



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία

ΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (MASTER)

«Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΛΑΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»



Φιλοξενούσα επιχείρηση:	ENTRUST MARITIME CO LTD
Διάρκεια εκπόνησης:	Απρίλιος 2004 – Σεπτέμβρης 2004
Υπεύθυνος Καθηγητής:	Βλάχος Γεώργιος
Λοιπά μέλη:	Γουλιέλμος Αλέξανδρος, Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
Φοιτήτρια:	Ηλιοπούλου Καλλιόπη

Πειραιάς 2004

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΡΩΝ	5
Κεφάλαιο 1 ^ο	8
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	8
1.1. Η ναυτιλιακή παράδοση της Κίνας	8
Κεφάλαιο 2 ^ο	11
Η ΚΙΝΑ ΣΗΜΕΡΑ	11
2.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.....	14
2.2. ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΗΣ Λ. Δ. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	15
2.3. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ Λ. Δ. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	16
<u>2.3.1. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ)</u>	20
2.4. ΓΕΩΡΓΙΑ.....	21
2.5. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	21
2.6. ΕΞΑΓΩΓΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ.....	24
2.7. ΕΓΧΩΡΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	24
2.8. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	25
2.9. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ.....	30
2.10. ΤΟ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ.....	31
2.11. ΝΟΜΙΣΜΑ.....	31
2.12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ.....	32
Κεφάλαιο 3 ^ο	35
Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	35
Κεφάλαιο 4 ^ο	45
Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ Λ. Δ. ΚΙΝΑΣ.....	45
4.1. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ.....	51
4.2. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	54
4.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ.....	59
4.4. ΜΟΝΑΔΕΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	61
4.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ Ν. Β. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	64
<u>4.5.1. Κόστος εργασίας, εργασιακές πρακτικές και απόδοση</u>	64
<u>4.5.2. Κόστος υλικών</u>	68
<u>4.5.3. Επιτόκια</u>	69
<u>4.5.4. Συναλλαγματικές ισοτιμίες</u>	70
Κεφάλαιο 5ο.....	72
Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΗ.....	72
5.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	72
5.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ Λ. Δ. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	81
5.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ.....	83
<u>5.3.1. Σαγκάη: Ναυτιλιακό Κέντρο της Κίνας</u>	83

5.4. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ Λ.Δ.Κ. ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	88
Κεφάλαιο 6ο	97
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ	97
Κεφάλαιο 7 ^ο	100
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	100
Κεφάλαιο 8ο	109
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	109
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	114

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 : Η θέση της Κίνας στις θαλάσσιες εισαγωγές.....	26
Διάγραμμα 2: Το βιβλίο παραγγελιών ανά χώρα κατασκευής (Μάρτιος 2004).....	56
Διάγραμμα 3: Παγκόσμια παραγωγή ναυπηγικής βιομηχανίας (1975-2003).....	57
Διάγραμμα 4: Βιβλίο παραγγελιών και παραγωγή στα ναυπηγεία της Κίνας	59
Διάγραμμα 5: Εργασίες Διάλυσης ανά χώρα	63
Διάγραμμα 6: Διαλύσεις πλοίων στην Κίνα σε σχέση με τις εισαγωγές χάλυβα.....	64
Διάγραμμα 7: Εγγεγραμμένη χωρητικότητα εθνικής και ξένης σημαίας των κυριότερων ναυτιλιακών κρατών (1 ^η Ιανουαρίου 2000).....	74
Διάγραμμα 8: Κατανομή σημαίων του στόλου της COSCO (2003).....	76
Διάγραμμα 9: Η σύσταση του Κινέζικου στόλου το 2000.....	78
Διάγραμμα 10: Μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του Κινέζικου στόλου	79
Διάγραμμα 11: Ηλικίες του Στόλου της Κίνας (% επί του συνολικού).....	80
Διάγραμμα 12: Αρχείο Δείκτη Clarksea (1998 – 2004)	92

Διάγραμμα 13: Κινέζικες εισαγωγές ανά είδος το 2003.....	93
Διάγραμμα 14: Οι εισαγωγές της Κίνας σε πρωτοφανή ανάπτυξη το 2000.....	95

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Εισαγωγές Κίνας 1995 – 2003.....	27
Πίνακας 2: Παραγγελίες νέων πλοίων των κύριων ναυπηγικών χωρών (dwt).....	54
Πίνακας 3: Παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων σε ναυπηγεία της Κίνας.....	58
Πίνακας 4: Κατάταξη 10 κορυφαίων κρατών εθνικότητας του ιδιοκτήτη την 1 ^η Ιανουαρίου, 1996, 1999 και 2000.....	75

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΡΩΝ

ΟΡΙΣΜΟΙ¹

Capers ή **Capesize** ονομάζονται τα φορτηγά πλοία μεταφορικής ικανότητας από 120.000 έως 200.000 τόνων, τα οποία λόγω του μεγέθους τους δεν είναι δυνατόν να περάσουν από το κανάλι του Suez και ταξιδεύουν αναγκαστικά κατά μήκος της Αφρικής, οπότε και περνούν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Containers (εμπορευματοκιβώτια), είναι τα αλουμινένια ή σιδερένια κουτιά, τα οποία διαθέτουν πόρτες και χρησιμοποιούνται στην μεταφορά ποικίλων φορτίων, τόσο δια θαλάσσης, όσο και δια ξηράς και εξασφαλίζουν ασφαλέστερη μεταφορά. Οι πιο διαδεδομένοι τύποι είναι αυτοί των 20 και 40 ποδών (T.E.U. = Twenty Equivalent Units), ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν ειδικά εμπορευματοκιβώτια για την μεταφορά χύδη φορτίων και κατεψυγμένων προϊόντων.

Containerships ονομάζονται τα πλοία μεταφοράς containers (εμπορευματοκιβωτίων). Αυτά έχουν κατασκευαστεί ειδικά γι'αυτό το εμπόριο και διαθέτουν κυψέλες (cells), μέσα στις οποίες τοποθετούνται τα containers σε στοίβες και σε πολλές κάθετες σειρές.

¹ Γ. Βλάχος, «Θεωρία & Πρακτική των Ναυλώσεων», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2000, σελ. 15-31.

Τα πλοία αυτά πραγματοποιούν κατά κύριο λόγο ταξίδια τακτικών γραμμών (Liner Shipping).

Scrap ή παλιοσίδηρο ονομάζονται τα μεταλλικά κομμάτια που προκύπτουν από την κοπή κάποιων άχρηστων μεταλλικών εξαρτημάτων, κατασκευών, πλοίων, αυτοκινήτων. Είναι δυνατόν να βρεθεί σε πολλά σχήματα και σχέδια και χρησιμοποιείται από τις χαλυβουργίες για παραγωγή σιδήρου, αντί της χρησιμοποίησης σιδηρομεταλλεύματος εξ ολοκλήρου. Το νέο σιδηρομετάλλευμα χρησιμοποιείται σαν ποσοστό της πρώτης ύλης, ανάλογα με το υπό παραγωγή προϊόν, με συμπλήρωση με Scrap.

ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

Deadweight (Dwt) (νεκρό βάρος) ονομάζουμε τη συνολική χωρητικότητα ενός πλοίου, δηλαδή το συνολικό βάρος το οποίο μεταφέρει (ωφέλιμο βάρος), χωρίς να υπολογίζεται το βάρος του ίδιου του πλοίου, όπου συμπεριλαμβάνονται το φορτίο, τα καύσιμα, τα εφόδια, το πόσιμο νερό και άλλα.

Gross Register Tonnage, (GRT), (ολική χωρητικότητα), ονομάζουμε το συνολικό όγκο σε κόρους, όλων των κλειστών σκεπαστών χώρων του πλοίου, τόσο αυτών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για τη φόρτωση φορτίου, όσο και αυτών που έχουν άλλες χρήσεις, (μηχανοστάσιο, χώροι αποθήκευσης εφορίων). Ωστόσο κάποιοι

συγκεκριμένοι χώροι του πλοίου δεν υπολογίζονται στον υπολογισμό του G.R.T. (π.χ. χώροι αγκυρών, μαγειρίων, χώρος πηδαλίου κ.α.). Η ολική χωρητικότητα ενός πλοίου καταγράφεται στα κρατικά νηολόγια.

Lightweight (lightship weight, light displacement tonnage), ονομάζουμε το βάρος του πλοίου ως έχει αυτό ναυπηγηθεί, δηλαδή χωρίς φορτίο, καύσιμα, στοιχείο που χρησιμοποιείται κατά την διαπραγμάτευση ενός πλοίου με σκοπό την πώλησή του για διάλυση (Scrap).

Metric ton (Μετρικό τόνο) ονομάζουμε την μονάδα βάρους που αντιστοιχεί σε 1000 κιλά.

Ton mile, (τονομίλιο ή μιλιμετρικός τόνος), ονομάζεται η μονάδα μέτρησης που δηλώνει το βάρος που μεταφέρει ένα πλοίο για μια συγκεκριμένη απόσταση. Συγκεκριμένα εκφράζει την παραγωγική ικανότητα του πλοίου με πιο αποτελεσματικό τρόπο, από ότι η χωρητικότητα και προκύπτει από το γινόμενο του τόννου επί το ναυτικό μίλι.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΠΟΕ : Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

- Ε/Κ** : Εμπορευματοκιβώτια.
ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν.
ΛΔΚ : Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Κεφάλαιο 1^ο

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1. Η ναυτιλιακή παράδοση της Κίνας

Εξακόσια χρόνια πριν, η Κίνα οδήγησε τον κόσμο στη ναυτιλιακή τεχνολογία και μετά αποτραβήχτηκε αφήνοντας ανοικτό το δρόμο για τους Ευρωπαίους έμπορους. Παρόλο που φαίνεται ότι η Κίνα εμφανίστηκε ξαφνικά, αυτό απέχει πολύ από την αλήθεια. Το 1275, όταν ο εξερευνητής Μάρκο Πόλο επισκεύτηκε την Κίνα και εντυπωσιάστηκε από την κουλτούρα των Κινεζικών εμπορικών πλοίων. Ήταν πολύ μεγαλύτερα και περισσότερο εξειδικευμένα από κάθε πλοίο που μπορούσε να βρεθεί στην Ευρώπη εκείνη την εποχή. Στο βιβλίο του «Η ανακάλυψη του κόσμου» περιέγραφε τα Κινεζικά εμπορικά πλοία, με ένα κατάστρωμα, το καθένα είχε 50 με 60 καμπίνες, όπου οι έμποροι διέμεναν με μεγάλη άνεση, και καθένας είχε τη δική του. Κάθε πλοίο είχε ένα πηδάλιο και τέσσερα κατάρτια. Καθένα από αυτά τα εξαιρετικά

πλοία απαιτούσαν τουλάχιστο 200 ναυτικούς (πολλές φορές και 300). Ήταν πράγματι μεγάλου μεγέθους και η μεταφορική τους ικανότητα υπολογιζόταν στα 5.000 με 6.000 καλάθια πιπέρι.

Οι Κινέζοι ναυτικοί δούλευαν στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους μεταξύ Σουμάτρας, Κευλάνη και Βόρειας Ινδίας και είχαν επιτυχώς αναλάβει το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου μπαχαρικών από τους Άραβες εμπόρους. Είχαν ήδη εκείνη την εποχή τη μαγνητική πυξίδα, μια ναυτική βοήθεια που δεν ήταν διαθέσιμη στους Ευρωπαίους ναυτικούς μέχρι τον 15^ο αιώνα. Αυτές οι περιγραφές του Μάρκο Πόλο για την Ανατολή τράβηξαν την προσοχή των φιλόδοξων Ευρωπαίων θαλασσοπόρων όπου ενέτειναν την εξερεύνηση τους για μια απευθείας θαλάσσια διαδρομή για την Ανατολή. Στις αρχές του 15^{ου} αιώνα οι ειδικοί κινέζοι θαλασσοπόροι ήταν σημαντικά πιο μπροστά από τους ευρωπαίους. Το 1403 ο Ming Emperor Zhu Di παρήγγειλε την κατασκευή ενός αυτοκρατορικού στόλου². Αυτός ο στόλος έκανε 7 ταξίδια από το 1405 μέχρι το 1433 με πάνω από 300 πλοία και 2.700 ναυτικούς. Τα πλοία ήταν πολύ μεγάλα, πάνω από 540 μέτρα μήκος με χωρητικότητα πάνω από 1.500 τόνους. Αυτά ήταν πολύ μεγαλύτερα από τα μοντέρνα της εποχής, ευρωπαϊκά ωκεανοπλοία που τότε ήταν τυπικά 100 μέτρα μήκος με 300 τόνους χωρητικότητα. Τα πλοία ήταν και τεχνικά προοδευμένα, με πολλαπλά κατάρτια και πάνω από 13 στεγανά τμήματα. Στη ναυτική τεχνολογία, οι Ευρωπαίοι βασίζονταν στα τετράγωνα πανιά για τα ιστιοφόρα τους, ενώ

² Bosworth, Michael, (1999), “The rise and fall of 15th century Chinese Seapower”, σελ. 4

οι κινέζοι χρησιμοποιούσαν τριγωνικά πανιά για τα ποντοπόρα πλοία τους από τον 9^ο αιώνα, που τους έδιναν μεγάλο πλεονέκτημα όταν έπλεαν αντίθετα με τον άνεμο.

Κατά τη διάρκεια των επτά ταξιδιών, ο μεγάλος στόλος του Ming Emperor Zhu Di, επισκέφθηκε τη Μαλαισία, τις Ινδίες, τον Αραβικό κόλπο και τη ανατολική Αφρική, ταξιδεύοντας συνολικά 35.000 μίλια. Υπάρχουν ακόμα κάποιες ενδείξεις ότι ο στόλος σε ένα από τα ταξίδια του πέρασε στον νότιο Ατλαντικό γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Τα κατορθώματα του ναυάρχου Zheng He με το στόλο του, έδειξαν πως οι Κινέζοι ναυτικοί ήταν μπροστά στην ναυτική τέχνη, με πλοία και ναυτιλιακές ικανότητες για να εξερευνήσουν το κόσμο και να εισχωρήσουν στο εμπόριο, αλλά εκείνοι διάλεξαν να μην το κάνουν αυτό. Το 1433 η εκστρατεία σταμάτησε, τα πλοία καταστράφηκαν και πέρασαν νόμοι που απαγόρευαν την περαιτέρω κατασκευή ποντοπόρων πλοίων. Εξήντα χρόνια μετά, το 1496, ο Βάσκο ντα Γκάμα πέρασε το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και μέχρι τον 16^ο αιώνα η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρώπης πρωτοπόρησε. Κατά τη διάρκεια των επόμενων 500 ετών, Ευρωπαίοι θαλασσοπόροι έδειξαν το δρόμο για την ανακάλυψη του παγκόσμιου συστήματος θαλασσιών μεταφορών που έχουμε σήμερα. Για 500 χρόνια το κέντρο του θαλασσιού εμπορίου μετακινούνταν σταθερά προς τη Δύση. Τον 15^ο αιώνα, η Βενετία ήταν το σταυροδρόμι του εμπορίου, ακολούθησε η Αμβέρσα και το Άμστερνταμ τον 16^ο και 17^ο αιώνα και το Λονδίνο τον 18^ο. Κατά τον 19^ο αιώνα τα ατμόπλοια μετέφεραν φορτία

από τη Δύση, διασχίζοντας τον Ατλαντικό Ωκεανό, στη Βόρεια Αμερική και τον 20^ο αιώνα, το αναπτυξιακό κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου έκανε ακόμα ένα γιγαντιαίο βήμα προς την Ιαπωνία, μέσω του Ειρηνικού Ωκεανού και μετά προς τη Νότια Κορέα. Το 2003, εξακόσια χρόνια μετά την παραγγελία του Zhu Di για τον αυτοκρατορικό στόλο, το αναπτυξιακό κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου ξαναγύρισε στην Κίνα.

Κεφάλαιο 2^ο

Η ΚΙΝΑ ΣΗΜΕΡΑ

Για αιώνες η Κίνα αποτελούσε τον κυρίαρχο πολιτισμό, προσπερνώντας τους υπόλοιπους του κόσμου στις τέχνες και τις επιστήμες. Αλλά τον 19^ο αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} η Κίνα καταπονήθηκε από πολιτικές αναταραχές, σοβαρούς λιμούς, στρατιωτικές ήττες και ξένες κατοχές. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, εγκαθιδρύθηκε το κομμουνιστικό κόμμα με αρχηγό τον Mao Zetong. Μετά το 1978 υιοθετήθηκε το οικονομικό μοντέλο της αποκέντρωσης και της ανοιχτής οικονομίας των αγορών. Αυτό οδήγησε στη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης με τον έντονο έλεγχο του κράτους και της πολιτικής εξουσίας. Τη δεκαετία του '90 η Κινεζική κυβέρνηση ξεκίνησε ένα πρόγραμμα ανοίγματος της αγοράς, με περιθώρια για ιδιωτική

πρωτοβουλία, μακροπρόθεσμα. Το 2000 παραμένουν οι σφιχτοί πολιτικοί έλεγχοι ενώ οι οικονομικοί έλεγχοι συνεχίζουν να είναι πιο χαλαροί³.

Η Κίνα σήμερα, αντιπροσωπεύει τη μεγάλη Ασιατική ελπίδα και την ίδια στιγμή μια από τις μεγαλύτερες πηγές ανταγωνισμού. Με την είσοδό της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και με τα επερχόμενα γεγονότα, συμπεριλαμβανομένης της Ολυμπιάδας στο Πεκίνο το 2008 και της Διεθνούς Έκθεσης στη Σαγκάη το 2010, η Κίνα συνεχίζει την ανάπτυξή της στο εμπόριο και τη βιομηχανία.

Σαν έναν ανταγωνιστή, λίγες χώρες μπορούν να ελπίζουν πως θα παραβγούν μαζί της στο χαμηλό εργατικό κόστος παραγωγής. Παραμένει δύσκολη αγορά στην οποία μπορεί κανείς να κινηθεί, με γλωσσικά εμπόδια, πολιτιστικές διαφορές, παραβάσεις συμβολαίων και πάνω από όλα ερωτηματικά πάνω σε νομικές πηγές. Αλλά οι επενδυτές συνεχίζουν να είναι πεπεισμένοι για την Κίνα, λόγω των υποχρεώσεών της απέναντι στον Παγκοσμίο Οργανισμό Εμπορίου⁴ αλλά και λόγω της υπόσχεσής της για περισσότερες ανοικτές αγορές, κανόνες και νομοθεσία. Η Σαγκάη εξελίσσεται σε ναυτιλιακό κέντρο, όπου το εμπόριο μέσω των ποταμών επεκτείνεται για να εξυπηρετήσει τα κέντρα παραγωγής στο μεγαλύτερο κομμάτι της ενδοχώρας, ενώ άλλες χώρες ακολουθούν το Χόνγκ Κόνγκ και την Ταϊβάν στη μεταφορά βασικών

³ CIA, The fact book – China, www.cia.gov

⁴ Ακολουθεί ανάλυση στο κεφ. 3 για τη θέση της Κίνας στον ΠΟΕ.

παραγωγικών εργοστασίων τους στην Κίνα όπου δίνεται έμφαση στην αύξηση της ποιότητας και των υπηρεσιών.⁵

Η πρωτεύουσα της Κίνας, το Πεκίνο,⁶ ως πολιτικό, πολιτιστικό και διεθνές κέντρο συναλλαγών, είναι μια γιγάντια πόλη γεμάτη με οικονομικό σθένος και αγοραστική ευημερία. Από την εφαρμογή του «Ένατου Πενταετες Σχεδίου» (Ninth Five Year Plan), το Πεκίνο έχει προωθήσει την ιδέα της «Κεφαλαιουχικής Οικονομίας» (Capital Economy), η οποία σκοπό έχει την προώθηση υψηλών, νέων τεχνολογιών στις βιομηχανίες, την ακμαία ανάπτυξη σύγχρονων κατασκευαστικών κέντρων και βιομηχανικών υπηρεσιών, την ενεργή και σταθερή αναδόμηση της παραδοσιακής βιομηχανίας και την ενίσχυση της ανάπτυξης της αστικής βιομηχανίας ώστε να ταιριάζει με τα χαρακτηριστικά της πρωτεύουσας. Ένας από τους σκοπούς είναι ν' αποτελέσει η αστική βιομηχανία άλλη μια σημαντική πυλώνα της οικονομίας του Πεκίνο ενώ την ίδια στιγμή κατευθύνεται προς τον σκοπό: «Νέο Πεκίνο, Νέοι Ολυμπιακοί Αγώνες».

Το 2003, η εθνική οικονομία του Πεκίνου, συνέχιζε να διατηρεί μια καλή ταχύτητα στην γρήγορη ανάπτυξη. Το ποσοστό της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης ξεπέρασε το 10% των τελευταίων πέντε συνεχόμενων ετών .

⁵ The Baltic Exchange, Asia- Pacific Shipping, 2003, www.strudgate.net

⁶ Beijing Municipal Bureau of Industrial Development, www.bjec.gov.cn, “Beijing”

Στη διαδικασία της μεταρρύθμισης, το Πεκίνο έχει καθαρά πλεονεκτήματα σε πολλούς τομείς: Πετυχαίνει στις επιστήμες και στα ινστιτούτα έρευνας, έχει περισσότερα από 60 πανεπιστήμια και κολέγια, σχεδόν 400 σχολεία για τεχνικές και επαγγελματικές εκπαιδεύσεις, πολλές ξένες επιχειρήσεις παροχών υπηρεσιών και εξελεγμένα κέντρα που προωθούν ταλέντα και όλα αυτά αποτελούν αμέτρητες τεχνολογικές και πλούσιες πνευματικές πηγές γνώσεων στο Πεκίνο. Αναφορικά με τη μεγάλη ζήτηση αγαθών, η επίπτωση του καταναλωτισμού και η υψηλής εντάσεως πληροφοριών αγορά, αποτελούν την κεντρική θέση της αγοράς στην οικονομία του Πεκίνου. Διοικητικά κέντρα μεγάλων εθνικών οικονομικών επιχειρήσεων, αποτελούν το οικονομικό πλεονέκτημα της πόλης. Μια σειρά από περιεκτικές αστικές υπηρεσίες που παρέχονται στο υψηλής ποιότητας προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου πολιτιστικών, υγειονομικής περίθαλψης, φαρμακευτικής φροντίδας και εκπαίδευση, αποτελούν τις μεγάλου εύρους περιβαλλοντικές πηγές του Πεκίνου. Το σημαντικό πλεονέκτημα της πόλης στις μεταφορές, αποτελούν οι δρόμοι, ο σιδηρόδρομος και το σύστημα αερομεταφορών που εκτείνονται σε όλες τις κατευθύνσεις.

2.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η γεωγραφική τοποθεσία της Κίνας είναι η Ανατολική Ασία. Συνορεύει με την Ανατολική κινέζικη Θάλασσα, τον κόλπο της Κορέας, την Κίτρινη θάλασσα και τη νότια κινέζικη θάλασσα, ανάμεσα στη βόρεια Κορέα και το Βιετνάμ. Συνολικά

καταλαμβάνει 9,596,960 τετραγωνικά χιλιόμετρα και η ακτογραμμή της είναι 14,500 χιλιόμετρα.⁷ Είναι η τέταρτη μεγαλύτερη χώρα στον κόσμο σε έκταση, μετά τη Ρωσία, τον Καναδά και την Αμερική. Η πρωτεύουσά της είναι το Πεκίνο.

2.2. ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΗΣ Λ. Δ. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Ο πληθυσμός της Κίνας είναι περίπου 1,298,847,624 (Ιούλιος 2004). Το ποσοστό ανάπτυξης του φυσικού πληθυσμού της Κίνας έπεσε στο 6.95 ανά χιλιάδα το 2001 από 15.04 ανά χιλιάδα που ήταν το 1989. Η Κίνα είναι ένα ενιαίο έθνος που αποτελείται από 56 εθνικά γκρούπς. Η πλειοψηφία του πληθυσμού ανήκει στο εθνικό γκρουπ των Han (91% του συνολικού εθνικού πληθυσμού). Οι υπόλοιπες 55 εθνικότητες αναφέρονται ως εθνικές μειονότητες. Οι διαφορετικοί άνθρωποι της Κίνας έχουν τις δικές τους ξεχωριστές συνήθειες σε ότι αφορά στο φαγητό, στα ρούχα και στην εθιμοτυπία τους λόγω του δικού τους ιδιαίτερου περιβάλλοντος. Γενικά, οι άνθρωποι της εθνικότητας των Han, έχουν ως βασική τους τροφή το ρύζι και τα κινέζικα ζυμαρικά, λατρεύουν τα λαχανικά, τα ψάρια και τα αυγά⁸.

Από το σύνολο του πληθυσμού της, 753.6 εκατομμύρια (περίπου το 58%) αποτελούν το εργατικό δυναμικό της, το οποίο κατανέμεται ως εξής στους κλάδους της οικονομίας: Γεωργία 50%, βιομηχανία 22% και υπηρεσίες 28% (2001). Το ποσοστό της

⁷ CIA, The world fact book, www.cia.gov (11.05.04).

⁸ China internet information center, www.china.org.cn, "People" (18/6/2004)

ανεργίας φτάνει περίπου το 10% στις αστικές περιοχές, ενώ στις αγροτικές περιοχές έχουμε πλήρη ανεργία και υποαπασχόληση (2003) .

2.3. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ Λ. Δ. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, μετά το 1978, η κυβέρνηση ξεκίνησε να ωθεί την οικονομία από το Σοβιετικού τύπου συγκεντρωτισμό σε ένα σύστημα προσανατολισμού αγοράς. Οι αρχές άλλαξαν θέση απέναντι στα νοικοκυριά και τις ευθύνες των επαρχιών στην γεωργία σε αντίθεση με τον παλιό συγκεντρωτισμό, αυξάνοντας την εξουσία των τοπικών αρχών και τοποθετώντας διευθυντές στη βιομηχανία. Επέτρεψαν έτσι μια ευρεία ποικιλία μικρών εταιρειών στις υπηρεσίες και την ελαφριά παραγωγή και άφησαν την οικονομία ελεύθερη, ώστε να αυξηθεί το ξένο εμπόριο και οι επενδύσεις. Το αποτέλεσμα ήταν να τετραπλασιαστεί το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) από το 1978. Με βάση την ισοτιμία της αγοραστικής δύναμης, η Κίνα το 2003 ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο μετά την Αμερική, παρόλο που σε όρους κατά κεφαλή εισοδήματος η χώρα παραμένει ακόμη φτωχή. Η βιομηχανία και η γεωργία έχουν μεγάλα κέρδη, ειδικά στις παράκτιες περιοχές κοντά στο Χονγκ Κονγκ και τη Σαγκάη, όπου οι ξένες επενδύσεις έχουν βοηθήσει στην εγχώρια παραγωγή και την εξαγωγή αγαθών.

