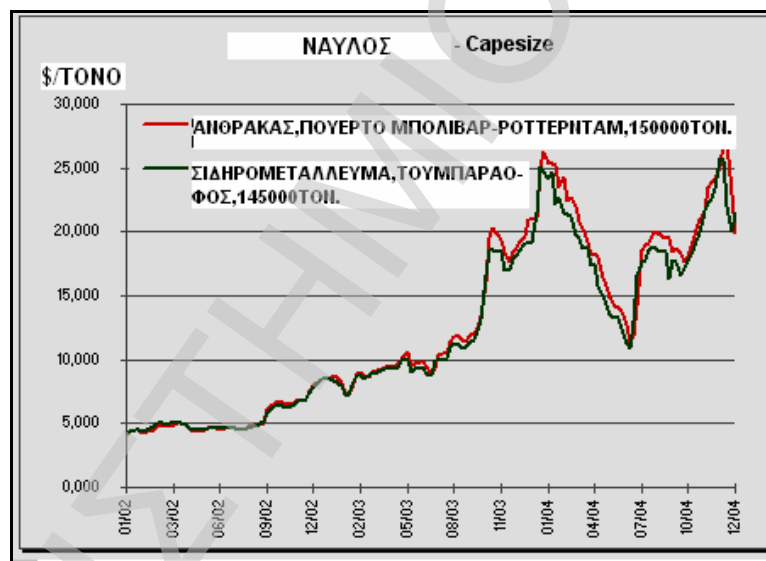
<http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>

¹¹⁷ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://egov.yen.gr/pinnaftsyn.pdf>

Επανερχόμενοι στην πορεία των αγορών, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία σχετικά με την πορεία των ναύλων σε ορισμένες διαδρομές που αποτελούν ρυθμιστή της αγοράς. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των ναύλων ενός πλοίου Capesize – τα οποία αποτελούν την κινητήρια δύναμη της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων – για τη μεταφορά 150,000 τόνων άνθρακα από το Πουέρτο Μπολιβάρ, Βραζιλία στο Ρότερνταμ και 145,000 τόνων σιδηρομεταλλεύματος από το Τουμπαράο, Βραζιλία στο Φος. (βλέπε διάγραμμα 5.7).

Ο ναύλος για τις δύο αυτές παρόμοιες διαδρομές κυμαινόταν κάτω από τα 5,0 \$/τόνο τον Ιανουάριο του 2002. Το Νοέμβριο του 2003 ανήλθε στα 20,0 \$/τόνο περίπου, ξεπέρασε τα 25,0 \$ τον Ιανουάριο του 2004, μειώθηκε στη διάρκεια του έτους για να ανέβει πάλι πάνω από τα 25,0 \$/τόνο στα τέλη του 2004. Η συνολική αύξηση στη διάρκεια των τριών αυτών χρόνων αγγίζει το 400,0 %!¹¹⁸

Διάγραμμα 5.7



Ναύλοι πλοίου μεγέθους Capesize, σε \$ / τόνο, 2002 – 2004

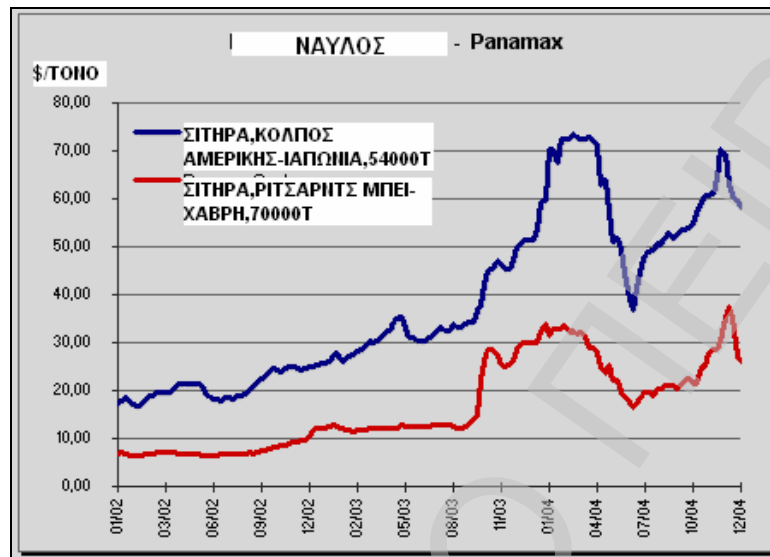
Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The dry bulk market in 2004

Παρόμοια ήταν και η εξέλιξη στα πλοία Panamax. Ο ναύλος για τη μεταφορά σιτηρών από τον Κόλπο Αμερικής προς την Ιαπωνία ανέβηκε από λιγότερα από 20,0 \$/τόνο στις αρχές του 2002 σε περισσότερα από 70,0 \$/τόνο το 2004! Σημαντική αύξηση παρουσίασε και ο ναύλος για μεταφορά άνθρακα από το Ρίτσαρντς Μπέι, Ν.Αφρική στη Χάβρη, ο οποίος

¹¹⁸ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/bulk>, The dry bulk market in 2004

αυξήθηκε από λιγότερα από 10,0 \$/τόνο το 2002 σε περίπου 40,0 \$/τόνο το 2004¹¹⁹ (βλέπε διάγραμμα 5.8).

Διάγραμμα 5.8



Ναύλοι πλοίου μεγέθους Panamax, σε \$ / τόνο, 2002 – 2004

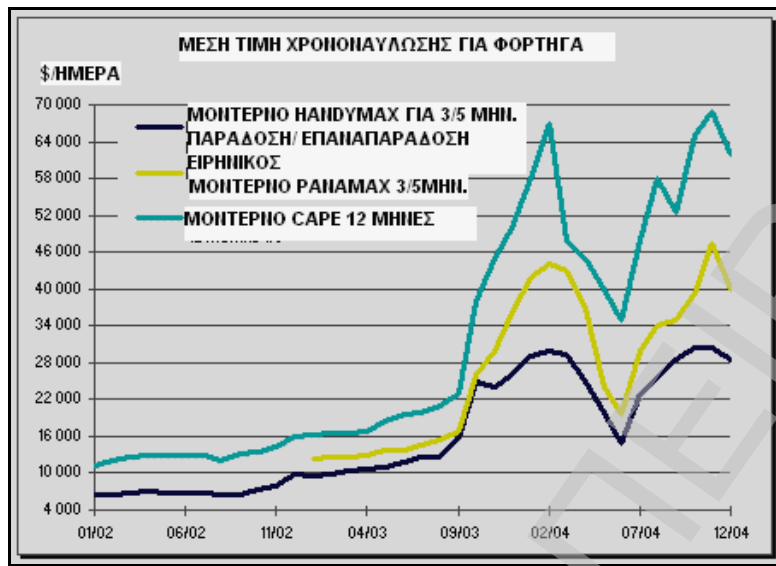
Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The Dry bulk market in 2004

Και στην αγορά των χρονοναυλώσεων οι εξελίξεις ήταν εντυπωσιακές. Οι ναύλοι αυξήθηκαν σημαντικά από τα χαμηλά επίπεδα του 2002. Πρωτοπόροι στις επιδόσεις ήταν τα Capesize, τα οποία πλησίασαν τα 70.000 \$ ημερησίως κατά μέσο όρο το 2004, για ναύλωση ενός έτους, από 10.000 \$/ημέρα το 2002 ενώ ακολούθησαν τα Panamax με 46.000 \$/ημέρα για ναύλωση 3/5 μηνών και τα Handymax με 28.000 \$/ ημέρα για αντίστοιχης διάρκειας ναύλωση¹²⁰ (Βλέπε διάγραμμα 5.9).

¹¹⁹ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/bulk>, The dry bulk market in 2004

¹²⁰ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/bulk>, The dry bulk market in 2004

Διάγραμμα 5.9



Μέσες τιμές χρονοναύλωσης για bulk carriers, 2002 – 2004

Πηγή : Barry Rogliano Salles, Paris, The Dry bulk market in 2004

5.2.2. Δεξαμενόπλοια (Tankers)

Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων – παρά την αστάθεια που παρατηρήθηκε και εδώ – το «party» των ναύλων ήταν ακόμα πιο εντυπωσιακό. Για περισσότερα από 20 χρόνια, σε όλες τις κατηγορίες Δ/Ξ, είχαν να εμφανισθούν ναύλοι να ξεπερνούν τα 200.000 \$/ ημέρα στα VLCC¹²¹, να φλερτάρουν με τα 150.000 \$ για τα Suezmax¹²² και να ξεπερνούν το επίπεδο των 100.000 \$ για τα Aframax.¹²³ Την ίδια ώρα η τιμή του αργού πετρελαίου έσπασε το ιστορικό επίπεδο των 50,0 \$/βαρέλι.

Όσο πιο ψηλά ανεβαίνει η τιμή του πετρελαίου σε τόσο υψηλότερα επίπεδα διαμορφώνεται η τιμή των ναύλων στα δεξαμενόπλοια. Η τιμή του «μαύρου χρυσού» είναι τόσο υψηλή ώστε όσο και να ανέβουν οι ναύλοι, η αύξησή τους δεν γίνεται αισθητή. Με την τιμή του βαρελιού πάνω από τα 50,0 \$, η τιμή ενός τόνου αργού ξεπερνάει τα 350,0 \$. Αν

¹²¹ Πολύ μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου, χωρητικότητας πάνω από 200,000 dwt ή δύο εκατομμύρια βαρέλια.

¹²² Πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου, ικανό να διασχίσει τη διώρυγα του Σουέζ. Αποκαλείται και πλοίο του ενός εκατομμυρίου βαρελιών (χωρητικότητα).

¹²³ Πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου μεταφορικής ικανότητας 80 έως 120,000 dwt.

λοιπόν, η μεταφορά στοιχίζει 20,0 ή 22,0 \$/τόνο, ουδείς ενοχλείται αφού μπροστά στα 350,0 \$, τα 20,0 \$ δεν είναι αξιόλογο μέγεθος.

Για να αντιληφθούμε καλύτερα το τι συμβαίνει, αρκεί να σκεφτούμε ότι το 1999, όταν η τιμή του βαρελιού ήταν μόλις 20,0 \$, ένας ναύλος 20,0 \$/τόνο θα ήταν εξωπραγματικός, αφού θα ισοδυναμούσε με τη μισή περίπου αξία ενός τόνου πετρελαίου. Για το λόγο αυτό σήμερα ακόμα και ναύλοι 25,0 \$/τόνο θεωρούνται λογικοί και δεν προκαλούν αντιδράσεις.¹²⁴

Πέρα από τον παράγοντα Κίνα – αλλά και Ινδία – που όπως αναφέραμε και στα προηγούμενα κεφάλαια άσκησε τη μεγαλύτερη επίδραση στη διαμόρφωση της ζήτησης και την αύξηση των ναύλων, άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η ποιότητα της ναυλωμένης χωρητικότητας. Η απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος αποτελεί σήμερα μια γενικευμένη πραγματικότητα (μόνη ανάσχεση αποτελεί η καλή αγορά, η οποία αποτρέπει τους πλοιοκτήτες από το να στείλουν τα πλοία τους για διάλυση, επιλέγοντας να τα εκμεταλλευθούν μέχρι την τελική προθεσμία που προβλέπεται από τη διεθνή νομοθεσία)

Στην αγορά των πλοίων μεγέθους VLCC – τα οποία αποτελούν την κινητήρια δύναμη της ναυλαγοράς – ιδιαίτερο ρόλο παίζει η Μέση Ανατολή. Το 2002 καταγράφηκε μια μέση μηνιαία ναύλωση 91 πλοίων από τον Περσικό Κόλπο. Το μέγεθος αυτό ανέβηκε στα 120 πλοία το 2004 (αύξηση 30,0 %). Την ίδια περίοδο ο στόλος αυξήθηκε μόλις κατά 5,0 % – αυτό αρκεί για να εξηγήσει την απογείωση των ναύλων. Στα τέλη του 2004 οι ναύλοι εκτοξεύθηκαν πάνω από τα 220.000 \$/ημέρα ενώ λίγο αργότερα μειώθηκαν στα 60.000 \$ / ημέρα¹²⁵ (βλέπε διάγραμμα 5.10).

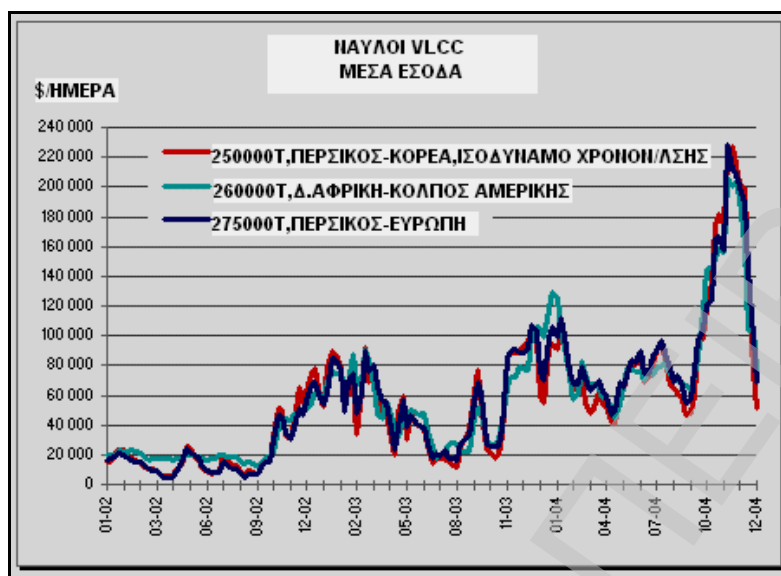
Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι το αυξανόμενο μερίδιο των εξαγωγών προς την Κίνα και την Ινδία, το οποίο παίζει ιδιαίτερο ρόλο στην εξέλιξη των ναύλων. Τα τελευταία δύο χρόνια η αναλογία Ανατολής – Δύσης στον τομέα των εξαγωγών αυξήθηκε από το 70/30 στο 75/25 περίπου. Στις τρεις κύριες διαδρομές που απεικονίζονται στο διάγραμμα 5.10, τα μέσα έσοδα ενός μοντέρνου VLCC, στη βάση ενός απλού κυκλικού ταξιδιού, ανήλθαν σε περισσότερα από 95.000 \$/ημέρα το 2004 από 52.500 \$ το 2003 και 22.550 \$ το 2002.¹²⁶

¹²⁴ Ναυλαγορά, αρ. φύλλου 87, 08.10.2004, σελ. 1,9

¹²⁵ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/tanker>, The Tanker Market in 2004

¹²⁶ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/tanker>, The Tanker Market in 2004

Διάγραμμα 5.10



Μέσα έσοδα πλοίων μεγέθους VLCC, σε \$ / ημέρα, 2002 – 2004

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The Tanker Market in 2004

Το παράδειγμα που ακολουθεί είναι άκρως αποκαλυπτικό. Ελληνόκτητο πλοίο, ναυπηγημένο το 2001, χωρητικότητας 260.000 τόνων και με ταχύτητα 14 μιλίων/ώρα ναυλώθηκε για ταξίδι διάρκειας 35 ημερών από Κόλπο Αμερικής προς Βόρεια Θάλασσα και επιστροφή στον Κόλπο με ημερήσιο ναύλο 180.000\$. Για το συγκεκριμένο ταξίδι τα έσοδα ανήλθαν στα 7,5 εκ. \$ εκ των οποίων τα 6,0 εκ. \$ ήταν καθαρό κέρδος.¹²⁷

Στην κατηγορία των πλοίων μεγέθους Suezmax, η εξέλιξη των ναύλων ήταν παρόμοια με αυτή των VLCC, παρά τη στενή αλληλεξάρτηση των δύο κατηγοριών. Οι τιμές των ναύλων αυξάνονται συνεχώς τα τελευταία τρία χρόνια. Στη βάση δύο διαδρομών: Δ. Αφρική – Κόλπο Μεξικού και μιας ενδομεσογειακής, οι τιμές από 20.500 \$/ημέρα το 2002 ανήλθαν στα 42.900 \$ το 2003 και ξεπέρασαν τα 70.000 \$ το 2004¹²⁸ (βλέπε διάγραμμα 5.11).

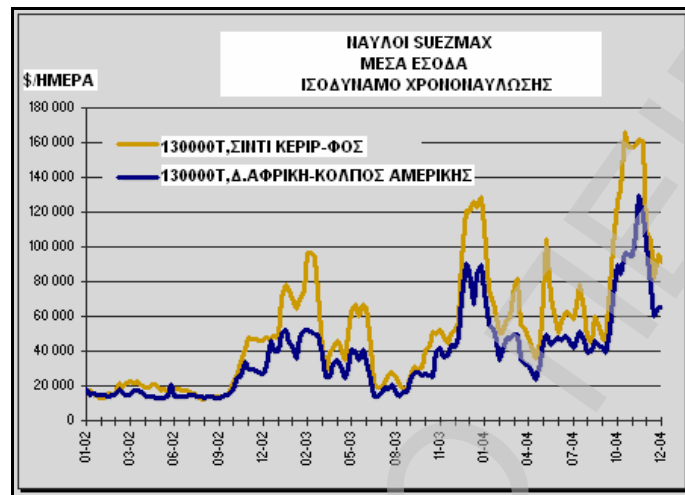
Τέλος στην κατηγορία των πλοίων Aframax, στην ευρωπαϊκή αγορά, ο μέσος ναύλος ήταν 12.500 \$/ημέρα το 1999, ανήλθε στα 40.000 \$ το 2000 και μειώθηκε στα 21.500\$ το 2002, όταν συνέβη το ατύχημα του Prestige, το οποίο προκάλεσε αναστάτωση στην αγορά. Η ευρωπαϊκή κίνηση, σε συνεχή αύξηση από το 2002, μεταξύ Μεσογείου και Βόρειας

¹²⁷ Ναυλαγορά, αρ. φύλλου 87, 08.10.2004, σελ. 1,9

¹²⁸ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/tanker>, The Tanker Market in 2004

Θάλασσας αυξήθηκε από το 45,0 % στο 50,0 % όλων των αναφερθέντων ναυλώσεων της spot αγοράς παγκοσμίως. Οι ναύλοι αυξήθηκαν από 42.500 \$/ημέρα το 2003 σε 58.000 \$/ημέρα το 2004¹²⁹ (βλ. διάγραμμα 5.12).

Διάγραμμα 5.11



Μέσα έσοδα πλοίων Suezmax, σε \$ / ημέρα, 2002 – 2004

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris ,The Tanker Market 2004

Διάγραμμα 5.12



Μέσα έσοδα πλοίων Aframax , σε \$ / ημέρα , 2002 – 2004

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris The Tanker Market 2004

¹²⁹ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/tanker>, The Tanker Market in 2004

5.2.3. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containerships)

Μετά το αρνητικό 2001, το 2002 ξεκίνησε η ανάκαμψη ενώ το 2003 αποδείχθηκε μια πολύ υγιής χρονιά. Το 2004 ήταν η χρονιά της υπέρβασης. Η αγορά έγινε μάρτυρας μιας εντυπωσιακής άνθησης, της πρώτης από το – βασισμένο στο πετρέλαιο – boom των αρχών του 1970. Το διεθνές εμπόριο έχει ευρύτερες βάσεις σήμερα από ότι 35 χρόνια πριν, τόσο σε ότι αφορά την ποικιλία των εμπορευμάτων όσο και τη γεωγραφική κατανομή. Ωστόσο, μια χώρα έχει γίνει ο τροχός της ανάπτυξης: η Κίνα. Υπολογίζεται ότι δημιούργησε το ένα τρίτο της αύξησης του διεθνούς εμπορίου το 2003.