Η κυβέρνηση της Κίνας προσπάθησε να (α) Διατηρήσει αρκετές θέσεις εργασίας για δεκάδες εκατομμύρια εργατών, (β) να μειώσει τη διαφθορά από άλλα οικονομικά εγκλήματα και (γ) να διατηρήσει τις μεγάλες κρατικές επιχειρήσεις, πολλές από τις οποίες είχαν απαγορευθεί από τον ανταγωνισμό των θυγατρικών εταιρειών και έχαναν την ικανότητα να πληρώνουν πλήρεις μισθούς και συντάξεις. Κύριο μέλημα του Κινεζικού ελέγχου του πληθυσμού είναι να βοηθήσει μακροχρόνια την ανάπτυξη του βιοτικού επιπέδου. Μια απειλή στη μακροχρόνια ανάπτυξη είναι η χειροτέρευση του περιβάλλοντος, κυρίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της διάβρωσης εκ των αποβλήτων και η σταθερή πτώση του πόσιμου νερού κυρίως στα βόρεια. Η Κίνα εξακολουθεί να χάνει εκμεταλλεύσιμη γη λόγω της διάβρωσης συνέπεια της οικονομικής ανάπτυξης. Το Πεκίνο εντείνει τις προσπάθειες για παρότρυνση της ανάπτυξης μέσω δαπανών στην υποδομή, όπως είναι η προσφορά νερού και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και η μείωση του επιπέδου φτώχειας και η αναπροσαρμογή της φορολογίας. Η προσχώρηση στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου βοήθησε στην ενδυνάμωση των ικανοτήτων της Κίνας να διατηρήσει τα δυνατά ποσοστά ανάπτυξης, αλλά και την ίδια στιγμή άσκησε επιπλέον πίεση στο σύστημα από τους έντονους πολιτικούς ελέγχους και την ανάπτυξη αγοραστικών επιρροών. Οι ξένες επενδύσεις παραμένουν ένα δυνατό εργαλείο για την αξιοσημείωτη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας. Η έλλειψη ανάπτυξης της ηλεκτρικής ενέργειας και των πρώτων υλών θα κρατήσει πίσω την ανάπτυξη της βιομηχανικής και αγροτικής παραγωγής το 2004.

Μετά τη μεταρρύθμιση, πρώτη προτεραιότητα δόθηκε στην αλλαγή της συνάρτησης κράτους – οικονομίας, σε μια ελεύθερη οικονομία, ώστε να είναι η αγορά εκείνη που θα παίζει τον θεμελιώδη ρόλο στην κατανομή των πόρων. Τα προϊόντα που παράγονται και η ποιότητά τους, ν'αποφασίζεται από τον παραγωγό, σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς, που σημαίνει πως οι συμμετέχοντες στην αγορά έχουν αποκτήσει αυτονομία στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες. Η κυβέρνηση αποστασιοποιήθηκε από την άμεση ανάμειξη της στη διοίκηση πολλών επιχειρήσεων και πήρε το ρόλο του ρυθμιστή και του κοινωνικού διαχειριστή. Από τις μεταρρυθμίσεις στη φορολογία, τη χρηματοδότηση, στο ξένο συνάλλαγμα και στο σύστημα των επενδύσεων του 1994, η Κίνα έχει εγκαθιδρύσει ένα σύστημα διοικητικό που ταιριάζει στις απαιτήσεις της ανοικτής αγοράς.

Η δεύτερη προτεραιότητα ήταν να δημιουργηθεί ένα σχέδιο στο οποίο οικονομικοί τομείς από μια ποικιλία πλοιοκτητών αναπτύσσονται παράλληλα. Εκτιμήσεις που έγιναν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας, έδειξαν πως η συμβολή των μη κρατικών τομέων στο ΑΕΠ έφτασε το 63.37% το 2001 σαν προστιθέμενη αξία, συγκρινόμενο με το 53.57% του 1992. Με άλλα λόγια, ο ιδιωτικός τομέας κατείχε το 51% του συνολικού ΑΕΠ το 2001⁹. Οι μη κρατικοί τομείς έχουν γίνει η σημαντική δύναμη της υποστήριξης της εθνικής οικονομίας. Οι κρατικές επιχειρήσεις προσανατολίστηκαν περισσότερο γύρω από την αγορά, υπό την έντονη πίεση για τον

μετασχηματισμό του συστήματος σύμφωνα με αποδεκτούς κανόνες. Ο μετασχηματισμός στο προσωπικό, την απασχόληση εργαζομένων και του συστήματος διανομής, σήμαινε την αυτόματη μετανάστευση του εργατικού δυναμικού και τις διαπραγματεύσεις για το ύψος των μισθών. Τα μέτρα που πήρε η κυβέρνηση της Κίνας για την ενθάρρυνση των άμεσων επενδύσεων από ξένες επιχειρήσεις είχαν ως αποτέλεσμα τη σημαντική συμβολή μεγάλου αριθμού ξένων επενδύσεων σε επιχειρήσεις. Από το αυξημένο μερίδιο του συνολικού όγκου των εισαγωγών και των εξαγωγών για το 2001, το 63% είχε δημιουργηθεί από επιχειρήσεις ξένων επενδύσεων. Πολλές διεθνής επιχειρήσεις, παγκοσμίως γνωστές σε Ευρώπη και Αμερική, όπως οι Motorola, Siemens, Alcatel, Nokia, Philips είχαν μεγάλη επιτυχία στην Κινέζικη αγορά. Αυτές οι επιχειρήσεις αποτελούν τη μαρτυρία για την εξέλιξη της Κινέζικης αγοράς και οικονομίας.

Τρίτο, το σύστημα της αγοράς έχει βελτιωθεί πάρα πολύ. Μια χρηματοοικονομική αγορά έχει καθιερωθεί από το μηδέν και εξελίσσεται ακόμα περισσότερο. Η αγορά εργασίας αναπτύσσεται ταχύτατα τα τελευταία χρόνια. Η αγορά των ακινήτων εξελίσσεται σταθερά. Οι αγορές τεχνολογιών και πληροφοριών μορφοποιούνται σιγά-σιγά. Οι τιμές της πλειοψηφίας των αγαθών, παραγωγικοί παράγοντες και υπηρεσίες καθορίζονται από την αγορά. Ένα ευέλικτο σύστημα τιμών συναλλάγματος που προσανατολίζεται προς την αγορά και κατευθύνεται σωστά, παίζει

⁹ “Year 2001: Results on measuring China’s Market Economy and the comparison on Domestic and

αποτελεσματικό ρόλο. Η ανάπτυξη ενδιάμεσων οργανισμών έχει γίνει στα πλαίσια μιας ποικιλίας τύπων και μεθόδων υπηρεσιών. Εντωμεταξύ, η διοίκηση και η επίβλεψη της αγοράς σταθερά βελτιώνονται.

Ένα πραγματικά αξιοσημείωτο γεγονός είναι ότι ένα βασικό νομικό σύστημα για την οικονομία της αγοράς έχει καθιερωθεί στην Κίνα. Για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της ανάπτυξης της αγοράς, μια σειρά νέων νόμων έγιναν, κανόνες αγοράς καθιερώθηκαν, συμπεριφορές αρχών αγοράς σταθεροποιήθηκαν και ξεκαθαρίστηκε η συνάρτηση του κράτους στον έλεγχο της οικονομίας.

Όλα τα παραπάνω έκαναν σαφές πως ένα προκαταρκτικό σύστημα οικονομίας της αγοράς έχει καθιερωθεί στην Κίνα την έχει μετατρέψει σε μια αναπτυσσόμενη χώρα οικονομικής αγοράς.

2.3.1. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ)

Με βάση τη αγοραστική δύναμη, το ΑΕΠ της Κίνας φτάνει τα \$6.499 τρις (περίπου το 2003), με πραγματικό ποσοστό ανάπτυξης 9,1% για το 2003, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία. Η σύνθεση του ΑΕΠ ανά τομέα είναι: 14,5% γεωργία, 51,7% βιομηχανία, 33,8% υπηρεσίες (2002).

overseas researches” p. 1-5. (www.china.org.cn, November 7,2003)

2.4. ΓΕΩΡΓΙΑ

Τα κύρια αγροτικά προϊόντα της Κίνας είναι το ρύζι, το αλεύρι, οι πατάτες, φιστίκια, τσάι, βαμβάκι, ψάρια, κριθάρι, ζαχαροκάλαμα.

Μετά από πέντε συνεχόμενα έτη πτώσης η αγροτική παραγωγή παρουσιάζει μια δυνατή άνθηση. Οι φυτείες δημητριακών αυξήθηκαν κατά 1% από το 2003 (υπολογίζονται σε 100 εκατ. Εκτάρια). Οι φυτείες βαμβακιού αυξήθηκαν κατά 10%. Καλή παραγωγή ήταν των θερινών δημητριακών που ξεπέρασε το 4.8%¹⁰. Από τον Σεπτέμβριο του 2003 μέχρι τον Μάρτιο του 2004, η έκταση άρδευσης επεκτάθηκε περαιτέρω. Την άνοιξη, η παραγωγή έκανε μια πολύ καλή αρχή. Με την υποστήριξη της κυβέρνησης, πιο συγκεκριμένα, με την απελευθέρωση των πολιτικών της αγροτικής παραγωγής δόθηκε κίνητρο στους αγρότες να δραστηριοποιηθούν στην παραγωγή δημητριακών. Η αλιευτική παραγωγή επίσης, γνωρίζει σταθερή αύξηση ενώ και η παραγωγή κρέατος αυξήθηκε κατά 3%.

2.5. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τα κυριότερα βιομηχανικά προϊόντα της Κίνας είναι σίδηρος και χάλυβας, άνθρακας, βιομηχανία κατασκευής βαρέων μηχανημάτων, πολεμικό υλικό, υφαντουργεία και ενδύματα, πετρέλαιο, τσιμέντο, χημικά λιπάσματα, είδη υποδήσεως,

¹⁰ National Bureau of Statistics, www.stats.gov.cn, “National Economic Performance in first Half of 2004”, (16.07.04)

παιχνίδια, επεξεργασία τροφίμων, οχήματα, ηλεκτρονικά, τηλεπικοινωνίες¹¹. Ο ρυθμός ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής το 2003 έφθασε το 16.2%.

Μεγάλη ανάπτυξη σημείωσε η βιομηχανική παραγωγή κατά το έτος 2003, όπου η συνολική αξία της αύξησης έφτασε τα \$645.93 δις, δηλαδή αύξηση 12.6% από την προηγούμενη χρονιά. Όλες οι επιχειρήσεις, κρατικές και μη κρατικές, με ετήσιο εισόδημα πωλήσεων πάνω από \$602.000, αυξήθηκαν κατά 17%. Το ποσοστό πωλήσεων των βιομηχανικών επιχειρήσεων ήταν 98.1%.

Η παραγωγή ενέργειας το 2003 αυξήθηκε. Η συνολική παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας (ισοδύναμο με μονάδες κάρβουνου) αυξήθηκε κατά 11% σε σχέση με το 2002. Η ηλεκτρική ενέργεια που παράχθηκε για όλο το χρόνο ήταν αυξημένη κατά 15.5%. Η παραγωγή κάρβουνου αυξήθηκε κατά 5% και η παραγωγή αργού πετρελαίου κατά 1.8%.

Η παραγωγή πρώτων υλών επίσης αναπτύχθηκε με γρήγορο ρυθμό. Η προστιθέμενη αξία στη παραγωγή θερμών σιδηρούχων μετάλλων το 2003 ήταν 22.6% πάνω σε σχέση με το 2002. Πρώτες ύλες χημικών και χημικά προϊόντα, αυξήθηκαν κατά 14.1% ενώ τα μη μεταλλικά ορυκτά προϊόντα, αυξήθηκαν κατά 16.6%.

Η αυτοκινητοβιομηχανία, αυξήθηκε πολύ το 2003 με την προστιθέμενη αξία στη βιομηχανία της κατασκευής μεταφορικών μέσων να φτάνει το 22%. Η συνολική

¹¹ Γ.Βλάχος, «Ναυτιλιακή και Οικονομική Γεωγραφία», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 275.

παραγωγή οχημάτων έφτασε τα 4.444 εκατομμύρια από τα οποία 2 εκατομμύρια ήταν αυτοκίνητα, αυξήθηκαν δηλαδή κατά 85%.

Η εθνική βιομηχανική παραγωγή απόλαυσε σημαντική αύξηση στις αρχές του 2004. Το ποσοστό ανάπτυξης ήταν 7.2% το μήνα Ιανουάριο σε σχέση με τον ίδιο μήνα της περασμένης χρονιάς¹².

Η παραγωγή της βαριάς βιομηχανίας μεγάλωσε κατά ένα γρηγορότερο ποσοστό από την ελαφριά βιομηχανία. Στις αρχές του 2004, η βαριά βιομηχανία πέτυχε μια αύξηση της τάξεως του 9.1% έναντι των αρχών του προηγούμενου έτους. Η παραγωγή της ελαφριάς βιομηχανίας αυξήθηκε κατά 4.9% σε σύγκριση με το 2003.

Οι εξαγωγές των βιομηχανικών προϊόντων διεξήχθησαν υπό μια γρήγορη ανάπτυξη. Τον Ιανουάριο του 2004, οι βιομηχανικές επιχειρήσεις σημείωσαν αύξηση στις εξαγωγές τους κατά 15.8%, σε σχέση με τον ίδιο μήνα τον προηγούμενο χρόνο.

Η επίδοση των επιχειρήσεων ήταν ακόμα περισσότερο βελτιωμένη σε σχέση με το 2003. Κατά το διάστημα Ιανουαρίου- Φεβρουαρίου του 2003, τα κέρδη των επιχειρήσεων ήταν αυξημένα κατά 38.2% σε σχέση με την ίδια περίοδο πέρυσι. Από αυτό το σύνολο της αύξησης, στις κρατικές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις που έχει μερίδιο το κράτος, ανήκε το 37.9%. Στο πρώτο τέταρτο του έτους, οι βιομηχανικές πωλήσεις των προϊόντων ήταν πλήρεις και το ποσοστό των πωλήσεων των βιομηχανικών προϊόντων αυτών, σε όλη τη χώρα ήταν 96.3%.

¹² National Bureau of Statistics of China, www.stats.gov.cn, “National Industrial Production” (24.02.04)

2.6. ΕΞΑΓΩΓΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ¹³

Οι εξαγωγές της Κίνας υπολογίζονται στα \$463,1 δις για το έτος 2003 με κύρια εξαγωγικά προϊόντα μηχανήματα, ρούχα και υφάσματα, παπούτσια, παιχνίδια, αθλητικά προϊόντα και ορυκτά καύσιμα. Οι εξαγωγικοί της Εταίροι είναι η Αμερική(21,5%), το Χονγκ-Κονγκ (18%), η Ιαπωνία (14,9%) και η Νότια Κορέα (4,8%).

Οι εισαγωγές της για το έτος 2003 υπολογίστηκαν στα \$397,4 δις με κύρια εισαγωγικά προϊόντα: Μηχανήματα, καύσιμα, πλαστικά, ατσάλι και σίδηρος, χημικά προϊόντα, από Ιαπωνία κυρίως (18,1%), Ταϊβάν (12,8%), Βόρεια Κορέα (9,7%), Αμερική (9,2%) και Γερμανία (5,6%).

2.7. ΕΓΧΩΡΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Οι πωλήσεις των καταναλωτικών αγαθών στην εγχώρια αγορά αυξήθηκαν σταθερά στο πρώτο μισό του 2004. Ποσοστό που συνολικά έφτασε το 12.8% περισσότερο από την ίδια περίοδο του προηγούμενου χρόνου. Τη μεγαλύτερη αύξηση

¹³ CIA, official website, www.cia.gov, The world fact book - China (11.05.04)

είχαν κάποια καταναλωτικά προϊόντα που θεωρούνται «κλειδιά» για την ανάπτυξη του εγχώριου εμπορίου, όπως είναι ο εξοπλισμός τηλεπικοινωνιών, όπου αυξήθηκαν οι πωλήσεις τους κατά 52.3% το πρώτο εξάμηνο του 2004, οι πωλήσεις πετρελαιοειδών προϊόντων που αυξήθηκαν κατά 44.3%, των αυτοκινήτων κατά 43.7%, των ηλεκτρικών συσκευών κατά 18.1% και των επίπλων κατά 20.6%. Από τη συνολική αύξηση των λιανικών πωλήσεων καταναλωτικών αγαθών, το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκει στις αστικές περιοχές και λιγότερο στις επαρχίες. Οι πωλήσεις στο εμπόριο χονδρικής - λιανικής και του εμπορίου τροφίμων αυξήθηκαν κατά 10.2% και 16.6% αντίστοιχα¹⁴.

2.8. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

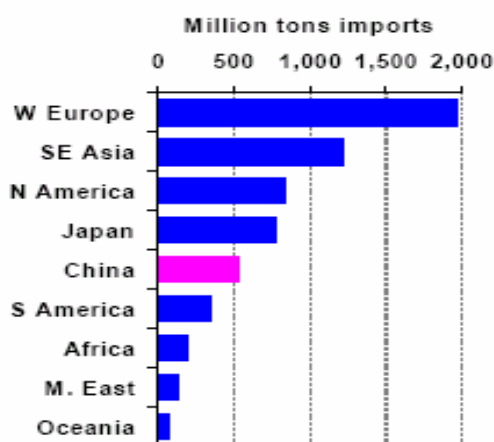
Η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας είναι θεαματική. Μεταξύ 1995 και 2003 οι εισαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν από 182 εκατομμύρια τόνους σε 534 εκατομμύρια, αυξάνοντας έτσι και το μερίδιό της στο θαλάσσιο εμπόριο εισαγωγών από 2% σε 7%. Όμως, ήταν και η ταχύτητα της ανάπτυξης που είχε την πραγματική επίδραση στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Χρειάστηκαν είκοσι χρόνια, από το 1974 έως το 1994, για να προστεθούν 100 εκατομμύρια τόνοι στις κινέζικες εισαγωγές, ενώ, οι επόμενοι 100 εκατομμύρια τόνοι χρειάστηκαν μόλις 4 χρόνια για να προστεθούν και μόνο το 2003 οι εισαγωγές αυξήθηκαν άλλους 110 εκατομμύρια τόνους. Το 2003 το συνολικό εισαγωγικό εμπόριο ήταν 534 εκατομμύρια τόνοι, από το οποίο το 38% ήταν

¹⁴ National Bureau of Statistics of China, "National Economic Performance is Good in first Half of

συνδεδεμένο με τη βιομηχανία χάλυβα. Σε όρους ανάπτυξης, η βιομηχανία χάλυβα ήταν ακόμα πιο κυρίαρχη αφού κατείχε το 60% της αύξησης του εμπορίου το 2003. Έτσι σε μια δεκαετία οι εισαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν σχεδόν κατά μισό δισεκατομμύριο τόνους.

Συγκριτικά, η Κίνα τώρα κατέχει το 19% του εμπορίου χύμα ξηρού φορτίου και το 8% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου, ερχόμενη αμέσως μετά την Ιαπωνία και τη Αμερική¹⁵, όπως φαίνεται και από το ακόλουθο διάγραμμα (Διάγραμμα 1.).

Διάγραμμα 1 : Η θέση της Κίνας στις θαλάσσιες εισαγωγές.



¹ Πηγή: *Clarkson Research Studies, 2003*

Μετά από μία δεκαετία ταχύτατης ανάπτυξης, σε αυτό που μπορεί ν' αναρωτηθεί κανείς είναι πόσο μπορεί να συνεχιστεί αυτή η περίοδος εξαιρετικής

2004", (16.07.04), www.stats.gov.cn

¹⁵ Stopford Martin, "World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture", (Mareforum & Tradewinds Conference, 26.02.04)

εξέλιξης και πόσο σταθερή θα είναι. Αυτό όμως δύσκολα μπορεί ν' απαντηθεί σχετικά με την κατάσταση της Κινέζικης ανάπτυξης για δύο λόγους. Πρώτο, η κινέζικη οικονομία έχει μια πρόσφατη ιστορία αστάθειας έτσι ώστε η ανάπτυξή της δεν θα είναι απαραίτητα σε μια ευθεία γραμμή. Δεύτερο, η Κίνα είναι μια μεγάλη και σύνθετη οικονομία με πολλές εγχώριες πηγές και σήμερα το εμπόριο είναι συγκεντρωμένο σε λίγες κατηγορίες προϊόντων, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 1. Η γρήγορη ανάπτυξη σήμερα είναι τυπική μιας οικονομίας που περνάει μέσα από μια μεταβατική φάση και είναι λογικό σε αυτές τις συνθήκες ζήτησης, οι τάσεις ανάπτυξης ν' αλλάζουν όσο η οικονομία κινείται προς την ωριμότητα.

Σύμφωνα με τα πρώτα στατιστικά δεδομένα του Τελωνείου της Κίνας, την περίοδο από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Ιούλιο του 2004, το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου έφτασε τα US\$ 623.11 δις, μια αύξηση 38.3% πάνω σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2003. Από αυτή την αύξηση, η αξία των εξαγωγών ήταν US\$909.12 δις, ενώ εκείνη των εισαγωγών ήταν US\$313.99 δις¹⁶.

¹⁶ Ministry of Commerce of the People's Republic of China, "Foreign Trade Growth Close to 40% in Jan.-Jul." (17.08.04), www.mofcom.gov.cn.

Πίνακας 2: Εισαγωγές Κίνας 1995 – 2003

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003(e)
Dry cargo									
Iron ore	41.2	43.9	55.0	52.0	55.4	70.0	92.4	111.5	147.6
Iron and steel	16.6	18.2	16.1	15.6	20.9	26.5	37.0	39.6	55.1
Chemicals	6.0	7.0	6.8	9.1	13.3	14.8	21.0	26.7	31.2
Soyabbeans	0.3	1.1	2.9	3.2	4.3	10.4	13.9	11.3	23.6
Plastics	8.1	9.2	10.6	11.7	13.8	15.6	17.6	19.5	20.9
Woodpulp	1.7	2.7	3.0	3.9	5.4	6.9	11.1	12.0	15.1
Fertilizers	19.9	18.6	16.5	13.9	13.4	11.9	11.1	16.8	12.9
Coal	1.6	3.2	2.0	1.6	1.7	2.1	2.5	10.8	11.0
NFM ores	3.7	4.0	3.8	3.7	3.8	5.3	6.9	7.3	9.8
Waste paper	0.9	1.4	1.6	1.9	2.5	3.7	6.4	6.9	9.2
Veg oils/fats	4.1	3.0	3.0	2.4	2.7	2.8	2.6	3.9	5.8
Copper	1.8	1.5	1.5	1.8	2.9	4.1	5.0	5.4	5.8
Sulphur	0.1	0.5	0.4	0.9	2.0	2.7	3.4	4.1	5.0
Pet coke	0.3	0.4	0.8	0.9	1.5	1.5	1.9	3.6	3.6
Cement	0.3	0.1	0.2	0.2	0.5	1.4	2.8	2.4	2.5
Grain	20.3	10.8	4.1	3.8	3.3	3.1	3.4	2.8	2.3
Other imports (lin)	21.4	25.4	30.0	31.1	33.4	38.9	39.2	42.4	47.4
Total Dry cargo	148.2	150.7	158.0	157.8	180.7	221.6	278.3	327.0	408.9
Oil & energy									
Crude oil	17.1	22.6	35.5	26.8	36.6	70.1	60.3	69.4	99.6
Oil products	14.4	15.8	23.2	21.6	20.8	18.0	21.4	20.4	28.8
Petroleum gas	2.4	3.7	3.7	4.8	5.6	4.8	4.9	6.3	6.4
Total imports^A	182.0	182.8	220.4	211.0	243.7	314.6	364.9	423.0	533.7
% growth		6%	14%	-4%	15%	29%	16%	16%	26%
^A excludes items not measured by weight					8%				22%
Source: China Customs Statistics, CRS									
Memo:									
World Dry Cargo	1696	1722	1794	1780	1803	1918	1964	2009	2117
China % world	9%	9%	9%	9%	10%	12%	14%	16%	19%

(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2002)

Το εξωτερικό εμπόριο μόνο τον μήνα Ιούλιο 2004 έφτασε τα US\$99.98% δις, σημειώνοντας νέο μηνιαίο ρεκόρ στο εξωτερικό εμπόριο, δηλαδή μια αύξηση της

τάξεως του 34% από την οποία το 33.95% ήταν εξαγωγές και 34.2% ήταν εισαγωγές. Σημειώνοντας έτσι εμπορικό πλεόνασμα 27.7% περισσότερο από το 2003¹⁷.

Μέχρι και τους πρώτους 7 μήνες του 2004 η Ευρωπαϊκή Ένωση συνέχισε να είναι ο No. 1 εμπορικός εταίρος της Κίνας, με μια συνολική αύξηση 36.5% στο συνολικό εμπόριο μεταξύ τους. Μετά την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ιαπωνία είναι ο καλύτερος εμπορικός εταίρος της Κίνας όπου μεταξύ τους το εμπόριο έφτασε συνολικά US\$92.97, αυξήθηκε δηλαδή κατά 28.2%. Ο τρίτος μεγαλύτερος εταίρος της Κίνας είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες που εμπορεύτηκαν US\$ 91.95 δις τους πρώτους 7 μήνες του 2004, αυξήθηκαν δηλαδή κατά 35.3%. Μεταξύ των επτά κυριότερων εμπορικών εταίρων της Κίνας, βρίσκονται ο Καναδάς, η Αυστραλία και η Δημοκρατία της Κορέας, οι οποίες ξεπέρασαν όλες το 45%, δηλαδή το ποσοστό αύξησης του εμπορίου μεταξύ της Κίνας σε σχέση με το 2003.

Εξαγωγές μηχανημάτων και ηλεκτρονικά προϊόντα, και βασικές εξαγωγές συνηθισμένων προϊόντων για την ακρίβεια, συνέχισαν την υψηλή ταχύτητα ανάπτυξης. Η αξία των εξαγωγών ήταν US\$167.53 δις δηλαδή 9.8% υψηλότερα από τις γενικές εξαγωγές και 3.7% περισσότερο από το επίπεδο των εξαγωγών του 2003.

¹⁷ Ministry of Commerce of the People's Republic of China, www.mofcom.gov.cn, "Brief introduction of Imports and Exports in July" (07/2004)

2.9. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Στο πρώτο μισό του (2004), οι συνολικές επενδύσεις σε πάγια σημείωσαν αύξηση κατά 31.1% (\$326.7 δις) συγκρινόμενες με αυτές της ίδιας περιόδου ένα χρόνο πριν, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας.

Οι ηλεκτρικές συσκευές, οι μεταφορές, τα χημικά και τα προϊόντα γενικής χρήσεως συνέχισαν να έχουν δυνατή ανάπτυξη. Οι επενδύσεις στις κατασκευές και οι ξένες επενδύσεις επίσης αυξήθηκαν. Οι αυξήσεις στις επενδύσεις παγίων στοιχείων προκλήθηκαν από τις πρόσφατες πολιτικές αλλαγές της κυβέρνησης. Ενώ συνεχίζονται να εμποδίζονται οι επενδύσεις σε τομείς όπως το τσιμέντο και ο χάλυβας, αφού η κυβέρνηση αύξησε τη ροή επενδύσεων σε τομείς όπως η ενέργεια και οι μεταφορές. Από την αύξηση των επενδύσεων στο πάγιο εξαρτάται και ο ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας.

Παρόλα αυτά η μορφή των επενδύσεων στα πάγια, το πρώτο μισό του έτους δε δείχνουν να έχουν σταθεροποιηθεί. Αναπτύχθηκαν πάρα πολύ γρήγορα από το δεύτερο μισό του προηγούμενου έτους (2003) και τους δύο πρώτους μήνες του 2004 έφθασαν περίπου το 53%. Τον Απρίλιο και το Μάιο, μειώθηκε ο ρυθμός ανάπτυξης των παγίων επενδύσεων, στο 34.7% και 18.3% αντίστοιχα. Αυτό γιατί η κυβέρνηση θέλει να μειώσει την ανάπτυξη της οικονομίας από τα επίπεδα που βρίσκεται τώρα όπου πολλοί πόροι όπως το λάδι έχουν περιοριστεί, αλλά χρειάζεται να παραμείνει πάνω από το 7% ώστε να δημιουργούνται αρκετές θέσεις εργασίας. Υπάρχουν φόβοι πως η υπερβολική

ανάπτυξη σε μερικούς τομείς έχει αρνητική επιρροή στην οικονομία κι έτσι η κυβέρνηση έχει λάβει μέτρα ώστε να υποθερμάνει την οικονομία. Αυτά τα μέτρα συμπεριλαμβάνουν αύξηση των τραπεζικών αποθεμάτων, βάζοντας έτσι φραγμούς σε ανεπιθύμητες επενδύσεις και εφαρμόζοντας πιο έντονους περιορισμούς σε νέα σχέδια επενδύσεων σε βιομηχανίες που έχουν ήδη υπέρ-επενδύσει, όπως ο χάλυβας και οι ακίνητες περιουσίες¹⁸.