Με ανάπτυξη στο 9,0 % και 30,0 % ετήσια αύξηση των εξαγωγών containers, η Κίνα είναι στην ουσία υπεύθυνη για την έλλειψη πλοίων μεταφοράς Ε/Κ και των πρωτόγωνων επιπέδων των ναύλων. Ωστόσο, η Κίνα δεν είναι μόνη της. Είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αγοραστική δύναμη των Η.Π.Α. και της Ευρώπης (βλέπε διάγραμμα 5.13). Επίσης, άλλες χώρες της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ασίας όπως η Ινδία, η Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ καταγράφουν υψηλά επίπεδα εξαγωγών.¹³⁰

Το εμπόριο container παρουσιάζει ανισορροπίες με πολλά άδεια κουτιά να πρέπει να επανατοποθετηθούν. Ενώ οι Η.Π.Α. εισάγουν το διπλάσιο μοναδοποιημένο φορτίο από όσο εξάγουν, η κατάσταση είναι εντελώς διαφορετική στην Κίνα. Με τους υψηλούς ναύλους στην αγορά των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων και τις μεγάλες ανισορροπίες του εμπορίου container δεν είναι παράξενο να παρατηρείται ένα μεγάλο ποσοστό μοναδοποίησης χύδην φορτίων, ειδικά αυτών με υψηλή αξία. Ειδικότερα στη γραμμή Β. Ειρηνικού (Η.Π.Α. και Καναδάς) – Άπω Ανατολή αυτό το φαινόμενο έχει λάβει ήδη κάποια έκταση με τα φορτία να ποικίλλουν από δασικά προϊόντα μέχρι σόγια και πολλά άλλα.¹³¹

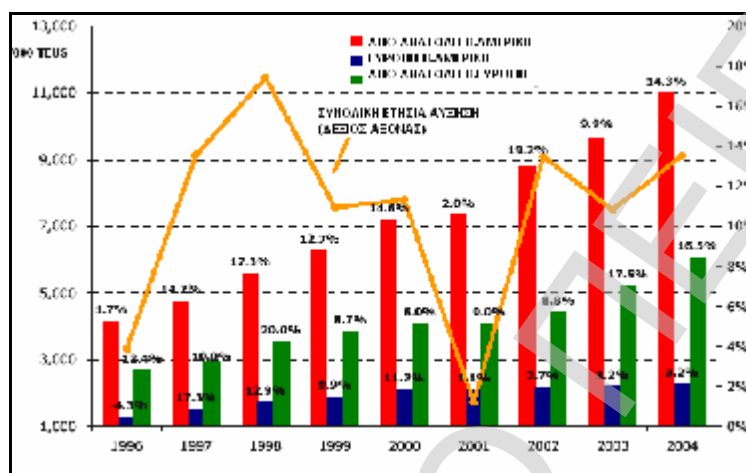
Τα πλοία αναχωρούν πλήρη από την Ασία και δεν είναι αρκετά να συλλέξουν όλα τα «κουτιά» τα οποία προέρχονται από την περιοχή. Οι συμφορήσεις στα τερματικά στην Ευρώπη και τις Η.Π.Α. επιτείνουν το πρόβλημα καθώς προκαλούν καθυστερήσεις στα πλοία και διακόπτουν το σφιχτό εβδομαδιαίο πρόγραμμα παραδόσεων. Οι διαχειριστές των γραμμών αντιμετωπίζουν μια περίεργη κατάσταση καθώς μάχονται να κλείσουν πλοία με υψηλούς ναύλους για περιόδους τριών ή τεσσάρων ετών, χωρίς να γνωρίζουν το μέλλον. Στην πραγματικότητα, η ναυλαγορά δεν κινείται μόνο από τη ζήτηση όσον αφορά

¹³⁰ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004

¹³¹ Fearnleys research, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=139&subid=0>

μακροχρόνιες προσδοκίες. Η αγορά προωθείται και από τους έμπειρους operators, οι οποίοι προκαλούν τεχνητή έλλειψη πλοίων στην αγορά, κλειδώνοντας ναυλώσεις για χρόνια έναντι εκπτώσεων στις τιμές.

Διάγραμμα 5.13



Κύριες εμπορικές διαδρομές μεταφοράς containers, όγκος διακίνησης σε TEUs¹³² και ετήσια % μεταβολή, 1996 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

Με τα πλοία να ναυλώνονται στο διπλάσιο του συνολικού τους λειτουργικού κόστους (συμπεριλαμβανομένης και της αποπληρωμής του κεφαλαίου), οι ιδιοκτήτες τους απολαμβάνουν μια πρωτόγνωρη κατάσταση καθώς τα containerships άρχισαν να προσφέρονται για ναύλωση, περίπου 35 χρόνια πριν. Οι ιδιοκτήτες τους αποκομίζουν κέρδη τα οποία είναι παρόμοια με αυτά των μεγάλων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων των αρχών της δεκαετίας του 1970 όπως ο Ωνάσης, ο Νιάρχος και άλλοι λιγότερο ή περισσότερο γνωστοί.¹³³

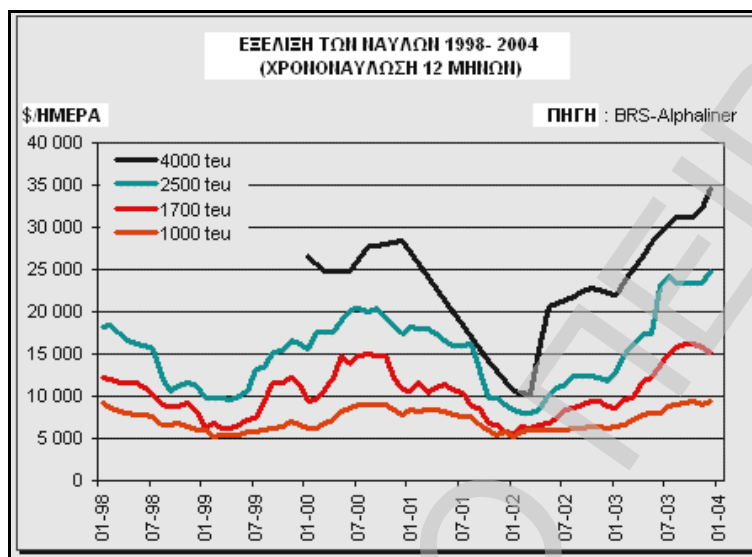
Ένα πλοίο ναυλωμένο για τρία χρόνια με 27.000 \$/ημέρα (βλέπε διάγραμμα 5.14) θα αποκομίσει αρκετά κέρδη για την παραγγελία ενός ολοκαίνουριου πλοίου ίδιου μεγέθους. Με αυτό το σκεπτικό δεν είναι περίεργο οι ναυλωτές να αναζητούν να αγοράσουν πλοία. Λίγοι,

¹³² Εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδιών (η πιο συνηθισμένη μορφή αλλά συναντώνται και σε άλλα μήκη 10 και 40 ποδιών πιο γνωστά ως FEU)

¹³³ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004

ωστόσο, διαχειριστές προχώρησαν σε ενέργειες ώστε να γίνουν λιγότερο εξαρτώμενοι από τα ναυλωμένα πλοία.¹³⁴

Διάγραμμα 5.14



Εξέλιξη των ναύλων, σε \$ / ημέρα, 1998 – 2004 (τιμές χρονοναύλωσης 12 μηνών

Με τα διαθέσιμα πλοία να είναι σπάνια, οι τιμές των ναύλων έχουν εκτοξευθεί σε επίπεδα τα οποία είναι 50,0 – 60,0 % πάνω από τα ιστορικά υψηλά του καλοκαιριού του 2000. Επίσης, το 2004 χαρακτηρίστηκε από επιμήκυνση των περιόδων ναυλώσεων και από την προναύλωση πλοίων κατά 6 ή 12 μήνες. Την περίοδο Δεκεμβρίου 2004 – Ιανουαρίου 2005 πλοία μεγέθους 4.000 TEUs ναυλώνονταν στα 40 – 45.000 \$/ημέρα για διάρκεια 12 μηνών ενώ για πλοία 2.500 TEUs οι ναύλοι ανέρχονταν στα 35 – 37.000 \$/ημέρα. Πλοία 1.700 TEUs άγγιξαν τα 27.000 \$ για περίοδο 4 ετών ενώ πλοία 1.000 TEUs διαπραγματεύονταν στα 18.000 \$ για 6 έως 12 μήνες.

Αλλά και τα μικρότερα μεγέθη πλοίων, λόγω αυξημένης περιφερειακής ζήτησης, ιδιαίτερα στις γραμμές feeders¹³⁵, σημειώνουν σημαντικές επιδόσεις. Κυβελωτά¹³⁶ πλοία (cellular) 800 – 850 TEUs δεν είναι φθηνά καθώς, στο τέλος του 2004, έφθασαν το επίπεδο των 15.000 \$ για περίοδο 12 μηνών, έναντι 8.000 \$ στο τέλος του 2003. Μοντέρνα πλοία 500

¹³⁴ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004

¹³⁵ Τροφοδοτικές γραμμές, οι οποίες λειτουργούν με πλοία μικρότερου μεγέθους, τα οποία συλλέγουν εμπορευματοκιβώτια από τα μεγάλα πλοία (mother-ships, τα οποία δεν τα συμφέρει να προσεγγίζουν όλα τα λιμάνια αλλά μόνο αυτά με τη μεγαλύτερη κίνηση) και τα προωθούν σε περιφερειακές αγορές με μικρή κίνηση

¹³⁶ Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με κατάλληλους οδηγούς στα αμπάρια τους για γρήγορη και ασφαλή στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων

TEUs ναυλώνονται στα 9.000 \$ για περίοδο 12 μηνών έναντι 4.400 – 4.800\$ κατά τη διάρκεια των τριών ετών πριν το 2004 και για περίοδο 3 έως 6 μηνών¹³⁷ (βλέπε πίνακα 5.2).

Πίνακας 5.2

Μέσες τιμές ναύλωσης για περίοδο 12 μηνών, σε \$, 1998 – 2004

ΜΕΓΕΘΟΣ	4,000 teu	2,500 teu	1,700 teu	1,000 teu	500 teu
ΜΕΣΟΣ 1998	ns	14,438	10,353	7,476	5,171
ΜΕΣΟΣ 1999	24,781	12,342	8,534	5,908	4,423
ΜΕΣΟΣ 2000	26,511	18,617	12,731	7,995	4,429
ΜΕΣΟΣ 2001	19,259	15,092	9,413	7,365	4,536
ΜΕΣΟΣ 2002	18,415	10,600	7,722	6,029	4,181
ΜΕΣΟΣ 2003	28,792	20,417	13,311	8,237	4,599
ΜΕΣΟΣ 2004	41,994	33,231	22,975	13,574	7,288
ΧΑΜΗΛΟ 2004	37,477	27,375	19,653	9,596	5,814
ΥΨΗΛΟ 2004	43,519	37,000	26,379	16,732	8,721
ΑΥΞΗΣΗ 2003-04	46%	63%	73%	65%	58%
ΜΕΣΟΣ 5 ΕΤΩΝ	26,994	19,591	13,230	8,640	5,006
2004 ΕΝΑΝΤΙ 5ΕΤΗ	56%	70%	74%	57%	46%

ΠΗΓΗ : BRS-Alpha liner

Μια νέα εξέλιξη που παρατηρείται στην αγορά των containerships είναι οι μακροχρόνιες ναυλώσεις. Οι περίοδοι ναύλωσης για τέσσερα ή και περισσότερα χρόνια για τα πλοία 4 – 5.000 TEUs, αντιστοιχούν στο 86,0 % των αναφερθέντων ναυλώσεων του 2004 έναντι 49,0 % το 2003 και 17,0 % το 2002. Μικρότερα πλοία ναυλώνονται επίσης για μεγαλύτερο διάστημα από τη συνηθισμένη περίοδο των 12 μηνών. Περίοδοι ναύλωσης για 24 – 40 μήνες για πλοία 1.500 – 2.000 TEUs αναλογούν στο 46,0 % των ναυλώσεων το 2004 έναντι 7,0 % το 2003 και μόλις 2,0 % το 2002.¹³⁸

5.3. Εξελίξεις στην προσφορά πλοίων

Το απίστευτο ράλι των τιμών των ναύλων έχει οδηγήσει όλους τους παίκτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μια μάχη για την απόκτηση πλοίων – καινούριων ή μεταχειρισμένων – με σκοπό τη διεκδίκηση ενός μεριδίου από την πλούσια πίτα της ναυλαγοράς. Οι τιμές των νέων κατασκευών έχουν σημειώσει άνοδο κατά 60,0 % ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι τιμές των μεταχειρισμένων έχουν διπλασιασθεί.

¹³⁷ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004

¹³⁸ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004

Το πλεονέκτημα που προσφέρουν τα μεταχειρισμένα είναι η άμεση δραστηριοποίησή τους στην αγορά κάτι που σημαίνει άμεσα έσοδα σε σχέση με μια νέα κατασκευή, η οποία θα αργήσει να παραδοθεί και κανείς δε ξέρει αν θα προλάβει ή όχι την καλή αγορά. Το θέμα του σωστού προγραμματισμού (timing) είναι θεμελιώδες στη ναυτιλιακή βιομηχανία και μπορεί να αποτελέσει κριτήριο για την επιτυχία ή μη μιας επένδυσης στη θάλασσα.

5.3.1. Νέες κατασκευές (New buildings)

Κατά τη διάρκεια του 2004 το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών ανήλθε στους 165,0 εκ. cgt¹³⁹ έναντι 125,0 εκ. cgt το 2003 και μόλις 65,0 εκ. cgt το 2002. Πρόκειται για 3.700 πλοία με τις παραδόσεις τους να εκτείνονται έως το 2008 ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις τα ναυπηγεία είναι δεσμευμένα μέχρι το 2009. Μάλιστα πρόσφατα ξεκίνησαν οι πρώτες συζητήσεις για παραδόσεις το 2011!

Οι υψηλές τιμές για Δ/Ξ και φορτηγά στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ξεπεράστηκαν κατά πολύ. Το συμβολικό φράγμα των 100,0 εκ. \$ για ένα VLCC και ένα μεγάλο container ship ξεπεράστηκε σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα κατά 20,0 %. Οι υψηλοί ναύλοι ενίσχυσαν τον ανταγωνισμό μεταξύ των ιδιοκτητών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την επαναπώληση πλοίων υπό κατασκευή (resale) ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις μεταχειρισμένα πλοία αγοράστηκαν σε τιμές μεγαλύτερες των νέων κατασκευών!

Στα bulk carriers, οι παραγγελίες ανήλθαν στους 37,0 εκ. dwt έναντι 33,0 εκ. dwt το 2003. Το βιβλίο παραγγελιών έχει αυξηθεί σημαντικά και από 53,1 εκ. dwt στο τέλος του 2003 ανήλθε στους 71,6 εκ. dwt στο τέλος του 2004. Ο στόλος υπό παραγγελία στο τέλος του 2004 αντιστοιχεί στο 22,0 % περίπου της υπάρχουσας χωρητικότητας έναντι 17,0 % το 2003.¹⁴⁰

¹³⁹ Κατασκευαστικός κόρος ολικής χωρητικότητας: μονάδα μέτρησης, η οποία χρησιμοποιείται για να εκφράσει καλύτερα το παραγόμενο έργο κατά τη ναυπήγηση πλοίων

¹⁴⁰ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

Πίνακας 5.3

Νέες παραγγελίες πλοίων, σε εκ. dwt, 1999 – 2004

(ΕΚ. DWT)	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ΤΑΙΗΚΕΡ > 25,000 dwt	12.7	34.3	25.0	19.9	52.5	43.7
Χ.Ξ.Φ. > 15,000 dwt	21.9	17.6	7.7	21.6	32.9	36.8
ΚΟΗΤΑΙΗΚΕΡ > 1,000 teu	7.0	13.7	7.1	7.1	26.6	25.4

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The Shipbuilding Market 2004

Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές επιδιώκουν οικονομίες κλίμακας και για το λόγο αυτό έχουν παραγγελθεί πλοία 200.000 dwt καθώς και πλοία 230.000 και 300.000 dwt για τη μεταφορά σιδη/τος. Τα τελευταία μεγάλα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος είχαν παραδοθεί από τη Hyundai Heavy Industries (HHI) το 1992 και τη Daewoo το 1997.

Στην αγορά των container ships, οι παραγγελίες ανήλθαν στους 26,0 εκ. dwt. Το βιβλίο παραγγελιών αυξάνεται διαρκώς, από 35,5 εκ. dwt στο τέλος του 2003 σε 54,3 εκ. dwt στο τέλος του 2004. Ο στόλος υπό κατασκευή αντιπροσωπεύει το 53,0 % του υπάρχοντος έναντι 35,0 % το 2003.¹⁴¹ Όπως και το 2003, ένας αριθμός πλοίων μεγέθους post – panamax¹⁴² παραγγέλθηκε το 2004. Με περίπου 50 μονάδες χωρητικότητας μεγαλύτερης των 7.500 TEUs σε υπηρεσία, 170 είχαν παραγγελθεί έως το τέλος του 2004. Νέα μεγέθη – ρεκόρ επιτεύχθηκαν με την παραγγελία πλοίων 9.300 TEUs για λογαριασμό της AP Moller ενώ η CMA – CGM και η HHI συμφώνησαν να επεκτείνουν τη χωρητικότητα πλοίων που είχαν ήδη παραγγελθεί από 8.300 σε 9.300 TEUs. Το φράγμα των 10.000 TEUs σύντομα θα σπάσει, φέρνοντας στο προσκήνιο νέο κύμα παραγγελιών.