2.10. ΤΟ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ.

Η ανάπτυξη των εισοδημάτων των αστικών και αγροτικών κατοίκων επιταχύνθηκε. Στο πρώτο μισό του 2004, το διαθέσιμο κατά κεφαλήν εισόδημα των κατοίκων στις αστικές περιοχές ήταν 4.815 yuan (περίπου 470 Ευρώ), 11.9% πάνω, ενώ η αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων των γεωργικών περιοχών ήταν 8.4% υψηλότερα σε ποσοστό από την ίδια περίοδο το 2003, αντιπροσωπεύοντας την υψηλότερη αύξηση που σημειώθηκε από το 1997, ένα κατά κεφαλήν αγροτικό εισόδημα που φθάνει δηλαδή τα 1.345 yuan (περίπου 133 Ευρώ) .

2.11. ΝΟΜΙΣΜΑ.

1yuan (CNY) = 10 jiao, επίσης αναφέρεται και ως Renminbi (RMB). Συναλλαγματική ισοτιμία με το Δολάριο ΗΠΑ: 8.28 yuan/\$.

¹⁸ China embassy: “Economic Macro-Control Effective” (19.08.04), www.china-embassy.org

2.12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ.

Στις όχθες του ποταμού Ζου Γιανγκ βρίσκεται το μεγαλύτερο λιμάνι της Κίνας, το Κουάνγκ Τσο, που είναι και το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της νότιας Κίνας από όπου εξάγονται μηχανές, αυτοκίνητα, χαρτί, ατσάλι και τσιμέντο. Βορειότερα βρίσκεται το λιμάνι του Χονγκ Κονγκ, ένα από τα πιο σύγχρονα και ανεπτυγμένα εμπορικά κέντρα του κόσμου. Υπάρχουν σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, ελεύθερο λιμάνι και εμπορική ζώνη με αναπτυγμένη βιομηχανία, ναυπηγεία και αποτελεί σύγχρονο διαμετακομιστικό εμπορικό κέντρο.

Ανατολικά του Χονγκ Κονγκ, βρίσκεται το νησί της Ταϊβάν με σημαντικότερο λιμάνι την Ταϊ Πέϊ. Εξάγει ηλεκτρονικό και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό, υφάσματα, χημικά προϊόντα, μηχανήματα. Επίσης διαθέτει αξιόλογα διυλιστήρια πετρελαίου και ανεπτυγμένα ναυπηγεία με σημαντικό μερίδιο στην παγκόσμια αγορά.

Βορειότερα του Χονγκ Κονγκ συναντάμε το λιμάνι της Σαγκάης που είναι από τα μεγαλύτερα της Ασίας. Είναι παραποτάμιο λιμάνι, βρίσκεται στις εκβολές του ποταμού Γιανγκ ο οποίος είναι πλωτός από τις εκβολές του μέχρι 12χλμ. στην ενδοχώρα ώστε να παρέχει ένα αξιόπιστο συγκοινωνιακό δίκτυο με άλλα παραποτάμια λιμάνια και να διευκολύνει και τα μεγάλα πλοία. Το λιμάνι της Σαγκάης διαθέτει ναυπηγεία, εξάγει χημικά, μηχανήματα, αυτοκίνητα καθώς και προϊόντα βαριάς βιομηχανίας¹⁹.

¹⁹ Γ.Βλάχος, «Ναυτιλιακή και Οικονομική Γεωγραφία», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, Κίνα, σελ. 80-81

Σε ό,τι αφορά στις ναυπηγήσεις, η Κίνα αποτελεί αναπτυσσόμενη δύναμη και κατέχει το 9% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Ανήκει στις χώρες με αναλογικά μικρότερους εμπορικούς στόλους, οι οποίες όμως κατέχουν σημαντικά μερίδια παγκοσμίως ως κατασκευάστριες χώρες²⁰.

Οδηγούμενα από γρήγορη οικονομική ανάπτυξη, στην οποία ανταποκρίθηκε η οικονομική ενδοχώρα τους, τα λιμάνια της Σαγκάης και του Χονγκ Κονγκ έχουν εξελιχθεί σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα. Ωστόσο, ο έντονος γεωγραφικός διαχωρισμός, η υποανάπτυκτη μεταφορική υποδομή που δεν επιτρέπει την βελτίωση των παραποτάμιων περιοχών, οι περιορισμοί στις ήδη υπάρχουσες χωρητικότητες των λιμένων και οι διαφορές στη δομή του εμπορίου εμποδίζουν τον ανταγωνισμό.

Το Χονγκ Κονγκ έχει καθιερωθεί ως κύριο εξαγωγικό κέντρο. Πολυάριθμες κατασκευαστικές εταιρίες, μικρές έως μεσαίου μεγέθους, έχουν μεταεγκατασταθεί από το Χονγκ Κονγκ στο Ντογκουάν από τη δεκαετία του '90. Η συγκέντρωση στις κατασκευαστικές ευκολίες, είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση κατασκευαστικών ομάδων για βιομηχανικά και καταναλωτικά αγαθά. Η εμπορική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Σαγκάης έχει κύριο γνώρισμά της την αύξηση των ξένων πολυεθνικών εταιρειών, που εγκαθίδρυσαν τις κατασκευαστικές τους μονάδες στην περιοχή. Αυτές προσελκύστηκαν από το χαμηλό εργατικό κόστος και το περιθώριο

ανάπτυξης που προσφέρει η περιοχή. Η Σαγκάη αναδύεται ως ένα κεντρικό λιμάνι για τη διευκόλυνση εμπορικών δρόμων πέραν του Ειρηνικού ωκεανού²¹.

Στο Πεκίνο²², την πρωτεύουσα της Κίνας, επιταχύνεται η ανάπτυξη της μοντέρνας βιομηχανίας της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Κατασκευάζονται βάσεις Logistics σε συνάρτηση με τα εσωτερικά λιμάνια της ενδοχώρας, τις διαδικασίες διανομής και ελέγχου των αγαθών και τα κέντρα πληροφοριών. Εντωμεταξύ, 17 διαμετακομιστικά κέντρα θα κατασκευαστούν ώστε να εξελιχθούν εταιρίες logistic για να παραχθούν αποθήκες logistic για συλλογή και διανομή των αγαθών που εισέρχονται και εξέρχονται από το Πεκίνο και οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές να διεξάγουν τις απαραίτητες διαδικασίες και τη διανομή στην περιφέρεια του Πεκίνου και να προσφέρουν επαγγελματικές ευκολίες logistics στις υπηρεσίες διανομής.

²⁰ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 15-16.

²¹ BOCI Research, Bank Of China, “Sailing in rough sea”, p.82. (30.04.04).

²² Beijing Municipal Bureau of Industrial Development, www.bjec.gov.cn, “Development Environment: Logistics, Customs and Commodity Inspection Services”.

Κεφάλαιο 3^ο

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Το Δεκέμβριο του 1978, η Κινέζικη κυβέρνηση υιοθέτησε για πρώτη φορά οικονομικό πρόγραμμα μεταρρύθμισης. Εκείνη τη χρονιά, το συνολικό εξωτερικό εμπόριο της Κίνας έφτανε μόλις μέχρι τα \$20.6 δις και κατείχε την 32^η θέση στο παγκόσμιο εμπόριο. Οι ξένες επενδύσεις ήταν επίσης αμελητέες. Για σχεδόν, δύο δεκαετίες, η Κίνα έχει σημειώσει ετήσια ανάπτυξη περίπου 10% κατά μέσο όρο, ενώ το εμπόριό της αναπτύχθηκε κατά 14%, τρεις φορές γρηγορότερα από το παγκόσμιο εμπόριο αυτή την περίοδο²³. Η Κίνα, μια από τις γρηγορότερα αναπτυσσόμενες οικονομίες του κόσμου, έχει κάνει τρομερή πρόοδο την τελευταία δεκαετία, μειώνοντας την φτώχεια χάρις σε ένα οικονομικό σύστημα που ανοίγεται όλο και περισσότερο στο εμπόριο και στις ξένες επενδύσεις. Καμία χώρα στην ιστορία δεν έχει εκτοξευθεί στις βαθμίδες της παγκόσμιας οικονομίας τόσο δραματικά όσο η Κίνα. Από το 2001, η οικονομία υπόκειται σε ένα σύστημα κανόνων του Οργανισμού Παγκόσμιου Εμπορίου, κάτι που σίγουρα διέυρνε και την παγκόσμια οικονομική συνεργασία. Η προσχώρηση της

²³ World Trade Organisation, www.wto.org, “News: WTO and China: 2003 Beijing international forum”, (10.11.03).

Κίνας στον Οργανισμό Παγκόσμιο Εμπορίου, το 2001, σηματοδότησε ένα νέο στάδιο ανοίγματος της Κίνας προς τον έξω κόσμο.

Σαν αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων με τον Οργανισμό, η Κίνα συμφώνησε ν' αναλάβει την ευθύνη μιας σειράς σημαντικών υποχρεώσεων ώστε να ανοίξει και ν' ελευθερώσει το σύστημά της με σκοπό να ενοποιηθεί στην παγκόσμια οικονομία και να προσφέρει ένα περιβάλλον περισσότερο προβλέψιμο για το εμπόριο και τις ξένες επενδύσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς του Οργανισμού Παγκόσμιο Εμπορίου.

Μεταξύ των υποχρεώσεων της Κίνας είναι οι ακόλουθες²⁴:

- Η Κίνα θα παρέχει αμερόληπτη συμπεριφορά σε όλα τα μελη του Οργανισμού, είτε είναι αυτόνομα άτομα ή επιχειρήσεις που επενδύουν ή όχι στην Κίνα με σεβασμό στα δικαιώματα του εμπορίου.
- Η Κίνα θα περιορίσει τις διπλές πρακτικές πολιτικών τιμών όπως και τις διαφορές στη μεταχείριση των αγαθών που παράγονται προς πώληση, σε αντίθεση με εκείνα που παράγονται προς εξαγωγή.
- Οι έλεγχοι τιμών δε θα χρησιμοποιούνται για σκοπούς παροχής προστασίας σε εγχώριες βιομηχανίες ή σε εταιρείες παροχών υπηρεσιών.

²⁴ World Trade Organisation, www.wto.org, “World Trade Organisation successfully concludes negotiations on China’s entry”, WTO News: 2001 Press releases, (17.09.01)

- Η συμφωνία με τον ΠΟΕ θα εφαρμόζεται από την Κίνα με τρόπο αποτελεσματικό και σταθερό, διορθώνοντας τους ήδη υπάρχοντες νόμους και ενεργοποιώντας νέα νομοθεσία που θα συμμορφώνεται απόλυτα με τη συμφωνία.
- Μέσα σε τρία χρόνια από την είσοδό της στον Οργανισμό, όλες οι επιχειρήσεις θα έχουν το δικαίωμα να εισάγουν και να εξάγουν όλα τ' αγαθά και να τα εμπορεύονται έξω από την τελωνειακή τους περιφέρεια.
- Η Κίνα δε θα επιτρέψει ούτε θα νομοθετήσει καμία υποχώρηση στην εξαγωγή γεωργικών προϊόντων.

Καθώς η Κίνα θα διατηρεί το δικαίωμά της να εμπορεύεται αποκλειστικά κάποια προϊόντα όπως τα δημητριακά, τον καπνό, τα καύσιμα και να θέτει κάποιους περιορισμούς στις μεταφορές και τη διανομή των αγαθών μέσα στη χώρα, πολλούς από τους περιορισμούς που ξένες εταιρείες αντιμετώπιζαν στην Κίνα πριν την προσχώρησή της στον ΠΟΕ, θα πρέπει να μειωθούν ή να γίνουν ελαφρότερα μετά την πάροδο των τριών ετών.

Με όποιο μέτρο κι αν το κρίνουμε, η Κίνα έχει φέρει θεαματικά αποτελέσματα. Πράγματι, είναι τόσο θεαματικά που έχουν προκαλέσει τον φόβο πως σε λίγο καιρό θα είναι αδύνατον να ανταγωνιστεί κανείς το μέγεθος της αγοράς και την ικανότητα των εντατικών εξαγωγών της Κίνας. Αλλά η Κίνα, δεν είναι μόνο μια κύρια εξαγωγική

χώρα αλλά και μια κύρια εισαγωγική. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της Κίνας και οι εξαγωγικές βιομηχανίες απαιτούν δισεκατομμύρια δολαρίων για τους εφοδιασμούς, τις νέες τεχνολογίες και τις πρώτες ύλες. Μέχρι το τέλος σχεδόν του 2003, οι εξαγωγές της Κίνας έφταναν το 32% ενώ οι εισαγωγές σε 41%.

Η μείωση των δασμών σε εισαγόμενα προϊόντα αύξησε τον ανταγωνισμό στην εγχώρια αγορά με την αύξηση νέων προμηθευτών. Αυτό οδήγησε στη μείωση των τιμών και στην ευρύτερη επιλογή των καταναλωτών και μείωσε τις τιμές σε βασικές εισαγωγές πολλών βιομηχανιών, οι οποίες αύξησαν τον ανταγωνισμό τους σε εγχώριες και ξένες αγορές. Ο αριθμός της απόλυτης φτώχειας στην Κίνα, έπεσε στα 200 εκατομμύρια περίπου κατά τη διάρκεια των δύο δεκαετιών της μεταρρύθμισης. Αυτό είναι ένα νούμερο τόσο μεγάλο όσο ολόκληρος ο πληθυσμός των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Το κατά κεφαλήν εισόδημα αυξήθηκε στο εξαπλάσιο και οι αγρότες και οι κάτοικοι των πόλεων αγοράζουν τώρα αγαθά που πριν δεν μπορούσαν.

Φυσικά, όλες οι χώρες δεν μπορούν να έχουν την πρόοδο της Κίνας και να είναι προικισμένες με μια αγορά που αντιπροσωπεύει κοντά το ένα τέταρτο του πλανήτη. Αλλά αυτός δεν είναι ο μόνος λόγος της επιτυχίας της Κίνας. Το μέγεθος μετράει στην ανάπτυξη της οικονομίας, αλλά αυτό δεν είναι το παν. Η επιτυχία της Κίνας σήμερα οφείλεται στο έμφυτο χαρακτηριστικό της να προσπαθεί αδιάκοπα να διατηρήσει την υπόσχεσή της να μεταρρυθμίσει την εγχώρια αγορά της με σκοπό και στόχο ν' αναπτυχθεί και να εκσυγχρονιστεί. Εδώ και δύο δεκαετίες οι αρχηγοί των κομμάτων

της Κίνας πήραν τη βαριά απόφαση να «κλειδώσουν» τη χώρα σε ένα πρόγραμμα γενικής και συνεχόμενης ανασυγκρότησης. Ανασυγκρότηση που μοιράζεται ανάμεσα στο νομοθετικό της σύστημα και την διοίκηση της κυβέρνησης. Παρόλες τις επίπονες προσαρμογές που απαιτήθηκαν από αυτή την ανασυγκρότηση, η Κίνα συνέχισε να ενδυναμώνεται και να προσελκύει την οικονομία της εγχώριους και ξένους ανταγωνιστές. Η εγχώρια ανασυγκρότηση βοηθήθηκε από ένα φιλελεύθερο διεθνές εμπορικό περιβάλλον, το οποίο στα περισσότερα σημεία κράτησε ανοικτές τις αγορές για τις Κινέζικες εξαγωγές. Κι αυτό με τη σειρά του ενίσχυσε την οικονομική ανάπτυξη της Κίνας.

Για να συνεχίσει η Κίνα σε αυτό τον εντυπωσιακό δρόμο του γρήγορου εκσυγχρονισμού και να συνειδητοποιήσει το σκοπό της, που είναι να διπλασιάσει το ΑΕΠ της μέχρι το 2010, πρέπει να αντιμετωπίσει έναν αριθμό σημαντικών προκλήσεων που θα έχουν σημαντική επιρροή στη μελλοντική ανάπτυξή της και στις οικονομικές της σχέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο. Μερικές από τις προκλήσεις αυτές είναι²⁵ οι εξής:

1. Όσο η κινέζικη οικονομία μεταμορφώνεται από μια καθολική γεωργική/ αγροτική κοινωνία σε μια βιομηχανική/ αστική κοινωνία, μια κύρια πρόκληση για την οικονομία θα είναι να δημιουργήσει αρκετές θέσεις εργασίας στη βιομηχανία και την παροχή υπηρεσιών, ώστε να απορροφήσει το πλεόνασμα εργασίας της γεωργίας. Η γεωργία αποτελεί το 17% του ΑΕΠ της Κίνας και το

50% του εργατικού δυναμικού. Άλλη μια σχετική πρόκληση είναι να διανεμίει τα οφέλη από τη γρήγορη ανάπτυξη της και ν' αποφύγει τη διεύρυνση των διαφορών στα εισοδήματα ανά περιοχή και μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Όσο αυτές οι διαφορές παραμένουν, οι πόλεις θα είναι υπό πίεση μέχρι να βρουν καταλύματα για τους ανθρώπους που ψάχνουν να βρουν περισσότερες ευκαιρίες και υψηλότερα εισοδήματα.

2. Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η οικονομία βασίστηκε στον αποπροσανατολισμό της αγοράς από τις επιχειρήσεις που ανήκουν κυρίως στο κράτος σε μια ανοιχτή αγορά με ένα συνεχώς αυξανόμενο νούμερο ιδιωτικών επιχειρήσεων. Ο ιδιωτικός τομέας τώρα έχει υψηλή συμμετοχή στην οικονομική δραστηριότητα και είναι ο κυριότερος οικονομικός οδηγός της Κίνας.
3. Η Κίνα με μεγάλη επιτυχία έχει καταφέρει να διατηρήσει οικονομική σταθερότητα ενώ σημειώνει ξεχωριστή ανάπτυξη. Επίσης, έχει καταφέρει να χειριστεί αυτές τις βαθιές δομικές αλλαγές ενώ παράλληλα διασφαλίζει ένα σταθερό κοινωνικό περιβάλλον. Η Κίνα, πρέπει να συνεχίσει να αντιμετωπίζει αυτή την πρόκληση. Μέσα από τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης πρέπει να είναι ευαισθητοποιημένη απέναντι στους φτωχούς. Είναι πολιτική και ηθική ανάγκη. Γιατί αν η οικονομική ανάπτυξη ωφελήσει περισσότερο εκείνους που είναι ήδη

²⁵World Trading Organisation, www.wto.org, "WTO and China: 2003 Beijing international forum (10.11.03), σελ. 4 .

σε καλή οικονομική κατάσταση το αποτέλεσμα θα είναι «αρνητικό» για ολόκληρο το πρόγραμμα ανασυγκρότησης.

4. Η Κίνα έχει γίνει ένα βασικός παράγων στην παγκόσμια εμπορική αρένα. Όσο η οικονομία της εξελίσσεται στο μέλλον, τόσο θα δένεται με την παγκόσμια οικονομία και άλλα εμπορικά έθνη. Αυτοί οι δεσμοί σημαίνουν ότι επιπλέον απελευθέρωση του εμπορίου σύμφωνα με τις διαπραγματεύσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, θα μπορούσε ν' αποδειχθεί το μεγαλύτερο κίνητρο για την οικονομική ανάπτυξη της Κίνας. Σαν ένα ηγετικό εμπορικά έθνος, η Κίνα χρειάζεται την ευκαιρία της πρόσβασης στην αγορά και την νομική εγγύηση της παραμονής της. Η Κίνα χρειάζεται να έχει τον ηγετικό ρόλο στο εμπόριο ώστε να βοηθάει τις ανοικτές αγορές, να ενισχύει τους πολύπλευρους εμπορικούς κανόνες και να διατηρεί τις διεθνείς εμπορικές πολιτικές ελεύθερες. Αυτός ήταν και ο λόγος που μπήκε η Κίνα στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και εξελίχθηκε σε πολύπλευρο εμπορικό σύστημα με τη σειρά της. Έτσι, όταν ο Οργανισμός βρίσκεται μπροστά σε αδιέξοδο, χρειάζεται την Κίνα να χρησιμοποιεί την επιρροή της και να γίνεται η γέφυρα ανάμεσα στις αναπτυγμένες και τις αναπτυσσόμενες χώρες-μέλη του Οργανισμού. Η Κίνα κρατάει μια μοναδική θέση αφού είναι συγχρόνως μια αναπτυσσόμενη οικονομία και μια ανερχόμενη υπερδύναμη. Μπορεί να χρησιμοποιήσει τη θέση της για να δείξει στις αναπτυσσόμενες χώρες ότι το

μονοπάτι της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού είναι επίσης το μονοπάτι της ανοικτής οικονομίας και της ολοκλήρωσης. Από αυτή τη μεριά, η Κίνα ως ένα κύριος εμπορικός εταίρος μπορεί να βοηθήσει στη διασφάλιση των αποτελεσμάτων των διαπραγματεύσεων ανάμεσα στον ΠΟΕ και τις χώρες-μέλη σε ισορροπία και να φέρει οφέλη για όλους.

Τα οφέλη της Κίνας από την είσοδό της στον Οργανισμό Παγκόσμιου Εμπορίου έχουν ως εξής:

Στον *αγροτικό τομέα*, η Κίνα φρόντισε στην αύξηση των αγροτικών εισοδημάτων έτσι ώστε να αποφύγει την υπερβολική μετανάστευση στα αστικά κέντρα. Η είσοδός της στον Οργανισμό ωφέλησε στον τομέα αυτό, όσο αυξάνονται οι αγροτικές της εξαγωγές και υποστηρίζονται εγχώριες και εξαγωγικές επιχορηγήσεις. Σαν αποτέλεσμα, η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου, χωρίς αμφιβολία, περιόρισε κάποιους τομείς της Κίνας αλλά άλλοι εξαπλώθηκαν. Τα αποτελεσματικά πλαίσια εργασίας που παρέχει ο Οργανισμός για να στηρίξει αγροτικές περιοχές έχουν να κάνουν με την έρευνα βελτίωσης της παραγωγικότητας και της εισαγωγής των αποτελεσμάτων στην έρευνα, την πληροφόρηση της αγοράς, τον έλεγχο επιδημιών, προγράμματα πίστωσης, όπως και μέτρα που προωθούν διαφοροποίηση στην παραγωγή, των λιγότερο ικανών τομέων.

Στα βιομηχανικά προϊόντα, η Κίνα, σαν ένας κύριος εισαγωγέας και εξαγωγέας κατασκευαστικών αγαθών, να κερδίσει από την περαιτέρω φιλελευθεροποίηση στους μη αγροτικούς τομείς. Παρόλο που έγιναν μειώσεις σε αρκετούς εμπορικούς τομείς, οι δασμοί παραμένουν ένα εμπόδιο στο εμπόριο. Κι αν μην ξεχνάμε πως η επιρροή ενός υψηλού δασμού γεννιέται από τους εγχώριους καταναλωτές, όπως και από τους χρήστες της βιομηχανίας με τη μορφή πιο ακριβών αγαθών και υπηρεσιών.

Ο τομέας υπηρεσιών (τηλεπικοινωνίες, τράπεζες, ασφάλειες), στην Κίνα αναπτύσσεται σημαντικά. Στο μέλλον, οι περισσότερες θέσεις εργασίας θα πρέπει να δημιουργηθούν στον τομέα αυτό έτσι ώστε να απορροφηθεί η μετεξέλιξη της Κίνας από μια γεωργική/ αγροτική κοινωνία σε μια αστική. Εκτός από τη δυνητική ικανότητα της Κίνας στην εξαγωγή υπηρεσιών, έχει τις βάσεις για να κερδίζει πολύ σημαντικά από τη βελτίωση της δομής των ίδιων των υπηρεσιών.

Όλες οι πιο αναπτυγμένες οικονομίες έχουν ένα αποτελεσματικό τομέα υπηρεσιών που υπολογίζεται για περισσότερο από το μισό του ΑΕΠ.

Είναι αδύνατο σήμερα για μια χώρα να ευημερεί κάτω από μια ακριβή και μη αποτελεσματική υποδομή υπηρεσιών. Παραγωγοί και εξαγωγείς κάθε προϊόντος δε θα είναι ανταγωνιστικοί χωρίς την πρόσβαση σε αποτελεσματική ασφάλεια,

λογιστική, τηλεπικοινωνίες και συστήματα μεταφορών. Η χρηματοοικονομική κατάσταση του τομέα υπηρεσιών της Κίνας, προδιαθέτει μια τεράστια προοπτική να επεκταθεί ώστε να παράσχει **υπηρεσίες** κλειδιά σε εταιρείες και καταναλωτές. Επίσης ο τομέας αυτός χρειάζεται να αποκτήσει την τεχνογνωσία και την τεχνολογία που εφαρμόζεται στην βιομηχανία των υπηρεσιών στις περισσότερες αναπτυγμένες χώρες. Η Κίνα έχει διαδραματίσει μέχρι τώρα ενεργό ρόλο στις διαπραγματεύσεις των υπηρεσιών. Χρειάζεται να διατηρήσει αυτή την εποικοδομητική προσέγγιση και να βοηθήσει να πείσει άλλες αναπτυσσόμενες χώρες – μέλη να είναι πιο ενεργές στις διαπραγματεύσεις.

Οι οικονομικές σχέσεις της Κίνας με άλλες χώρες του κόσμου είναι πολύ μεγάλες και πολύ βαθιές. Η Κίνα έχει πετύχει σε μία γενιά, ότι στο παρελθόν θα χρειαζόνταν τρεις ίσως και τέσσερις γενιές, για άλλες χώρες. Αυτό έγινε δυνατό, κυρίως λόγω των πολιτικών της ίδιας της οικονομίας της Κίνας και της θέλησής της να παραμείνει στο δρόμο της μεταρρύθμισης παρόλο που έπρεπε να αντιμετωπίσει επίπονες αλλαγές. Αλλά επίσης, πέτυχε λόγω της θέλησής της ν' αγκαλιάσει τον νέο κόσμο, της ευκαιρίας και του κινδύνου, όπου η παγκοσμιοποίηση αντιπροσωπεύεται. Η Κίνα σήμερα, είναι στο επίκεντρο αυτής της διαδικασίας και του μελλοντικού της μονοπατιού της ανάπτυξης και της εξέλιξης όπου θα συνδέεται άρρηκτα με την ευημερία της παγκόσμιας οικονομίας.

Η αρχαία Κίνα καυχιέται για τα εντυπωσιακά της τεχνολογικά κατορθώματα που ποικίλουν από το μπαρούτι μέχρι το χαρτί. Η σύγχρονη Κίνα μόλις πρόσφατα κατάφερε να καταταγεί σε εκείνες τις χώρες που πετυχημένα έστειλαν έναν αστροναύτη στο διάστημα. Για πολλούς αιώνες, ο αναπτυγμένος πολιτισμός της Κίνας και ο τεράστιος πληθυσμός της κατάφεραν να την κάνουν τη μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου. Ο ρόλος της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου είναι κάτι περισσότερο από το εμπόριο. Είναι ο ρόλος της Κίνας ως μια ηγετική οικονομία των εθνών του κόσμου.

Κεφάλαιο 4^ο

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ Λ. Δ. ΚΙΝΑΣ

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας είναι πολύμορφη, αλλά στην πλειονότητα τους τα ναυπηγεία είναι κρατικά, πρωτίστως στο πλαίσιο της Κρατικής Ένωσης Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSSC). Οι κρατικές επιχειρήσεις δεν δημοσιοποιούν λογιστικές καταστάσεις και τίθεται σε αμφισβήτηση το κατά πόσον τα επιμέρους ναυπηγεία γνωρίζουν το πραγματικό κόστος. Επίσης, πολλά από τα κρατικά ναυπηγεία εμφανίζουν τεράστια διαφοροποίηση και κατ' επέκταση, είναι πολύ δύσκολο

να γίνει ανάλυση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συντελούνται σε αυτά, έστω και επί τόπου.

Το 1999, πραγματοποιήθηκε μια τεράστια αναδιάρθρωση της CSSC, διότι δεν αναπτυσσόταν σύμφωνα με τους προσδοκώμενους ρυθμούς. Ενώ, πριν από μερικά χρόνια, τα ναυπηγεία της Κίνας θεωρούνταν ότι αποτελούσαν παγκόσμια απειλή, η απειλή αυτή απέτυχε σε μεγάλο βαθμό να υλοποιηθεί. Το γεγονός είναι ότι τα ημερομίσθια και το κόστος αυξήθηκαν σημαντικά κατά τα τελευταία έτη, χωρίς ταυτόχρονη βελτίωση της απόδοσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα. Το 1999, ο κλάδος χαρακτηριζόταν από πλεονάζον προσωπικό και χαμηλή απόδοση, με αποτέλεσμα ορισμένοι αναλυτές να θεωρούν το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου στην Κίνα υψηλότερο απ' ό,τι στην Ιαπωνία ή στη Νότια Κορέα.

Το 1996, η CSSC²⁶ είχε δηλώσει ότι στα σχέδια της συμπεριλαμβανόταν ο διπλασιασμός του μεριδίου της στην παγκόσμια αγορά έως το 2000 από 5% σε 10%, επιτυγχάνοντας αξία εξαγωγών μεταξύ 1,2 και 1,5 δις δολάρια ΗΠΑ. Το 1999, το πραγματικό μερίδιο που επιτεύχθηκε και για τις δύο κατηγορίες, gt και cgt, ήταν 7%, παρά το γεγονός ότι ο στόχος των συνολικών εσόδων μπορεί και να είχε επιτευχθεί. Αυτό παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα με τη βοήθεια στατιστικών από την Chinese Shipbuilding Industry Association.

Η CSSC ιδρύθηκε το 1982 για την εκμετάλλευση των ναυπηγείων, τα οποία παλαιότερα ήταν χωρισμένα σε ομάδες σύμφωνα με το 6ο Υπουργείο Μηχανημάτων και το Υπουργείο Επικοινωνιών (Υ.Ε.). Το Υ.Ε. συνέχισε να είναι υπεύθυνο για έναν αριθμό μικρότερων ναυπηγείων που κατασκεύαζαν παράκτια σκάφη και επισκεύαζαν πλοία, ενώ η CSSC ανέλαβε τη διαχείριση των κύριων τομέων της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Παρότι οι λογιστικές καταστάσεις δεν δημοσιοποιούνται, διάφορες πηγές επιβεβαίωσαν την πληροφορία ότι οι μεγάλες ζημιές που σημειώθηκαν από τότε που η εν λόγω βιομηχανία εισήλθε στην διεθνή αγορά, στις αρχές του 1980, έδωσαν την ώθηση για την αναδιάρθρωση της βιομηχανίας που βρίσκεται υπό κρατικό έλεγχο. Οι βασικοί λόγοι που κρύβονται πίσω από την εν λόγω κατάσταση θεωρούνται ότι είναι οι εξής (σύμφωνα με τις κινεζικές αρχές)²⁷:

- Χαμηλή παραγωγικότητα, λόγω κεντρικά διευθυνόμενου συστήματος,
- Κακή διαχείριση,
- Ανεπαρκής σχεδιασμός,
- Έλλειψη γνώσης των διεθνών πρακτικών
- Διαφθορά.

²⁶ China Shipping Co., “The company”, www.chinashipping.com.

²⁷ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 181-183

Η ενίσχυση για την κάλυψη των ζημιών αποτέλεσε την κύρια μορφή επιδότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα. Για την επίτευξη των στόχων της, η κυβέρνηση αναγνώρισε την ανάγκη έγκρισης μηχανισμών καθαρά εμπορικών, που εν μέρει συγκρούονται με την ιδεολογία, η οποία για παράδειγμα απαγορεύει τις περικοπές προσωπικού· είναι φανερό ότι θα περάσει καιρός έως ότου επιτευχθούν οι στόχοι της βιομηχανίας και γίνει κατανοητό το πλέγμα των εμπορικών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα στις κρατικές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, σχετικά με την εκτέλεση συμβολαίων είναι συνήθης η πρακτική της υπεργολαβίας στο πλαίσιο της οποίας απασχολείται εργατικό δυναμικό χαμηλού κόστους, έστω και αν υποαπασχολείται, αντί για το μόνιμο εργατικό δυναμικό.

Μέχρι πρόσφατα, η κρατική βιομηχανία ήταν πρωτίστως, πλην όμως όχι αποκλειστικά, υπό τον έλεγχο της μονολιθικής CSSC. Την επιχείρηση διηύθυναν βασικά δημόσιοι υπάλληλοι, ως ένα κυβερνητικό κλάδο. Μετά την αναδιάρθρωση, η βιομηχανία διαιρέθηκε σε δύο κύριους ομίλους:

- Κρατική Ένωση Ναυπηγικής της Κίνας (CSSC - νότιος ναυπηγικός όμιλος, ο οποίος περιλαμβάνει ναυπηγεία στις πόλεις Guangdong, Jiangxi, Anhui and Shanghai),
- Κρατική Ένωση Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSIC - βόρειος ναυπηγικός όμιλος, ο οποίος περιλαμβάνει ναυπηγεία στις πόλεις Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi and Liaoning).

Οι εν λόγω επιχειρήσεις λογοδοτούν, εν τέλει, στην κινεζική κυβέρνηση και ρυθμίζονται από την επιτροπή επιστημών, τεχνολογίας και εθνικής άμυνας. Η μεγαλύτερη από τις δύο είναι η CSIC με έδρα στο Beijing, της οποίας τα κεφάλαια ανέρχονται σε 9,5 δις Yuan (περίπου 1,15 δις δολάρια ΗΠΑ). Η CSIC περικλείει 48 βιομηχανικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των Dalian, Dalian New, Qingdao Behei, Liaoning Shipyard και Tianjin Shipbuilding Corporation. Αυτή η εταιρεία διατηρεί επίσης 28 μονάδες με δραστηριότητες στους τομείς των επιστημών, του σχεδιασμού και της έρευνας.

Η CSSC διαθέτει κεφάλαια που υπολογίζονται σε 6,4 δις Yuan (περίπου 0,8 δις δολάρια ΗΠΑ). Διατηρεί 30 βιομηχανικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένου των Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Guangdong Shipping και Shanghai Global Container.

Το βασικό όφελος που θα προκύψει από την αναδιάρθρωση είναι η υποδιαίρεση της βιομηχανίας σε ομίλους, οι οποίοι διοικούνται ευκολότερα. Το βασικό μειονέκτημα είναι η εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των ομίλων και δεν είναι ακόμη σαφής ο τρόπος με τον οποίο το εν λόγω πρόβλημα θα επιλυθεί.

Οι μεταρρυθμίσεις διαιρούν τη βιομηχανία ευρέως σε Βορά και Νότο. Ενώ, οι δύο όμιλοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και την αύξηση της αξίας των κεφαλαίων τους για λογαριασμό του κράτους, η κάθε επιμέρους μονάδα είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό των προϊόντων της και για τις πολιτικές τιμολόγησης που θα ακολουθήσει.

Οι ευρύτεροι όμιλοι δεν έχουν το δικαίωμα να συνάψουν συμβόλαια εκ μέρους των μελών τους ούτε και να αναμειχθούν στη ρουτίνα μιας επιχείρησης, εκτός και αν μια συγκεκριμένη ενέργεια κριθεί ως επιζήμια για το σύνολο της βιομηχανίας.

Εκτός από τους δυο βασικούς ομίλους, υπάρχουν και άλλα εμπορικά ναυπηγεία (κυρίως μικρότερου μεγέθους και τοπικά) που τίθενται υπό τον έλεγχο των παρακάτω οργανισμών:

- Ναυπηγικές βιομηχανίες που λειτουργούν υπό τον έλεγχο του Υπουργείου Επικοινωνιών, τα
- Τοπικά ναυπηγεία που λειτουργούν υπό τον έλεγχο επαρχιακών κυβερνήσεων στα Jiangsu και Fujian,
- Κοινοπραξίες ναυπηγείων (Kawasaki-COSCO, Raffles- Shangdong και Samsung - Ningbo).

Επιπλέον, υπάρχει και ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών ναυπηγείων, με κύριο παράδειγμα το Guangzhou Shipyard International. Η κυβέρνηση ήταν διστακτική όσον αφορά στην παραίτηση της από τον έλεγχο, μέσω της ιδιωτικοποίησης και της πώλησης, όπως επίσης είχε δισταγμούς σχετικά με την ίδρυση κοινοπραξιών, επειδή κατά το παρελθόν είχε κακή εμπειρία επί του θέματος.

Ουσιαστικά στην Κίνα, υπάρχουν τρία κύρια ναυπηγικά κέντρα. Το 50% των ναυπηγήσεων περίπου πραγματοποιείται στην περιφέρεια Shanghai. Σήμερα, τα ναυπηγεία στην Shanghai περιορίζονται στη ναυπήγηση πλοίων μεγέθους περίπου του Panamax λόγω περιορισμών από τα ρεύματα του αέρα στον ποταμό Huang Pu.

Η απαλλαγή από αυτόν τον περιορισμό είναι ένα από τα βασικά κίνητρα για τη δημιουργία ενός νέου ναυπηγείου στο Wai Gao Qiao, το οποίο δεν εμπίπτει στους περιορισμούς που έχουν επιβληθεί λόγω του ποταμού. Το Dalian είναι το δεύτερο σημαντικότερο κέντρο και επιλέχθηκε ως τόπος για τη δημιουργία του πρώτου VLCC ναυπηγείου. Το Guangzhou είναι το τρίτο σημαντικότερο γεωγραφικό κέντρο, ενώ υπάρχουν και άλλα ναυπηγεία σε διάφορα μέρη της χώρας.

Η γεωγραφική κατανομή των ναυπηγείων είναι σημαντική σε σχέση με το κόστος, δεδομένου ότι το κόστος διαφοροποιείται σημαντικά από περιφέρεια σε περιφέρεια στην Κίνα, με τις Shanghai και Guangzhou να εμφανίζουν το υψηλότερο κόστος σε ολόκληρη τη χώρα.

4.1. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Στα πλαίσια της ανάπτυξης της Κινέζικης οικονομίας τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας σημείωσε και σημειώνει μεγάλη επιτυχία. Πρόσφατα, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας έχει εξελιχθεί. Η βιομηχανική παραγωγή

αυξήθηκε από 14.995 δισεκατομμύρια ρενμίνμπι (RMB) το έτος 1995 σε 22 δισεκατομμύρια RMB το έτος 2000. Ο μέσος όρος ανάπτυξης για κάθε έτος υπολογίζεται σε 10,7%. Ενώ ο ρυθμός ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας, για τα εν λόγω χρόνια, μειωνόταν αισθητά εξαιτίας του αντίκτυπου της οικονομικής κρίσης της Ασίας, ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης παρέμενε στο 4%²⁸.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, η Κίνα είχε συνολικά 480 ναυπηγικές επιχειρήσεις των οποίων ο τζίρος ξεπερνούσε τα 5 εκατομμύρια RMB κατά το έτος 1998 και με συνδυασμένο τζίρο 32,7 δις RMB. Εβδομήντα από αυτά ήταν ναυπηγεία για ποντοπόρα πλοία με συνολικό τζίρο 18,3 δις RMB. Κατά το έτος 1998, τουλάχιστον 30 ναυπηγεία στην Κίνα κατασκεύαζαν ποντοπόρα πλοία ατσάλινης δομής με εξαγωγικό σκοπό. Υπήρχαν 35 σταθερές δεξαμενές με ικανότητα να δεχθούν πάνω από 5000 τόνους η καθεμιά, 11 πλωτές δεξαμενές, 53 αποβάθρες και περίπου 100 δεξαμενές επισκευής με ικανότητα να δεχθούν 3000 τόνους η καθεμιά, που συμπλήρωναν μία συνολική χωρητικότητα δεξαμενών περίπου 3 εκατομμυρίων τόνων νεκρού βάρους .

Το 2003, η ναυπηγική χωρητικότητα για ποντοπόρα πλοία με ατσάλινη δομή είναι περίπου 4.500.000 τόνοι νεκρού βάρους και η οποία παρουσιάζει μία αξιοσημείωτη αύξηση από τα 3 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους που ήταν πέντε χρόνια πριν.

²⁸ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, 77-81σελ.

Η ετήσια ναυπηγική παραγωγή ξεπέρασε τα 3.000.000 τόνους κατά την περίοδο από το έτος 1996 μέχρι το έτος 1998. Τα στοιχεία που πρόσφερε το Lloyd's Register of Shipping δείχνουν ότι η ετήσια ναυπηγική παραγωγή της Κίνας ήταν πάνω από 1.400.000 τόνους συνολικού βάρους κατά το 1997, το 1998 και το 1999, ποσό που αντιστοιχεί σε μερίδιο 5,7% του παγκόσμιου συνόλου. Η Κίνα συνεχίζει να προοδεύει και να θέτει τον εαυτό της δυναμικά στο παιχνίδι της ναυπηγικής βιομηχανίας. Το 2002 ήταν η τρίτη μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα, μετά τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία. Αυτές οι 3 χώρες, το 2001 κατασκεύασαν πάνω από 75% των πλοίων παγκοσμίως. Η Κίνα αύξησε το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο από 2.5% το 1990 σε 9.8% το 2001 με σκοπό να φτάσει το 15% μέχρι το 2010²⁹.

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι παραγγελίες νέων πλοίων που έχουν αναλάβει τα τελευταία χρόνια οι κυριότερες ναυπηγικές χώρες, από το 1992 μέχρι και τον πρώτο μήνα του 2002. Χαρακτηριστική είναι η άνοδος του μεριδίου της κινέζικης ναυπηγικής τη δεκαετία αυτή.

²⁹ American Defence Council, "China's Growing Maritime Power – Geopolitical Strategic Assessment" (2003), p. 30

Πίνακας 3: Παραγγελίες νέων πλοίων των κύριων ναυπηγικών χωρών (dwt).

Έτος	Ιαπωνία	Ν. Κορέα	Κίνα	Δ. Ευρώπη	Σύνολο
1992	24.0	12.4	3.4	9.2	60.2
1997	36.2	33.4	5.7	6.3	91.8
2001	39.0	46.7	12.8	5.5	115.4
2002 (Ιαν.)	38.9	45.6	13.4	5.5	114.3

(Πηγή: Lloyd's Register of Shipping, 2002)

4.2. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Με τη γρήγορα επεκτεινόμενη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία γνωρίζει ότι οι πλοιοκτήτες της Κίνας ψάχνουν να αναπτύξουν το θαλάσσιο εμπόριο τους, όσο ξένες εταιρίες παραγγέλνουν νεότευκτα πλοία στην Κίνα, ψάχνοντας να βρουν πηγές χρηματοδότησης από κινέζικους χρηματοδοτικούς οργανισμούς³⁰.

³⁰ Clarksons Research Studies, "Monthly review", Spring 2004, p. 28.

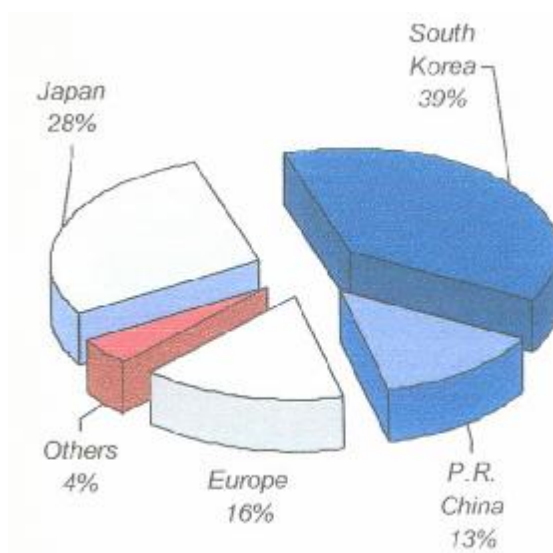
Η Κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία έκανε ρεκόρ στις παραγγελίες νέων πλοίων στο πρώτο μισό του χρόνου αυτού (2004), αφού μία αύξηση στην παγκόσμια παραγωγή πετραιλέου εκτίναξε τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια.

Μεγάλη δραστηριότητα συμβολαίων στα Κινέζικα ναυπηγεία, αύξησε τη συμμετοχή της χώρας στις νέες παραγγελίες το 2003, στο 15,8% από 13,2% του προηγούμενου χρόνου. Στον τομέα των δεξαμενοπλοίων διατήρησαν τη συμμετοχή τους του 15,22% ίση με 6.8 εκατομμύρια dwt. Πλοία χύδην φορτίου είναι η αφρόκρεμα των κινέζικων ναυπηγείων φθάνοντας το 45,5% στα συμβόλαια των newbuildings το 2002.

Τα κινέζικα ναυπηγεία επίσης, κατάφεραν να αξιοποιήσουν την άνθηση παραγγελιών στον τομέα των container, με 1.5 εκατομμύρια dwt νέων παραγγελιών, διασφαλίζοντας το 5.9% από όλες τις παραγγελίες container το 2003. Πάνω από το 3,4% που έφτασαν το 2002. Τα κορυφαία 4 ναυπηγεία: Waigaoqiao, Hudong, Dalian New Yard και New Century συλλογικά διασφάλισαν μισά από όλα τα συμβόλαια νέων παραγγελιών που υπογράφησαν το 2003 με βάση το dwt.

Σύμφωνα με το βιβλίο παραγγελιών ανά χώρα κατασκευής, το Μάρτιο του 2004 (Διάγραμμα 2), η Κίνα κατείχε το 13% των παραγγελιών φθάνοντας έτσι την τέταρτη θέση παγκοσμίως στη ναυπηγική βιομηχανία νέων παραγγελιών, μετά τη Ν. Κορέα (39%), την Ιαπωνία (28%) και τις χώρες της Ευρώπης (16%).

Διάγραμμα 2: Το βιβλίο παραγγελιών ανά χώρα κατασκευής (Μάρτιος 2004)



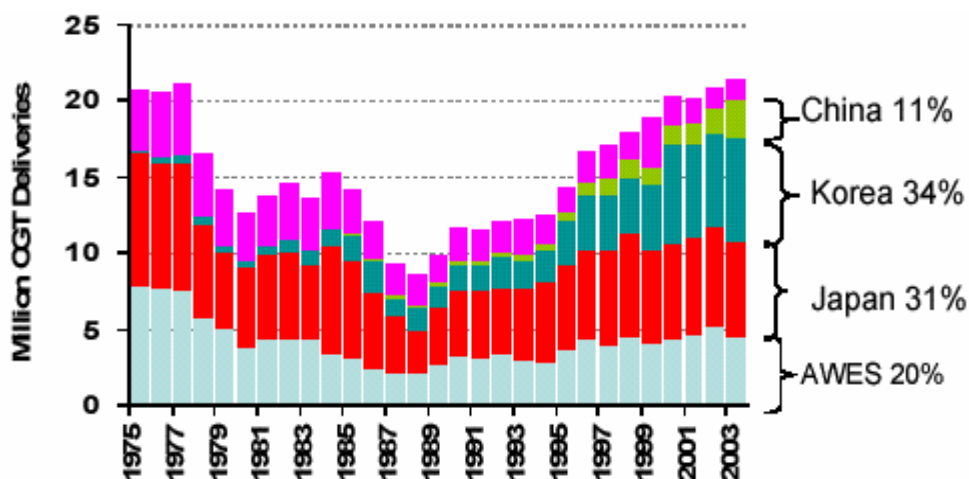
(Πηγή: Clarksons Research Studies, 2004)

Στο Διάγραμμα 3, παρουσιάζεται η πορεία της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας και το νέο ρεκόρ που σημείωσε τα τελευταία 15 χρόνια, αλλά και η σταδιακή άνθηση της κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας καταλαμβάνοντας περίπου το 11% της συνολικής παραγωγής το έτος 2003, στις παραδόσεις νέων πλοίων.

Οι παραγγελίες πλοίων στην Κίνα φθάνουν στο σύνολό τους τα 5.3 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους, περισσότερο δηλαδή από 10% των παραγγελιών παγκοσμίως³¹.

³¹ The Standard (Greater China's Business Newspaper), www.thestandard.com.hk, (14 Jul 2004)

Διάγραμμα 3: Παγκόσμια παραγωγή ναυπηγικής βιομηχανίας (1975-2003)



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2003)

Η διαφορά του ποσοστού αύξησης μεταξύ βιβλίου παραγγελιών και παραδόσεων αποτελεί, επίσης, ένα ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί μέσα από την παραπάνω γραφική παράσταση. Για το ίδιο χρονικό διάστημα, η γραμμή τάσης της αύξησης του βιβλίου παραγγελιών εμφανίζει ποσοστό ανάπτυξης της τάξεως του 17,5% ετησίως, ενώ η αύξηση στις παραδόσεις είναι περίπου της τάξεως του 7,2%.

Από αυτό συμπεραίνεται ότι η δυνατότητα παράδοσης πλοίων μεγάλης χωρητικότητας επιβραδύνει τη δυνατότητα παραγωγής περισσότερων παραγγελιών και αυτό το γεγονός είναι πιθανόν να παρακωλύει την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Μπορεί, επίσης, να οδηγήσει σε προβλήματα στην παραγωγή, προκαλώντας τη συσσώρευση ανεκτέλεστων υποχρεώσεων και αποθεμάτων, τα οποία ασφαλώς ασκούν μεγαλύτερη πίεση στα ναυπηγεία. Ανάμεσα στα τέλη του 1996 και το

1999, το βιβλίο παραγγελιών³² αυξήθηκε από 1,4 εκατ. cgt σε 2,5 εκατ. cgt, αύξηση περίπου της τάξεως του 80%. Αυτό καταδεικνύεται μέσα από τον ακόλουθο πίνακα με την παρουσίαση του βιβλίου παραγγελιών από το 1990 σε όρους cgt και από το ποσοστό παραδόσεων νέων πλοίων κατά το ίδιο διάστημα.

Πίνακας 4: Παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων σε ναυπηγεία της Κίνας

	1997	1998	1999
Παραγγελίες εξωτερικού	2,07 εκατ. Dwt	1,712εκατ. Dwt	4,48 εκατ. Dwt
Σύνολο παραγγελιών	2,29 εκατ. Dwt		8,55 εκατ. Dwt
Σύνολο εσόδων από εξαγωγές πλοίων	1,58δισ Δολ.ΗΠΑ	1,73δισ.Δολ.ΗΠΑ	1,8δισ.Δολ. ΗΠΑ

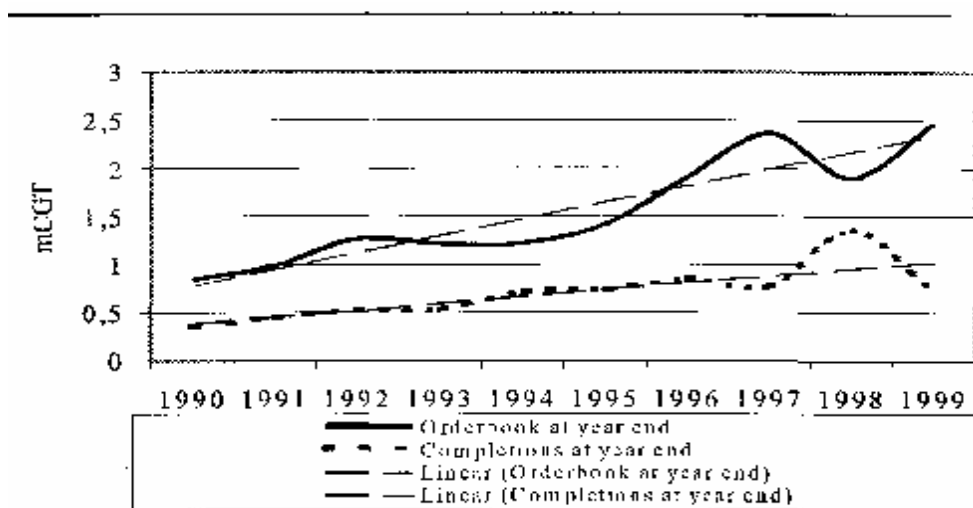
(Πηγή: *Lloyd's Register of Shipping, 2000*)

Παρά την εντυπωσιακή αύξηση που σημειώθηκε στο βιβλίο παραγγελιών, το γεγονός θα πρέπει να εκτιμηθεί συγκριτικά. Η Κίνα διαθέτει τεράστια ναυπηγική βιομηχανία (πιθανώς πάνω από 800 ναυπηγεία συνολικά, περιλαμβανομένων και των επισκευαστικών ναυπηγείων) και όμως το βιβλίο παραγγελιών της προηγείται μόνο οριακά σε σχέση με την Ιταλία (2,1 εκατ. cgt) ή τη Γερμανία (2,0 εκατ. cgt)³³.

³² Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 184-185.

³³ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 79-81.

Διάγραμμα 4: Βιβλίο παραγγελιών και παραγωγή στα ναυπηγεία της Κίνας



(Πηγή: Lloyd's Register of Shipping, 1999)

Επίσης βρίσκεται μία τάξη μεγέθους πίσω από τα γιγαντιαία βιβλία παραγγελιών της Νότιας Κορέας (10,6 εκατ. cgt) και της Ιαπωνίας (8,6 εκατ. cgt).

4.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Οι ναυπηγικές επιχειρήσεις της Κίνας βρίσκονται κυρίως στις παράκτιες επαρχίες και πόλεις, όπως οι δήμοι της Σαγκάης και της Tianjin καθώς και οι επαρχίες του Jiangsu, Liaoning, Guangdong, Zhejiang και Shandong.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Σαγκάης έχει κάνει μεγάλα βήματα μπροστά τα τελευταία χρόνια στην διεθνή αγορά. Από τα 250 πλοία που κατασκευάστηκαν στη Σαγκάη τα περασμένα πέντε χρόνια (1998 – 2003), τα 150 αγοράστηκαν από ξένους αγοραστές, σύμφωνα με το Ινστιτούτο Σχεδίασης και Έρευνας Εμπορικών Πλοίων της Σαγκάης. Ακόμα και η Ιαπωνία, δεύτερη μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα του κόσμου, δίνει πολλές παραγγελίες στη Σαγκάη. Η αποτελεσματικότητα και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών αφήνουν ικανοποιημένους τους αγοραστές των ναυπηγείων.

Κατά τα τελευταία χρόνια, έχει σημειωθεί σημαντική επέκταση της ναυπηγικής ικανότητας τόσο μέσω της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων όσο και της αναβάθμισης των υφιστάμενων ναυπηγείων.