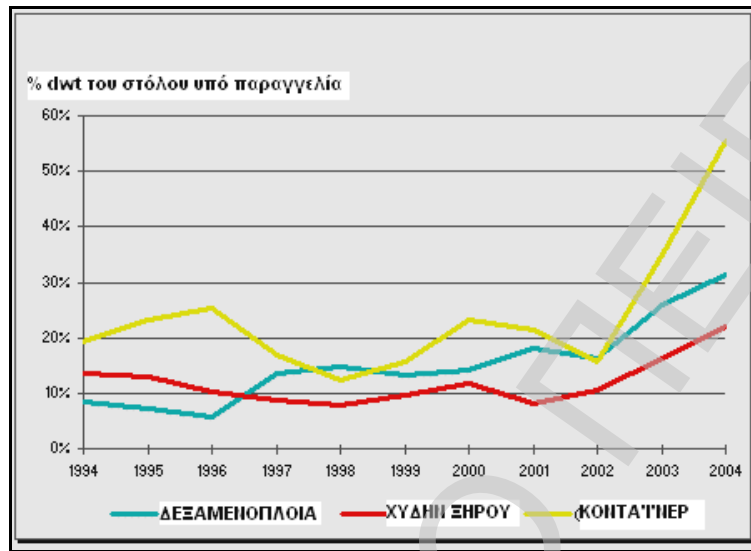
Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, η ζήτηση παρέμεινε ισχυρή αν και μειώθηκε από 52,0 εκ. dwt το 2003 σε 44,0 εκ. dwt το 2004. Το βιβλίο παραγγελιών, ωστόσο, αυξήθηκε από 83,5 εκ. dwt στο τέλος του 2003 σε 102,3 εκ. dwt στο τέλος του 2004. Ο στόλος υπό

¹⁴¹ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

¹⁴² Πλοίο πλάτους μεγαλύτερου από 33μ, το οποίο δε μπορεί να διασχίσει τη διώρυγα του Παναμά

παραγγελία στο τέλος του 2004 αντιστοιχεί στο 31,0 % του ήδη υπάρχοντος έναντι 26,0 % στο τέλος του 2003 ¹⁴³ (βλέπε διάγραμμα 5.15)

Διάγραμμα 5.15



Ποσοστό των υπό παραγγελία πλοίων επί του ενεργού στόλου, 1994 – 2004

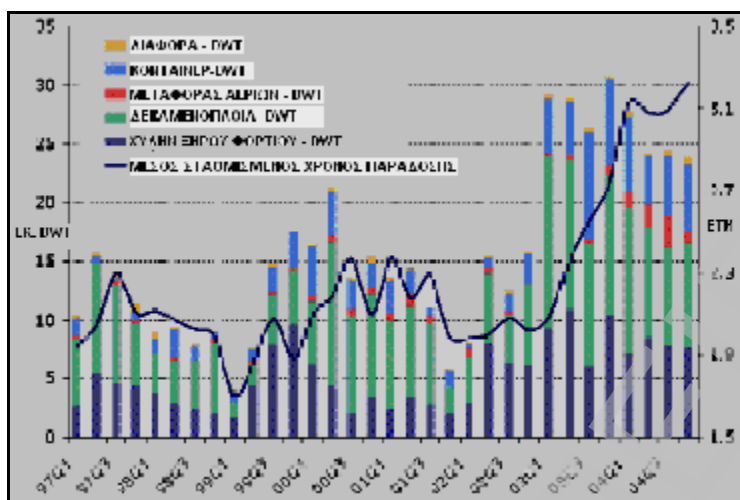
Πηγή: BRS, Barry Rogliano Salles, Paris, The Shipbuilding Market 2004

Οι τιμές των νέων κατασκευών, σε δολάρια, αυξήθηκαν κατά μέσο όρο 40,0 % σε όλους τους τύπους πλοίων το 2004 έναντι 20,0 % το 2003. Ο όγκος των παραγγελιών παρέμεινε στα ίδια υψηλά επίπεδα και το 2004, με περισσότερους από 100,0 εκ. dwt, ωστόσο η κατάσταση ήταν διαφορετική καθώς η παραγωγική δυναμικότητα των ναυπηγείων, των οποίων το βιβλίο παραγγελιών το 2004 εκτεινόταν σε περισσότερα από τρία έως τέσσερα έτη έναντι περίπου δύο το 2002, έφτασε σε σημείο κορεσμού. Πιο συγκεκριμένα, ο μέσος χρόνος παράδοσης επιμηκύνθηκε από 2,7 έτη το 2003 σε 3,2 έτη το 2004 ¹⁴⁴ (βλέπε διάγραμμα 5.16).

¹⁴³ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

¹⁴⁴ Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005, <http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>

Διάγραμμα 5.16



Συνολικά συμβόλαια νέων κατασκευών σε όλους τους τύπους πλοίων, σε εκ. dwt και μέσος χρόνος παράδοσης, 1997 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

Η ζήτηση για χωρητικότητα σε οποιοδήποτε κόστος έσπρωξε τις τιμές των πλοίων με άμεσες ημερομηνίες παράδοσης, καθώς και τις τιμές πρόσφατα κατασκευασμένων μονάδων, σε επίπεδα πολύ πάνω από τις τιμές που ζητούσαν τα ναυπηγεία για παραδόσεις πολύ αργότερα (βλέπε πίνακα 5.4). Παρόλα αυτά, τα ναυπηγεία δεν κερδίζουν πολλά από αυτή την κατάσταση. Αντιμετωπίζουν πρωτόγνωρες αυξήσεις στον τομέα του κόστους καθώς η αγορά πρώτων υλών απογειώθηκε το 2004 – βλέπε ζήτηση από Κίνα. Οι τιμές του χάλυβα διπλασιάστηκαν από 300,0 \$/τόνο σε περισσότερα από 600,0 \$/τόνο ενώ η τιμή του ανοξειδώτου χάλυβα και μη – σιδηρούχων μετάλλων τριπλασιάστηκε. Επιπρόσθετα, αυξήθηκε και το ενεργειακό κόστος.¹⁴⁵

¹⁴⁵ Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005, <http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>

Πίνακας 5.4

Διακυμάνσεις τιμών νέων κατασκευών, σε εκ. \$, 1993 – 2004

		1 1993	4Q 2001	4Q2002	4Q 2003	4Q 2004
ΤΑΗΚΕΡ	VLCC	100	70	64	76	107
	Suezmax	62.5	45	43.5	50	70
	Aframax	45	36	34	42	60
	MR Product	32.5	26	27	31.5	38
ΦΟΡΤΗΓΑ	Capesize	48	36	36	40	63
	Panamax	29	20	21.5	24	35.5
	Handymax	25	19	20	21.5	29

ΠΗΓΗ : BRS

Η Κίνα είναι πρωταγωνίστρια και στον τομέα των ναυπηγήσεων. Ανάμεσα στα νέα συμβόλαια που αναφέρθηκαν πρόσφατα είναι και μια παραγγελία για το πρώτο super post – panamax container ship, το οποίο θα κατασκευασθεί στην Κίνα. Η China Shipping Container Lines συνεχίζει τη δραματική της επέκταση με μια παραγγελία για τέσσερα, με option για άλλο ένα, container ships χωρητικότητας 8.500 TEUs σε ναυπηγείο της Σανγκάης.¹⁴⁶

5.3.2. Μεταχειρισμένα (Second – hand)

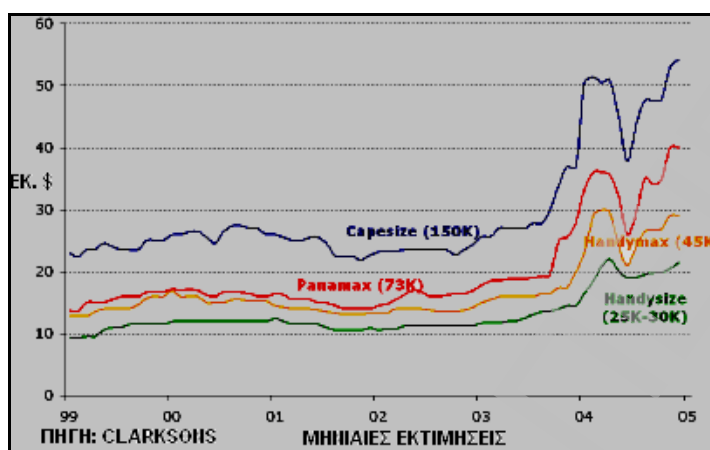
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η αγορά των μεταχειρισμένων. Η τεράστια ζήτηση από την Κίνα και η έλλειψη διαθέσιμων κλινών για νέες κατασκευές οδήγησε σε μια φρενίτιδα για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή νέων με άμεση παράδοση, έτσι ώστε να τα αποπληρώσουν γρήγορα με βάση τους τρέχοντες ναύλους.

Όταν το Δεκέμβριο του 2003, ένα πλοίο 5ετίας 170.000 dwt, κτισμένο σε καλό ναυπηγείο άξιζε περίπου 48,0/49,0 εκ. \$, το Μάρτιο του 2004 η τιμή του σκαρφάλωσε στα 62,0 εκ.\$. Τέλη Ιουνίου αρχές Ιουλίου του ίδιου έτους η τιμή του έπεσε στα 45,0 εκ.\$ ενώ στο τέλος του 2004 οι τιμές επανήλθαν στα 65,0/66,0 εκ. \$ (βλέπε διάγραμμα 5.17). Η άνοδος των τιμών επηρέασε όλους τους τύπους πλοίων ανεξαρτήτως ηλικίας ενώ ένα άλλο χαρακτηριστικό του 2004 ήταν η ανάδειξη ενός αριθμού νέων αγοραστών, κυρίως Κινέζων, για τους οποίους η αγορά πλοίων έγινε γρήγορα μια εναλλακτική λύση της ναύλωσης σε

¹⁴⁶ The Baltic Magazine, New buildings surge ahead, March 2005, <http://www.thebaltic.com>.

απαγορευτικές τιμές. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός, ότι λόγω του ανταγωνισμού πολλές συναλλαγές πραγματοποιήθηκαν χωρίς καν να γίνει επιθεώρηση του πλοίου!

Διάγραμμα 5.17



Αξία bulk carrier 5 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

Στα μεγέθη τύπου Panamax η αύξηση στις τιμές κυμάνθηκε από 45,0 – 65,0 % σε σχέση με το 2003, στα Handymax 50,0 – 60,0 % και στα Handy¹⁴⁷ 40,0 – 50,0 %. Στον τομέα των διαλύσεων, λόγω του χαμηλού όγκου συναλλαγών, οι τιμές εκτοξεύθηκαν στα ύψη. Από 270,0–275,0 \$/ldt¹⁴⁸ στο τέλος του 2003 έφθασαν τα 370,0 – 380,0 \$ για διάλυση στην Ινδία ενώ στην Κίνα περίπου 320,0 \$/ldt στο τέλος του 2004 έναντι 290,0 \$ 12 μήνες πριν.

Στο τέλος του 2004 ένα Panamax 10 ετών κόστιζε 32,0 / 33,0 εκ. \$, αύξηση 65,0% σε σχέση με το 2003 ενώ ένα Panamax 5 ετών άξιζε 40,0 εκ. \$, αύξηση 48,0 % σε σχέση με την αξία του 12 μήνες νωρίτερα. Οι τιμές για ένα Handymax ήταν 25,0 εκ. \$ (+ 55,0 %) και 31,0 εκ.\$ (+ 55,0 %), αντίστοιχα ενώ για ένα Handy 16,0 εκ. \$ (+ 45,0 %) και 21,5 εκ. \$ (+ 48,0 %), αντίστοιχα¹⁴⁹ (βλέπε διάγραμμα 5.17). Σύμφωνα με τον οίκο Clarkson, οι αυξημένες τιμές των χρονοναυλώσεων και των νέων κατασκευών έχουν οδηγήσει σε αύξηση των τιμών και των μεταχειρισμένων container ships. Η αύξηση σε ένα πλοίο δεκαετίας έφθασε περίπου το 55,0 – 90,0 % εντός του 2004 (βλέπε διάγραμμα 5.18).

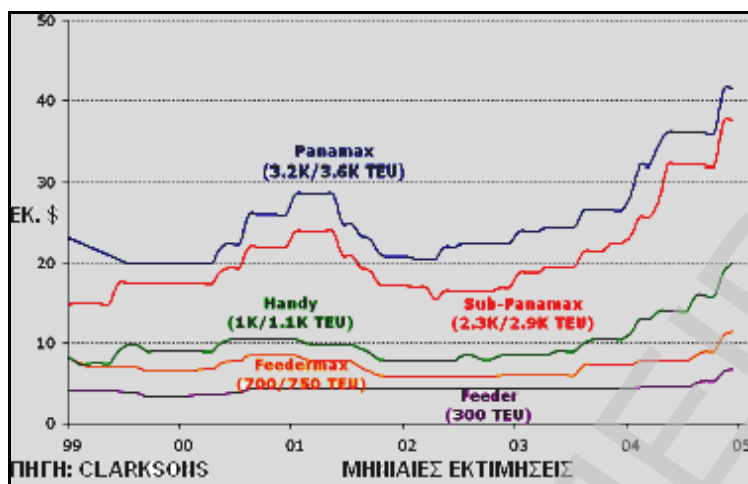
¹⁴⁷ Πλοίο μεταφορικής ικανότητας 20 έως 35,000 dwt

¹⁴⁸ Το βάρος του χάλυβα από τον οποίο είναι κατασκευασμένο το πλοίο

¹⁴⁹ Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005,

<http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>

Διάγραμμα 5.18

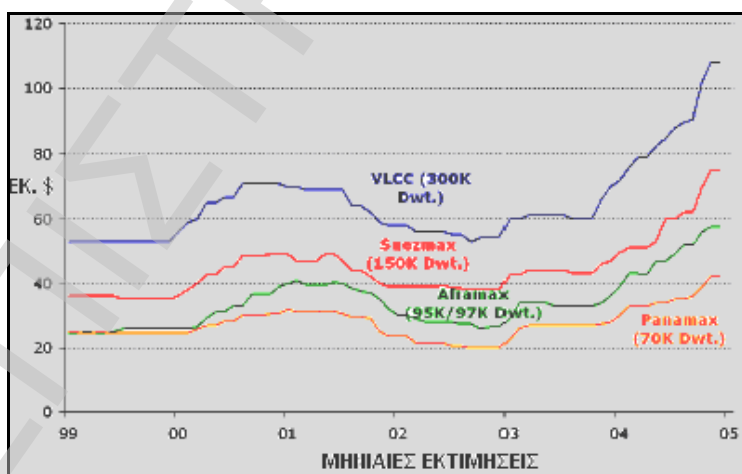


Αξία Container ship 10 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

Στα δεξαμενόπλοια, οι τιμές των πλοίων 5ετίας αυξήθηκαν κατά 50,0 – 60,0 % σε ετήσια βάση (βλέπε διάγραμμα 5.19), ενώ οι τιμές των νέων κατασκευών αυξήθηκαν λιγότερο, κατά 30,0 – 45,0 %.¹⁵⁰

Διάγραμμα 5.19



Αξία Δεξαμενόπλοιου 5 ετών, σε εκ. \$, 1999 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

¹⁵⁰ Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005, <http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>

5.4. Εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία

Η ισχυρή ζήτηση στις ναυτιλιακές αγορές δεν άφησε ανεπηρέαστη τη ναυπηγική βιομηχανία. Με τα βιβλία παραγγελιών τους πλήρη και τις τιμές των νέων κατασκευών σε ύψη ρεκόρ, οι γιάρδες εξαντλούν τη δυναμικότητά τους για να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Η παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή, σε όρους cgt, παρουσίασε αύξηση 6,0 % το 2004 σε σχέση με το 2003 ενώ οι προβλέψεις για το 2005 αναφέρουν αύξηση 14,0 %.¹⁵¹

Κυρίαρχο γεγονός στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή αποτελεί δίχως άλλο η αλματώδης άνοδος της Κίνας. Η Κορέα ενίσχυσε τη θέση της ως ηγέτιδα δύναμη στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, με βιβλίο παραγγελιών 62,0 εκ. gt έναντι 49,0 εκ. gt το 2003. Η Ιαπωνία επαναβεβαίωσε τη θέση της ως δεύτερη παγκοσμίως, με 54,0 εκ. gt περίπου έναντι 43,0 εκ. gt 12 μήνες νωρίτερα. Η Κίνα ανέβηκε από τους 17,0 εκ. gt το 2003 σε 26,0 εκ. gt το 2004.¹⁵²

Η αύξηση των παραγγελιών στην Άπω Ανατολή και ο κορεσμός των ναυπηγείων της Ασίας, βοήθησαν ώστε να αυξηθεί η δραστηριότητα και στα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία. Μεταξύ του τέλους του 2003 και του τέλους του 2004 τα βιβλία παραγγελιών τους αυξήθηκαν από 6,0 εκ. gt σε 8,5 εκ. gt περίπου για τη Δ. Ευρώπη και από 5,0 εκ. gt σε 7,5 εκ. gt περίπου για την Α. Ευρώπη. Η απεγνωσμένη αναζήτηση για σύντομες ημερομηνίες παράδοσης έσπρωξε αρκετούς ιδιοκτήτες σε πιο απόμακρους προορισμούς (Βιετνάμ, Ιράν, Ρωσία, Ινδία, Βραζιλία, Ντουμπάι), των οποίων τα μεγέθη αυξήθηκαν από 4,0 σε 7,0 εκ. gt.¹⁵³

Η νέα κατάσταση που διαμορφώθηκε στην αγορά υποχρέωσε αγοραστές και ναυπηγεία να προσαρμοσθούν κατάλληλα. Οι γιάρδες γίνονται περισσότερο επιλεκτικές. Επιλέγουν πλοία τα οποία μεγιστοποιούν τα κέρδη τους ανά δεξαμενή ή standard τύπους πλοίων. Δίνουν επίσης προτεραιότητα στους πιστούς πελάτες τους και μάλιστα σε αυτούς που δεν είναι απαιτητικοί.

Η συμπεριφορά αυτή οφείλεται κυρίως στο γεγονός της ανησυχητικής αύξησης του κόστους στα υπάρχοντα συμβόλαια, η οποία έχει πλήξει τα περιθώρια κέρδους για το 2004 και παρά την αύξηση των τιμών των new buildings. Οι αγοραστές, οι οποίοι απολαμβάνουν

¹⁵¹ R.S.Platou Economic Research AS, Monthly Report January 2005, <http://www.platou.com/loadfileservlet/loadfiledisc?id=Mon+Feb+14+10%3A15%3A04+CET+2005PEP&key=The+Platou+Monthly+1-2005.pdf>

¹⁵² Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

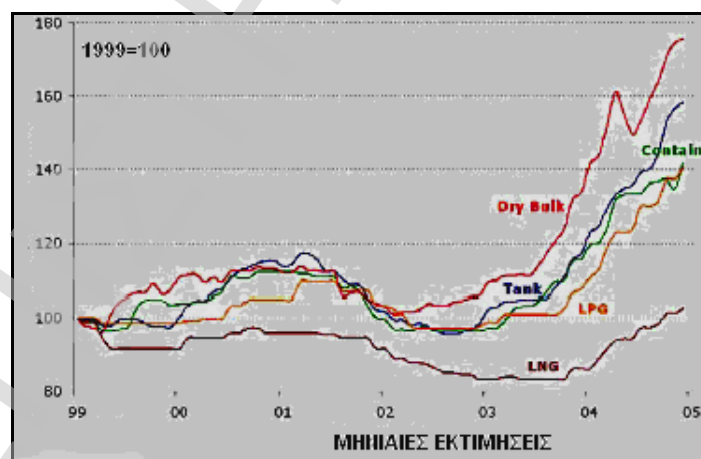
¹⁵³ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

τους καρπούς της ναυλαγοράς, ενώ παλιότερα ήταν σχολαστικοί σχετικά με τις προδιαγραφές, την τιμή και τον τρόπο πληρωμής, σήμερα είναι πιο πραγματιστές και αποδέχονται τους όρους και τις προϋποθέσεις των ναυπηγείων, με τον όρο να τους επιτρέψουν νέες παραγγελίες.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι τιμές των νέων κατασκευών αυξάνονται διαρκώς. Στη διάρκεια του 2004 οι μέσες τιμές αυξήθηκαν κατά 20,0 – 40,0 % με ορισμένους τύπους πλοίων να καταγράφουν ακόμα μεγαλύτερες αυξήσεις. Πρόκειται για συνέχιση των αυξήσεων των προηγούμενων χρόνων και αντιστοιχούν σε μια συνολική μέση αύξηση περίπου 20,0 – 80,0 %, σε σχέση με τα χαμηλά 10ετίας του 2002 (βλέπε διάγραμμα 5.20).¹⁵⁴

Οι αυξημένες τιμές του χάλυβα (βλέπε διάγραμμα 5.21) αποτελούν την αιτία της ανόδου των τιμών σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη υποτίμηση του δολαρίου έναντι των νομισμάτων των κύριων ναυπηγικών χωρών – κορεάτικο won (KRW), ιαπωνικό γιεν (JPY) και ευρώ (EUR). Σύμφωνα με στοιχεία του οίκου Clarkson, η τιμή των ελασμάτων χάλυβα στην αγορά spot στην Ιαπωνία έχει αυξηθεί περίπου 170,0 % από το 2002. Για ένα ναυπηγείο το οποίο βασίζεται πλήρως σε βραχυπρόθεσμες προμήθειες, η αύξηση της τιμής του χάλυβα προκαλεί αύξηση του ναυπηγικού κόστους κατά 25,0 – 50,0 %.¹⁵⁵

Διάγραμμα 5.20



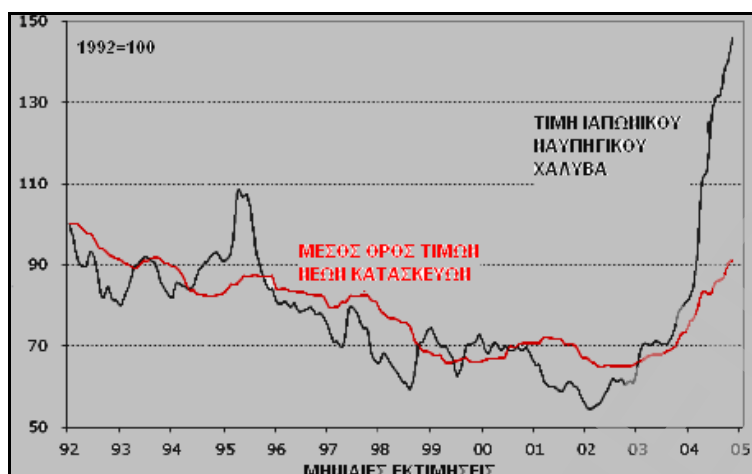
Δείκτης μέσων τιμών νέων κατασκευών, βάση = 100 (1999), 1999 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

¹⁵⁴ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

¹⁵⁵ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

Διάγραμμα 5.21



Μέσες τιμές νέων κατασκευών και χάλυβα, βάση = 100 (1992), 1992 – 2004

Πηγή: Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004

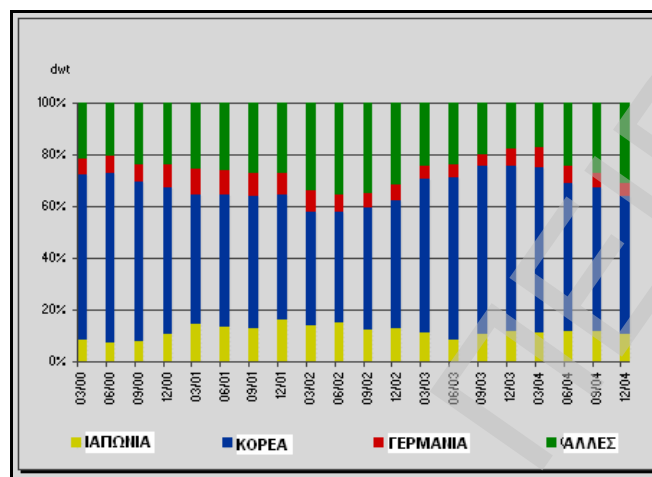
Η Ν. Κορέα προηγείται με μερίδιο 39,4 % του συνόλου, ακολουθεί η Ιαπωνία με 27,0% και η Κίνα με 13,3 %. Ο αριθμός των πλοίων υποδεικνύει ότι η Κορέα κτίζει τα μεγαλύτερα πλοία (892) ενώ η Ιαπωνία 912 και η Κίνα 560. Το κύριο έργο των κορεάτικων ναυπηγείων αφορά Δ/Ξ και containers ενώ της Ιαπωνίας μοιράζεται μεταξύ bulk carriers, tankers αλλά και containers και πλοία γενικού φορτίου. Στην Κίνα, τα Δ/Ξ συνιστούν το μισό περίπου των συμβολαίων. Οι υπόλοιπες χώρες που ακολουθούν – Γερμανία, Πολωνία, Ιταλία, Κροατία, Ταϊβάν και Δανία θεωρούνται πιο εξειδικευμένες αγορές.¹⁵⁶

Οι ιδιοκτήτες δυσκολεύονται να βρουν δεξαμενές για να παραγγείλουν bulk carriers, καθώς κρίνονται από τα ναυπηγεία ως πολύ απλά. Τα Κορεάτικα ναυπηγεία προτιμούν να κτίζουν πλοία με καλύτερες αποδόσεις, έτσι το μερίδιο των bulkers έχει μειωθεί στο 5,0 % από 25,0 % το 2000. Τα κινέζικα ναυπηγεία επίσης μετακινούνται σε άλλους τύπους πλοίων. Έτσι, τα ιαπωνικά ναυπηγεία μένουν με τη μερίδα του λέοντος, 65,0 %, η οποία ωστόσο καταλαμβάνεται από εγχώριους ιδιοκτήτες με αποτέλεσμα η δυναμικότητα να εμφανίζει σημάδια κορεσμού. Στα containers, η Κορέα αν και διατηρεί το 55,0 % της αγοράς (βλέπε

¹⁵⁶ ISL Market Analysis 2004, World Shipbuilding and Maritime Casualties, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_8-9-2004-short.pdf

διάγραμμα 5.22), επικεντρώνεται στην κατασκευή αποκλειστικά πολύ μεγάλων πλοίων αφήνοντας ευκαιρίες σε Κίνα, Ταϊβάν, Σιγκαπούρη, Γερμανία και Πολωνία.¹⁵⁷

Διάγραμμα 5.22



Εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των χωρών κατασκευής container ships, 2000 – 2004

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The Shipbuilding Market 2004

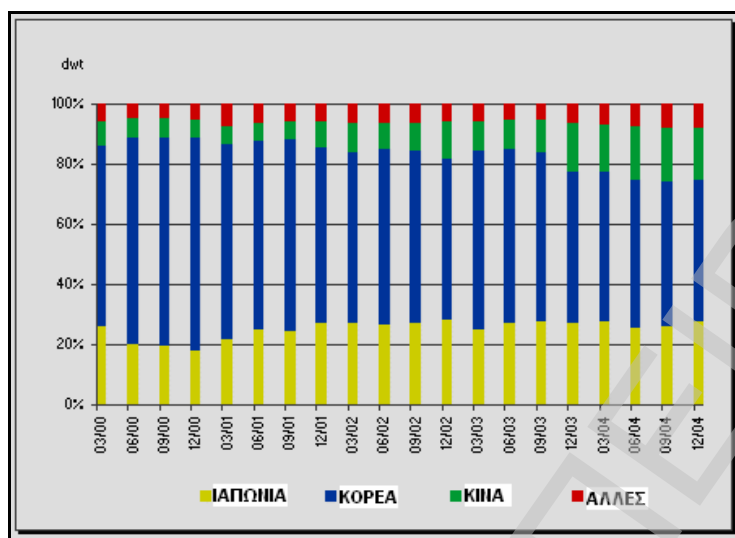
Ο τομέας των containers είναι αυτός με την υψηλότερη ζήτηση. Ανάμεσα στις τρεις αγορές, οι οποίες αποτελούν τον πυρήνα της αγοράς των νέων κατασκευών, τα container ships είναι αυτά τα οποία προσφέρουν τις υψηλότερες τιμές στα ναυπηγεία, με όλους τους άλλους παράγοντες ίσους. Η προστιθέμενη αξία στα ναυπηγεία είναι υψηλότερη καθώς αυτά τα πλοία απαιτούν λιγότερο χάλυβα, λιγότερες εξωτερικές προμήθειες, συχνά παραγγέλλονται σε σειρές και μπορούν εύκολα να προσαρμοσθούν ή να μετατραπούν.

Και στα δεξαμενόπλοια, η κυριαρχία της Κορέας είναι δεδομένη, με το μερίδιό της ωστόσο να μειώνεται σταδιακά (περίπου στο 50,0 %) προς όφελος κυρίως της Κίνας. Ακολουθεί η Ιαπωνία με μερίδιο που κυμαίνεται στο 30,0 % περίπου και έπεται η Κίνα με μερίδιο κάτω από 15,0 % , αλλά διαρκώς αυξανόμενο¹⁵⁸ (βλέπε διάγραμμα 5.23).

¹⁵⁷ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

¹⁵⁸ Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004

Διάγραμμα 5.23



Εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των χωρών κατασκευής δεξαμενόπλοιων, 2000 – 2004

Πηγή: Barry Rogliano Salles, Paris, The Shipbuilding Market 2004

Αυτό που ξεχωρίζει στις τελευταίες εξελίξεις στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι η εφαρμογή της νέας μεθόδου ναυπήγησης (on the ground building). Η μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρεία του κόσμου Hyundai Heavy Industries (HHI), έχει ήδη προχωρήσει αρκετά την εφαρμογή της, προκειμένου να ανταποκριθεί στον τεράστιο όγκο παραγγελιών που έχει δεχθεί και παράλληλα να αποκρούσει την ολομέτωπη επίθεση της κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας.

Με τη νέα μέθοδο, τα πλοία κτίζονται σε μια αποβάθρα στη ξηρά, με τη βοήθεια της τεχνολογίας που χρησιμοποιούν οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις. Η είδηση αποτέλεσε έκπληξη για την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία καθώς και στο παρελθόν καταγράφηκαν παρόμοιες επιτυχημένες ή μη προσπάθειες κατασκευής, πολύ μικρότερων σε μέγεθος πλοίων. Την ίδια στιγμή, η Hyundai ήταν υποχρεωμένη να προχωρήσει σε μια σημαντική καινοτομία, την ώρα που όλες οι ναυπηγικές της κλίνες ήταν κάτι παραπάνω από κατειλημμένες.

Η νέα τεχνική εφαρμόζεται για πρώτη φορά και παρά το γεγονός ότι δεν αποτελεί την πλέον οικονομική και συμφέρουσα λύση, επιτρέπει στην HHI να ναυπηγεί πλοία γρήγορα και να διατηρεί τη Ν. Κορέα στην πρώτη θέση της ναυπηγικής βιομηχανίας παγκοσμίως. Το ερώτημα που τίθεται είναι, για πόσα χρόνια θα κρατήσει η Κορέα την πρωτοκαθεδρία στο

ναυπηγικό τομέα, μπροστά στην απειλή της Κίνας, η οποία έχει εισχωρήσει δυναμικά στην αγορά. Οι παιδικές ασθένειες που αντιμετωπίζει ακόμα η Κίνα δεν είναι λίγες – τρανό παράδειγμα οι διαμαρτυρίες Ελλήνων εφοπλιστών για καθυστερήσεις στις παραδόσεις.

Το 2003 σηματοδότησε μια νέα εποχή για τη Ν. Κορέα, καθώς ήταν η πρώτη φορά που η ασιατική χώρα πήρε κεφάλι από την έως τότε πρώτη δύναμη, την Ιαπωνία. Το 2004 ήταν μια χρονιά επιβεβαίωσης για τη Ν. Κορέα. Η Κίνα ξεπερνώντας από το πουθενά στο ναυπηγικό παιχνίδι, κατόρθωσε μέσα σε δύο δεκαετίες να γίνει η τρίτη μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη παγκοσμίως, εκτοξεύοντας το μερίδιό της από 0,8 % το 1982 σε 13,0 % το 2004. Η Κίνα προχωρά σε φιλόδοξα επενδυτικά σχέδια, αξίας πολλών δις δολαρίων, στη ναυπηγική της βιομηχανία προκειμένου να ξεπεράσει Ν. Κορέα και Ιαπωνία με χρονικά ορίζοντα το 2015. Ωστόσο, έχει να διανύσει πολύ δρόμο ακόμα για να φθάσει τη Ν. Κορέα.

Όπως, είδαμε, η Ν. Κορέα προκειμένου να διατηρήσει τα πρωτεία της προσανατολίζεται στη ναυπήγηση πλοίων υψηλής τεχνολογίας, μεγάλης χωρητικότητας όπως για παράδειγμα super containers και LNG, δίνοντας έμφαση στην ανάπτυξη του σχεδιασμού πλοίων, στην παροχή υπηρεσιών after sale υψηλού επιπέδου και στις γρήγορες παραδόσεις.¹⁵⁹ Δεν είναι απίθανο να δούμε την Κίνα να ξεπερνά τη Ν. Κορέα, στη ναυπηγική βιομηχανία κάποια στιγμή στο μέλλον, ιδιαίτερα αν συνεχίζει να απολαμβάνει κρατικά προνόμια.

¹⁵⁹ Ναυλαγορά, αρ. φύλλου 262, 17.05.2005, σελ. 1,9

6. Επιδράσεις στη λιμενική βιομηχανία

6.1. Εξελίξεις στη λιμενική κίνηση

Η σημασία της ναυτιλίας και των λιμένων στη σημερινή παγκόσμια οικονομία είναι τεράστια. Η θαλάσσια μεταφορά είναι απαραίτητη παντού, από την αγορά πρώτων υλών έως την παράδοση έτοιμων προϊόντων. Οι εξελίξεις στην επέκταση του διεθνούς εμπορίου αντανακλώνται στον όγκο, τη σύνθεση και την κατεύθυνση του θαλάσσιου εμπορίου. Κατά συνέπεια, η επίδρασή του φαίνεται και στις εξελίξεις στα κύρια λιμάνια ανά την υφήλιο.

Ο παγκόσμιος ρυθμός αύξησης της λιμενικής διαχείρισης container ανήλθε στο εντυπωσιακό 9,6 % για το 2003. Αν και η επίδοση αυτή ήταν χαμηλότερη από το 13,4 % του 2002, αντικατοπτρίζει την ισχυροποίηση της ναυτιλίας γραμμών. Το 2003, η συνολική διαχείριση Ε/Κ ξεπέρασε το όριο των 300,0 εκ. TEUs, αγγίζοντας για πρώτη φορά στην ιστορία τα 303,1 εκ. TEUs, 26,5 εκ. περισσότερα από το 2002.

Σύμφωνα, με τα προκαταρκτικά στοιχεία για το 2004, τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης container, διαχειρίστηκαν 166,62 εκ. TEUs. Η λίστα περιλαμβάνει 14 ασιατικά λιμάνια εκ των οποίων επτά βρίσκονται στην Κίνα. Αυτά τα 20 λιμάνια αντιστοιχούν στο 47,6 % της παγκόσμια λιμενικής διαχείρισης containers.¹⁶⁰

Όπως και τα προηγούμενα χρόνια, τα λιμάνια της Κίνας κατέγραψαν σημαντική ανάπτυξη. Το 2003, τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ στην Κίνα αναπτύχθηκαν περισσότερο από 32,0 % σε σχέση με το 2002 ενώ η ετήσια διαχείριση container ανήλθε συνολικά στα 36,4 εκ. TEUs έναντι 13,4 εκ. TEUs το 1999.¹⁶¹

Το 2003, περίπου 63,0 % της παγκόσμιας συνολικής διαχείρισης container οφειλόταν σε ασιατικά λιμάνια, ενώ τα 8 μεγαλύτερα κινέζικα λιμάνια μόνα τους αντιστοιχούν στο 25,9% της συνολικής διαχείρισης container έναντι 20,2 % της Ευρώπης και 15,4 % της Αμερικής.¹⁶² (βλέπε διάγραμμα 6.1 και 6.2).

¹⁶⁰ Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf

¹⁶¹ ISL Market Analysis 2004, World Port Development, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

¹⁶² ISL Market Analysis 2004, World Port Development, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

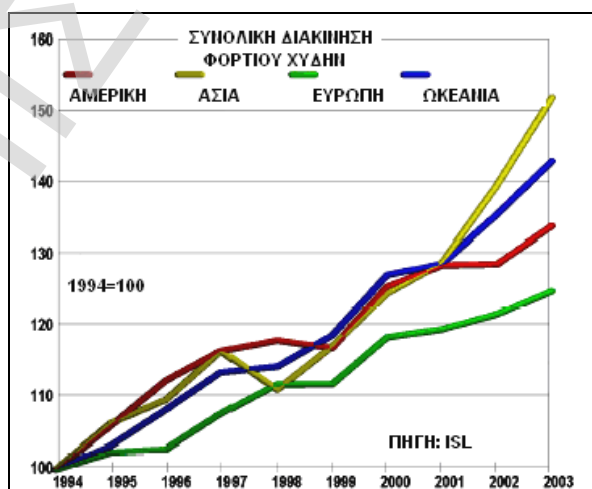
Πίνακας 6.1

Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ, σε εκ. TEUs, % μεταβολή, 2002 – 04

ΛΙΜΑΝΙ	ΕΚ. TEUs			% ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2004	2003	2002	2004/2003	2003/2002
ΧΟΗΓΚ ΚΟΗΓΚ	21.93	20.82	19.14	5.33	8.78
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	20.60	18.41	16.94	11.90	8.68
ΣΑΗΓΚΑΙ	14.57	11.37	8.81	28.14	29.06
ΣΕΙΝΖΕ	13.65	10.70	7.61	27.57	40.60
ΜΠΟΥΣΑΗ	11.43	10.37	9.45	10.22	9.74
ΚΑΟΣΙΟΥΗΓΚ	9.71	8.81	8.49	10.22	3.77
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	8.30	7.10	6.52	16.90	8.90
ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	7.32	6.61	6.11	10.74	8.18
ΑΜΒΟΥΡΓΟ	7.03	6.14	5.37	14.50	14.34
ΗΤΟΥΜΠΑΙ	6.43	5.15	4.19	24.85	22.91
ΑΜΒΕΡΣΑ	6.06	5.44	4.78	11.40	13.81
ΛΟΗΓΚ ΜΠΙΤΣ	5.78	4.66	4.52	24.03	3.10
ΠΟΡΤ ΚΛΑΗΓΚ	5.24	4.80	4.50	9.17	6.67
ΤΣΗΗΓΚΗΤΑΟ	5.14	4.24	3.41	21.23	24.34
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	4.40	4.04	3.75	8.91	7.73
ΤΑΝΖΟΥΗ ΠΕΛΕΠΑΣ	4.02	3.50	2.67	14.86	31.09
ΗΗΗΓΚΜΠΟ	4.00	2.77	0.00	44.40	n.a.
ΤΙΑΝΖΗ	3.81	3.01	0.00	26.58	n.a.
ΛΑΕΜ ΤΣΑΜΠΑΗΓΚ	3.62	3.18	2.66	13.84	19.55
ΤΟΚΥΟ	3.58	3.28	2.71	9.15	21.03
ΣΥΝΟΛΟ TOP-20	166.62	144.40	121.63	15.39	18.72

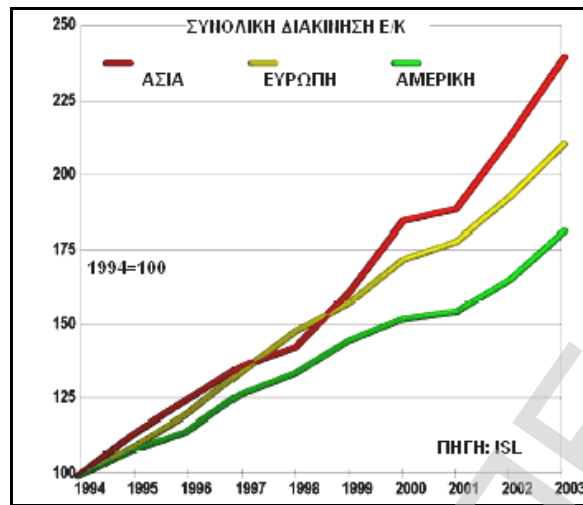
ΠΗΓΗ: CONTAINERISATION INTERNATIONAL, MARCH 2005, P.77

Διάγραμμα 6.1



Συνολική διαχείριση φορτίων χύδην κύριων λιμένων ανά ήπειρο, 1994 – 2003

Διάγραμμα 6.2



Συνολική διαχείριση container, 1994 – 2003

Η ανάλυση της λιμενικής κίνησης ανά ήπειρο αποκαλύπτει ορισμένα ενδιαφέροντα στοιχεία. Ενώ η περιφερειακή διανομή της κίνησης φορτίου στα λιμάνια της Β. Αμερικής καθορίζεται από τη γεωγραφία (προς και από την Ασία στη δυτική ακτή, προς και από την Ευρώπη στην ανατολική ακτή), τα λιμάνια της Β. Ευρώπης εμφανίζουν εξειδίκευση, η οποία μπορεί να εξηγηθεί μόνο από μακροχρόνιες εμπορικές σχέσεις και από την αναζήτηση για την εξασφάλιση περισσότερου φορτίου στα πλαίσια του μεταξύ τους ανταγωνισμού.