Ένα καλό παράδειγμα είναι οι νέες εγκαταστάσεις VLCC στο Dalian που μόλις πρόσφατα κατάφερε να κλείσει την πρώτη του παραγγελία VLCC, παρά τις πολύχρονες προσπάθειες που είχε καταβάλει για να διεισδύσει στην αγορά. Ο πρόεδρος της Dalian New Shipyard άσκησε έντονες πιέσεις, προκειμένου να υποτιμηθεί το Yuan, με στόχο τη βελτίωση του ανταγωνισμού και την προσέλκυση παραγγελιών στο ναυπηγείο του. Ωστόσο, οι εν λόγω δυσκολίες δεν σταμάτησαν τη διαδικασία της επέκτασης, συμπεριλαμβανομένης της πρότασης για την κατασκευή ενός ναυπηγείου στο Wai Gao Qiao, που θα αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Έχουν αναφερθεί πέντε μεγάλα ναυπηγεία τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή και άλλα πέντε τα οποία βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού.

Οι στόχοι του 1996, σχετικά με την ανάπτυξη του κλάδου απέτυχαν και από μια άλλη άποψη που είναι σημαντική για την έρευνα του κόστους. Σύμφωνα με δηλώσεις που είχαν γίνει τότε, έως το έτος 2000 η χρήση εγχώριων μηχανημάτων θα κάλυπτε το 80% του εξοπλισμού των πλοίων που θα κατασκευάζονταν σε ναυπηγεία της Κίνας. Αυτό ασφαλώς δεν έγινε και στην πραγματικότητα η χρήση κινέζικου εξοπλισμού ήταν πολύ περιορισμένη. Ακόμη και για σκάφη που κατασκευάστηκαν για τοπικούς πλοιοκτήτες, η πολύ χαμηλή ποιότητα των κινέζικων μηχανημάτων οδήγησε σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό στη χρησιμοποίηση εισαγόμενων υλικών, παρά το γεγονός ότι οι φόροι εισαγωγών καθιστούν τις εισαγωγές σχεδόν απαγορευτικές.

4.4. ΜΟΝΑΔΕΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

Για πολλές δεκαετίες, η δραστηριότητα της διάλυσης των πλοίων αναπτυσσόταν σε διάφορες χώρες και άλλαζε τόπους εγκατάστασης, αφού πρόκειται για μία εργασία εξαιρετικά ρυπογόνα και επικίνδυνη όχι μόνον για τους εργαζόμενους σε αυτόν τον τομέα, αλλά και για το περιβάλλον. Ωστόσο, η ψήφιση νόμων περιβαλλοντικής φύσεως, η οποία στην ουσία έθετε περιορισμούς στην διαδικασία της διάλυσης των πλοίων, είχε ως αποτέλεσμα την μεταφορά της υπό ανάλυση δραστηριότητας σε γειτονικές χώρες, όπως στην Κίνα³⁴.

³⁴ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζεί & Τζεί Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 27.

Η Κίνα διαφοροποιείται σε σύγκριση με τις γειτονικές χώρες ως προς τις συνθήκες εργασίας και τις μεθόδους διεξαγωγής των εργασιών διάλυσης. Καταρχήν, οι εργασίες διάλυσης πραγματοποιούνται σε ειδικές δεξαμενές, οι οποίες είναι εφοδιασμένες με ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό και γερανούς για την μετακίνηση του προς ανακύκλωση εξοπλισμού, καθώς επίσης και των βαρέων τμημάτων του κύτους.

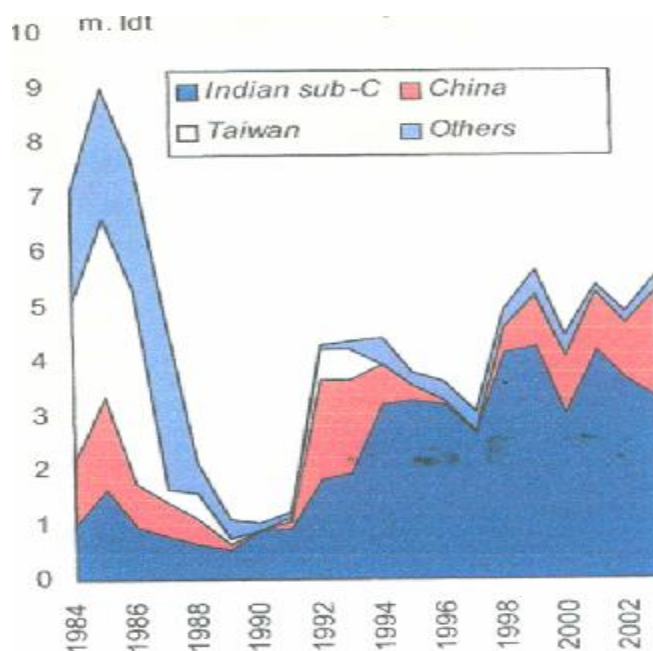
Μέχρι πρόσφατα, σε ό,τι αφορούσε στην προστασία του περιβάλλοντος, δεν προβλεπόταν η υιοθέτηση κανονισμών, με αποτέλεσμα να παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της υποβάθμισης του θαλασσίου περιβάλλοντος, εξαιτίας αλόγιστης ρήψεως βαρέων μετάλλων, τοξικών ουσιών κ.α. Κίνητρο για την προσέλκυση πλοίων, που προορίζονταν για διάλυση, στα διαλυτήρια της Κίνας αποτελεί το χαμηλό εργατικό κόστος, το οποίο συνδυάζεται με την υψηλή ζήτηση για ανακυκλωμένο χάλυβα στις γειτονικές βιομηχανικές περιοχές. Παρόλαυτά όμως, η επιβολή φορολογίας σε πλοία που προορίζονταν για διάλυση στην Δημοκρατία της Κίνας, όπως επίσης η ψήφιση αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών το έτος 1993, κατέστησαν ασύμφορη την διάλυση των πλοίων στην εν λόγω περιοχή, με αποτέλεσμα την ακόλουθη μεταφορά της συγκεκριμένης δραστηριότητας σε γειτονικές χαμηλής ανάπτυξης περιοχές όπως η Ινδία και το Μπαγκλαντές.

Παρόλο που η Κίνα ήταν εκείνη που οδήγησε την αγορά στην κατάρριψη του ορίου των US\$300/ldt, αφήνοντας πίσω όλες τις άλλες χώρες, είναι επίλεκτική στις διαλύσεις που αναλαμβάνει με βάση τις βραχυχρόνιες απαιτήσεις της. Η αγορά της

Κίνας αναζητεί κυρίως δεξαμενόπλοια για διάλυση όπως και το Μπαγκλαντές, αντίθετα με την Ινδία που έχει μείνει πίσω από τις άλλες αγορές κι έχει συγκεντρωθεί στην απόκτηση μικρότερων πλοίων ξηρού φορτίου, Ro/Ro και ψυγείων (Διάγραμμα 5).

Από το Διάγραμμα 6, φαίνεται πως η Κίνα έφτασε από το 2000, στο μέγιστο σημείο των εισαγωγών της σε χάλυβα που αποτελούνταν από κομμάτια μετάλλου και διαλυμένα πλοία. Τον Απρίλιο (2004), οι Κινέζικες αγορές πλοίων για διάλυση έπεσαν στους 50.000 ldt ενώ τον Μάιο του ίδιου χρόνου, για πρώτη φορά μετά το Μάιο του 2000, δεν υπήρξαν καθόλου αγορές πλοίων για διάλυση από την Κίνα³⁵.

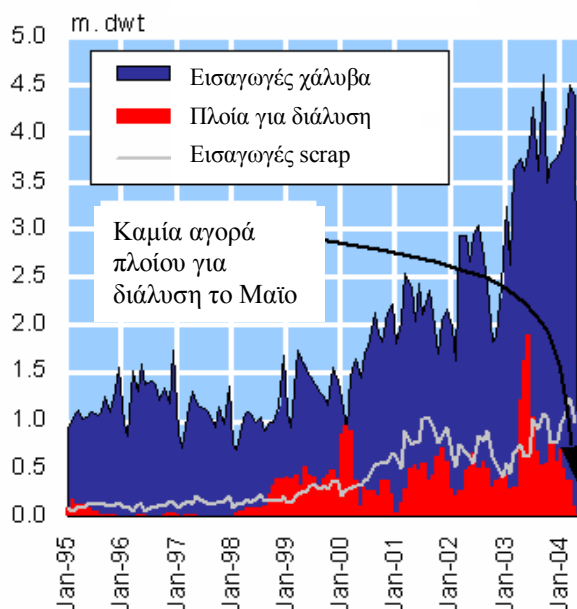
Διάγραμμα 5: Εργασίες Διάλυσης ανά χώρα



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2004)

³⁵ Dr. Martin Stopford, "A scrap of knowledge about China", (18/06/04), Clarksons, p.2.

Διάγραμμα 6: Διαλύσεις πλοίων στην Κίνα σε σχέση με τις εισαγωγές χάλυβα.



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2004)

4.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ Ν. Β. ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

4.5.1. Κόστος εργασίας, εργασιακές πρακτικές και απόδοση.

Η Κίνα για μεγάλο διάστημα θεωρείτο ως χώρα με χαμηλό κόστος παραγωγής, ειδικότερα σε σχέση με τα ημερομίσθια. Το εν λόγω πλεονέκτημα διαβρώθηκε κατά τα τελευταία έτη, λόγω της αύξησης των ημερομισθίων και της ανόδου του επιπέδου ζωής. Ο πληθωρισμός παραμένει άκαμπτος. Ανάμεσα στο 1980 και στο 1998, ο μέσος όρος των ημερομισθίων στον μεταποιητικό τομέα αυξήθηκε κατά 16% (πηγή: China

Statistical Yearbook) και σε απόλυτες τιμές τα ημερομίσθια αυξήθηκαν πάνω από 400% στη δεκαετία 1988 - 1998.

Ωστόσο, οι επιπτώσεις του πληθωρισμού στα ημερομίσθια δεν είναι ομοιόμορφες. Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται ανάμεσα στις διάφορες περιφέρειες είναι πολύ έντονες. Έτσι, το μέσο εισόδημα στην Shanghai είναι περίπου 90% υψηλότερο απ' ότι στην Liaoning. Υπάρχει, επίσης, έντονη διαφοροποίηση στα είδη των επιχειρήσεων (κρατικές ή άλλες όπως κοινοπραξίες ιδιωτικές επιχειρήσεις και καθ' ολοκληρία ξένες επιχειρήσεις). Από αυτές, οι επιχειρήσεις που φέρουν το στοιχείο της ξένης ιδιοκτησίας τείνουν να προσελκύουν τις υψηλότερες πριμοδοτήσεις πληρωμών.

Πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές και μεταξύ αγροτικών και αστικών κέντρων. Για παράδειγμα, το 1996, ο μέσος όρος ημερομισθίου στα αστικά κέντρα ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερος του μέσου ημερομισθίου στις αγροτικές περιοχές.

Στην Κίνα, δεν υπάρχουν επίσημες στατιστικές παραγωγικότητας για την βιομηχανία στο σύνολο της. Ωστόσο, υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για την παραγωγή ανά κάτοικο για οκτώ μεγάλες βιομηχανίες (πηγή: China Statistical Yearbook)³⁶, τα οποία εμφανίζουν ετήσια αύξηση της παραγωγικότητας κατά την τελευταία δεκαετία, περίπου της τάξεως του 3% μόνο. Με άλλα λόγια, η ανάπτυξη της παραγωγικότητας

³⁶ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2002.

υστέρησε σημαντικά σε σχέση με την αύξηση της βάσης του κόστους, με αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών.

Οι εν λόγω οικονομικές αλλαγές και η άνοδος του επιπέδου ζωής, ειδικότερα στα αστικά κέντρα, προκάλεσαν την αύξηση του κόστους και των τιμών στη διάρκεια των τελευταίων δυο δεκαετιών. Η μέση ετήσια αύξηση του δείκτη τιμών καταναλωτή, ανάμεσα στο 1988 και 1998, ήταν 8% (πηγή: China Statistical Yearbook). Και πάλι όμως ο συνολικός μέσος όρος καλύπτει ένα σημαντικό διαχωρισμό μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Η μέση αύξηση στις αστικές περιοχές για το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 10%. Σε απόλυτους όρους οι τιμές καταναλωτή αυξήθηκαν κατά 2,5 φορές μέσα στο διάστημα 1988 - 1998.

Πρόσφατα, οι αυξήσεις περιορίστηκαν λόγω της πίεσης της ανταγωνιστικότητας. Το 1998 καταγράφηκε η πρώτη πτώση των τιμών που ήταν γενικά 3% στις τιμές καταναλωτή. Στις αστικές περιοχές, η πτώση ήταν μόνο 1% και δεν έγινε ιδιαίτερα αντιληπτή.

Οι εργοστασιακές τιμές των βιομηχανικών αγαθών αυξήθηκαν, επίσης, ανταποκρινόμενες στη αύξηση της βάσης του κόστους. Στη δεκαετία 1988-1998, οι εργοστασιακές τιμές αυξήθηκαν περίπου κατά 100%, με ετήσιο μέσο όρο αύξησης 9,3% (πηγή: China Statistical Yearbook)³⁷.

³⁷ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς, Πειραιάς 2002, σελ. 180-185.

Τα ναυπηγεία της Κίνας τείνουν να αποδειχθούν σημαντικοί εργοδότες. Ένα χαρακτηριστικό παραδοσιακό ναυπηγείο μπορεί να απασχολεί από 9.000 έως 12.000 άτομα. Όλοι αυτοί οι εργάτες δεν απασχολούνται άμεσα στη ναυπήγηση των πλοίων, δεδομένου ότι πολλά ναυπηγεία παρουσιάζουν διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους. Παρά ταύτα, πρόκειται για τεράστια ναυπηγεία σύμφωνα με τη σύγχρονη αντίληψη. Ο αδρανής χρόνος είναι χαρακτηριστικά πάρα πολύς (σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις υπολογίστηκε γύρω στο 17% των πληρωμένων ωρών σε ένα από τα πιο παραγωγικά ναυπηγεία) και αυτό σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια σημαίνει ότι τα ναυπηγεία της Κίνας εμφανίζουν σε γενικές γραμμές πλεονάζον προσωπικό. Η κατάσταση δεν μπορεί να αλλάξει, λόγω των απαγορευτικών διατάξεων σχετικά με τις απολύσεις προσωπικού, όπως θα απαιτούσε η κατάσταση. Το πραγματικό ποσοστό του πλεονάζοντος προσωπικού εξαρτάται από το επίπεδο του βιβλίου παραγγελιών. Εάν υποθεθεί ότι το τρέχον σχετικά υψηλό βιβλίο παραγγελιών συνδέεται με ένα κατάλληλο επίπεδο επάνδρωσης, από την ανάλυση φαίνεται, ότι τα κρατικά ναυπηγεία στη διάρκεια των τελευταίων ετών υπέφεραν από πλεονάζον προσωπικό που έφθανε το διπλό αριθμό εργατών από εκείνο που ήταν πραγματικά απαραίτητος. Το πλεονάζον προσωπικό επιδεινώνεται περισσότερο από τη συχνή χρήση χαμηλόμισθου εργατικού δυναμικού στο πλαίσιο υπεργολαβιών (συνήθως περίπου στο 60% του κόστους χρησιμοποίησης των εργατών της ίδιας της επιχείρησης), το οποίο αντικαθιστά τους εργάτες των ναυπηγείων που κοστίζουν περισσότερο, προκειμένου να μειωθεί το άμεσο

κόστος έναντι των συμβολαίων. Αυτό συμβαίνει συχνά χωρίς να γίνονται περικοπές στο εργατικό δυναμικό που αντικαθίσταται.

4.5.2. Κόστος υλικών.

Η Κίνα συγκαταλέγεται στις μεγάλες παραγωγικές χώρες χάλυβα και το μεγαλύτερο ποσοστό μαλακού και υψηλής αντοχής χάλυβα συλλέγεται από την εγχώρια παραγωγή. Ειδικοί τύποι χάλυβα ίσως εισάγονται από την Ιαπωνία ή τη Νότια Κορέα. Οι τιμές του χάλυβα αυξάνονται σταθερά στο εσωτερικό της Κίνας κατά ένα ετήσιο μέσο ποσοστό 6% στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

Η τρέχουσα τιμή για τον χάλυβα Α' ποιότητας που χρησιμοποιείται στη ναυπηγική είναι κατά πάσα πιθανότητα υψηλότερη από εκείνη που ίσως να πωλείται σε ένα εργοστάσιο της Κορέας, αλλά κάτω από ένα κεντρικά διευθυνόμενο σύστημα, τα ναυπηγεία δέχονται συχνά την εντολή να αγοράζουν από τοπικά εργοστάσια χάλυβα πολλές φορές άσχετα από το κατά πόσον χρειάζονται τον χάλυβα. Έτσι, έχει δημιουργηθεί μια κατάσταση όπου πολλά από τα παραδοσιακά ναυπηγεία του κρατικού τομέα πνίγονται από αποθέματα και συσσώρευση χάλυβα.

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αύξηση της ποσότητας των μηχανημάτων που παράγονται εγχώρια και χρησιμοποιούνται σε πλοία που κατασκευάζονται στην Κίνα έχουν μέχρι στιγμής αποβεί άκαρπες. Εξοπλισμοί που κατασκευάζονται στην Κίνα, ενώ είναι φθινοί, δεν θεωρούνται ως επαρκώς αξιόπιστοι

από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών (περιλαμβανομένων και αυτών της ίδιας της Κίνας) και η χρησιμοποίηση τους θεωρείται ότι διακυβεύει την αξία μεταπώλησης του πλοίου.

Για τούτο τον λόγο, η μεγάλη πλειοψηφία των μηχανημάτων είναι εισαγόμενη. Η εισαγωγή μηχανημάτων γίνεται κατά προτίμηση από την Ευρώπη ή την Ιαπωνία με λιγότερες εισαγωγές από τη Νότια Κορέα, εξαιρουμένων των κυρίων μηχανών. Η έρευνα συνεχίζεται προκειμένου να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο βαθμός του πλεονεκτικού κόστους που απολαμβάνουν τα ναυπηγεία της Κίνας.

Η έρευνα σήμερα δείχνει ότι τα εγχώρια μηχανήματα είναι περίπου 30% φθηνότερα από τα εισαγόμενα, αλλά η χρήση τους είναι περιορισμένη, κατά κύριο λόγο στα βασικά μηχανήματα και σε μηχανήματα που χρειάζονται άδεια για την κατασκευή τους.

4.5.3. Επιτόκια.

Η κυβέρνηση έχει ως στόχο τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης γύρω στο 8% ετησίως και προσπαθεί να δημιουργήσει τις οικονομικές προϋποθέσεις, προκειμένου να προωθήσει τα σχέδια της, περιλαμβάνοντας μέτρα για την τόνωση της αύξησης της κατανάλωσης και για την ανάπτυξη της υποδομής. Υπό το φως αυτών των δεδομένων και γνωρίζοντας ότι οι τιμές έχουν σημειώσει ελαφρά πτώση, η Λαϊκή Τράπεζα της Κίνας (PBC) τα τελευταία χρόνια, μειώνει συνεχώς τα επιτόκια. Τα

επιτόκια για τα δάνεια κεφαλαίων κίνησης για κρατικές επιχειρήσεις έχουν μειωθεί από περίπου 10% σε περίπου 6% από το τέλος του 1996. Τον Ιανουάριο του 2000 τα επιτόκια της PBC για τα δάνεια κεφαλαίων κίνησης ήταν 5,85% για 12 μήνες και 5,60% για 6 μήνες. Τα επιτόκια για ιδιωτικές επιχειρήσεις πριμοδοτούνται και βρίσκονται περίπου στο 7,25%.

4.5.4. Συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες διατηρούνται σταθερές τα τελευταία χρόνια, τόσο ώστε η σχέση Yuan και δολαρίου ΗΠΑ να θεωρείται αμετάβλητη. Το νόμισμα εμφανίζεται δυνατό έναντι του δολαρίου μέσα από μια σταδιακή διαδικασία, κάτι που όμως έχει μειώσει την ανταγωνιστικότητα. Οι μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες, τουλάχιστον σε σχέση με το δολάριο, έχουν προσφέρει ελαφρά ανακούφιση από το αυξανόμενο κόστος, παρά τις εκκλήσεις των εξαγωγικών βιομηχανιών (συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγικής βιομηχανίας) για υποτίμηση. Οι απώλειες στην ανταγωνιστικότητα γίνονται περισσότερο αισθητές, όταν το Yuan μετριέται σε σχέση με τα νομίσματα της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας.

4.6. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ Ν. Β. ΤΗΣ Α.Δ. ΚΙΝΑΣ.

Η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία και άλλες σχετικές βιομηχανίες θα συνεχίσουν να ανοίγουν στον εξωτερικό κόσμο, ο οποίος θα οδηγήσει στον όλο και περισσότερο

έντονο ανταγωνισμό αγοράς. Μέχρι το 2005³⁸, με το τέλος της μεταβατικής περιόδου μετά από την είσοδο της Κίνας στον ΠΟΕ, οι κινεζικές βιομηχανίες υπηρεσιών θα έχουν μπει σε μια νέα γενιά. Η εθνική επεξεργασία θα χορηγηθεί σε ξένες επιχειρήσεις επενδύσεων, με αφαιρούμενους τους διάφορους περιορισμούς για την είσοδο στην αγορά, και τις πολιτικές διαφανέστερες. Σαν τμήμα του κινεζικού τομέα των υπηρεσιών, η ναυπηγική βιομηχανία και άλλες σχετικές βιομηχανίες θα προσελκύσουν βεβαίως περισσότερες ξένες επενδύσεις ή τις πρόσθετες επενδύσεις, και ο ανταγωνισμός αγοράς θα γίνει εντονότερος. Όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης λιμένων, οι μεταρρυθμίσεις θα πραγματοποιηθούν για να χωρίσουν τις λειτουργίες της κυβέρνησης από αυτήν της επιχειρησιακής επιχείρησης. Οι ξένοι επενδυτές θα ενθαρρυνθούν περαιτέρω για να συμμετέχουν στην κατασκευή και τη διαχείριση του λιμένα.

³⁸ Dr. Martin Stopford, "Prospects for the Shipping Market in 2003 and Beyond", Hong Kong, Shipowners Association, 20/02/03.

Κεφάλαιο 5ο

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΗ

5.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Στην πραγματικότητα, η αναβίωση του Κινέζικου εμπορικού στόλου ξεκίνησε τη δεκαετία του 1960, όταν ο στόλος υπό κινεζική σημαία ήταν μόνο 470.000 κοχ (grt). Το 1961 ιδρύθηκε η εταιρεία China Ocean Shipping Company (COSCO), και ο στόλος της Κίνας ξεκίνησε να αναπτύσσεται γρήγορα, διπλασιάζοντας τους τόνους του σε 867.000 το 1970 και φθάνοντας τα 8.6 εκατομμύρια τόνους το 1980, ενώ το 1990 ο κινέζικος στόλος έφτασε τους 13.9 εκατομμύρια τόνους. Αρχικά η μεγαλύτερη από την αύξηση αυτή οφειλόταν στο εμπόριο αγαθών, ενώ αργότερα, ο κύριος λόγος ήταν η ανάπτυξη των Κινέζικων θαλάσσιων εισαγωγών οι οποίες σημείωσαν την απότομη αύξηση το 1995.

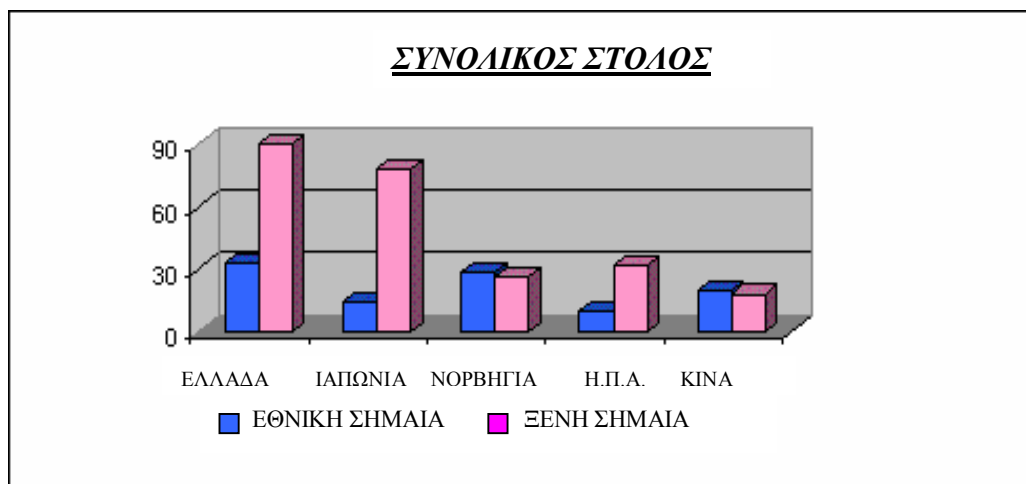
Το 2000 υπήρχαν στην Κίνα 290 ναυτιλιακές εταιρείες που ασχολούνταν με την παγκόσμια ναυτιλία και οι περισσότερες από αυτές, εκτός της COSCO και της CHINA SHIPPING GROUP, ήταν πολύ μικρές, με μέση μεταφορική ικανότητα κάτω των 10,000 dwt και κάποιες από αυτές ήταν και μοναχοβάπορες. Λόγω του μικρού τους μεγέθους οι ικανότητες τους να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους της αγοράς ήταν μάλλον αδύναμες. Εντωμεταξύ, η μεγάλη αναλογία μοναχοβάπορων εταιρειών

εντείνουν τον ακατάστατο ανταγωνισμό της αγοράς. Από την οπτική γωνία του κοινωνικού τομέα, οι εταιρείες που εμπλέκονται με τη διεθνή ναυτιλία στερούνται εξειδικευμένων τομέων με αποτέλεσμα να μην μπορούν ν' αναπτυχθούν σωστά οι ικανότητες των εταιρειών για να συμμετέχουν στον ανταγωνισμό της αγοράς.

Μέχρι το τέλος του 2000³⁹, η Κίνα κατείχε ένα στόλο 2.525 σκαφών για τη διεθνή ναυτιλία με χωρητικότητα νεκρού βάρους 37 εκατομμυρίων, από αυτά, τα 1.986 ήταν κινεζικά σκάφη με χωρητικότητα νεκρού βάρους 17 εκατομμυρίων, αποτελώντας το 46,3% του συνόλου των διεθνών ναυτιλιακών στόλων και 539 σκάφη είναι υπό σημαίες ευκαιρίας που ελέγχονται από τα κινεζικά κεφάλαια με νεκρό βάρος 19,90 εκατομμυρίων, που λαμβάνει το 53,7% της συνολικής ικανότητας μεταφοράς. Το 2000, ο στόλος της Κίνας αποτελούσε το 5,3% της συνολικής ικανότητας μεταφοράς των παγκόσμιων στόλων, και τα εμπορευματοκιβώτια αποτέλεσαν 5,0% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας των παγκόσμιων εμπορευματοκιβωτίων. Η συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου της Κίνας ακόμα κατέχει την πέμπτη θέση στον κόσμο (Διάγραμμα 7).

³⁹ Γ. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2002, 126σελ.

Διάγραμμα 7: Εγγεγραμμένη χωρητικότητα εθνικής και ξένης σημαίας των κυριότερων ναυτιλιακών κρατών (1^η Ιανουαρίου 2000).



(Πηγή Lloyd's Register, 2000)

Πλοία εγγεγραμμένα σε μια ξένη σημαία αντιπροσωπεύουν μία αυξανόμενη ποσότητα του παγκόσμιου ολικού εμπορικού στόλου. Την 1^η Ιανουαρίου 2000, 12.996 εμπορικά πλοία με 442,1 εκατομμύρια τόνους D.W., ισοδύναμο με το 61,8% της ολικής χωρητικότητας, δεν είναι εγγεγραμμένα στο κράτος εθνικότητας του ιδιοκτήτη, αλλά έχουν ξένη σημαία. Η υπέρογκη αύξηση συγκρινόμενη με τα αποτελέσματα του 1996 δείχνει ότι τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ξένη σημαία αντιπροσωπεύουν μία αυξανόμενη ποσότητα του ολικού παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Την 1^η Ιανουαρίου 1996 παγκοσμίως το μερίδιο της ξένης σημαίας αντιπροσώπευε το 54%.