Για παράδειγμα, η διεθνής κίνηση του λιμανιού της Δουνκέρκης είναι κυρίως προς Αμερική και Αφρική ενώ της Χάβρης προς Ασία και Αφρική. Η εστίαση της Μασσαλίας στο εμπόριο της Αφρικής οφείλεται στη σχετική γεωγραφική εγγύτητα.

Τα λιμάνια – κόμβοι (hubs) στο διεθνές εμπόριο δεν επηρεάζονται μόνο από περιφερειακές εισαγωγικές – εξαγωγικές εμπορικές ροές αλλά και από ενδοπεριφερειακά μοντέλα εμπορίου. Η κυριαρχία του ενδοπεριφερειακού εμπορίου οφείλεται κυρίως στη δημιουργία πολυμερών συμφωνιών για την προώθηση του ελεύθερου εμπορίου – Ε.Ε., Nafta, Asean, στη μεγάλη σημασία της μεταφόρτωσης προς περιφερειακές τροφοδοτικές γραμμές (feeder lines) και φυσικά στη σχετική εγγύτητα των εμπορικών περιοχών.

Στην Ευρώπη και την Αμερική, το μερίδιο της ενδοπεριφερειακής κίνησης μεταξύ των κύριων λιμένων είναι περίπου 45,0 % με την εξαίρεση των δύο λιμανιών της δυτικής ακτής της Β. Αμερικής, όπου το μερίδιο αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο. Τα μεγάλα ασιατικά –

hub – λιμάνια παρουσιάζουν ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό ενδοπεριφερειακής κίνησης, το οποίο αγγίζει τουλάχιστον το 75,0 %.¹⁶³

6.2. Εξελίξεις στα λιμάνια της Ανατολικής – Νοτιοανατολικής Ασίας

«Η Κίνα έχει γίνει ο νέος πρωταθλητής στην επέκταση του διεθνούς εμπορίου. Αυτό που έχει σήμερα σημασία στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς είναι να παρακολουθείς στενά τις εξελίξεις στην Κίνα και να προσαρμόζεις ανάλογα τις στρατηγικές σου ώστε να ανταποκριθείς στις μακροπρόθεσμες μεταφορικές απαιτήσεις...» συνιστά το Global Insight.¹⁶⁴ Ο ρυθμός αύξησης των εξαγωγών της Κίνας είναι μεγαλύτερος από οποιοδήποτε άλλου κράτους τα τελευταία χρόνια. Οι δυναμικές εξελίξεις στο εμπόριο της Ασίας αντικατοπτρίζονται επίσης στα μοντέλα περιφερειακής λιμενικής κίνησης, όπου το σύνδρομο της Κίνας είναι αξιόπρόσεκτο.

Τα λιμάνια της Άπω Ανατολής συνεισφέρουν ένα ποσοστό 75,0 % της συνολικής κίνησης φορτίων των ασιατικών λιμανιών. Η θετική ανάπτυξη της περιοχής οφείλεται κυρίως στην ισχυρή αύξηση της κίνησης των λιμανιών της ηπειρωτικής Κίνας. Τα λιμάνια της Κίνας, τόσο στη συνολική διαχείριση χύδην φορτίων όσο και στη διαχείριση container, είχαν τους υψηλότερους ρυθμούς αύξησης όχι μόνο στην περιοχή αλλά και παγκοσμίως, ξεπερνώντας ακόμα και τα λιμάνια της Ν. Κορέας.

Δυναμικές ήταν και οι εξελίξεις στα λιμάνια της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, τα οποία αντιστοιχούν στο 25,0 % της κίνησης στην Ασία. Τα λιμάνια της περιοχής καταγράφουν μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 4,0 % τα τελευταία 5 χρόνια. Η λιμενική διαχείριση container στα ασιατικά λιμάνια παρουσίασε διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης ανά χώρα. Σημαντικές αυξήσεις καταγράφηκαν στα κινέζικα λιμάνια, κυρίως στο Shenzhen με 3,1 εκ. TEUs, στη Shanghai με 2,7 εκ. TEUs και στο Hong Kong με 1,3 εκ. TEUs¹⁶⁵ (βλέπε πίνακα 6.2).

¹⁶³ ISL Market Analysis 2004, World Port Development,
http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

¹⁶⁴ Global Insight, Freight Price Outlook: Dry Bulk Rates to 2007,
http://www.globalinsight.com/publicDownload/genericContent/08-22-04_mcs_overview.pdf

¹⁶⁵ ISL Market Analysis 2004, World Port Development,
http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

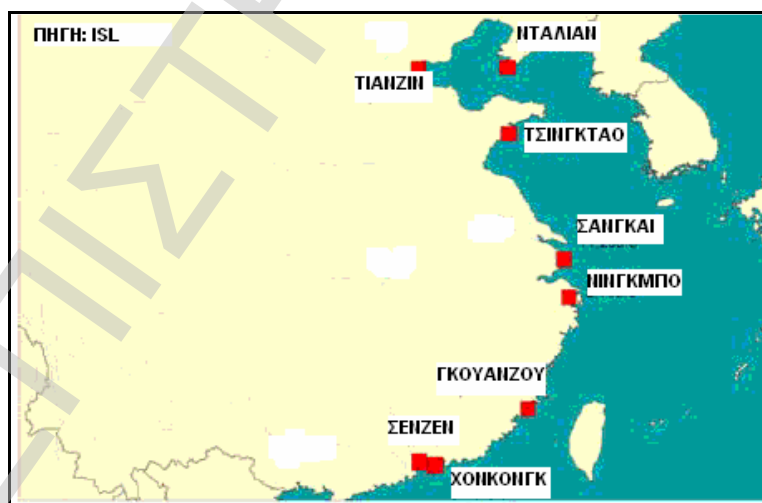
Πίνακας 6.2

Διαχείριση χύδην φορτίου και container στα κυριότερα κινέζικα λιμάνια, σε εκ. τόνους και TEUs, 1994 – 2003

ΛΙΜΑΝΙ:					ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ			2002-03
	1994	1999	2002	2003	94-99	94-03	99-03	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΛΗ								
ΙΤΑΛΙΑΝ	58.5	85.1	108.5	128.0	7.8	8.9	10.3	16.1
ΓΚΟΥΑΝΖΟΥ	64.7	101.8	153.2	171.9	9.4	11.5	14.1	12.2
ΧΟΝΚΟΝΓΚ	141.0	168.8	192.5	207.6	3.7	4.4	5.3	7.8
ΠΗΓΚΜΠΟ	59.4	96.6	154.0	185.4	10.2	13.5	17.7	20.4
ΤΣΙΝΚΗΤΑΟ	44.1	72.6	122.1	140.9	10.5	13.8	18.0	15.4
ΤΣΙΝΗΤΑΟ	79.5	82.6	111.7	125.6	0.8	5.2	11.0	12.5
ΣΑΗΓΚΑΙ	165.8	186.4	263.8	316.2	2.4	7.4	14.1	19.8
ΣΕΝΖΕΝ	...	...	75.9	87.7	...	...	...	15.5
ΤΙΑΝΖΙΝ	49.9	73.0	129.1	161.8	7.9	14.0	22.0	25.4
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΟΝΤΑΙΝΕΡ								
ΙΤΑΛΙΑΝ	0.3	0.7	1.4	1.7	19.3	20.8	22.7	23.6
ΓΚΟΥΑΝΖΟΥ	0.2	1.2	2.2	2.8	39.8	32.5	23.8	27.1
ΧΟΝΚΟΝΓΚ	11.1	16.2	19.1	20.4	8.0	7.1	6.0	6.8
ΠΗΓΚΜΠΟ	0.1	0.6	1.9	2.8	36.9	41.0	46.3	47.8
ΤΣΙΝΚΗΤΑΟ	0.4	1.5	3.4	4.2	29.1	28.9	28.8	24.3
ΤΣΙΝΗΤΑΟ	...	...	...	...	...	...	...	...
ΣΑΗΓΚΑΙ	1.1	4.2	8.6	11.3	31.0	29.6	28.0	30.9
ΣΕΝΖΕΝ	0.2	3.0	7.6	10.7	75.7	57.6	37.4	39.9
ΤΙΑΝΖΙΝ	0.6	1.3	2.4	3.0	15.6	18.9	23.2	24.6

ΠΗΓΗ:
© ISL Port Data Base 2004

Χάρτης 6.1



Κύρια τερματικά διαχείρισης container στην Κίνα, σε 000 TEUs, 2003

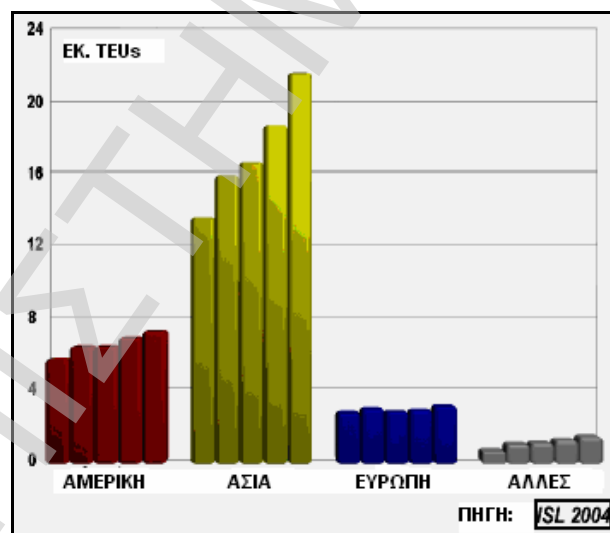
Η Κίνα διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι, στον κόσμο, διαχείρισης χύδην ξηρών φορτίων. Πρόκειται για το Qinhuangdao, το οποίο είναι το κύριο εξαγωγικό και εισαγωγικό λιμάνι

άνθρακα στη βορειοδυτική Κίνα, με ετήσια διακίνηση 154,0 εκ. τόνων το 2004. Το Qingdao είναι το μεγαλύτερο εισαγωγικό λιμάνι σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο. Το λιμάνι αύξησε τη διακίνησή του κατά 18,0 % το 2004 σε σχέση με το 2003 στους 41,0 εκ. τόνους.

Η συνολική διακίνηση στα κινέζικα λιμάνια, όχι μόνο στο Qinhuangdao αλλά και στη Dalian, στο Qingdao, στο Ningbo και σε ορισμένα άλλα θα μπορούσε να ήταν υψηλότερη αν υπήρχαν οι κατάλληλες υποδομές για την ικανοποίηση της συνολικής ζήτησης. Κινέζοι αξιωματούχοι γνωστοποίησαν ότι η συνολική δυναμικότητα όλων των κινέζικων λιμανιών είναι περίπου 500,0 εκ. τόνους λιγότερη από την παρούσα ζήτηση.¹⁶⁶

Το διάγραμμα 6.3 που ακολουθεί παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς δείχνει ότι ένα σημαντικό ποσοστό λιμενικής κίνησης των ασιατικών λιμανιών οφείλεται στο ενδοπεριφερειακό εμπόριο, το οποίο μάλιστα αυξάνεται με υψηλούς ρυθμούς. Ιδιαίτερο ρόλο στην αύξηση της ενδοπεριφερειακής κίνησης κατέχουν οι χώρες της περιοχής που εξετάζουμε. Παράλληλα, φαίνεται και η ιδιαίτερη σχέση τόσο της περιοχής όσο και της Ασίας συνολικά με την Αμερική.

Διάγραμμα 6.3



Ηπειρωτική διασπορά της διαχείρισης container των κύριων λιμανιών της Άπω Ανατολής, σε εκ. TEUs, 1999 – 2003

¹⁶⁶ ISL Market Analysis 2004, World Port Development, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

Πέρα από τα λιμάνια της Κίνας όμως και τα άλλα λιμάνια της περιοχής σημείωσαν σημαντικές επιδόσεις. Η Σιγκαπούρη, το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης container στον κόσμο πίσω από το Hong Kong, κατέγραψε αύξηση 8,7 %. Επίσης, το Port Tanjung Pelelras (Ινδονησία) με 3,5 εκ. TEUs σημείωσε αύξηση 31,1 % ενώ το Laem Chabang (Ταϊλάνδη) έφθασε τα 3,2 εκ. TEUs καταγράφοντας αύξηση 19,7 %.¹⁶⁷

Το Port of Tanjung Pelelras, στην Ινδονησία, θεωρείται ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κόμβος μεταφόρτωσης στην περιοχή. Βρίσκεται στρατηγικά τοποθετημένο στη συμβολή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών, οι οποίες περιλαμβάνουν το διάπλου του Ειρηνικού, Άπω Ανατολή – Ευρώπη, ενδοασιατική και Νοτιοανατολική Ασία – Αυστραλασία.

Το λιμάνι ξεκίνησε τις λειτουργίες του τον Ιανουάριο του 2000 και εξασφάλισε τη Maersk Sealand ως τον πρώτο κύριο πελάτη του καθώς και ως στρατηγικό εταίρο. Το λιμάνι επιβραβεύθηκε με τον τίτλο του «Καλύτερου ανερχόμενου τερματικού διαχείρισης Container» από το Lloyd`s List Maritime Asia, δύο συνεχόμενες φορές το 2000 και το 2001.

Το λιμάνι έχει μια από τις μεγαλύτερες εκτάσεις αποθήκευσης container στην περιοχή χωρητικότητας 110.000 TEUs. Το τερματικό είναι εφοδιασμένο με 24 Super post – panamax γερανούς αποβάθρας, 10 από τους οποίους έχουν δυνατότητα έκτασης 22 TEUs, ικανή να εξυπηρετήσει την επόμενη γενιά super post – panamax πλοίων. Διαθέτει επίσης 67 γερανούς RTG¹⁶⁸, οι οποίοι βρίσκονται στη διαδικασία αναβάθμισης με προηγμένη τεχνολογία Kalmar Smartrail, η οποία χρησιμοποιεί διαφοροποιημένο D-GPS¹⁶⁹, ώστε να βελτιώσει επιπλέον την παραγωγικότητα και την ασφάλεια.¹⁷⁰

Οι εργασίες του τερματικού υποστηρίζονται επίσης από ένα υψηλής τεχνολογίας σύστημα IT, το οποίο συνδέει όλους τους χρήστες. Με τη συνέργεια όλων των λειτουργιών του λιμανιού και των επικοινωνιακών κέντρων, το δίκτυο IT απλοποιεί ελεύθερη ροή, σε πραγματικό χρόνο, πληροφοριών και παρέχει σχεδόν άυλες συναλλαγές μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών, πρακτόρων, forwarders και του λιμανιού εξασφαλίζοντας αυξημένη παραγωγικότητα.

¹⁶⁷ ISL Market Analysis 2004, World Port Development,

http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

¹⁶⁸ Κινητός γερανός, ο οποίος χρησιμοποιείται για τη μεταφορά και στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων στο χώρο του λιμανιού

¹⁶⁹ Παγκόσμιο σύστημα εντοπισμού/πλοήγησης

¹⁷⁰ FDI magazine, <http://www.fdimagazine.com/news/fullstory.php/aid/470/>

Το λιμάνι προσφέρει επίσης ζώνη ελεύθερων συναλλαγών, έκτασης 400 στρεμμάτων για υπηρεσίες διανομής, logistics και αποθήκευσης. Το Distripark¹⁷¹ προσφέρει ιδανικές συνθήκες για συγκέντρωση εμπορευμάτων, λειτουργίες Διεθνούς Κέντρου Προμηθειών, κέντρου περιφερειακής διανομής και υπηρεσιών διανομής. Μεγάλοι διεθνείς παίκτες με αποθηκευτικούς χώρους εντός του Distripark είναι η Maersk Logistics, η Schenker Logistics και η Kenwood Logistics. Στα μέσα του 2004, η BMW ξεκίνησε τις λειτουργίες στο νέο κέντρο ανταλλακτικών της στην Ασία, εντός της ελεύθερης ζώνης του λιμανιού.

Οι επιδόσεις του λιμανιού είναι εντυπωσιακές. Από 418.218 TEUs το 2000 έφθασε τα 3,5 εκ. TEUs το 2003. Είναι ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια στον κόσμο. Η Maersk Sealand και η Evergreen Marine Corp., οι δύο μεγαλύτερες εταιρείες γραμμών, έχουν εδώ τους περιφερειακούς τους κόμβους στην περιοχή της Ν.Α.Ασίας. Με την ολοκλήρωση των σχεδίων επέκτασης που βρίσκονται σε εξέλιξη η ετήσια δυναμικότητα του λιμανιού θα ανέλθει σε 6 εκ. TEUs.¹⁷²

6.3. Επιδράσεις στα λιμάνια στον υπόλοιπο κόσμο

Οι επιδράσεις της ανάπτυξης των χωρών της περιοχής δεν περιορίζονται στην Ασία αλλά επεκτείνονται σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι εξελίξεις στο ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο container είναι κυρίως αποτέλεσμα της στενής εμπορικής σχέσης με την Ασία. Το 2003, 6,45 εκ. TEUs, ίσο με το 25,6 % του συνολικού όγκου του εμπορίου container είχαν προέλευση/προορισμό στην Άπω Ανατολή. Το μερίδιο αυτό υπολογίζεται να αυξηθεί στο 31,8 % το 2007.¹⁷³

Το εμπόριο container με την Ασία και η ενδοπεριφερειακή κίνηση εντός της Ευρώπης είναι καθοριστικοί παράγοντες της αύξησης της κίνησης των κορυφαίων λιμανιών της Β. Ευρώπης. Η τελευταία μάλιστα είναι μια ένδειξη της αυξανόμενης κίνησης μεταφορτώσεων εντός της Ευρώπης. Το 2003, η Ασία είχε, σε όρους TEUs, μερίδιο περίπου 40,0 % της συνολικής διαχείρισης container των κορυφαίων λιμανιών της Β. Ευρώπης. Στην περίοδο 1999 – 2003, η κίνηση με την Ασία και την Ευρώπη αυξήθηκε κατά μέσο όρο 10,8 % και 8,0%, αντίστοιχα.

¹⁷¹ Κέντρο διαχείρισης και διανομής εμπορευμάτων

¹⁷² FDI magazine, <http://www.fdimagazine.com/news/fullstory.php/aid/470/>

¹⁷³ ISL Market Analysis 2004, World Port Development, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

Στη Ν. Ευρώπη, τα λιμάνια της Μεσογείου λόγω της ισχυρής ανάμειξής τους στη διεθνή μεταφορτωτική κίνηση, επικεντρώνονται κυρίως στην κίνηση από και προς την Ευρώπη. Επίσης, η διαχείριση container χωρών της Ασίας και της Ευρώπης είναι η κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης της λιμενικής τους κίνησης. Η διαχείριση container με προέλευση/προορισμό την Ασία, το 2003, είχε μερίδιο 42,2 % της συνολικής διαχείρισης container των λιμανιών αυτών ενώ κατά την περίοδο 1999 – 2003 κατέγραψε ετήσια αύξηση 12,1 %. Την ίδια περίοδο, η ενδοευρωπαϊκή κίνηση κατέγραψε μέση αύξηση 7,1 %.¹⁷⁴

Όπως στην Ευρώπη, έτσι και στην Αμερική, το εμπόριο container εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ροές από και προς τα ασιατικά λιμάνια. Περίπου το 80,0 % όλων των αγαθών που εισάγονται στις Η.Π.Α. φθάνουν σε θαλάσσια λιμάνια κυρίως σε containers. Ειδικά το εμπόριο των Η.Π.Α. με την Ανατολική Ασία καταγράφει σταθερά αυξανόμενο όγκο. Αξίζει να αναφερθεί, ότι περίπου 30,0 % της διαχείρισης container στο λιμάνι της Νέας Υόρκης/New Jersey, το κορυφαίο λιμάνι της ανατολικής ακτής, έχει προέλευση/προορισμό την Άπω Ανατολή.¹⁷⁵

Η τεράστια ζήτηση από την Κίνα αλλά και από άλλες χώρες της περιοχής είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία συμφορήσεων τόσο στην ίδια την Κίνα αλλά και σε πολλά λιμάνια σε όλο τον κόσμο. Τα κινέζικα λιμάνια, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, αδυνατούν να απορροφήσουν τη συνολική ζήτηση με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συμφορήσεις, να συγκεντρώνονται αποθέματα στα λιμάνια και να προκαλούνται καθυστερήσεις στα πλοία. Το πρόβλημα επιτείνεται από τις ελλειπείς υποδομές στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

Σημαντικότερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν τα λιμάνια διαχείρισης χύδην ξηρών φορτίων, όπου παρατηρούνται οι μεγαλύτερες συμφορήσεις. Τον Αύγουστο του 2004 η China Shipping Co. ανέφερε 20 πλοία να αναμένουν για ελεύθερη αποβάθρα, στο Qingdao, παρά τις εντυπωσιακές επιδόσεις με ρυθμούς εκφόρτωσης πλοίων μεγέθους Capesize: 6.000 τόνους/ώρα.

Παρόμοια προβλήματα παρουσιάζονται και στα εξαγωγικά λιμάνια π.χ. στα λιμάνια εξαγωγής άνθρακα της Αυστραλίας, τα οποία αδυνατούν να ικανοποιήσουν τη ζήτηση κυρίως

¹⁷⁴ ISL Market Analysis 2004, World Port Development,
http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

¹⁷⁵ ISL Market Analysis 2004, World Port Development,
http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf

από την Κίνα με αποτέλεσμα δεκάδες πλοία να περιμένουν για ημέρες ή και εβδομάδες για να εξυπηρετηθούν.

6.4. Προκλήσεις, επενδύσεις, προοπτικές

Στα πλαίσια αυτά αναζητούνται τρόποι για την επίλυση του προβλήματος. Σχεδιάζονται επενδύσεις για την επέκταση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων ενώ παράλληλα αναζητούνται και συνεργασίες μεταξύ λιμανιών για την παροχή καλύτερων και πιο ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών. Στο παιχνίδι αυτό συμμετέχουν και οι μεγάλοι operators διαχείρισης τερματικών, οι οποίοι δραστηριοποιούνται παράλληλα και στις θαλάσσιες μεταφορές container.

Μια από τις μεγαλύτερες επενδύσεις αφορά το λιμάνι της Σανγκάης. Στην προσπάθειά του να γίνει διεθνές ναυτιλιακό κέντρο ξεκίνησε πρόσφατα ένα σχέδιο εκβάθυνσης του λιμανιού. Το νέο λιμάνι, Yang Shan, 40 χλμ. μακριά από τη Σανγκάη θα είναι τοποθετημένο στρατηγικά στη δυτική ακτή του Ειρηνικού. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης την κατασκευή μιας γέφυρας μήκους 30 χλμ. που θα συνδέει το νέο λιμάνι με την πόλη. Το σχέδιο αναμένεται να κοστίσει 12,0 δις \$, στην πρώτη φάση, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2010. Το λιμάνι θα χρειασθεί 20 χρόνια για να ολοκληρωθεί. Το 2010 το λιμάνι θα μπορεί να διαχειρισθεί 20 εκ. TEUs.¹⁷⁶

Το container terminal θα διαθέτει συνολικά 52 αποβάθρες φορτοεκφόρτωσης. Οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων με λιμένα αφετηρίας ή άφιξης τη Σανγκάη – το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι παγκοσμίως – εκτιμάται ότι θα αυξηθούν σημαντικά έως το τέλος του 2005. Παράλληλα, η Σανγκάη έχει αρχίσει να αισθάνεται καυτή την ανάσα του Shenzhen. Το συγκεκριμένο λιμάνι του κινέζικου νότου φιγουράρει στην τέταρτη θέση παγκοσμίως της παγκόσμιας κατάταξης λιμανιών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και γλυκοκοιτάζει προς ακόμα υψηλότερες θέσεις.¹⁷⁷

Τον Ιούλιο του 2003 άνοιξε η πρώτη αποβάθρα, επένδυση αξίας 1,0 δις \$, στο τέρμιναλ 9 του Χονγκ Κονγκ ενώ σταδιακά ανοίγουν άλλες πέντε αποβάθρες. Η αποβάθρα είναι ικανή να εξυπηρετήσει πλοία 8.000 και πλέον TEUs, με βάθος 15,5 μ. και είναι εξοπλισμένη με 4 γερανούς αποβάθρας ικανούς να εξυπηρετήσουν 17 κουτιά σε πλάτος. Τρεις κύριοι operators

¹⁷⁶ Tdc trade, http://www.tdctrade.com/shippers/vol24_3/vol24_3_ports02.htm

¹⁷⁷ Ναυλαγορά, Αρ. φύλλου 274, 31.05.2005, σελ.1,7.

– HPH, Modern Terminals, Asian Terminals – θα λειτουργούν αυτό το τέρμιναλ, το οποίο θα προσθέσει δυναμικότητα 4,0 εκ. TEUs στο Χονγκ Κονγκ.¹⁷⁸

Εικόνα 6.1



Τερματικά διαχείρισης Ε/Κ (dedicated terminals) στο λιμάνι Kwai Chung, Hong Kong

Πηγή: Maunsell Consultants Asia Ltd

Παράλληλα προχωρούν και επενδύσεις στον τομέα των μεταφορτώσεων. Το λιμάνι Naha, στην Okinawa της Ιαπωνίας εξετάζει την εξυπηρέτηση της ηπειρωτικής Κίνας. Το λιμάνι Hibiki (Ιαπωνία) επιζητά να δημιουργήσει ένα τριγωνικό δίκτυο εξυπηρέτησης, το οποίο θα το συνδέει με τη Dalian στην Κίνα και το Inchon στην Κορέα.¹⁷⁹

Οι Κινέζοι κινούνται και «υποθαλάσσια» καθώς προχώρησαν στην κατασκευή του πρώτου υποθαλάσσιου ορυχείου άνθρακα στην περιοχή εξόρυξης Longkou. Το ανθρακοφόρο πεδίο της περιοχής εκτείνεται κάτω από το βυθό της θάλασσας και αντιστοιχεί σε αποθέματα 800 εκ. τόνων. Είναι η πρώτη προσπάθεια υποθαλάσσιας εξόρυξης στην Κίνα. Έχει ήδη κατασκευασθεί τούνελ μέσα στο πυθμένα της θάλασσας μήκους 5.400 μέτρων.¹⁸⁰

Η εταιρεία Yangzhou Coal Mining, η μεγαλύτερη και πιο επικερδής παραγωγός άνθρακα στην Κίνα κτίζει ένα λιμάνι διαχείρισης άνθρακα για τη βελτίωση του εσωτερικού

¹⁷⁸ Maunsell Consultants Asia Ltd, <http://maunsell.aecom.com/media/4111.pdf>,
http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Hong_Kong

¹⁷⁹ Unctad, Maritime Transport Review 2004, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

¹⁸⁰ CoalTrans International, March / April 2004,
<http://www.coaltransinternational.com/htm/n20040301.663012.htm>

μεταφορικού δικτύου και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Το κόστος της επένδυσης υπολογίζεται στα 36,0 εκ. \$ και θα έχει ετήσια δυναμικότητα 5,0 εκ. τόνων. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει μια αποβάθρα φόρτωσης και αποθηκευτικούς χώρους 180.000 τόνων.¹⁸¹

Τα λιμάνια της Ινδίας απαιτούν επίσης επενδύσεις για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις. Υπολογίζεται ότι η ζήτηση για άνθρακα θα αυξηθεί από 365,0 εκ. τόνους το χρόνο (2003), στους 448,0 εκ. τόνους έως το 2006 – 2007 και στους 620,0 εκ. το 2011–2012. Οι σημερινές μέθοδοι εκφόρτωσης άνθρακα στα λιμάνια της Ινδίας περιλαμβάνουν γερανούς ξηράς, αρπάγες – σύστημα με κυλιόμενες ταινίες καθώς και γερανούς – πλοία με μέγιστη δυναμικότητα 8 – 9.000 τόνους/ημέρα (πολύ χαμηλά).

Στο λιμάνι του Goa, κατασκευάστηκαν δύο εξειδικευμένες αποβάθρες διαχείρισης άνθρακα, αξίας περίπου 21,0 εκ. δολαρίων. Η κίνηση θερμικού και μεταλλουργικού άνθρακα στις δύο αποβάθρες υπολογίζεται ότι θα φθάσει τους 4,83 εκ. τόνους το 2006 – 2007 και τους 5,61 εκ. τόνους το 2011 – 2012. Με την ολοκλήρωσή τους, οι δύο αποβάθρες θα έχουν μήκος 450,0 μ. και αρχικό βάθος 15,5 μ., το οποίο θα φθάσει τα 17,5 μ. αργότερα. Εκτός από άνθρακα, οι αποβάθρες θα εξυπηρετούν όλους τους τύπους φορτίων, οι οποίοι εκτιμάται ότι θα συνεισφέρουν περίπου 3,2 εκ. \$ πρόσθετα ετήσια έσοδα στο λιμάνι.¹⁸²

Ορισμένα τερματικά διαχείρισης Ε/Κ στην Ινδία βελτίωσαν την απόδοσή τους με αποτέλεσμα να προσελκύσουν απευθείας σύνδεση των λιμανιών της Ινδίας με τις διεθνείς γραμμές μειώνοντας έτσι την εξάρτησή της από τις γραμμές feeders. Στα λιμάνια Jawaharlal Nehru , Tuticorin ,Chennai ο αριθμός των κινήσεων ανά ώρα στην αποβάθρα αυξήθηκε από 14, πριν την ιδιωτικοποίηση, σε περισσότερες από 25.

Παράλληλα, στην Κίνα καταγράφεται μια προσπάθεια εξεύρεσης λύσης στο έλλειμμα επαρκούς λιμενικής δυναμικότητας, στρέφοντας τα βλέμματα και εκτός συνόρων. Η κινεζική κυβέρνηση, εστιάζοντας την προσοχή της στην αγορά άνθρακα του Ειρηνικού, έκανε μια σημαντική προσφορά για τη μακροχρόνια μίσθωση δύο λιμανιών στη ρωσική Άπω Ανατολή, του Posyet και του Zarubino.¹⁸³

¹⁸¹ CoalTrans International, May / June 2003,
<http://www.coaltransinternational.com/htm/n20030501.998942.htm>

¹⁸² CoalTrans International, March / April 2003,
<http://www.coaltransinternational.com/htm/n20030301.210344.htm>

¹⁸³ CoalTrans International, March / April 2003,
<http://www.coaltransinternational.com/htm/n20030301.959375.htm>

Η Κίνα θέλει να αναλάβει το management των λιμανιών αυτών για την εξαγωγή διάφορων προϊόντων, κυρίως άνθρακα, από την οικονομική περιοχή του Tunangan. Και τα δύο λιμάνια ελέγχονται από ιδιωτικές εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο, οι οποίες αντιτίθενται στα κινέζικα σχέδια. Παράλληλα, είναι αντίθετες και στις προσπάθειες της Κίνας να αποκτήσει σιδηροδρομική πρόσβαση για τις εξαγωγές της άνθρακα στον Υπερσιβηρικό Σιδηρόδρομο και κατά συνέπεια πρόσβαση στα λιμάνια της ρωσικής Άπω Ανατολής, το Vladivostok και το Vostochny.

Οι προτάσεις της Κίνας για τα δύο λιμάνια είναι, επίσημα, υπό συζήτηση, ωστόσο ερευνητές υποστηρίζουν ότι πολύ δύσκολα η Ρωσία θα συμφωνήσει να αλλάξει το εθνικό management των λιμανιών. Η καλύτερη λύση για την Κίνα για τη διέξοδο των εξαγωγών της άνθρακα θα ήταν μια συμφωνία joint venture παρά μια επιθετική εξαγορά.¹⁸⁴

Παράλληλα, στο παιχνίδι των λιμενικών επενδύσεων συμμετέχουν και οι μεγάλοι operators οι οποίοι διεκδικούν όλο και μεγαλύτερο μερίδιο, ιδιαίτερα στα τερματικά διαχείρισης container. Το 2003 χαρακτηρίστηκε από συνεχή προγράμματα επέκτασης, τα οποία περιλαμβάνουν εξαγορές και ισχυροποιημένες συνεργασίες. Η πιο σημαντική επίδραση στο γκρουπ των διαχειριστών ήταν η αύξηση των συνεργασιών μεταφορέων – εταιρειών στοιβασίας, με απώτερο σκοπό την αύξηση του ελέγχου των τερματικών.

Οι στρατηγικές συνεργασίες υπήρξαν το κλειδί της ανάπτυξης. Οι 4 μεγαλύτεροι operators¹⁸⁵ – Hutchison, PSA Corporation, APM Terminals και P & O Ports – κατάφεραν να αναπτύξουν τα μεγαλύτερα και διεθνώς κατανεμημένα χαρτοφυλάκια μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών (M&A) καθώς και ανάπτυξης εκτάσεων. Από την άλλη πλευρά, η MSC έκανε τα μεγαλύτερα βήματα μπροστά, ενισχύοντας τη θέση της ως η δεύτερη μεγαλύτερη παγκοσμίως ναυτιλιακή εταιρεία που διαπραγματεύεται λειτουργικές συνεργασίες με πολλούς από τους παροχείς υπηρεσιών τερματικών όπως η SSA Marine στο Long Beach και η TN στη Le Havre.

Η COSCO καθώς και η θυγατρική της COSCO PACIFIC, κατέγραψαν επίσης σημαντική πρόοδο, με τους όγκους που διαχειρίστηκαν να αυξάνονται κατά 50,0 % το 2003 στα 7,4 εκ. TEUs. Αυτή η αύξηση οφείλεται κυρίως στα κινέζικα λιμάνια, όπου βρίσκεται η πλειοψηφία των επενδύσεων της COSCO. Παράλληλα, προωθεί και τις συνεργασίες με

¹⁸⁴ CoalTrans International, March / April 2003,
<http://www.coaltransinternational.com/htm/n20030301.959375.htm>

¹⁸⁵ Διαχειριστές τερματικών

άλλους operators σε διάφορα joint ventures στην Κίνα, όπως για παράδειγμα με την P&O Ports και την APM Terminals στο Qingdao. Πιο ενδιαφέρουσα υπήρξε η επιτυχία της COSCO να πείσει την PSA να υπογράψει την πρώτη στα χρονικά συμφωνία παραχώρησης dedicated terminal¹⁸⁶ – με ετήσια δυναμικότητα 1,0 εκ. TEUs – στη Σιγκαπούρη. Παρόμοιες συμφωνίες αναμένεται να υπογραφούν και με άλλες γραμμές καθώς η PSA επιθυμεί να προστατέψει τα φορτία της από χαμηλού κόστους Μαλαισιανούς ανταγωνιστές.