Παρόλ' αυτά, εάν εξετάσουμε τις 5 κορυφαίες ναυτιλιακές χώρες παρατηρούμε πως η Κίνα, (όπως και η Νορβηγία), διατηρεί μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου της εγγεγραμμένο στην εθνική σημαία της από ότι σε ξένη σημαία.

Πίνακας 5: Κατάταξη 10 κορυφαίων κρατών εθνικότητας του ιδιοκτήτη την 1^η Ιανουαρίου, 1996, 1999 και 2000

Κράτος διαμονής Κατάταξη Dwt 2000 (1999)	Εθνική σημαία		Ξένη σημαία		Ολικός ελεγχόμενος στόλος			Ξένη σημαία		
	Εκατ Dwt	Μέση ηλικία (χρόνια)	Εκατ Dwt	Μέση ηλικία (χρόνια)	2000	1999	1996	2000	1999	1996
1 (1) Ελλάδα	40.8	19.3	90.9	20.5	131.7	127.3	118.3	69.0	66.1	57.5
2 (2) Ιαπωνία	18.0	10.2	77.3	8.6	95.2	93.8	87.1	81.1	79.0	72.9
3 (3) Νορβηγία	28.0	15.9	25.6	17.0	53.6	52.2	48.0	47.8	46.3	40.6
4 (4) ΗΠΑ	11.1	25.0	35.2	15.7	46.4	43.5	47.8	76.0	75.7	72.5
5 (5) Κίνα	21.5	21.1	17.0	12.2	38.4	36.2	34.2	44.1	42.9	34.2
6 (6) Χονγκ Κονγκ	5.8	10.5	25.3	13.6	31.1	31.7	31.0	81.4	82.5	78.3
7 (7) Γερμανία	7.5	7.8	21.7	11.3	29.2	26.1	17.0	74.3	63.8	65.2
8 (8) Κορέα	7.0	16.3	18.0	10.0	25.0	25.6	20.5	72.0	72.4	54.4
9 (12) Ταϊβάν	7.6	13.3	12.4	12.5	20.0	17.6	14.3	62.1	56.9	47.1
10 (11) Σιγκαπούρη	11.4	14.1	7.0	19.3	18.4	17.8	12.5	38.0	40.2	39.4
Σύνολο	158	16.4	330.4	14.1	489.1	471.9	430.7	67.6	65.9	58.1

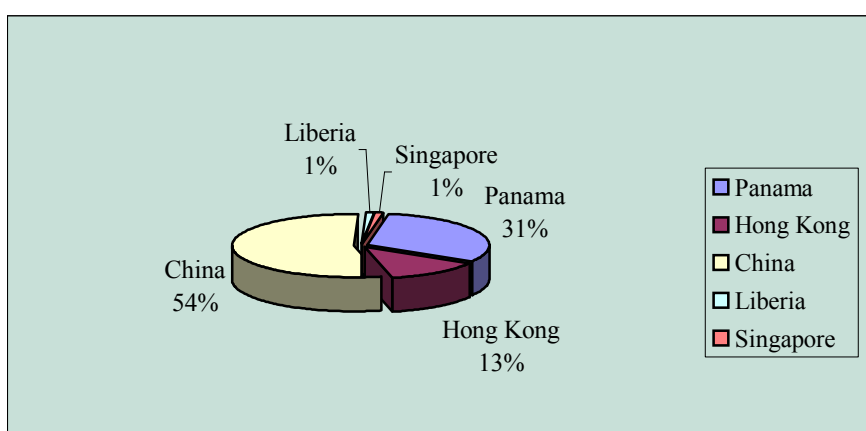
(Για πλοία των 1.000 grt και άνω)

Η σημαία της Κίνας κατέχει το 2,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας νεκρού βάρους, ποσοστό που την κατατάσει 11η στην παγκόσμια κατάταξη των χύδην στόλων ανά σημαία, σύμφωνα με στοιχεία του Μαρτίου 2004 (βλέπε Παράρτημα 1)⁴⁰. Παίρνοντας ως παράδειγμα την εταιρεία COSCO, που κατέχει το 60% του στόλου της Κίνας, μπορούμε να εξετάσουμε εκτενέστερα τη σύσταση των σημαίων που χρησιμοποιούνται από τον κινέζικο στόλο. Το 53% του στόλου της COSCO

⁴⁰ Clarksons Research Studies, "Monthly report, Spring 2004", Clarksons, p. 3-5.

χρησιμοποιεί τη σημαία Κίνας, ενώ το 32% αυτού είναι υπό σημαίες ευκαιρίας με κυρίαρχη αυτή του Panama. Η τρίτη κυρίαρχη σημαία του στόλου της COSCO είναι αυτή του Hong Kong με ποσοστό 13% όπως φαίνεται κι από το ακόλουθο διάγραμμα (στοιχεία 2004).

Διάγραμμα 8: Κατανομή σημαιών του στόλου της COSCO (2003)



(Πηγή: COSCO, 2003)

Η συνολική μεταφορική ικανότητα των διεθνών στόλων της Κίνας το 2000 είχε μια μικρή αύξηση 0,93%, αλλά οι τύποι σκαφών έχουν αλλάξει σε ορισμένη έκταση. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, πλοία πολλών χρήσεων (multi-purpose) και πλοία εμπορευματοκιβωτίων, έχουν αυξηθεί κατά 4% και 3,7% αντίστοιχα, και τα πλοία γενικού φορτίου έχουν μειωθεί κατά 1,25%, με μικρή διαφορά σε άλλα πλοία.

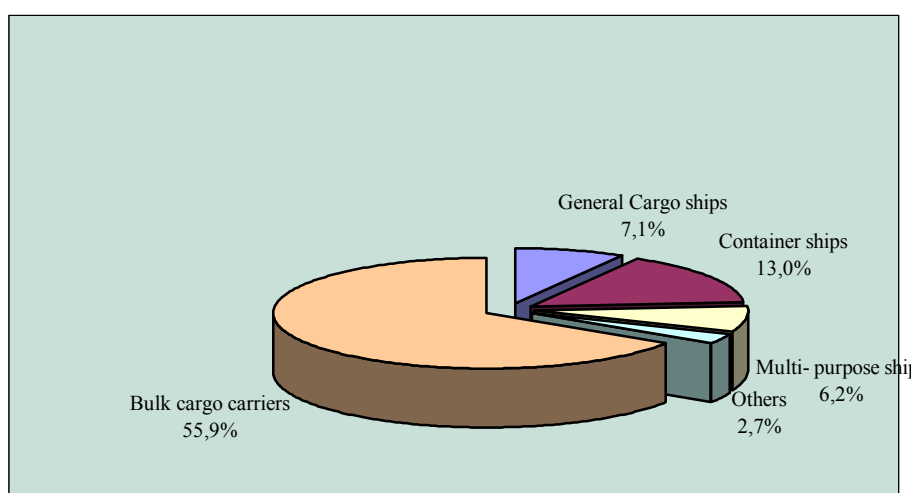
Η επένδυση σε πλοία γίνεται κυρίως από τις κρατικές επιχειρήσεις της Κίνας και φαίνεται ότι μερικοί οργανισμοί επένδυσης έδειξαν ενδιαφέρον στο διεθνή τομέα της ναυτιλίας στην Κίνα. Οι εταιρείες COSCO, CSGC (China Shipping Group Company) και ο Εθνικός Οργανισμός Μεταφορών Εξωτερικού Εμπορίου της Κίνας, κυριαρχούν στις επενδύσεις πλοίων της Κίνας με ποσοστό που υπερβαίνει το 60%.

Σήμερα, η COSCO, είναι μια δαιδαλώδης εταιρεία που της ανήκουν 34 θυγατρικές εταιρείες με βάση, 12 διαφορετικές χώρες⁴¹. Το 50% των επιχειρήσεων της εταιρείας είναι η μεταφορά αγαθών σε όλο τον κόσμο, αλλά η εταιρεία συσχετίζεται και με άλλους τομείς όπως οι μεταφορές, κατασκευές, ακίνητες περιουσίες και τουρισμός. Η COSCO, κατέχει το μεγαλύτερο στόλο της Κίνας με περίπου 600 πλοία και 60.000 εργαζομένους σε όλο τον κόσμο. Εξυπηρετεί 500 λιμάνια σε 160 χώρες. Τα πλοία της COSCO μετέφεραν το 30% του ξένου εμπορίου της Κίνας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90. Το 2001, η εταιρεία ήταν η 5η μεγαλύτερη σε στόλο εμπορευματοκιβωτίων που εξυπηρετούσαν την Αμερική. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της COSCO απέναντι στους ανταγωνιστές της είναι το χαμηλό κόστος εργασίας. Η εταιρεία έχει σημαντική παρουσία σε δυο μεγάλα στρατηγικά λιμάνια του κόσμου, το Port Said (Αίγυπτο) και τη Σιγκαπούρη.

⁴¹ American Defence Council, "China's Growing Maritime Power", (2003) p. 24

Όσον αφορά στη δομή τύπων πλοίων, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχουν πάρει τη μεγαλύτερη αναλογία, που αποτελεί το 55,9% του συνολικού νεκρού βάρους των διεθνών στόλων της Κίνας (συμπεριλαμβανομένων των πλοίων ανοικτού νηολογίου). Έπειτα είναι τα πετρελαιοφόρα, που αποτελούν το 15.1%. Πλοία εμπορευματοκιβωτίων, πλοία γενικού φορτίου και πλοία πολλών χρήσεων αποτελούν το 13,0%, 7,1% και 6,2% αντίστοιχα⁴². Το ποσοστό άλλων τύπων πλοίων φαίνεται λίγο μικρό.

Διάγραμμα 9: Η σύσταση του Κινέζικου στόλου το 2000



(Πηγή: *Global Security*, 2001)

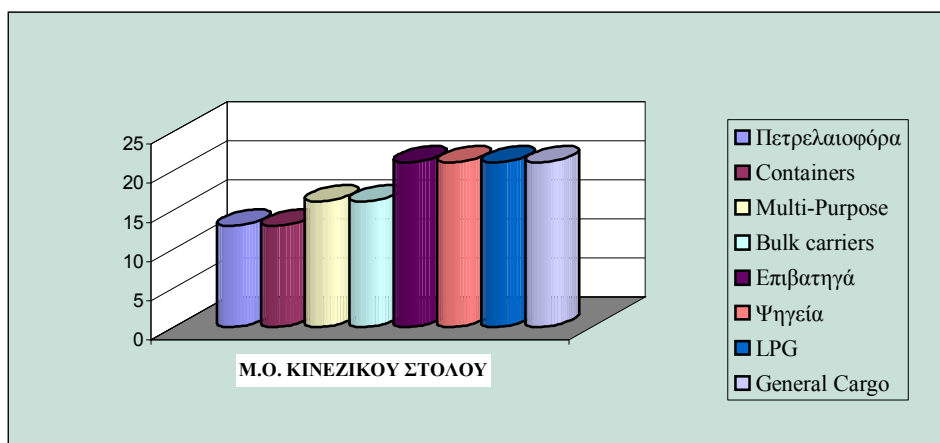
Σε σχέση με τη χωρητικότητα, η μέση χωρητικότητα των στόλων είναι 14.700, με 42.500 για τη μεταφορά χύδην φορτίου, 81.000 για τα πετρελαιοφόρα, 5.016 για τα

⁴² Global Security, "The shipping factor in China", (2001), www.globalsecurity.org.

μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, 886 TEU για τα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων και 6.676 για τα πλοία γενικού φορτίου.

Σε ότι αφορά στην ηλικία του στόλου της Κίνας, η μέση ηλικία των πλοίων που συμμετείχαν στη διεθνή ναυτιλία το 2000 ήταν 15,7 έτη με μια μικρή αύξηση, όπως συγκρίνεται με αυτή των προηγούμενων ετών, με 12,2 έως 13,5 έτη για τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, 15 έως 17 έτη για τα πλοία πολλών χρήσεων, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και 19 έως 23 έτη για τα επιβατικά σκάφη, τα πλοία ψηγεία, τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) και τα πλοία γενικού φορτίου.

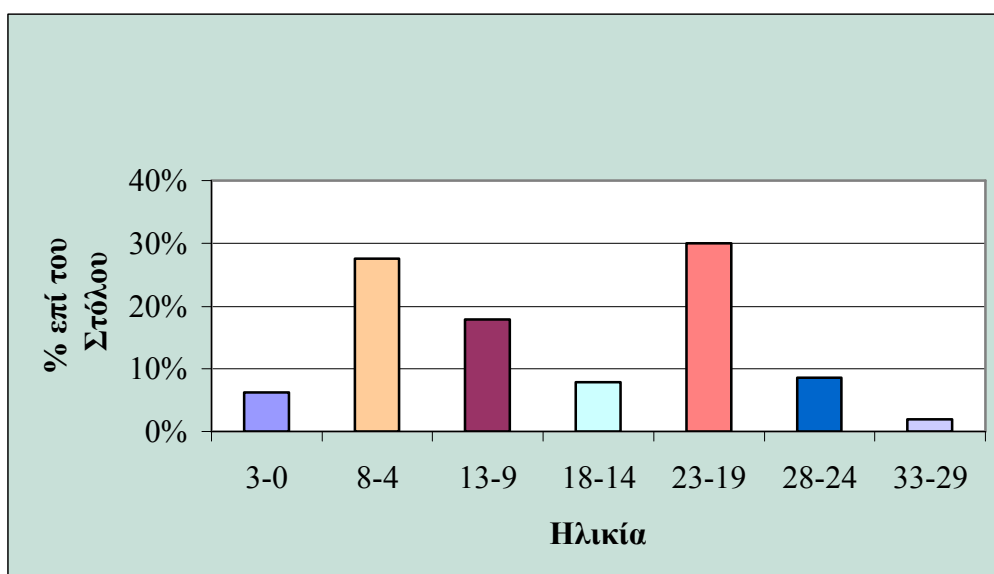
**Διάγραμμα 10: Μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του Κινέζικου στόλου
(ανά τύπο πλοίου)**



(Πηγή: Global Security, 2001)

Στο Διάγραμμα 10 παρατηρούμε πως το 30% του στόλου είναι από 19 μέχρι 23 ετών, ενώ ένα εξίσου μεγάλο ποσοστό (28%) είναι μόλις από 4 έως 8 ετών. Μεγάλο ποσοστό πολύ μικρών σε ηλικία πλοίων είναι κυρίως τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και τάνκερς⁴³.

Διάγραμμα 11: Ηλικίες του Στόλου της Κίνας (% επί του συνολικού).



(Πηγή: COSCO, 2004)

⁴³ COSCO Group, “The fleet”, (2004), www.cosco.com.cn.

5.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ Λ. Δ. της ΚΙΝΑΣ .

Κατά τη διάρκεια του ένατου πενταετούς σχεδίου, η Κίνα έχει αναπτυχθεί ενεργά και διεύρυνε τη συνεργασία της με τις σχετικές χώρες στους θαλάσσιους τομείς και υπέγραψε συμφωνίες ναυτιλίας με 14 χώρες. Μέχρι το τέλος του 2000, η κινεζική κυβέρνηση και οι ξένες κυβερνήσεις είχαν υπογράψει 56 διμερείς και πολύπλευρες ναυτιλιακές συμφωνίες (και εσωτερικής ναυσιπλοΐας).

Το 1986, οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες άρχισαν να καθιερώνουν τα πρακτορειακά γραφεία τους στην Κίνα. Η καθιέρωση τους στην Κίνα από τις ξένες επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών έχει διαδραματίσει έναν ενεργό ρόλο στην άνθιση της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς της Κίνας και στην προώθηση του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας. Μέχρι το τέλος του 1998, οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες είχαν ιδρύσει συνολικά 356 αντιπροσωπευτικά γραφεία στην Κίνα. Τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των γραφείων που ιδρύονται στην Κίνα από ξένες επιχειρήσεις έχει αυξηθεί. Μέχρι το τέλος του 2000, οι ξένες ναυτιλιακές εταιρίες από 30 χώρες και περιοχές είχαν ιδρύσει 562 πρακτορειακά γραφεία σε 35 πόλεις στην Κίνα. Επιπλέον, οι περιοχές που ιδρύουν τα γραφεία τους ξένες επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών έχουν αυξηθεί ως ένα ορισμένο βαθμό. Εκτός από τις παράκτιες πόλεις, οι περιοχές έχουν επεκταθεί σε μερικές εσωτερικές πόλεις, όπως Shenyang, Xi'an, κ.λπ.

Το 2000 οι αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τις μεταφορές κάτω από το Κρατικό Συμβούλιο έκαναν κάποια έρευνα και διατύπωσαν το σχέδιο διοικητικής

μεταρρύθμισης του τομέα για τις διεθνείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις μετά από την προσθήκη της Κίνας στον ΠΟΕ, και είχαν βασικά διαμορφώσει ένα σύνολο σχεδίων περαιτέρω να ανοίξουν την αγορά της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας, των διεθνών μεταφορών, των ξένων χρηματοδοτούμενων ναυτιλιακών εταιριών και των διεθνών σταθμών φορτίου εμπορευματοκιβωτίων, για να χαλαρώσουν το σύστημα διοίκησης πρόσβασης στην αγορά, να απλοποιήσουν τις διαδικασίες εργασίας και να μειώσουν τις διαδικασίες εφαρμογής. Προκειμένου να αναπτυχθεί το ομαλό διεθνές ναυτιλιακό σύστημα πρακτορειακών γραφείων, να βελτιωθεί η ποιότητα υπηρεσιών και να προωθηθεί ο ίσος ανταγωνισμός, δύο κύκλοι δοκιμών έγιναν σε μερικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να επεκτείνουν το επιχειρησιακό πεδίο τους που βασίζεται στον όρο λειτουργίας, το υπόβαθρο χρηματοδότησης και την ποιότητα υπηρεσιών τους, οι οποίες έχουν επιτύχει τα ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Το 2000 η ακόλουθη εργασία έγινε στα σημεία εστίασης της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς⁴⁴: 1. για να χρησιμοποιήσει τα ειδικά τιμολόγια για τη διεθνή υπηρεσία αποστολής ώστε να τυποποιηθούν οι δραστηριότητες συναλλαγής στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά 2. για να αποκαταστήσει τα γραφεία των ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο εσωτερικό της Κίνας μαζί με το Κρατικό Γραφείο Βιομηχανικής και Εμπορικής Διοίκησης 3. για να αποκαταστήσουν τους διεθνείς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και τις αποθήκες μεταφόρτωσης 4. για να κάνουν τις έρευνες για

⁴⁴ Global Security, “The Shipping factor in China” (2001), www.globalsecurity.org.

την παράνομη επιχειρησιακή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και 5. για να ερευνήσει και να πατάξει την παράνομη μεταφορά της άδειας λειτουργίας, της λειτουργίας χωρίς άδεια ή της λειτουργίας πέρα από το επιχειρησιακό πεδίο των διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μέσω του ενισχυμένου ελέγχου και της επίβλεψης, η λειτουργία της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς έχει βελτιωθεί, οι συναλλαγές των διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν ρυθμιστεί και το περιβάλλον και οι συνθήκες της αγοράς έχουν επίσης, βελτιωθεί βαθμιαία.

5.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

5.3.1. Σαγκάη: Ναυτιλιακό Κέντρο της Κίνας

Η ανάπτυξη της Σαγκάης ως ένα ναυτιλιακό κέντρο προγραμματίζεται προσεκτικά. Από τη δεκαετία 1920 -1930, η πόλη- λιμάνι της Σαγκάης ήταν ναυτιλιακός κόμβος της μακρινής Ανατολής, παγκοσμίως γνωστός. Μειώθηκε βαθμιαία στις επόμενες δεκαετίες, αλλά στο τέλος της δεκαετίας 1960 -1970, η Κίνα εισήγαγε μια πολιτική μεταρρύθμισης και διανοίγματος. Σημαντικότερα, στις αρχές της δεκαετίας του '90 οι Κινέζικες Αρχές έλαβαν την απόφαση να πάρουν τη διάνοιξη και την ανάπτυξη ως βασική σύνδεση στο περαιτέρω άνοιγμα των πόλεων κατά μήκος του

ποταμού Yangtze, και να χτίσουν, το συντομότερο δυνατόν, στη Σαγκάη ένα διεθνές κέντρο της οικονομίας, της χρηματοδότησης και του εμπορίου⁴⁵.

Σύντομα, το μεγάλο σχεδιάγραμμα για την οικοδόμηση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κέντρου της Σαγκάης, καταρτίστηκε. Συνεπώς, η δημοτική κυβέρνηση της Σαγκάης ίδρυσε ένα διοικητικό γραφείο τον Μάιο του 1996 για να ενισχύσει την ηγεσία της πέρα από την κατασκευή και την ανάπτυξη των λιμένων και τις ναυπηγικές βιομηχανίες, έτσι ώστε να μπορεί καλύτερα να οργανώσει, να συντονίσει και να διευκολύνει τις εργασίες στις διάφορες περιοχές. Το 2001, η κινεζική κυβέρνηση ενέκρινε το γενικό προγραμματισμό της ανάπτυξης της πόλης της Σαγκάης, που καθόριζε το στόχο να μετατραπεί η Σαγκάη σε διεθνές κέντρο της οικονομίας, της χρηματοδότησης και του εμπορίου μέχρι το 2020. Τα προηγούμενα επτά έτη έχουν βεβαιώσει τη μεγάλη πρόοδο σε αυτήν την προσπάθεια.

Το ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Σαγκάης (Shanghai Shipping Exchange) .

Εγκεκριμένο από το κρατικό Συμβούλιο και ιδρυμένο από κοινού με το Υπουργείο Επικοινωνιών και τη δημοτική κυβέρνηση της Σαγκάης, το ναυτιλιακό επιμελητήριο της Σαγκάης (Shanghai Shipping Exchange, SSE) εγκαινιάστηκε επίσημα στις 28 Νοεμβρίου 1996. Με το πέρασμα των χρόνων, στράφηκε στις τρεις βασικές λειτουργίες ενός ναυτιλιακού κέντρου: την τυποποίηση των συναλλαγών στην ναυτιλιακή αγορά,

⁴⁵ The Baltic Exchange, The Asia-Pacific Shipping 2003, “Buildig Shanghai”, www.stroudgate.net

τη ρύθμιση των ναύλων της ναυτιλιακής αγοράς και τη διαβίβαση των πληροφοριών της ναυτιλίας. Με τον τρόπο αυτό έχει διαδραματίσει έναν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της ναυτιλιακής αγοράς και του συστήματος υπηρεσιών της. Εξουσιοδοτημένο από το Υπουργείο επικοινωνιών, το ναυτιλιακό κέντρο ανταλλαγών της Σαγκάης έχει εφαρμόσει το σύστημα αρχειοθέτησης φορτίου για τις διεθνείς υπηρεσίες σκαφών της γραμμής εμπορευματοκιβωτίων. Κατέχοντας πολλά κανάλια για τη συγκέντρωση και τη διάδοση των πληροφοριών, το ναυτιλιακό κέντρο της Σαγκάης συντάσσει τακτικά και δημοσιεύει το Δείκτη Φορτίου Εμπορευματοκιβωτίων Εξαγωγής της Κίνας, (China Export Container Freight Index, CCFI), ο οποίος ασκεί μια εκτεταμένη επιρροή στις ναυπηγικές βιομηχανίες, και στο εσωτερικό και στο εξωτερικό.

Οι Συνδυασμένες Λιμενικές Αρχές της Σαγκάης.

Οι συνδυασμένες λιμενικές αρχές της Σαγκάης είναι μια διοικητική αρχή μέσω περιφερειών που οργανώθηκε τον Σεπτέμβριο του 1996 και είναι υπεύθυνη για τα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων στις περιοχές. Η Αρχή διαχειρίζεται τα βαθιά νερά των ακτογραμμών, συμπεριλαμβάνοντας τους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων που ολοκληρώνονται ή θα ολοκληρωθούν σε αυτές τις περιοχές: το τμήμα Yangtze κάτω από το Wusongkou (οι εκβολές ποταμού Huangpu) στη Σαγκάη, το τμήμα Yangtze κάτω από τη γέφυρα Nanjing Yangtze στην επαρχία

Jiangshu και οι ζώνες ύδατος Ningbo και Zhoushan στην επαρχία Zhejiang. Αυτή τη στιγμή η Αρχή εργάζεται προς τους στόχους του γενικού προγραμματισμού, του λογικού τμήματος της εργασίας, της συντονισμένης ανάπτυξης και της πλήρους χρησιμοποίησης των λιμένων⁴⁶.

Πρόγραμμα εκβάθυνσης των καναλιών στις εκβολές του ποταμού Yangtze.

Η φάση I του προγράμματος ανακαίνισης των καναλιών στις εκβολές του ποταμού Yangtze άρχισε επίσημα τον Ιανουάριο του 1998 για να διευκολύνει την κατασκευή των τερματικών εμπορευματοκιβωτίων στις εκβολές του ποταμού, ώστε να προσαρμοστούν τα μελλοντικά εξαιρετικά μεγάλα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα με το σχέδιο, σε περίπου 10 έτη το κανάλι εκβολών του ποταμού θα εμβαθυνθεί από τα παρόντα 7,0 μέτρα σε 12,5 μέτρα. Η φάση I του προγράμματος ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 2000, και το βάθος των καναλιών έφτασε τα 8,5 μέτρα. Ευνοϊκοί όροι δημιουργήθηκαν έτσι για την ανάπτυξη των τερματικών εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος του ποταμού Yangtze. Η φάση II του προγράμματος είναι τώρα σε εξέλιξη.

⁴⁶ China Daily, “Shanghai Grows Fast into World Shipbuilding Giant”, (19/08/2004), www.china.org.cn.

Ανακαίνιση και κατασκευή τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στη Σαγκάη

Μέσω της Φάσης I του προγράμματος, τέσσερις τερματικοί σταθμοί πολλών χρήσεων έχουν μετατραπεί συγκεκριμένα για φορτία εμπορευματοκιβωτίων. Τα πέντε αγκυροβόλια εμπορευματοκιβωτίων που άρχισαν το 1998 σύμφωνα με τα προγράμματα φάσεων II και III έχουν κατασκευαστεί και έχουν τεθεί σε λειτουργία. Οι λιμενικές αρχές της Σαγκάης έχουν ανακαινίσει επίσης μερικές αποβάθρες κατά μήκος του ποταμού Huangpu έτσι ώστε να είναι επίσης κατάλληλες για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η Σαγκάη σήμερα αριθμεί 22 αγκυροβόλια εμπορευματοκιβωτίων με ένα ετήσιο ρυθμό απόδοσης 6.15m TEUs⁴⁷.

Εργασίες εκβάθυνσης του λιμένα της Σαγκάης .

Η περιοχή για την εκβάθυνση του λιμένα εμπορευματοκιβωτίων της Σαγκάης είναι τα Μεγάλα και Μικρά νησιά Yangshan. Τον Ιούνιο του 2002, το πρόγραμμα εκβάθυνσης της περιοχής άρχισε. Στη φάση I των εργασιών εκβάθυνσης, πέντε αγκυροβόλια με μια συνολική ακτή 1.600 μέτρων χτίζονται για να φιλοξενήσουν πλοία πέμπτης και έκτης γενιάς μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων. Τα πέντε αγκυροβόλια θα έχουν βάθος, περισσότερο από 15 μέτρα, με μια ετήσια ικανότητα ρυθμού απόδοσης 2.2m TEUs. Θα τεθούν σε λειτουργία από το 2005. Εν τω μεταξύ, μια γέφυρα 32 χλμ. που θα συνδέει τα δύο νησιά με την ηπειρωτική χώρα θα χτιστεί.