Τα σχέδια μελλοντικών επενδύσεων των τεσσάρων μεγάλων operators επικεντρώνονται κυρίως στην Ασία. Η Hutchison στρέφει το ενδιαφέρον της κυρίως στην Κίνα αλλά και στην Ευρώπη. Η PSA επένδυσε στο Ρίπαρβαν της Ινδίας ενώ σχεδιάζει και επεκτάσεις εντός έδρας. Η APM επενδύει επίσης στην Κίνα. Η Κίνα, άλλωστε, είναι αυτή που οδηγεί την αύξηση στην παγκόσμια λιμενική παραγωγή. Εκτιμάται ότι μέχρι το 2009 η περιοχή της Άπω Ανατολής θα αναλογεί στο 40,0 % περίπου του συνολικού όγκου της κίνησης στα λιμάνια παγκοσμίως. Αξιολογώντας τις επενδύσεις στα λιμάνια στην περιοχή, διαφαίνεται ότι στα επόμενα πέντε χρόνια η ζήτηση θα ξεπεράσει την προσφορά αν δεν πραγματοποιηθούν νέα έργα.¹⁸⁷

Η Κίνα υπήρξε top προορισμός άμεσων ξένων επενδύσεων στον τομέα των logistics, ο οποίος συνδέεται στενά με τις εξελίξεις στα λιμάνια. Από το δείγμα 698 επενδυτικών σχεδίων που πραγματοποιήθηκαν παγκοσμίως, τα τρία χρόνια έως το Δεκέμβριο του 2004, η Κίνα προσέλκυσε το 13,0 % και ήταν ο προορισμός των μισών από τις 10 μεγαλύτερες επενδύσεις. Η μεγαλύτερη επένδυση προήλθε από μια αμερικάνικη εταιρεία, τη GSL Holdings με βάση το Χιούστον, η οποία επένδυσε 1,5 δις \$ για την κατασκευή ενός logistics park στην κινεζική πόλη του Kunshan, αναλογώντας για περισσότερο από το 8,0 % των συνολικών επενδύσεων του δείγματος.¹⁸⁸

Τα λιμάνια αγωνίζονται για να παραμείνουν ανταγωνιστικά. Η PSA ανακοίνωσε μείωση μισθών μεταξύ 8,0 και 14,0 % για τη διοίκηση, 4,0 – 7,0 % για τους managers και λιγότερο από 4,0 % για μη – διοικητικά στελέχη, έτσι ώστε να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της έναντι γειτονικών ανταγωνιστών χαμηλού κόστους.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Τερματικό το οποίο παραχωρείται από τη διοίκηση του λιμένα έναντι μισθώματος σε ιδιωτική εταιρεία προκειμένου να το διαχειρισθεί αυτόνομα

¹⁸⁷ Tdc Trade, http://www.tdctrade.com/shippers/vol27_6/vol27_6_seaport01.htm

¹⁸⁸ FDI magazine, <http://www.fdmagazine.com/news/fullstory.php/aid/1148/>

¹⁸⁹ FDI magazine, <http://www.fdmagazine.com/news/fullstory.php/aid/1148/>

Η κινεζική λιμενική επέκταση μπορεί να συντηρήσει μια συνεχιζόμενη αύξηση της διακίνησης Ε/Κ βασισμένη στην άνθηση της βιομηχανίας της αλλά η έλλειψη χωρητικότητας των τερματικών στην Ευρώπη και την Αμερική για την απορρόφηση των «κουτιών» από την Ασία μπορεί να οδηγήσει σε δομικές αλλαγές στη βιομηχανία γραμμών.

Σύμφωνα με προβλέψεις, οι κινεζικές εξαγωγές θα αυξηθούν δραματικά από το τωρινό επίπεδο των 58,5 εκ. TEUs σε 109,5 εκ. TEUs έως το 2008.¹⁹⁰ Είδαμε τις εξελίξεις στην Ασία, ωστόσο τα πράγματα στη Δύση είναι πολύ διαφορετικά. Τα τελευταία 10 χρόνια οι επενδύσεις στα λιμάνια της Ευρώπης και ιδιαίτερα των Η.Π.Α., υπολείπονται σημαντικά του υπόλοιπου κόσμου.

Το 1993, οι Η.Π.Α. και η Ευρώπη είχαν δύο τερματικά ικανά να διαχειρισθούν 2,0 εκ. TEUs το χρόνο ενώ η Ασία είχε έξι. Το 2003 η δυναμικότητα των Η.Π.Α. ανήλθε μόλις στα τρία τερματικά και της Ευρώπης στα επτά. Η Άπω Ανατολή έχει αναπτύξει 21. Το καθαρό αποτέλεσμα της έλλειψης επενδύσεων στη Δύση και της αύξησης των φορτίων από την Άπω Ανατολή ήταν η δημιουργία συμφορήσεων στη δυτική ακτή των Η.Π.Α. και σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό δεν είναι ένα πρόβλημα, το οποίο μπορεί να επιλυθεί άμεσα λόγω σχεδιαστικών και περιβαλλοντικών περιορισμών.¹⁹¹

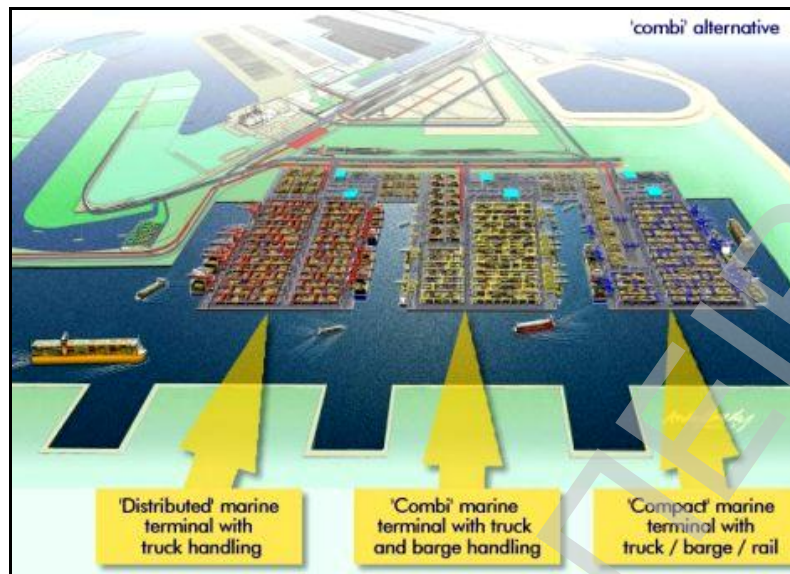
Το λιμάνι του Ρόττερταμ, στο σχέδιό του για το λιμάνι του 2020 κατασκευάζει ένα νέο θαλάσσιο τερματικό κατάλληλο για την υποδοχή όλων των μέσων μεταφοράς, έτσι ώστε να απορροφήσει την αυξημένη ροή Ε/Κ από την Ασία. Το Maasvlakte 2 σχεδιάζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αποτελέσει τη νέα γενιά τερματικών container, τα οποία θα λειτουργούν ως κέντρα εξυπηρέτησης για την ενδοχώρα αλλά και τη διεθνή εμπορευματική κίνηση. Βασίζεται στη φιλοσοφία: First All Modes All Sizes – προτεραιότητα σε όλα τα μέσα μεταφοράς όλων των διαστάσεων. Το Maasvlakte 2 θα διαχειρίζεται 5,3 εκ. TEUs το 2020 με τελική δυναμικότητα 8,6 εκ. TEUs.¹⁹²

¹⁹⁰ Tradewinds, The International Shipping Newspaper, 14.01.2005, Vol. 16, N. 2, p. 40 .

¹⁹¹ Tradewinds, The International Shipping Newspaper, 14.01.2005, Vol. 16, N. 2, p. 40

¹⁹² Port of Rotterdam, <http://www.portofrotterdam.com/organizations/UK/PortofRotterdam/ProjectsPoR/Famas/Index.asp>

Γράφημα 6.1



Μελλοντική όψη του Maasvlakte 2 στο λιμάνι του Rotterdam

Πηγή: Port of Rotterdam, Famas Project

Το λιμάνι εξασφάλισε χρηματοδότηση 2,9 δις \$ προκειμένου να αυξήσει την αποθηκευτική του ικανότητα κατά 60,0 % σε Ε/Κ και να αποτελέσει βασικό κόμβο διανομής των κινέζικων προϊόντων στην Ευρώπη. Ένα σημαντικό μέρος του διαμετακομιστικού εμπορίου του λιμανιού προέρχεται από Ασιάτες εξαγωγείς και αφορά παιχνίδια, ρούχα, ποδήλατα κ.ά.¹⁹³

Παρόμοια σχέδια προωθεί και το λιμάνι του Αμβούργου, ανταγωνιστικό του Ρότερνταμ. Το Αμβούργο διαχειρίστηκε πέρσι 7,0 εκ. TEUs έναντι 8,2 εκ. του Ρότερνταμ και 6,1 εκ. της Αμβέρσας. Το μεγαλύτερο ποσοστό από αυτά είχε κατεύθυνση την Ασία (3,62 εκ. TEUs). Το μερίδιο του λέοντος της μεταφορτωτικής διαχείρισης container στο λιμάνι του Αμβούργου κατευθύνεται από ή προς τις χώρες της ανατολικής και νοτιοανατολικής Ασίας. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος του λιμανιού. Το Αμβούργο είναι το εμπορικό κέντρο της Κίνας στην Ευρώπη.

Το λιμάνι προωθεί επίσης τις υπηρεσίες logistics. Η επιλογή ενός λιμανιού, σήμερα, για την αποστολή container γίνεται κυρίως από τους παροχείς υπηρεσιών logistics είτε πρόκειται για μια ναυτιλιακή γραμμή ή ένα forwarder. Το ευρύ τους δίκτυο σημαίνει ότι δεν είναι

¹⁹³ Το Βήμα, 18.04.2004, σελ. Β15

περιορισμένοι σε οποιοδήποτε λιμάνι. Η επιλογή γίνεται με καθαρά επαγγελματικά κριτήρια. Για το λόγο αυτό το Αμβούργο προσπαθεί να προσελκύσει ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες διανομής στο λιμάνι παρέχοντας ποιοτικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.¹⁹⁴

Τα λιμάνια, παράλληλα, θα πρέπει να προσαρμοσθούν στις απαιτήσεις των εξελίξεων στα μεγέθη των πλοίων, ικανά να υποδεχθούν τις νέες γενιές μεγαλύτερων πλοίων. Τα λιμάνια πρέπει να προλάβουν τις εξελίξεις και όχι να τις ακολουθούν. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της νέας γενιάς πλοίων μεταφοράς container, τα super post – panamax, χωρητικότητας 8 – 12.000 TEUs, τα οποία άρχισαν ήδη να μπαίνουν στην αγορά. Τι σημαίνει αυτό για τα λιμάνια;

Τα πλοία της κατηγορίας post - panamax, σε μεγάλο ποσοστό έχουν μήκος μικρότερο από το όριο των 290 μ. των panamax. Υπάρχουν, ωστόσο, αρκετά με ολικό μήκος 300 μ. και ορισμένα της Maersk – Sealand με μήκος πάνω από 300 μ. Τα S – Class της Maersk – Sealand, στα 347 μ., είναι τα μακρύτερα πλοία στον παγκόσμιο στόλο και υπό παραγγελία.

Το πλάτος τους εμπίπτει σε τρεις κατηγορίες: 37 μ. (15 container στο κατάστρωμα), 40μ. (16) και 43 μ. (17). Το μέσο βύθισμα των πλοίων που παραδόθηκαν μεταξύ 1993 – 1999 ήταν περίπου 13,5 μ. Πλοία με βύθισμα 14,5 μ. παραδόθηκαν για πρώτη φορά το 1997. Τα περισσότερα πλοία που παραδόθηκαν το 2000 και αυτά που βρίσκονται υπό παραγγελία έχουν βύθισμα 14 ή 14,5 μ.

Πόσο μεγαλύτερα θα γίνουν ακόμα; Ένα πιθανό ζήτημα στο θέμα του μεγέθους είναι οι περιορισμοί του καναλιού του Suez. Οι αρχές προχωρούν συνεχώς σε εκβάθυνση του καναλιού, αυξάνοντας το βύθισμα σε 18,9 μ. Το σίγουρο είναι ότι τα νέα πλοία super – post – panamax κάνουν ήδη την εμφάνισή τους. Η χωρητικότητα θα φτάνει τα 10 – 12.000 TEUs, το συνολικό μήκος τα 350 μ., το πλάτος τα 50 – 54 μ. (21 – 22 TEUs στη σειρά) και το βύθισμα τα 14 – 15 μ.

Τα περισσότερα λιμάνια έχουν σχεδιασθεί για μικρότερα πλοία. Τέτοια λιμάνια θα βρεθούν με λιγότερες ενεργές αποβάθρες αλλά θα μπορούν να εξυπηρετήσουν τα πλοία αυτά. Το πλάτος θα αποτελέσει σίγουρα ζήτημα καθώς αυτή είναι η διάσταση, η οποία θα αυξηθεί περισσότερο με τα super – post – panamax. Η λύση είναι σχετικά απλή: η αγορά γερανών με

¹⁹⁴ Port of Hamburg, <http://stadtplan.hamburg.de>

μεγαλύτερη έκταση βραχίονα. Το θέμα του βυθίσματος δε θα θέσει σημαντικό πρόβλημα στα κύρια τερματικά διαχείρισης container.¹⁹⁵

Εικόνα 6.2 (α, β)



Οι νέες γερανογέφυρες του Seattle, με δυνατότητα έκτασης βραχίονα 23 E/K

Πηγή: Port of Seattle ¹⁹⁶

Η σημαντικότερη πρόκληση για τα λιμάνια θα είναι να προσφέρουν ικανοποιητικό συνολικό χρόνο παραμονής για τα πλοία στο λιμάνι και να διαχειρίζονται αποτελεσματικά το μεγάλο όγκο container, τον οποίο θα δημιουργεί κάθε πλοίο. Τα λιμάνια θα πρέπει να επιτύχουν ένα ελάχιστο 200 κινήσεων την ώρα στην αποβάθρα και να παρέχουν εγκαταστάσεις για τη διαχείριση των μεγάλων ρόων container και των απαιτήσεων αποθήκευσης. Το πρόβλημα θα είναι ιδιαίτερα οξύ σε περιοχές όπου τα πλοία μπορούν να δέσουν σε ένα μόνο λιμάνι. Θα είναι ιδιαίτερα δύσκολο για λιμάνια τα οποία εξυπηρετούν μια σημαντική αγορά στην ενδοχώρα μέσω ενός σιδηροδρομικού –intermodal¹⁹⁷–δικτύου όπως αυτά στη δυτική ακτή της Β. Αμερικής.

Είναι τα λιμάνια έτοιμα; Τα περισσότερα από αυτά έχουν αρκετό βάθος, 15 ή και περισσότερων μέτρων. Αρκετά από αυτά έχουν επενδύσει σε γερανούς με έκταση βραχίονα 20 – 22 containers και πολλοί περισσότεροι βρίσκονται υπό παραγγελία. Πολλές από τις

¹⁹⁵ The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com/supplements/WorldPorts/heavy.htm>

¹⁹⁶ Port of Seattle, <http://www.portseattle.org/seaport/cargo/newcranes.shtml>

¹⁹⁷ Πολυτροπικό σύστημα μεταφοράς το οποίο συνδυάζει όλα τα μέσα μεταφοράς –οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια-

ναυτιλιακές γραμμές, οι οποίες πιθανώς θα παραγγείλουν τέτοια πλοία έχουν dedicated terminals σε αρκετά λιμάνια και μπορούν είτε να παραγγείλουν τέτοιους γεραμούς είτε να επηρεάσουν τα λιμάνια – landlord¹⁹⁸ – να τους αγοράσουν.

Σημαντική είναι η ανάγκη για επέκταση της ανωδομής και της υποδομής για την εξυπηρέτηση των μεγάλων όγκων containers που θα φθάνουν στο λιμάνι με τα πλοία αυτά. Η εξέλιξη αυτή θα απαιτήσει από λιμάνια και διαχειριστές να εισαγάγουν νέες μεθόδους χειρισμού και συστήματα τερματικών ώστε να επιτύχουν ταχύτερους χρόνους εξυπηρέτησης των πλοίων και να εξασφαλίσουν μια απρόσκοπτη εναλλαγή των containers μεταξύ των διαφορετικών μέσων χερσαίας μεταφοράς.

Εξίσου σημαντικό στοιχείο, στο οποίο πρέπει να δώσουν προσοχή λιμάνια και διαχειριστές είναι το γεγονός ότι δε μπορούν να αποτελέσουν όλα πόλο έλξης των πλοίων μεγέθους super – post – Panamax. Πέρα από τις απαραίτητες υποδομές, οι ναυτιλιακές γραμμές θα χρησιμοποιήσουν αυτά τα πλοία σε εμπορικές διαδρομές μεγάλου όγκου φορτίων και μεγάλων αποστάσεων έτσι ώστε να εκμεταλλευθούν τις οικονομίες κλίμακας. Στη γραμμή Ευρώπης – Ασίας – Β. Αμερικής πιθανώς να είναι ένα ή δύο λιμάνια στη Β. Ευρώπη, ένα ή δύο στην Ασία και ένα στη Β. Αμερική.¹⁹⁹

Στα επόμενα 3 – 4 χρόνια θα παραδοθούν πλοία χωρητικότητας 3,4 εκ. TEUs, όχι μόνο οξύνοντας τις προοπτικές συμφορήσεων αλλά και παρουσιάζοντας ένα νέο πρόβλημα. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων αυτών θα είναι μεγέθους post – panamax, το οποίο θα χρησιμοποιείται κυρίως στη γραμμή Ασία – Δύση. Ο στόλος των πολύ μεγάλων πλοίων, πάνω από 7.500 TEUs, θα αυξηθεί από 32 σήμερα σε 174.

Ο οίκος Clarkson σε πρόσφατη μελέτη του υπολόγισε ότι ανάλογα τον αριθμό των τερματικών εκφόρτωσης στα δρομολόγια των εταιρειών, μια νέα αποβάθρα τερματικού είναι πιθανόν να απαιτείται για κάθε δύο πλοία χωρητικότητας 8.000 TEUs. Αυτό θα είναι δύσκολο να επιτευχθεί όχι μόνο στη δυτική ακτή των Η.Π.Α., λόγω των περιορισμών από την έλλειψη μεταφορικών διαδρόμων προς την ανατολική ακτή αλλά και στην Ευρώπη. Η έλλειψη υποδομής θα επηρεάσει το διεθνές εμπόριο για τα επόμενα χρόνια.

¹⁹⁸ Τρόπος διοίκησης λιμανιού σύμφωνα με τον οποίο η διοίκηση του λιμένα ασκεί το γενικό έλεγχο αλλά αναθέτει την εκμετάλλευσή του σε ιδιωτικές εταιρείες

¹⁹⁹ The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com/supplements/WorldPorts/heavy.htm>

Οι εταιρείες γραμμών επενδύουν συνεχώς σε τερματικά ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα μεγάλα πλοία έχουν κάποια οικονομική έννοια. Ποια εταιρεία θα φανεί τόσο γενναία να παραγγείλει περισσότερα μεγάλα – 8.000 TEUs – πλοία όταν οι συμφορήσεις στα τερματικά θα εξουδετερώσουν την ικανότητά τους να προσκομίσουν κέρδη;

Αν οι εταιρείες γραμμών κτίσουν τις δικές τους λιμενικές βάσεις, θα υπάρξουν περισσότερες συζητήσεις όπως η πρόσφατη εντός της Grand Alliance, σχετικά με τη χρήση του – ιδιοκτησίας NYK – Ceres terminal. Η ιαπωνική εταιρεία πιστεύεται ότι έβγαλε το τερματικό στο σφυρί έπειτα από τη αποτυχία της να πείσει την P&O Nedlloyd να χρησιμοποιήσει τις εγκαταστάσεις στο Άμστερνταμ. Γιατί αρνήθηκε η P&O; Λόγω των συνδέσεών της στο Ρόττερνταμ.

Τα τερματικά θα εξελιχθούν σε κύρια στοιχεία ενεργητικού όπως ακριβώς και τα πλοία. Αυτό σημαίνει ότι οι μικρότεροι μεταφορείς, οι οποίοι δεν έχουν τη δύναμη να εξαγοράσουν συμμετοχή σε τερματικά, θα υποχρεωθούν να μεταβληθούν σε operators μικρής εμβέλειας επειδή δε θα μπορούν να ανταγωνισθούν για χώρο στις αποβάθρες.²⁰⁰

²⁰⁰ The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com/supplements/WorldPorts/heavy.htm>

7. Συμπεράσματα, κρίσεις, προτάσεις

Για όλους όσους ασχολούνται με τη ναυτιλία και ιδιαίτερα για εμάς τους Έλληνες, οι οποίοι διατηρούμε μέχρι και σήμερα μια άρρηκτη σχέση με το θαλάσσιο στοιχείο, η τελευταία διετία χαρακτηρίζεται από μια ιστορική κοσμογονία. Οι πρόσφατες εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα αλλά και στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα αποτέλεσαν το ερέθισμα για την εκπόνηση αυτής της μελέτης.

Πρωτεργάτες στη σημαντική αυτή εξέλιξη που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια είναι οι χώρες της περιοχής που εξετάζουμε και ιδιαίτερα οι δύο γίγαντες της περιοχής: η Κίνα κατά πρώτο λόγο αλλά και η Ινδία. Στο χορό συμμετέχουν και οι υπόλοιπες «τίγρεις» της Ν.Α.Ασίας, οι οποίες αποκτούν όλο και ισχυρότερο ρόλο στο διεθνές εμπόριο, στην παγκόσμια ναυτιλιακή και οικονομική δραστηριότητα.

Το βασικό απόσταγμα της μελέτης μπορεί να επικεντρωθεί στο γεγονός ότι η υπό εξέταση περιοχή στην ουσία έχει κατορθώσει να στρέψει πάνω της, τα βλέμματα ολόκληρου του πλανήτη. Η κινέζικη ατμομηχανή έχει συμπαρασύρει και τα υπόλοιπα βαγόνια – βλέπε Ινδία, χώρες Ν.Α.Ασίας – σε ένα ξέφρενο ρυθμό με επιπτώσεις που γίνονται αντιληπτές σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες.

Η παγκόσμια οικονομία ακολουθεί σταθερά ανοδική πορεία. Ακόμα και η υψηλή τιμή του «μαύρου χρυσού» δε μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ανάσχεσης. Οι υψηλές αναπτυξιακές επιδόσεις των χωρών της περιοχής έχουν άμεση συνάρτηση με τις εξελίξεις στις μεγάλες οικονομικές και εμπορικές δυνάμεις του πλανήτη – βλέπε Η.Π.Α., Ε.Ε., Ιαπωνία και Ρωσία. Τώρα δημιουργείται ένας εξίσου ισχυρός εμπορικός και οικονομικός κολοσσός στην Ασία, ο οποίος έχει τη δυνατότητα να αλλάξει τις ισορροπίες.

Οι χώρες της περιοχής, με πρωτεργάτη την Κίνα, πρωτοπορούν τόσο σε οικονομικό όσο και σε εμπορικό επίπεδο. Μπορεί στο εσωτερικό τους να αντιμετωπίζουν προβλήματα και μάλιστα σημαντικά, ωστόσο οι επιδόσεις τους σε οικονομία και εμπόριο ξεχωρίζουν. Η είσοδος της Κίνας στην ελεύθερη αγορά, τής έδωσε τη δυνατότητα να κατακλύσει τις παγκόσμιες αγορές με φθηνά προϊόντα, εκτοξεύοντας το εμπορικό της πλεόνασμα και συσσωρεύοντας συναλλαγματικά αποθέματα.

Η χαμηλή ισοτιμία του νομίσματός της έναντι του δολαρίου μπορεί να γίνεται αποδέκτης επικρίσεων κυρίως από την πλευρά της Ουάσιγκτον, ωστόσο δεν παύει να αποτελεί ένα παράδειγμα προς μίμηση για το πώς η Κίνα μπόρεσε να την εκμεταλλευθεί αποκτώντας ένα συγκριτικό πλεονέκτημα και μετατρέποντας το Made in China, σε σήμα κατατεθέν της κυριαρχίας της παγκοσμίως.

Την επέλαση της Κίνας εκμεταλλεύονται οι γείτονές της, οι οποίοι κατόρθωσαν να μετατρέψουν την «κίτρινη απειλή» σε ευκαιρία ανάπτυξης. Την ίδια ώρα που η Κίνα μετατρέπεται σε ένα παγκόσμιο εργοστάσιο, οι υπόλοιπες χώρες της περιοχής γίνονται οι επίσημοι προμηθευτές της. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ενώ η Κίνα καταγράφει εμπορικό πλεόνασμα με τους άλλους μεγάλους του πλανήτη, παρουσιάζει έλλειμμα με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής.

Σημαντικό εφόδιο στην αναπτυξιακή πορεία των χωρών της περιοχής αποτελεί η αφοσίωση στην επιδίωξη της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας και της επιχειρηματικής ευελιξίας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι περισσότερες χώρες της περιοχής δεσπόζουν στις πρώτες θέσεις ανταγωνιστικότητας παγκοσμίως. Η ανταγωνιστικότητα μάλιστα δεν περιορίζεται στα λόγια αλλά μεταφράζεται σε πράξεις, σε ανταγωνιστικό περιβάλλον που προσελκύει ξένες επενδύσεις. Το φαινόμενο του outsourcing αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα για το πώς μια περιοχή μπορεί να εκμεταλλευθεί τα πλεονεκτήματά της και να αποτελέσει πόλο έλξης επενδύσεων.

Παράλληλα, οι περισσότερες χώρες της περιοχής πέρα από το άφθονο εργατικό δυναμικό και το χαμηλό εργατικό κόστος, υιοθετούν εθνικές πολιτικές ανάπτυξης με στόχο τη διαφοροποίηση της παραγωγικής τους βάσης, την εξερεύνηση νέων αγορών με μεγαλύτερα περιθώρια ανάπτυξης και την κάλυψη έναντι συγκυριακών οικονομικών εξελίξεων όπως η υπερχρέωση των νοικοκυριών, μείωση της εξωτερικής ζήτησης κλπ.

Οι επιδόσεις των χωρών της περιοχής στον εμπορικό τομέα έχουν επιπτώσεις και στον τομέα των μεταφορών, ιδιαίτερα μάλιστα των θαλάσσιων. Περίπου το 90,0 % του διεθνούς εμπορίου διενεργείται δια θαλάσσης. Ένα όλο και μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου έχει προορισμό / προέλευση την περιοχή της Ανατολικής και Ν.Α.Ασίας.

Η τελευταία διετία υπήρξε μάρτυρας της σημαντικότερης εξέλιξης στην παγκόσμια ναυτιλία από την εποχή των πετρελαϊκών κρίσεων της δεκαετίας του 1970. Για πρώτη φορά η

ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά έφθασε την προσφορά με αποτέλεσμα την εκτόξευση των ναύλων σε δυσθεώρητα ύψη και τη δημιουργία τεράστιων κερδών για τους πλοιοκτήτες.

Αυτό που ξεχωρίζει στην εξέλιξη που καταγράφεται στην παγκόσμια ναυτιλία την τελευταία διετία είναι το γεγονός ότι για πρώτη φορά η αλματώδης ανάπτυξη της Κίνας συνδυάστηκε με παράλληλη σημαντική ανάπτυξη για τις υπόλοιπες ισχυρές οικονομίες παγκοσμίως. Η Κίνα καταγράφει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης για μια 20ετία τουλάχιστον – παρόμοια και η Ινδία – ωστόσο είναι η πρώτη φορά που και η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται με αρκετά υψηλό ρυθμό. Ως αποτέλεσμα, η τεράστια ζήτηση που δημιουργήθηκε δε μπορούσε να καλυφθεί από την προσφορά.

Επομένως, αυτό που θα πρέπει να επισημανθεί σε σχέση με τις εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία είναι το γεγονός ότι ναι μεν η Κίνα είναι σημαντική ωστόσο η επίδρασή της γίνεται ακόμα πιο αισθητή όταν αναπτύσσεται παράλληλα και ο υπόλοιπος κόσμος .

Οι επιδράσεις δεν περιορίζονται στους ναύλους αλλά στην ουσία επηρεάζουν ολόκληρο το ναυτιλιακό κύκλωμα. Οι τιμές των πλοίων εκτοξεύθηκαν στα ύψη με αποτέλεσμα μεταχειρισμένα πλοία να πωλούνται ακριβότερα από καινούρια μόνο και μόνο επειδή μπορούν να δουλέψουν άμεσα και να εκμεταλλευθούν τη χρυσή αγορά. Αποδείχθηκε ότι ο σωστός προγραμματισμός αποτελεί το σημαντικότερο κριτήριο για την απόδοση μιας επένδυσης στη θάλασσα.

Επιδράσεις υπήρξαν και στα λιμάνια. Τα λιμάνια αποτελούν πλέον στοιχεία ενεργητικού και συμμετέχουν ενεργά σε όλο το μήκος της μεταφορικής αλυσίδας. Έπαψαν να είναι απλά η αφετηρία ή ο τερματισμός ενός ταξιδιού. Η συμμετοχή της Κίνας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανέβασε την κλίμακα των απαιτήσεων για τα σύγχρονα λιμάνια παγκοσμίως.

Οι επενδύσεις και ο σχεδιασμός πρέπει να γίνονται βάσει των εξελίξεων στην περιοχή της Ανατολικής και Ν.Α.Ασίας. Το μέλλον στη λιμενική βιομηχανία θα αφορά λίγα λιμάνια σε παγκόσμια κλίμακα, ικανά να ανταποκριθούν στις μεγάλες απαιτήσεις όγκου φορτίου από και προς την Ασία, με επαρκείς υποδομές, ανταγωνιστική τιμολόγηση και άριστη σύνδεση με την ενδοχώρα με όλα τα μέσα μεταφοράς.

Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι βρισκόμαστε εν μέσω μιας σημαντικής μετεξέλιξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η προσοχή στρέφεται προς Ανατολάς. Η περιοχή

που εξετάζουμε φαίνεται ικανή να αναλάβει τα σκήπτρα της παγκόσμιας ηγεμονίας, τόσο σε πολιτικό όσο και σε εμπορικό και οικονομικό επίπεδο. Οι εξελίξεις στην περιοχή μονοπωλούν το ενδιαφέρον της παγκόσμιας κοινής γνώμης και οποιοδήποτε γεγονός όσο και μικρό και αν είναι μπορεί να μεταβάλει τις ισορροπίες σε διεθνές επίπεδο.

Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης ήταν να αναδείξει τους λόγους για τους οποίους αναπτύσσεται τόσο δυναμικά η περιοχή της Ανατολικής και Ν.Α.Ασίας καθώς και να αναδείξει τις επιδράσεις αυτής της πορείας στο διεθνές εμπόριο, στην παγκόσμια οικονομία και στην παγκόσμια ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία.

Πιστεύουμε ότι μέσα από την ανάλυσή μας καταφέραμε να δώσουμε απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά, σε άλλα σε μεγαλύτερο και σε άλλα σε μικρότερο βαθμό. Ταυτόχρονα ελπίζουμε η μελέτη αυτή να αποτελέσει εφαλτήριο για μια πιο εις βάθος ανάλυση των προεκτάσεων της πορείας των χωρών της περιοχής τόσο στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία όσο και στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα.

Αυτό που θα πρέπει να αναφέρουμε είναι το γεγονός ότι στη μελέτη μας δώσαμε περισσότερο βάρος στην περίπτωση της Κίνας. Αυτό δικαιολογείται τόσο από την ίδια τη χώρα, με το ειδικό βάρος το οποίο έχει τόσο σε περιφερειακό όσο και σε διεθνές επίπεδο αλλά κυρίως από το γεγονός της ύπαρξης πλουσιότερης ποικιλίας στοιχείων και πηγών σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής.

Πηγές

1. Nations Online, http://www.nationsonline.org/oneworld/map_of_southeast_asia.htm
2. <http://www.china.org.cn/english/en-shuzi2004/information1.htm>
3. Asian Development Bank, <http://www.adb.org/Statistics/pdf/Basic-Statistics-2006-Web.pdf>
4. Asean , <http://www.aseansec.org/13100.htm>
5. Asean, <http://www.aseansec.org/64.htm>
6. Asean-Japan Centre, [http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index\(05\).html](http://www.asean.or.jp/eng/general/statistics/index(05).html)
7. Asean, http://www.aseansec.org/macroeconomic/aq_gdp21.htm
8. Asean, http://www.aseansec.org/macroeconomic/aq_gdp22.htm
9. Asean, http://www.aseansec.org/Statistics%202004/04_Macro.pdf
10. Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/india.html>
11. Goldman Sachs, Dreaming with BRICs: The Path to 2050, <http://www2.goldmansachs.com/insight/research/reports/report32.html>
12. Asean, <http://www.aseansec.org/macroeconomic/GDPgrowth.htm>
13. IMF, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2006/01/index.htm#ch1box>
14. Economist, <http://www.economist.com/countries/China/profile.cfm?folder=Profile-EconomicData>
15. Economist, <http://www.economist.com/countries/India/profile.cfm?folder=Profile-EconomicData>
16. Asian Development Bank, 2005 Outlook, <http://www.adb.org/Documents/books/ADO/2005/ado2005.pdf>
17. Καθημερινή, Οικονομική, 27/07/2003,
18. APEC, http://www.apec.org/content/apec/member_economies/economy_reports.html
19. Καθημερινή, Οικονομική, 24/08/2003
20. http://www.greaterzuricharea.ch/content/05/downloads/comp_scoreboard_2005.pdf
21. The World Competitiveness Landscape in 2005, http://www.funcionpublica.gob.mx/indices/doctos/resumen_imd_2005.pdf

22. Business Week Online, http://www.businessweek.com/magazine/contents/05_09/b3922071.htm
23. WTO, World Trade Statistics 2004, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2004_e.pdf
24. Logistics & Management, No 33 Μάρτιος 2005, σελ. 34
25. World Bank, http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/IW3P/IB/2005/11/22/000160016_20051122165412/Rendered/PDF/344370PAPER0GI101official0use0only1.pdf
26. WTO, World Trade Report 2005, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report05_e.pdf
27. The US-China Business Council, <http://www.USChinaTradeStatisticsandChina'sWorldTradeStatistics.htm>
28. Economy Watch , <http://economywatch.com/business-and-economy/trade-india.html>
29. Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=142&subid=0>
30. J.Michaux – A.Anastasakos, OECD Workshop on Maritime Transport, Paris, 4-5 Nov.2004, Current International Shipping Market Trends, Paris, Nov. 2004, <http://www.oecd.org/dataoecd/19/60/33949698.pdf>
31. Unctad, Review of Maritime Transport 2005, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2005_en.pdf
32. BP Energy Review 2005, <http://www.bp.com/statisticalreview>
33. Unctad, The iron ore market, 2004 – 2006, <http://r0.unctad.org/infocomm/Iron/covmar05.htm>
34. Baffinland Iron Mines Corp., Iron Ore Industry Trends and Analysis, <http://www.baffinland.com/investors/pdf/050930-iron-ore-industry-review-update.pdf>
35. Global Insight, http://www.globalinsight.com/publicDownload/genericContent/08-22-04_mcs_overview.pdf
36. Fearnleys , <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=68&subid=0>
37. The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com>, June 2005
38. Ναυτεμπορική, 19/05/2005
39. Unctad, Review of Maritime Transport 2004, http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

40. World Shipping (China) Summit 2004/COSCO, China factor in the structural change of world shipping industry, p.5,
<http://www.cosco.com.cn/en/pic/forum/48931899238369747.pdf>
41. D.Walton, Outlook for seaborne thermal markets (2004 – 2007): key developments in the supply/demand balance, Coaltrans 2004, Barcelona
42. Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=146&subid=0>
43. CVRD, The global iron ore market,
<http://www.cvrlogistica.com.br/cvrd/media/050706macquarie.pdf>
44. Fearnleys, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=251&subid=0>
45. Dr. M.Stopford, Clarkson Research, World Sea Trade Outlook ; where China fits into the Global Picture, 03.03.2005,
http://85.92.194.89/archive/research/freestuff/mareforum_march_2005.pdf
46. Ναυτεμπορική, <http://www.naftemporiki.gr/markets/quotegraph.asp?id=.BADI>
47. Fearnleys research, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=140&subid=0>
48. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://egov.yen.gr/pinnaftsyn.pdf>
49. Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/bulk>, The dry bulk market in 2004
50. Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/tanker>, The Tanker Market in 2004
51. Ναυλαγορά, αρ. φύλλου 87, 08.10.2004, σελ. 1,9
52. Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/container>, The Container ship market in 2004
53. Fearnleys research, <http://www.fearnresearch.com/index.gan?id=139&subid=0>
54. Barry Rogliano Salles, Paris, <http://www.brs-paris.com/annual/newbuilding>, The Shipbuilding market 2004
55. Danish Ship Finance, Shipping Market Review 2004, 31.01.2005,
<http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=437>
56. The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com>, New buildings surge ahead, March 2005
57. R.S.Platou Economic Research AS, Monthly report January 2005,
<http://www.platou.com/loadfileservlet/loadfiledisc?id=Mon+Feb+14+10%3A15%3A04+CET+2005PEP&key=The+Platou+Monthly+1-2005.pdf>

58. ISL Market Analysis 2004, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_6-2005-short.pdf
59. Ναυλαγορά, αρ. φύλλου 262, 17.05.2005, σελ. 1,9
60. ISL Market Analysis 2004, World Port Development, http://www.isl.org/products_services/publications/pdf/COMM_11-12-2005-short.pdf
61. FDI magazine, <http://www.fdimagazine.com/news/fullstory.php/aid/470/>
62. http://www.tdctrade.com/shippers/vol24_3/vol24_3_ports02.htm
63. Ναυλαγορά, Αρ. φύλλου 274, 31.05.2005, σελ.1,7.
64. Maunsell Consultants Asia Ltd., <http://www.maunsell.aecom.com/media/4111.pdf>
65. http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Hong_Kong
66. CoalTrans International, March / April 2004
67. CoalTrans International, May / June 2003
68. CoalTrans International, March / April 2003
69. http://www.tdctrade.com/shippers/vol27_6/vol27_6_seaport01.htm □
70. FDI magazine, <http://www.fdmagazine.com/news/fullstory.php/aid/1148/>
71. Tradewinds, The International Shipping Newspaper, 14.01.2005, Vol. 16, N. 2, p. 40 .
72. Port of Rotterdam, <http://www.portofrotterdam.com/organizations/UK/PortofRotterdam/ProjectsPoR/Famas/Index.asp>
73. Το Βήμα, 18.04.2004, σελ. B15
74. Port of Hamburg, <http://stadtplan.hamburg.de>
75. The Baltic Magazine, <http://www.thebaltic.com/supplements/WorldPorts/heavy.htm>
76. Port of Seattle, <http://www.portseattle.org/seaport/cargo/newcranes.shtml>
77. http://www.economics.noaa.gov/library/documents/benefits_of_observing_systems/benefits-npoess-commercial_ship_routing.pdf