⁴⁷ Twenty Equivalent Units.

Σύμφωνα με το γενικό σχέδιο για την εκβάθυνση του λιμένα Yangshan, ο λιμένας θα έχει μια συνολική έκταση εδάφους 18 τετραγωνικών χλμ και μια ακτή 20km με βαθιά νερά. Κατά συνέπεια περισσότερα από 50 μεγάλα αγκυροβόλια εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσαν να χτιστούν, με ένα ρυθμό απόδοσης περισσότερο από 25m TEUs. Μέχρι το έτος 2020, μια ακτογραμμή 10km που προσαρμόζει περισσότερα από 30 αγκυροβόλια θα έχει δημιουργηθεί στο βόρειο λιμένα (στο μικρό νησί Yangshan), και ένας πρόσθετος ρυθμός απόδοσης περισσότερο από 14m TEUs θα καταχωρηθεί⁴⁸.

Εκτιμάται, πως στα επόμενα χρόνια η διεθνής κίνηση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Σαγκάης θα διατηρεί τον γρήγορο ρυθμό ανάπτυξής της. Γι' αυτό γίνονται προσπάθειες να αναζωογονηθεί η Σαγκάη σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

5.4. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ Λ.Δ.Κ. ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.

Η ποντοπόρος ναυτιλία διεθνώς τα τελευταία δύο τρία χρόνια περίπου (2002-2004), περνάει μια περίοδο άνθησης, με τους ναύλους να έχουν εκτιναχθεί. Η άνθηση αυτή οφείλεται στην εκρηκτική ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας, η οποία φαίνεται ότι θα συνεχιστεί. Κι αυτό γιατί όσο συνεχίζει να εισάγει χάλυβα η Κίνα, θα συνεχίσει να κρατά ψηλά τις τιμές αυτού του φορτίου και της ναυτιλίας. Παρά το γεγονός ότι από

⁴⁸ BOCI Research, "Sailing in rough sea", Bank of China (30/04/04), p.85.

το 2001 η παγκόσμια οικονομία είναι αδύναμη, δεν εκφράζονται ιδιαίτερες ανησυχίες. Υπάρχουν θετικές πλευρές της παγκόσμιας οικονομίας και ιδιαίτερα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και αυτό οφείλεται στην Κίνα⁴⁹, η οποία βρίσκεται στο επίκεντρο της άνθησης και της ναυτιλίας. Η οικονομία στην Κίνα αυξάνει, με επίσημα στοιχεία, κατά 9,5% ετησίως, μια αξιοθαύμαστη απόδοση που πολλοί πιστεύουν ότι είναι πολύ μεγαλύτερη⁵⁰.

Εκτός όμως από την παγκόσμια οικονομία, η Κίνα κατέχει κυρίαρχη θέση και στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Η πολύ δυνατή οικονομική ανάπτυξη του 4.7% το 2000 οδήγησε σε μια ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου των πετρελαιοειδών και των χύμα ξηρών φορτίων, της τάξεως του 6%, ή υψηλότερη που έχει πραγματοποιηθεί από το 1988 και μετά.

Η ναυτιλία φαίνεται να παρουσιάζει διαφορετικό χαρακτήρα σε κάθε δεκαετία. Η δεκαετία του '60 ήταν μια χρυσή εποχή όπου οι πλοιοκτήτες βοήθησαν να αναδομηθούν οι δυτικές οικονομίες και οι επιχειρήσεις, όπως ο Νιάρχος και ο Ωνάσης, που πληρώθηκαν γενναιόδωρα για τις προσπάθειές τους. Μετά, η δεκαετία του 1970 - 1980 ήταν η δεκαετία των επενδύσεων που από την πετρελαϊκή κρίση του 1975. Έπειτα, η δεκαετία του 1980 - 1990 ήταν δυσάρεστη, αλλά όχι και χωρίς αποζημίωση. Στα τελευταία χρόνια της δεκαετίας αυτής οι «επιζώντες» απόλαυσαν τα καλύτερα πλεονεκτήματα της αγοράς του αιώνα. Χωρίς καμία αμφιβολία η βιομηχανία μπήκε στη

³ Εφεξής, όπου αναφέρουμε «Κίνα», εννοούμε την «Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας»

δεκαετία του 1990 με μεγάλες προσδοκίες. Στην πραγματικότητα, η δεκαετία του 1980 - 1990 ήταν απογοητευτική, με αδύναμες αγορές και φτωχές επιστροφές κεφαλαίων σε σχέση με άλλες επενδύσεις. Το γεγονός ότι τα χρηματιστήρια βρίσκονταν σε άνηση, έκανε τη ναυτιλία να φαίνεται ακόμα χειρότερη. Η ζήτηση δεν ήταν το πρόβλημα. Οι θαλάσσιες εισαγωγές αυξήθηκαν. Το πρόβλημα ήταν η προσφορά, όπου η επέκταση της δυναμικότητας των ναυπηγείων και η παράταση της ζωής των δεξαμενόπλοιων, ώθησαν στα ύψη την προσφορά. Η δυναμικότητα της ναυπηγικής πλοίων, η οποία είχε διακοπεί τη δεκαετία του '80, αναπτύχθηκε γρηγορότερα από όσο περίμενε κανείς.

Το 2000, η μεγάλη αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής ατσαλιού, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος και κάρβουνου. Συνολικά, η ζήτηση χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 5.5%⁵¹.

Το 2001, είχαμε λιγότερη οικονομική ανάπτυξη, μειώθηκαν οι μεταφορικές αποστάσεις για το κάρβουνο και ελαττώθηκε η αύξηση της ζήτησης μόνο κατά 1%. Ο στόλος επεκτάθηκε κατά 4% λόγω των βαρέων παραδόσεων νεόκτιστων πλοίων και ο ρυθμός χρησιμότητας της χωρητικότητας έπεσε κατά μέσο όρο στο 85%⁵².

Το 2002 σημειώθηκε υψηλότερη ζήτηση χωρητικότητας για προϊόντα σιδηρομεταλλεύματος και χάλυβα αλλά χαμηλότερη ζήτηση για δημητριακά και

⁵⁰ ΗΜΕΡΗΣΙΑ: «Μακρο-Οικονομία» Σαββατοκύριακο 5-6.6.04

⁵¹ Platou website, , www.platou.gr, Platou research 2003.

⁵² Ο ρυθμός χρησιμότητας είναι ο δείκτης που μας επιτρέπει να κατανοήσουμε τις συνθήκες της αγοράς. Θεωρητικά, ένας ρυθμός χρησιμότητας 90% με την ευρεία έννοια, σημαίνει πως κάνουμε χρήση ολικής χωρητικότητας και τα ποσοστά των ναύλων καλύπτουν όλα τα κόστη των νεόκτιστων πλοίων

δευτερεύοντα χύμα φορτία. Συνολικά η ζήτηση χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 2.6% ενώ ο ρυθμός χρησιμότητας μειώθηκε σε μέτριο βαθμό.

Το 2003, μια απρόσμενη αύξηση ζήτησης για ατσάλι και προϊόντα σιδήρου από την Κίνα, είχε ως αποτέλεσμα μια τεράστια συμφόρηση στα λιμάνια όλου του κόσμου. Η ζήτηση χωρητικότητας αυξήθηκε συνολικά περίπου κατά 11%. Ο στόλος αυξήθηκε μόνο κατά 2.5% και ο ρυθμός χρησιμότητας αυξήθηκε κατά 8.5% σε ένα μέσο όρο 93%.

Στις αρχές του 2004, η αγορά χύμα ξηρού φορτίου ειδικά, χαρακτηριζόταν όχι μόνο από τα υψηλά επίπεδα ναύλου και τις υψηλές τιμές πλοίων αλλά και από το γεγονός ότι η άνοδος αυτή της αγοράς διαρκούσε για ενάμιση χρόνο συνεχόμενα χωρίς κανένα ίχνος πτώσης. Εάν γυρίσουμε πίσω, στον Αύγουστο του 2002, θα δούμε πως οι πλοιοκτήτες ζητούσαν \$8.000 τη μέρα ναύλο για ένα πλοίο μεγέθους Capesize. Μετά ένα χρόνο, τον Αύγουστο του 2003, οι ναύλοι είχαν εκτοξευθεί στις \$35.000 τη μέρα. Στις αρχές του 2004, έξι μήνες μετά, οι πλοιοκτήτες λάμβαναν \$110.000 τη μέρα⁵³.

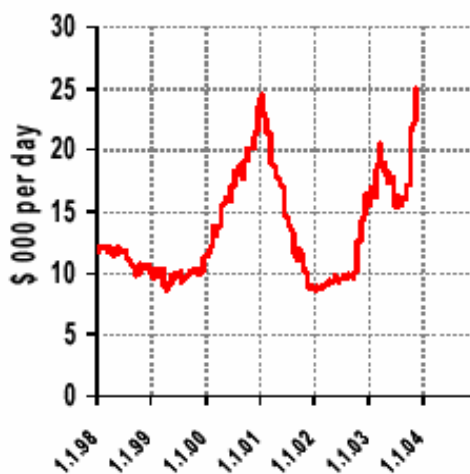
Στο παρακάτω Διάγραμμα, φαίνεται η πορεία του δείκτη Clarksea⁵⁴. Φαίνεται καθαρά πως συνεχίζει την ανοδική του πορεία από το 2003 μέχρι και τους πρώτους μήνες του νέου έτους.

συμπεριλαμβανομένου και των κεφαλαιουχικών δαπανών. Εάν ο ρυθμός είναι 80% τότε καταλαβαίνουμε πως καλύπτεται μόνο τα μεταβλητά κόστη και όχι τα κεφαλαιουχικά.

⁵³Lorentzen & Stemoco, www.lorstem.com, Weekly 04.2004 “Work, not play”

⁵⁴ Δείκτης Clarksea: Είναι ένας δείκτης που δημιουργήθηκε από την ερευνητική ομάδα της Clarkson’s Research, ο οποίος δείχνει συνολικά την πορεία των κερδών από τη βιομηχανία σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Καλύπτει όλους τους κύριους τομείς συμπεριλαμβανομένου των δεξαμενοπλοίων, των

Διάγραμμα 12: Αρχείο Δείκτη Clarksea (1998 – 2004)



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2003)

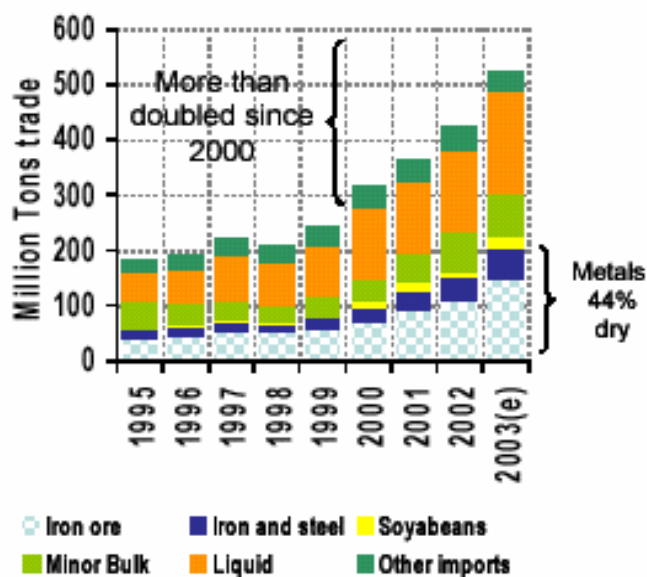
Κατά τη διάρκεια του 2003 η Κίνα βοήθησε την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία να πετύχει μερικά από τα καλύτερά της εμπορικά αποτελέσματα του 21ου αιώνα. Σχεδόν κάθε τομέας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων γνωρίζει μια άνθηση. Αλλά η πιο αξιοσημείωτη ανάπτυξη είναι η επιρροή της Κίνας πάνω στην αγορά χύμα ξηρού φορτίου. Από το 2000 μέχρι και το 2003 η Κίνα έχει αυξήσει τον όγκο των εισαγωγών της στα χύμα ξηρά φορτία, παραπάνω από το διπλάσιο και υπολογίζεται στο

φορητών πλοίων, των containers και των πλοίων υγροποιημένων φορτίων, παρέχοντας έτσι μια ενημέρωση για την κατάσταση των κερδών από τη βιομηχανία.

94% της ανάπτυξης του χύμα ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής⁵⁵, όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 13.

Στο Διάγραμμα 14, φαίνεται με τι τρόπο αλλάζουν οι εισαγωγές χάλυβα της Κίνας ξαφνικά από το 2000 και από τότε το ποσοστό αλλαγής είναι σημαντικό. Ανάμεσα στο 2001 και στο καλοκαίρι του 2003 οι μηνιαίες εισαγωγές χάλυβα αυξήθηκαν από 10 εκατομ. τόνους σε 19 εκατ. Τόνους.

Διάγραμμα 13: Κινέζικες εισαγωγές ανά είδος το 2003



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2003)

⁵⁵ Οι εισαγωγές χύμα ξηρού φορτίου αυξήθηκαν από 221.6 μ.τ. το 2000 σε 408.9 μ.τ. το 2003. Αυτό υπολογίζεται ως το 94% της αύξησης του εμπορίου των χύμα ξηρών φορτίων την περίοδο 2000 με 2003. Το 2003 η συμμετοχή της Κίνας στις εισαγωγές ξηρού φορτίου ήταν 19%. (Clarksons, M. Stopford, “China’s role in Global Trade”)

Η επεξεργασία χάλυβα θα απαιτήσει υψηλά μεγέθη πρώτων υλών παγκοσμίως και κάρβουνου για να καλύψει την υψηλή ζήτηση για προϊόντα χάλυβα της Κίνας⁵⁶.

Επιπλέον, η Κίνα έχει αυξήσει τις εισαγωγές της σε κάρβουνο αυτό το χρόνο έξι φορές περισσότερο από το 2002 για τη βιομηχανία χάλυβα. Επίσης το έλλειμμα ενέργειας που υπάρχει στην Κίνα μειώνει τις εξαγωγές σε κάρβουνο προς την Ιαπωνία και την Β. Κορέα.

Αυτό για την Ιαπωνία είναι ένα άσχημο γεγονός γιατί αύξησε τις εισαγωγές της σε κάρβουνο κατά 13% η Ιαπωνία και η Β. Κορέα αναγκαστικά προσεγγίζουν την Αυστραλία και την Ινδονησία για προσφορά κάρβουνου. Το αποτέλεσμα είναι μακρύτερες αποστάσεις και μια άνθηση ζήτησης για τονομίλια.

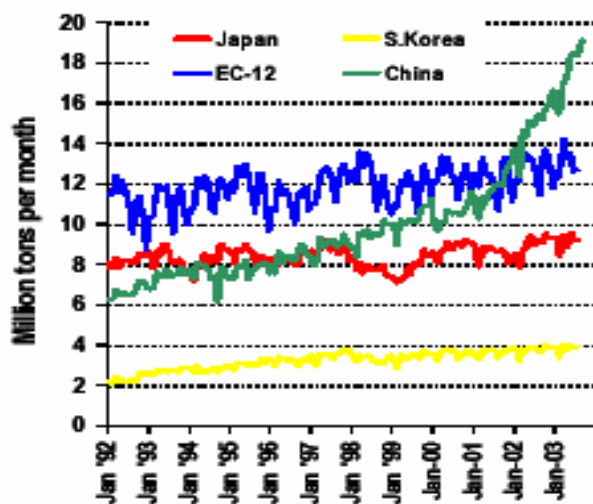
Στο εμπόριο *δημητριακών*⁵⁷, παρατηρήθηκε υψηλότερη ζήτηση στην Ασία και περισσότερες εξαγωγές από Αμερική και Αυστραλία αυτό το χρόνο. Η αγορά δημητριακών μπορεί να δυναμώσει την αγορά χύμα ξηρών φορτίων και να ασκήσει μεγαλύτερη πίεση για αύξηση των ναύλων⁵⁸.

42. Fortis Bank, Dr. Martin Stopford, “Three Cheers for Shipping”, (11/12/2003).

⁵⁷ Fortis Bank, Dr. Martin Stopford, “Three Cheers for Shipping”, (11/12/2003).

⁵⁸ Lorentzen & Stemoco, www.lorstem.com, Weekly 04.2004, “Work, not play”.

Διάγραμμα 14: Οι εισαγωγές της Κίνας σε πρωτοφανή ανάπτυξη το 2000



(Πηγή: Clarkson Research Studies, 2003)

Οι παραγωγοί σιδηρομεταλλεύματος αντιμετωπίζουν προβλήματα στα εξαγωγικά τους λιμάνια, ωστόσο η Κίνα αδυνατεί να απορροφήσει όλα τα εισερχόμενα πλοία. Το πρόβλημα της συμφόρησης έχει αυξήσει τη χρησιμοποίηση χωρητικότητας των λιμένων στο 6% και συνεισφέρει σημαντικά στην αύξηση των επιπέδων των ναύλων.

Η Κίνα και η οικονομία της απασχολεί έντονα τους ναυτιλιακούς κύκλους. Η οικονομία της, έχει τη δύναμη να δημιουργήσει ή να «διαλύσει» τη ναυτιλιακή αγορά στο μέλλον. Είναι η πιο γρήγορα αναπτυσσόμενη οικονομία των τελευταίων δέκα ετών

σε όλο τον κόσμο. Εάν η ανάπτυξη αυτή συνεχιστεί, η Κίνα θα είναι η τρίτη μεγαλύτερη οικονομία μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ιαπωνία σε 5 χρόνια.

Όσο οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι η μεγαλύτερη καταναλωτική χώρα με διαφορά, με καταναλωτική δύναμη που φτάνει τα δύο τρίτα του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της, τόσο η Κίνα θα γίνεται η μεγαλύτερη κατασκευαστική χώρα, με επενδύσεις παγίων που φτάνουν σχεδόν στο μισό του ΑΕΠ της.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Κίνας ως κατασκευάστριας χώρας έγκυται στην τεράστια εργατική της δύναμη. Έχει πετύχει γρήγορη βιομηχανοποίηση, στεγάζοντας μετανάστες από αγροτικές περιοχές σε βιομηχανικές περιοχές υψηλής ανάπτυξης. Αυτό έχει κρατήσει υψηλά την απασχόληση στις αστικές περιοχές ενώ το εργατικό κόστος παρέμεινε χαμηλό. Οι δύο γρήγορα αναπτυσσόμενες περιοχές είναι η περιφέρεια του Δέλτα του ποταμού Γιαντζι με κέντρο της τη Σαγκάη και η περιφέρεια του Δέλτα του ποταμού Περγλ, νότια. Η ανάπτυξη των δύο αυτών περιφερειών προσανατολίζεται στις εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων⁵⁹.

⁵⁹ Lorentzen & Stemoco, www.lorstem.com, Weekly 04.2004, “China on my mind”.

Κεφάλαιο 6ο

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Το έτος 2004, χαρακτηρίστηκε από τα μέτρα της Κινέζικης κυβέρνησης για ελάττωση της ανάπτυξης της οικονομίας που έχει φέρει το φόβο στις παγκόσμιες κύριες αγορές, τις αγορές προϊόντων και τις ναυτιλιακές αγορές. Στις 28 Απριλίου 2004⁶⁰, ο πρωθυπουργός της Κίνας, Wen Jiabao είπε ότι η Κίνα θα ενεργούσε δυνατά για να μειώσει τη δραστηριότητα της οικονομίας που είχε ωφελήσει την παγκόσμια ανάπτυξη αλλά, αν αφηθεί ανεξέλεγκτη, είχε τη δυνατότητα να βλάψει την παγκόσμια ανάπτυξη.

Τα μέτρα που θεσπίστηκαν κατά τη διάρκεια του επιχειρηματικού κύκλου 1993-1994 για να σταματήσουν την υπερθερμαμένη οικονομία, είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανάπτυξης προσφοράς χρημάτων κατά 20 ποσοστιαίες μονάδες και τη μείωση των επενδύσεων σε πάγια κατά 40 ποσοστιαίες μονάδες. Υπάρχουν τώρα φόβοι ότι ο τρέχων κύκλος θα μπορούσε να φέρει το χειρότερο αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη ότι η κινεζική οικονομία έχει τριπλασιαστεί στο μέγεθος κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, και ότι η Κίνα έγινε μέλος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου τον Δεκέμβριο του 2001. Τα αποτελέσματα των κινεζικών μέτρων θα φανούν στη χαμηλότερη οικονομική ανάπτυξη του υπολοίπου της Ασίας, και ενδεχομένως τον υπόλοιπο κόσμο.

Οι κινεζικές αρχές στοχεύουν για μια μείωση της ανάπτυξης της προσφοράς χρημάτων από 3 ποσοστιαίες μονάδες σε 17 τοις εκατό και μια μείωση της αύξησης επένδυσης πάγιων ενεργητικών από 8 ποσοστιαίες μονάδες σε 20 τοις εκατό από το μέσο όρο των δύο πιο πρόσφατων τετάρτων. Η σκλήρυνση της νομισματικής πολιτικής που άρχισε ήδη το Σεπτέμβριο 2003 η Κινεζική Κεντρική Τράπεζα αυξάνοντας τις απαιτήσεις επιφύλαξης των τραπεζών. Εντούτοις, παρά την αντιμετώπιση ενός πληθωρισμού 14 τοις εκατό όπως αυτό τον Ιούνιο του 1993, ο πληθωρισμός είναι κατ' ανώτατο όριο 3,2 τοις εκατό σε ετήσια βάση.

Επιπλέον, η Κίνα θα αντισταθεί πιθανώς στην αύξηση των επιτοκίων, δεδομένου ότι αυτή θα ενθαρρύνει μόνο περισσότερα επιτόλαιες επενδύσεις που μπαίνουν στην Κίνα από τους υπερπόντιους επενδυτές που στοιχηματίζουν στο Renminbi που αντιπροσωπεύεται από το σταθερό επίπεδο των 8,28 έναντι του δολλαρίου ΗΠΑ. Οι κινεζικές αρχές έχουν δηλώσει ότι δεν θα διστάσουν να αλλάξουν την πολιτική συναλλαγματικής ισοτιμίας εάν είναι απαραίτητο, η οποία πιθανώς θα περιλάβει τη σύνδεση του Renminbi με άλλα νομίσματα όπως το δολλάριο ΗΠΑ, το ευρώ και τα γεν. Εντούτοις, η σκλήρυνση στη νομισματική πολιτική μπορεί να σημαίνει ότι το εμπορικό πλεόνασμα της Κίνας θα μειωθεί, ή ακόμα και θα αντιστραφεί σε ένα εμπορικό έλλειμμα. Η ξένη άμεση επένδυση στην Κίνα θα μπορούσε επίσης να επιβραδύνει. Αυτό θα μείωνε την ανάγκη να εκτιμηθεί το Renminbi και να

⁶⁰ The Asia – Pacific Shipping, “Latest and Future Developments”, (2003), www.stroudgate.net.

απαγκιστρωθεί από το τρέχον επίπεδό του. Οι διεθνείς αγορές συναλλάγματος απορρίπτουν τώρα μια εκτίμηση τοις εκατό 5-10 στο RMB φέτος.

Τα μέτρα που οι κινεζικές αρχές έχουν αναγγείλει επηρεάζουν την αγορά προϊόντων, που χτυπούν ιδιαίτερα σκληρά τη χαλυβουργία και τη ναυτιλιακή αγορά χύμα ξηρών φορτίων. Για να συμπληρώσουν τη ρύθμιση νομισματικών πολιτικών, οι κινεζικές αρχές έχουν επιλέξει μερικές βιομηχανίες που είναι στον κίνδυνο υπερεπενδύσεων, όπως η χαλυβουργία, η ακίνητη περιουσία, το αλουμίνιο και το τσιμέντο. Για τη χαλυβουργία, η απαίτηση για να πάει μπροστά με ένα νέο πρόγραμμα επένδυσης πάγιων ενεργητικών έχει αυξηθεί από 25 τοις εκατό σε 40 τοις εκατό ή ανωτέρω. Για την ακίνητη περιουσία, το αλουμίνιο και το τσιμέντο, η κύρια απαίτηση για ένα νέο πρόγραμμα επένδυσης πάγιων ενεργητικών έχει αυξηθεί από 20 τοις εκατό σε 35 τοις εκατό ή ανωτέρω⁶¹.

Οι βιομηχανίες χάλυβα, τσιμέντου και αλουμινίου είναι όλες εντάσεως ενέργειας. Ένα υποπροϊόν των νέων περιορισμών είναι ότι η μεγάλη αύξηση ζήτησης για την ενέργεια στην Κίνα θα συγκρατηθεί, και με αυτήν, μια ανακούφιση στην ενεργειακή κρίση που έχει πλήξει μια πλειοψηφία των κινεζικών επαρχιών. Εν τω μεταξύ, η Ρυθμιστική Επιτροπή της Τράπεζας της Κίνας, έχει πιέσει επίσης τις τράπεζες για να ευνοήσει τις επενδύσεις στην παραγωγή εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και εγχώρου άνθρακα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μια μειωμένη απαίτηση

⁶¹ Lorentzen & Stemoco, www.lorstem.com, Weekly 18.2004, “A dangerous time of the year?”.

εισαγωγών για τον άνθρακα, ασκώντας τη λιγότερη πίεση στους υπερπόντιους προμηθευτές.

Οι κινεζικές αρχές επίσης έχουν δηλώσει ότι θα προσπαθήσουν να αφαιρέσουν άλλες δυσχέρειες, όπως η εσωτερική μεταφορά και η συμφόρηση λιμένων. Η ικανότητα σιδηροδρομικών γραμμών αυξάνεται, καθώς επίσης και ο αριθμός φορτηγών, ρυμουλκών και φορτηγίδων. Τουλάχιστον τρεις κινεζικοί λιμένες χύμα ξηρού φορτίου θα επεκταθούν από την άποψη της χωρητικότητας, το έτος 2005, που είναι το Rizhao, το Qingdao και το Dalian. Όλα αυτά τα μέτρα θα επηρεάσουν την ναυτιλιακή αγορά, ειδικά αυτή των ξηρών φορτίων.

Κεφάλαιο 7^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Θέλοντας να συνοψίσουμε τα παραπάνω, για να επικεντρωθούμε στα δυνατά σημεία της Κίνας που χαρακτηρίζουν τη θέση της στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο καταλήγουμε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Η Κίνα τα τελευταία 25 χρόνια, έχει μπει σε ένα πρόγραμμα μεταρρύθμισης της οικονομίας της από ένα σύστημα μη ευέλικτο και Σοβιετικού τύπου συγκεντρωτισμό σε μια οικονομία που η αγορά της θα είναι ανοικτή στο εξωτερικό

εμπόριο και τις επενδύσεις. Η Κίνα, μια από τις γρηγορότερα αναπτυσσόμενες οικονομίες του κόσμου, έχει κάνει τρομερή πρόοδο την τελευταία δεκαετία, μειώνοντας την φτώχεια χάρις σε ένα οικονομικό σύστημα που ανοίγεται όλο και περισσότερο στο εμπόριο και τις ξένες επενδύσεις. Καμία χώρα στην ιστορία δεν έχει εκτοξευθεί στη βαθμίδα της παγκόσμια οικονομία τόσο δραματικά όσο η Κίνα. Από το 2001, αυτή η οικονομία θα υπόκειται σε ένα σύστημα κανόνων του Οργανισμού Παγκόσμιου Εμπορίου, κάτι που σίγουρα διευρύνει και την παγκόσμια οικονομική συνεργασία. Η προσχώρηση της Κίνας στον Οργανισμό Παγκόσμιο Εμπορίου, το 2001, έχει σηματοδοτήσει ένα νέο στάδιο ανοίγματος της Κίνας προς τον έξω κόσμο.

2. Οι φιλοδοξίες της Κίνας είναι τολμηρές. Η παραγωγική ικανότητα χάλυβά της σκιάζει ήδη εκείνη των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας που συνδυάζονται, αλλά επεκτείνεται ακόμα πυρετωδώς. Πέρυσι, κατανάλωσε 40 τοις εκατό του παγκόσμιου τσιμέντου και η αδηφάγος ζήτησή της για τα μεταλλεύματα μετάλλων και τα δημητριακά, την έκανε έναν ρυθμιστή τιμών στις διεθνείς αγορές προϊόντων. Το 2004 ξεπέρασε την Ιαπωνία για να γίνει ο παγκόσμιος δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας του πετρελαίου, μετά από τις ΗΠΑ. Αυτός ο συνδυασμός όρεξης και ενέργειας έχει κάνει την Κίνα μια από τις παγκόσμιες ταχύτατης ανάπτυξης οικονομίες. Αν και επίσημα το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της αυξήθηκε από 9,1

τοις εκατό το 2003, ανεξάρτητοι οικονομολόγοι διαπιστώνουν ότι ο πραγματικός αριθμός ήταν πιο κοντά στο 11 ή 12 τοις εκατό.

3. Το πρόγραμμα μαζικής υποδομής της Κινέζικης κυβέρνησης είναι αυτό που οδηγεί την ανάπτυξή της. Η εγχώρια παραγωγή χάλυβα έφτασε από 126mt το 2000 σε 204mt το 2003 και θα φτάσει τους 250mt το 2005 (σύμφωνα με στοιχεία της έρευνας Clarksons). Έτσι σε 5 χρόνια η Κίνα θα έχει φθάσει την παραγωγή της σε χάλυβα, ίση με όλης της Ιαπωνίας. Αλλά αυτό δεν θα είναι αρκετό. Η οικονομία της Κίνας που διανύει μια περίοδο άνθησης θα πρέπει να αποτανθεί σε εξωτερικού προμηθευτές για να καλύψει το κενό της σε χάλυβα. Ανάμεσα στο 1995 και το 2000, οι εισαγωγές χάλυβα της Κίνας αναλογούσαν μόλις σε 1.2mt το μήνα. Από τότε μέχρι το Μάρτιο του 2004 τετραπλασιάστηκαν σε 4.5mt.

4. Η Κίνα έχει μια ναυτιλιακή παράδοση πολλών χρόνων. Δεν εμφανίστηκε ξαφνικά σήμερα από το πουθενά, όπως πολλοί πιστεύουν. Πέντε μήνες πριν τον Αμερικάνικο Εμφύλιο Πόλεμο, οι Κινέζοι είχαν ήδη κατασκευάσει μεταλλικά πλοία και συμμετείχαν στην πρώτη ναυμαχία με μεταλλικά πλοία που έγινε ανάμεσα σε αυτούς και τους Κορεάτες. Σήμερα ο στόλος της Κίνας αριθμεί περίπου 2.525 πλοία, υπερβαίνοντας τα 37 εκατομμύρια dwt και η συνολική μεταφορική ικανότητά του, κατατάσει την Κίνα 5η στον κόσμο. Από τα 37 εκατομ. dwt, τα 20 εκατομμύρια dwt είναι υπό κινέζικη σημαία και η μέση ηλικία των πλοίων αυτών

φθάνει τα 21 χρόνια. Τα υπόλοιπα 17 εκατομμύρια dwt του στόλου της, είναι υπό ξένη σημαία και νεότερα σε ηλικία (μέσος όρος ηλικίας 12,2 χρόνια). Στο μεγαλύτερο ποσοστό του, ο στόλος της Κίνας αποτελείται από πλοία φορτηγά χύμα φορτίου (55,9%) ενώ το αμέσως επόμενο μεγάλο ποσοστό του στόλου ανοίκει σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων (13%). Ο στόλος της Κίνας είναι κυβερνητικός, κι αυτό γιατί οι επενδύσεις σε πλοία γίνονται κυρίως από κρατικές επιχειρήσεις της Κίνας, όπως οι εταιρείες COSCO και CSCG. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της Κίνας απέναντι στους ανταγωνιστές της, είναι το χαμηλό κόστος εργασίας παράλληλα με τους ικανότατους ναυτικούς της.

5. Μέσα στα πλαίσια ανάπτυξης της χώρας, ο ναυτιλιακός τομέας της Κίνας εξελίσσεται αδυσώπητα. Πολλά αντιπροσωπευτικά γραφεία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών εγκαθιστούνται στην Κίνα από το 1986 και αυτό συμβάλει στην προώθηση του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας. Εκτός από τις παράκτιες πόλεις ενθαρρύνονται οι επενδύσεις ώστε γραφεία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών να εγκατασταθούν και σε εσωτερικές πόλεις της Κίνας κι αυτό ενισχύει την ανάπτυξη της ενδοχώρας της Κίνας.
6. Ο ενεργός ρόλος της Κίνας στην παγκόσμια ναυτιλία τα τελευταία χρόνια, έχει ως αποτέλεσμα την ανάγκη για εξέλιξη των λιμένων της σε ναυτιλιακά κέντρα, με σύγχρονο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις που σκοπό έχουν να ανεβάσουν το επίπεδο της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχουν, να αυξήσουν την απόδοσή τους και

συνεπώς να πετύχουν την πλήρη ικανοποίηση των χρηστών. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται πολλά λιμάνια στην Κίνα και αποκτούν έτσι ενεργό ρόλο στον ανταγωνισμό των σύγχρονων λιμένων. Σε αυτό αποσκοπούν έργα εκβάθυνσης λιμένων, ανακαίνιση και κατασκευή τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων.

7. Η Κίνα διαθέτει τεράστια ναυπηγική βιομηχανία, πάνω από 480 ναυπηγικές επιχειρήσεις όπου απασχολείται μεγάλος αριθμός εργατικού και υπαλληλικού προσωπικού. Η συνολική ναυπηγική χωρητικότητα των δεξαμενών τους είναι 4,50 εκατομμύρια dwt σύμφωνα με στοιχεία του 2003. Τα περισσότερα ναυπηγεία της Κίνας είναι κρατικά και ο τζίρος τους ξεπερνά τα 32,7 δις RMB, ενώ ο ρυθμός ανάπτυξής τους υπολογίζεται σε 10,7% το χρόνο. Μέσα σε μια 10ετία (1990- 2001) αύξησε το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο από 2,5% σε 9,8%. Το 2002 ήταν η 3η μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα. Η Κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία έκανε ρεκόρ παραγγελιών νέων πλοίων στο πρώτο μισό του 2004, ενώ το 2003 καταλάμβανε το 11% της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής. Το οξύμωρο όμως σε ότι αφορά στην ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας είναι πως ο μεγάλος αριθμός των νέων παραγγελιών που λαμβάνει η Κίνα, δε συμβαδίζει με ισόποσο αριθμό παραδόσεων. Η δυνατότητα παράδοσης πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, επιβραδύνει τη δυνατότητα παραγωγής περισσότερων παραγγελιών με αποτέλεσμα να δημιουργείται χάσμα ανάμεσα στο μέγεθος των παραγγελιών και των παραδόσεων.

8. Σχετικά με το κόστος παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κίνας, για πολλά χρόνια θεωρείτο χαμηλό, ειδικά σε σχέση με τα ημερομίσθια. Τα τελευταία χρόνια όμως, αυξήθηκαν τα ημερομίσθια και στο βιοτικό επίπεδο σημειώθηκε άνοδος. Ο πληθωρισμός παραμένει άκαμπτος αλλά οι επιπτώσεις του στα ημερομίσθια δεν είναι ομοιόμορφες. Οι οικονομικές αλλαγές και η άνοδος του επιπέδου ζωής, κυρίως στα αστικά κέντρα, προκάλεσαν την αύξηση του κόστους και των τιμών στη διάρκεια των 2 τελευταίων χρόνων δεκαετιών κι αυτό είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση των τιμών των βιομηχανικών αγαθών. Από το 1998 και μετά άρχισε να περιορίζεται η αύξηση λόγω των πιέσεων της ανταγωνιστικότητας.
9. Οι ναυτιλιακές και οι σχετικές με τη ναυτιλία, βιομηχανίες της Κίνας είναι μεταξύ των πρώτων και γρηγορότερων τομέων για να ωφεληθούν από την προσθήκη της χώρας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Από τότε που εισήχθη στον Οργανισμό, μεγάλες αλλαγές και εξελίξεις έχουν συμβεί στην οικονομία και το εμπόριο της Κίνας, μέσω όλων των ειδών των βιομηχανιών. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο διατήρησε την υγιή αύξηση. Μετά από την είσοδο της Κίνας στον ΠΟΕ, τα δασμολόγια στα φορτία έχουν μειωθεί ευρέως. Οι ξένοι είναι σε θέση να απολαύσουν περισσότερες ευνοϊκές πολιτικές διοίκησης, χάρη στην επεκταθείσα εφαρμογή της ανοικτής πολιτικής. Η οικονομία της Κίνας συνεχίζει σε μια υγιή διαδρομή. Τα υπερπόντια κεφάλαια έχουν συνεχίσει να ρέουν στο έθνος, και οι εμπειρογνώμονες εκτιμούν ότι η συνολική ξένη επένδυση έφτασε σε ένα

μέγιστο σημείο της τάξεως των US\$50δισ το 2002. Η Κίνα έχει γίνει πραγματικά ένα από τα ελκυστικότερα έθνη παγκοσμίως από την άποψη της πραγματικής χρήσης της ξένης επένδυσης. Στο μεταξύ, η ιδιότητα μέλους του ΠΟΕ επιτρέπει στην Κίνα να λάβει τη θέση του πλέον προνομιούχου έθνους (Most Favoured Nation), με τα προϊόντα της που ωφελούνται από τις αρχές των πολύπλευρων, μη-περιορισμένων και σταθερών όρων μεταξύ των 142 εθνών μελών. Η μεταχείριση αυτή ωθεί και το εξωτερικό εμπόριο της Κίνας και το δια θαλάσσης εμπόριο. Οι πιο πρόσφατες στατιστικές παρουσιάζουν ο συνολικός όγκος εξωτερικού εμπορίου της Κίνας ξεπέρασε το 2001 το 21,8%, φθάνοντας σε US\$620δισ για πρώτη φορά, μεταξύ του οποίου οι εξαγωγές αυξήθηκαν 22,3% και εισαγωγές 20,5%. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο της χώρας αυξήθηκε κατά 14% το 2002 σε 736 εκατομμύρια τόνους, από τους οποίους, οι εισαγωγές ήταν επάνω από 16%, δηλ. 416εκατομμύρια τόνους ενώ οι εξαγωγές ήταν επάνω κατά 13% σε 320εκατομ. τόννοι. Το 2002, ο εμπορικός όγκος εμπορευματοκιβωτίων της Κίνας αυξήθηκε κατά 42% σε ένα σημείο ρεκόρ περίπου 30 εκατομμυρίων TEU. Οι εισαγωγές στο μέταλλευμα σιδήρου αυξήθηκαν εντυπωσιακά κατά 21%, σε 112εκατομ. τόννος ενώ οι εισαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου κατέγραψαν 69εκατομ. τόννους, μια αύξηση 15% από το προηγούμενο έτος. Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας έχει γίνει μια ευρέως ανοικτή και βαθειά ανταγωνιστική βιομηχανία. Οι κινεζικές κυβερνητικές αρχές ενθαρρύνουν τους αλλοδαπούς για να επενδύσουν στις ναυτιλιακές και τις

βιομηχανίες logistics σύμφωνα με τη δέσμευση για τους κανόνες του ΠΟΕ. Το 2002, κάμποσες ναυτιλίες γραμμών συνέχισαν να επεκτείνουν τις επιχειρήσεις τους στην Κίνα, όχι μόνο αυξάνοντας την κάλυψη υπηρεσιών και την επέκταση των πρόσθετων ικανοτήτων τους, αλλά και επιταχύνοντας την επένδυσή τους στις εσωτερικές περιοχές και τους παραποτάμιους λιμένες. Υπάρχουν τώρα περισσότερες από 20 ξένες γραμμές, που ενεργοποιούν εταιρίες στην Κίνα. Περισσότερες από 60 ξένες χρηματοδοτούμενες επιχειρήσεις έχουν προωθήσει ήδη διεθνείς διαδρομές υπηρεσιών που συνδέονται άμεσα με τους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, που αποτελούν ένα μερίδιο αγοράς περισσότερο από 65%. Στη βιομηχανία των logistics, η Maersk Logistics έχει καθιερώσει μέχρι 15 υποκαταστήματα στην Κίνα. Είναι προφανές ότι η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας έχει γίνει μια ευρέως ανοικτή και βαθειά ανταγωνιστική βιομηχανία. Η ναυτιλιακή πολιτική της Κίνας γίνεται πιο ρυθμισμένη, ανοικτή και διαφανής, και το νομικό περιβάλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας βελτιώνεται. Προκειμένου να ρυθμιστούν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της προσθήκης της, η Κίνα στον ΠΟΕ, για να διατηρήσει τη διαρρύθμιση της αγοράς μέσα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και για να προστατεύσει τα νόμιμα δικαιώματα και τα συμφέροντα των διάφορων συμβαλλόμενων μερών που συμμετέχουν στις διεθνείς θαλάσσιες δραστηριότητες μεταφορών, η κινεζική κυβέρνηση έχει διαδώσει τους κανονισμούς της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

σχετικά με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Οι κανονισμοί αυτοί, είναι απαραίτητοι διοικητικοί κανονισμοί που διέπονται από τον κινεζικό θαλάσσιο νόμο, και είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την Κινεζική Διεθνή Θαλάσσια Διαχείριση Αγοράς Μεταφορών ώστε να κινηθεί προς την τυποποίηση και τη νομική σαφήνεια. Κατ' αρχάς, ρυθμίζουν τις διαδικασίες πρόσβασης στην αγορά, μειώνοντας τα διοικητικά στοιχεία εξέτασης και έγκρισης πάρα πολύ (ακυρώνοντας περισσότερο από 10, των αρχικών 24 στοιχείων εξέτασης και έγκρισης), ακυρώνοντας ή μειώνοντας τους δευτερεύοντες περιορισμούς στην πρόσβαση στην αγορά. Δεύτερον, όλες οι υποχρεώσεις σχετικές με τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών από την προσθήκη της Κίνας στον ΠΟΕ παρουσιάζονται στους κανονισμούς, που γράφονται κάτω υπό μορφή διατάξεων, που πραγματοποιούν τις δημόσιες, διαφανείς αρχές του ΠΟΕ. Τα νόμιμα δικαιώματα και τα συμφέροντα των ξένων ναυτιλιακών εταιριών στην Κίνα προστατεύονται από το νόμο. Τρίτον, οι κανονισμοί δημιουργούν απαγορευτικούς όρους ενάντια στην άδικη συμπεριφορά ανταγωνισμού στη θαλάσσια αγορά μεταφορών, σημαντικοί για τη θέσπιση μιας διεθνούς θαλάσσιας αγοράς μεταφορών με την εθνική ενοποίηση, το θεμιτό ανταγωνισμό και τον τυποποιημένο κανονισμό.

Κεφάλαιο 8ο

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Καταλήγοντας, η Κίνα, για ακόμα μια φορά, ηγείται της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου. Κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί την τεράστια αξία που έχει προσθέσει η ναυτιλία στην κινέζικη οικονομία τα τελευταία χρόνια, μεταφέροντας τις εισαγωγές πρώτων υλών της και παραδίδοντας τις εξαγωγές της στις υπερπόντιες αγορές. Ούτε μπορεί επίσης να αρνηθεί κανείς, το όφελος που η διεθνής ναυτιλία έχει κερδίσει με τη σειρά της. Κοιτάζοντας μπροστά, μέχρι το 2010, οι εισαγωγές μπορεί να είναι κοντά στο 1δις τόνους και μπορεί έτσι να απαιτηθεί μεγάλος αριθμός επενδύσεων σε νέα πλοία⁶².

Η Κινέζικη ανάπτυξη καλεί για επενδύσεις σε νέα πλοία στο μέλλον, αλλά σε μια οικονομία μεταβατική, οι επενδυτές φέρουν το ρίσκο της ζήτησης να πέσει κάτω από τις προσδοκίες.

Οι τελευταίες στατιστικές για το εμπόριο (Απρίλιος 2004), δείχνουν πως οι εισαγωγές κρατούν σε σταθερό επίπεδο. Ωστόσο τους δύο τελευταίους μήνες έχουμε δει σημάδια αλλαγής. Η μείωση των τιμών του χάλυβα είναι το πρώτο και το άλλο είναι ότι η Κίνα σταμάτησε να αγοράζει πλοία για διάλυση. Τον Απρίλιο (2004) οι αγορές

⁶² Clarkson research, “World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture”, (Mareforum & Tradewinds Conference, 26th February 2004)

διαλύσεων έπεσαν στους 50.000 ldt (βάρος καθαρά μεταλλικής κατασκευής)⁶³. Το Μαΐο (2004), για πρώτη φορά από τον Μαΐο του 2000, δεν υπήρχε καμία αγορά πλοίου για διάλυση. Ενώ για τον Ιούνιο υπήρξε μόνο μια αγορά.

Μετά από αυτή τη μελέτη, συμπεραίνουμε πως η Κίνα αξίζει το χειροκρότημα για την ανάπτυξή της τα τελευταία χρόνια, που έχει καταφέρει να επηρεάζει τις αγορές. Κατάφερε να ανεγερθεί από το ιλιγγιώδες μείγμα της απερίσκεπτης επιχειρηματικής ανάπτυξης και της σωστά προγραμματισμένης εξέλιξης που οδήγησαν την οικονομία της Κίνας μπροστά τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Παρόλο που αυτή η οικονομία μεγάλωνε σταθερά τα τελευταία 15 χρόνια, με μέσο όρο περίπου 13%⁶⁴ βιομηχανικής ανάπτυξης, τα τελευταία 4 χρόνια, ξαφνικά ξέσπασε στην ναυτιλιακή σκηνή με δυναμικό τρόπο. Κατάφερε να γίνει το ναυτιλιακό πρόσωπο των τελευταίων χρόνων. Παρήγαγε αυτή την επιπρόσθετη έκρηξη που χάρισε στις ναυτιλιακές αγορές χύμα φορτίων κάποιες «χρυσές» στιγμές και φαίνεται πως υπάρχει τρόπος να συνεχίσει ακόμα περισσότερο.

⁶³ Clarksons net, www.clarksons.net “A Scrap of Knowledge About China”, Dr. Martin Stopford (18/06/04)

⁶⁴ Clarksons net, www.clarksons.net Fortis Bank, “Three Cheers for Shipping”, Dr. Martin Stopford(11/12/03)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ

A. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Βλάχος Γ.Π. - Θεωρία & Πρακτική των Ναυλώσεων, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς,
Πειραιάς 2000.

Βλάχος Γ. Π. - Ναυτιλιακή και Οικονομική Γεωγραφία, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς,
Πειραιάς 2002.

Βλάχος Γ. Π. - Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς,
Πειραιάς 2002.

Βλάχος Γ. Π. – Σημειώσεις στο μάθημα «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική»

Ημερησία – Εφημερίδα, «Μακρο-Οικονομία» Σαββατοκύριακο 5-6.6.04

B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

American Defence Council - China's Growing Maritime Power – Geopolitical Strategic Assesment (2003)

Bosworth, Michael - The rise and fall of 15th century Chinese Seapower, 1999

Beijing Municipal Bureau of Industrial Development, article “Beijing”, 2003

Beijing Municipal Bureau of Industrial Development - Development Environment: Logistics, Customs and Commodity Inspection Services, 2003

BOCI Research, Bank Of China, Sailing in rough sea, (30.04.04)

CIA, The fact book, official website: www.cia.gov

China internet information center - “People”, (2004), www.china.org.cn

China internet information center - Year 2001: Results on measuring China’s Market Economy and the comparison on Domestic and overseas researches.

China Embassy official internet site- Facts and figures show rising prosperity, (16.09.02), www.china-embassy.org

China embassy official internet site – article: Economic Macro-Control Effective (19.08.04), www.china-embassy.org

China Shipping Co. official site – www.chinashipping.com

Clarkson research - World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture, (Mareforum & Tradewinds Conference, 26th February 2004)

Clarkson research – Freight Market Fundamentals 2004: The year of living dangerously, (Hong Kong Shipowners Assosiation, January 2004)

Clarkson research Studies – Monthly review, (Spring 2004)

COSCO official site – www.cosco.com.cn.

Drewry Shipping Consultants: The global shiprepair and conversion markets – On the Brink of an Era of Prosperity?, May 2004.

Lorentzen & Stemoco – Work, not play, Weekly report 04.2004

Lorentzen & Stemoco – China on my mind, Weekly report 10.2004.

Lorentzen & Stemoco - A dangerous time of the year?, Weekly report 18.2004.

Ministry of Commerce of the People’s Republic of China - Foreign Trade Growth Close to 40% in Jan-Jul (17.08.04), official site www.mofcom.gov.cn

Ministry of Commerce of the People’s Republic of China - Brief introduction of Imports and Exports in July (07/2004)

National Bureau of Statistics, GDP rose by 9.7% in the first Quarter (16.04.04), official site www.stats.gov.cn

National Bureau of Statistics - National Economic Performance in first Half of 2004, (16.07.04), official site www.stats.gov.cn

National Bureau of Statistics of China -National Industrial Production (24.02.04), official site.

Platou research Studies – Research on shipping market, year review 2003.

Simpsons, Spense & Young – Dry bulk market presentation, February 2003.

Statistics Communique on National Economic and Social Development, official site www.china.org.cn

Stopford M. - A Scrap of Knowledge About China, Clarksons net, www.clarksons.net , (18/06/04)

Stopford M. - Fortisis Bank, “Three Cheers for Shipping”, (11/12/03)

Stopford M. - World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture, (Mareforum & Tradewinds Conference, 26.02.04)

The Baltic Exchange - official site, The Asia-Pacific Shipping 2003, “Buildig Shanghai”, 2003

World Trade Organisation - News: WTO and China: 2003 Beijing international forum, (10.11.03), official website www.wto.org

World Trade Organisation - World Trade Organisation successfully concludes negotiations on China’ s entry, WTO News: 2001 Press releases, (17.09.01).

World Trading Organisation - WTO and China: 2003 Beijing international forum, 2003

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Table 68 Top World Bulk Fleet by Flag

as at 1st March 2004
dwt

	Tankers		Combined Carriers		Bulk & Ore* Carriers		Total Fleet		% Total
	No.	Dwt	No.	Dwt	No.	Dwt	No.	Dwt	
Panama	906	55,786,756	14	1,459,619	1,505	95,365,652	2,425	152,612,027	24.0%
Liberia	475	41,293,970	20	1,723,094	297	17,063,609	792	60,080,673	9.5%
Greece	281	31,677,832	2	130,782	287	19,149,377	570	50,957,991	8.0%
Malta	280	17,423,443	6	476,169	479	20,398,390	765	38,298,011	6.0%
Bahamas	212	24,061,782	17	1,318,136	246	12,217,292	475	37,597,210	5.9%
Cyprus	144	7,337,497			438	21,875,867	582	29,213,364	4.6%
Hong Kong	73	7,497,537	3	288,604	357	21,310,309	433	29,096,450	4.6%
Singapore	307	17,336,827	8	1,166,000	157	9,974,828	472	28,477,655	4.5%
Marshall Is.	180	19,015,372	8	696,530	91	5,569,009	279	25,280,911	4.0%
Norwegian Int'l	220	11,343,323	29	3,679,646	88	5,418,731	337	20,441,700	3.2%
China P.R.	184	4,522,716			337	12,457,276	521	16,979,992	2.7%
India	110	7,526,819	1	123,450	71	3,182,956	182	10,833,225	1.7%
Japan	204	4,830,650			47	4,169,919	251	9,000,569	1.4%
Isle of Man	73	6,049,343			28	1,890,665	101	7,940,008	1.3%
Iran	31	5,793,906			40	1,789,317	71	7,583,223	1.2%
Italy	177	4,585,709	1	54,500	35	2,652,165	213	7,292,374	1.1%
South Korea	133	1,594,485			75	5,433,672	208	7,028,157	1.1%
United States	100	5,493,792			15	708,152	115	6,201,944	1.0%
St. Vincent & G.	54	647,290	1	75,470	123	5,136,478	178	5,859,238	0.9%
Philippines	17	264,014			118	5,559,568	135	5,823,582	0.9%
Turkey	82	1,045,447	2	153,139	122	4,422,383	206	5,620,969	0.9%
Malaysia	80	2,484,932			51	2,390,028	131	4,874,960	0.8%
Bermuda	5	981,916			26	3,618,102	31	4,600,018	0.7%
Taiwan	14	1,386,641			37	2,939,745	51	4,326,386	0.7%
Brazil	50	2,110,876	2	265,759	25	1,249,593	77	3,626,228	0.6%
Cayman Islands	55	2,340,265			23	1,165,175	78	3,505,440	0.6%
Danish Int'l	53	3,236,543			2	73,401	55	3,309,944	0.5%
Kuwait	18	3,039,885			1	26,984	19	3,066,869	0.5%
Norway	28	2,896,026			2	113,202	30	3,009,228	0.5%
United Kingdom	81	2,142,996			13	689,746	94	2,832,742	0.4%
France	35	2,446,396			5	305,482	40	2,751,878	0.4%
Russia	77	1,180,084			49	1,048,000	126	2,228,084	0.4%
Indonesia	67	1,154,190			18	482,121	85	1,636,311	0.3%
Kerguelen Is.	7	1,013,614			4	541,476	11	1,555,090	0.2%
Vanuatu	2	17,477			31	1,428,681	33	1,446,158	0.2%
Australia	10	533,280			17	906,924	27	1,440,204	0.2%
Spain	31	1,393,355			1	26,972	32	1,420,327	0.2%
Thailand	24	203,392	1	43,467	44	1,133,772	69	1,380,631	0.2%
Saudi Arabia	20	1,271,501					20	1,271,501	0.2%
Egypt	7	345,247			16	794,523	23	1,139,770	0.2%
Cambodia	13	209,892			38	828,001	51	1,037,893	0.2%
Croatia	5	138,677			18	871,825	23	1,010,502	0.2%
Belgium	5	615,521			2	344,412	7	959,933	0.2%
Canada	21	712,419	1	26,440	6	218,845	28	957,704	0.2%
Switzerland	1	4,780			15	858,554	16	863,334	0.1%
Netherlands	53	769,324			4	78,988	57	848,312	0.1%
Gibraltar	24	445,572			5	378,881	29	824,453	0.1%
Mexico	27	796,841			2	26,880	29	823,721	0.1%
Bulgaria	5	21,372			31	781,514	36	802,886	0.1%
Chile	15	449,567			10	318,769	25	768,336	0.1%
Luxembourg	20	762,225					20	762,225	0.1%
Venezuela	11	554,681			3	189,239	14	743,920	0.1%
Vietnam	13	369,484			17	324,471	30	693,955	0.1%
Antigua & B.	11	37,285			16	646,258	27	683,543	0.1%
Finland	14	525,019			7	150,123	21	675,142	0.1%
Others	358	6,480,301			140	4,163,998	498	10,644,299	1.7%
Totals	5,503	318,200,086	116	11,680,805	5,635	304,860,309	11,254	634,741,200	100%

* Excludes Great Lakes only vessels.